

WYDZIAŁY POLITECHNICZNE KRAKÓW

BIBLIOTEKA GŁÓWNA

II

3991

L. inw.

Der
Leipzig-Saale-Kanal

von

Paul Ritter



Biblioteka Politechniki Krakowskiej

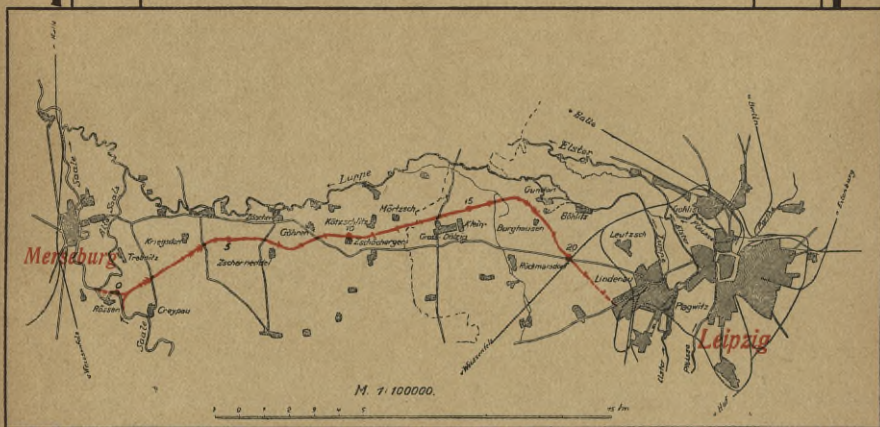


100000294520



F. 3.

Der Leipzig-Saale-Kanal



Seine wirtschaftliche Bedeutung für Leipzig
und das übrige Mitteldeutschland, seine
Rentabilität und Finanzierung.

Von
Paul Ritter
Eisenbahndirektor, Halle (Saale).



Die Lösung der Leipziger Kanalfrage.

Gebauer-Schwetschke, Druckerei und Verlag m. b. H., Halle (Saale)

1913.

F. J.
100

xx
662

III 15 276 / 13

Der Leipzig=Saale=Kanal

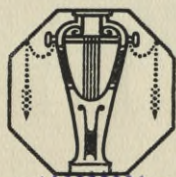
seine wirtschaftliche Bedeutung für Leipzig
und das übrige Mitteldeutschland, seine
Rentabilität und Finanzierung.

Von

Paul Ritter

Eisenbahnobersekretär, Halle (Saale).

Die Lösung der Leipziger Kanalfrage.



Halle (Saale) 1913.

Gebauer-Schwetschke, Druckerei und Verlag m. b. H.

F. J.

BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW

II 3991

Das vorliegende Werk sollte ursprünglich die Schlußarbeit meines demnächst beendeten Studiums der Staatswissenschaften an der Universität zu Halle (Saale) bilden. Auf Anregung Leipziger Interessenten und ebenso meines hochverehrten Lehrers, des Herrn Geheimen Regierungsrats Prof. Dr. J. Conrad, sehe ich von der ursprünglichen Bestimmung dieser Arbeit ab und übergebe sie schon jetzt der Öffentlichkeit, um dadurch die von der Leipziger Westend-Baugesellschaft zu Leipzig-Schleußig beabsichtigte Verwendung des Werkes für die Internationale Baufach-Ausstellung zu Leipzig (Mai — Oktober 1913) zu ermöglichen.

Halle (Saale), im April 1913.

Der Verfasser.

Inhaltsübersicht.

I. Teil.	Seite
Einleitung	1
Die Bestrebungen nach Schaffung eines Leipziger Schifffahrtswegs . .	3
Die einzelnen Kanalprojekte	4
Der neueste Stand der Leipziger Kanalfrage	13
II. Teil.	
Welche Vorteile verspricht sich die Bevölkerung Leipzigs von dem Kanal?	15
Die Bedeutung des Leipzig=Saale=Kanals für das übrige Mittel-Deutschland mit Ausschluß der Stadt Halle (Saale)	30
Wie sind die Erwartungen, die an den Leipzig=Saale=Kanal geknüpft werden, zu beurteilen?	38
Der Leipzig=Saale=Kanal und die Interessen der Stadt Halle und ihrer nächsten Umgebung	44
Die Elbumschlagsplätze und ihre Stellung zum Leipzig=Saale=Kanal .	50
III. Teil.	
Die Kanalbenutzungsgebühr	51
Der Umfang des künftigen Verkehrs auf dem Leipzig=Saale=Kanal .	57
Die Rentabilität des Leipzig=Saale=Kanalunternehmens	67
Die Finanzierung des Leipzig=Saale=Kanalunternehmens	76
IV. Teil.	
Die Eisenbahnen und der Leipzig=Saale=Kanal	92
V. Teil.	
Einige Angaben technischer Art über die Linienführung, Abmessungen und Bauwerke des Kanals	98

Anlage 1.

Inhalt:

Seite

- a) Äußerungen Leipziger Handels- und Gewerbetreibender, mitteldeutscher Stadtverwaltungen und einiger Handels- und Gewerkekammern über die wirtschaftliche Bedeutung des Leipziger Schifffahrtswegs,
- b) Verzeichnis einiger wichtiger Güter, die im Jahre 1907 auf der Wasserstraße nach Berlin eingeführt worden sind,
- c) Auszüge aus der für die Binnenschifffahrtsverhältnisse Deutschlands einschlägigen Literatur 105

Anlage 2.

Übersicht über die verwendete Literatur 129

Anlage 3.

Lageplan des Leipzig-Saale-Kanals.



I. Teil.

ooo

Einleitung.

Der Kulturfortschritt des 19. Jahrhunderts ist nicht zuletzt der Verbesserung und Verbilligung des Verkehrswesens zu danken. Die Leistungen der Eisenbahnen zu Lande und der durch Dampfkraft getriebenen Schiffe zu Wasser führten zu einer bedeutenden Herabsetzung der Beförderungskosten und ermöglichten unter den Ländern der Erde das Aufkommen all der Beziehungen, die unserem wirtschaftlichen Leben heute das Gepräge verleihen. Neben den sich schnell entwickelnden Eisenbahnen behielten die Binnenwasserstraßen als Beförderungswege ihre Bedeutung. Machte sich immerhin die Überlegenheit der Eisenbahnen, besonders während der ersten Jahrzehnte ihres Bestehens, den Wasserstraßen gegenüber geltend, so vermochten sich diese, namentlich wegen der verhältnismäßig niedrigen Kosten für ihre Benutzung, den Eisenbahnen gegenüber nicht nur zu behaupten, sondern ihre wirtschaftliche Bedeutung wuchs noch wesentlich mit der weiteren Entwicklung des Verkehrs. So wurden auf den Wasserstraßen Deutschlands verfrachtet:

1875 10,4 Millionen t,
1895 23,4 „ t¹⁾.

Der Anteil an der Gesamtgüterbeförderung betrug:

im Jahre	bei den Eisenbahnen	bei den Wasserstraßen
1875	79 vom Hundert	21 vom Hundert,
1900	76 „ „	24 „ „ ²⁾ .

¹⁾ Conrad, Politische Ökonomie, II. Teil, 5. Aufl., S. 452.

²⁾ Lenschau, Deutsche Wasserstraßen und Eisenbahnen, S. 102

Die Binnenwasserstraßen sind die natürlichen Fortsetzungen des länderverbindenden Meeres. Es ist begreiflich, daß die im Innern des Landes gelegenen Wirtschaftsgebiete bestrebt sind, einen Anschluß nach dem Meere zu erhalten, sei es durch Schaffung eines unmittelbaren Weges oder eines solchen nach einem freien, dem Meere zufließenden Flusse. So erklärt sich die wachsende Bedeutung der Kanäle. Deutschland besaß:

im Jahre	an Kanälen	an künstlichen Schiffahrtsstraßen überhaupt
1836	648 km	2053 km
1870	1056 „	2943 „
1900	2558 „	5500 „ ¹⁾ .

In neuerer Zeit ist in Deutschland, wie wir der Vollständigkeit halber erwähnen wollen, Bedeutendes im Ausbau der Binnenwasserstraßen geleistet worden. So wurde im Jahre 1895 der Elbe-Trave-Kanal, im Jahre 1906 der Teltow-Kanal dem Verkehr übergeben. Zurzeit befinden sich im Bau der Rhein-Weser-Kanal, der Großschiffahrtsweg Berlin = Stettin, der seiner Vollendung entgegengeht, und der Masurische Kanal. Wichtige Regulierungsarbeiten werden vorgenommen: an der oberen Oder, der Aller, der Warthe, der Neze und unteren Havel, besondere Ergänzungsarbeiten an dem Dortmund-Ems-Kanal. Ferner wird von den Interessenten gewünscht die Kanalisierung der Mosel, Saar, Lahn, Ruhr, des Neckars, Mains und der Werra, ebenso der Bau neuer Kanäle, beispielsweise von Thorn nach den Masurischen Seen, von Kiel zum Elbe-Trave-Kanal, von Wesel nach Emden, von Hannover nach der Elbe, von München = Augsburg = Regensburg nach Bamberg, von Ulm nach Stuttgart, von der Werra zum Main und zur Donau usw.

Schließlich einer der ältesten Wünsche nach Schaffung eines Schiffahrtswegs zur Elbe und somit zum Meere ist der der alten mitteldeutschen Handelsmetropole Leipzig. Dieses Projekt einer Wasserverbindung Leipzigs mit dem Elbstrom soll uns im folgenden beschäftigen.

¹⁾ Conrad, Pol. St. II, 5. Aufl., S. 452.

Die Bestrebungen nach Schaffung eines Leipziger Schiffahrtswegs.

Schon im 18. Jahrhundert ließ der Kurfürst Friedrich August III. von Sachsen den Plan entwerfen, der Handelsstadt Leipzig nach zwei Seiten hin, durch die Elster nach der Saale und in entgegengesetzter Richtung nach der Elbe, eine Wasserverbindung zu schaffen. Soweit sich heute übersehen läßt, scheinen neben dem Mangel an Mitteln die überaus traurigen Zustände der durch Zölle schwer belasteten Flußschiffahrt der Verwirklichung dieses großzügigen Planes entgegengestanden zu haben.

Der Gedanke ruhte, bis ihn Ende der fünfziger Jahre des vorigen Jahrhunderts ein Leipziger Bürger, Dr. Karl Heine, wieder aufnahm. Er verfolgte mit großer Entschlossenheit seinen Plan und begann selbst den Bau eines Elster-Kanals. Seine Arbeit sollte zu keinem glücklichen Ende führen. Der Plan überstieg seine Kräfte. Das fertige 2,5 km lange Stück des Karl-Heine-Kanals steht heute im Eigentum der Westend-Baugesellschaft zu Leipzig und wird für die Zwecke des künftigen Kanals zur Saale Verwendung finden.

Interessant bleibt die Tatsache, daß schon vor mehr denn 50 Jahren mit dem Bau eines Leipziger Kanals begonnen war.

Der Gedanke einer Wasserverbindung nach der Elbe ist seit jener Zeit besonders in Kreisen der Handelstreibenden Leipzigs rege geblieben, er wurde populär, und man pflegte nicht selten eine für Leipzig nachteilige Veränderung in den Verhältnissen des Handels und der Industrie auf das Fehlen eines Wasserwegs zurückzuführen. Der Mangel billiger Wasserfracht, so nahm man an, treibe die Industrie aus dem Weichbild Leipzigs heraus, sei schuld an der (tatsächlich eingetretenen) Abwanderung des Getreidehandels, dem Niedergehen der Schneidemühlenindustrie, des Holzhandels, der Verteuerung der Baustoffe usw. Es ist daher begreiflich, daß seit Anfang der siebziger Jahre bis auf den heutigen Tag, fast kann man sagen, ununterbrochen Verhandlungen über den Bau eines Schiffahrtswegs zwischen den Interessenten einerseits und dem Rat der Stadt Leipzig und den beteiligten Regierungen andererseits gepflogen worden sind. Eine ganze Anzahl Projekte für den Bau eines Leipziger Kanals ist ausgearbeitet, von Autoritäten begutachtet und befürwortet worden, ohne daß man sich, besonders bei den vielfach einander widerstrebenden

Interessen der beteiligten Staaten, auf ein bestimmtes Projekt einigen konnte.

Die einzelnen Kanalprojekte.

Die Lebhaftigkeit, mit der zeitweise die Leipziger Interessenten den Kanalgedanken verfolgten, ließ schließlich sieben Projekte entstehen. „Ein Projekt drängt das andere“, schrieben die „Leipziger Neuesten Nachrichten“ noch unterm 1. Februar 1910. Und bei all den Bemühungen war man auf dem Wege zur Erlangung einer Wasserverbindung kaum einen Schritt vorwärts gekommen.

Es erübrigt sich heute, in eine ausführliche Erörterung dieser sieben Kanalprojekte einzutreten; sie sind, wie wir noch ausführlich darlegen werden, mit einer Ausnahme sämtlich einstweilen überholt, vorausgesetzt, daß nicht das eine oder andere Projekt im Rahmen eines größeren wasserwirtschaftlichen Unternehmens wiedererscheint. Die vier wichtigsten Projekte wollen wir nur kurz erwähnen.

1. Der Kanal Leipzig-Wallwischhafen.

Das Projekt ist im Auftrag der Handelskammer zu Leipzig im Jahre 1876 bearbeitet und später vom Oberbaudirektor Franzius in Bremen zeitgemäß umgestaltet worden. Im Jahre 1892 sind die Herstellungskosten dieses Kanals von den auf dem Gebiete der Wasserbau- und Schiffahrtstechnik als Autoritäten bekannten Bauräten Havestadt und Contag in Wilmersdorf bei Berlin auf 32 600 000 Mark angegeben worden. Ursprünglich waren die Kosten mit rund 17 700 000 Mark berechnet worden. Oberbaudirektor Franzius hat sie auf 26 500 000 Mark geschätzt. Es liegt auf der Hand, daß selbst die Berechnung von Havestadt und Contag (32 600 000 Mark) heute nach 20 Jahren bei den gesteigerten Bodenpreisen und Arbeitslöhnen bei weitem nicht mehr zutrifft.

2. Der Kanal Leipzig-Cöthen-Aken.

Er wurde empfohlen von dem Regierungsbaumeister Brämigk in Arnstadt, gleichfalls begutachtet und unterstützt vom Oberbaudirektor Franzius in Bremen. Die Kosten dieses Kanals, der sechs bestehende Eisenbahnlinien schneiden sollte und der deshalb auf bedeutenden Strecken wesentlich tiefer als sonst erforderlich in

den Boden hätte eingeschnitten werden müssen, wurde im Jahre 1892 von der Firma Havestadt und Contag auf 33 100 000 Mark geschätzt.

3. Der Kanal Leipzig=Torgau.

Der Plan einer Wasserverbindung von Leipzig nach Torgau ist Anfang der neunziger Jahre, besonders von dem Rittergutsbesitzer Gontard in Mockau bei Leipzig, in Vorschlag gebracht worden. Die Kosten dieses Kanals berechneten Havestadt und Contag gleichfalls im Jahre 1892 auf 28 400 000 Mark.

Das Projekt ist neuerdings von einer Interessentengruppe, die sich unter Führung der Stadt Eilenburg zu einem Verein zusammengeschlossen hat, wieder aufgenommen worden. Gleichzeitig wird die Weiterführung des Kanals von Torgau bis Berlin angestrebt ¹⁾.

4. Der Elster=Saale-Kanal.

Wohl die natürlichste und kürzeste Wasserverbindung Leipzigs ist die mit der Saale. Es ist diejenige Linie, die schon Dr. Karl Heine seinerzeit ins Auge gefaßt hatte. Die Ausführung dieses Planes hat aber die Regulierung der Saale, besonders oberhalb der Stadt Halle bis zur Einmündung des Kanals, zur Voraussetzung ²⁾.

Das Projekt des Leipzig=Saale=Kanals ist das einzige, das begründete Aussicht auf Verwirklichung erhalten hat. Es wird im folgenden den Mittelpunkt unserer Erörterungen bilden.

¹⁾ Die Ziele dieses Vereins brauchen keineswegs im Gegensatz zu stehen zu den Bestrebungen nach Schaffung eines Kanals von Leipzig zur Saale. Es ist erfreulich, feststellen zu können, daß ein solcher Gegensatz nicht besteht, vielmehr beide Bestrebungen nebeneinander laufen.

Der Bau von Binnenschiffahrtsstraßen ist eine typische Forderung unserer Zeit. Daher ist es begreiflich und gerechtfertigt, wenn Bestrebungen wie die nach Herstellung eines Kanals von Leipzig nach Berlin auftreten. Im übrigen glauben wir mit der Annahme nicht fehlzugehen, daß der neu ins Leben gerufene Kanalverein Leipzig-Berlin noch nicht die letzte Vereinsgründung ist, die sich mit dem Bau eines von Leipzig abführenden Wasserwegs beschäftigen wird. Wer die Geschichte der Leipziger Kanalfrage kennt, wird dem beistimmen müssen.

²⁾ Vgl. Goeg: Der Elster-Saale-Kanal von Leipzig nach Creypau, Leipzig 1893.

Es ließe sich schließlich noch ein fünftes Projekt anführen, das einer lediglich auf sächsischem Gebiet verlaufenden Verbindung von Leipzig nach Riesa. Es ist begreiflich, daß dieses Projekt in Sachsen sehr viele Anhänger hatte. Jedoch es entsprach wohl besonders den Eisenbahninteressen Sachsens nicht und ist daher zumal bei den bedeutenden Kosten, die für die Ausführung erforderlich gewesen wären, aufgegeben worden. —

Da in den Interessentenkreisen die Meinungen darüber, welches von den in Vorschlag gebrachten Kanalprojekten für Leipzig und weiterhin für die in Betracht kommenden Teile Mitteldeutschlands das günstigste sei, zum Teil noch immer nicht in Einklang stehen, so möchten wir einige Gesichtspunkte, die für die Beurteilung der Leipziger Kanalfrage leitend sind, hervorheben.

Wie schon gesagt, bestehen seit mehr denn 50 Jahren die Bestrebungen nach Schaffung eines Leipziger Kanals. Über die einzelnen Projekte, die im Laufe der Zeit aufgetaucht sind und deren Zahl möglicherweise auch heute noch nicht abgeschlossen ist, haben wiederholte eingehende Prüfungen, ausführliche Verhandlungen mit den beteiligten Staaten, Beratungen in Vereinen, in der Leipziger Stadtverordnetenversammlung und der Zweiten sächsischen Kammer zu Dresden stattgefunden. Aus dem Gesamtergebnis aller dieser Erörterungen — von vorhandenen Widersprüchen abgesehen — lassen sich für die künftige Beurteilung der Kanalfrage einige Richtlinien ziehen, die als maßgebend angesehen werden müssen, zumal sie in ihren entscheidenden Punkten der zum Teil amtlich bekundeten grundsätzlichen Stellung Preußens und Sachsens zur Leipziger Kanalfrage entsprechen.

Zunächst ist davon auszugehen, daß die Staaten ihre für die Ausführung eines Leipziger Kanals unentbehrliche Hilfe da versagen werden und müssen, wo der Aufwand für das Unternehmen — von einer angemessenen Verzinsung des erforderlichen Kapitals ganz abgesehen — in keinem Verhältnis zu den mittelbar erreichbaren volkswirtschaftlichen Vorteilen steht. Die Kosten eines von Leipzig unmittelbar zur Elbe (Ballwitzhafen, Alten, Torgau, Riesa) führenden Kanals sind im Jahre 1892, also vor 20 Jahren, auf etwa 30 000 000 Mark von sachverständiger Seite angegeben worden. Man geht nicht fehl, wenn man heute für die Bauausführung eines solchen Kanals mit einem Kostenaufwand von etwa

50 000 000 Mark rechnet. Ob eine derartige Ausgabe für einen Kanal, der vorderhand nur als Sackkanal gedacht werden kann, volkswirtschaftlich gerechtfertigt ist — von einer auch nur dürftigen Kapitalverzinsung, wie gesagt, abgesehen —, muß doch wohl zweifelhaft erscheinen¹⁾. Ja, es kann die Frage aufgeworfen werden, ob im Gesamtergebnis von einem volkswirtschaftlichen Vorteil eines solchen Kanals überhaupt gesprochen werden kann; denn bis zu gewissem Grade ist die alte, auf preußischer Seite gehegte Befürchtung gerechtfertigt, daß ein von Leipzig unmittelbar zur Elbe führender Kanal eine starke Beeinträchtigung der an der Saale interessierten Wirtschaftsgebiete Preußens und Anhalts zur Folge haben müsse.

Gerade aus diesem Grunde ist der preußischen Regierung die unmittelbare Verbindung von Leipzig nach Wallwikhafen oder Aken nicht genehm gewesen. Ein solcher Kanal würde, wie man annimmt, die alte Saalekultur zum Schaden fruchtbarer und industriell hoch entwickelter Teile der Provinz Sachsen und des Herzogtums Anhalt zurückdrängen; ja die Saale würde, wenn sie durch den unmittelbaren Anschluß Leipzigs an die Elbe von der Vermittelung des Güterverkehrs zwischen Hamburg, Magdeburg einerseits und Sachsen, Thüringen, Bayern usw. andererseits so gut wie ausgeschlossen wäre, nichts anderes — um die Worte Sachverständiger zu gebrauchen — als ein geradezu totes Wasser werden; allenfalls würde sich noch einiger Lokalverkehr auf der Saale bewegen. Ähnliche Wirkung hat auch der Wasserweg von Leipzig nach Torgau oder Riesa. Hier ist außerdem noch zu besorgen, daß ein solcher Kanal weniger dem Verkehr mit Magdeburg und der Unterelbe, also Hamburg usw., sondern wohl mehr dem Verkehr mit der oberen Elbe zugute kommen würde; mit anderen Worten, eine bald fühlbar werdende Wirkung des Kanals nach Torgau oder Riesa würde darin bestehen, daß er in hohem Maße Böhmen wirtschaftlich fördert, weniger dagegen die Provinz Sachsen. Ob man in dem Torgauer und sonach auch in dem Riesaer Projekt geradezu wirtschaftliche Gefahren für die Provinz Sachsen zu erblicken hat, mag dahingestellt bleiben. Jedenfalls hat die Handelskammer zu Halle schon in ihrem Bericht vom 10. November 1892 an den preußischen Minister für Handel und Gewerbe auf solche Gefahren nachdrücklich hingewiesen. Ferner entsprechen die Projekte Leipzig-

¹⁾ Die Kosten des Großschiffahrtswegs Berlin-Stettin betragen 43 Millionen Mark.

Torgau und Leipzig-Riesa vorderhand keineswegs den Interessen der äußerst wichtigen sächsischen Eisenbahnlinie Leipzig-Riesa (=Dresden). Schließlich würde ein solcher Kanal, gleichviel ob er nach Torgau oder Riesa läuft, zu einer sehr empfindlichen Schädigung des von der königlich sächsischen Regierung mit bedeutenden Kosten geschaffenen Umschlagplatzes Riesa führen. Er läge schließlich untätig, wenn beispielsweise das Projekt Leipzig-Torgau verwirklicht würde, zwischen dem von Torgau abzweigenden, den Verkehr von Norden aufnehmenden Kanal und dem im Süden vorgelagerten Elbumschlagplatz Dresden.

Auch stehen, wie nur angedeutet werden soll, besonders dem Projekt Leipzig-Torgau bedeutende Schwierigkeiten technischer Art entgegen. Es würde natürlich zu weit führen, sich auf Einzelheiten in dieser Beziehung einzulassen. Nur sei erwähnt, daß der Leipziger Hafen bei Mockau nach früheren, von uns — wie wir nicht verschweigen — nicht nachgeprüften Berechnungen in einer Sohlenhöhe von 108 Metern über dem Spiegel der Ostsee angelegt und diese Höhenlage erst durch eine Aufschüttung des Bodens von etwa sieben bis acht Metern gewonnen werden müßte. Auch gewaltige Erdbebewegungen, so die Durchschneidung mehrerer Höhenrücken, wären erforderlich. Außerdem würde sich die Wasserversorgung des Hafens unter diesen Verhältnissen sehr schwierig gestalten. Immerhin messen wir bei den Leistungen unserer Technik diesen Schwierigkeiten keine sonderliche Bedeutung bei; jedoch es wird sich nicht leugnen lassen, daß die Ausführung dieses Projekts sich ganz besonders teuer stellen würde.

Nach alledem halten wir notwendigerweise den Leipzig-Saale-Kanal für die einzig mögliche, dabei den Interessen aller Beteiligten noch am ehesten gerecht werdende Lösung der Leipziger Kanalfrage. Daß die beteiligten Staaten sich darüber einig sind, haben die Verhandlungen über das Gesetz betreffend den Ausbau der Wasserstraßen und die Erhebung von Schiffsabgaben wohl außer Zweifel gestellt ¹⁾. Ist damit die Wahl zugunsten des Saale-

¹⁾ Das geht wohl auch unzweideutig aus den Verhandlungen der öffentlichen Sitzung der Stadtverordneten zu Leipzig vom 2. Januar 1913 hervor, woselbst sich Oberbürgermeister Dr. Dittrich zur Leipziger Kanalfrage folgendermaßen äußerte:

„Dank der Förderung der königlich sächsischen Staatsregierung und dank dem Entgegenkommen der königlich preussischen Staatsregierung ist

kanalprojekts gefallen, so ist lediglich nach dem Zweckmäßigen und nach menschlichem Ermessen zunächst Erreichbaren gegriffen worden.

Nun scheinen ja zwar die von Leipzig unmittelbar zur Elbe führenden Wasserverbindungen einen natürlichen Vorzug zu haben insofern, als hier die Anlage des Kanals für größere Schiffsgefäße leichter möglich ist als bei Benutzung der Saale als Zwischenglied. Jedoch dieser Vorzug, der übrigens von den beteiligten Staatsbehörden, besonders den sächsischen, wohl erwogen worden ist, ist ein scheinbarer; er steht jedenfalls zurück gegenüber den schweren wirtschaftlichen Bedenken, den technischen Schwierigkeiten und dem Aufwand an Kosten, die mit dem Bau eines solchen, unmittelbar zur Elbe führenden (Sack-) Kanals naturgemäß verknüpft sind. Dabei wird der Leipzig = Saale = Kanal, wie wir an späterer Stelle auszuführen haben, aller Voraussicht nach von vornherein für Schiffe von 600 t Tragfähigkeit, also für das Normalschiff der deutschen westlichen Wasserstraßen, zu denen ja die Saale gehört, angelegt werden. Wenn der künftige Elbstromverband die Saale stückweise, mit Merseburg = Halle beginnend, statt, wie ihm gesetzlich zunächst auferlegt ist, für mindestens 400 t Schiffe für solche mit 600 t Tragfähigkeit ausbaut, so wird Leipzig das überhaupt Erreichbare, d. h. also eine Fahrstraße, die der Bedeutung dieser Stadt entspricht, erhalten und wird gleichzeitig die Saale zum Nutzen eines wesentlichen und wohl des fruchtbarsten Teils der Provinz Sachsen und Anhalts in ihrer Leistungsfähigkeit bedeutend gesteigert werden. So erklären sich die in der Tat vorhandenen Anzeichen, daß Preußen, das überdies den Anschluß Leipzigs an die Saale als wohl vereinbar mit seinen Eisenbahninteressen ansehen kann — wie wir noch dartun werden —, im Elbverband seinen Einfluß für den Ausbau der Saale für 600 t Schiffe geltend zu machen beabsichtigt ¹⁾).

durch das vom Reichstage genehmigte Schiffahrtsabgabengesetz die rechtliche Grundlage geschaffen worden für die Durchführung einer Verbindung der Elster und der Saale. Erörterungen sind im Gange, in welcher Weise auf dieser Grundlage fortgebaut werden kann, um zum Ziele zu gelangen. So weit aber kann man wohl heute schon die Verhältnisse als geklärt ansehen, daß sich behaupten läßt, daß für eine Verbindung Leipzigs mit der Elbe nur der Weg über die Saale in Frage kommen kann.“

¹⁾ In ihrem im Jahre 1910 aufgestellten Entwurfe eines Elster = Saale = Kanals äußerten sich die Bauräte Haeßstadt und Contag bezüglich der Leistungsfähigkeit der Saale unterhalb Halles, also der Strecke von Halle bis

Die neuerdings aufgetretenen Bestrebungen nach Fortsetzung des Projekts Leipzig-Torgau bis Berlin entrollen die Frage, ob zu einer solchen Verbindung wirtschaftlich ein Bedürfnis vorliegt. Berlin und Leipzig sind ihrer Natur nach in erster Linie Verbraucher gewisser Massengüter. Als Produzenten kommen sie fast nur für fertige Waren in Betracht, und zwar solche, die nicht in Rahnladungen, sondern in Einzelmengen mittels Eisenbahn versandt werden. Das erklärt ja die Tatsache, daß die in Berlin gelöschten Rähne nur selten Rückfracht finden. Worin hiernach die eigentliche wirtschaftliche Bedeutung einer Wasser-Verbindung zwischen diesen beiden großen Konsumenten liegen soll, ist nicht ohne weiteres ersichtlich. Ob das vom Kanal durchschnitene, zwischen Eilenburg-Torgau und Berlin liegende Gebiet den Verkehr auf dem Kanal nennenswert zu beleben vermag, erscheint uns sehr unwahrscheinlich. Darum ist die Frage hier ganz besonders gerechtfertigt, ob der gewaltige Aufwand, den der Bau eines Schifffahrtskanals von Torgau bis Berlin selbst unter teilweiser Benützung vorhandener Flußläufe erfordert, in einem angemessenen Verhältnis zu dem erreichbaren volkswirtschaftlichen Nutzen stehen würde. In dieser Beziehung weisen wir auf die gewaltigen Schwierigkeiten hin, die für einen etwa in der Linie

zur Einmündung in die Elbe bei Barby, wie folgt: „Um diese Flußstrecke für das 600 t-Schiff fahrbar zu machen, ist es im wesentlichen nur erforderlich, daß neben den dort vorhandenen Schleusen solche mit größeren Abmessungen gebaut werden.“

Um die Fahrbarkeit für 600 t-Schiffe zu erreichen, müssen also nur die Saaleschleusen eine größere nutzbare Kammerfläche erhalten. Das ist das Urteil halleseher, mit den Verhältnissen der Saale genau vertrauter Sachverständiger.

Es ergibt sich hiernach, wie unrichtig, zum mindesten voreilig, die Behauptung ist, die Saale werde nur für Schiffe von 400 t Tragfähigkeit ausgebaut. Das Schifffahrtsabgabengesetz, das dem Elbverband den Ausbau der Saale für mindestens 400 t-Schiffe auferlegt, hat in begreiflicher Vorsicht eben nur das Mindestmaß festlegen wollen. Daß die im Elbverband zusammengeschlossenen Staaten später für die Regulierung der Saale nicht das allermindeste, sondern das den Verhältnissen, besonders dem wirtschaftlichen Bedürfnis, entsprechende Maß wählen werden, steht, wie bereits gesagt, schon heute fest. Einmal neigt Preußen selbst zu einem sofortigen Ausbau der Saale für 600 t-Schiffe; sodann wird Sachsen, von dem das Leipzig-Saale-Kanalprojekt, wie das Schifffahrtsabgabengesetz beweist, gefördert wird, seinen Einfluß im Elbverband zweifellos in gleicher Richtung geltend machen. Daß es dabei der Unterstützung Anhalts sicher ist, steht wohl außer Frage.

Leipzig = Eisenburg = Torgau = Luckenwalde = Potsdam verlaufenden Kanal infolge Schneidens der verschiedenen Eisenbahnlinien möglicherweise entstehen. Wir erinnern daran, daß der Schiffahrtsweg Berlin = Stettin mittels eines Brückenkanals in einer für vier Gleise Raum bietenden Spannweite über die Berlin = Stettiner Eisenbahn geführt werden mußte. Nicht der technischen Schwierigkeiten, die ja überwunden werden, sondern der Kosten wegen führen wir diese Tatsachen an.

Schließlich bliebe noch zu prüfen, ob Leipzig nach seinen wirtschaftlichen Verhältnissen einen besonderen Vorteil von einer Verbindung mit Stettin haben würde. (Eine solche Verbindung wäre durch den Anschluß über Berlin an den Berlin = Stettiner Schiffahrtsweg geschaffen.) Zur Beurteilung dieser Frage ist von Bedeutung die Feststellung — für die es wohl eines Beweises nicht bedarf —, daß Leipzigs Handel ein ausgesprochener Welthandel ist. Leipzig ist reich an internationalen, besonders auch überseeischen Handelsbeziehungen. Wer die gewaltigen Anteile Leipzigs an den internationalen Güterverkehren, die die Eisenbahn vermittelt, auch nur einigermaßen kennt, wird dem voll und ganz beistimmen müssen. Diese internationalen, über See gehenden Beziehungen Leipzigs, die bei der fortschreitenden Ausbildung des Welthandels im Laufe der Jahre immer stärker zur Geltung kommen werden, weisen mit aller Deutlichkeit auf eine unmittelbare Verbindung nicht mit Stettin, sondern mit Hamburg hin. Nach Hamburg hin also gravitiert der Leipziger Handel, nicht nach Stettin, mit dem ja Leipzig ohnehin über Saale-Elbe = Berlin zu Wasser verbunden werden würde. Es gibt zudem keine Beziehung zu Stettin — wir erinnern an Getreide, Kohlen usw. —, die Leipzig nicht ebenfalls, ja vorteilhafter im Verkehr mit Hamburg fände. Den Anschluß, den Hamburg an die überseeischen Märkte bietet, das ist für die Handelsmetropole mitten im Deutschen Reiche und ihr industriereiches Hinterland die tiefgehende, volkswirtschaftlich sehr zu bewertende Bedeutung des Leipziger Kanals. Es sind die überseeischen Beziehungen gewesen, denen Hamburg seine heutige Bedeutung zu danken hat, und diese Beziehungen haben in der Nordsee einen Verkehr geschaffen, der, wie eine Statistik für das Jahr 1905 zeigt, nicht weniger als 40 mal so groß ist als der mehr und mehr zurücktretende Verkehr der Ostsee. Für Berlin hat der Großschiffahrtsweg nach Stettin die Bedeutung

einer neuen Zufuhrstraße für Lebensmittel, besonders für Getreide. Für Leipzig schwindet diese Bedeutung. Will Leipzig teilnehmen an dem überseeischen Handel — und seine ganze wirtschaftliche Struktur zwingt es dazu —, so muß es auf n ä c h s t e m Wege den Anschluß zu Wasser an Hamburg und, wie sich dann von selbst ergibt, an die übrigen Häfen der Nordsee suchen.

Dazu kommt, daß über kurz oder lang die Verlängerung des preußischen Mittellandkanals von Hannover nach Magdeburg gebaut werden wird. Wenigstens kann mit einer solchen Ergänzung gerechnet werden. Der Abgeordnete Lippmann äußerte sich in dieser Beziehung in der Sitzung des Preußischen Abgeordnetenhauses vom 21. Februar 1913, wie folgt:

„Wir sind jetzt beim Ausbau des ö s t l i c h e n Wasserstraßennetzes. Das westliche Wasserstraßennetz wird gleichfalls ausgebaut. Sind beide Wasserstraßenetze fertig, so ist eine große Wahrscheinlichkeit dafür vorhanden, daß sich das Bedürfnis nach einer Verbindung dieser beiden Wasserstraßenetze so stark betonen wird, daß dieses Haus die Verbindung Hannover = Magdeburg bewilligen muß.“

Tritt dieser Fall ein, so ist, wie schon gesagt, Leipzig zu Wasser mit allen wichtigen Häfen der Nordsee durch den k ü r z e s t e n Weg verbunden; ferner ergibt sich für die Stadt Leipzig der bedeutsame Vorteil, daß ihr die Kohlen Westfalens in erhöhtem Maße und wiederum auf dem kürzesten Wege zugänglich gemacht werden. Dieses Vorteils werden durch den Leipzig-Saale-Kanal unmittelbar wichtige Teile Preußens und Anhalts, besonders die Stadt Halle, mittelbar der westliche Teil des Königreichs Sachsens, das östliche Thüringen und Sachsen-Altenburg teilhaftig werden. Diese Gesichtspunkte rechtfertigen durchaus den Standpunkt Preußens, das durch Aufnahme des Saale-Kanalprojekts die sächsischen Interessen Leipzigs bezüglich einer Verbindung zur Elbe mit den eigenen Interessen in möglichste Übereinstimmung gebracht hat. Daß diese Lösung auch für die Stadt Halle die günstigste ist, werden wir an anderer Stelle noch des näheren darlegen.

Weiter sichert eine Schiffsahrtsstraße Leipzigs n a c h W e s t e n zur Saale den nächsten Anschluß an ein großzügiges Werk, wie es Europa bis jetzt noch nicht aufzuweisen hat: Durch Schaffung eines Main-Berra-Kanals soll das bayerische Main-Donaugebiet den deutschen Nordseehäfen erschlossen werden. Dieses Projekt ist eine

Förderung Bayerns und wird besonders von dem jetzigen Prinzregenten, ebenso von den thüringischen Staaten, gefördert. Durch einen solchen Kanal, den „Kanal über den Thüringer Wald“¹⁾, wird eine unmittelbare Verschiffung vom Schwarzen Meer nach der Nordsee ermöglicht werden. Die Länder des Balkans, Südrußlands usw. mit ihren wichtigen Rohstoffen werden auf diese Weise der deutschen Industrie näher gebracht. Leipzig ist kraft alter Beziehungen in hohem Maße der Vermittler südrussischer Rohstoffe. Soll es jenem gewaltigen Schiffahrtsunternehmen, dessen wirtschaftliche Wirkungen heute nicht zu Ende gedacht werden können, den Rücken kehren und in gerade entgegengesetzter Richtung, also etwa nach Torgau, einen Wasserweg schaffen?

Zum Schluß sei noch bemerkt, daß das Projekt einer Wasser-Verbindung von Leipzig nach Riesa, vielleicht auch nach Torgau, in späteren Zeiten wieder auftauchen wird, weniger aber im Rahmen einer Verbindung Leipzig-Stettin, vielmehr im Rahmen des kommenden deutschen „Südlichen Mittellandkanals“. Wir werden auf diesen Ausblick im Laufe unserer Erörterungen noch zurückkommen.

Der neueste Stand der Leipziger Kanalfrage.

Wiederholte, so auf Veranlassung des Königlich Sächsischen Finanzministeriums vorgenommene Überprüfungen der im Laufe der Jahre für eine Wasser-Verbindung Leipzigs in Vorschlag gebrachten Projekte führten zu der Überzeugung, daß vorderhand lediglich eine Verbindung Leipzigs mit der Saale in Frage kommen könne. Bestimmend hierfür war in erster Linie der Kostenpunkt, durch den die Lebensfähigkeit des Unternehmens auf eine geraume Zeit hinaus bedingt wird. Aber auch durch das Aufblühen des Schiffsverkehrs auf der Saale war deren Brauchbarkeit für die Zwecke eines der Stadt Leipzig entsprechenden Schiffahrtswegs erwiesen. Im Jahre 1907 trat die Handelskammer zu Leipzig in einer wohlbegründeten Eingabe an den Rat der Stadt Leipzig heran und erbat dessen finanzielle Unterstützung für die Schaffung einer Kanal-Verbindung von Leipzig zur Saale. Dieses Projekt

¹⁾ Entworfen von den Bauräten Havestadt und Contag in Wilmersdorf bei Berlin. Vgl. Artikel „Ein Kanal über den Thüringer Wald“ in Reclams Universalum, Heft 19, 29. Jahrgang.

nun erfuhr eine bedeutende und entscheidende Förderung durch die sächsische Staatsregierung bei Gelegenheit der Verhandlungen unter den deutschen Staaten über die Schiffahrtsabgaben. Schon in den Entwürfen zu dem Gesetz betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schiffahrtsabgaben fand ein Kanal von Leipzig zur Saale Erwähnung. Es enthielt der Entwurf die den sächsischen Bemühungen entsprungene Bestimmung, daß der unter den beteiligten Staaten zu bildende Elbstromverband Befahrungsabgaben für seine Zwecke erhebt, u. a. auf der Saale von der Abzweigung des Leipziger Anschlußkanals bis zur Elbe (§ 2),

und ferner, daß der Elbverband seine Mittel zur Herstellung und Unterhaltung nachstehender Anstalten verwendet, u. a.

zum Ausbau der Saale von der Einmündung des geplanten Verbindungskanals mit Leipzig in der Nähe von Krippau bis Halle für Schiffe von mindestens 400 t Tragfähigkeit, sowie zur Verbesserung des Fahrwassers von Halle bis zur Elbe. (§ 3 Abs. 1 c 2.)

Nach einer weiteren Bestimmung (§ 12) beginnt die Abgabenerhebung durch den Elbverband,

wenn einschließlich der Bauzinsen drei Viertel der veranschlagten Gesamtkosten für die im § 3 Abs. 1 unter c genannten Bauten verausgabt sind, von der dort vorgesehenen Fahrwassertiefe unterhalb der Saalemündung mindestens 1,10 m, oberhalb der Saalemündung mindestens 1 m, auf der ganzen Strecke erreicht und der im § 3 Abs. 1 unter c 2 vorgesehene Ausbau der Saale vollendet ist.

Da diese Bestimmungen Gesetz geworden sind, so ist die Frage einer Wasserverbindung Leipzigs um ein bedeutendes gefördert, außerdem die Wahl unter den vorliegenden Projekten einstweilen endgültig getroffen worden.

„Zur finanziellen und technischen Vorbereitung eines Schiffahrtskanal-Unternehmens, welches Leipzig mit der Saale verbinden soll“, hat sich in Leipzig eine Gesellschaft unter der Firma Leipziger Kanal-Gesellschaft m. b. H.

gegründet. Ihre Aufgabe ist es (§ 3 des Gesellschaftsvertrags), die notwendigen Verhandlungen mit den beteiligten Staaten, Gemeinden, Behörden und Interessenten zu führen, die Genehmigungen für den Bau und Betrieb des Kanals zu erwirken,

die finanziellen Unterlagen zur Gründung einer Aktiengesellschaft für den Bau und Betrieb des Kanals zu beschaffen.

Eine ähnlichen Zwecken dienende Gesellschaft auf preußischer Seite ist die Elster-Saale-Kanal-Gesellschaft m. b. H. in Merseburg.

II. Teil.

Welche Vorteile verspricht sich die Bevölkerung Leipzigs von dem Kanal?

In einer sehr beachtenswerten Rede über die Entwicklung der Eisenindustrie im Deutschen Reiche kommt der Rektor der Technischen Hochschule in Berlin für 1910, Professor Matthesius, zu folgenden Schlüssen: „Die Preise für Erz und Kohle werden in Zukunft voraussichtlich nicht sinken, sondern stetig wachsen. In gleicher Richtung bewegen sich die Generalunkosten der Werke. Eine Verbilligung der hüttenmännischen Prozesse läßt sich auch nicht mehr denken. Es bleibt nur ein einziger Posten übrig, bei dem eine beträchtliche Verminderung in Zukunft möglich und hinsichtlich der Gestehungskosten einflußreich erscheint, das sind die von den Hüttenwerken zu zahlenden *F r a c h t k o s t e n* ¹⁾).

Die hier für die wirtschaftliche Entwicklung der Eisenindustrie gezogene Folgerung, der man keineswegs vorbehaltlos zustimmen braucht, trifft mehr oder weniger für zahlreiche andere Industriezweige zu. Bei der Vollkommenheit und Schnelligkeit unserer modernen Verkehrsmittel werden die Preise der Rohstoffe und ebenso die der fertigen Waren mehr und mehr Weltmarktpreise. Soweit nicht Kartellpolitik unter möglichster Ausschaltung der Konkurrenz für günstige Einkaufs- und Verkaufsbedingungen zu sorgen vermag, hat der einzelne, ja haben die einzelnen Branchen die Bestimmung über die Preise vielfach verloren. Es ist daher nur natürlich, daß zur Erzielung und Sicherung eines Gewinnes sich allgemein das Bestreben nach Verbilligung des Produktionsprozesses und nach Besserung der Absatzbedingungen

¹⁾ Wolff, Die Volkswirtschaft der Gegenwart und Zukunft, Leipzig 1912, S. 268.

geltend machen muß. Daß dabei die Transportkosten ganz besonders ins Gewicht fallen, liegt auf der Hand.

In der Verkehrspolitik stoßen wir daher überall auf das Verlangen der gewerblichen Stände nach Verbesserung des Transportwesens und Herabsetzung der Transportpreise. Man ist sich allgemein darüber einig, daß erleichterte Bedingungen für die Beförderung von Rohprodukten und fertigen Waren stets eine Stärkung der betreffenden gewerblichen oder industriellen Zweige im Konkurrenzkampf, namentlich dem Ausland gegenüber, bedeuten.

Mehr noch als bei fertigen Waren sind die Kosten der Beförderung beim Bezug der Rohstoffe, besonders soweit es sich um Massengüter handelt, von Bedeutung. Um dem Rechnung zu tragen, hat man in neuester Zeit u. a. Vorschläge auf Einrichtung von sog. Massengüterbahnen¹⁾, wie sie in Amerika beispielsweise von Pittsburg nach dem Eriesee gebaut sind, gemacht. Für Deutschland ist eine solche Massengüterbahn, bei der die größtmögliche Ausnutzung der Betriebsmittel zum Fortbewegen von Kohlen, Erzen, Steinen, Erden, Schlacken usw. angestrebt wird, aus dem Ruhrrevier nach Berlin als erfolgreich hingestellt worden. Ob ein derartiges, amerikanischen Verhältnissen vielleicht entsprechendes Beförderungsmittel in Europa zu einem befriedigenden Ergebnis führen wird, kann mit Recht bezweifelt werden. Der Bau einer solchen Bahn ist überdies nur in seltenen Ausnahmefällen möglich, nämlich wenn es sich darum handelt, einen neuen Verkehr von bestimmt vorauszusehendem bedeutenden Umfang zu bewältigen. Jedenfalls ist in einer von sachverständiger Seite ausgehenden Beurteilung im Bulletin des Internationalen Eisenbahn-Kongreß-Verbands für das Jahr 1910 (Band XXIV Seite 451) das Problem der Massengüterbahnen, besonders unter Hinweis auf die Überlegenheit der Wasserstraße einer solchen Bahn gegenüber, als für europäische Verhältnisse im allgemeinen nicht anwendbar erklärt worden. Es ist eben die Wasserstraße von Natur aus am ehesten befähigt, die von den gewerblichen Ständen gesuchte billige Beförderung der Güter, besonders der Rohstoffe, zu bieten.

¹⁾ Rathenau und Cauer, Massengüterbahnen, Berlin, Verlag von Jul. Springer.

So ist es begreiflich, daß die Interessenten einer Stadt wie Leipzig seit Jahrzehnten bemüht sind, einen Wasserweg und damit die Vergünstigung einer billigen Beförderung ihrer Güter zu erlangen. Freilich gibt es auch andere Städte, wie Cassel, Stuttgart, München, Nürnberg, die sich in gleicher Lage wie Leipzig befinden, jedoch auch für diese ist der Anschluß an eine Schifffahrtslinie, soweit irgend möglich — wir erinnern an die Binnenschifffahrtspläne Bayerns — bereits ins Auge gefaßt worden. Es leuchtet ohne weiteres ein, daß bei zahlreichen Geschäftsabschlüssen der Kaufmann, dem die Wasserstraße und somit auch die unmittelbare Verbindung zur See zur Verfügung steht, dem Leipziger Geschäftsmann vielfach überlegen ist, d. h. in seiner Preisforderung billiger als dieser sein kann. Aus dem Gefühl der Unterlegenheit anderen Plätzen gegenüber entspringt für die Leipziger Geschäftswelt das Verlangen nach Schaffung eines unmittelbaren Wasserwegs nach der See. Nur ein verhältnismäßig kurzes Stück Land trennt die Stadt Leipzig von dem Wasser eines schiffbaren Flusses, der Saale. Es ist daher erklärlich, daß das Verlangen nach Anschluß um so nachdrücklicher hervortritt.

In verschiedenen, das Kanalprojekt betreffenden Eingaben der Leipziger Interessenten, so auch der Kanalgesellschaft, gerichtet an die Zweite Kammer in Dresden, ist ausgeführt, daß infolge der teureren Transportkosten bereits ganze Industriezweige Leipzigs niedergegangen seien. So habe der einst blühende Leipziger Getreidehandel fast ganz aufgehört; die früher in Leipzig ansässige Schneidemühlenindustrie, verbunden mit einem lebhaften Holzhandel, vegetiere nur noch, ja selbst die hochentwickelte Fabrikation ätherischer Öle, ebenso die Zuckerraffinerien, seien im Begriff, sich anderwärts anzusiedeln, wo ihnen die Benutzung des Wasserwegs möglich sei. Aus den verschiedenen Industrie- und Handelszweigen sei eine ganze Reihe von Firmen zu nennen, die Leipzig den Rücken gewandt und ein neues Domizil da gesucht hätten, wo sie sich den Wassertransport zunutze machen könnten.

Es ist schwierig zu prüfen, ob diese tatsächlich beobachtete Abwanderung gewerblicher Betriebe einzig und allein auf das Fehlen einer Wasserstraße zurückzuführen ist. Uns will es scheinen, daß dies nicht der Fall ist. Allerdings ist beispielsweise der Getreidehandel in Leipzig nicht unwesentlich zurückgegangen, jedoch er ist auch in anderen Städten in der Abnahme begriffen und zeigt das

Bestreben, sich mehr und mehr auf Berlin und Hamburg zu konzentrieren. Das erklärt sich zu nicht geringem Teil dadurch, daß der Zwischenhandel in Getreide durch das sogenannte Waggongeschäft, wie es von einigen großen Zentralen, so von Berlin und Hamburg aus, betrieben wird, ersetzt werden kann. Immerhin werden im Getreidehandel die Plätze, die ohne Wasserverbindung sind, erheblich ungünstiger als die an Schiffahrtsstraßen gelegenen dastehen. So ist wohl ohne weiteres zuzugeben, daß der Rückgang verschiedener Leipziger Geschäftszweige sehr wohl mit dem Fehlen eines billigen Wassertransports zusammenhängen kann und auch zusammenhängen wird. Jedenfalls glauben, wie eine im Jahre 1906 an den Rat der Stadt Leipzig gerichtete Eingabe von mehr denn 200 der angesehensten Leipziger Firmen beweist, weite Kreise des Leipziger Handels und der Leipziger Industrie, daß die Schaffung eines Wasserwegs für Leipzig — wenn anders seine jetzige Stellung als Industrie- und Handelsplatz nicht gefährdet werden soll — nachgerade eine Lebensfrage geworden ist. Über die Berechtigung zu dieser Annahme werden wir an späterer Stelle noch einige Betrachtungen anstellen.

Der Vorteil eines Wasserwegs wird in erster Linie denjenigen Handels- und Industriezweigen Leipzigs zufallen, die sich mit Rohstoffen in größerem Umfang befassen. Welche Zweige in dieser Hinsicht vornehmlich in Betracht kommen, läßt sich keineswegs erschöpfend im voraus sagen; denn aus den Güterarten und Gütermengen, die zurzeit nach Leipzig eingeführt werden, kann, wie wir schon hier bemerken möchten, nur schwer ein zutreffender Schluß auf den künftigen Kanalverkehr gezogen werden. Gerade bei der Eigenartigkeit der Leipziger Bahnhofsverhältnisse ist es sehr schwierig, im voraus zu bestimmen, welche Arten und Mengen der mit der Eisenbahn eingeführten Güter auf den Wasserweg übergehen werden und welche nicht. Leipzig ist gewissermaßen von einem Kranz von Bahnhöfen umgeben; die meisten Stadtteile, ebenso sehr viele Vororte, haben einen eigenen Bahnhof¹⁾, sodaß die Möglichkeit besteht, die Güter unmittelbar an ihren eigentlichen Bestimmungsplatz befördern zu lassen. Der Vorteil der Wasserfracht wird daher durch den Transport von den im Westen der

¹⁾ Der neue Hauptbahnhof in Leipzig ist nur bestimmt für den Personen- und Gepäckverkehr, nicht aber, wie oft irrtümlicherweise angenommen wird, für den Güterverkehr.

Stadt gedachten Hafenanlagen nach entfernt gelegenen Theilen der Stadt oder Vororten in manchen Fällen wettgemacht werden. So wird allgemein damit gerechnet, daß neben den Brennstoffen auch alle Baustoffe zum größten Theil den Wasserweg benutzen werden, und doch scheint eine solche Annahme keineswegs ohne weiteres zuzutreffen. Beispielsweise sind die Hauptlieferanten eines wichtigen Baumaterials, des Zements, die an der Saale und mittleren Elbe gelegenen Zementwerke. Ob sich diese des Kanals bedienen werden, ist nach Ansicht des Verkaufsvereins mitteldeutscher Zementwerke in Halle zum mindesten sehr zweifelhaft. Jedenfalls ist der Zementhandel Leipzigs zurzeit nicht auf größere Bezüge, etwa zu halben oder ganzen Schiffsladungen, eingerichtet. Da Zement eins jener Schwergüter ist, die auf dem Wege vom Fabrikanten bis zum schließlichen Verbraucher nicht gern mehrmals in die Hand genommen, also auf- und abgeladen, eingelagert und wieder aufgeladen werden, zudem die Bahnhofsverhältnisse Leipzigs eine schnelle Disponierung jeder beliebigen Menge nach denjenigen Stadttheilen und Vororten, wo sie gerade gebraucht werden, ermöglichen, so ist es zweifelhaft, ob und in welchem Umfang dieser Baustoff später den Wasserweg vorziehen wird.

Im allgemeinen aber wird angenommen werden können, daß alle diejenigen Güter, die sich für den Massenbezug eignen, wenn nicht sofort, so doch im Laufe der Zeit auf den Wasserweg übergehen werden. In dieser Beziehung wird die Entwicklung, die Handel und Verkehr unter dem Einfluß der unmittelbaren Wasser Verbindung, beispielsweise mit Hamburg, nehmen werden, zahlreiche Neuerungen bringen, die sämtlich darauf hinauslaufen werden, den Vorteil eines billigen und bequemen Bezugs zu Wasser nach Möglichkeit auszunutzen. Zweifellos wird sich bei zahlreichen Gütern, besonders überseeischen, der Leipziger Handel in Leipzig selbst mehr oder weniger konzentrieren, es wird sich ein besonderer Großhandel herausbilden, der den Bezug ganzer Kahnladungen übernimmt und den Bedarf der übrigen Handels- und Gewerbetreibenden vermittelt. Wir werden hierauf im Laufe unserer weiteren Erörterungen ausführlich eingehen.

Was die eigentliche, erhoffte Frachtverbilligung anbelangt, so findet sich in zahlreichen Petitionen Leipziger Interessenten folgende, von der Handelskammer in Leipzig aufgestellte Rechnung über das Verhältnis zwischen Eisenbahnfracht und künftiger

Wasserfracht. Zugrunde gelegt ist eine Kanalgebühr von 75 Pfg. für die Tonne.

Danach kostet die Wasserfracht für 10 t:

Hamburg-Halle	50,00	Mark,
Halle-Leipzig	ca. 10,00	„
Kanalgebühr (pro t 75 Pfg.) . .	7,50	„
	<hr/>	
	67,50	Mark.

Die jetzigen Frachtkosten für Massengüter des Spezialtarifs III betragen:

Wasserfracht Hamburg-Halle . .	50,00	Mark,
Eisenbahnfracht Halle-Leipzig,		
Spezialtarif III	15,00	„
Umschlagskosten (pro 100 kg 20 Pfg.)	20,00	„
	<hr/>	
	85,00	Mark.

Mithin ergebe sich bereits bei den Gütern des Spezialtarifs III, eines der billigsten Eisenbahntarife, ein Unterschied zugunsten der Wasserfracht von 17,50 Mark, mit anderen Worten, $\frac{1}{5}$ oder 20 % koste für die Güter der direkte Wasserweg weniger als der jetzige Weg. Die an den Elbumschlagsplätzen nach Leipzig verladene Güter seien aber meist Güter der Wagenladungsklassen oder Güter des Spezialtarifs I und II, bei denen die Eisenbahnfracht um 17 Mark beziehungsweise 7 Mark pro Tonne höher sei als bei den Gütern des Spezialtarifs III. Bei jenen werde also der Unterschied zugunsten der Wasserfracht noch weit höher sein als bei den Gütern des Spezialtarifs III.

Wir werden im Laufe unserer Untersuchungen finden, daß diese Rechnung verschiedener Änderungen bedarf.

Von den einzelnen Zweigen des Handels und der Industrie Leipzigs werden voraussichtlich einige ganz besonders durch den Wasserweg begünstigt werden. Sie einzeln aufzuführen, ist, wie schon angedeutet, nicht möglich. Unseres Erachtens ist aber in erster Linie bei der direkten Verbindung mit Hamburg beispielsweise der Kolonialwarenhandel, besonders der Kaffee- und Gewürzhandel, zu nennen, dessen Bedeutung für das Hinterland Leipzigs, das Herzogtum Sachsen-Altenburg und den östlichen Teil Thüringens, sehr steigen wird ¹⁾. Ebenso wird der Tabak-

¹⁾ Eine bekannte Leipziger Firma der Kolonialwarenbranche hat uns ihre Ansicht bezügl. der Kanalfrage schriftlich zugehen zu lassen. Vgl. Anl. 1 Nr. 1.

h a n d e l sich die Wasserstraße zunutze machen. Es wird ihm u. a. ermöglicht werden, bei der Versorgung der im Binnenlande gelegenen Orte mit Rohtabak mehr als bisher mit den in den Seeplätzen ansässigen Tabakfirmen in Konkurrenz zu treten.

Weiter wird der H o l z h a n d e l von dem Bezuge zu Wasser ausgedehnten Gebrauch machen. Baltische und russische Hölzer sind beispielsweise über Küstlin, wo sie gern gehandelt werden, zu Wasser leicht und billig nach Leipzig zu beziehen. Die Pianoforteindustrie, die Fournierwerke, Baufirmen, Möbelfabriken werden von diesem Bezuge Vorteil haben. Besonders aber werden exotische Hölzer, so Farbhölzer, den direkten Wasserweg von Hamburg nach Leipzig wählen ¹⁾).

Ein für Leipzig wichtiger Artikel ist die B a u m w o l l e, die größtenteils ihren Weg über Hamburg nimmt. Eine Frachtersparnis durch Benutzung des Wasserwegs würde die Entwicklung des Großhandels in Baumwolle und die Versorgung der sächsischen Spinnereien günstig beeinflussen ²⁾).

Auch die L e i n e n = u n d J u t e = W e b e r e i wird durch den Wasserweg voraussichtlich gekräftigt werden. Einmal wird für sie der Bezug von Garnen, dann aber auch die Lieferung von fertigen Säcken, mit denen hauptsächlich die Hafenplätze gespeist werden, erleichtert werden.

Bedeutende Bezüge hat Leipzig an tierischer W o l l e, z. B. australischer Herkunft. Ein direkter Schleppeverkehr zwischen Hamburg und Leipzig in beiden Richtungen ist daher für die Leipziger Wollkämmerei von außerordentlicher Bedeutung. Gleiche Interessen an einer leistungsfähigen direkten Wasserstraße hat die K a m m g a r n s p i n n e r e i.

¹⁾ Vgl. hierzu die ausführliche Äußerung eines in Böhlig-Ehrenberg bei Leipzig ansässigen Säge- und Fournierwerks. Anl. 1 Nr. 2.

Auch die Pianofortefabrik von Jul. Blüthner in Leipzig hofft nach einer Zuschrift, daß nach Verwirklichung des Kanalprojekts die Hölzer infolge der günstigeren Transportverhältnisse billiger als jetzt von den Händlern zu haben sein werden.

Die bekannte Gerbstoff- und Farbholz-Extrakt-Fabrik von Karl Reißmann zu Plagwitz wird ihren gesamten Bedarf an Farbhölzern, rund 5000 t jährlich, zu Wasser beziehen.

²⁾ Vgl. Schreiben der Leipziger Baumwollspinnerei zu Leipzig-Lindenau, Anl. 1 Nr. 3.

Der Leipziger Handel in rohen Häuten, die nicht zu geringem Teil beispielsweise aus Ostindien bezogen werden, würde durch eine billige Beförderungsgelegenheit ab Hamburg bis Leipzig eine wesentliche Kräftigung erfahren. Ähnliche Vorteile werden mittelbar den Gerbereien zugute kommen ¹⁾.

Von den R a u c h w a r e n werden billige Sorten, z. B. englische und amerikanische Lammfelle, die in Leipzig zugerichtet und gefärbt werden, den Wasserweg wählen. Außerdem wird späterhin wahrscheinlich für chinesische Felle die Wasserfracht von Hamburg nach Leipzig in Betracht kommen.

R o h e i s e n aus England, Schottland, Schweden, teilweise auch aus Westfalen, Eisenblech, Rohzink und Zinkblech werden den Wasserweg benutzen. Ebenso werden s c h w e r e M a s c h i n e n, die zur Ausfuhr nach überseeischen Ländern bestimmt sind, auf dem Kanal befördert werden ²⁾.

Die B a u a r t i k e l (Sand, Steine, Mauersteine, Schiefeln, Ziegelsteine, Tonröhren usw.) werden gleichfalls vorteilhaft zu Wasser bezogen werden können. Die direkte Verbindung nach den Saale- und Elbstädten, die besonders reich an diesen Artikeln sind, würde für das Leipziger Baugewerbe und ähnliche Berufszweige von außerordentlicher Bedeutung sein ³⁾.

Für die c h e m i s c h e I n d u s t r i e Leipzigs wird der billige Bezug der Rohmaterialien sehr ins Gewicht fallend sein. Für den Wasserweg kommen hauptsächlich in Betracht beispielsweise schwefelhaftes Ammoniak, das aus England über Hamburg eingeführt wird, sobald es im Preise billiger steht als inländische Fabrikate. Verfrachtet zu Wasser würden werden Düngemittel, Knochenmehle, Superphosphate usw. ⁴⁾.

¹⁾ Vgl. Schreiben der Firma Gebr. Nathan, Anl. 1 Nr. 4.

²⁾ Vgl. Schreiben der Maschinenfabriken von Karl Krause und von Rud. Saß, Anl. 1 Nr. 5 und 6.

³⁾ Nach Ansicht des Verbands vereinigter Baumaterialienhändler Deutschlands, Zweigstelle Leipzig, würden Thüringer Bausteine einen erleichterten Eingang nach Leipzig finden.

Die Baumaterialienhandlung von Albert Hoffmann äußert sich zu der Kanalfrage gleichfalls: Anl. 1 Nr. 7.

⁴⁾ Vgl. Schreiben der Chemischen Fabrik zu Leipzig-Eutritzsch, Anl. 1 Nr. 8.

Der *V e d e r h a n d e l* Leipzigs wird sich voraussichtlich des Wasserwegs in großem Umfang bedienen ¹⁾).

Ebenso ist die *K u n s t d ü n g e r b r a n c h e* an dem Zustandekommen des Leipziger Kanals stark interessiert ²⁾).

Eine der größten *B r a u e r e i e n* Leipzigs verspricht sich von der Wirkung des Leipzig-Saale-Kanals wesentliche Vorteile für ihren Betrieb ³⁾

Auch der *G e t r e i d e h a n d e l* Leipzigs, der, wie wir erwähnt hatten, gegen seinen früheren Stand angeblich zurückgegangen ist, wird durch den Kanal zweifellos belebt werden. Auf die Gründe hierfür werden wir an anderer Stelle näher einzugehen haben. Auch ist es nicht ausgeschlossen, daß die in der Umgebung Leipzigs liegenden *M ü h l e n* mit der Zeit ein neues Absatzgebiet in Berlin und Hamburg finden werden. Von besonderer Bedeutung wird jedoch dieser Versand vor der Hand nicht sein, da die betreffenden Mühlen, wie uns angegeben wird, in ihrem jetzigen Bestand zur Lieferung größerer Mengen ihrer Fabrikate nur selten Gelegenheit haben.

Einen ganz besonderen Aufschwung wird das bereits hochentwickelte Leipziger *S p e d i t i o n s g e w e r b e* nehmen. Schon jetzt gehen die Beziehungen der Leipziger Spediteure wohl nach allen Ländern der Erde. Durch Verbindung der alten Handelsmetropole zu Wasser mit Hamburg, Lübeck usw. eröffnet sich für das Speditionsgewerbe in Leipzig ein sehr erweitertes Betätigungsfeld. Natürlich wird der neue Wasserweg gerade im Speditionsgewerbe mancherlei zum Teil tiefgehende Veränderungen hervorrufen. Nicht erspart werden bleiben Betriebsverlegungen, Vergrößerungen usw. Vor diesen Neuerungen schießt anscheinend ein Teil der Leipziger Spediteure zurück und beschränkt sich auf die Ansicht, daß Leipzig nach dem bisherigen Gang der Geschäfte einen direkten Wasserweg zur Saale und Elbe überhaupt nicht brauche. Gewiß wird beispielsweise der umfangreiche Sammelladungsverkehr von den Elbhäfen nach Leipzig, der einer Anzahl Spediteure Leipzigs reichliche Betätigung bietet, beein-

¹⁾ Vgl. Schreiben der Firma F. Weinholdt & Lange, Anl. 1 Nr. 9.

²⁾ Vgl. Schreiben der Firma Cramer & Henneberg in Leipzig-Gohlis, Anl. 1 Nr. 10.

³⁾ Vgl. Schreiben der Leipziger Bierbrauerei in Reudnitz, Riebeck & Co., Anl. 1 Nr. 11.

trächtig werden. Dafür aber eröffnet sich in Leipzig selbst ein gewaltiges Feld, auf dem sich Intelligenz und Rührigkeit der Spediteure in fast unbeschränktem Maße betätigen können. Wir verweisen nur auf den Ausblick, den in dieser Beziehung das Bestehen eines direkten Schiffsverkehrs zwischen Leipzig und Hamburg bietet. Von der Vermittelung der Elbe- und Saaleumschlagsplätze losgelöst, erhalten die Leipziger Spediteure die Möglichkeit, in weit höherem Maße als bisher den Umschlagsverkehr von und nach dem industriereichen Westen Sachsens, nach Thüringen, Bayern usw. zu vermitteln. Ganz besonders ergiebig wird sich dieser Verkehr gestalten, wenn es den Spediteuren oder Spediteurvereinigungen gelingt, ihn mittels eigener Rähne abzuwickeln. An den Spediteuren liegt es daher, sich rechtzeitig über die eigentlichen Wirkungen des Leipzig=Saale=Kanals zu unterrichten und die erforderlich erscheinenden geschäftlichen Maßnahmen möglichst im voraus zu treffen, zum wenigsten vorzubereiten.

Besonders erwähnen wollen wir die Versorgung Leipzigs mit Kohle. Obwohl wir bei der Bedeutung dieses Artikels an anderer Stelle des näheren darauf eingehen müssen, wollen wir hier erwähnen, daß Leipzig die Kohlen zwar vor den Toren hat, (z. B. die Meuselwitzer, Zeitzer Reviere); jedoch durch den Kanal werden für Leipzig einmal die kohlenreichen Gebiete, die in der Nähe des Kanals selbst liegen, erschlossen, sodann werden die reichen Braunkohlenschätze der Provinz Sachsen für die Leipziger Industrie zugänglicher als bisher gemacht. Allerdings muß abgewartet werden, inwieweit sich aus diesen nahegelegenen Revieren die Verschiffung von Kohle, insbesondere von Briquets, nach Leipzig als lohnend erweisen wird. Entwicklungsfähig ist jedenfalls dieser Verkehr. Weiter aber wird es von Halleschen Sachverständigen des Wasserumschlags- und Speditionsbetriebs für keineswegs ausgeschlossen gehalten, daß selbst böhmische Kohle, beispielsweise von Aussig, auf dem Wasserweg nach Leipzig wird bezogen werden, und zwar trotzdem Riesa günstig für einen Umschlag dieser Kohle liegt und von der sächsischen Staatseisenbahn mit niedrigen Umschlagstarifen ausgestattet ist. Allerdings spricht mehr Wahrscheinlichkeit für den Bezug englischer Kohle (Anthrazit). Das mitteldeutsche Braunkohlen-Syndikat zu Leipzig gibt uns seinen Standpunkt in dieser Hinsicht wie folgt kund:

„Es liegt die Besorgnis nahe, daß englische Kohle, die ja bisher schon auf dem Wasserweg bis nach Halle kommt, künftig bis nach Leipzig vordringen und durch die niedrigere Fracht konkurrenzfähiger werden würde. Von unserem Standpunkt aus müssen wir diesen Nachteil für schwerwiegender halten als den problematischen Vorteil etwaiger Brickettverladungen.“

Auch westfälische Kohle, die mit der Eisenbahn bis Hamburg geht und von da den Wasserweg nach dem Innern des Landes nimmt, wird Eingang in Leipzig finden. Zunächst werden die unmittelbar an dem Hafen anliegenden oder sonst angeschlossenen Werke (z. B. Gasanstalten) von der erleichterten Kohlenzufuhr einen wesentlichen Vorteil haben. Sodann aber wird das erhöhte Angebot von Kohlen aus den verschiedenen Gewinnungsgebieten allgemein dem Preise der Kohle in Leipzig eine sinkende Tendenz geben und ihn zum mindesten der allgemeinen Preislage entsprechend in mäßiger, erträglicher Höhe halten. Hierin erblicken wir einen bedeutenden volkswirtschaftlichen Gewinn. Die Industrie Leipzigs wird durch diese Wirkung des Kanals ganz besonders belebt werden, was wiederum zahlreiche andere Geschäfte Leipzigs günstig beeinflussen wird. Ein Kohlengeschäft Leipzigs, das zahlreiche kleine Gewerbetreibende, Schlosser, Schmiede usw. als Kunden hat, teilt uns in dieser Beziehung mit:

„Für mein eigenes Kohlengeschäft verspreche ich mir insofern Vorteile, als durch eventuellen billigeren Bezug der Rohmaterialien per Wasser die Industrie in Leipzig viel flotter sich noch entwickeln wird.“

Wenn wir so die Vorteile des Wasserwegs für Leipzig überblicken, so können wir feststellen, daß der billigere und erleichterte Transport, besonders der wichtigsten Rohstoffe und einer großen Anzahl fertiger Produkte, zu einer Stärkung aller am Wasserweg unmittelbar oder mittelbar teilnehmenden Zweige der Industrie und des Handels führen wird. Wir werden später allerdings sehen, daß diese allgemeine Wirkung des geplanten Wasserwegs einige Einschränkungen erfährt. Immerhin kann im Konkurrenzkampf, besonders dem Ausland gegenüber, der Vorteil besserer Bezugs- und Absatzbedingungen heutzutage nicht hoch genug veranschlagt werden.

Es würde zu weit führen, all die Fälle herauszufinden, in denen bei einer Stadt, wie es Leipzig ist, der Wasserweg Vorteile irgendwelcher Art bietet. Es sei nur noch erinnert an den starken Düngerexport. Bei der Tätigkeit der Leipziger Dünger-Export-Aktien-Gesellschaft ist die Aufnahmefähigkeit der näheren Umgebung Leipzig längst überschritten, so daß ein Versand nach auswärts stattfinden muß. Für diesen Geschäftszweig ist natürlich eine Wasserstraße von außerordentlichem Wert. Zweifellos würde sich in der landwirtschaftlich reichen Gegend an der Saale, ebenso an der Elbe, z. B. in der Magdeburger Gegend, der Dünger leicht absetzen lassen. Es ist interessant festzustellen, daß schon der Begründer des Elster-Saale-Kanals den Zweck verfolgt hat, Sand und Baustoffe, sowie landwirtschaftliche Erzeugnisse zwischen Leipzig und der Saalegegend zu befördern und zugleich einen billigen Weg für Fortschaffung der Dungstoffe aus der Stadt zu gewinnen. Allerdings befürchtet die genannte Aktiengesellschaft, daß, wie sie uns mitteilt, eine Kahnladung immerhin einige Tausend Zentner Gewicht haben müßte, ein solches Quantum Fäkalien aber an einer Entladestelle kaum verwertbar sein würde. Jedoch die Gesellschaft kommt am Schlusse ihrer Ausführungen selbst auf den Gedanken der Beschaffung eigener Kähne, die dann nach Belieben an verschiedenen Ladeplätzen entleert werden könnten. Zweifellos würde sich auf diese Weise die Fortschaffung der Dungstoffe bis in die Magdeburger Gegend und weiter als rentabel erweisen. Wir möchten zur Unterstützung dessen noch anführen, daß der leere Kahn sehr leicht Rückfracht nach Leipzig, beispielsweise durch Aufnahme von Steinen usw. finden wird. Wenn auch die Dünger-Export-Aktien-Gesellschaft aus diesen Rücktransporten nach Leipzig nicht besondere Gewinne erzielen wird, so besteht doch für sie die Aussicht auf erleichterte Verzinsung und Amortisation des in dem Kahnmaterial investierten Kapitals. —

Von der Wirkung eines Schiffahrtswegs erhofft nun Leipzig eine Verbilligung der gesamten Lebenshaltung. Diese Erwartung hat seine berechtigten Gründe.

Die städtischen und Militärbehörden haben bei Gelegenheit der Verhandlungen über die Neubildung des Servistarifs im Reichstag nachgewiesen, daß die Preise für Nahrungs- und sonstige Unterhaltungsmittel in Leipzig ungleich höher seien als z. B. in der Millionenstadt Berlin. So entnehmen wir einem an das König-

lich Sächsisches Ministerium des Innern zu Dresden gerichteten Bericht des Rates der Stadt Leipzig vom 29. Mai 1908 betreffend den Servistarif und die Klasseneinteilung der Orte, folgende interessante Angaben:

Vergleich einiger Lebensmittelpreise in Leipzig und Berlin nach den Angaben im Statistischen Jahrbuch deutscher Städte.
(1 kg in Pfennigen.)

Jahr	R i n d f l e i s c h			
	K e u l e		B a u c h	
	Leipzig	Berlin	Leipzig	Berlin
1900	160	140	120	111
1901	160	142	120	116
1902	160	145	123	123
1903	160	154	128	124
1904	160	154	130	122
1905	170	164	136	130
	Geräucherter Speck, inländisch		Eßbutter	
1900	160	144	248	233
1901	165	150	251	233
1902	177	165	237	230
1903	160	158	245	230
1904	140	150	272	236
1905	166	164	258	246
	Roggenmehl		Eier (60 Stück)	
1900	30	30	424	363
1901	31	—	417	360
1902	31	—	434	362
1903	31	27	444	357
1904	31	—	442	351
1905	31	—	468	388

Auch in dem Halbjahr Januar bis Juni 1912 waren (nach den Preiszusammenstellungen des Statistischen Amtes der Stadt Berlin und den Statistischen Monatsberichten der Stadt Leipzig) wichtige, besonders für die minder bemittelte Bevölkerung sehr in Betracht kommende Lebensmittel in Leipzig durchschnittlich wesentlich teurer als in Berlin, z. B.:

Lebensmittel	Preis in	
	Berlin M.	Leipzig M.
Roggenmehl (1000 kg)	193,61	196,34
Kartoffeln (5 kg)	0,27	0,36
Eier (1 Stück)	0,08 (1)	0,09 (8)
Schweineschmalz (1/2 kg)	0,79	0,95
Rindfleisch (Kochfleisch) (1/2 kg)	0,75 (8)	0,83
Schweinefleisch „ (1/2 kg)	0,73	0,77
Butter (1/2 kg)	1,44	1,63

Diese Preisunterschiede erscheinen vollständig erklärlich, wenn man berücksichtigt, welche Mengen an Unterhaltungsmitteln und sonstigen Bedarfsartikeln des täglichen Lebens Berlin allein auf dem Wasserweg erhält. Wir verweisen in dieser Beziehung auf die Zusammenstellung in der Anlage 1 Nr. 12. Für das Jahr 1906 äußert sich bezüglich der Zufuhr an Gütern zu Wasser das letzt-erschienene Statistische Jahrbuch der Stadt Berlin (31. Jahrg.), wie folgt:

„Baumaterialien (ohne Holz) sowie Getreide und Mehl wurden überwiegend auf dem Wasserweg befördert, jene zu $\frac{7}{10}$ (71,1 %), dieses zu $\frac{2}{3}$ (66,3 %); vom Holz kam $\frac{1}{3}$ (33,1 %), von den Kohlen $\frac{3}{10}$ (30,1 %), von den Metallen 22,8 % auf der Spree; von den Nahrungs- und Genußmitteln, außer Getreide und Mehl, wurden 27,7 % auf dem Wasser zugeführt.“

Es steht also fest, daß zahlreiche Nahrungs- und sonstige Unterhaltungsmittel in Leipzig tatsächlich teurer als in Berlin sind. Von Beamten, die von Berlin nach Leipzig versetzt worden sind, wird über die verhältnismäßig hohen Lebensmittelpreise in Leipzig geklagt. Daß diese Klagen berechtigt sind, ergibt sich weiter aus einer von dem Räte der Stadt Leipzig in dem erwähnten Bericht an das Königlich Sächsische Ministerium des Innern angeführten Äußerung des Kommandos des 107. Infanterie-Regiments (Standort Leipzig):

„Das für das erste Halbjahr 1908 festgesetzte niedrige Beköstigungsgeld (M. B. Bl. 1907 S. 483 ff. und M. B. Bl. 1907 S. 218 ff.) beträgt in:

Standort	für Unter-	für Gemeinde
	offiziere	
	₤f.	₤f.
Berlin	49	38
Königsberg	46	36
Magdeburg	46	36
Posen	46	36
Breslau	49	38
Düsseldorf	48	37
Koblenz	46	36
Köln	46	36
Hamburg	46	36
Erfurt	49	38
Karlsruhe	47	37
Mannheim	49	38
Straßburg	48	37
Danzig	47	37
Darmstadt	49	38
Frankfurt a. M.	48	37
Mainz	49	38
Wiesbaden	47	37
Leipzig	50	39

Da das Beköstigungsgeld hauptsächlich auf Grund der Fleischpreise, für welche die Menagelieferung in den Standorten verdungen ist, festgestellt wird, so dürfte aus vorliegender Zusammenstellung hervorgehen, daß Leipzig bezüglich der Fleischpreise und in weiterer Folge auch bezüglich der übrigen Lebensmittelpreise unter den Großstädten Deutschlands einer der teuersten Orte ist.“

Auch die Äußerung des Regiments über die Preise des Brennmaterials ist sehr beachtenswert und zugleich charakteristisch für die Leipziger Verhältnisse:

„Die Feuerungsmaterialien sind in Leipzig höher als in verschiedenen Standorten, welche entweder große Kohlengruben in der Nähe haben oder an einer Wasserstraße liegen, die die Fracht wesentlich verbilligt.“

Die hierdurch wohl hinreichend bewiesene verhältnismäßig teure Lebenshaltung der Bevölkerung Leipzigs glaubt man durch die Wirkung des Wasserwegs bessern zu können. Wir werden noch zu prüfen haben, inwieweit diese Erwartungen begründete Aussicht auf Verwirklichung haben.

Die Bedeutung des Leipzig - Saale - Kanals für das übrige Mitteldeutschland mit Ausschluß der Stadt Halle (Saale).

Der Vorteil, den der Schifffahrtsweg für Leipzig mit sich bringt, wird auch, in etwas verringertem Maße, besonders dem westlichen Sachsen, dem Herzogtum Sachsen - Altenburg und einem Teile des östlichen Thüringens zugute kommen. Diese Rückwirkung des Schifffahrtswegs auf das Hinterland Leipzigs ergibt sich aus der Verlängerung des Wassertransports gegenüber den bisherigen Verhältnissen und den dadurch ermöglichten billigeren Bezug der Rohstoffe und Waren. Es ist außerdem wohl selbstverständlich, daß die Hafenanlagen in Leipzig mit den modernsten Ladevorrichtungen werden versehen werden. Die Kosten der Umladung von Schiff zu Bahn und umgekehrt, werden sich auf diese Weise verhältnismäßig niedrig stellen. Der Wasserweg über Leipzig wird dadurch für das Hinterland besonders lohnend werden. Diese Wirkung wird sich vermutlich noch dadurch erhöhen, daß die an die Hafenanlagen angeschlossenen Staatseisenbahnen, die sächsische und die preußische, aus Rücksicht auf die eigenen Interessen möglicherweise für den Umschlagverkehr besondere ermäßigte Tarife gewähren werden.

Welche Bedeutung der Wasserweg für das Leipziger Hinterland haben wird, kann natürlich unmöglich etwa zahlenmäßig im voraus bestimmt werden. Lediglich die kaufmännische Kalkulation wird darüber entscheiden, welche Gütersendung den Wasserweg über Leipzig nehmen und welche den bisherigen Weg beibehalten wird. Natürlich werden dabei mancherlei Umstände mitsprechen, die im einzelnen kaum erörtert werden können. Tatsache bleibt immerhin, daß der neue Wasserweg auch den industriereichen Westen des Königreichs Sachsen beleben und kräftigen wird. Der Einwand, daß die Verlängerung des Wasserwegs von Wallwischhafen oder gar Halle nach Leipzig zu unbedeutend sei, als daß er nennenswerte Vorteile für Handel und Industrie bieten könne, erscheint

nicht stichhaltig. Der unserer Wirtschaftsordnung innewohnende Konkurrenzkampf zwingt den Kaufmann heutzutage auch mit den geringsten Vorteilen zu rechnen, die zwar bei dem einzelnen Kauf oder Verkauf nur geringfügig erscheinen mögen, in der Jahresrechnung des Kaufmanns aber zu erklecklichen, wohl ins Gewicht fallenden Summen anschwellen. Die Erwartungen, die in dieser Beziehung an den Leipzig=Saale=Kanal geknüpft werden, erscheinen daher begründet.

Die Handels- und Gewerbekammer in Plauen hat sich im Jahre 1901, als die Kanalvorlage im preußischen Landtag zur Verhandlung stand, mit der Frage der Bedeutung eines Leipziger, zur Elbe führenden Schiffahrtswegs befaßt. Der Verkehrsbeschluß der Kammer gelangte nach eingehenden Beratungen zu dem Ergebnis, daß es für den den südwestlichen Teil des Königreichs Sachsen einnehmenden Bezirk der Kammer von besonderem Vorteil wäre, wenn es gelänge, die Stadt Leipzig durch einen Wasserweg mit dem Kanalnetz Preußens zu verbinden¹⁾. Dieser Beschluß der Handels- und Gewerbekammer, wonach also die Teilnahme des südwestlichen Sachsens an dem Schiffahrtsverkehr Norddeutschlands sich steigern wird, wenn jene Bezirke Sachsens nicht nur auf die Elbumschlagsplätze angewiesen sind, sondern den Schiffahrtsweg schon von Leipzig ab zur Verfügung haben, trifft heute in erhöhtem Maße zu.

In welchem Umfang das Herzogtum Sachsen=Altenburg an dem Wasserverkehr beteiligt ist, darüber hat die Handelskammer für das Herzogtum in Altenburg auf unser Ersuchen einen interessanten Überblick für das Jahr 1908 gegeben²⁾.

Es folgt daraus, daß Handel und Industrie des Herzogtums Sachsen=Altenburg ein sehr hohes Interesse an dem geplanten Wasserweg Leipzig=Saale haben. Solches erhellt auch aus der Tatsache, daß der für das Herzogtum in Betracht kommende Wasserverkehr sich schon jetzt nach dem Umschlagsplatz, der für die Güter den längsten Wasserweg bietet, also nach Halle, konzentriert.

Eine bedeutend entwickelte Industrie des Herzogtums ist die in Gößnitz, Schmölln usw. ansässige Knopffabrikation. Neben Horn und Perlmutter sind es besonders Kokosnußschalen und die aus

¹⁾ Vgl. Wortlaut dieses Beschlusses in Anl. 1 Nr. 13.

²⁾ Vgl. Anl. 1 Nr. 14.

Afrika und den übrigen Tropenländern stammenden Nüsse mit harter und dicker Schale, die unter dem Sammelnamen Steinnüsse gehen und zu Knöpfen aller Art verarbeitet werden, nachdem die Schalen in den verschiedensten Farben durch chemische Beizen gefärbt sind. Auf unsere Anfrage bezüglich der Bedeutung des Leipzig-Saale-Kanals für diese Industrie erwidert der Stadtrat zu Gößnitz, S.-A.,

daß er nicht daran zweifelt, daß der geplante Kanal auch für Gößnitz gewisse Vorteile mit sich bringe, daß insbesondere die Transportkosten für verschiedene Rohmaterialien geringer würden, z. B. würden jetzt die Steinnüsse, die für die Knopffabrikation gebraucht werden, auf der Elbe bis Riesa befördert.

Der Stadtrat erblickt also darin, daß diese Rohmaterialien einen längeren Wasserweg als bisher benutzen können, einen Gewinn für den in Gößnitz ansässigen Industriezweig.

Auf preussischer Seite durchschneidet der Kanal bis zu seiner Mündung oberhalb Merseburgs ein sehr fruchtbares, landwirtschaftlich bereits gut entwickeltes Gebiet. An nutzbaren Bodenschätzen finden sich Braunkohlen, Ton, Lehm und Kies. Braunkohlenlager sind besonders östlich von Merseburg in dem Niederungsgebiet zwischen Elster und Luppe, in der Hauptsache also nördlich an den Kanal anschließend, erbohrt worden. Diese Lager hängen, wie man annimmt, mit dem Braunkohlenvorkommen der Gegend zwischen Osendorf und Döllnitz zusammen. Nach den Bohrerergebnissen zu schließen, steht in dem größten Teile des Niederungsgebiets ein Kohlenflöz von etwa 10 m durchschnittlicher Mächtigkeit unter einer aus Ton und Kies bestehenden Decke von rund 6 m an. Die Gewinnung der Kohle kann also durch Tagebau erfolgen. Die Braunkohle ist rein, besitzt gute Heizkraft und liefert nach den angestellten Bricketierungsversuchen ein gutes Bricket. Freilich wird die Kohlegewinnung im Überschwemmungsgebiet der Luppe und Elster infolge der zu erwartenden Wasserzuflüsse größere Kosten als in trocken gelegenen Gebieten verursachen. Besondere Schwierigkeiten für die Kohlegewinnung werden jedoch in den Wasserverhältnissen des Überschwemmungsgebiets nicht erblickt, da der über der Kohle anstehende Ton zum Anschütten von Dämmen um die anzulegenden Tagebaue benutzt werden kann. Wie festgestellt, ist der der

Braunkohle übergelagerte Ton an zahlreichen Stellen von sehr guter Beschaffenheit und eignet sich zur Herstellung von Schamottesteinen. Außerdem findet sich an verschiedenen Orten sehr guter Bausand.

Der Abbau dieser ergiebigen Kohlenlager wird durch den Kanal zweifellos sehr gefördert. Freilich werden die Kohlenwerke den Kanal nur dann mit besonderem Vorteil benutzen können, wenn sie einen billigen, zweckentsprechenden Anschluß an den Kanal erhalten. Wenn auch ein solch unmittelbarer Anschluß infolge der durch andere Rücksichten bestimmten Führung des Kanals bei einem Teil der Kohlenwerke zunächst nicht gegeben sein wird, so wird die spätere Entwicklung doch dahin führen, daß die Werke etwa durch Anlage von Drahtseilbahnen oder anderer Förderbahnen den Anschluß an den Kanal herstellen. Fast in gleichem Maße wie für Rohkohle besteht für Briketts eine Absatzmöglichkeit zu Wasser. Für die Brikettindustrie werden neben Leipzig als aufnahmefähige Märkte die Saale- und Elbstädte, ja sogar Hamburg in Betracht kommen. Allerdings besteht für Briketts die große Gefahr des Zerbrechens; sie werden daher auf dem Wege von den Brikettfabriken bis in die Hand des Abnehmers nur sehr ungern und meist nur mit einigen Verlusten umgeschlagen.

Eine Aussicht auf günstige Entwicklung des Kohlenabsatzes zu Wasser besteht für die vom Kanal berührten Bezirke zweifellos. Als während des letzten englischen Kohlenarbeiterstreiks die so dringend benötigten Kohlentransporte Englands in Hamburg ausblieben, war die dortige Industrie vor die heikle Frage gestellt, ihren Bedarf so schnell als möglich aus inländischen Gewinnungsgebieten zu decken. Höchstwahrscheinlich hätte in solchen Zeiten die Kohlenindustrie des Binnenlands, so die des Leipzig-Saale-Kanals, auf dem Hamburger Verbrauchsmarkt Eingang finden können.

Nicht ausgeschlossen ist, daß der Verbindungskanal nach Leipzig und der Ausbau der Saale nochmals ein Aufblühen der Sandsteinindustrie im Anstruttal zur Folge haben wird. Jedoch wollen wir nicht unerwähnt lassen, daß der sogenannte Buntsandstein jener Gegend nur noch wenig zu Bauten und fast gar nicht mehr zur Straßenpflasterung verwendet wird, da seine Haltbarkeit gegenüber den harten Steinen aus dem Königreich Sachsen, aus der Gegend von Halle und den Bezirken der Saale abwärts sehr

zurücksteht. Außerdem ist die Industrie infolge Abraums der besten und bequemsten Lager weniger lohnend geworden. Der Magistrat der Stadt Frensburg (Unstrut) teilt uns mit, daß zurzeit auf der Unstrut nach der Saale zu nur noch Kalksteine befördert werden.

Besonders begünstigt durch den geplanten Wasserweg wird die Stadt Merseburg werden. Schon heute verfügt sie über eine sehr bedeutende Papier- und Zelluloseindustrie. Ferner befinden sich daselbst Leder-, Leim-, Maschinen- und Buntpapierfabriken, zwei größere Brauereien, sowie mehrere Fabriken für ätherische Öle. Jedem Endpunkt eines Wasserwegs kommt naturgemäß eine besondere wirtschaftliche Bedeutung als Ein- und Ausladeplatz zu. Merseburg liegt am Endpunkt der auszubauenden Saale und an der Abzweigung des Leipziger Stichtkanals. Es wird ein Vermittler für die oberhalb, an der Saale gelegenen Gebiete, so für die besonders industriereiche Stadt Weißenfels, wie auch für einen beträchtlichen Teil Thüringens werden. Die beispielsweise in Weißenfels ansässige, leistungsfähige Papierindustrie, deren Absatzgebiet hauptsächlich das Ausland, namentlich Südamerika, ist, hat an dem Wasserweg ein ganz bedeutendes Interesse. Hieraus erklären sich die Anstrengungen der Stadt Weißenfels, den Ausbau der Saale oberhalb Merseburgs bis nach Weißenfels zu erreichen. Die industrielle Entwicklung Merseburgs geht ohne Zweifel günstigen Zeiten entgegen. Für Merseburg bietet sich in Leipzig ein bedeutendes, billig und leicht erreichbares Absatzgebiet. Außerdem erhalten seine Handels- und Industriezweige in dem direkten Wasserweg über Halle nach Hamburg die besten Bezugs- und Absatzbedingungen. Es ergibt sich sonach, daß Merseburg bei seiner natürlichen Lage Gelegenheit erhält, zu einem namhaften Umschlagsplatz Mitteldeutschlands zu werden. Aufgabe der Stadt ist schon jetzt, Bedacht auf den Erwerb des erforderlichen Grund und Bodens zur Anlage eines städtischen Hafens zu nehmen. Auch das Gelände um den geplanten Hafen herum wird sich die Stadt, um der Spekulation zuvorzukommen, von vornherein sichern müssen. Sie wird dann in der Lage sein, das zur Errichtung von Geschäftshäusern, Speichern usw. erforderliche Areal zu einem für die Käufer annehmbaren Preise abzulassen. Für die Stadt Merseburg muß in dieser Beziehung ein Gesichtspunkt leitend sein, den Regierungs- und Baurat Skalweit in einem bei Gelegenheit der

Düsseldorfer Städteausstellung erschienenen Artikel „Der Verkehr auf dem Wasser“ gibt ¹⁾:

„Die öffentlichen Häfen sind im allgemeinen von den Städten angelegt, und wenn diese dabei manchmal weder durch Verkauf oder Vermietung von Gelände noch durch Hafenanlagen so ganz zur Deckung ihrer Kosten kommen, so werden doch durch Ansiedelung von leistungsfähigen Steuerzahlern wichtige indirekte Vorteile erzielt. In dieser Erkenntnis legen denn auch die kommunalen Hafenanlagen immer mehr Wert auf die Erschließung ausgedehnter Industrieplätze an den Häfen“

Eine weitere Bedeutung hat der Leipzig-Saale-Kanal für eine Interessentengruppe, deren Mittelpunkt die Stadt Alsleben ist. Schon im Jahre 1889 gelangten von drei Seiten, 1. vom Magistrat zu Alsleben, der Zuckerfabrik und dem Schiffahrtsversicherungsvereine daselbst, sowie von einer Anzahl von Schiffahrtsinteressenten zu Alsleben, Neubeesen und Beesenlaublingen, 2. von den Mitgliedern der Schiffseignervereinigung auf der oberen Saale und Anstrut, 3. von Schiffseignern aus Wettin, Eingaben über den mißlichen Stand der Schiffahrtsverhältnisse an die Handelskammer zu Halle, darin gipfelnd, daß die Lage der Schiffahrt im Handelskammerbezirk nur durch die Erbauung eines Elster-Saale-Kanals gebessert werden könne, weshalb die Kammer beantragen möge, daß die königliche Preußische Staatsregierung sich mit der königlich Sächsischen Staatsregierung wegen der Erbauung eines solchen Kanals in der Richtung nach Plagwitz-Lindenau in Verbindung setzen möge. Nach mehrfachen Beratungen in Ausschuß- und Gesamtsitzungen befürwortete die Handelskammer den Antrag dieser Schiffahrtsinteressenten in einer entsprechenden, an den Regierungs-Präsidenten zu Merseburg gerichteten Eingabe.

Die Verhältnisse, wie sie im Jahre 1889 lagen, treffen heute noch im allgemeinen zu. So läßt uns der Magistrat zu Alsleben eine dies bestätigende Äußerung des Schiffahrtsversicherungsvereins zugehen ²⁾. Auch der Magistrat zu Wettin erblickt, wie er

¹⁾ „Düsseldorf, das rheinisch-westfälische Industriegebiet und die Düsseldorfer Städte-Ausstellung“, Sonderdruck der „Woche“ 1912, S. 31. (Aug. Scherl, G. m. b. H., Berlin.)

²⁾ Vgl. Anl. 1 Nr. 15.

uns mitteilt, in der Hebung des Schiffsverkehrs einen Nutzen für die ortsansässige Industrie.

Besondere Vorteile von dem neuen Wasserweg erhofft ferner die anhaltische Stadt Bernburg. Es ist interessant, festzustellen, wieweit hiernach die Einflußsphäre des Leipzig-Saale-Kanals sich erstrecken wird¹⁾. In gleichem Maße interessant sind die Ausführungen des Magistrats der Stadt Niemburg (Saale)²⁾.

In einem Artikel des „Calbeschen Kreisblattes“ vom 13. Oktober 1912 mit der Überschrift „Welche Wirkungen wird der Bau des Leipzig-Saale-Kanals für die Gewerbetreibenden der Stadt Calbe a. S. haben?“ werden einige Nachteile aufgezählt, die das dortige Mühlenwerk, ferner die Fischerei-Brüderschaft durch den dauernd höheren Wasserstand haben wird; jedoch es wird ausdrücklich angeführt, „daß einen erheblichen Vorteil die Industrie Calbes durch die Möglichkeit einer besseren Frachtverbindung nach Leipzig usw. haben wird“. Ebenso würde die Landwirtschaft und der damit verbundene Handel aus den besseren Verfrachtungsmöglichkeiten ihren Nutzen ziehen.

Wie hier schon angedeutet, wird auch für die Landwirtschaft Mitteldeutschlands der Leipzig-Saale-Kanal beachtenswerte Vorteile bringen. Die von uns befragten Landwirtschaftskammern und landwirtschaftlichen Kreisvereine legen allerdings dem Kanal entweder gar keine oder nur geringe Bedeutung für ihre Interessen bei. Zum Teil haben sich die Landwirtschaftskammern und Vereine mit der Frage des geplanten Kanals überhaupt noch nicht befaßt. Wir sind jedoch der Meinung, daß nach den heutigen Zeitverhältnissen auch der Landwirt bei Deckung seiner Bedürfnisse, z. B. an Düngemitteln, und beim Absatz seiner Produkte nach kaufmännischen Grundsätzen verfahren muß. Zum mindesten ist es Aufgabe der zahlreichen landwirtschaftlichen Einkaufs-, Verkaufs- und Verwertungsgenossenschaften, die jeweils vorteilhaftesten Einkaufs- und Absatzbedingungen auszunutzen. Und von diesem Gesichtspunkt aus wird der Kanal auch der Landwirtschaft Sachsens usw. den Nutzen bringen, den die genau rechnenden, von der Konkurrenz getriebenen kaufmännischen Kreise vor sich sehen. Das Direktorium des landwirtschaftlichen Kreisvereins im Vogtland zu Oberlossa-

1) Vgl. Anl. 1 Nr. 16.

2) Vgl. Anl. 1 Nr. 17.

Auerbach erwartet nach einer an uns gerichteten Zuschrift einige, wenn auch nicht besonders ins Gewicht fallende Vorteile für die Landwirtschaft des südwestlichen Teils Sachsens¹⁾. Auf anderem Standpunkt steht die Verwaltung eines bei Lützschena angrenzenden landwirtschaftlichen Betriebs von ungefähr 1400 Morgen. Sie verspricht sich ganz bedeutenden Nutzen von der Wirkung des geplanten Wasserwegs²⁾.

Der späteren Entwicklung wird ferner vorbehalten bleiben, inwieweit sich der Transport anderer landwirtschaftlicher Produkte, insbesondere von Rüben, auf dem Wasserweg durchführen läßt. Der Kanal durchschneidet und erschließt, wie bereits erwähnt, ein landwirtschaftlich sehr entwickeltes Gebiet. Zweifellos wird dieses ganz besondere Vorteile infolge des Kanals haben. Wir haben gleichfalls bereits hervorgehoben, daß die Leipziger Dünger-Export-Aktien-Gesellschaft schon lange auf die Gewinnung eines günstigen Absatzgebiets bedacht ist — ein Gedanke, mit dem sich, wie ebenfalls schon erwähnt, bereits Dr. Karl Heine, der Vater des Elster-Saale-Kanals, befaßt hat. Ein solches aufnahmefähiges Absatzgebiet ist die Gegend, durch die der eigentliche Kanal seinen Weg nimmt, und sind ferner die fruchtbaren Saale- und Elbebezirke.

Das Leipziger Hinterland schließlich, namentlich die dichte Industriebevölkerung des Erzgebirgs und des Vogtlands, bezieht zu einem großen Teil seine Lebens- und Unterhaltungsmittel von Leipzig, ist also auch bezüglich der Preise in vielfacher Hinsicht von Leipzig abhängig. Hat der durch den Schiffahrtsweg erleichterte und vermehrte Zugang von Lebensmitteln (so Kolonialwaren usw.), ebenso von Gebrauchsartikeln der verschiedensten Art, einen Preisrückgang für diese Gegenstände im Gefolge, oder hält er nur den Preis in einer für die konsumierende Bevölkerung annehmbaren Höhe, so wird eine solche Wohltat auf die Industriebevölkerung des westlichen Teiles Sachsens zurückwirken. Dieser Einfluß des Leipziger Schiffahrtswegs auf die Lebenshaltung der dichten Bewohnerchaft des Erzgebirgs und des Vogtlands ist volkswirtschaftlich von außerordentlicher Bedeutung. Eine ähnliche Wirkung wird der Leipziger Schiffahrtsweg zur Saale für die in der Nähe Leipzigs liegenden Städte, Taucha, Eilenburg, Schkeuditz usw. haben.

¹⁾ Vgl. Anl. 1 Nr. 18.

²⁾ Vgl. Schreiben der Freiherrl. v. Sternburgschen Brauerei, Lützschena bei Leipzig, Anl. 1 Nr. 19.

Zur Veranschaulichung der Wirkung des geplanten Wasserwegs von Leipzig zur Saale auf das Leipziger Hinterland weisen wir auf die Zusammenstellung von Äußerungen einiger hauptsächlich in Betracht kommender Stadtverwaltungen hin (Anlage 1 Nr. 20—27).

Es ergibt sich nach alledem, daß der Vorteil, den der Schifffahrtsweg für Leipzig mit sich bringt, auch weiten Bezirken Mitteldeutschlands, wenn auch in etwas verringertem Maße, zugute kommen wird.

Die Beziehungen, welche zwischen dem Leipzig-Saale-Kanal einerseits und der Stadt Halle und ihrer näheren Umgebung andererseits spielen, werden wir ausführlich in einem besonderen Abschnitt behandeln.

Wie sind die Erwartungen, die an den Leipzig-Saale-Kanal geknüpft werden, zu beurteilen?

Wir haben bereits ausgeführt, daß der Hauptvorteil, den der Wasserweg bietet, in der verhältnismäßig billigen und bequemen Beförderung der Massengüter liegt. Jedoch auch die Beförderung fertiger Waren zu Wasser ist dann lohnend, wenn der Bezug in großen Mengen erfolgt.

In allen die Beförderungsmittel Wasserstraße und Eisenbahn betreffenden Wettbewerbsfragen spielt gewöhnlich die Höhe der Tarife eine entscheidende Rolle. Es liegt nun in der Natur des Wassertransports, daß die Höhe der Kosten für die Fortbewegung großer Gütermassen in der Regel unter der Fracht der Eisenbahn verbleibt. Für die Höhe der Wasserfrachten war bis auf den heutigen Tag das Gesetz von Angebot von Kahnraum und Nachfrage nach solchem fast allein ausschlaggebend. Nur etwa die Organisation des Schlepp- und Treidelbetriebs war mitbestimmend. So erklärt es sich, daß der Wasserweg in der billigen und bequemen Beförderung der Rohstoffe sehr bedeutende wirtschaftliche Vorteile bietet, die um so mehr ins Gewicht fallen, als die sich fortgesetzt steigende Konkurrenz, besonders auf dem Weltmarkt, mit zwingender Notwendigkeit mehr und mehr auf möglichste Verbilligung des Produktionsprozesses hindrängt.

Für die Verhältnisse des geplanten Leipzig-Saale-Kanals folgt daraus nicht etwa, daß alle bisher nach Leipzig eingeführten Rohstoffe und sonst in großen Mengen bezogenen Waren künftig nur

noch den Wasserweg benutzen werden. Wir haben bereits an anderer Stelle hervorgehoben, daß die kaufmännische Kalkulation in der Regel darüber entscheidet, welche Güter mit der Eisenbahn und welche zu Wasser bezogen werden. Meistens ist dabei die Höhe der Fracht allein bestimmend. Jedoch auch mancherlei andere Ursachen sind bisweilen mit von Einfluß auf die Teilung des Verkehrs zwischen Eisenbahnen und Wasserstraßen. In einem Bericht über die „Prüfung des Einflusses von Wasserstraßen auf den Verkehr der Eisenbahnen als Zubringer und als Konkurrenten“ von C. Colson, französischem Staatsrat, und L. Marlio (Bulletin des Internationalen Eisenbahn-Kongreß-Verbands, Bd. XXIV, Nr. 7, Juni 1910, S. 2885) sind neben dem Beförderungspreise noch folgende Faktoren als mitentscheidend über den Anteil der Eisenbahnen und Wasserstraßen am Güterverkehr genannt: die Gebühren für besondere Leistungen (z. B. Umschlagsgebühren), die durchschnittliche Beförderungslänge, die Dauer der Beförderung, die Art und Beschaffenheit des Gutes, der Wert des Gutes, das Wesen und die Gewohnheit der Kundschaft, schließlich die Bedeutung der Versand- und Empfangsorte als Verkehrsmittelpunkte. Alle diese Faktoren werden auch in unserem Falle bei der Wahl des Beförderungswegs mehr oder weniger mitsprechen. Dabei ist noch bei der Eigenartigkeit der Leipziger Bahnhofsverhältnisse zu berücksichtigen, daß der Vorteil des Wasserwegs insofern bisweilen aufgehoben werden kann, als bei der Beförderung mit der Eisenbahn die betreffenden Güter nach dem Stadtteil oder dem Vorort dirigiert werden können, wo sie gerade gebraucht werden. Eine solche Möglichkeit besteht für den Wasserweg nicht.

Das eigentlich Entscheidende wird immerhin die Höhe der Beförderungskosten sein. Die Frachtersparnis, die der Wasserweg bietet und die dadurch ermöglichte Verringerung der Kosten des Produktionsprozesses werden in der Richtung wirken, daß für alle Massengüter, die durch den Wasserweg billiger als durch die Eisenbahn heranzuschaffen sind, in der Regel die Beförderung zu Wasser auch gewählt werden wird. Die Rechnung des Kaufmanns also, die aber bei der immer stärker auftretenden Konkurrenz, besonders des Auslands, mit steigender Sorgfalt aufgestellt werden muß, wird zwischen beiden Beförderungsarten entscheiden und alle die Massengüter und Warenbezüge, bei denen durch Beförderung zu Schiff ein irgendwie ins Gewicht fallender Verdienst ermöglicht werden kann,

auf den Wasserweg verweisen. Darin liegt die tiefgehende Bedeutung des geplanten Kanals für die Stadt Leipzig und ihr Hinterland.

Es ist natürlich sehr schwer, die Vorteile schon jetzt etwa zahlenmäßig darzustellen. Zu ihrer Veranschaulichung können die bei anderen wasserwirtschaftlichen Anlagen gemachten Erfahrungen zum Vergleich herangezogen werden. Natürlich muß dabei mit äußerster Vorsicht verfahren werden. Wir wollen vergleichsweise einige Tatsachen aus der Entwicklung des Wormser und Karlsruher Hafens wiedergeben, obwohl der Rheinstrom mit seiner uralten Kultur den übrigen Binnenwasserstraßen natürlich bei weitem überlegen ist. Immerhin geben jene Tatsachen allgemein Zeugnis von der hohen wirtschaftlichen Bedeutung der Schifffahrtswege und Hafenanlagen im Binnenland.

In der „Zeitschrift für Binnenschifffahrt“ (Jahrgang 1908 Heft 21) finden sich in einem „Der Hafen von Worms und seine wirtschaftliche Bedeutung“ betitelten Aufsatz des Generalsekretärs Rágóczy vom Zentralverein für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschifffahrt in Berlin für uns sehr beachtenswerte Feststellungen. In *U n l a g e 1* Nr. 28 haben wir diese auszugsweise wiedergegeben. Wir nehmen an dieser Stelle ausdrücklich darauf Bezug.

Wir erfahren u. a. aus diesem Bericht, daß sich nach der Eröffnung des Wormser Handelshafens allein 22 neue, an die Hafenbahn angeschlossene Firmen in Worms niedergelassen haben.

Auch bezüglich des Rheinhafens bei Karlsruhe sind die gleich günstigen Erfahrungen gemacht worden. In der erwähnten „Zeitschrift für Binnenschifffahrt“ (Jahrgang 1908 Heft 15 S. 355) findet sich ein Artikel des Regierungsassessors L. Bard in Karlsruhe „Die wirtschaftliche Bedeutung des Rheinhafens bei Karlsruhe“; wir haben diesem Artikel sehr interessante Feststellungen entnommen und in der *U n l a g e 1* Nr. 29 wiedergegeben.

Weiter zeigen die Erfahrungen, die in Worms gemacht worden sind, daß der Wasserverkehr zu einem Rückgang des Preises wichtiger Unterhaltsmittel, also zu einer Verbilligung der ganzen Lebenshaltung geführt hat. Die Erwartungen, die die Stadt Leipzig und ihr Hinterland in dieser Beziehung an die geplante Wasserverbindung knüpfen, sind also berechtigt. Generalsekretär Rágóczy führt in seinem bereits erwähnten Artikel in der „Zeitschrift für Binnenschifffahrt“ aus:

„Von besonderem Interesse ist weiter eine Betrachtung der Verkaufspreise für die wichtigsten Nahrungsmittel, wie sie die mir von der Großherzoglichen Handelskammer zu Worms übermittelten Tabellen der ‚Zentralstelle für die Landesstatistik‘ in Darmstadt nachweisen. Es zeigt sich nach diesen Übersichten, z. B. für die Jahre 1902—1906, daß der Doppelzentner Weizen in Darmstadt, welches keine Wasserstraße hat, um 50—67 Pfennige teurer war als in Worms. Gerste war in den Jahren 1903—06 um 27—49 Pfennige teurer als in Worms. Weizenmehl war z. B. in Bensheim a. d. Bergstraße um 10—25 Pfennige teurer als in Worms. Roggenmehl war in Bensheim um 4—13 Pfennige teurer als in Worms.“

Für Leipzig liegen die Verhältnisse bezüglich eines Teils der Nahrungsmittel so, daß die Nachfrage nach solchen durch das dicht bevölkerte Erzgebirge und Vogtland ungewöhnlich rege ist und allmählich zu einer auffallenden Höhe der Preise geführt hat. Wir haben nachgewiesen, daß sehr wichtige Lebensmittel in Leipzig teurer sind als in Berlin. Nicht mit Unrecht führt man diese auffällige Erscheinung zu einem Teile darauf zurück, daß Berlin leistungsfähige Wasserstraßen für die Versorgung mit Lebens- und sonstigen Unterhaltsmitteln zur Verfügung hat, Leipzig dagegen nicht. Zweifellos wird die verbilligte und erleichterte Zufuhr von Kolonialwaren von Hamburg aus, von sonstigen Waren z. B. von der Magdeburger Gegend aus, zu einer Steigerung des Angebots und zu einem Herabgehen der Preise führen. Diese sinkende Tendenz der Preise wird, wie ohne weiteres angenommen werden kann, auf das Leipziger Hinterland, besonders auf das Erzgebirge und das Vogtland, sowie das Herzogtum Sachsen-Altenburg, auf Städte wie Taucha, Eilenburg usw., zurückwirken. Sollten sich diese Preise nicht senken, so ist mit Bestimmtheit zu erwarten, daß sie durch die vermehrte Zufuhr wenigstens in erträglicher Höhe gehalten werden.

Von verschiedenen Seiten ist uns nun entgegengehalten worden, daß die Vorteile des Preisrückgangs nicht der Bevölkerung, sondern dem Zwischenhandel zufallen würden. So schreibt uns der Stadtrat von Grimma:

„Ob aber der Nutzen hiervon der Allgemeinheit zukommen oder in den Händen der Unternehmer verbleiben

wird, ist sehr fraglich und läßt sich keineswegs jetzt beantworten.“

Wir können eine derartige Befürchtung nicht teilen. Freilich will der Handel und Zwischenhandel für seine Vermittelung bezahlt sein. Immerhin wird er die verbilligte und erleichterte Zufuhr, das Erscheinen größerer Quantitäten an Gütern der verschiedensten Art in Leipzig nicht hintanhaltend können. Damit ist aber die Vorbedingung für das Fallen der Preise größtenteils schon gegeben. Außerdem wird heutzutage dem Handel und Zwischenhandel viel zu genau von Einkaufsgenossenschaften, Konsumvereinen usw. der erzielte Verdienst nachgerechnet. Diese aus Konsumenten bestehenden Vereinigungen haben samt und sonders die Möglichkeit, den Leipziger Handel, zum mindesten den Zwischenhandel, durch direkten Bezug, beispielsweise von Hamburg, auszuschalten. Denn das hochentwickelte Leipziger Speditionsgewerbe wird in Kürze regelmäßige Sammelladungen von Hamburg nach Leipzig schwimmen lassen, so daß der Bezug in Einzelmengen sehr wohl möglich ist. Alle diese Umstände bieten die Gewähr, daß der Zwischenhandel außerstande ist, das Herabgehen der Preise, wenn nur sonst die Vorbedingungen hierzu gegeben sind, wirksam zu verhindern. Als Konkurrenz des Zwischenhandels sind in dieser Beziehung mit Recht die Konsumentenvereinigungen anzusehen, und diese Konkurrenz wird, wie überall so auch hier, darüber wachen, daß nur ein angemessener Verdienst den Händlern zufallen wird.

Von diesem Gesichtspunkt aus ist es auch von nebensächlicher Bedeutung, daß der Vorteil des billigen Wasserwegs — worauf uns die Handelskammer zu Leipzig aufmerksam macht — besonders dann dem Publikum ganz zuteil werden würde, wenn der Verkauf unmittelbar aus den Rähnen an die Konsumenten vor sich gehen würde. In der That finden in Berlin und an zahlreichen anderen Schiffsplätzen, wie uns ausdrücklich bestätigt wird, ein Ausschiffen von Waren unmittelbar an die Verbraucher statt. Für Berlin gilt dies namentlich für den Verkauf von Obst und Kartoffeln. Jedoch messen wir diesem Verfahren, das z. B. bei den Kartoffeln für die minderbemittelten Bevölkerungsschichten zweifellos von Vorteil ist, keine allzu große Bedeutung bei. Vielmehr erwarten wir durch die Wirkung des Wasserwegs eine allgemeine Preissenkung und in Verbindung damit eine allgemeine Verbilligung der Lebenshaltung, also Vorteile, die der ge-

samten Bevölkerung zugute kommen. Und daran, daß der Preis eine sinkende Tendenz erhalten oder durch die erleichterte Zufuhr in mäßiger Höhe sich bewegen wird, kann, wie wir nachzuweisen versuchten, der Zwischenhandel nichts, jedenfalls nicht so viel ändern, daß die Wirkung des Wasserwegs besonders merklich beeinträchtigt werden wird.

Hierfür noch ein Beispiel. Auf der Elbe besteht ein reger Getreideverkehr, auf der Saale dagegen nicht. Der Hafen von Halle soll Getreide so gut wie überhaupt nicht sehen. Die Bevorzugung der Elbe im Getreideverkehr hat seinen Grund darin, daß der Händler, der einen Kahn mit Getreide von Hamburg aus in konditioneller Fracht, wie man sich ausdrückt, laufen läßt, bei den zahlreichen Anlegestellen der Elbe, die der Schiffer bedingungsgemäß besuchen muß, weit mehr Verkaufsgelegenheiten, sei es bezüglich der ganzen Ladung oder nur eines Teiles, hat als auf der Saale, wo für ihn in der Hauptsache nur Bernburg und Halle in Betracht kommen. Nach Fertigstellung des Leipzig-Saale-Kanals tritt aber für die Saale noch eine Verbrauchsstelle hinzu, wie sie die Elbe kaum aufzuweisen hat: Leipzig und sein verbrauchskräftiges Hinterland. So also bietet sich die beste Aussicht auf günstige Entwicklung des Getreideverkehrs auf der Saale durch das Hinzutreten Leipzigs. Letzteres wird dann einen vorteilhaften Bezug von Getreide erhalten, wodurch dessen Preis zweifellos gedrückt werden wird.

Auch Mühlenfabrikate werden sich in erhöhtem Maße auf dem Leipziger Markte einstellen. Der Magistrat der Stadtisleben läßt uns in dieser Beziehung ein Schreiben zugehen, worin es folgendermaßen heißt:

„Von den hiesigen industriellen Unternehmungen dürfte insbesondere die Stadtmühle ein lebhaftes Interesse an dem Anschluß an Leipzig haben, welche schon jetzt nicht unerhebliche Quantitäten ihrer Produkte nach Leipzig verkauft. Infolge erheblicher Frachtersparnisse würde ihr die Konkurrenz mit den großen sächsischen Mühlen erheblich erleichtert werden.“

Jedenfalls werden die angebotenen Mengen an Getreide und Mühlenfabrikaten in Leipzig steigen, die Preise in einer für das konsumierende Publikum günstigen Weise beeinflusst werden. An dieser Entwicklung wird der Handel, nicht zuletzt infolge der Wach-

samkeit der Konkurrenz, wenig oder gar nichts zu ändern vermögen. Er wird für seine bedeutsame und unentbehrliche Vermittlungstätigkeit den g e b ü h r e n d e n Lohn erhalten; darüber hinaus Vorteile zu ziehen, wird ihm nach Lage der Dinge selten und für die Dauer n i c h t möglich sein.

Der Leipzig-Saale-Kanal und die Interessen der Stadt Halle und ihrer nächsten Umgebung.

Während wir bisher durchweg nur solche Wirkungen des Leipzig-Saale-Kanals feststellen konnten, die offensichtlich gewinnbringend für die betreffenden Gebiete, Gemeinden oder einzelnen Zweige der Industrie und des Handels sein werden, beschäftigen wir uns nunmehr mit Verhältnissen einer Stadtgemeinde und ihrer nächsten Umgebung, der alten Saalestadt Halle, für die es zunächst zweifelhaft erscheint, ob die Wirkung des geplanten Kanals den wirtschaftlichen Interessen förderlich sein wird oder nicht. Halle ist mit der Saale wirtschaftlich naturgemäß eng verknüpft. Ein sehr bedeutender Teil der für die Versorgung der Stadt erforderlichen Güter wird zu Wasser eingeführt. Nach den statistischen Mitteilungen der Handelskammer zu Halle (Saale) für 1910 passierten die Saaleschleuse zu Trotha, die den Schiffsverkehr der Stadt Halle kennzeichnet, im Jahre 1909 zu Berg: 157 676 t, zu Tal: 71 527 t.

Eine Veränderung der Verhältnisse des Saaleflusses würde zweifellos eine Rückwirkung auf die wirtschaftliche Lage verschiedener Erwerbsstände Halles ausüben.

In erster Linie ist in dieser Beziehung der bedeutende, für Thüringen, Teile von Sachsen und Bayern fast dominierende Kolonialwarenhandel Halles zu nennen. Bis Halle ist die Saale mit größeren Rähnen befahrbar. Die Tragfähigkeit der Rähne beträgt etwa 300 bis 400 Tonnen. Im Durchschnitt können je nach dem Wasserstand 250 bis 350 Tonnen aufgenommen werden. Bei gutem Wasserstand, also in nassen Jahren, können bis 400 Tonnen und mehr geladen werden. Es erhellt hieraus, daß der Stadt Halle als natürlichem Endpunkt einer für größere Schiffsgefäße ausreichenden, mit dem Meere verbundenen Wasserstraße eine hohe wirtschaftliche Bedeutung als Umschlags- und Stapelplatz zu-

kommt. Diese günstige Lage Halles hat sich die Geschäftswelt zunutze gemacht. Es erklärt diese Lage u. a. den blühenden Handel mit Kolonialwaren und sonstigen überseeischen Produkten. Wird dieser natürliche Endpunkt des Wasserwegs verrückt, etwa durch den Bau des Leipzig-Saale-Kanals nach Leipzig verlegt — durch den Ausbau der Saale oberhalb Halles zum Teil auch nach Merseburg —, so wird der Handel Halles, wenn nicht gerade eine starke Einbuße erleiden, so doch zum mindesten eine Konkurrenz auf den von ihm bisher beherrschten Absatzgebieten erhalten.

Diese offensichtliche Wirkung des Leipziger Wasserwegs hat schon in den achtziger Jahren die Handelskammer zu Leipzig richtig bewertet. Um den Widerstand der Stadt Halle gegen eine Leipziger Schifffahrtsverbindung möglichst zur Seite zu schieben, hat die Handelskammer zu Leipzig lange Zeit hindurch mit Vorliebe die Kanalprojekte unterstützt, die unter Umgehung Halles auf eine unmittelbare Verbindung Leipzigs mit der Elbe hinausliefen (Leipzig-Wallwitzhafen, Leipzig-Cöthen-Alten). Die Handelskammer zu Halle hat ursprünglich den Standpunkt eingenommen, daß durch den Leipzig-Saale-Kanal einige Erwerbszweige Halles möglicherweise eine Einbuße erleiden, andere dagegen vollen Ausgleich bietende Vorteile erlangen würden. Insofern ist die Kammer dem Kanalprojekt nicht abgeneigt gewesen. Wir werden noch zu untersuchen haben, inwieweit diese Auffassung der Kammer bezüglich der wirtschaftlichen Wirkungen des Kanals zutrifft.

Zunächst ist daran festzuhalten, daß der Kolonialwarenhandel Halles einen ebenbürtigen Konkurrenten durch Leipzig erhält. Eine Anzahl von uns um Äußerung ersuchter Halleischer Großkaufleute der Kolonialwarenbranche bestätigt dies. Es wird sich zeigen, zu wessen Gunsten der Wirtschaftskampf zwischen den Halleischen und Leipziger Firmen auslaufen wird.

Überdies wird Halle in der hier in Frage stehenden Beziehung auch eine weitere Konkurrenz auf preußischer Seite, nämlich, wie wir schon angeführt haben, von Merseburg erhalten. Wir hatten hervorgehoben, daß die Verwirklichung des Leipziger Kanalprojekts den Ausbau der Saale bis zur Mündung des Kanals, d. i. oberhalb Merseburgs, zur Voraussetzung hat. Durch das Gesetz betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstraßen usw. ist dieser Ausbau der Saale in greifbare Nähe gestellt. Durch den Ausbau aber

wird der Endpunkt des für größere Rähne ausreichenden Stückes der Saale in der Richtung nach Thüringen von Halle nach Merseburg verlegt. Dadurch wird sich, wie wir bereits an anderer Stelle ausführlich dargelegt haben, in Merseburg ein Umschlagsverkehr entwickeln, vorausgesetzt, daß die Stadtverwaltung dortselbst rechtzeitig Maßnahmen zur Schaffung der erforderlichen Anlagen ergreift. Dieser Merseburger, sich in der Hauptsache in der Richtung von und nach Thüringen vollziehende Umschlagsverkehr wird die Konkurrenz für Halle verschärfen.

Besonders das Speditionsgewerbe in Halle, soweit es im Umschlagsverkehr tätig ist, wird in Leipziger und Merseburger Firmen eine Konkurrenz erhalten. Dabei werden, wie wir besonders hervorheben wollen, die Halle'schen Firmen nicht etwa mit niedrigeren Schiffsfrachten als ihre Leipziger Konkurrenten, obwohl sie z. B. Hamburg, Magdeburg usw. näher liegen als jene, rechnen können, also nicht etwa von vornherein ein natürliches Übergewicht auf ihrer Seite haben; denn die Entwicklung der Schiffsfrachten, die sich in der Regel allein nach dem Gesetz von Angebot von Kahnraum und Nachfrage nach solchem vollzieht, geht dahin, daß sich Unterschiede in den einzelnen, nicht allzusehr voneinander differierenden Entfernungen auszugleichen pflegen. Ein Schiffer wird seinen Kahn zu demselben Preise statt nach Halle auch nach Leipzig schwimmen lassen, beispielsweise wenn ihm gleichzeitig in Leipzig eine ausreichende Talfracht für seinen Kahn in Aussicht gestellt wird.

An solchen zu Tal gehenden Gütern wird es aber, wie die Berliner Verhältnisse lehren, auf dem Leipziger Sackkanal sehr häufig fehlen. Der Schiffseigner wird sich daher bei seinen Fahrten nach Leipzig bezüglich der Fracht sichern. Hierin liegt vorerst noch eine gewisse, wenn auch nicht allzu bedeutende Überlegenheit der Halle'schen Speditionsfirmen gegenüber den Leipziguern. Für den in Halle gelöschten Kahn bringen kleinere Fahrzeuge zu Tal gehende Güter, wenn auch nur in geringen Mengen, so daß die Versorgung der rückgehenden Schiffe mit Ladung vorderhand noch leichter möglich sein wird als in Leipzig. Überdies bietet sich den Halle'schen Spediteuren die Gelegenheit, der Leipziger Konkurrenz zum Teil die Schärfe zu nehmen, nämlich dadurch, daß sie in Leipzig selbst Zweigstellen errichten und von dort aus ihr Geschäft mit betreiben. Natürlich sollen die Schwierigkeiten, die damit verbunden sind,

keineswegs verkannt werden, und es fragt sich, ob ein solches Zweigunternehmen sich als rentabel erweisen wird; denn mag den Halleschen Spediteuren eine größere Kenntnis des Güterumschlagsgeschäfts zur Verfügung stehen, so kommt doch demgegenüber den Leipziger Firmen die langjährige Fühlung mit der ortsansässigen Geschäftswelt zugute.

Was den Kolonialwarenhandel Halles anbetrifft, so steht gleichfalls noch keineswegs fest, ob er seine jetzige Höhe nicht behaupten wird. Das Bestehen der Stadt Halle neben der Stadt Leipzig, das Aufblühen beider Städte, ohne daß die eine durch die andere fühlbar benachteiligt wäre, ist im Laufe der Zeiten zur Tatsache geworden. Die Interessensphären der beiden aufstrebenden Städte sind voneinander verschieden. Es kann daher mit gewisser Wahrscheinlichkeit im voraus gesagt werden, daß sich die spätere Entwicklung Leipzigs infolge seiner Verbindung mit Saale und Elbe, so beispielsweise auch die Entwicklung des Kolonialwarengroßhandels in Leipzig, für die Nachbarin Halle kaum merklich vollziehen wird. Wir neigen übrigens zu der Ansicht, daß beide Städte sich durch das Dazwischentreten des Kanals gegenseitig anregen und in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung fördern werden. Die Konkurrenz ist und bleibt eine Energiequelle; aus ihr werden in Halle sowohl wie in Leipzig, wo die Hallesche Konkurrenz sich gleichfalls sehr bald fühlbar machen wird, mancherlei Anregungen zu Neuerungen und Vervollkommnungen wirtschaftlicher Einrichtungen fließen. Halle und seine Umgebung werden zweifellos in Leipzig einen neuen Verbraucher finden.

Die Handelskammer zu Halle nimmt an, daß z. B. Kalk, Zement, Bausteine usw. durch den Kanal Eingang in Leipzig finden werden. Wir haben an anderer Stelle hervorgehoben, daß in dieser Beziehung etwas absolut Bestimmtes bezüglich einzelner Güter unmöglich im voraus gesagt werden kann. So wird für den Absatz von Zement nach Leipzig gemäß Urteil des Verkaufsvereins mitteldeutscher Zementwerke in Halle der Leipzig-Saale-Kanal vorerst kaum in Betracht kommen. Dagegen wird Halle und seine am Wasserverkehr interessierten gewerblichen Kreise dadurch einen sehr ins Gewicht fallenden Vorteil erlangen, daß sich infolge der starken Warentransporte zwischen Hamburg und Leipzig die Gesamtschiffahrt auf der Saale außerordentlich heben wird. Halle wird öftere und regelmäßige Verladegelenheiten

erhalten, wodurch Handel, Gewerbe und Industrie wesentlich gefördert werden. Gleichzeitig eröffnet sich für die zahlreichen Schiffseigner in Halle und den übrigen Saaleorten ein neues großes Betätigungsfeld. Die Schiffer werden also aus dem Leipzig-Saale-Kanal wesentliche Vorteile ziehen.

So ließen sich noch mancherlei Beziehungen zwischen Halle und dem neuen Wasserweg herauschälen, die alle nicht zum Nachteil der Stadt Halle ausschlagen, sondern auf eine sehr wesentliche Förderung seiner wirtschaftlichen Interessen hinauslaufen werden. Zweifellos wird, wie in Leipzig, so auch in Halle, der Zuzug der Kohle erleichtert werden. Die damit verbundene sinkende Tendenz der Kohlenpreise wird die Allgemeinheit und werden besonders die industriellen Kreise Halles — wir erinnern an die Gasanstalten der Stadt — nur willkommen heißen. Ähnliches z. B. ist bei der Ziegeleibranche der Umgebung Halles der Fall. Der Verkaufsverein für Hallesche Ziegeleifabrikate wird sich, wie wir annehmen können, mit dem Projekt des Leipzig-Saale-Kanals nicht befreunden. Er sieht seine Kreise gestört durch das Eindringen auswärtiger Ziegel- und Mauersteine nach Halle. Grund für derartige Besorgnis ist vorhanden. Besonders aus der Gegend, die der Kanal durchschneidet, werden bald Ziegeleifabrikate nicht nur nach Leipzig, sondern auch nach Halle verschifft werden können. Wenn dadurch die Preise in Halle herabgehen, so wird die Bautätigkeit in einem für die Bevölkerung günstigen Sinne gefördert werden. Schließlich wollen wir nur noch an den von der Saale fast verschwundenen Getreideverkehr erinnern. Dieser Verkehr ist, wie wir bereits erörtert haben, fast ausschließlich zur Elbe abgewandert, wo zahlreiche Anlegestätten größere Gelegenheit zum Absatz des Getreides bieten. Auf der Saale besteht solche Gelegenheit für die elbabwärts schwimmenden Rähne zurzeit nur etwa in Bernburg und Halle. Durch den Hinzutritt der beiden bedeutenden Konsumenten Leipzig und Merseburg wird sich der Getreideverkehr auf der Saale insofern Vermehrung der Absatzmöglichkeiten beleben und durch stärkere Zufuhr und erhöhtes Angebot wird sich für die Stadt ein wesentlicher wirtschaftlicher Vorteil ergeben.

Wir kommen so zu dem Schluß, daß der Leipzig-Saale-Kanal und der dadurch bedingte Ausbau der Saale einigen Geschäftsbranchen der Stadt Halle durch stärkeres Auftreten der Leipziger

Konkurrenz einen erschwerten Standpunkt schaffen wird. Diese Änderung der Lage Hallescher Geschäfte braucht aber keineswegs auf einen dauernden Nachteil hinauszulaufen. Ein solcher wird insgesamt von der Stadt Halle dadurch entschieden abgewendet werden, daß durch den geplanten Kanal die Schifffahrt auf der Saale außerordentlich belebt werden wird und als Folge davon zahlreiche wirtschaftliche Interessen der Stadt Halle eine Förderung werden erfahren werden. Es ist daher mit ziemlicher Sicherheit sogar anzunehmen, daß mit der Hebung der Schifffahrtsstraße auch die Entwicklung der alten Saalestadt vorwärts schreiten wird. Wenn die Handelskammer zu Halle ursprünglich den Standpunkt vertreten hat, daß der Leipzig-Saale-Kanal allenfalls eine Verschiebung innerhalb der geschäftlichen Interessen Halles mit sich bringen und die Stadt deshalb den Bau dieses Kanals mit Gleichgültigkeit ansehen könnte, so möchten wir doch darüber hinausgehen und unser Urteil dahin zusammenfassen, daß, von unbequemen Wirkungen, die sich besonders anfänglich zeigen werden, abgesehen, der Leipzig-Saale-Kanal, wie in der Regel jeder wirtschaftliche Fortschritt, auch für Halle und seine Umgebung schließlich von großem Nutzen sein wird.

Sollte hierin eine etwas zu optimistische Beurteilung der Verhältnisse erblickt werden, so möchten wir noch auf folgendes aufmerksam machen, selbst wenn wir dabei bereits Gesagtes teilweise wiederholen müssen. Der Weiterbau unserer Binnenwasserstraßen wird vor dem Bedenken einiger Interessentengruppen der oder jener Orte gewiß nicht haltmachen. Leipzig wird, wie die Verhandlungen über das Schifffahrtsabgabengesetz gezeigt haben, den seit mehr denn einem halben Jahrhundert ersehnten Wasserweg erhalten. Wird nun dieser in der Richtung nach Torgau oder Riesa gebaut, so wird er weniger für den Verkehr mit der Unterelbe, namentlich also mit Hamburg, mehr dagegen für den Oberlauf der Elbe in Betracht kommen; er wird mit anderen Worten weniger Mitteldeutschland, so die Provinz Sachsen, dafür aber in um so höherem Maße Böhmen wirtschaftlich fördern. Wird der Leipziger Kanal von Leipzig direkt zur Elbe, etwa nach Wallwitzerhafen gebaut, was Jahrzehnte hindurch beabsichtigt war, so würde die wohl größte und augenfälligste Wirkung eines solchen Wasserwegs die sein, daß die Saale ihre jetzige Bedeutung als Schifffahrtsstraße verlieren und ein geradezu totes Wasser werden

würde. Die alte Kultur der Saale würde unstreitig rasch abnehmen. Wie Halle dann im Vergleich zu Leipzig dastehen würde, braucht wohl nicht besonders erörtert zu werden. Der Leipzig-Saale-Kanal ist daher die für Halle und die Provinz Sachsen unseres Erachtens glücklichste Lösung der Leipziger Kanalfrage. Die Stadt Halle kann hiernach nichts anderes tun, als das Projekt des Leipzig-Saale-Kanals nach Kräften zu fördern.

Die Elbumschlagsplätze und ihre Stellung zum Leipzig = Saale = Kanal.

Es ist vollauf begreiflich, daß die Elbumschlagsplätze, wie Aken, Wallwischhafen, Torgau, Riesa, wie uns übereinstimmend bestätigt wird, dem Projekt des Leipzig = Saale = Kanals sehr abgeneigt gegenüberstehen. Man glaubt allgemein, daß durch einen derartigen Kanal die schon bestehenden Elbhäfen mit ihren Umschlagseinrichtungen unnötig in ihrer Rentabilität geschädigt würden. Diese Auffassung erscheint zunächst zutreffend, ist aber bei näherer Beleuchtung nicht stichhaltig.

Gewiß wird der Leipziger Umschlagshafen nicht nur, wie schon erörtert, dem halleischen Hafen, sondern auch den Plätzen Aken, Wallwischhafen usw. Konkurrenz schaffen. Die wirtschaftliche Lage dieser Häfen wird sich besonders anfänglich ändern. Aber Konkurrenz regt an und macht erfinderisch, eine Lehre, die sich in der ökonomischen Entwicklung unserer Verhältnisse schon tausendfach bestätigt hat. So glauben wir auch nicht, daß die Verkehrsverschiebungen unter den Umschlagsplätzen Mitteldeutschlands zu dauerndem Nachteil des einen oder anderen Platzes ausschlagen werden. Natürlich setzen wir dabei voraus, daß eine energische Geschäftsführung auf allen Plätzen einsetzt und nicht etwa der Hang an alter Gepflogenheit zum Stillstand und somit zum Rückgang der Geschäfte führen wird. Bei ausreichender Rührigkeit der Umschlagsplätze werden alle dabei geschäftlich Interessierten ihre Rechnung finden. Dafür sorgt der Fortgang unserer wirtschaftlichen Entwicklung, die immer häufiger und immer größere Gütermengen in Bewegung setzt und so in steigendem Maße auch den Elbumschlagsplätzen Nahrung zuführt.

Das Gesetz betreffend den Ausbau der Wasserstraßen usw. ist von den gesetzgebenden Faktoren des Reiches angenommen. Ausbau der Wasserstraßen, Bau von Kanälen sind typische Forderungen

unserer Tage. Daß es demnach bei dem jetzigen Stande der Verhältnisse unserer Binnenschiffahrtswege nicht bleiben wird, daß Änderungen und zum Teil tiefgehende Änderungen eintreten werden, liegt auf der Hand. Es wäre ein bedenklicher Stillstand, wollte man es beim jetzigen Alten lassen, nur um durch Neuerungen nicht die Kreise einzelner Zweige des Handels und der Industrie zeitweilig zu stören. Auch Leipzig wird, wie man kühnlich behaupten kann, dereinst in den Umschlagsplätzen eines möglicherweise kommenden südlichen Mittellandkanals seine Rivalen erhalten.

So stehen wir auch hier auf dem Standpunkt, daß durch den Leipzig-Saale-Kanal die Elbumschlagplätze, die zurzeit zur Versorgung Leipzigs mit Gütern der verschiedensten Art beitragen, zwar eine Konkurrenz erhalten werden, daß jedoch die veränderte Geschäftslage keineswegs dauernde nachteilige Folgen für diese Plätze mit sich bringen wird. Bei der nötigen Umsicht und Energie werden jene Umschlagsplätze ebenso wie der nächstbetroffene Platz Halle ihre Vorteile finden. Der wirtschaftliche Fortschritt unserer Zeit, der, wie wir bereits andeuteten, immer größere Massen an Gütern auf den Weg bringt, wird das seinige dazu beitragen ¹⁾.

III. Teil.

Die Kanalbenutzungsgebühr.

Von ganz besonderer Bedeutung für das Kanalunternehmen ist die Gebühr, die von den ankommenden und abgehenden Rähnen für die Benutzung des Kanals entrichtet wird. Die Höhe der Kanalgebühr ist naturgemäß mitbestimmend für den Umfang des Kanalverkehrs und sonach von besonderem Einfluß auf das Maß der Verzinsung des in dem Kanalunternehmen angelegten Kapitals.

Wir haben an anderer Stelle ausgeführt, daß für die Teilung des Verkehrs zwischen Eisenbahnen und Wasserstraßen im allgemeinen die Höhe der Kosten beider Beförderungsarten bestimmend ist, und daß dementsprechend in den überaus meisten Fällen die kaufmännische Kalkulation darüber entscheidet, ob ein in Aussicht genommener Bezug von Gütern unter ausschließlicher oder teilweiser Benutzung des Wasserwegs oder der Eisenbahn zu erfolgen hat. Es erhellt hieraus, daß auch für den Leipzig-Saale-Kanal

¹⁾ Vgl. hierzu die Ausführungen auf Seite 66 (letzter Absatz).

der Höchstbetrag einer Benutzungsgebühr von vornherein festliegt. Sie muß unbeschadet aller sonstigen Rücksichten so bemessen werden, daß sich die Benutzung des Kanals und seiner Einrichtungen gegenüber den Kosten der bisherigen Beförderungsweise *a u s r e i c h e n d* lohnt.

Diese letzteren Kosten berechnen sich für den nächstbeteiligten Umschlagsplatz, d. i. Halle (Saale), nach dem Tarif des Haleschen Speditionsvereins *U.=G.* beispielsweise für eine Ladung zu 10 000 kg des Spezialtarifs III ab Kahn Halle (Hafen) nach Leipzig, Magdeburg-Thüringer (Güter-) Bahnhof nach folgenden Sätzen:

- a) Umschlag Halle (Hafen) (ab frei Kahn bis frei Waggon Halle Staatsbahnhof) für 100 kg im Normalfall 0,17 Mark¹⁾
- b) Fracht Halle = Leipzig (Magdeburg-Thüringer Bahnhof) Spezialtarif III für 100 kg 0,13 „²⁾

Summe: 0,30 Mark.

Es betragen also die Beförderungskosten für 10 000 kg nach Spezialtarif III von Halle (Hafen) nach Leipzig (Magdeburg-Thüringer Bahnhof) 30,00 Mark.

Würden diese 10 000 kg, wie beispielsweise von Hamburg nach Halle, auch nach Leipzig auf natürlicher Wasserstraße weiter befördert werden können, so würde sich die Wasserfracht von Halle (Hafen) nach Leipzig (Hafen) folgendermaßen stellen:

- Wasserfracht für 100 kg (Schlepplohn nebst sonstigen (Schleusen-) Gebühren für 100 kg) (augenblicklich 8 bis 10 Pfl.) etwa 0,09 Mark
- Benutzung von Hafeneinrichtungen in Leipzig (Krangebühr usw.) für 100 kg 0,02 „

Summe: 0,11 Mark.

¹⁾ Da die Halle-Hettstedter Kleinbahn, die die Überführung der Güter von Halle (Hafen) nach Halle (Staatsbahnhof) besorgt, die Hafensfracht für Wagenladungen vom 1. Oktober 1911 ab um 2 Pfennige für 100 kg erhöht hat, sind auch die Umschlagsgebühren von den Speditions Gesellschaften durchweg um 2 Pfennige für 100 kg erhöht worden. Man trifft noch vielfach Tarife dieser Gesellschaften an, worin noch die alten, also um 2 Pfennige niedrigeren, Sätze enthalten sind.

²⁾ Eigentlich sogar 0,15 Mark. Nach dem Übergangstarif für den Verkehr mit Kleinbahnen (Heft A des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil II) ermäßigt sich der Frachtfuß der Staatseisenbahn um 2 Pfennige.

Demnach würde die Fracht von Halle nach Leipzig (auf n a t ü r l i c h e r Wasserstraße) für 10 000 kg betragen: 11,00 Mark.

Man könnte nun zu der Annahme gelangen, daß für die Benutzungsgebühr des Leipzig-Saale-Kanals ein Spielraum zwischen 11 Mark aufwärts bis nahe an 30 Mark gegeben sei, daß die Gebühr also $(30 - 11 =)$ 19 Mark oder wenigstens 17 oder 18 Mark für 10 000 kg Gut des Spezialtarifs III betragen könne. Dem ist aber nicht so. In dem bereits erwähnten, im Bulletin des Internationalen Eisenbahn-Kongreß-Verbands (Bd. XXIV, Nr. 7, Juni 1910) veröffentlichten Bericht von C. Colson und Louis Marlio, worin das Verhältnis der Eisenbahnen und Wasserstraßen in Rußland, Deutschland, Österreich-Ungarn, Frankreich, Belgien und Holland einer eingehenden Prüfung unterzogen ist, finden wir folgende Feststellungen (S. 2922):

„Da die Eisenbahnen gegenüber den Wasserstraßen bedeutende Vorzüge haben, wie größere Schnelligkeit, Regelmäßigkeit und Sicherheit der Beförderung, so nimmt man allgemein an, daß die Schifffahrt nur dann in Wettbewerb zur Eisenbahn treten kann, wenn ihre Tarife 15 oder 20 % niedriger sind als die der letzteren.“

Wir stimmen dem zu; nur halten wir einen Frachtunterschied von 15 % nach unseren Feststellungen für deutsche Verhältnisse für ausreichend, um den Kaufmann in der Regel zur Benutzung des Wasserwegs zu bestimmen. Die Umschlagkosten in Halle (Hafen) und die Eisenbahnfracht von Halle nach Leipzig (Magdeburg-Thüringer Bahnhof) betragen in unserem Beispiel 30 Mark. Will der Schifffahrtsweg Halle-Leipzig mit der Strecke Halle (Hafen)-Halle (Staatsbahnhof)-Leipzig in Wettbewerb treten, so darf die Wasserfracht im Höchsthalle nur $(30 - 4,50)$, das sind 15 % von $30 =$) 25,50 Mark betragen. Es ergibt sich also für die Kanalbenutzungsgebühr ein Spielraum zwischen 11 Mark aufwärts bis 25,50 Mark; sie könnte also im Höchsthalle $(25,50 - 11 =)$ 14,50 Mark für 10 000 kg eines unter Spezialtarif III fallenden Gutes betragen. In diesem Falle wäre der bedeutsame Grundsatz noch eingehalten, daß die Wasserfracht etwa 15 % billiger sein muß, wenn die Wasserstraße mit der Eisenbahn den Wettbewerb aufnehmen will.

Natürlich stellt sich das Verhältnis zwischen Wasserfracht und Eisenbahnfracht noch wesentlich günstiger für die erstere, wenn wir den Berechnungen die Gebühren und Frachtsätze, die sich von den

Umschlagsplätzen nach Leipzig ergeben, zugrunde legen. Die Umschlagsgebühren z. B. in Wallwikhafen sind nach dem Tarif der dort anässigen Mittel-elbischen Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft fast durchweg die gleichen wie auf dem Umschlagsplatz Halle; jedoch die Eisenbahnfracht wird hier ganz anders ins Gewicht fallen, als in unserem Beispiel bei der verhältnismäßig kurzen Strecke Halle = Leipzig. Je größer die Entfernung ist, auf die ein Gut befördert werden soll, um so mehr tritt der Vorteil des billigeren Wasserwegs in Erscheinung. In dem unter Anwendung der Halleschen Verhältnisse gezogenen Ergebnis handelt es sich daher für den Leipzig = Saale = Kanal um eine Mindestgrenze, bis zu der ein Spielraum für Bemessung der Kanalgebühr gegeben ist.

In unserem Beispiel ferner ist für die Berechnung der Eisenbahnfrachten der Spezialtarif III zugrunde gelegt worden. Die unter diesen Tarif fallenden Güter werden den Hauptteil aller Sendungen, die über den Kanal gehen werden, ausmachen. Es handelt sich also in unserem Beispiel um den Normalfall. Freilich kommen für den Kanal in bedeutendem Maße auch Güter der Ausnahmetarife in Betracht, deren Sätze noch unter denen des Spezialtarifs III verbleiben. Jedoch werden andererseits auf dem Kanal auch sehr viele Gütermengen der Spezialtarife II, I und der Allgemeinen Wagenladungsklasse, also wesentlich teurerer Tarife befördert werden. So können als für den Wasserweg nach Leipzig in Betracht kommend beispielsweise angeführt werden:

- Baumwolle, rohe (Sp. I. I),
- Dachpappe, rohe (Sp. I. I),
- Farbhölzer, wie Rothholz, Gelbholz, Blauholz usw. (Sp. I. I),
- Felle und Häute, rohe, grüne, gesalzene, getrocknete, z. B. von Kindern, Pferden, Lämmern, Schafen usw. (Sp. I. I),
- Getreide aller Art (Sp. I. I),
- Seringe und Breitlinge (Sp. I. I),
- Jute, rohe (Sp. I. II),
- Mühlensfabrikate (Sp. I. I),
- Reis (Sp. I. I),
- Steinnüsse (Sp. I. II),
- Wolle (Sp. I. I).

Das Verhältnis zwischen Eisenbahnfracht und der meist ungeachtet der einzelnen Güter sich regelnden Wasserfracht ändert sich

in unserem Beispiel dann bedeutend zugunsten der letzteren, wenn der Berechnung der Eisenbahnfracht der Satz eines anderen (höheren) Tarifs als des Spezialtarifs III zugrunde gelegt wird. Dabei erhöhen sich vielfach noch die Gebühren für Umschlag der Güter auf den Hafensplätzen. Diese Gebühren betragen z. B. (nach dem Tarif des Halle'schen Speditionsvereins A.-G.):

bei Brettern, Bohlen und Däcken für 100 kg	22 Pf.,
„ Fellen in Ballen für 100 kg	22 „
„ Häuten (lose trockene) für 100 kg	27 „
„ Holz in Blöcken über 30 Ztr. für 100 kg	22 „ usw.

Auch wenn wir an der Normalgebühr für den Umschlag von 17 Pf. für 100 kg festhalten (oder 17 Mark für 10 000 kg), ergibt sich bei den Spezialtarifen II, I usw. ein ganz bedeutender Unterschied zugunsten der Wasserfracht. Einige Beispiele, für 10 000 kg berechnet, mögen dieses Verhältnis erläutern:

Zute, rohe:

a) Umschlag	17 Mark,
b) Fracht nach Spezialtarif II	16 „ ¹⁾
Summe:	<u>33 Mark;</u>

Farbhölzer (z. B. Rothholz):

a) Umschlag	17 Mark,
b) Fracht nach Spezialtarif I	20 „ ¹⁾
Summe:	<u>37 Mark;</u>

Güter der Allgemeinen Wagenladungsklassen:

a) Umschlag	17 Mark,
b) Fracht nach der Allgemeinen Wagenladungsklasse	30 „ ¹⁾
Summe:	<u>47 Mark.</u>

Die Wasserfracht von Halle nach Leipzig beträgt, wie wir sahen, 11 Mark (9,00 Mark Schlepplohn und 2,00 Mark Krangebühr in Leipzig). Nehmen wir vorläufig eine Kanalbenutzungs-

¹⁾ Fracht um 2 Mark für 10 000 kg gekürzt, da der Verkehr zwischen Halle (Hafen) und Halle (Staatsbahnhof) von der Halle-Hettstedter Kleinbahn vermittelt wird und so der Übergangstarif für den Verkehr mit Kleinbahnen zur Anwendung kommt, wonach der Frachtsatz der Staatseisenbahn um 2 Pfennige (für 100 kg) zu kürzen ist.

gebühr von 10 Pf. für 100 kg, also 10 Mark für 10 000 kg an, so stellt sich die Wasserfracht auf 21 Mark. Ihr stehen gegenüber, je nach den zur Anwendung kommenden Tarifen, 30 Mark, 33 Mark, 37 Mark und 47 Mark Umschlagskosten und Eisenbahnfracht.

Es ergibt sich hieraus, daß ein verhältnismäßig breiter Spielraum für die Erhebung einer Kanalbenutzungsgebühr gegeben ist. Er liegt, wie schon erwähnt, zwischen 11 Mark und etwa 25,50 Mark. Dabei haben wir absichtlich dem Beispiel die Fracht nach dem Magdeburg-Thüringer Bahnhof, der für den Verkehr nach Leipzig von Norden her in erster Linie in Betracht kommt, zugrunde gelegt. Für den Leipziger Hafenverkehr werden in der Hauptsache der sächsische und preußische Bahnhof in Plagwitz-Lindenau oder ein anderer in der Nähe liegender preußischer Bahnhof von Bedeutung sein. Die Fracht dorthin — wenigstens nach dem bedeutenderen sächsischen Bahnhof in Plagwitz-Lindenau — beträgt in unserem Beispiel ab Halle (nach Spezialtarif III) nicht 13 Mark für 10 000 kg, sondern 14 Mark. In seine Rechnung aber wird der Kaufmann bei Auswahl des Beförderungswegs in der Regel, beispielsweise im Verkehr mit Hamburg, die Fracht nach dem Magdeburg-Thüringer Bahnhof einstellen.

Der Spielraum, der für die Erhebung einer Kanalbenutzungsgebühr gegeben ist, ohne daß für den Kaufmann der übliche Nutzen des Wasserwegs geschmälert wird, eröffnet eine günstige Aussicht auf den Umfang des künftigen Kanalverkehrs und, wie wir sehen werden, auf eine schließlich befriedigende Rentabilität des Kanalunternehmens. Zur Unterstützung dessen möchten wir noch anführen, daß die Wasserfracht von 11 Mark bei Bemessung der Wasserfrachten Hamburg-Halle und Hamburg-Leipzig nicht so ins Gewicht fallen wird, wie es nach unserer Darstellung den Anschein haben könnte. Die Höhe der Wasserfrachten richtet sich, wie wir schon mehrmals hervorgehoben haben, in der Regel nach Angebot von Kahnraum und Nachfrage nach solchem. Viele andere Umstände können den für Ausführung eines Transports geworbenen Schiffseigner bestimmen, seinen Lastkahn zu nicht höherem Preise statt nach Halle auch nach Leipzig weiterschwimmen zu lassen. So erklärt es sich, daß im Laufe der Zeit der Unterschied in den eigentlichen Schiffsfrachten nach den im Binnenland gelegenen, voneinander nicht allzu entfernten Umschlagsplätzen regelmäßig mehr und mehr verschwindet.

Auch die von uns in Ansatz gebrachte Gebühr der Benutzung von Hafeneinrichtungen in Leipzig von 2 Pf. für 100 kg ist in ihrer Höhe keineswegs feststehend. An den Leipziger Hafen werden sich, worauf wir später noch näher eingehen werden, nicht nur die sächsischen, sondern auch die preußische Staatseisenbahn anschließen. Die Rücksicht jeder der Verwaltungen auf die eigenen Interessen wird dazu führen, daß der Umschlag in Leipzig, wie schon anderwärts unter ähnlichen Verhältnissen der Fall, fast kostenlos, zum mindesten äußerst billig, ausgeführt werden wird. Der Vorteil der Verwaltungen liegt eben in der Teilnahme an dem Umschlagsverkehr von Schiff zu Bahn und von Bahn zu Schiff. Immerhin wollen wir an der Gebühr von 2 Pf. für Benutzung des Leipziger Hafens und seiner Einrichtungen festhalten.

Es besteht trotzdem, wie wir nachgewiesen haben, die Aussicht auf Gewinnung einer Kanalbenutzungsgebühr, wie sie dem ganzen Unternehmen nur förderlich ist. Die eigentliche Höhe der Gebühr innerhalb des gefundenen Spielraums hängt von Faktoren ab, auf die wir im Folgenden einzugehen haben.

Der Umfang des künftigen Verkehrs auf dem Leipzig-Saale-Kanal.

Den künftigen Verkehr, der sich über den Leipziger Wasserweg bewegen wird, zahlenmäßig zu erfassen, ist sehr schwer. Die Versuche, die bisher in dieser Beziehung gemacht worden sind, hat man, zum Teil nicht mit Unrecht, als verfehlt bezeichnet. Für Kanalfreunde ist der Verkehr zu niedrig, für Kanalgegner zu hoch bemessen worden. Ein unbedingt zuverlässiges Mittel für die Scheidung zwischen Eisenbahn- und künftigen Wasserverkehr besteht wohl überhaupt nicht. Immerhin sind doch Anhaltspunkte gegeben, von denen ausgehend sich ein Schluß auf den Umfang des Kanalverkehrs sehr wohl ziehen läßt. Daß dabei nur mit Durchschnittszahlen gearbeitet werden kann, liegt wohl auf der Hand.

Einen sehr beachtenswerten Versuch zur Bestimmung des künftigen Kanalverkehrs hat die Handelskammer zu Leipzig unternommen. In einer Eingabe an den Rat der Stadt und die Stadtverordneten zu Leipzig vom 9. Februar 1907 hat sie zur Ermittlung des Kanalverkehrs folgenden Weg beschritten. Sie hat für den Kammerbezirk (d. i. Stadt und Amtshauptmannschaft Leipzig) zunächst den gesamten Eisenbahngüterverkehr für ein Jahr fest-

gestellt und den künftigen Kanalverkehr mit einem Sechstel der gefundenen Menge angenommen. Das Verhältnis von 6 : 1 hat die Kammer der Spannung zwischen Eisenbahngüterverkehr und Wasserverkehr in Breslau und Dresden entlehnt. Dort nämlich war das Verhältnis zwischen Eisenbahngüterverkehr und Wasserverkehr wie 3 : 1. Wohl da der Leipziger Kanal zunächst als Sackkanal betrieben wird, hat sie für ihn das Verhältnis wie 6 : 1 angenommen.

Dieser Weg zur Feststellung des Kanalverkehrs ist uns schließlich als der wohl gangbarste erschienen. Wir haben es an Versuchen der verschiedensten Art nicht fehlen lassen, jedoch sind wir zu der Überzeugung gekommen, daß das von der Handelskammer angewandte Verfahren noch das am zuverlässigsten arbeitende ist, zumal eine andere Berechnungsweise, die ebenfalls sehr viel für sich hat und auf die wir noch zu sprechen kommen werden, zu dem gleichen Ergebnis führt. Gegen das Verfahren der Handelskammer wollen wir selbst zunächst einwenden, daß die Zugrundelegung des Gesamtgüterverkehrs innerhalb des Kammerbezirks (Stadt und Amtshauptmannschaft Leipzig) unseres Erachtens zu weit gegriffen ist. Innerhalb dieses Bezirks liegt eine ganze Anzahl kleiner Eisenbahnstationen, deren Güterverkehr sich in recht einfachen Formen abwickelt, so daß er für den Schiffsverkehr wohl kaum jemals von Bedeutung sein wird. Wie weit sonst die Einflußsphäre des Kanals, besonders in der Richtung nach Süden, reichen wird, läßt sich schwer bestimmen. Wir werden darüber noch Betrachtungen anzustellen haben. Zunächst kann für den Kanal nur der Verkehr des eigentlichen Leipziger Wirtschaftsgebiets in Betracht gezogen werden. Dieser Verkehr stellt sich nach der amtlichen Statistik der Königlich Sächsischen und Königlich Preussischen Staatseisenbahnverwaltung für das Jahr 1910 wie folgt:

	Empfang:	Verband:
a) sächsische Bahnhöfe Leipzigs	2 383 544 t	522 936 t
b) preußische „ „	2 049 639 t	600 055 t
	<hr/> 4 433 183 t	<hr/> 1 122 991 t

Es ergibt sich sonach ein Gesamtgüterverkehr für Leipzig von 5 556 174 t.

Es handelt sich nun um die Frage, welchen Rückschluß ein derartiger Stand des Eisenbahngüterverkehrs auf den Umfang des künftigen Wasserverkehrs zuläßt. Auszugehen ist dabei, wie

erwähnt, von der Spannung zwischen Eisenbahn- und Schiff-
fahrtsverkehr in anderen deutschen Städten mit wirtschaftlichen
Verhältnissen, die denen der Stadt Leipzig im großen und ganzen
ähneln. Die Handelskammer zu Leipzig hat im Jahre 1907 nach
den Beispielen von Breslau und Dresden diese Spannung wie 3 : 1
angenommen. Der Verkehrsbezirk Breslau hatte nämlich nach den
Feststellungen der Kammer im Jahre 1906 einen Eisenbahnverkehr
von 3 184 267 t und einen Wasserverkehr von 1 105 910 t, der Ver-
kehrsbezirk Dresden einen Eisenbahnverkehr von 2 981 730 t und
einen Wasserverkehr von 897 930 t. Hiernach ist in der Tat in
diesen Städten das Verhältnis zwischen Eisenbahn- und Wasser-
verkehr wie 3 : 1. Der Wasserverkehr beträgt also daselbst etwa
33 % des Eisenbahngüterverkehrs.

Zur Unterstützung dessen läßt sich anführen, daß der im
Bulletin des Internationalen Eisenbahn-Kongreß-Verbands ver-
öffentlichte, schon öfters erwähnte Bericht ¹⁾ über das Verhältnis
zwischen Eisenbahn und Wasserstraße folgende an die Erörterung
der Berliner Verhältnisse anschließende Feststellung enthält:

„Eine gleiche Verkehrsstatistik für die anderen deutschen
großen Städte Hamburg, Duisburg, Frankfurt a. M., Lud-
wigshafen, Mannheim und Breslau würde ergeben, daß an
ihrem Gesamtfrachtverkehr die Flußschifffahrt mit 40 bis
60 % beteiligt ist.“

Mag dieser Satz etwas hoch erscheinen und mehr auf die west-
lichen und südwestlichen Verhältnisse Deutschlands zutreffen, so gibt
er doch für unsere großen an Wasserstraßen gelegenen Städte
einen Durchschnitt an, mit dem nach unseren Feststellungen, wenn
auch mit einiger Vorsicht, sehr wohl gerechnet werden kann. Zu
hoch ist dieser Satz nicht gegriffen. Gibt es doch unter den großen
deutschen Städten solche, bei denen der Wasserverkehr dem Eisen-
bahngüterverkehr zum mindesten gleichkommt. Daß natürlich die
Verhältnisse für Leipzig etwas anders liegen, braucht nicht weiter
hervorgehoben zu werden. Immerhin besteht, wie wir sehen
werden, keine Veranlassung, in bezug auf den künftigen Wasser-
verkehr Leipzig ungünstiger zu beurteilen, als es den erwähnten
durchschnittlichen Verhältnissen entspricht.

¹⁾ Band XXIV, Nr. 7, Juni 1910, S. 2945.

Im Jahre 1910 betrug der Eisenbahngüterverkehr der Stadt Breslau 3 333 199 t. Der Gesamtgüterverkehr zu Wasser betrug 4 062 329 t; hiervon sind auszuscheiden 2 933 570 t reiner Durchgangsverkehr, der für die Stadt Breslau überhaupt nicht in Betracht kommt, so daß der eigentliche Wasserverkehr der Stadt 1 128 759 t betrug. Das Verhältnis zwischen Eisenbahngüterverkehr und Wasserverkehr stellt sich hier auf 2,95 : 1. Im Jahre 1911 betrug der Eisenbahngüterverkehr in Breslau 3 239 660 t, der Wasserverkehr 859 355,5 t. Das Verhältnis war hier wie 3,77 (also fast 4) : 1. Zur Erklärung dessen schreibt die Handelskammer zu Breslau in ihrem Jahresbericht für 1911 (S. 34 ff.): „Das abgelaufene Jahr war für die Schifffahrt ein unglückliches, wie es in ihren Annalen seit langer Zeit nicht zu verzeichnen war. Der Wasserstand fiel von Tag zu Tag in einer Weise ab, daß auch die trockensten Zeiten des Jahres 1904 bald übertroffen wurden.“

Die Verhältnisse der Stadt Breslau sind sehr wohl mit denen Leipzigs zu vergleichen. In derselben Weise können, wie es die Handelskammer zu Leipzig getan, die Verhältnisse Dresdens zur Betrachtung herangezogen werden. Die gefundene Spannung zwischen Eisenbahnverkehr und Wasserverkehr könnte daher sehr wohl auf Leipzig übertragen werden. Man wäre so berechtigt, anzunehmen, daß der künftige Wasserverkehr Leipzigs etwa die Höhe eines Drittels des Gesamteisenbahnverkehrs erreichen würde. Wir wollen diese, für den Wasserverkehr Leipzigs äußerst günstige Rechnung nicht durchführen, wollen damit aber keineswegs kundgeben, daß wir sie nicht für richtig halten würden. Im Gegenteil werden unsere späteren Untersuchungen zu erkennen geben, daß gerade Leipzig mit seinem hochentwickelten industriereichen Hinterland eher als manche andere Stadt auf gleicher Entwicklungsstufe eine derartig günstige Beurteilung ihres Wasserverkehrs beanspruchen kann. Nur weil bei zahlenmäßiger Erfassung eines Verkehrs, der sich erst entwickeln soll, mit großer Vorsicht verfahren werden muß, wollen wir die Breslauer und Dresdener Verhältnisse nicht ohne weiteres auf Leipzig anwenden. Wir werden vielmehr Besonderheiten in Rücksicht ziehen, die zu ungunsten des künftigen Leipziger Wasserverkehrs sprechen, obwohl sich ohne weiteres auch Verhältnisse anführen lassen, die den Kanalverkehr besonders günstig beeinflussen werden. Jedenfalls liegt uns daran, die *M i n d e s t* = grenze des künftigen Kanalverkehrs zu ziehen.

An Umständen, die den Umfang des Kanalverkehrs in weniger günstigem Lichte erscheinen lassen, führen wir folgende an: Leipzig ist, wie schon mehrmals erwähnt, gewissermaßen von einem Ringe von Bahnhöfen umgeben. Es besteht auf diese Weise die Möglichkeit, ein Gut unmittelbar nach dem Stadtteil oder Vorort zu dirigieren, wo es gerade gebraucht wird. Ebenso ist nach Lage der Bahnhöfe von den einzelnen Stadtteilen und Vororten aus ein unmittelbarer Versand mittels Eisenbahn möglich. Zweifellos werden infolgedessen immer wieder Güter der Eisenbahn zufließen, die sonst den Wasserweg benutzen würden. Ob aber diese Verhältnisse als für Leipzig ganz besonders ins Gewicht fallend anzusehen sind, möchten wir bezweifeln; denn in Großstädten, die in unserem Falle mit Leipzig verglichen werden können, liegen die Bahnhofsverhältnisse ganz ebenso oder wenigstens ähnlich. Weiter dürfte bei Beurteilung des künftigen Wasserverkehrs zu berücksichtigen sein, daß selbst der ausgebauten Saale gegenüber Oder und Elbe als Wasserwege Vorzüge behalten werden. Sodann wird der Leipziger Kanal vorderhand nur als Sackkanal betrieben werden. Jedoch es fragt sich, ob diese Eigenschaft des Kanals besonders nachteilig für den Umfang des Verkehrs sein wird. Es darf nicht vergessen werden, daß gerade jedem Endpunkt einer schiffbaren Wasserstraße — und ein solcher wird Leipzig werden — von Natur aus eine erhöhte Bedeutung als Umschlags- und Stapelplatz zukommt. Leipzig wird in ganz besonderem Maße der Vermittler für sein dichtbevölkertes, industriereiches Hinterland besonders auch bezüglich des Umschlagsverkehrs werden. Insofern bieten sich gerade günstige Aussichten für den Umfang des Verkehrs auf dem Kanal.

Trotz alledem und entgegen der Wahrscheinlichkeit, die wir von den Verhältnissen anderer Städte entlehnt haben, und trotzdem die Einwendungen gegen eine günstige Gestaltung des Kanalverkehrs uns keineswegs stichhaltig erscheinen, wollen wir, um sicher eine entschiedene Mindestgrenze zu erhalten, für Leipzig das Verhältnis zwischen Eisenbahngüterverkehr und Wasserverkehr nicht mit 3 : 1, sondern nur mit 6 : 1 annehmen. Zu dieser Reduktion veranlaßt uns schließlich auch die Erwägung, daß Leipzig bisher überhaupt noch keinen eigentlichen Wasserverkehr gekannt hat und dieser sich daher naturgemäß erst zu der ihm zukommenden Höhe entwickeln muß.

Der Gesamtgüterverkehr der Leipziger Bahnhöfe betrug, wie wir gefunden hatten, 5 556 174 t. Der künftige Kanalverkehr wird sich daher auf $\frac{5\,556\,174\,t}{6} = 926\,029\,t$ stellen. —

Wir sind nun im Laufe unserer Untersuchungen vielfach auf die Behauptung gestoßen, in einer hochentwickelten Stadt könne man, wenn sonst nicht — wie allerdings gerade häufig der Fall — Ausnahmeverhältnisse vorlägen, einen Wasserverkehr von etwa 300 000 t für je 100 000 Bewohner annehmen. In Frankfurt a. M. und besonders in Berlin, wie uns die Handelskammer dortselbst ausdrücklich bestätigt, trifft dies in der That zu. Nehmen wir die Einwohnerschaft Leipzigs mit 600 000 Köpfen an, so müßte mit einem Wasserverkehr von 6 mal 300 000 t = 1 800 000 t gerechnet werden können. Wenn wir hiervon unserer oben durchgeführten Reduktion entsprechend die Hälfte nehmen, so kommen wir auf 900 000 t, also auf etwa die Zahl, die wir auf anderem Wege ermittelt haben. Wir möchten diese Berechnungsweise nicht zu der unsrigen machen, sind vielmehr der Meinung, daß sie mehr oder weniger auf Zufall beruht. Hierin werden wir dadurch bestärkt, daß das angegebene Verhältnis zwischen Zahl der Bewohner und Umfang des Wasserverkehrs bei anderen, gleichfalls hochentwickelten Städten nicht zutrifft. Vielfach ist der Wasserverkehr höher, als sich nach dieser Berechnungsweise ergibt. Ob alsdann Ausnahmезustände, die die Anwendung der Regel unmöglich machen, vorliegen, läßt sich schwer prüfen.

Es wird nun, wie uns bekannt, von vielen Seiten behauptet werden, daß selbst 900 000 t (d. i. 18 000 000 Zentner) noch zu hoch gegriffen seien. Um dem entgegenzutreten, möchten wir anführen, daß der Stadt Leipzig wohl zu m i n d e s t e n das gleiche Verhältnis zwischen Eisenbahn- und Wasserverkehr, wie es die Nachbarstadt Halle aufweist, zugestanden werden muß. Bisher war Halle der natürliche Endpunkt einer für größere Schiffsgefäße ausreichenden Wasserstraße. Künftig kann Leipzig als Endpunkt derselben Wasserstraße angesehen werden. Abgesehen von den besonderen Vorzügen, die Leipzig in dieser Eigenschaft haben wird, daß u. a. ein wesentlicher Teil des Umschlagsverkehrs von sämtlichen Elbhäfen nach Leipzig übergehen wird, kann wohl das Verhältnis zwischen Eisenbahn- und Wasserverkehr,

wie es in Halle besteht, ohne Bedenken, und zwar unverändert, auf Leipzig angewendet werden. Was an Gütern dem Wasserverkehr Halles auf kleineren Rähnen aus der Richtung Merseburg zugeflossen ist, wird durch die fortgeschrittene wirtschaftliche Entwicklung Leipzigs und seines Hinterlandes, für das Leipzig ohnehin schon heute in hohem Maße der natürliche Vermittler ist, mehr denn ausgeglichen werden. Mag ferner Halle, wie ein Blick auf den Stadtplan zeigt, an der Saale hingestreckt erscheinen, also besonders viel Berührung mit der Saale aufweisen, während die Leipziger Hafenanlagen lediglich im Westen der Stadt zu liegen kommen, so wird der Wasserverkehr Leipzigs doch im Vergleich zu dem Halles keineswegs ungünstiger dastehen. Die Abfuhr zu Achse in Halle vom Saalehafen ist, wie von den Speditoren bestätigt wird, infolge des teilweise sehr bergigen Geländes, auf dem Halle liegt, viel schwieriger als in Leipzig, wo größtenteils vollkommen ebene Straßen ein leichtes und darum wesentlich billigeres Abrollen von Gütern ermöglichen.

Das Verhältnis zwischen Eisenbahngüterverkehr und Wasserverkehr war in Halle im Laufe der letzten Jahre folgendes:

Jahr	Eisenbahnverkehr			Wasserverkehr an der Trothaer Schleuse			Verhältnis zwischen Eisenbahn- u. Wasserverkehr wie:
	Eisenb.-Güterverkehr insgesamt t	Davon ab Dienstgut der Eisenb. t	Bleiben t	zu Berg t	zu Tal t	insgesamt t	
1908	2,036 204	218 968	1 817 236	137 401	63 440	200 841	9,04 : 1
1909	2 050 329	220 503	1 829 826	157 676	71 527	229 203	7,98 : 1
1910	2 222 788	221 784	2 001 004	187 437	96 308	283 745	7,05 : 1
1911	—	—	1 925 196	—	—	241 674	7,96 : 1
1912	—	—	1 852 910	175 887	96 765	272 652	6,79(5) : 1

Wie überall in Deutschland der Anteil der Wasserstraßen am Gesamtfrachtverkehr ständig im Steigen begriffen ist ¹⁾, so hat auch in Halle der Wasserverkehr, von einigen Schwankungen abgesehen, nicht unwesentlich zugenommen. Das Verhältnis des Eisenbahn-

¹⁾ Vgl. die Ausführungen auf S. 1.

güterverkehrs zum Wasserverkehr war im Jahre 1910 wie 7,05 : 1. Von dem außergewöhnlich trockenen, daher anormalen Jahre 1911, das für die Schifffahrt ein sehr ungünstiges war ¹⁾, abgesehen, ist für das Jahr 1912 eine weitere Steigerung des Wasserverkehrs eingetreten. Das Verhältnis zwischen Eisenbahn- und Wasserverkehr der Stadt Halle stellt sich für dieses Jahr wie 6,79 : 1. Bei der seit Mitte der siebziger Jahre beobachteten langsamen, aber ständigen Steigerung des Anteils der deutschen Wasserstraßen am Gesamtfrachtverkehr wird zweifellos im folgenden oder einem der nächstfolgenden Jahre für Halle das Verhältnis zwischen Eisenbahn- und Wasserverkehr von 6 : 1 vorliegen. Schon mit Rücksicht auf die heutigen Bestrebungen der Staaten, die Binnenschifffahrt nach Möglichkeit zu fördern, ist mit Sicherheit anzunehmen, daß sich der Wasserverkehr Halles in der gleichen Weise wie bisher weiterentwickeln wird. Das Verhältnis zwischen Eisenbahn- und Wasserverkehr der Stadt Halle wird dann schon in den nächsten Jahren nicht mehr 6 : 1, sondern für letzteren sogar noch günstiger sein.

Wenn wir dieses Verhältnis, sagen wir 6 : 1, auf die Nachbarstadt Leipzig übertragen, so erhalten wir für den künftigen Wasserverkehr daselbst eben dasselbe Maß, das wir auf anderem Wege rechnermäßig gefunden haben. Daß das Halle'sche Verhältnis, was den Wasserverkehr anbelangt, für Leipzig nur als Mindestgrenze zu gelten hat, dürfte bei der überragenden Bedeutung des Leipziger Handels und der Leipziger Industrie, besonders auch bei dem schon mehrmals gekennzeichneten Hinterland Leipzigs, wohl außer Zweifel stehen.

Die Einflußsphäre des Leipzig = Saale = Kanals reicht nun weiter, als allgemein angenommen wird. Ebenso wie die gewerblichen Kreise Leipzigs werden sich besonders die anschließenden Bezirke südlich, südwestlich und südöstlich an dem Kanalverkehr

¹⁾ Im Jahresbericht der Handelskammer zu Halle für das Jahr 1911 findet sich folgende Auslassung des Halle'schen Speditionsverein A.-G.:

„Infolge der anhaltenden trockenen Witterung war der Wasserstand auf der Saale und Elbe bereits am 24. Juni ein so schlechter geworden, daß die regelmäßige Schifffahrt eingestellt werden mußte, und am 1. August sahen sich die Schifffahrtsgesellschaften genötigt, die Schifffahrt gänzlich einzustellen. Wenn man am 22. September die Fahrten versuchsweise in beschränktem Umfange wieder aufnahm, so ist doch der regelmäßige Schiffsverkehr für den Rest des Jahres nicht wieder eingeführt worden.“

beteiligen. Die sächsischen Bahnhöfe Gaschwitz, Böhlen (Rötha), Kieritzsch, Borna, Liebertwolkwitz, Borsdorf, Grimma (Ob. Vf.) weisen einen Eisenbahngüterverkehr von insgesamt 228 560 t Empfang und 628 877 t Versand auf, die preussischen Bahnhöfe Miltitz, Markranstädt, Knauthain, Pegau einen solchen von 239 994 t Empfang und 392 427 t Versand, so daß sich allein für diese Stationen des Leipziger Hinterlands ein Verkehr von $(468\,554 + 1\,021\,304) = 1\,489\,858$ t ergibt. Daß sich aus diesen Orten ein nicht unwesentlicher Verkehr für den Kanal entwickeln wird, ergibt sich aus folgendem.

In Leipzig sind die Sätze für die Abfuhr eingegangener Ladungen von mindestens 5 000 kg einschließlich Ausladen aus dem Eisenbahnwagen und Abladen vom Rollwagen nachstehende:

Für *M a s s e n g ü t e r* nach der I. Gebührenzone 25 Pf. für 100 kg, nach der II. Gebührenzone 30 Pf. für 100 kg; für *G ü t e r a l l e r A r t*¹⁾ nach der I. und II. Gebührenzone 30 Pf. für 100 kg.

Was den Kanalverkehr anbelangt, so würden zur II. Gebührenzone die östlich, südöstlich und nordöstlich gelegenen Vororte, wie Connewitz, Thonberg, Stötteritz, Anger-Crottendorf, Sellerhausen, Volkmarsdorf, Neustadt, ferner Cutritzsch, Gohlis und Möckern gerechnet werden. Eine Ladung zu 10 000 kg nach der I. Gebührenzone mittels Rollgeschirrs abfahren zu lassen, würde 25 Mark, nach der II. Gebührenzone sogar 30 Mark kosten. Mit ähnlichen Gebühren muß die Leipziger Geschäftswelt schon heute rechnen. Eine Fabrik in Grimma, die Inhaberin eines Anschlußgleises ist, würde dieselbe Ladung aus dem Leipziger Hafen (bei einer von der Staatsbahn zu erhebenden Umschlagsgebühr von etwa 2 Mark, einer Fracht von 16 Mark und einer Rangiergebühr in Grimma von etwa 0,50 bis 1 Mark) ungefähr zu einem Kostenbetrag von 19 bis 20 Mark bis auf den Fabrikhof befördert erhalten. Dabei liegt Grimma (oberer Bahnhof) 40 km von Leipzig (Pflagwitz-Vindenu) entfernt. Die Fracht nach Markranstädt und Knauthain beträgt 8 Mark, nach Gaschwitz und Miltitz 9 Mark, nach Böhlen (Rötha) 10 Mark, nach Borsdorf und Pegau 11 Mark, nach Kieritzsch und Liebertwolkwitz 12 Mark, nach Borna bei Leipzig

¹⁾ Hierher gehören z. B.: Zementsteine, Zementplatten, Zementröhren, Dachschiefer, Drahtgeflecht, Leder, Leim, Lithographiesteine, Fußsteine, Speiseöle, Wein in Kisten und Fässern usw.

14 Mark und nach dem 34 km entfernt liegenden Zeitz 15 Mark. Es ist hiernach nicht daran zu zweifeln, daß diese an Leipzig anschließenden Wirtschaftsgebiete einen sehr regen Verkehr mit dem Leipziger Kanal unterhalten werden, ja daß dieser Wasser- verkehr gegenüber dem Eisenbahnverkehr, wenn nicht in das- selbe Verhältnis, wie wir es für Leipzig selbst festgestellt haben, so doch in ein ähnliches treten wird. Nehmen wir dieses Verhältnis zwischen Eisenbahn- und Wasserverkehr hier nur mit 10 : 1 an, so würde sich allein aus den genannten wenigen Orten für den Kanal ein Verkehr von $\left(\frac{1\ 489\ 858}{10} =\right)$ 148 985 t

ergeben. Selbstverständlich reicht das Verkehrsgebiet des Kanals noch bedeutend weiter. Wir erinnern hier nur an den bereits er- wähnten Beschluß der Handels- und Gewerbekammer zu Plauen aus dem Jahre 1901, wonach „der den südwestlichen Teil Sachsens einnehmende Bezirk der Kammer durch die von den Kanälen zu erwartende Verkehrssteigerung in noch größerem Maße, als es bei Benutzung der Elbumschlagsplätze geschehen würde, dann beeinflusst werden dürfte, wenn es gelingt, eine Wasser- verbindung von Leipzig mit dem Kanalneße herzustellen“.

Wir glauben, den Nachweis geführt zu haben, daß der künftige Verkehr auf dem Leipzig-Saale-Kanal mindestens 900 000 t beträgt. Der Verkehr selbst in dieser Höhe wird sich natürlich nicht sofort einstellen — jedes Verkehrsmittel muß heutzutage dem Ver- kehr möglichst vorausseilen, ihn erschließen —; jedoch es wird nur kurze Zeit, sagen wir einige Jahre, dauern, bis diese Mindestgrenze erreicht und überschritten sein wird. Hierauf werden wir an an- derer Stelle noch näher eingehen müssen.

Es ist uns nun von verschiedenen Seiten entgegengehalten worden, daß ja sämtliche Elb- und Saaleumschlagsplätze zusammen heute bei weitem keine 900 000 t für Leipzig umschlagen. Nichts ist unzutreffender als dieser Einwand. Der Umschlagsverkehr auf allen Elb- und Saalehäfen für Leipzig beträgt heute freilich nicht 900 000 t. Würde Leipzig mit seinem Kanalunternehmen nichts weiter beabsichtigen, als nur seinen Anteil am Umschlagsverkehr der Elbe und Saale an sich zu ziehen, so würde sich ein solches Unter- nehmen allerdings nicht lohnen. Ja, wir nehmen an, daß ein Teil des Leipziger Umschlagsverkehrs den Elb- und Saaleplätzen auch künftig erhalten bleiben wird, da eingebürgerte Gepflogenheiten,

Rücksichten auf alte Kunden usw. im kaufmännischen Leben eine gewisse Rolle spielen. An unserer Rechnung ändert dies nicht das mindeste. Die Hauptwirkung des Kanals liegt auf anderem Gebiet und ist eine allgemeine. Es sollen insbesondere die gewaltigen Mengen an Rohstoffen billiger als bisher nach Leipzig eingeführt werden; es sollen solche Bezüge an Waren ermöglicht werden, die bisher entweder überhaupt nicht oder nur mit unverhältnismäßig hohen Kosten erfolgen konnten. Die industrielle Entwicklung wird auf diese Weise gefördert, der Bedarf an Gütern der verschiedensten Arten dadurch gesteigert werden. Der Spürsinn des Kaufmanns und die dem Kapital innewohnende Fähigkeit, sich da einzustellen, wo Aussichten auf Gewinne geboten sind, werden das ihrige beitragen. Die Verbindung der alten Handelsmetropole zu Wasser mit Hamburg wird geschäftliche Beziehungen auslösen, die für den Leipziger Kanal viel wichtiger sind als die gesamte Vermittelungstätigkeit, die die Elbumschlagsplätze zurzeit für Leipzig leisten. In dieser Aussicht liegt das eigentlich Bedeutsame für den Verkehr des Leipzig-Saale-Kanals. Und nur von diesem Gesichtspunkt aus ist der künftige Wasserverkehr Leipzigs zu beurteilen. Die Bedeutung Leipzigs als moderne Handels- und Industriestadt richtig eingeschätzt, wird eine Bestätigung unserer Rechnung ergeben. Hat Leipzig schon jetzt etwa 300 bis 400 000 t Umschlagsverkehr an den zum Teil abgelegenen Häfen Mitteldeutschlands, so ist einerseits das Bedürfnis Leipzigs nach Schaffung eines eigenen Schiffahrtswegs, andererseits aber auch die große Entwicklungsfähigkeit des Wasserverkehrs erwiesen. Die Aussichten des Leipziger Schiffahrtswegs und des Leipziger Hafens sind hiernach günstig, einmal mit Rücksicht auf die überragende Bedeutung Leipzigs als Handels- und Industriestadt und sodann mit Rücksicht auf das hochentwickelte, dicht bevölkerte, industriereiche Leipziger Hinterland.

Die Rentabilität des Leipzig-Saale-Kanalunternehmens.

Bevor wir einen Überblick darüber gewinnen können, ob sich das geplante Leipziger Kanalunternehmen rentieren wird, ist es zunächst noch erforderlich, die Höhe der Kosten, die für den Bau des Kanals aufgewendet werden müssen, festzustellen. Über die Linienführung des Kanals, wie sie in Aussicht genommen ist, ebenso über die voraussichtlichen Hafenanlagen in Leipzig werden wir an späterer Stelle nähere Angaben machen.

Die Baukosten des Leipzig-Saale-Kanals sind zuletzt im Jahre 1910 im Auftrag der Leipziger Kanal-Gesellschaft und der Elster-Saale-Kanal-Gesellschaft in Merseburg von den Bauräten Havestadt und Contag in Berlin-Wilmersdorf berechnet worden. Zugrunde gelegt ist diesem Kostenanschlag der Ausbau des Kanalbetts und der Schleusen für Schiffe zu 600 t Tragfähigkeit. Es sieht zwar das Schiffahrtsabgabengesetz vom 24. Dezember 1911 den Ausbau der Saale durch den Elbstromverband zunächst für Schiffe von 400 t, und zwar mindestens 400 t, Tragfähigkeit vor; immerhin stimmen wir der in Aussicht genommenen Anlage des Leipzig-Saale-Kanals für 600-t-Schiffe voll und ganz zu. Für die Wasserstraßen der preussischen Gebietsteile westlich der Elbe ist das 600-t-Schiff, für die Gebietsteile östlich der Elbe das 400-t-Schiff als Normalschiff bezeichnet worden. Es wäre zu wünschen gewesen, daß im Schiffahrtsabgabengesetz dieser für die Verhältnisse der Binnenwasserstraßen so bedeutsame Grundsatz bezüglich des Ausbaus der zu den Westgebieten gehörigen Saale berücksichtigt worden wäre. Im Interesse nicht nur des Leipzig-Saale-Kanals, sondern auch der Schiffahrtsverhältnisse auf der Saale selbst ist es von Wichtigkeit, daß der Ausbau der Saale von vornherein für Schiffe von 600 t Tragfähigkeit, wenn auch stückweise und auf bestimmte Zeiträume verteilt, vorgenommen wird. Denn daß ein solcher Ausbau der Saale, zumal wenn Leipzig durch seinen Kanal angegeschlossen ist, über kurz oder lang notwendig werden würde, ist mehr denn wahrscheinlich. So beabsichtigt denn auch Preußen — wie wenigstens vorhandene Anzeichen erkennen lassen —, von vornherein die Saale für 600-t-Schiffe auszubauen¹⁾. Es ist daher nur gutzuheißen, daß auch der Leipzig-Saale-Kanal sofort für Schiffe von 600 t angelegt wird. Ein späterer Umbau des Kanals, seiner Schleusen usw. wird jedenfalls im Verhältnis höhere Kosten verursachen, als der Mehraufwand beträgt, der von vornherein für eine größere Anlage des Kanals erforderlich ist. Zweifellos wird sich der Saaleverkehr und somit auch der Leipziger Kanalverkehr außerordentlich beleben, wenn das 600-t-Schiff ohne Umladung auf dem ganzen Lauf der Saale bis nach Leipzig schwimmen kann. Freilich sind mit einer derartigen Regulierung der Saale wesentliche

¹⁾ Vgl. hierzu die Ausführungen auf Seite 9, insbesondere auch Anmerkung 1 auf Seite 9.

Kosten verknüpft, jedoch es werden diese Ausgaben für den Elbverband weniger fühlbar werden, wenn der Ausbau der Saale, wie gesagt, stückweise, z. B. zunächst für die Strecke Merseburg-Halle, vorgenommen wird. Wenn dann im Laufe der Jahre der Ausbau vollendet ist, wird die Leistungsfähigkeit des Saaleflusses außerordentlich gesteigert sein; die anliegenden Gebietsteile werden von einer derartigen Regulierung der Saale weit höhere Vorteile haben, als wenn auf der ganzen Linie von Merseburg bis Barby nur notdürftige Arbeiten, wie Vertiefungen, Begradigungen usw. vorgenommen werden.

Die Baukosten des Leipzig-Saale-Kanals stellen sich nun nach einem ausführlichen Voranschlag der Firma Havestadt & Contag wie folgt:

Titel I Grunderwerb und Nutzungsent-	
schädigungen	1 800 000 Mark
„ II Erdarbeiten	4 300 000 „
„ III Böschungsarbeiten und Uferbe-	
festigungen	600 000 „
„ IV Bauwerke	1 500 000 „
„ V Schleusenanlagen	2 600 000 „
„ VI Insgemein	1 200 000 „
	Zusammen: 12 000 000 Mark.

Hinzu treten für die Verzinsung des aufgewendeten Baukapitals während der Bauzeit schätzungsweise	1 000 000 „
so daß zum Bau des Kanals	13 000 000 Mark erforderlich sind.

Wir haben in längerer mündlicher Verhandlung mit der Firma Havestadt & Contag den Eindruck gewonnen, daß die in Ansatz gebrachten Summen durchweg reichlich bemessen sind. Die den Berechnungen zugrunde liegenden Einheitsätze beruhen auf langjährigen ausgezeichneten Erfahrungen, die die Firma bei dem Entwurf und der Ausführung zahlreicher bedeutender wasserwirtschaftlicher Anlagen gemacht hat. Auch die Preise, die von der Firma für den Erwerb des Grund und Bodens auf der ganzen Linie des Kanals ausgeworfen sind, entsprechen nach den von uns stichweise vorgenommenen Prüfungen der Wirklichkeit. Nur ist zu befürchten, daß bis zu dem Ankauf der Grundstücke deren Wert gestiegen sein

wird und dann die in Aussicht genommenen Grunderwerbskosten von 1 800 000 Mark nicht mehr ausreichen werden. Jedoch an anderer Stelle, und zwar an den Erdarbeiten, werden sich aller Wahrscheinlichkeit nach merkliche Ersparnisse erzielen lassen. Einmal ist in Aussicht genommen — soweit uns bekannt geworden —, durch einige Änderungen der Linienführung des Kanals nicht unbedeutende Ausschachtungen zu umgehen, sodann aber fällt der Voraussicht nach der Bau des Kanals in eine Zeit, in der andere größere Kanal- oder ähnliche Bauten in Mitteldeutschland nicht zur Ausführung gelangen dürften. Werkzeuge und Maschinen für den Bau des Kanals, auch ein großer Teil der Arbeitskräfte, trotz der in der Zwischenzeit vermutlich eintretenden Steigerung der Löhne — mit der übrigens im Kostenanschlag gerechnet worden ist —, werden dann verhältnismäßig billig zu erhalten sein. Auf diese Weise kann einstweilen noch auf mehrere Jahre hinaus mit der veranschlagten Summe von 13 Millionen Mark gerechnet werden. Außerdem ist nicht ausgeschlossen, daß sich in den beiden Schleusentreppen (die bei Kriegsdorf und Gundorf vorgesehen sind) Vereinfachungen und damit Ersparnisse an Baukosten erzielen lassen. Berücksichtigt bei Bemessung der Baukosten ist auch bereits die Kreuzung des Kanals mit der im Bau begriffenen Stichbahn Merseburg-Zöschen.

In einem Teil des Gebiets, durch das der Kanal seinen Weg nehmen wird, und zwar in den Niederungen östlich von Merseburg, spielt die Frage der Hochwasserregulierung für die Grundeigentümer eine bedeutende Rolle. Die Firma Havestadt & Contag hat diese Frage — unseres Erachtens zu Recht — mit der Anlage des Kanals nicht verquickt; sie hat aber die technisch schwierigsten Verhältnisse, nämlich daß eine Hochwasserregulierung überhaupt nicht stattfindet, in ihrem Entwurf berücksichtigt. Hierauf ist u. a. die Einrichtung der bei der Durchschneidung des Hochwasserdeichs unweit Rössen (in km 1,160 des Kanals) vorgesehene Einlaßschleuse zurückzuführen. Wenn nun auch angenommen werden kann, daß das Kanal-Unternehmen mit einem Beitrag zu den Kosten der Hochwasserregulierung nicht belastet werden wird, so dürfte es doch geboten erscheinen, von vornherein mit einer solchen Ausgabe zu rechnen, zumal nicht ausgeschlossen ist, daß von preußischer Seite auf die Durchführung der Hochwasserregulierung gedrungen werden wird. Es werden sich dann in jenem Gebiet östlich von Merseburg die Verhältnisse für

den Bau des Kanals wesentlich vereinfachen; vermutlich wird dann die Einlaßschleuse überhaupt in Wegfall kommen können. Wenn dann infolgedessen sogar Ersparnisse an Baukosten möglich sein werden, so wollen wir doch für alle Fälle einen Kostenbetrag von etwa 500 000 Mark als Beitrag zur Hochwasserregulierung vorsehen. Sollte dieser Betrag ganz oder teilweise nicht gebraucht werden, so steht er für jedenfalls nicht ausbleibende unvorhergesehene Ausgaben zur Verfügung.

Der vielfach verbreiteten Meinung, daß das Leipziger Kanalunternehmen zu den Kosten der Saaleregulierung beitragen müsse, können wir nicht zustimmen. Es ist Gesetzesbestimmung, daß der künftige Elbstromverband aus Mitteln, die ihm durch Erhebung der Befahrungsabgaben zufließen, den Ausbau der Saale vorzunehmen hat. Von dieser Verpflichtung kann und wird sich der Elbverband auch nicht teilweise befreien. Soweit uns bekannt geworden ist, hat wohl Preußen vor dem Zustandekommen des Schifffahrtsabgabengesetzes die Bereitwilligkeit kundgegeben, die Kosten der Saaleregulierung einstweilen vorzutreiben. Diese Kosten sollten teilweise von dem Leipziger Kanalunternehmen bis zu ihrer Übernahme durch den Elbverband verzinst werden. Diese Verhandlungen sind, soweit uns bekannt, als unvereinbar mit gewissen, nachträglich noch in das Schifffahrtsabgabengesetz aufgenommenen Bestimmungen gegenstandslos geworden. Hierauf mag wohl die Meinung zurückzuführen sein, daß das Leipziger Kanalunternehmen zu den Kosten des Saaleausbaus herangezogen werden würde. Veranschlagt sind übrigens diese Kosten zu $3\frac{1}{2}$ Millionen Mark, einem Betrage, der nach dem Gutachten Sachverständiger zu niedrig gegriffen ist. Wie dem auch sei, jedenfalls darf der Elbverband, wie schon erwähnt, nicht einige notdürftige Arbeiten vornehmen, sondern muß im Interesse der künftigen Leistungsfähigkeit des Saaleflusses auf eine von großzügigen Gesichtspunkten ausgehende Regulierung, und zwar angepaßt dem westdeutschen Normalschiff von 600 t, hinstreben¹⁾. Von dieser Aufgabe aber wird das Leipziger Kanalunternehmen selbst nicht berührt.

Eine weitere Frage ist es, wer die Kosten der Leipziger Hafenanlagen zu tragen hat. Wenn wir dem Vorbild aufstrebender Städte unseres deutschen Westens und Südwestens folgen, so ist es

¹⁾ Vgl. die Ausführungen auf Seite 9 und 68.

Sache der Stadt Leipzig, selbst die erforderlichen Hafenanlagen in ihrem Weichbild zu schaffen. Mag sich Leipzig, wie uns oft entgegengehalten worden ist, finanziell zurzeit etwas engagiert haben, so ist die Ausgabe für wasserwirtschaftliche Anlagen doch stark verbender Art und daher grundsätzlich anders zu beurteilen als mancherlei Aufwendungen, die heutzutage Großstädte willig auf sich zu nehmen pflegen. Wir vertrauen in dieser Beziehung auf die Ansicht der Stadtverordneten und des Rates der Stadt Leipzig. Ist doch im Kollegium der Stadtverordneten gelegentlich hervorgehoben worden, daß unter ihnen eigentliche Gegner des Kanalunternehmens nicht vorhanden seien. Stadtverordnete und Rat haben sich daher dem Kanalunternehmen gegenüber stets von weitgehender Bereitwilligkeit gezeigt.

Die Hafenanlagen innerhalb des Stadtgebiets stellen in gewissem Sinne eine Angelegenheit für sich dar, mag sie auch mit dem eigentlichen Unternehmen in innigem Zusammenhang stehen. Wenn je Gelegenheit für die Stadt Leipzig bestanden hat, einen entscheidenden Schritt für die Entwicklung ihres Handels und ihrer Industrie zu tun, so hier, wo es die Schaffung eines eigenen Hafens und einer Wasserverbindung zur Elbe und zum Meere gilt. Es kann nach alledem nur angenommen werden, daß die Stadt Leipzig selbst eigene städtische Hafenanlagen schaffen wird. Sie ist Eigentümerin eines beträchtlichen Teils des in Frage kommenden Grund und Bodens. Das fertige 2,5 km lange Stück des alten Karl-Heine-Kanals einschließlich des vorhandenen Hafenbassins, des künftigen Außen- oder Industriehafens, wird ihr von der jetzigen Eigentümerin, der Leipziger Westend-Baugesellschaft, preiswert, ja vielleicht kostenlos zur Verfügung gestellt werden. Nur für den Stadthafen — gedacht auf dem zwischen dem westlichen Stadtteil und dem eigentlichen Leipzig liegenden Gelände — werden besondere Aufwendungen zu machen sein. Jedoch auch hier befindet sich der betreffende Grund und Boden, soweit uns bekannt, größtenteils im Eigentum der Stadt, oder aber sie hat sich den Erwerb des Bodens für alle Fälle gesichert. Es erhellt hieraus, daß Leipzig bereits auf halbem Wege zur Erlangung eigener Hafenanlagen ist, und daß die Opfer, die die Stadt zu diesem Zwecke auf sich nehmen muß, nicht allzu drückend sein werden. Vermutlich werden die Kosten der Stadt Leipzig verhältnismäßig sogar recht gering sein. Der städtische Grund und Boden an den Hafenanlagen wird im

Preise steigen. Durch Verkauf als Fabrikgelände oder Vermietung zur Errichtung von Lagerhäusern und Anlage von Stapelplätzen wird dieser Boden sehr zweckentsprechend verwertet werden können. Es werden der Stadt auf diese Weise auch Einnahmen zufließen, wenn auch diese allein nicht ausreichen, besonders in den Anfangsjahren, die aufgewendeten Kosten angemessen zu verzinsen. Die großen Vorteile der Stadt Leipzig, die sie trotzdem aus den Anlagen ziehen wird, liegen auf anderem Gebiet, besonders aber in der Hebung der Steuerkraft ihrer Bürger.

Trotzdem wollen wir entgegen der von den Städten eingehaltenen Übung und um nicht den Schein des Optimisten auf uns zu nehmen, 50 % der gesamten Kosten für die Leipziger Hafenanbauten auf das Kanalunternehmen selbst legen. Die Bauräte Havestadt und Contag haben gleichfalls im Jahre 1910 die Kosten der Leipziger Hafenanlagen auf 3 000 000 Mark angegeben. Sie halten auch heute noch an dieser Summe fest, für die sich, wie sie uns bestätigen, ihrer Rechnung nach unter den geschilderten Verhältnissen in Leipzig schon sehr leistungsfähige Hafenanlagen bauen lassen. Von dem Betrage von 3 000 000 Mark wollen wir also die Hälfte, 1 500 000 Mark, zu den bisher aufgezählten Baukosten des Kanals hinzuschlagen. Es ergibt sich dann folgende Endsumme:

a) Eigentliche Kanalbaukosten	13 000 000	Mark
b) Anteil für Hochwasserregulierung . .	500 000	„
c) Anteil für die Leipziger Hafenanlagen	1 500 000	„
	<hr/>	
	15 000 000	Mark.

Dies also würde die Summe, mit der das Projekt des Leipzig-Saale-Kanals neben den Leistungen der Stadt Leipzig auszuführen ist, sein. Wir sind überzeugt, daß diese Summe noch auf Jahre hinaus gültig bleiben wird, wie wir wenigstens aus den Verhandlungen mit der Firma Havestadt & Contag entnommen haben. — Der Großschiffahrtsweg Berlin-Stettin, der im Jahre 1913 dem Verkehr übergeben wird, kostet 43 000 000 Mark. Er ist 100 km lang. Auf seinem Wege galt es ungeheure Schwierigkeiten zu überwinden. So war ein äußerst kostspieliges Bauwerk bei der Überführung über die Berlin-Stettiner Eisenbahn, deren viergleisiger Ausbau vorgesehen ist, nötig. Der Großschiffahrtsweg wird mittels eines Brückenkanals über die Gleise der Bahn geführt. Neben einer

großen Anzahl von Bauwerken waren nicht weniger als 8 Schleusen-
anlagen, 40 Brücken und 3 Durchlässe erforderlich¹⁾). Wenn die
Gesamtkosten hier 43 000 000 Mark betragen, so dürften die Kosten
des 21,5 km langen Leipzig-Saale-Kanals mit 15 000 000 Mark
keineswegs zu niedrig bemessen sein. Natürlich ist ein näherer
Vergleich zwischen beiden Wasserstraßen ihrer Verschiedenartigkeit
wegen nicht möglich. Immerhin dürfte es einleuchten, daß für den
verhältnismäßig einfachen Wasserweg von 21,5 km Länge die Bau-
kosten mit 15 000 000 Mark zutreffend und ausreichend ver-
anschlagt sein müssen. Es kostete der Dortmund-Emse-
Kanal 316 000 Mark für das Kilometer; der Rhein-
Elbe-Kanal ist mit 465 000 Mark für das Kilo-
meter veranschlagt worden²⁾); für den Leipziger
Kanal aber ist von der Firma Havestadt & Contag
das Kilometer mit 560 000 Mark in Ansatz gebracht
worden, ohned daß bei diesem Kanal irgend welche
technische Schwierigkeiten zu überwinden oder
etwa besonders kostspielige Bauwerke erfor-
derlich sind.

Rechnet man nach dem Stande des Geldmarkts mit einer
Verzinsung des Anlagekapitals zu 4 %, so würden von dem Kanal-
unternehmen an jährlichen Zinsen aufzubringen sein 600 000 Mark.
Hierzu treten die laufenden Betriebs- und Unterhaltungskosten, die
nach sachverständiger Schätzung 225 000 Mark jährlich betragen.
Wir wollen sie der Vorsicht halber mit 250 000 Mark in Ansatz
bringen, so daß insgesamt 850 000 Mark von dem Kanal-Unter-
nehmen jährlich aufzubringen sind.

Wir hatten gefunden, daß der künftige Kanalverkehr min-
destens 900 000 t jährlich betragen wird. Werden die Kosten von
850 000 Mark auf die Gütermenge von 900 000 t, die den Kanal
benutzen wird, verteilt, so ergibt sich eine Kanalbenutzungsgebühr
von 0,94 Mark für die Tonne, d. h. 9,40 Mark für 10 000 kg oder
abgerundet 1 Mark für die Tonne und 10 Mark für 10 000 kg.

Nach unseren Feststellungen hatte die Kanalbenutzungsgebühr
einen Spielraum, der zwischen 11 Mark aufwärts bis 25,50 Mark
für 10 000 kg lag, d. h. sie durfte, wenn anders nicht der übliche
Nutzen des Wasserwegs für den Kaufmann geschmälert werden

¹⁾ Handelszeitung des „Berl. Tagebl.“ Nr. 386 vom 31. Juli 1912.

²⁾ Nach Conrad, Politische Ökonomie, II. Teil, Jena 1908, S. 454.

sollte, im Höchsthalle (25,50 — 11 =) 14,50 Mark betragen. Diese Höchstgrenze nun wird nach unseren Berechnungen nicht erreicht werden. Es verbleibt noch immer ein reichlicher Spielraum, so daß sich die Aussicht auf ein günstiges Ergebnis des Kanalunternehmens ganz bedeutend erweitert.

Wir haben zudem hervorgehoben, daß die Mehrfracht zu Wasser Halle-Leipzig beispielsweise bei einem Transport ab Hamburg, da sich die Wasserfracht in der Hauptsache nach dem Angebot von Kahnraum und der Nachfrage nach solchem richtet, kaum fühlbar in Erscheinung treten wird, ferner daß selbst mit den von uns in Ansatz gebrachten Gebühren von 2 Mark für Benutzung der Hafeneinrichtungen in Leipzig nicht unbedingt gerechnet werden muß, da nach dem Beispiel anderer Hafenplätze die am Umschlagsverkehr stark interessierten Eisenbahnen den eigentlichen Umschlag der Güter fast kostenlos besorgen und unter den Leipziger Verhältnissen, wo der Wettbewerb zweier Eisenbahnverwaltungen spielt, auch so gut wie kostenlos besorgen werden.

Jedoch abgesehen von alledem wird sich das Kanalunternehmen noch vollauf lebensfähig erweisen, selbst wenn — was wir für ausgeschlossen halten — die gezogene Mindestgrenze des künftigen Kanalverkehrs nicht erreicht oder die Baukosten des Kanals aus nicht vorausgesehenen Gründen überschritten werden sollten. Die Kanalbenutzungsgebühr, in deren Höhe eine solche Verschiebung ihren Ausdruck finden müßte, verträgt eine Aufwärtsbewegung der Kosten und sichert so die Lebensfähigkeit des Unternehmens. Die Kanalbenutzungsgebühr beträgt für die Tonne 0,94 Mark und darf gesteigert werden bis 1,45 Mark. Hiermit möchten wir etwaigen Einwänden gegen die Stichhaltigkeit des einen oder anderen Teils unserer Berechnungen begegnen. Wir halten es nicht für ausgeschlossen, daß sich in irgendeiner Weise die Kosten des Baues, des Betriebs oder der Unterhaltung des Kanals erhöhen. Trotzdem wird dadurch die Lebensfähigkeit des Unternehmens durchaus nicht in Frage gestellt. So würde sich auch in die von uns entworfene Rechnung eine angemessene Rate als Amortisation des im Unternehmen investierten Kapitals noch einstellen lassen. Wohl würde infolgedessen die Kanalbenutzungsgebühr etwas erhöht werden müssen, jedoch würde dabei entfernt nicht die Grenze erreicht werden, von der ab der Wasserweg für die Geschäftswelt nicht mehr den üblichen Nutzen bieten würde.

Wenn uns nun eingewendet wird, daß nach unseren Berechnungen das Leipziger Kanalunternehmen ein selten günstiges wasserwirtschaftliches Unternehmen sein müsse, so brauchen wir demgegenüber nur hervorzuheben, daß ein solches Ergebnis in erster Linie dem außerordentlich entwickelten Handel und der auf ebensolcher Höhe stehenden Industrie Leipzigs und seines Hinterlands zu danken ist.

Die Finanzierung des Leipzig = Saale = Kanalunternehmens.

Der Leipzig=Saale-Kanal stellt ein Unternehmen dar, dessen wirtschaftliche Wirkung nicht nur den kaufmännischen Kreisen, sondern der gesamten Bevölkerung Leipzigs zugute kommen wird. Nach dem Beispiel anderer Städte, die ihre Lage an Binnenwasserstraßen durch den Bau von Hafenanlagen auszunutzen verstanden haben, steht außer Zweifel, daß Handel und Industrie Leipzigs eine außerordentliche Stärkung erfahren, die Entwicklung der Stadt durch das Inslebentreten neuer gewerblicher Zweige gefördert und durch die verbilligte und erleichterte Zufuhr wichtiger Unterhaltungsmittel der Aufwand für das tägliche Leben in einer für die Bewohner erträglichen Höhe gehalten werden wird. Die wirtschaftliche Bedeutung des Leipzig=Saale-Kanals erstreckt sich aber auch, wie wir schon des öfteren hervorgehoben haben, besonders auf die südlich, südöstlich und südwestlich von Leipzig gelegenen Bezirke. Die Rückwirkung des Kanals auf Handel und Industrie sowie auf die gesamte Bevölkerung wird hier eine ähnliche sein wie bei der Stadt Leipzig selbst. Die Frage des Leipzig=Saale-Kanals ist daher im Grunde genommen eine sächsische; sie berührt einen wesentlichen Teil des Königreichs Sachsen.

Es dürfte schon hiernach nichts näher liegen, als daß der Königlich Sächsische Staat selbst sich die Verwirklichung des Leipziger Kanalprojekts angelegen sein läßt. Gewiß hat der sächsische Staat bereits bedeutende Opfer für den Ausbau des Riesaer Elbhafens gebracht, und der Gedanke, daß durch den Leipziger Schiffahrtsweg dieser Elbhafen einen Konkurrenten erhalte, liegt nahe, jedoch ist er, näher betrachtet, unbegründet. Der Riesaer Umschlagsplatz wird keineswegs in höherem Maße, zum Teil sogar erheblich weniger, von dem geplanten Kanalunternehmen berührt werden als die übrigen Häfen der Elbe und Saale. Wenn für diese der Leipziger Schiffahrtsweg wohl eine Zeit hindurch, wie wir bereits

erörtert haben, fühlbar werden, niemals aber eine dauernde Schädigung mit sich bringen wird, so dürfte die Besorgnis bezüglich des Riesaer Plazes gegenüber den bedeutenden Leipziger Interessen wohl ohne weiteres zurückzustellen sein. Wenn Riesa wirklich einige Konkurrenz durch Leipzig erhält, so ist für die Geschäftswelt in Riesa, insbesondere für das Speditionsgewerbe dortselbst, nur neue Anregung gegeben, die im kaufmännischen Leben noch immer ihr Gutes mit sich gebracht hat. Wie die übrigen Elbpläze, so wird auch Riesa auf seine Rechnung kommen, sofern nur das Umschlagsgeschäft dortselbst mit erhöhter Rührigkeit betrieben wird. Es ist unserem Gefühl nach eine übertriebene Ängstlichkeit und zeugt nicht von kaufmännischem Selbstvertrauen, wenn von den Elbumschlagsplätzen aus Stimmung gegen das Leipziger Kanalunternehmen gemacht wird. Soll man doch nicht glauben, daß die Verhältnisse der deutschen Binnenwasserstraßen, nur um keine Beunruhigung in den gerade interessierten kaufmännischen Kreisen hervorzurufen, so bleiben werden, wie sie augenblicklich liegen. Die Verbindung Leipzigs mit der Saale und Elbe ist ein bedeutender wirtschaftlicher Fortschritt. Seine Anfänge liegen länger als 50 Jahre zurück. Wenn innerhalb eines halben Jahrhunderts das Projekt dieser Verbindung immer wieder und energischer hervortritt, so dürfte seine Berechtigung wohl zur Genüge dargetan sein. Leipzig wird seinen Schiffahrtsweg erhalten. Auch dieser wirtschaftliche Fortschritt wird mancherlei Veränderungen auf dem Gebiete der Erwerbstätigkeit herbeiführen, und zwar zum Teil Veränderungen, die den Interessen einzelner Beteiligter nicht entsprechen mögen; aber dieser Fortschritt wird darum keineswegs aufgehhalten werden.

Zwar geht die Wirtschaftspolitik der Staaten ihre eigenen Wege, jedoch das Problem, die alte Handelsstadt Leipzig durch einen Schiffahrtsweg mit der Elbe, mit Hamburg und dem Meere zu verbinden, sollte doch wirkungsvoll genug sein, um von den maßgebenden Faktoren des Staates beachtet zu werden. Die sächsische Regierung hat, wie wir anerkennend hervorheben wollen, während der Verhandlungen über das Schiffahrtsabgabengesetz die Angelegenheit des Leipzig-Saale-Kanals wesentlich gefördert. Sie hat das Unternehmen durch die im Gesetz vorgesehene, von uns bereits angeführte Bestimmung über den Ausbau der Saale, besonders oberhalb Halles bis zur Einmündung des Kanals, einen bedeutenden Schritt vorwärts gebracht. Es wäre zu wünschen, daß die

sächsische Regierung sich des Leipziger Kanals, dessen Lebenskraft wir nachgewiesen haben, weiter annimmt und zur Finanzierung des Unternehmens die vermittelnde Hand bietet. Wir sind der Überzeugung, daß finanzielle Opfer im eigentlichen Sinne dem Staate durch das Leipziger Unternehmen nicht entstehen werden. Was seine Staatseisenbahnen nach Eröffnung des Leipziger Kanals an Umschlagsgütern in Riesa zu wenig erhalten sollten, wird in der Beförderung der Güter auf den Eisenbahnen ab Leipzig mehr als doppelt ausgeglichen werden. Wenn die sächsische Staatsregierung den Ausbau der Saale durch den Elbverband als Vorbedingung für die Ausführung des Leipziger Kanals durchgesetzt hat, so kann mit Sicherheit — jedenfalls vom preußischen Standpunkt aus — angenommen werden, daß sie von der wirtschaftlichen Notwendigkeit eines solchen Kanals überzeugt gewesen ist, und daß sie diesem Unternehmen weiter ihre Hilfe angeheißen lassen wird.

Wir kommen zu den eigentlichen Fragen, wer das Projekt des Leipzig-Saale-Kanals ausführen wird, und wie die Kosten für den Kanalbau aufzubringen sein werden. Uns erscheint die erste Frage als die zunächst wichtigste.

Bisher ist wohl allgemein angenommen worden, daß nur eine Aktiengesellschaft der Erbauer des Kanals sein werde. Der Versuch, der in dieser Beziehung vor einigen Jahren unternommen worden ist, ist mangels genügender Kapitalbeteiligung gescheitert. Diesen Mißerfolg führen wir in der Hauptsache darauf zurück, daß über die Verhältnisse des Kanalunternehmens, insbesondere über seine wirtschaftliche Bedeutung und seine Lebensfähigkeit, unter der Bevölkerung Leipzigs nicht die genügende Klarheit geherrscht hat. Freilich wird sich das Kapital einem Unternehmen gegenüber, an dessen Zustandekommen mehr denn 50 Jahre hindurch vergebens gearbeitet worden ist, stets etwas abwartend verhalten, immerhin läßt sich diese Stellung des Publikums durch entsprechende Aufklärungsarbeit überwinden. Wir möchten daher nicht daran zweifeln, daß das zum Bau des Kanals erforderliche Kapital sehr wohl aus Privathänden beschafft werden kann.

Es fragt sich nun aber, ob es zweckentsprechend wäre, wenn das Projekt durch eine Aktiengesellschaft zur Ausführung gelangt. Uns will es scheinen, als würden sich für diesen Fall ganz besondere Schwierigkeiten entgegenstellen. Es werden wohl Eisenbahnen durch Privatgesellschaften gebaut, jedoch die Anlage eines Schiff-

fahrtswegs gestaltet sich in der Regel weit schwieriger als der Eisenbahnbau, zumal im vorliegenden Falle, wo das Unternehmen das Gebiet zweier Staaten berührt. Auch abgesehen davon scheint der Bau von Kanälen — wenigstens in Deutschland — als über den Rahmen der Tätigkeit einer Privatgesellschaft hinausgehend angesehen zu werden. So erklärt es sich auch, daß man in Deutschland — von dem Teltow-Kanal abgesehen, der bei den Berliner Verhältnissen eine Ausnahme bildet — „Privatkanäle“ nicht kennt. Und in der Tat will es uns auch, vom Standpunkt der Allgemeinheit betrachtet, wenig ratsam erscheinen, einen Schiffahrtsweg durch eine Privatgesellschaft herstellen zu lassen. Der Schiffahrtsweg hat den tieferen Zweck, durch ganz besonders billige Leistung der Allgemeinheit zu dienen. Diese Tendenz aber steht diametralisch den Interessen gegenüber, die das in der Aktiengesellschaft oder auch in jeder anderen Gesellschaftsform assoziierte Kapital verfolgt. Hierin mag wohl auch der innere Grund dafür liegen, daß sich das Privatkapital den Kanalunternehmungen nur ungern zuzuwenden pflegt. Insofern erhält der Mißerfolg eine weitere Aufklärung, der bei dem Versuche, das erforderliche Kapital für das Leipziger Kanalunternehmen aus Privathänden zu beschaffen, eingetreten ist. Eine Aktiengesellschaft wird sich den Bedürfnissen, die das Publikum an einer Wasserstraße hat, nur schwer anpassen können. Obwohl das erforderliche Kapital für den Leipzig-Saale-Kanal auf dem allgemeinen Geldmarkt aufgebracht werden wird, wenn über Bedeutung und Aussicht des Unternehmens nur die nötige Aufklärung verbreitet wird, halten wir vom Standpunkt der Allgemeinheit aus die Verwirklichung des Leipziger Kanalprojekts durch eine Privatgesellschaft nicht für zweckmäßig, abgesehen von all den Schwierigkeiten, die eine solche Gesellschaft bezüglich der Bauausführung vor sich sehen würde. Aber auch aus anderen Gründen, auf die wir noch eingehen werden, halten wir die Lösung der Leipziger Kanalfrage durch eine Privatgesellschaft für untunlich.

Wir haben zu erkennen gegeben, daß wir nicht nur eine Beteiligung des Staates am Leipziger Kanalunternehmen, sondern sogar die völlige Ausführung desselben durch den Staat für allein wünschenswert halten. Es könnte nun, da der Kanal durch das Gebiet zweier Staaten seinen Weg nimmt, die Frage aufgeworfen werden, ob nicht beide Staaten für den Bau des Kanals in Frage kommen können, etwa in der Weise, daß jeder Staat das auf seinem

Gebiet gelegene Stück des Kanals baut. Eine derartige Lösung der Kanalsfrage ist, wie wir wohl nicht weiter zu erörtern brauchen, die unwahrscheinlichste. Preußen als der weit weniger interessierte Staat hätte das größere Stück zu bauen. Dadurch, daß Preußen durch den Elbstromverband, also zu einem Hauptteil aus Mitteln preußischer Herkunft, die Saale von ihrer Mündung bis zur Abzweigung des Leipziger Kanals oberhalb Merseburg ausbauen läßt, kann die preußische Mitwirkung in der Leipziger Kanalsfrage als erschöpft angesehen werden. Veranschlagt ist die Regulierung der Saale regierungsseitig mit $3\frac{1}{2}$ Millionen Mark, erforderlich wird jedoch nach dem Gutachten Sachverständiger ein viel höherer Betrag sein, wenn anders nicht der Ausbau auf notdürftige Arbeiten beschränkt werden soll. Gerade das aber ist auf preußischer Seite nicht beabsichtigt. Auf eine weitere Beteiligung Preußens am Leipziger Kanalunternehmen dürfte daher nicht zu rechnen sein.

Aber auch aus praktischen Gründen möchten wir den Bau des Kanals durch beide Staaten nicht für wünschenswert halten. Bau, Verwaltung und Betrieb des Kanals würden sich keineswegs einfach gestalten, wenn zwei Staaten am Unternehmen beteiligt wären. Es ließen sich der Nachteile viele aufzählen. Wir wollen nur auf den der Abrechnungen zwischen beiden Staaten bezüglich der Einnahmen und Ausgaben hinweisen. Da der Fall, daß Sachsen und Preußen gemeinsam den Bau des Leipzig-Saale-Kanals übernehmen, wohl ausgeschlossen sein dürfte, so wollen wir auch von einer weiteren Erörterung darüber absehen.

Das Vorteilhafteste und allein Richtige wäre nach unserer Meinung, wenn der sächsische Staat den Bau des Leipziger Kanals auf eigene Rechnung übernehme. Bei der Tragweite seiner wirtschaftlichen Wirkungen ist das Kanalunternehmen, wie wir nachzuweisen suchten, eine sächsische Angelegenheit, die am zweckmäßigsten durch den sächsischen Staat selbst geregelt wird.

Würde zur Ausführung des Kanalbaus eine neutrale, zwischen beiden Staaten bestehende Aktiengesellschaft ins Leben gerufen, an der sich die Staaten beteiligen könnten — ein Gedanke, der an und für sich sehr sympathisch ist —, so würde doch über kurz oder lang das Verhältnis eintreten, das vorläge, wenn beide Staaten gemeinsam an den Bau des Kanals gegangen wären. Denn daß Sachsen und Preußen in der Aktiengesellschaft sehr bald dominieren würden, steht wohl außer Zweifel. Es würde dann derselbe Zustand

geschaffen sein, den wir gerade für nicht wünschenswert bezeichnet haben. Würde die Gesellschaft, was wir heute für durchaus möglich halten, ohne jede finanzielle Teilnahme der Staaten gegründet werden und würde sich das Unternehmen wider Erwarten als nicht lebensfähig herausstellen, so wäre seine Bedeutung für die Allgemeinheit doch immerhin dermaßen, daß es der Staat, und zwar in erster Linie der sächsische, zwecks Weiterführung übernehmen müßte. Floriert aber das Leipziger Kanalunternehmen, so wird der sächsische Staat gleichfalls zum Erwerb des Kanals schreiten. Die Allgemeinheit, die ihre Interessen beim Betrieb von Wasserstraßen besser durch den Staat als durch eine nach möglichst vorteilhafter Verzinsung des angelegten Kapitals strebenden Privatgesellschaft berücksichtigt sieht, würde sehr bald auf die Übernahme des Kanalunternehmens durch den Staat drängen. Dieser würde dann auch ohnehin geneigt sein, ein an sich rentables Geschäft zu übernehmen und weiterzuführen, zumal er die Interessen dieses Geschäfts mit denen der Staatseisenbahnen dann leichter in Übereinstimmung bringen könnte.

Nach alledem kommen wir zu dem Schlusse, daß der allein richtige Weg zur Lösung der Leipziger Kanalfrage der ist, daß der sächsische Staat von vornherein die Ausführung des Unternehmens selbst übernimmt. Es wird dieser Weg auch der billigste und vorteilhafteste für den Staat sein. Den Hauptteil der Baukosten wird Sachsen freilich aus allgemeinen Staatsmitteln entnehmen müssen, jedoch die zunächst interessierten Gemeinden — wir denken nicht nur an Leipzig — wie ebenso besonders interessierte Industrielle dürften zu den Kosten in irgendwelcher Form angemessen beizutragen haben. In dieser Beziehung denken wir weniger an die Übernahme von Zinsgarantien. Solche wird der Staat von den von ihm abhängigen Stadtverwaltungen wohl nicht besonders gern annehmen wollen. Ähnlich würde es sich mit den Garantien verhalten, die ihm von privater Seite angeboten würden. In neuerer Zeit scheint sich vielmehr, besonders bei Eisenbahnbauten, das Verfahren herauszubilden, daß die Gemeinden und sonst in Betracht kommenden Privaten einen einmaligen unverzinslichen und nicht rückzahlbaren Beitrag zu den Kosten, die der Staat aufwendet, leisten. Auch im Falle des Leipzig-Saale-Kanals wäre der sächsischen Staatsregierung mit solchen Beiträgen am besten gedient. Ebenso würde diese Form der finanziellen Beteiligung seitens der Ge-

meinden die für das Unternehmen selbst vorteilhafteste sein. Durch derartige Beiträge werden Baukosten und somit auch der Betrieb des Unternehmens in einer für die Allgemeinheit sehr erwünschten Weise verbilligt. Zudem neigen die Staaten viel eher zu der Annahme von baren Beiträgen als von Zinsgarantien, an deren Realisierung die Staaten stets mit einem begreiflichen Widerwillen herangehen, und die auch immer nur auf bestimmte Zeit gegeben werden können.

Aus diesen Erwägungen heraus möchten auch wir uns, was die finanzielle Beteiligung von Gemeinden und Privaten am Leipziger Kanalunternehmen anbelangt, nicht für die Übernahme von Zinsgarantien, sondern für die Leistung einmaliger, unverzinslicher und nicht rückzahlbarer Beiträge zu den Baukosten aussprechen.

Ganz besonders und in erster Linie interessiert an dem Zustandekommen des Kanals ist natürlich die Stadt Leipzig. An ihr ist es, finanzielle Hilfe zur Verwirklichung des geplanten Wasserwegs zu leisten. Nicht nur hat die Stadt Leipzig die eigenen Hafenanlagen innerhalb ihres Weichbilds zu schaffen; sie wird auch, wenn es notwendig sein sollte, wie wir schon anführten, einen Beitrag zu den Baukosten des Kanals leisten müssen. Die Aufwendungen, die Leipzig für seine Hafenanlagen machen wird, sind so stark verbender Natur, daß sie als besondere Opfer nicht angesehen werden können. Wir haben an anderer Stelle bereits erwähnt, daß das an die Hafenanlagen anschließende Gelände, das zu einem wesentlichen Teile im Eigentum der Stadt steht, an Wert bedeutend gewinnen und sich zum Verkauf und zur Vermietung für Lagerhäuser, Lagerplätze usw. besonders eignen wird. Wenn auch die Stadt durch die Einnahmen hieraus nicht voll entschädigt werden wird, so stehen ihren Kosten doch immerhin sehr wohl ins Gewicht fallende Erträge gegenüber, die mit der Entwicklung des Hafenverkehrs selbstverständlich auch steigen werden. Auch der Baukostenbeitrag, den Leipzig möglicherweise auf sich zu nehmen hat, stellt eine Ausgabe verbender Art dar. Selbst wenn er für den Fall, daß der sächsische Staat den Bau des Kanals übernimmt, unverzinslich als einmalige Leistung hingegeben wird, wird dieser Betrag doch, und zwar aus der durch den Kanal geförderten Steuerkraft der Bürger Leipzigs heraus reichlich verzinst werden. Es ist erfreulich, daß die städtischen Kollegien Leipzigs in dieser Beziehung

dem Kanalunternehmen stets bereitwillig gegenüber gestanden haben. Bereits im Jahre 1895 ist der inzwischen allerdings wieder außer Kraft gesetzte Beschluß gefaßt worden, zum Bau des Kanals die Summe von 3 000 000 Mark beizutragen. Weiter haben die städtischen Kollegien im Jahre 1907 beschlossen, eine Zinsgarantie bis zu 300 000 Mark jährlich vom Beginn des Kanalbetriebs an zu übernehmen, durch die eine $3\frac{1}{2}$ % ige Verzinsung des Anlagekapitals sichergestellt werden sollte. Diese Garantie war auf 15 Jahre bemessen. Der Beschluß sollte hinfällig werden, wenn nicht bis zum 1. Januar 1913 bestimmte, von den Kollegien formulierte Bedingungen erfüllt wären, so die Genehmigung der sächsischen und preußischen Regierung zum Bau des Kanals eingeholt wäre. Da durch das Schiffsabgabengesetz die Kanalangelegenheit in ein neues Stadium eintrat und die gestellten Bedingungen bis zum angegebenen Termin nicht erfüllt werden konnten, so haben die städtischen Kollegien Leipzigs bereits jene Frist auf einige Jahre — soweit uns bekannt ist auf zwei — verlängert.

Uns will es scheinen, als hätte der Beschluß aus dem Jahre 1895 das Richtige getroffen, insofern, als er auf die Leistung eines einmaligen Beitrags zu den Kosten des Kanalbaus hinausläuft. Nur müßte der Beitrag als unverzinslich und nicht rückzahlbar gedacht werden. Auch die damals in Aussicht genommene Summe von 3 000 000 Mark halten wir für angemessen. Die Aufwendungen, die Leipzig außerdem für Schaffung seiner Hafenanlagen hat, können, wie wir schon erörtert haben, nicht als sonderlich ins Gewicht fallend angesehen werden; es stehen ihnen Gewinne an Bodenwerten, außerdem sehr steigerungsfähige Erträge aus Vermietung von Gelände usw. gegenüber. Die finanzielle Unterstützung, die Leipzig bei Übernahme der hier gekennzeichneten Kosten dem Kanalunternehmen zuteil werden läßt, ist nicht etwa als eine besonders weitgehende zu bezeichnen. Es lassen sich Beispiele genug anführen, in denen Städte ganz andere Beträge zum Ausbau ihrer wasserwirtschaftlichen Anlagen flüssig gemacht haben. Wir zweifeln auch nicht daran, daß die städtischen Körperschaften Leipzigs wie bisher auch künftig dem Kanalprojekt gegenüber die größtmögliche Bereitwilligkeit zeigen werden. Sie haben für das Projekt des Leipziger Hauptbahnhofs einen Beitrag von insgesamt 17 310 000 Mark geleistet — von einigen Gegenwerten in Grund und Boden abgesehen — und werden für die Schaffung eines Leip-

ziger Schiffahrtswegs gleichfalls einen der Bedeutung dieses Unternehmens entsprechenden Betrag zur Verfügung stellen.

Neben Leipzig wird Merseburg durch das Kanal-Unternehmen gleichfalls außerordentlich begünstigt werden. Mag für diese Stadt der Ausbau der Saale von derselben Wichtigkeit sein wie der Leipziger Schiffahrtsweg, so wird sie doch dem letzteren ihre künftige Bedeutung als Umschlagsplatz zu danken haben. Insofern ist sie am Zustandekommen des Leipzig-Saale-Kanals unmittelbar interessiert. Der gesteigerte Schiffahrtsverkehr von Leipzig nach Halle, Magdeburg und Hamburg wird ihr in hohem Maße zugute kommen. Sie wird als natürlicher Endpunkt einer Schiffahrtsstraße, der Saale, in der Richtung nach Thüringen, bald eine bevorzugte Stellung einnehmen und außerdem in Leipzig ein sehr geeignetes Absatzgebiet für Produkte der verschiedensten Art finden. Nach alledem wäre es zu begrüßen, wenn sich die Stadt Merseburg — falls eine solche Frage an sie herantreten sollte — gleichfalls an den Kosten des Kanalbaus durch einen einmaligen Beitrag beteiligen würde, mag auch augenblicklich ein solches Verlangen einiges Befremden bei der Merseburger Einwohnerschaft hervorrufen. Selbstverständlich soll dieser Beitrag nur den Interessen entsprechend, den die Bevölkerung am Kanal hat, bemessen sein. Die Ausgaben, die Merseburg für die Schaffung eigener Hafenanlagen haben wird, sowie der Beitrag zu den Baukosten des Kanals würden, wie wir auch hier hervorheben wollen, stark werbender Natur sein und vielleicht diejenige Kapitalsanlage bilden, die der Stadt schließlich die besten Zinsen bringen wird. Jeder kleinliche Standpunkt, den Merseburg dem Leipziger Unternehmen gegenüber möglicherweise vertreten könnte, wäre bedauerlich. Der Beitrag Merseburgs zu den Kosten des Kanals ist gewiß nicht ausschlaggebend, an sich sogar von geringer Bedeutung. Immerhin wird es für das Unternehmen förderlich sein, wenn es neben Leipzig von einem weiteren Gemeinwesen unmittelbar unterstützt wird.

In dieser Beziehung möge das Beispiel anderer Städte anregend wirken. So ist ein Unternehmen, wie es großzügiger kaum gedacht werden kann, die neueste Hafenanlage der Stadt Frankfurt a. Main. Magistrats-Baurat H. Uhlfelder dortselbst schreibt (in Reklams Universum, Heft 32 vom 9. Mai 1912) über das Unternehmen wie folgt:

„Das gesamte Gebiet, das auf diese Weise im Osthafen für Hafen- und Industriezwecke in Anspruch genommen wird, umfaßt eine Bruttofläche von etwa 4,5 Millionen Quadratmetern. Die Gesamtkosten des Unternehmens sind zu 72 Millionen Mark berechnet, von denen 32 Millionen Mark auf den Grunderwerb und 40 Millionen Mark auf Baukosten entfallen. Mit dem Bau der Hafenanlagen und der Anlegung der Industrieplätze sind die Aufgaben der Stadt noch nicht erschöpft. Es ist für die vielen dort beschäftigten Arbeiter, Beamten und sonstigen Angestellten auch geeignete Unterkunft zu schaffen. In erster Linie ist es notwendig, das ganze Gebiet mittels Straßenbahnen aufzuschließen und mit den übrigen Stadtteilen in Verbindung zu bringen. Besondere Vorortbahnen sind geplant, die nach den umliegenden Ortschaften führen. Es ist aber auch für den Zuwachs der Bevölkerung, der infolge der großen Anlage eintreten wird, in deren Nähe Wohngelegenheit zu schaffen“

Gewiß können Elbe und Saale mit Rhein und Main nicht gut verglichen werden, immerhin ist doch aus dem Vorgehen der Stadt Frankfurt a. M. zu ersehen, welche Bedeutung für die Entwicklung der Stadt gerade dem Schifffahrtsweg und dem Hafenverkehr beizumessen ist. Wenn Frankfurt a. Main derartige gewaltige Summen für wasserwirtschaftliche Anlagen flüssig macht, so dürfte Leipzig wahrlich einem aussichtsvollen Unternehmen, wie es nach unseren Feststellungen der Leipzig-Saale-Kanal ist, zur Existenz verhelfen können.

Bezüglich städtischer Hafenanlagen schreibt, wie wir schon einmal angeführt haben, Regierungs- und Baurat Skalweit in dem Sonderdruck der „Woche“ 1912 (Düsseldorf und die Düsseldorfer Städteausstellung):

„Die öffentlichen Häfen sind im allgemeinen von den Städten angelegt, und wenn diese dabei manchmal weder durch Verkauf oder Vermietung von Gelände noch durch Hafenabgaben so ganz zur Deckung ihrer direkten Kosten kommen, so werden doch durch Ansiedlung von leistungsfähigen Steuerzahlern wichtige indirekte Vorteile erzielt. In dieser Erkenntnis legen denn auch die kommunalen Hafenverwaltungen immer mehr Wert auf die Erschließung ausgedehnter Industrieplätze an den Häfen“

Was hier von den Städten unseres deutschen Westens gesagt ist, warum sollte es nicht auch für solche Mitteldeutschlands zu-

treffen? Wenn wirklich einige Städte des Rheinlands und Westfalens bei ihren wasserwirtschaftlichen Anlagen nicht ganz auf ihre Kosten kommen, sich aber damit begnügen, steuerkräftige industrielle Niederlassungen heranzuziehen, so wird Leipzig weit günstiger gestellt sein als jene Städte, insofern, als sich Kanal und Hafenanlagen dank des hochentwickelten Handels und der Industrie und besonders des dichtbevölkerten, industriereichen Hinterlands zwar nicht ohne weiteres, wohl aber im Laufe weniger Jahre als rentabel erweisen werden. Wer sich längere Zeit eingehend mit der Leipziger Kanalfrage beschäftigt, wird — wie es bei uns der Fall gewesen — zu der Überzeugung kommen, daß das Kanalunternehmen besonders bei der Lage Leipzigs, die für die Entwicklung des Wasserverkehrs außerordentlich günstig ist, unbedingt lebensfähig sein wird.

Nicht nur die Städte, sondern auch unmittelbar interessierte Industrielle müssen bereit sein, einen einmaligen Beitrag zu den Baukosten des Kanals zu leisten. Durch den Kanal wird sehr viel wertvolles Gelände erschlossen und in seinem Werte gesteigert. Insofern werden auch die Grundeigentümer geneigt sein, einen Zuschuß zu dem Kanalbaufonds beizusteuern. Durch alle diese Beiträge — mögen sie im einzelnen gering erscheinen — werden die Baukosten herabgedrückt, wird der Staat, der ja als Bauausführender unseres Erachtens allein in Betracht kommt, geneigter gemacht und werden die späteren Gebühren, in der Hauptsache die Kanalbenutzungsgebühr, so niedrig wie möglich gestellt. Diese Tendenz kann nur gewünscht werden. Je geringer die Benutzungsgebühr ist, um so größer ist die Aussicht auf reichlichen Kanalverkehr. Hierdurch wird sich für die industriellen Werke und ebenso für die Anlieger, besonders aber für die Städte Leipzig und Merseburg, ein ungleich größerer Vorteil ergeben, als wenn diese alle ein bestimmtes Kapital verzinst erhielten und das Kanalunternehmen dadurch entsprechend höher belastet wäre, was in seiner Endwirkung dem Verkehr auf dem Kanal starken Abbruch tun würde. Es braucht der einmalige Beitrag keineswegs in gleicher Höhe bemessen zu sein, als wenn eine regelrechte Verzinsung in Aussicht gestellt wird; nur muß eine möglichst allseitige Beteiligung stattfinden, so daß trotz kleiner Beiträge die Gesamtsumme für das Unternehmen immerhin von Bedeutung ist. Wir zweifeln nicht, daß die erforderliche Opferwilligkeit vorhanden sein wird, sobald

genügende Aufklärung über das Unternehmen, besonders unter den Bürgern Leipzigs, verbreitet sein wird.

Wir glauben überzeugend dargelegt zu haben, daß der gewiesene Bauausführende, von welcher Seite auch das Unternehmen betrachtet werden möge, der sächsische Staat ist. Wir befinden uns darin in vollster Übereinstimmung mit einer ganzen Reihe von Autoritäten auf dem Gebiete unserer Binnenschiffahrtsfragen. Besonders auch der von uns ausdrücklich um seine Auffassung befragte Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt „hält es für ganz ausgeschlossen, daß der Leipziger Kanal anders als auf Staatskosten gebaut wird“.

Damit wollen wir aber nicht den Gedanken aufkommen lassen, daß unter diesen Umständen auch dem Staat die weitere Sorge um das Zustandekommen des Unternehmens überlassen werden könne. Im Gegenteil bietet sich nach wie vor ein großes Arbeitsfeld, auf dem sich alle Beteiligten, besonders die Städte und die beiden Kanalgesellschaften in Leipzig und Merseburg, rege betätigen können und betätigen müssen. Es ist nicht zuviel gesagt, wenn wir andeuten, daß der Staat in der Leipziger Kanalfrage, wie man sich ausdrückt, geschoben werden muß.

Der sächsische Staat tut in jeder Beziehung gut, wenn er den Bau des Kanals selbst in die Hand nimmt. Ein Wagestück begehrt er nicht. Gerade in letzter Zeit, wie ja das Schiffahrtsabgabengesetz beweist, wenden die Staaten dem Ausbau der Wasserstraßen in erhöhtem Maße ihr Augenmerk zu, so beispielsweise Bayern, obwohl dort die Binnenschiffahrt bei der ganzen Art des Landes einen verhältnismäßig schwierigen Stand hat. Auch Preußen wendet bedeutende Summen für seine Wasserstraßen auf; es sei nur erinnert an den fertiggestellten Großschiffahrtsweg Berlin-Stettin. Wenn die Staaten bei den Einnahmen, die ihnen die Binnenwasserstraßen bringen, nicht so ganz auf ihre Kosten kommen — ein Gleiches galt für die Städte —, so fließen ihnen infolge der Wasserstraßen doch mittelbar sehr wichtige Vorteile zu, durch die jene Ausfälle unter Umständen mehr denn gedeckt angesehen werden können. Interessant sind in dieser Beziehung die Ausführungen des Universitäts-Professors Dr. von Cheberg auf der 16., am 27. Mai 1906 zu Erlangen abgehaltenen Hauptversammlung des Vereins für Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt in Bayern. Wir verweisen ausdrücklich auf diese beachtenswerten

Ausführungen, die wir auszugsweise in Anlage 1 unter Nr. 30 wiedergegeben haben.

Einen ähnlichen Standpunkt wie Professor von Eheberg vertritt Professor Dr. Conrad in seiner „Politischen Ökonomie“ II. Teil. Er führt (S. 459) bezüglich der künstlichen Wasserstraßen aus: „Es wird nicht zu bestreiten sein, daß die Gesamtheit einen Vorteil daran hat . . . es kann daher sehr wohl ein Teil der Last der Staatskasse überwiesen werden.“

Im Falle des Leipzig-Saale-Kanals nun glauben wir hinreichend nachgewiesen zu haben, daß der sächsische Staat eigentliche Lasten kaum übernehmen würde. Natürlich wird der Verkehr auf dem Leipziger Kanal eine gewisse Zeit zu seiner Entwicklung nötig haben; der Wasserverkehr wird nicht von vornherein dem sechsten Teil des Güterverkehrs auf den Bahnhöfen Leipzigs entsprechen, jedoch es wird voraussichtlich nur einige Jahre dauern, bis er jene von uns gezogene Mindestgrenze nicht nur erreicht, sondern sogar überschritten haben wird. Wenn außerdem durch einmalige Beiträge die Baukosten wesentlich herabgedrückt werden, so dürfte in der That ein Risiko für den Staat nicht mehr vorhanden sein. Wenn wir Leipzig bezüglich seines Wasserverkehrs nicht ungünstiger stellen als das benachbarte Halle, so ergibt sich geradezu von selbst die Lebensfähigkeit des Leipziger Kanalunternehmens. Leipzig wird bei seiner Lage unseres Erachtens sehr bald einen im Verhältnis stärkeren Wasserverkehr als Halle haben. Aber abgesehen davon wird sich selbst bei dem vollen Baukostenbetrag und unter Zugrundelegung der jetzigen Verhältnisse der Leipzig-Saale-Kanal als lebensfähig erweisen, sofern wir nur der Stadt Leipzig hinsichtlich des Wasserverkehrs diejenige Entwicklungsfähigkeit zugestehen wie der Stadt Halle. Daß es sich für Leipzig in dieser Beziehung um ein Mindestmaß handelt, dürfte wohl einleuchten.

Während nun die Baukosten des Kanals, wie wir dargelegt haben, augenblicklich so bemessen sind, daß sie noch für eine Reihe von Jahren als zutreffend angesehen werden können, wird sich der Leipziger Güterverkehr inzwischen weiter entwickeln und wird sich die Aussicht auf ausreichenden Kanalverkehr erweitern. Selbst wenn sich die Baukosten — was wohl auch anzunehmen — seit ihrer Feststellung erhöht haben und sich noch weiter erhöhen werden, so wird doch die Entwicklung des Güterverkehrs das Unternehmen nach wie vor lebensfähig erhalten. Erläuternd

dürften in dieser Beziehung die nachfolgenden Angaben über den Güterverkehr der Leipziger Großbahnhöfe wirken. Der Verkehr daselbst betrug:

Jahr	Versand t	Empfang t	Gesamtverkehr t
1902	731 916	3 273 456	4 005 372
1906	935 955	3 872 573	4 808 528
1911	1 208 076	4 214 085	5 422 161

Der Güterverkehr Leipzigs ist hiernach innerhalb des Zeitraums von 10 Jahren um fast $1\frac{1}{2}$ Millionen Tonnen gestiegen. Im Durchschnitt steigt er von Jahr zu Jahr um 3,56 %.

Durch diese natürliche Steigerung des Verkehrs wird auch ein Bedenken behoben, das gegen unsere Berechnung des künftigen Kanalverkehrs möglicherweise noch eingewendet werden könnte. Der Eröffnung des Leipziger Kanals geht wahrscheinlich voraus die Gründung des Elbstromverbands und die Erhebung von Befahrungsabgaben auf der Elbe und Saale. Durch diese sich gleichmäßig auf den gesamten Verkehr der Wasserstraßen erstreckende Belastung wird, wie man wohl annehmen kann, das Verhältnis zwischen Wasser- und Eisenbahngüterverkehr zuungunsten des ersteren etwas verschoben. Ob das zutrifft und ob eine solche Verschiebung überhaupt merkbar auftreten wird, kann dahingestellt bleiben. Jedenfalls würde eine Schwankung in jenem Verhältnis zwischen Wasser- und Eisenbahnverkehr, die natürlich nur geringfügig sein kann, für den Leipzig-Saale-Kanal durch die natürliche Steigerung des Leipziger Güterverkehrs und des auf den Kanal entfallenden Anteils mehr denn ausgeglichen werden, so daß unsere Rechnung nach wie vor unverändert — ja höchstens zugunsten des Wasserverkehrs verändert — bestehen bleibt.

In Leipzig selbst sind die örtlichen Verhältnisse für Kanal und Hafen sehr geeignet. Wie wir an anderer Stelle näher zu erörtern haben, ist das Becken eines Industriefhafens bereits ausgeschachtet, an den das $2\frac{1}{2}$ km lange Stück des alten, durchaus brauchbaren Karl-Heine-Kanals anschließt. Dieses fertige Stück kann verhältnismäßig leicht mit dem zwischen dem westlichen Stadtteil und dem eigentlichen Leipzig gedachten Stadthafen in Verbindung gebracht werden. Der Karl-Heine-Kanal würde von der Besitzerin, der Leipziger Westend-Baugesellschaft, möglicherweise kostenlos zur Verfügung gestellt werden. Es bestehen nach alledem

in Leipzig sehr beachtenswerte Anfänge für den Bau der Hafenanlagen und des Kanals. Um diese Vorteile dem Unternehmen ungeschmälert zunutze zu machen, ist es erforderlich, daß mit dem Kanalbau bald begonnen wird. Es ist schon heute bei der Bautätigkeit im Westen Leipzigs mit Schwierigkeiten und zum Teil mit großen Opfern verknüpft, die aus der Stadt herausführende Trace des Kanals freizuhalten. Von Jahr zu Jahr werden die Verhältnisse hier schwieriger. Es ist daher nur zu wünschen, daß der sächsische Staat in der Leipziger Kanalangelegenheit möglichst bald entscheidende Schritte unternimmt. Geschieht das nicht, so steht zu erwarten, daß dieses Zögern des Staates eine nicht unwesentliche Verteuerung des Unternehmens zur Folge hat.

Daß der sächsische Staat in Preußen als Erbauer des Kanals auftritt, ist keineswegs etwa eine auffallende Erscheinung. Wir brauchen in dieser Beziehung nur an die Bahnhofsbauten, die Preußen in Sachsen ausführt, zu erinnern; ebenso ist Preußen der Unternehmer der durch Anhalt, die sämtlichen thüringischen Staaten usw. führenden Eisenbahnen.

Die Frage, wann der Leipziger Kanal gebaut werden wird, läßt sich schwer beantworten. Dringend zu wünschen ist, daß der sächsische Staat, der als Erbauer nur in Betracht kommt, so bald als möglich an die Schaffung des nun seit mehr denn 50 Jahren ersehnten Schiffahrtswegs herantritt. Ob er die Gründung des Elbverbands und den Beginn der von ihm auszuführenden Regulierungsarbeiten auf der Saale abwartet und abzuwarten braucht — es wäre dies wohl der späteste Termin für Inangriffnahme des Kanalbaus —, läßt sich nicht ohne weiteres beurteilen. Die Gründung des Elbverbands steht dann zu erwarten, wenn bezüglich der Befahrungsabgaben auf der Elbe eine Übereinstimmung mit Österreich erzielt sein wird. Daß diese vor Neuabschluß der österreichischen, mit den 31. Dezember 1917 ablaufenden Handelsverträge vorliegen wird, wäre unser Wunsch, wird aber wohl kaum zu erwarten sein. Immerhin wird der Elbverband kommen, und mit ihm wird sich der Ausbau der Saale vollziehen. Zunächst bedarf es, um den Leipziger Kanal ins Leben treten zu lassen, nur eines Ausbaus der Saale oberhalb Halles bis zur Einmündung des Kanals. Preußen hatte gelegentlich der Verhandlungen über das Schiffahrtsabgabengesetz, soviel uns aus gut unterrichteter Quelle bekannt geworden, seine Bereitwilligkeit zum alsbaldigen

Ausbau jenes Saalestückes kundgegeben; es war dazu geneigt, die Kosten des Ausbaus bis zu ihrer Übernahme durch den Elbstromverband vorzustrecken. Wenn diese Zusage Preußens als unvereinbar mit einigen später zustande gekommenen Bestimmungen des Schifffahrtsabgabengesetzes auch gegenstandslos geworden sein sollte, so dürfte sie zweifellos noch heute einen geeigneten Ausgangspunkt zu einer Verständigung mit Preußen bezüglich alsbaldigen Ausbaus der Saale oberhalb Halles bilden. Wird der sächsische Staat hier einen Willen zur Verständigung mit Preußen zeigen, so wird sich ein beide Teile befriedigender Ausweg finden lassen.

An den Bau des Kanals kann dann der sächsische Staat früher als sonst herantreten. Er und kein anderer wird als Erbauer in Betracht kommen. Seine Aufgabe ist es, den Kanal so anzulegen, daß er auch bei der weiteren Entwicklung Deutschlands auf wasserwirtschaftlichem Gebiete seinem Zweck nicht nur entspricht, sondern auch für höhere Leistungen geeignet ist. Wir sind gelegentlich unserer Untersuchungen wiederholt auf das Verlangen industrieller Kreise nach einem südlichen Mittellandkanal gestoßen, der von der Oder über Riesa, Leipzig, Merseburg, Nordhausen bis zur Werra führen soll. Natürlich schwebt ein solches gewaltiges Projekt noch in grauer Ferne, jedoch es machen sich, wie wir feststellen konnten, die Stimmen für die Schaffung eines solchen südlichen Mittellandkanals immer bemerkbarer. Er würde den Oder-Spree-Kanal und die Berliner Wasserstraßen entlasten. Ganz besondere Bedeutung würde der Kanal beispielsweise für die Industrie und besonders die Braunkohlenindustrie des südlichen Teils der Provinz Brandenburg haben. Für ihn fallen auch weg alle die Bedenken landwirtschaftlich interessierter Kreise bezüglich der Einfuhr ausländischen Getreides. Natürlich sind diese Angaben nur bloße Andeutungen, die jedoch interessant genug sein dürften, um in den Kreisen derer erörtert zu werden, die um das Zustandekommen des Leipzig-Saale-Kanals, des ersten Stückes jenes großen südlichen Mittellandkanals, bemüht sind.

Das Projekt des südlichen Mittellandkanals aber gibt der Stadt Leipzig ohne weiteres den unmittelbaren Anschluß an den geplanten Main-Werra-Kanal, der die Verbindung mit dem bayerischen Donauebiet, mit Osterreich-Ungarn, dem Balkan usw. schaffen wird¹⁾.

¹⁾ Vgl. hierzu die Ausführungen auf S. 12 (letzter Absatz).

IV. Teil.

Die Eisenbahnen und der Leipzig-Saale-Kanal.

In einer Rede ¹⁾ über die Tarifpolitik der Staatseisenbahnen gegenüber den Wasserstraßen führte der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten von Maybach einstmals folgendes aus:

„Wir haben uns aber nie von dem Gedanken leiten lassen, daß die Eisenbahnen — die vielleicht hier und da in ihren Erträgen etwas geschädigt werden würden — ein Hemmnis sein dürften für die Entwicklung anderer notwendiger Kommunikationswege. Nein, meine Herren, die Eisenbahnpolitik muß auf etwas höherem Standpunkte stehen; sie muß begreifen, daß die Eisenbahnen, ebenso wie Wasserstraßen und Chausseen, nur Mittel sein sollen zur Hebung der Landeswohlfahrt, nicht aber Selbstzweck.“

In gewissem Gegensatz hierzu erblicken heute die Eisenbahnen in der Tätigkeit der Wasserstraßen sehr gern eine Schädigung ihrer Interessen. Tatsache ist, daß früher, in den Anfängen der Eisenbahnen, diese Auffassung sehr verbreitet war. So wurden die alten, zum Teil äußerst wichtigen Kanäle Englands von den Eisenbahngesellschaften aufgekauft und, um sie unschädlich zu machen, absichtlich vernachlässigt. Ob heutzutage die Binnenwasserstraße mehr Konkurrent oder Zubringer ist, darüber sind die Meinungen geteilt; jedoch in Eisenbahnkreisen neigt man vielfach zu der Ansicht, daß die Wasserstraße in erster Linie Konkurrent sei und demgegenüber ihre Eigenschaft als Zubringer zurücktrete. Man kennt, soweit wir unterrichtet sind, in Eisenbahnkreisen eigentlich nur zwei Fälle, in denen ein Zusammenwirken der Eisenbahnen und Wasserstraßen ohne gegenseitigen Wettbewerb möglich ist. Dies ist der Fall einmal dann, wenn die Linien des Eisenbahnnetzes möglichst senkrecht zur Wasserstraße laufen, wie z. B. die sächsische Staatseisenbahn zur Elbe, und sodann, wenn das Eisenbahnnetz gewissermaßen die Verlängerung der Wasserstraße oder vielmehr ihres für die Großschiffahrt benutzbaren Teiles bildet. Dieser Fall liegt bei den Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen und dem Rhein vor, der nur bis Mannheim für die Großschiffahrt benutzbar ist.

¹⁾ Gehalten am 22. Mai 1886 im Preußischen Abgeordnetenhaus.

Auf die Verhältnisse des Leipzig=Saale=Kanals angewandt, der bis zu seinem Endpunkt, dem Leipziger Hafen, für Schiffe mittlerer Tragfähigkeit befahrbar sein wird, würde das bedeuten, daß ein Zusammenwirken der Wasserstraße einerseits und eines Teiles sowohl der sächsischen als auch der preußischen nach Leipzig einmündenden Eisenbahnlinien andererseits sehr wohl möglich ist. Der übrige Teil der Linien kommt für eine derartige Zusammenarbeit nicht in Frage; er ist dem Wettbewerb der Wasserstraße — soweit, wie wir sehen werden, von einem solchen überhaupt gesprochen werden kann — ausgesetzt. Diese Linien sind in der Hauptsache die von Norden kommenden, also die preußischen Linien von Halle und Bitterfeld. Auch die von Torgau über Eilenburg nach Leipzig führende preußische und von Riesa nach Leipzig führende sächsische Linie werden möglicherweise durch Ausfall an Umschlagsgütern aus den Elbhäfen vorderhand eine Einbuße erleiden.

Natürlich ist nur schwer im voraus zu sagen, wie sich die Verkehrsverhältnisse nach Inbetriebnahme des Leipziger Kanals schließlich ordnen werden. Obwohl Preußen zahlreiche von Leipzig ausgehende Eisenbahnlinien hat, so wird es doch infolge der Verkehrsverschiebung vorderhand keine eigentlichen Vorteile haben, aber auch, wie wir sofort hinzufügen möchten, keine Nachteile, wenigstens solche dauernder Art, erleiden. Günstiger jedenfalls stehen sich die sächsischen Staatseisenbahnen, die in weit höherem Maße die eigentliche Verlängerung des Schiffahrtswegs nach dem Süden bilden als die preußischen Staatseisenbahnen. Was etwa die Strecke Riesa=Leipzig an Umschlagsgütern aus dem Elbhafen weniger befördern wird, wird durch den Verkehrszuwachs aus dem Leipziger Hafen in der Richtung nach Süden mehr denn doppelt aufgewogen werden. Außerdem liegt die sächsische Staatseisenbahn günstiger zum Leipziger Industriehafen als die preußische. Das in Aussicht genommene Terrain mit dem größtenteils schon ausgeschachteten Hafenbecken, das, wie erwähnt, mit dem Karl=Heine=Kanal in Verbindung steht, ist schon jetzt mit Gleisen umschlossen, die der sächsischen Staatseisenbahn gehören und mit deren Netz in Verbindung stehen. Die preußische Staatseisenbahn verfügt über einen derartigen Anschluß noch nicht; sie wäre bezüglich des Umschlagsverkehrs auf die Vermittelung der sächsischen Staatseisenbahn angewiesen. Daß Preußen bei seinen berechtigten Interessen an den Leipziger Verkehrsverhältnissen einen eigenen Anschluß für

seine Eisenbahnen an das Hafenbecken suchen wird, ist begreiflich. Ein solcher Anschluß bietet sich von der preußischen Station Plagwitz-Lindenau oder noch besser von Leutzsch, vielleicht auch von Rückmarsdorf aus. Daß der sächsische Staat diesen Wünschen der preußischen Staatseisenbahn willfahren wird, ist bei dem Entgegenkommen, das Preußen dem Leipziger Kanalunternehmen bewiesen hat, wohl anzunehmen. Jedenfalls wäre ein entgegengesetzter Standpunkt unratsam, da Preußen auf das Kanalunternehmen, besonders aber auf die Verkehrsentwicklung, einen sehr beachtenswerten Einfluß behalten wird. Es sei nur daran erinnert, daß Preußen jederzeit in der Lage ist, dem Leipziger Kanal- und Hafenverkehr fühlbar Abbruch zu tun. Zweifellos würde in dieser Beziehung die Einführung billiger Umschlagstarife für die Elbhäfen, besonders aber für Halle, empfindlich wirken. Auch die Umschlagsstelle in Merseburg, die natürlich Eisenbahnanschluß erhalten und besonders für den Verkehr von und nach Thüringen in Betracht kommen wird, ist in der Lage, den Leipziger Umschlagverkehr, der sich allerdings in der Hauptsache in anderen Richtungen bewegen wird, zumal wenn sie bezüglich der Eisenbahntarife günstig gestellt wird, zu beeinflussen. Wir zweifeln daher nach alledem nicht, daß der sächsische Staat den Wünschen Preußens gern entgegenkommen wird. In dieser Beziehung möchten wir hervorheben, daß in neuester Zeit mehr und mehr der Wettbewerb unter den deutschen Eisenbahnen als ihrem Verhältnis zueinander nicht entsprechend beseitigt worden ist. Es ist daher zu hoffen, daß auch die Frage des Anschlusses der sächsischen und preußischen Staatseisenbahnverwaltung an den Leipziger Hafen in einer beide Teile vollauf befriedigenden Weise geregelt werden wird.

Dies vorausgesetzt, werden unserer Überzeugung nach beide Verwaltungen trotz der anfänglich fühlbar werdenden Verkehrsverschiebung doch schließlich ihre Rechnung finden. Wir gehen nicht fehl, wenn wir annehmen, daß die preußischen Staatseisenbahnen die ihnen durch den Leipziger Kanal bevorstehende Mindereinnahme auf etwa 500 000 Mark veranschlagen werden. Wir stimmen einer solchen Rechnung nicht zu. Sie setzt voraus, daß mit der Eröffnung des Kanals alle bisher auf den Elbplätzen und in Halle umgeschlagenen Leipziger Güter auch wirklich auf den Kanal übergehen werden. Das aber trifft nicht zu. Der Kanalverkehr wird sich aus bescheidenen Anfängen heraus entwickeln. Alte Be-

ziehungen spielen in der Geschäftswelt noch heute eine große Rolle. Einmal vollzogene Abschlüsse binden den Kaufmann oft auf eine Reihe von Jahren hinaus. Auch wird der Kanal seine eigenen neuen Beziehungen knüpfen und zahlreiche alte unberührt lassen. Während der Entwicklungszeit, die der Kanalverkehr durchlaufen muß, wird der allgemeine Verkehrszuwachs fortschreitend die Lücken, wenn nicht ganz, so doch größtenteils ausfüllen, die man in Eisenbahnkreisen bei der drohenden Abwanderung des Verkehrs nach dem Kanal vor sich zu sehen meint. Ist diese Zwischenzeit überwunden, wird die gegenseitige Befruchtung zwischen Wasserstraße und Eisenbahn das ihrige tun, um jene, unserer Meinung nach nicht sonderlich ins Gewicht fallende Minderleistung der Eisenbahnen mehr denn auszugleichen.

So hat sich beispielsweise in Karlsruhe nach der Eröffnung des Rheinhafens gezeigt, daß mit der Verkehrsentwicklung im Hafen auch die Gütermengen, die die Eisenbahnen zu befördern hatten, fortschreitend zugenommen haben. Wir lesen darüber in dem bereits erwähnten Aufsatz „Die wirtschaftliche Bedeutung des Rheinhafens bei Karlsruhe“ von Regierungsassessor L. Bard in Karlsruhe (Zeitschrift für Binnenschifffahrt, XV. Jahrgang 1908, Heft 15) folgendes:

„Am 1. Mai 1901 wurde der neue Hafen bei Karlsruhe dem Verkehr übergeben. Konnte sich auch in diesem Jahre, da so manches nicht fertig war, der Güterumschlag noch nicht so recht entwickeln, so zeigen doch die folgenden Jahre einen überraschenden Verkehrsaufschwung, der allerdings durch die ungünstigen Wasserstände am Oberrhein 1904, 1906 und 1907 etwas beeinträchtigt war. Mit dem Schiffsverkehr stieg der Bahnverkehr über den Hafen, der sich vorzugsweise durch die Station Karlsruhe-Hafen vollzieht.“ Die Verkehrsentwicklung daselbst veranschaulicht die Tabelle auf S. 96.

Wir neigen nach alledem zu der Auffassung, daß der Wasserweg zwar ein Konkurrent der Eisenbahn ist, jedoch nur für eine bestimmte Zeit nach seiner Inbetriebnahme. Innerhalb dieser Zeit nimmt er allerdings beträchtliche Mengen von Gütern auf, die sonst mit der Eisenbahn befördert worden wären. Dann aber ruft er infolge verbilligter Beförderung der Rohstoffe Industrien ins Leben, die sonst nicht zur Existenz gelangen würden, und diese Industrien befördern ihre

Im Jahre	A. Umschlag von Schiff zu Waggon			B. Umschlag von Waggon zu Schiff		
	Empfang auf dem Rhein t	Versand mit der Bahn t	Ver- bleibt t	Empfang mit der Bahn t	Versand auf dem Rhein t	Ver- bleibt t
1901	120 820	70 810	50 010	18 375	13 552	4 823
1902	212 698	170 254	42 444	85 007	68 005	17 002
1903	447 727	306 071	141 656	105 881	97 331	8 550
1904	403 816	325 347	78 469	98 140	95 206	2 934
1905	534 264	406 514	127 750	103 826	98 457	5 369
1906	421 490	382 593	38 897	106 658	93 405	13 253
1907	468 070	410 609	57 461	115 416	91 019	24 397

fertigen Waren nicht zu Wasser, sondern größtenteils mit der Eisenbahn. Außerdem sei an die Ummengen von Gütern, besonders von Bodenbestandteilen, erinnert, die bei ihrer Geringwertigkeit nur erst durch die Wasserstraße auf den Weg gebracht und sodann vielfach noch stückweise auf der Eisenbahn befördert werden.

Diese unsere Auffassung findet eine Bestätigung in einem interessanten Vortrag des Fabrikbesizers Max Bahr in Landsberg (Warthe), gehalten am 25. Juni 1911 zu Posen auf der Wanderversammlung des Zentralvereins für deutsche Binnenschifffahrt. Wir haben das Wesentliche aus diesem Vortrag in der Anlage 1 unter Nr. 31 wiedergegeben und nehmen darauf ausdrücklich Bezug.

Ähnliche sehr beachtenswerte Ausführungen machte der Universitätsprofessor Dr. Loß aus München auf der fünften, am 19. Mai 1895 in Aschaffenburg abgehaltenen Versammlung des Vereins für Hebung der Fluß- und Kanalschifffahrt in Bayern. Der hier in Betracht kommende Teil der Ausführungen findet sich in Anlage 1 unter Nr. 32.

Wenn nun der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten von Breitenbach in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 16. April 1912 bei Beratung des Eisenbahnetats erklärte:

„Im Jahre 1914 werden wir voraussichtlich mit der Inbetriebnahme der Kanäle zu rechnen haben. Daß dies den Eisenbahnen erhebliche Ausfälle bringen wird, ist zweifellos“,

so kann sich eine derartige Äußerung nur auf die Zeit unmittelbar nach der Kanaleröffnung beziehen; denn ist diese Zeit verstrichen, so wird, wie wir dargelegt haben, der Kanal den Eisenbahnverkehr befruchten und mehr denn einen bloßen Ausgleich für etwaige Mindereinnahmen bieten. Wir hatten aber weiter dargetan, daß diese Mindereinnahmen kaum fühlbar auftreten und durch die allgemeine Verkehrszunahme zum Teil ausgeglichen werden. Zur Bekräftigung dessen möchten wir an eine Rede des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten von Budde, gehalten im Abgeordnetenhaus am 3. Mai 1904, erinnern, die folgende Worte enthält:

„Ich behaupte, daß die rheinischen Eisenbahnen in keiner Weise durch den Wasserverkehr geschädigt werden. Dies bestätigt sich auch dadurch, daß bei den rheinischen Eisenbahnen es gar nicht notwendig war, infolge des Wettbewerbs der Schifffahrt die Eisenbahntarife zu ermäßigen. Ich behaupte, der Rheinstrom nimmt nicht den Eisenbahnen den Verkehr, sondern er hat den Eisenbahnen den Verkehr erst recht gebracht.“

Wir möchten daher die Wasserstraße überhaupt nicht als eigentliche Konkurrentin der Eisenbahn ansprechen. Eisenbahn und Wasserstraße haben beide ihre hohe volkswirtschaftliche Bedeutung. Da neuerdings die Interessenten der Wasserwege zu Beiträgen für den Ausbau und die Unterhaltung dieser Wege herangezogen werden, so dürfte den Wasserstraßen die Eigenschaft eines den Eisenbahnen gleichberechtigten Beförderungsmittels kaum noch abgesprochen werden können. Und selbst zugestanden, daß unsere Eisenbahnen in ihrer eigenartigen Monopolstellung einige Konkurrenz erhalten, so würde dies für die Allgemeinheit nur zum Nutzen ausschlagen. Denn noch immer ist die unserer Wirtschaftsordnung innewohnende Konkurrenz eine Fortschrittsquelle allerersten Ranges. Ihr in erster Linie verdanken wir den heutigen Stand unserer wirtschaftlichen Entwicklung. Die Konkurrenz löst Energie aus, regt fortdauernd an, macht erfinderisch. Groß stehen unsere deutschen Eisenbahnen da, größer und vollkommener wären sie, wenn nicht jene Fortschrittsquelle ihnen fehlte. Wir brauchen da keineswegs den Spuren manchesterlicher Theorien zu folgen. Tatsache dürfte jedenfalls sein, daß die Entwicklung

der Staatseisenbahnen schneller und in einer für die Allgemeinheit vorteilhafteren Weise vor sich gehen würde, wenn jener Stachel der Konkurrenz oder eine andere ähnlich wirkende Triebfeder vorhanden wäre. „Der Hinweis auf die hohen Überschüsse der preußischen Staatsbahnen“, schreibt Abgeordneter Freiherr von Zedlitz und Neukirch, dem von Adolf Wagner gehegten Gedanken eines modernen Staatssozialismus entgegentretend¹⁾, „kann nur den ganz Oberflächlichen blenden; sie beruhen auf der von keinem Verkehrsunternehmen der Erde erreichten Riesengröße unseres Staatsbahnsystems, seiner Monopolstellung und der Lage unserer großen Montan- und Industriereviere, also auf Umständen ganz einzig dastehender Art“

Zum Schluß sei noch auf die bereits erwähnte Rede des Ministers von Budde (vom 3. Mai 1904) hingewiesen, worin es heißt:

„Es findet eine glückliche Wechselwirkung zwischen Eisenbahnen und Wasserstraßen statt, und keine noch so sorgfältige Rechnung ist imstande, festzustellen, wo die nützliche Wirkung der Eisenbahnen und Wasserstraßen aufhört und wo sie anfängt. Tatsache ist aber, daß das gesamte wirtschaftliche Leben dort am meisten blüht, wo Eisenbahnen und Wasserstraßen im Wettbewerb zusammenwirken“

V. Teil.

Einige Angaben technischer Art über die Linienführung, Abmessungen und Bauwerke des Kanals.

(Nach den Entwürfen der Firma Havestadt & Contag in Wilmersdorf bei Berlin²⁾, ergänzt nach dem Ergebnis mündlicher Verhandlungen mit dieser Firma.)

Der unseren vorausgegangenen Betrachtungen zugrunde liegende Entwurf eines Schiffahrtskanals von Leipzig zur Saale oberhalb Merseburgs ist im Auftrag der Leipziger Kanalgesellschaft

¹⁾ Nr. 134 des „Tag“ vom 11. Juni 1912.

²⁾ Vgl. den anliegenden Lageplan des Leipzig-Saale-Kanals (Anlage 3).

m. b. H. und der preußischen Elster-Saale-Kanalgesellschaft m. b. H. zu Merseburg im Jahre 1910 von der Firma Havestadt & Contag in Wilmersdorf bei Berlin aufgestellt worden. Der Entwurf unterscheidet sich in der Linienführung des Kanals von einem früheren Projekt, das im Jahre 1891 im Auftrag des Königlich Sächsischen Finanzministeriums ausgearbeitet worden war, im wesentlichen dadurch, daß von einem mechanischen Hebewerk bei Krenpau, dem damaligen Ausgangspunkt des Kanals an der Saale, abgesehen worden ist. Wir glauben, soweit uns in dieser Beziehung ein Urteil möglich ist, daß dieser Änderung unbedingt beizustimmen ist, da die mechanischen Hebewerke zurzeit technisch noch nicht dermaßen vollkommen sind, daß ein dauernd gutes Funktionieren mit Sicherheit erwartet werden kann. Zudem sind Instandhaltung und Betrieb dieser Hebewerke verhältnismäßig teuer.

Statt durch Hebewerk soll der Aufstieg von der Saale nach Leipzig unter entsprechender Verschiebung der Kanallinie durch zwei zweistufige Schleusentreppen vermittelt werden. Die Abzweigung des Kanals von der Saale ist etwas unterhalb Krenpau, und zwar bei Kössen gedacht. Das Ende des Kanals auf der anderen Seite bei Leipzig besteht einerseits bei Plagwitz-Lindenau in dem Anschluß an das bereits vorhandene Hafensystem, dem Industriehafen und dem Karl-Heine-Kanal, der mit der Elster in Verbindung steht; andererseits ist aus der Zwischenhaltung der oberen Schleusentreppe bei Gundorf eine Abzweigung nach der Luppe vorgesehen und damit die Möglichkeit für die Errichtung eines zweiten Hafens, eines Stadthafens, gegeben.

Der geplante Kanal soll in seinen Abmessungen für Schiffe von 600 t Tragfähigkeit eingerichtet werden und lediglich dem Schiffsverkehr dienen. Infolgedessen unterscheidet er sich wesentlich von dem im Zuge der Luppe (von Havestadt & Contag) im Jahre 1901 vorgeschlagenen Kanal, der gleichzeitig für die Hochwasserabführung nutzbar gemacht werden sollte und infolgedessen mit kostspieligen Wehranlagen versehen war. Eine Verquickung der Regulierung des Hochwassers der Luppe und der Elster unterhalb Leipzigs mit dem Plan eines Kanals, der Leipzig mit der Saale verbinden soll, ist untunlich. Um eine baldige Ausführung des Kanalprojekts lediglich auf Grund wirtschaftlicher Gesichtspunkte zu ermöglichen, beschränkt sich der Entwurf für den Bau eines Kanals, wie er unseren Erörterungen auch zugrunde gelegt ist, lediglich auf

die Festlegung der für den angegebenen Zweck günstigsten Kanal-
linie von Leipzig zur Saale oberhalb Merseburgs.

Bei der Wahl des Weges, den der Kanal nimmt, mußte auf
die im Bau befindliche Staatseisenbahnlinie Merseburg-Zöschen
Rücksicht genommen werden.

Der Kanal zweigt bei km 61,7 der Saalestationierung gegen-
über von Kössen in der Gemarkung Krennpau aus der Saale ab.
Bei der Durchschneidung des Hochwasserdeiches (km 1,160 der
Kanallinie) ist eine Einlaßschleuse mit 165 m nutzbarer Kammer-
länge vorgesehen, die es ermöglicht, einen aus zwei Frachtschiffen
und einem Schleppdampfer bestehenden Schleppzug aufzunehmen.
Bis zum mittleren Wasserstand der Saale, der für die Kanalein-
mündung auf Ordinate + 85,70 eingeschätzt worden ist, bleiben die
Tore dieser Schleuse offen, während bei höheren Wasserständen
der Saale der Schiffsverkehr durch Schleusungen vermittelt wird.
Die Anordnung dieser Schleuse war erforderlich, um zu vermeiden,
daß die Vorflutverhältnisse dieser Niederung sich durch die Anlage
des Kanals verändern.

Bei Kriegsdorf (km 3,260 der Kanallinie) vermittelt eine
zweistufige Schleusentreppe den Aufstieg zur mittleren Haltung
des Kanals, deren Wasserspiegel der Geländehöhe entsprechend auf
Ordinate + 96,00 liegt und die eine Länge von 13,8 km hat. Bis
zur preußisch-sächsischen Grenze (km 6,790) führt die Kanallinie
im allgemeinen am Talgehänge entlang, um dann ihren weiteren
Verlauf von Groß-Dölzig ab im Tal selbst zu nehmen. Bei
km 17,500 liegt die zweite, die Gundorfer Schleusentreppe, die
gleichfalls zweistufig ist und die Verbindung mit der um 10,65 m
höher liegenden oberen Haltung des Kanals herstellt. Bei km 21,5
erreicht der eigentliche Kanal sein Ende. Hier ist unter Benutzung
der vorhandenen großen Ausschachtung als Endpunkt des Kanals
ein Hafen in Aussicht genommen, dessen Einzelbearbeitung noch
aussteht.

Außer diesem Endhafen sind längs des Kanals sechs Lös-
und Ladestellen mit Wendebecken vorgesehen. Die Länge dieser
Schiffsliegeplätze beträgt je 210 m.

Die vom Kanal gekreuzten Gräben und Bäche werden durch-
weg in einer derartigen Höhenlage geschnitten, daß sie sich in den
Kanal entwässern können. In der unteren (Saale-) Haltung des

Kanals ist bei km 3,090 ein Entlastungswehr vorgesehen, um für die Zeiten, in denen bei höheren Saalewasserständen die Einlaßschleuse geschlossen ist, dem Kanal Vorflut zu schaffen. Im Anschluß an dieses Bauwerk wird der dort bereits vorhandene Bach auf 6 qm Wasserdurchschnitt ausgebaut und so die Abführung einer sekundlichen Wassermenge von 3 cbm nach der Lupe ermöglicht. Auch bei km 3,440, wo der Floßgraben die Zwischenhaltung der Kriegsdorfer Schleusentreppe kreuzt, ist ein Entlastungswehr vorgesehen.

Für die Festsetzung der Abmessungen des geplanten Schiffahrtskanals und seiner Bauwerke wurde als Typ das sogenannte Normalschiff der westlichen Wasserstraßen (600 t)¹⁾ zugrunde gelegt. Die Längen- und Breitenabmessungen dieses Schiffes sind 65 m bzw. 8 m. Seine Tragfähigkeit beträgt bei einem Tiefgang von 1,75 m 600 t. Hierbei ist allerdings vorausgesetzt, daß die Saale oberhalb Halles nicht nur für das 400-t-Schiff, sondern für das Normalschiff der westlichen Wasserstraßen (600 t) ausgebaut und ferner auch die Saalestrecke unterhalb Halles, die zurzeit bei Mittelwasser für Schiffe von 350 bis 375 t Tragfähigkeit²⁾ schiffbar ist, für den erwähnten größeren Schiffstyp zugänglich gemacht wird. Daß mit dem weiteren Ausbau der unterhalb Halles gelegenen Saalestrecke gerechnet wird, geschieht aus folgender Erwägung: Um diese Flußstrecke für das 600-t-Schiff fahrbar zu machen, ist es im wesentlichen nur erforderlich, daß an Stelle der dort vorhandenen Schleusen solche mit größeren Abmessungen gebaut werden.

Der Ausbau des Kanals für den größeren Schiffstyp, der jetzt auf der unteren Saale verkehrt, hat nach vergleichenden Berechnungen keine wesentlichen Ersparnisse bei der ersten Anlage im Gefolge. Die Kosten einer späteren Erweiterung würden unverhältnismäßig groß sein³⁾.

¹⁾ Im Gegensatz zu dem für die östlichen (d. i. östlich der Elbe gelegenen) Wasserstraßen vorgesehenen Normalschiff von 400 t.

²⁾ Bei einem Tiefgang von 1,96 m haben diese Schiffe allerdings eine Tragfähigkeit von 410 t. Da jedoch die Fahrtiefe unterhalb Halles bei Mittelwasser nur 2,10 m beträgt, kann die volle Ladefähigkeit von 410 t im allgemeinen nicht ausgenutzt werden.

³⁾ Vgl. hierzu unsere Ausführungen auf Seite 68 ff.

Der Kanalquerschnitt ist 4,5 mal so groß als der Schiffsquerschnitt, d. h. er ist 62,5 qm groß. In den Krümmungen, deren Halbmesser kleiner als 2000 m ist, soll eine Verbreiterung des Querschnitts, die 100 m vor Anfang der Krümmung beginnt, vorgesehen werden, und zwar beträgt diese Verbreiterung z. B.

in Krümmungen von 1000 m Halbmesser 3 m,

in Krümmungen von 600 m Halbmesser 5 m.

Unter den Brücken ist der Kanalquerdurchschnitt, um nicht die Übersichtlichkeit der Wasserstraße zu stören, ohne irgendwelche Einschränkung durchgeführt.

Die Schleusen erhalten, um eine bequeme Ein- und Ausfahrt zu ermöglichen, 9 m Torweite und 3 m Wassertiefe. Die nutzbare Kammerlänge beträgt 67 m; nur die Einlaßschleuse bei km 1,160 erhält eine Länge von 165 m, um einen aus zwei Last-Schiffen von je 600 t und einem Schlepper bestehenden Schlepptzug aufnehmen zu können.

Der Kanal wird von 19 Wegebrücken und 2 Eisenbahnbrücken überspannt. Von einer Überführung sämtlicher vom Kanal geschnittenen Feldwege kann Abstand genommen werden, da durch Anlage von parallel zum Kanal laufenden Wegen dafür gesorgt ist, daß die nicht überführten Feldwege Verbindung mit den vorhandenen Brücken erhalten. Die Breite der Brückenfahrbahn wurde überall nach dem Stand des Bedürfnisses angenommen. Die endgültige Feststellung muß der späteren polizeilichen Prüfung vorbehalten bleiben.

Der Wasserbedarf des Kanals setzt sich zusammen aus dem Wasserverbrauch an den Schleusen und dem Wasserverlust infolge Versickerung und Verdunstung. Die durch die Schleusungen verbrauchte Wassermenge berechnet sich im Höchstfalle auf 1 cbm für die Sekunde. Da der Kanalspiegel größtenteils tiefer als der Grundwasserspiegel liegt, und somit der Kanal unterirdische Wasserzuflüsse erhält, er außerdem noch durch die einmündenden Gräben und Bäche gespeist wird, so kann angenommen werden, daß hierdurch die Verluste an Wasser infolge Verdunstung und Versickerung zum mindesten ausgeglichen werden. Ohne Berücksichtigung dieser Umstände würde sich rechnermäßig ein Wasserverlust von 0,282 cbm für die Sekunde ergeben. Das für den Kanal erforderliche Wasser wird aus der Elster gewonnen und

ihm durch den bestehenden Stichtanal (Karl-Heine-Kanal) von der Elster zugeführt.

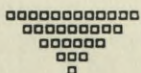
Bei der Verteilung der Wasserführung der in Leipzig sich vereinigenden Wasserläufe auf die Elster und Luppe wird dann die für die Kanalspeisung entnommene Wassermenge der Luppe entzogen. Hierdurch werden möglicherweise die an der Luppe gelegenen Mühlen in ihrer Wasserkraftausnutzung etwas beeinträchtigt und müssen, wenn dies der Fall sein sollte, hierfür entschädigt werden.

Der Kanal hat eine Länge von 21,5 km von der Abzweigung aus der Saale bei Rössen bis zum Beginn des Plagwitzer Hafens. Er überschreitet die preußisch-sächsische Grenze bei km 12,8. Es liegen also 12,8 km oder etwa 60 % auf preußischem Staatsgebiet und 8,7 km auf sächsischem Staatsgebiet.

Die Baukosten des eigentlichen Schiffahrtskanals in der geschilderten Linienführung mit zwei Schleusentreppen bei einem Vollausbau für 600-t-Schiffe betragen insgesamt einschließlich der Verzinsung des Baukapitals während der Bauzeit und anderer Finanzierungskosten schätzungsweise 13 000 000 Mark. In dieser Aufstellung sind nicht enthalten die Kosten einer Hafenanlage bei Leipzig mit der zugehörigen Uferausrüstung, den Baulichkeiten und Bahnanschlüssen ¹⁾).

Der Entwurf des Leipzig = Saale = Kanals, wie er hier in großen Zügen gekennzeichnet ist, kann noch nicht als endgültig feststehend angesehen werden. Zweifellos wird sich in der Linienführung des Kanals, in den Bauwerken usw. noch dies und jenes, besonders bei Prüfung durch die zuständigen Landesbehörden, ändern. Im großen und ganzen aber kann als feststehend gelten, daß der Kanal so ausgeführt wird, wie wir ihn geschildert haben und wie er in dem anliegenden Lageplan anschaulich dargestellt ist.

¹⁾ Vgl. bezügl. der Baukosten des Kanals und der Leipziger Hafenanlagen die Ausführungen auf Seite 69 ff.



Anlage 1¹⁾.

ooo

Inhalt:

- a) Äußerungen Leipziger Handels- und Gewerbetreibender, mitteldeutscher Stadtverwaltungen und einiger Handels- und Gewerbekammern über die wirtschaftliche Bedeutung des Leipziger Schifffahrtswegs;
- b) Verzeichnis einiger wichtiger Güter, die im Jahre 1907 auf der Wasserstraße nach Berlin eingeführt worden sind;
- c) Auszüge aus der für die Binnenschifffahrtsverhältnisse Deutschlands einschlägigen Literatur.

oooooo

¹⁾ Ein Teil des für die Beurteilung der Leipziger Kanalfrage wichtigen Stoffes ist nicht in die Arbeit selbst übernommen, sondern, um deren Übersichtlichkeit nicht zu beeinträchtigen, in der Anlage 1 zusammengestellt worden. Die Schreiben der Leipziger Handels- und Gewerbetreibenden sind meist nur im Auszug wiedergegeben.

Nr. 1
(zu Seite 20).

Heinrich Schomburgk.

Leipzig, 25. September 1912.

Ich beziehe außer sämtlichen Kolonialwaren, wie Kaffee, Südfrüchten, Gewürzen, auch größere Posten von Klee- und Gräsern per Elbe-Schlepper mit Benutzung der Umschlagsplätze Wallwischhafen, Klein-Wittenberg, Riesa und zuweilen bei günstigem Wasserstand auch Halle a. d. S. Schon durch Fortfall der Umschlagsspesen infolge direkten Verkehrs von der Unterelbe—Kanal—Leipzig würden beachtenswerte Vorteile für meine Firma herauskommen.

Nr. 2
(zu Seite 21).

Franz Schlobach, G. m. b. H.

Böhlitz-Ehrenberg, 9. September 1912.

Für mein Geschäft wäre es von großer Bedeutung, wenn wir den langersehnten Kanal endlich noch bekommen würden. Allerdings setzen wir voraus, daß westlich Gundorf, in der Nähe des Dorfes Burghausen, die projektierte Abzweigung nach der Luppe hin durchgeführt wird. Wir wären so in der Lage, die großen Mengen von überseeischen Hölzern, welche wir über Hamburg beziehen, bis an die Krananlage unserer Fabrik zu bringen. — Unter den jetzigen Verhältnissen sind wir leider gezwungen, die Hölzer über Wallwischhafen zu expedieren, dort umschlagen zu lassen und dann per Bahn nach Station Leutzsch zu nehmen. Daß es natürlich ein ganz bedeutender Vorteil für uns wäre, wenn wir unsere Hölzer unter Umgehung der teuren Umschlagsspesen in Wallwischhafen und der Frachtauslagen von dort nach unserer Station Leutzsch auf direktem Wasserweg bis nach unserer Fabrik bekämen, liegt auf der Hand.

Wir bekommen aber nicht nur Hölzer von Hamburg, sondern aus allen Teilen des Deutschen Reiches.

In Ermangelung einer Wasserverbindung mußten wir bisher die Posten, welche wir bequem über Berlin auf dem Wasserweg hätten beziehen können, doch per Bahn gehen lassen, weil für uns gar kein Vorteil daraus erwachsen wäre, wenn wir die Hölzer per Wasser bis Wallwikhafen genommen hätten. Die dort entstandenen Umschlagspesen machen den Vorteil der Wasserfracht, den man gegenüber der Bahnfracht hat, wieder illusorisch. Wir sind deshalb gezwungen, diese inländischen Hölzer überhaupt nur per Bahn nach hier zu nehmen.

Wir beziehen alljährlich ca. 17 000—18 000 cbm Rundholz. Dieses Quantum entspricht ungefähr dem Gewicht von ca. 17 000 bis 18 000 Tonnen. Wenn auch davon einige Tausend Kubikmeter abgehen, die der günstigen Lage wegen per Bahn nach hier genommen werden müssen, so ist es doch der überwiegend größere Teil dieser Hölzer, den wir auf dem Wasserweg nach hier beziehen können.

Aus diesen Angaben erhellt, von welcher Wichtigkeit für uns dieser Kanal ist.

Nr. 3

(zu Seite 21).

Leipziger Baumwollspinnerei.

Leipzig-Vindenau, 4. April 1912.

Der Leipzig-Saale-Kanal würde für uns

1. die Möglichkeit bieten, diejenigen Bezüge unserer Rohstoffe (Baumwolle), welche von den Ursprungsländern über Hamburg zur Einfuhr kommen, von diesem Hafen aus ohne weitere Umladung (wie bisher schon durch Eisenbahn), solange der Wasserstand es erlaubt, auf dem meist billigeren Wasserweg bis in die Fabrik zu beziehen;
2. den Bezug von Kohlen aus den Revieren von Halle und Merseburg, deren weitere Erschließung in Aussicht steht, in Erwägung zu ziehen, was in Anbetracht der geringen Qualität der Kohle bei den teureren Eisenbahnfrachten ausgeschlossen war.

Diese Vorteile würden allen Geschäften unserer und verwandter Branchen gemeinsam sein. Wir selbst haben noch den besonderen Vorzug, daß unser Unternehmen hart am Kanal gelegen ist und dadurch jeder weitere Anschluß zwecks Überführung zum Lager überflüssig werden würde.

Nr. 4

(zu Seite 22).

Geb Brüder Nathan.

Leipzig, 4. September 1912.

Wir stehen schon seit vielen Jahren dem Projekt eines Leipzig-Saale-Kanals sympathisch gegenüber, da wir uns bei Ausführung desselben große Vorteile für unseren Artikel, somit für unser Geschäft versprechen. Wir rechnen dabei auf eine entsprechende Frachtermäßigung, welche für unseren Artikel eine große Rolle spielen würde.

Nr. 5

(zu Seite 22).

Karl Krause,
Maschinen für die gesamte Papier-Industrie.

Leipzig, 6. September 1912.

Jedenfalls bin ich der Meinung, daß die Wasserverbindung von ausschließlichem Vorteil für die gesamte sächsische und deutsche Industrie ist, namentlich für alle Firmen, welche große und schwere Mengen von Rohmaterialien von auswärts beziehen müssen, und die dann auch wiederum namhafte Exporte großer Gewichte haben.

Nr. 6
(zu Seite 22).

Rud. Saß,
Kommandit-Gesellschaft,
Fabrik für Geräte und Maschinen zum Ackerbau.

Leipzig-Plagwitz, 5. September 1912.

Die Beschaffung einer leistungsfähigen Kanalverbindung ist für die weitere Entwicklung von Leipzig von größter Bedeutung.

Die zentrale Lage und die Intelligenz, der Fleiß und Unternehmungsgeist der Bevölkerung haben in Leipzig rasch eine leistungsfähige, reiche Industrie geschaffen.

Fabriken mit starkem Frachtenverkehr, Spinnereien, chemische Fabriken usw. siedeln sich aber heute schon wegen des Fehlens einer Wasserstraße an günstiger gelegenen Orten, Halle, Riesa, Wallwitzhafen, Magdeburg usw. an. Wer die vorbildlichen Industriehafenanlagen in Duisburg-Ruhrort, Mannheim oder die neuen Industrieanlagen in Hamburg, Bremen, Emden, Stettin, Lübeck, welche Städte die größten Anstrengungen machen, neue Unternehmungen an sich zu ziehen, gesehen hat, den muß es mit Schmerz erfüllen, daß man sich in unserer sonst so wagemutigen „Seestadt“ wegen der Kanalverbindung nicht einigen kann.

Nr. 7
(zu Seite 22).

Albert Hoffmann.

Leipzig-Lindenau, 9. September 1912.

Für die Baumaterialienbranche im allgemeinen dürfte der Kanal wohl nur den am unteren Teile der Saale liegenden Zementwerken für den Transport ihrer Erzeugnisse nach hier zugute kommen, ebenso den an der Saale liegenden Ziegeleien. Für mein Geschäft speziell (Import ausländischer Pflasterhölzer) ist der Kanal von hoher Bedeutung, weil ich der sehr hohen Frachten wegen mit

diesen Gütern auf die Wasserwege angewiesen bin. Alle Bezüge nach Leipzig aber können von Hamburg aus auf dem Wasser nur bis Halle befördert werden; sie werden dann erst dort umgeladen und mit der Bahn hierher verfrachtet, was beträchtliche Mehrkosten zur Folge hat.

Nr. 8

(zu Seite 22).

Chemische Fabrik Eutrißsch zu Leipzig.

Leipzig-Eutrißsch, 3. September 1912.

Der Leipzig-Saale-Kanal ist für unsere Branche sehr von Vorteil, denn es würden die hohen Bahnfrachten in Fortfall kommen, die wir für den Bezug von Rohstoffen überseeischen Ursprungs zahlen müssen, auf die wir ab und zu zurückgreifen müssen.

Auch für den Export unserer Produkte, wie Düngemittel, Leim und Fett, ist der Kanal, der Frachtsätze wegen, von großem Vorteil.

Nr. 9

(zu Seite 23).

F. Weinholdt & Lange.

Leipzig, 3. September 1912.

Das Vorhandensein des Leipzig-Saale-Kanals wird auch für die hiesige Lederbranche vorteilhaft sein, da gerade in Hamburg und Nähe sehr bedeutende Lederfabriken sind, welche große Posten Waren nach Sachsen liefern und für welche der Wasserweg eine wesentliche Verbindung darstellen wird.

Sachsen hat auch eine sehr gutgehende Lederindustrie, welche am Leipzig-Saale-Kanal profitieren wird, da die Rohwaren, die Rohhäute und Gerbstoffe, auf dem Wasserweg herangeschafft werden können und die Fracht sehr in die Wagschale fallend ist.

Nr. 10
(zu Seite 23).

Cramer & Henneberg.

Leipzig-Gohlis, 6. September 1912.

Es wäre entschieden ein großer Vorteil für die Kunstdüngerbranche, wenn ein Wasserweg sich verwirklichen lassen könnte; denn bei den enormen Mengen Kunstdünger, die die Landwirtschaft gebraucht und die durch den Zwischenhandel hauptsächlich vertrieben werden, spielen Pfennige von Frachtersparnissen pro Zentner eine große Rolle. Es müßte natürlich dieser Wasserweg so eingerichtet werden, daß größere Rähne bis Leipzig fahren könnten ohne vorheriges Umladen. Außerdem müßten die Abgaben derartig festgestellt werden, daß eine wirkliche Frachtersparnis auf dem Wasser gegenüber der Eisenbahn erzielt würde. Wir glauben bestimmt, daß dann für unsere Branche ein noch größeres Geschäft herauspringen würde.

Nr. 11
(zu Seite 23).

Leipziger Bierbrauerei zu Reudnitz,
Kiebeck & Co., A.-G.

Leipzig, 4. September 1912.

Für unser eigenes Geschäft würde es von Vorteil sein, wenn wir die Rohmaterialien wie Kohle, Gerste, Malz auf dem Wasserweg billig beziehen könnten. Ebenso würden wir unsere Biere, soweit hier die Niederlagen am Wasserweg in Betracht kommen, per Rahn versenden.

Nr. 12
(zu Seite 28).

Verzeichnis einiger wichtiger Güter, die im Jahre 1907 auf der Wasserstraße nach Berlin eingeführt worden sind.

Bezeichnung der Güter	Angekommen t	Abgegangen t	Verbleib t
Düngemittel		107 034	
Roh- und Baueisen	95 280	6 640	88 640
Anderer unedle Metalle	39 036	27 134	11 902
Verarbeitetes Eisen	17 010	6 788	10 222
Zement, Kalk	265 791	5 987	259 804
Erde, Lehm, Sand, Kies	1 528 790	260 966	1 267 824
Weizen und Spelz	49 316	4 122	45 193
Roggen	74 831	8 532	66 299
Hafer	73 981	5 148	68 833
Gerste	84 309	6 366	77 942
Anderes Getreide	92 633	9 069	83 563
Obst, frisch und getrocknet	25 941	313	25 628
Bier	26 428	3 927	22 500
Wein	10 748	913	9 835
Fische und Serringe	14 344	774	13 569
Mühlensfabrikate	125 433	27 540	97 893
Reis	5 624	237	5 387
Salz	759	543	216
Kaffee, Kakao	19 762	7 823	11 939
Zucker, Melasse	76 490	8 139	68 351
Rohtabak	424	183	241
Öle und Fette	70 625	11 771	58 854
Steine und Steinwaren	80 523	16 579	63 944
Steinkohlen	1 162 533	11 976	1 150 557
Koks	36 854	7 204	29 650
Braunkohlen	12 084	418	11 666
Mauersteine, Dachziegel und Tonröhren	1 454 288	14 307	1 439 981

Nr. 13
(zu Seite 31).

Beschluß des Verkehrsausschusses der Handels- und Gewerkekammer in Plauen i. V. aus dem Jahre 1901 in der Angelegenheit der preußischen Kanalvorlage.

„Die Handels- und Gewerbekammer wolle sich dahin aussprechen, daß der für das Königreich Preußen geplante Bau von Kanälen zur Verbindung des Rheins mit der Weser, Elbe, Oder und Weichsel in erheblichem Maße den Güteraustausch zwischen Sachsen, West- und Norddeutschland zu erweitern und die Volkswirtschaft Sachsens im allgemeinen günstig zu beeinflussen geeignet ist;

sie wolle ferner erklären, daß der den südwestlichen Teil Sachsens einnehmende Bezirk der Kammer durch die von den Kanälen zu erwartende Verkehrssteigerung in noch größerem Maße, als es bei Benutzung der Elbumschlagsplätze geschehen würde, dann beeinflusst werden dürfte, wenn es gelingt, eine Wasserverbindung von Leipzig mit dem Kanalneße herzustellen. Die Kammer würde es für angemessen halten, wenn die Königliche Staatsregierung hierauf, jedoch unter Ablehnung weitergehender Anträge, auf den Ausbau von Wasserstraßen innerhalb Sachsens, ihr Augenmerk richten wollte. Sie sieht indes die nächste Aufgabe der Königlichen Staatsregierung darin, daß sie für die infolge der Kanäle zu erwartende Verkehrssteigerung auf der Elbe Vorkehrungen für eine ausreichende Vergrößerung der für den Umschlag der auf dem Wasserweg zu verfrachtenden Güter in den Elbhäfen trifft.“

Nr. 14

(zu Seite 31).

Die Handelskammer des Herzogtums Sachsen-Altenburg zu Altenburg entwirft über den Umfang der Beteiligung des Handels und der Industrie des Herzogtums am Wasserverkehr folgendes für das Jahr 1908 berechnetes Bild:

Industrie und Handel des Herzogtums empfangen bzw. versandten auf Binnenwasserstraßen eine Gesamtwarenmenge von 31 133 t. Davon entfielen rund 4000 t auf den Westkreis und 27 000 t auf den Ostkreis. Als Wasserstraßen kommen in Betracht in erster Linie die Elbe, daneben die Saale und in geringerem Maße der Rhein und die Donau. Der Umschlagshafen war früher allgemein Riesa. Neuerdings werden mehr die Häfen Torgau und

Wallwighafen frequentiert. In neuester Zeit macht sich eine Verschiebung des Verkehrs nach Halle als Umschlagsplatz geltend. Die Gesamtziffer von 31 133 t verteilt sich auf die einzelnen Gewerbezweige und Betriebe wie folgt:

1 Papierfabrik	4 500 t
4 Porzellanfabriken	9 271 „
4 Spinnereien	2 800 „
15 Steinnußknopffabriken	5 000 „
1 Zucker-Raffinerie	3 803 „
2 Malzkaffeesabriken	2 200 „
2 Getreidehandelsfirmen bzw. Mühlen .	700 „
2 Pechiedereien	900 „
2 Ölhandlungen	683 „
1 Schamottefabrik	500 „
2 Kolonialwarenfirmer	720 „
3 Firmen verschiedener Branchen . . .	56 „
	31 133 t.

Wir hatten nur denjenigen Firmen Fragebogen zugesandt, deren Interesse an der Binnenschifffahrt uns ganz offenkundig war. Die gewonnenen Zahlen geben ferner auch nur die direkte Beteiligung am Wasserverkehr an, d. h. den direkten Bezug bzw. Versand von im Herzogtum ansässigen Kaufleuten und Industriellen auf Wasserstraßen. Die indirekte Beteiligung d. h. der Bezug bzw. Versand durch zweite Hand (etwa durch einen Leipziger oder Magdeburger Großhändler) läßt sich ziffernmäßig nicht erfassen, sie ist jedoch weit bedeutender als die direkte Beteiligung.

Nr. 15
(zu Seite 35).

Schreiben eines Alslebener Bürgers, übermittelt vom Magistrat der Stadt Alsleben (Saale):

„Unsere Schifffahrttreibenden haben ein Interesse an der Erbauung des Kanals insofern, als durch Anschluß weiterer landwirtschaftlicher und industrieller Unternehmungen an den billigeren

Wasserweg diesem große Mengen Güter zugeführt werden. Das würde natürlich für die Schiffer von großem Nutzen sein, welche bei der erheblichen Überproduktion an Kahnraum derzeit unter ruinösen Frachtraten zu leiden haben.

Von den hiesigen industriellen Unternehmungen dürfte insbesondere die Stadtmühle ein lebhaftes Interesse an dem Anschluß nach Leipzig haben, welche schon jetzt nicht unerhebliche Quantitäten ihrer Produkte nach Leipzig verkauft. Infolge erheblicher Frachtersparnisse würde ihr die Konkurrenz mit den großen sächsischen Mühlen erheblich erleichtert werden.“

Nr. 16

(zu Seite 36).

Magistrat der Stadt
Bernburg.

Bernburg, 23. Oktober 1912.

Vor allem erwarten wir eine bedeutende Hebung der Schifffahrt, da Sachsen mit seiner reichen Industrie an eine schiffbare Wasserstraße angeschlossen wird. Durch die Hebung der Schifffahrt — Vermehrung der Zahl der verkehrenden Fahrzeuge — würde, da bei unserer Stadt eine Schleuse befindlich ist, welche naturgemäß einen längeren Aufenthalt der Schiffe erfordert, auch unser Gewerbestand Vorteil durch Einkäufe der Schiffsmannschaft usw. ziehen.

Die Anlegung eines Hafens mit Lagerräumen und Bahnanschluß für den Umschlagsverkehr, welche schon oft hier erwogen ist, würde nach Herstellung der Kanalanlage wohl mehr Aussicht auf Verwirklichung haben.

Schließlich erhoffen wir auch die Niederlassung von Industrien in unserer Stadt, welche mit der Verfrachtung ihrer Erzeugnisse hauptsächlich auf den billigen Verkehr auf den Wasserstraßen angewiesen sind. Ein großes Industriegelände von zirka 250 Morgen mit Bahnanschluß steht der Stadt bereits zur Verfügung.

Der Magistrat.

Nienburg, Saale, 15. November 12.

Die Wirkung eines Leipzig-Saale-Kanals kann, soweit sich voraussehen läßt, im allgemeinen nur als günstig bezeichnet werden. Wie hiesige Schiffseigner behaupten, werden bisher viele Güter, welche für Leipzig bestimmt sind und zu Wasser die Elbe aufwärts verfrachtet werden, in Dessau ausgeladen und von dort auf der Eisenbahn nach Leipzig befördert. Alle diese Güter würden, sobald der fragliche Kanal besteht, ganz bestimmt die Saale aufwärts und durch den Kanal der Stadt Leipzig direkt zugeführt werden. Hierzu würde bedeutend mehr Rahnladeraum, d. h. mehr Fahrzeuge als bisher erforderlich sein. Die hiesigen Schiffseigner könnten demzufolge ihr Gewerbe erweitern und versprechen sich dadurch einen großen Vorteil. Eine Hebung des Schiffahrtsgewerbes kann aber auch nur von günstigem Einfluß auf die Finanzlage der hiesigen Stadt sein, weil dadurch die Steuerkraft der hier stark vertretenen Angehörigen des Schiffereigewerbes, insbesondere der Fahrzeugeigentümer, erhöht wird. Für die hier ebenfalls erheblich vertretene Großindustrie (Malzfabrikation, Steinbruchbetrieb, chemische Industrie, Apparate- und Maschinenbau) dürfte der Bau des Kanals insofern von Vorteil sein, als dadurch günstigere Verkehrsbedingungen geschaffen werden, welche die Möglichkeit bieten, das Absatzgebiet zu erweitern. Im einzelnen läßt sich indes nicht voraus beurteilen, welchen Einfluß der Kanal auf die wirtschaftliche Entwicklung auszuüben imstande ist.

Nr. 18
(zu Seite 37).

Landwirtschaftlicher Kreisverein
im Vogtlande.

Oberlossa, 3. Juli 1912.
Auerbach

Wenn auch ohne weiteres anzunehmen ist, daß durch eine nach Leipzig führende Wasserstraße eine gewisse Verbilligung der

Frachten namentlich für die über See eingeführten Waren sich ergeben wird, wovon dann auch die Landwirtschaft im südwestlichen Teile des Königreichs Sachsen Nutzen haben wird, muß das unterzeichnete Kreisvereinsdirektorium doch von einer bezüglichen ausführlichen Darlegung absehen, da ihm hierzu die erforderlichen Unterlagen leider fehlen.

Nr. 19
(zu Seite 37).

Freiherrl. von Sternburgsche
Brauerei.

Lützschena-Leipzig, 6. September 1912.

. . . . Einen mindestens ebenso großen Vorteil als unsere Brauerei dürfte unsere Landwirtschaft von zirka 1400 Morgen haben, indem, wie wir wohl annehmen dürfen, Düngemittel, wie Düngesalk, Thomasschlacke, Rainit usw., welche wir in großen Mengen benötigen, auf dem Wasserweg billiger bezogen werden können. Vielleicht wäre es auch möglich, daß wir den Klärschlamm von der Leipziger Kläranlage in großen Mengen durch den Kanal billig beziehen können. Dies wäre ein großer Vorteil für die Landwirte der hiesigen Gegend, denn mit dem Klärschlamm werden außerordentlich günstige Düngungserfolge erzielt. Doch ist die Abfuhr von der zirka 7 km entfernten Leipziger Kläranlage jetzt noch zu schwierig und kostspielig.

Auch der Versand von Getreide, Roggen, Weizen usw. an die an der Saale gelegenen großen Mühlenwerke in Halle a. S., Bernburg usw. dürfte sich von hier für die Landwirtschaft weit günstiger stellen als der Bahnversand.

Nr. 20
(zu Seite 38).

Der Rat der Stadt.

Aue (Erzgeb.), 14. Mai 1912.

Der Wasserweg Elbe-Saale-Leipzig würde u. E. zweifellos dem Erzgebirge und Vogtlande zugute kommen. Getreide und

Kolonialwaren, die soweit als möglich den Wasserweg benutzen, werden auf der Elbe gewöhnlich bis nach Riesa gefahren, um von da aus den Eisenbahnweg nach dem Erzgebirge anzutreten. 200 Zentner von Riesa nach Aue (Erzgeb.) kosten 70 Mark Eisenbahnfracht, dagegen von Leipzig nach Aue (Erzgeb.) nur 42 Mark. Ein landwirtschaftlich wenig begünstigtes Gebiet wie das Erzgebirge, das sich andererseits durch eine besondere Bevölkerungsdichtigkeit auszeichnet, kann die erforderlichen Brotfrüchte und Futtermittel nicht selber erzeugen und ist daher auf starke Einfuhr angewiesen.

Ferner bezieht aber auch die auische Industrie nicht unbedeutende Mengen von Roheisen auf dem Wasserwege.

Kolonialwaren und Seringe werden bekanntermaßen soweit als möglich auf dem Wasser verfrachtet.

Danach glauben wir allerdings, daß unserer Stadt eine mit der Frachtverbilligung zusammenhängende Preissenkung zugute kommen wird.

Nr. 21

(zu Seite 38).

Der Stadtrat.

Schneeberg, 13. Mai 1912.

Sicher scheint uns zu sein, daß der Kanal auch für uns eine Preisreduktion von Handelswaren zur Folge haben wird, die ohne ihn per Eisenbahn oder auf der Elbe bis Riesa und von da per Eisenbahn hierher transportiert werden müssen, nach Anlegung des Kanals aber auf dem direkten Wasserweg bis Leipzig und von da auf kürzerer Bahnstrecke bis Schneeberg herangebracht werden könnten.

Nr. 22

(zu Seite 38).

Der Stadtrat.

Meerane, 22. Mai 1912.

Es ist anzunehmen, daß mit einem durch den Leipzig-Saale-Kanal geschaffenen billigen Wasserweg, der bequeme Verbindung

mit Inlandshäfen (Halle, Magdeburg) und Hamburg herstellt, die Frachten für den Hauptimportartikel unserer Webindustrie — Garne — und ebenso für Baumaterialien aller Art herabsinken würden. Eine nicht unerhebliche Förderung unserer Textilindustrie, möglicherweise auch anderer Betriebe kann aus der Schaffung des erwähnten Kanals mit Sicherheit erwartet werden.

Nr. 23

(zu Seite 38).

Der Bürgermeister.

Zwenkau, 10. Mai 1912.

Sollte die neue Verkehrsstraße eine Verbilligung der Nahrungsmittel usw. für Leipzig bringen, so würde das wiederum auf die Preise bei uns in gleicher Weise einwirken.

Nr. 24

(zu Seite 38).

Der Stadtrat.

Gößnitz S.-A., 13. Mai 1912.

Wir halten es für nicht unwahrscheinlich, daß ein gewisses, wenn auch nur geringes Zurückgehen der Preise für Nahrungs- und sonstige Unterhaltsmittel, die von auswärts bezogen zu werden pflegen, eintreten wird.

Nr. 25

(zu Seite 38).

Der Stadtrat.

Meuselwitz, 15. Mai 1912.

Es wird Ihnen nach Vortrag im kollegialischen Stadtrate hierdurch der Bescheid, daß von dem Wasserweg Leipzig-Saale-Elbe

auch für die hiesige Gegend Vorteile erwartet werden, und zwar Frachtermäßigung für Zu- und Abtransporte verschiedenster Warengattungen, namentlich aber für die umfangreiche Kohlenindustrie, die ihre Produkte auf dem Wasserweg bedeutend billiger befördern kann als auf der Eisenbahn.

Nr. 26

(zu Seite 38).

Der Magistrat.

Zeitz, 16. Mai 1912.

Wir müssen voll anerkennen, daß die Durchführung einer Schifffahrtsverbindung von Elbe-Saale-Leipzig auch unserem Orte und der heimischen Industrie wesentliche Vorteile für die Befrachtung resp. den Bezug von Zucker, Kohle, Eisen, Holz, Kaffee, Kakao, Petroleum — auch Steine — bieten würde, vor allem für den Bezug der Rohstoffe. Es ist auch nicht ausgeschlossen, daß unser Ort an einer Verbilligung von Nahrungs- und sonstigen Unterhaltungsmitteln wie in Leipzig Anteil haben würde.

Nr. 27

(zu Seite 38).

Vorstand der Zwickauer
Kaufmannschaft.

Zwickau, 23. Mai 1912.

Es soll im allgemeinen bemerkt werden, daß der Vorstand der Zwickauer Kaufmannschaft wohl der Meinung ist, daß durch Schaffung eines billigen Wasserwegs nach Leipzig die Preise gewisser Waren in unserer Gegend und im westlichen Erzgebirge herabgehen würden. Inwieweit diese Preisminderung jedoch stattfinden wird, ist eine Frage, die sich ohne weiteres nicht beantworten läßt und die eingehende Untersuchungen und umfassende Studien erfordert.

Auszug aus der „Zeitschrift für Binnenschifffahrt“ (Jahrgang 1908 Heft 21), Artikel „Der Hafen von Worms und seine wirtschaftliche Bedeutung“ von Generalsekretär Rágóczy:

„Wie segensreich aber die Rheinschifffahrt gerade für die Verbilligung der Steinkohle wirkt, sei nur nebenher erwähnt durch Anführung einiger Ziffern. Während für Worms (Hafen) die Eisenbahnfracht für 10 t 74 Mark beträgt, ist z. B. von Zeche Riemde in Westfalen die Schifffahrtsfracht im Durchschnitt ungefähr 39,50 Mark. Dies ergibt einen Unterschied von 34,50 Mark.

Wie aber der Hafen von Worms auch das Hinterland befruchtet und allen Bewohnern seiner Einflußsphäre Vorteile zuwendet, ergibt sich aus dem Unterschied zwischen der Fracht im Umschlagsverkehr und im reinen Eisenbahnverkehr. Für die nördlich am nächsten gelegene Eisenbahnstation Osthofen beträgt dieser Unterschied immer noch 9 Mark, und je weiter wir ins Hinterland kommen, steigt dieser Satz und beträgt z. B. bei Grünstadt 12 Mark, bei Eisenberg 14 Mark, bei Kirchheim 15 Mark, bei Morschem im Westen 16 Mark und selbst im Norden bei Oppenheim noch immerhin 13 Mark. Ähnliche Ziffern weisen die Plätze an der Bergstraße (Zwingenberg 14 Mark, Auerbach 13 Mark, Benzheim 13 Mark, Heppenheim 13 Mark, Lautenbach 15 Mark) auf.

Gleiche Unterschiede zeigen aber auch auf der anderen Seite die Frachtsätze für Darmstadt im Verkehr von Gustavsburg (13 Mark).

In der Zeit nach der Erweiterung der Wormser Hafenanlagen (1893) und gleichzeitig mit der Zunahme des Hafenverkehrs ist auch die industrielle Entwicklung außerordentlich stark gewesen. So stieg bei der Allgemeinen Ortskrankenkasse in den 17 Jahren von 1891 bis 1907 die Mitgliederzahl von 6200 auf 9400, also um mehr als die Hälfte. Und auch die zunehmende Bedeutung von Handel und Industrie zeigt die Steigerung des Gewerbe-Steuerkapitals, das in den acht Jahren von 1901 bis 1908 von 666 400 Mark auf 785 600 Mark, d. h. also um etwa 22 v. H. zunahm, was vollständig entspricht der verhältnismäßigen Zunahme der Mitglieder der Allgemeinen Ortskrankenkasse in dem gleichen Zeitraum.“

Auszug aus der „Zeitschrift für Binnenschifffahrt“ (1908 Heft 15), Artikel „Die wirtschaftliche Bedeutung des Rheinhafens bei Karlsruhe“ von Regierungsassessor L. Barck in Karlsruhe:

„Inwieweit nun der neue Hafen in dem vorstehend abgegrenzten Hinterlande die produktive Tätigkeit gefördert, den Zwischenhandel erleichtert, die Bedarfsdeckung verbilligt hat, ist im allgemeinen in Zahl und Maß nicht erfassbar, nur Einzelheiten im besonderen für Karlsruhe und Umgebung können hier angedeutet werden. Indes die vom Hafen bedienten Verkehrsgebiete befinden sich in ununterbrochenem wirtschaftlichen Aufschwunge und die Ausnutzung der natürlichen Wasserkräfte Südwestdeutschlands eröffnet der industriellen Entwicklung eine unbegrenzte Zukunft. Unter diesen Umständen muß die volkswirtschaftliche Bedeutung des Karlsruher Rheinhafens als groß und festbegründet angesehen werden; die Zeiten, da dem Hafen außerhalb Karlsruhes nicht viel Sympathie und nur geringes Vertrauen entgegengebracht worden, sind wohl für immer vorüber.

Ende 1907 waren am Hafen 32 Betriebe, je hälftig Handels- und Gewerbebetriebe, ansässig; von den beiläufig 32 Hektar nutzbaren Hafengeländes waren in Verwendung insgesamt 19 Hektar, davon mehr als 10 Hektar in der Hand der gewerblichen Betriebe. Um die Bedeutung der gegenwärtigen „Hafenindustrie“ dem Handel gegenüber richtig einschätzen zu können, ist indessen ein Zurückgehen auf die Steuerkapitalien unerlässlich. Stellt man aus einer Berechnung des Städtischen Hafenamts die Gewerbesteuerkapitalien der einzelnen Betriebe einander gegenüber, so entfallen auf die Handelsbetriebe insgesamt 1 849 100 Mark gegenüber 616 400 Mark bei den gewerblichen Betrieben, und mit diesem steuerstatistischen Ergebnis steht im Einklang, wenn am 12. Juni 1907 (dem Tage der letzten Berufs- und Gewerbebezahlung im Deutschen Reiche) im Hafen kommerziell 347, gewerblich 385 Personen beschäftigt wurden. Indessen die gewerbliche Entwicklung am Hafen schreitet voran und ihr gehört die Zukunft. Nach den Oktober-Erhebungen der Fabriken und gleichgestellten Anlagen im Großherzogtum Baden 1900 (im Vergleich zu 1907) war an der Zunahme der Zahl der gewerblichen Betriebe in Karlsruhe der Hafen mit 17 % beteiligt,

wobei nicht in Rechnung gesetzt ist, wie oft durch die Errichtung des Hafens erst die Möglichkeit geboten wurde, bestehende Betriebe zu erweitern. Im einzelnen bestand Ende 1907 die Hafenindustrie aus folgenden Werken:

- 1 Thomasschlackenmühle,
- 1 Fabrik für künstlichen Dünger,
- 1 Hobel- und Sägewerk,
- 1 Werkzeugfabrik,
- 2 Maschinenfabriken,
- 1 Fabrik der Metallindustrie,
- 1 Zementplattenfabrik,
- 2 Schwemmsteinfabriken,
- 1 Filiale einer Backsteinfabrik,
- 2 Schiffsreparaturwerkstätten,
- 3 Kies- und Sandgräbereien.

Es sind also vornehmlich solche Gewerbszweige am Hafen anässig geworden, die für ihre Rohstoffe bzw. Fertigerzeugnisse auf billige Frachtsätze angewiesen sind.

Für die 16 Handelsbetriebe ist äußerst bezeichnend, daß 14 vorher auswärts anässig gewesen sind, davon 7 in Mannheim; von den Handelsbetrieben sind 8 Kohlen- und 5 Holzgroßhandlungen, in welchen Zahlen sich wiederum die Wichtigkeit der Umschlagsgüter Kohlen und Holz für den Hafen widerspiegelt.

Es liegt auf der Hand, daß durch die Errichtung der Hafenanlage bei Karlsruhe auch die Deckung des Bedarfs für die Stadt und deren Umgebung in hohem Grade verbilligt worden ist. So hat das Städtische Hafenamt für das Jahr 1904 die Kostenersparnis für den Karlsruher Verbrauch beim Bezuge von Kohlen und Kies über den neuen Hafen auf mindestens 164 000 Mark berechnet. Ähnliche Vorteile ergeben sich auch sonst, wenn man sie auch in Geldeswert nur sehr schwer genau berechnen kann. Z. B. betrug nach den Preisnotizen in den „Statistischen Mitteilungen über das Großherzogtum Baden“:

im Durchschnitt der Jahre	der Unterschied der Karlsruher Preise gegenüber den Mannheimern für je 100 kg			
	für Ruhr- kohle M.	für Weizen M.	für Weizen- mehl M.	für Roggen- mehl M.
1894/1900	+ 0,35	+ 0,73	+ 5,00	+ 2,00
1901/1907	+ 0,32	+ 0,10	- 1,00	+ 1,00

Seit Eröffnung des Hafens ist also bei den angeführten Warenarten der Preis in Karlsruhe verhältnismäßig gesunken, bei Weizenmehl sogar unter den Mannheimer Durchschnittspreis; da es sich hier um wesentliche Einfuhrartikel des Rheinverkehrs handelt, ist der Kausalzusammenhang mit der Hafeneröffnung wohl nicht von der Hand zu weisen.“

Nr. 30

(zu Seite 88).

Auszug aus der Rede des Universitätsprofessors Dr. von Cheberg auf der 16., am 27. Mai 1906 zu Erlangen abgehaltenen Hauptversammlung des Vereins für Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt in Bayern:

„... in der Hauptsache dienen Straßen, Eisenbahnen, Wasserstraßen nicht dem Vergnügen oder dem Vorteil der Besitzenden, sondern der Allgemeinheit.

Beim Güterverkehr insbesondere liegt der Schwerpunkt in dem Versand billiger, für die Ernährung aller Volkskreise und für die Beschäftigung breiter Arbeitermassen äußerst wichtiger Güter. Viele Millionen unserer Bevölkerung sind daran interessiert, daß die Verkehrsaufgaben, die den ganzen Produktions- und Konsumtionsprozeß durchsetzen, in wirtschaftlicher Weise gelöst werden und daß die Verkehrsverwaltung auf die Hebung, Förderung, Befruchtung des ganzen wirtschaftlichen Lebens abziele. Deshalb wird man die Forderung erheben müssen, daß dem Staate beim Betrieb der Verkehrseinrichtungen die Rücksicht auf den ‚volkswirtschaftlichen Reinertrag‘ (v. d. Borghht) höher stehe als der Ruhm der finanziellen Überschußwirtschaft, und diese Forderung wird um so berechtigter sein, je wichtiger die Güter für die Produktion oder den Lebensunterhalt sind, je mehr sie also für den Nutzen der Allgemeinheit bestimmt sind.

Ich will damit keineswegs sagen, daß der Staat überhaupt auf Überschuß oder volle Kostendeckung bei der Verwaltung des Verkehrs wesens verzichten solle, aber die finanzielle Absicht muß

ihre Grenzen finden an den Anforderungen der Volkswirtschaft, sie darf nicht so weit gehen, daß die Produktionskosten allzusehr verteuert werden, die Konkurrenzfähigkeit auf dem Weltmarkte leidet, Beschäftigung und Einkommen verkümmert werden. Es könnte sonst der Fall eintreten, daß der Staat an Steuern das Doppelte und Dreifache verliert, was er durch Verkehrseinnahmen gewinnt.

Wir werden uns deshalb auch zu dem für unsere vorliegende Frage wichtigen Zugeständnis bequemen müssen, daß der Staat im Verkehrswesen in gewissen Fällen und zu gewissen Zeiten auch ohne Ertrag, ja selbst mit Verlust tätig sein müssen, wenn das Gesamtinteresse ein solches Opfer erfordert.

Wenn wir uns diese Ansichten aneignen, stehen wir noch lange nicht auf dem Standpunkt Lists, der in seinem Nationaltransportsystem die Forderung aufstellt: Transportanstalten des Staates sollen nie als Finanzquelle benutzt werden . . .“

Nr. 31

(zu Seite 96).

Auszug aus dem Vortrage des Fabrikbesizers Max Bahr in Landsberg (Warthe), gehalten am 25. Juni 1911 zu Posen auf der Wanderversammlung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt.

„ . . . es ist meine feste Überzeugung: die Eisenbahn wird nicht nur nichts einbüßen, sondern wird durch den Kanal¹⁾ gefördert werden. Das ist meine Überzeugung, die sich auf eine etwa 40jährige wirtschaftliche Tätigkeit gründet, die in ganz bedeutendem Maße ihr Augenmerk darauf richten mußte: in welcher Weise lassen sich Güter in unserem lieben Vaterlande am billigsten befördern?

Ich bitte, ein wenig aus meiner eigenen Erfahrung sprechen zu dürfen. Wir haben vor einer Reihe von Jahren in Landsberg eine Jutespinnerei gegründet, die nur möglich gewesen ist, weil uns der Wasserweg zur Verfügung stand. Denn die Rohjute kostet

¹⁾ Gemeint ist der Rhein-Weser-Kanal.

von Hamburg nach Landsberg (auf der Bahn bezogen) für den Waggon etwa 160 Mark, zu Wasser dagegen 50 Mark. Das macht auf je 10 t eine Verteuerung um 110 Mark, und da wir dreimal 10 t brauchen, 330 Mark für den Tag, d. h. bei 300 Arbeitstagen 99 000 Mark. Dazu kommt ein annähernd gleicher Betrag von Mehrfracht bei Bahnverladung in die Absatzgebiete, da der Osten allein in einem mäßigen Umkreis des Produktionsortes einem größeren Betriebe nicht genügenden Absatz bieten würde, vielmehr entferntere Absatzgebiete wie Magdeburg und Hamburg aufgesucht werden müssen, welche nur bei Wasserfracht lohnenden Absatz bieten. Sie werden ohne weiteres anerkennen, daß es nicht möglich sein würde, rund 200 000 Mark Mehrfracht aus irgendeiner Industrie herauszuholen und dabei gegenüber den anderen noch wettbewerbsfähig zu bleiben.

Nun bewegen wir in Empfang und Versand an Rohstoffen, Kohle und sonstigen Hilfsmitteln rund 10 Waggon täglich. Auf dem Wasserweg bewegen wir von diesen 10 Waggon 7, 3 bekommt die Eisenbahn. Die hätte sie niemals bekommen, wenn wir nicht die 7 Waggon auf dem Wasserweg bewegen könnten.

Auf diese Weise hat das Bestehen der Wasser-Verbindung der Eisenbahn eine Frachtvermehrung von 3 Waggon täglich gebracht.

So liegt es in sehr vielen Fällen — selbstverständlich nicht immer; selbstverständlich werden eine ganze Reihe von Transporten der Eisenbahn entzogen und dem Wasserweg übergeben, weil er eben billiger ist und weil in vielen Fällen in weiten Bezirken, die durch den Kanal erst erschlossen werden, früher überhaupt keine Wahl möglich war, sondern alles der Eisenbahn zufallen mußte. Derartige Verluste müssen also in Rechnung gezogen werden.

Aber einerseits bringt die industrielle Entwicklung in vielen Fällen der Eisenbahn neue Frachten, und andererseits werden eine ganze Menge von Waren in unserem Vaterlande überhaupt erst verwendbar und versendbar, wenn ihnen der Wasserweg zur Verfügung steht.

So können geringwerte Sachen auf der Bahn nur auf einem ganz kleinen Aktionsradius verfrachtet werden. Ziegel, Ton und

ähnliche Dinge, bei denen 100 kg vielleicht einen Wert von 1 bis 10 Mark haben, können nicht 1¹/₂, 2 und 3 Mark Fracht bezahlen. Das ist ganz ausgeschlossen. Wenn aber dadurch, daß die Wasser-
verbindung geschaffen wird, diese Dinge erst mal überhaupt einen Wert bekommen und versendbar sein werden, dann entwickelt sich ein Verkehr, der einmal die Wasserstraße bezahlt macht, befruchtend auf die beteiligte Landwirtschaft wirkt, und, wie gesagt auch der Eisenbahn eine Vermehrung ihrer Einnahmen zuführt, einen Gewinn, der nicht etwa bloß die entstehenden Verluste reichlich deckt, nein, der einen reinen Nettoüberschuß von gar nicht geringer Bedeutung darstellt. Sie werden finden, daß sich der stärkste Eisenbahnverkehr immer gerade da entwickelt, wo auch der größte Wasserverkehr ist. Wo sich der Wasserverkehr entwickeln kann, da wächst auch der Eisenbahnverkehr zu einer ungeahnten Höhe empor. Wenn wir das sehen, so können wir es wirklich als eine Kurzsichtigkeit bezeichnen, wenn dem Ausbau unserer Wasserstraßen mit Finanzgründen dieser Art ein erbitterter Widerstand entgegengestellt worden ist.“

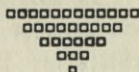
Nr. 32

(zu Seite 96).

Auszug aus der Rede des Universitätsprofessors Dr. Loß aus München auf der 5., am 19. Mai 1895 in Schaffenburg abgehaltenen Versammlung des Vereins für Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt in Bayern:

„Es ist feststehend, der Verkehr zwischen Frankfurt und Mainz hat seit der Schiffbarmachung des Mains für Rheindampfer sowohl auf der Eisenbahn wie auf dem Kanal einen ganz beträchtlichen Aufschwung genommen. Die Gesamtmenge der Güter ist seit 1887, also der Zeit, wo die Mainkanalisation durchgeführt war, gestiegen bis auf die Gegenwart. Die Menge der zu Wasser und zu Lande verfrachteten Lasten hat sich von 1886 bis 1892 im ganzen verdoppelt. Die Zunahme beträgt — wenn wir bloß fragen, wieviel Tonnen befördert worden sind — sogar mehr beim

Eisenbahn= als beim Kanalverkehr. Der Eisenbahnverkehr betrug 1886: 932 090, 1892: 1 502 483 Tonnen, ist also gestiegen um 570 000 Tonnen. Der Wasserverkehr betrug 1886: 155 956, 1892: 709 117 Tonnen, ist also bloß um rund 550 000 Tonnen gestiegen. Das steht fest. Was nun aber bei dieser Statistik notwendig noch bekannt sein müßte, ist die Angabe, wie weit die Güter auf der Bahn und zu Wasser gefahren worden sind. Wir kennen aber leider nicht die geleisteten Tonnenkilometer, sondern nur die Menge der beförderten Lasten. Wir wissen nur so viel, daß, nachdem eine leistungsfähige Wasserstraße eröffnet wurde, die Gesamtmenge der beförderten Güter zugenommen hat, und zwar sowohl auf den Eisenbahnen als auch auf den Wasserstraßen.“



BIBLIOTEKA POLITECHNICZNA
KRAKÓW

Anlage 2.

ooo

Übersicht über die verwendete Literatur.

- Leuschau: Deutsche Wasserstraßen und Eisenbahnen in ihrer Bedeutung für den Verkehr, Halle (Saale) 1907.
- Ulrich: Staatseisenbahnen, Staatswasserstraßen und die deutsche Wirtschaftspolitik, Leipzig 1898.
- Conrad: Politische Ökonomie, II. Teil, 5. Auflage, Jena 1898.
- Kurs: Artikel „Kanäle (Schiffahrtskanäle)“ im Wörterbuch der Staatswissenschaften, 2. Auflage, Jena 1900.
- Der selbe: Artikel „Binnenschifffahrt (Wirtschaftliche Bedeutung und Statistik)“ im Wörterbuch der Staatswissenschaften, 2. Auflage, Jena 1900.
- Stoerk: Artikel „Binnenschifffahrt (Verwaltungsrecht)“ im Wörterbuch der Staatswissenschaften, 2. Auflage, Jena 1900.
- Edzard: Großschifffahrtsfragen und Schifffahrtsabgaben, Groß-Lichterfelde 1910.
- Georgi: Das Projekt eines Elster-Elbe-Kanals (Leipzig-Wallwitzhafen), Leipzig 1876.
- Hasse: Der neueste Stand der Leipziger Kanalfrage, Leipzig 1892.
- Elster-Saale-Kanalverein zu Leipzig: Beitrag zur Beurteilung der Hasseschen Schrift: „Der neueste Stand der Leipziger Kanalfrage“, Leipzig-Plagwitz 1892.
- Handelskammer zu Leipzig: Zur Leipziger Kanalfrage, Leipzig 1892.
- Handelskammer zu Halle: Der Elster-Saale-Kanal, Separatabdruck aus dem Jahresbericht der Handelskammer zu Halle für das Jahr 1892.
- Havestadt & Contag: Schiffbarmachung der Luppe und Verbesserung des Hochwasserabflusses in der Elsteraue, Leipzig 1902.
- Die selben: Die Leipziger Kanalfrage, Leipzig 1892.
- Jacob: Der Leipzig-Elbe-Kanal und der Weg über Torgau, Torgau 1892.
- Goek: Elster-Saale-Kanal von Leipzig nach Krenpau, Leipzig 1893.
- Reichsgesetz betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schifffahrtsabgaben vom 24. Dezember 1911.
- Merseburg & Schulz: Zum Entwurf eines Gesetzes betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schiff-

fahrtsabgaben (bearbeitet im Auftrage des Magdeburger Schiffahrts-Vereins und des Zentral-Ausschusses der Privatschiffer-Vereine an der Elbe).

Bahr: Die Fortführung des Rhein-Weßer-Kanals zur Elbe, Berlin 1911.

Zeitschrift für Binnenschiffahrt, herausgegeben vom Zentralverein für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt, XV. Jahrgang 1908.

Berichte über die Hauptversammlungen des Vereins für Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt in Bayern.

SkaIweit: Artikel „Der Verkehr auf dem Wasser“ im Sonderdruck der „Woche“: Düsseldorf, das rheinisch-westfälische Industriegebiet und die Düsseldorfer Städteausstellung 1912.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Artikel „Die geplante Kanalverbindung Leipzig-Saale-Elbe“ in Nr. 39 vom 25. Mai 1907 und Nr. 53 vom 13. Juli 1907.

Bulletin des Internationalen Eisenbahn-Kongreß-Verbandes, Band XXIV Nr. 7 Juni 1910, Bericht Nr. 2 betreffend die Frage über Eisenbahnen und Wasserstraßen (Brüssel, M. Weizenbruch).

Jahresberichte der Handelskammer zu Leipzig.

Jahresberichte der Handelskammer zu Breslau für das Jahr 1911.

Frankfurter Wirtschaftsbericht für das Jahr 1911, erstattet von der Handelskammer zu Frankfurt a. Main.

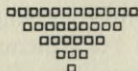
Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin (31. Jahrgang).

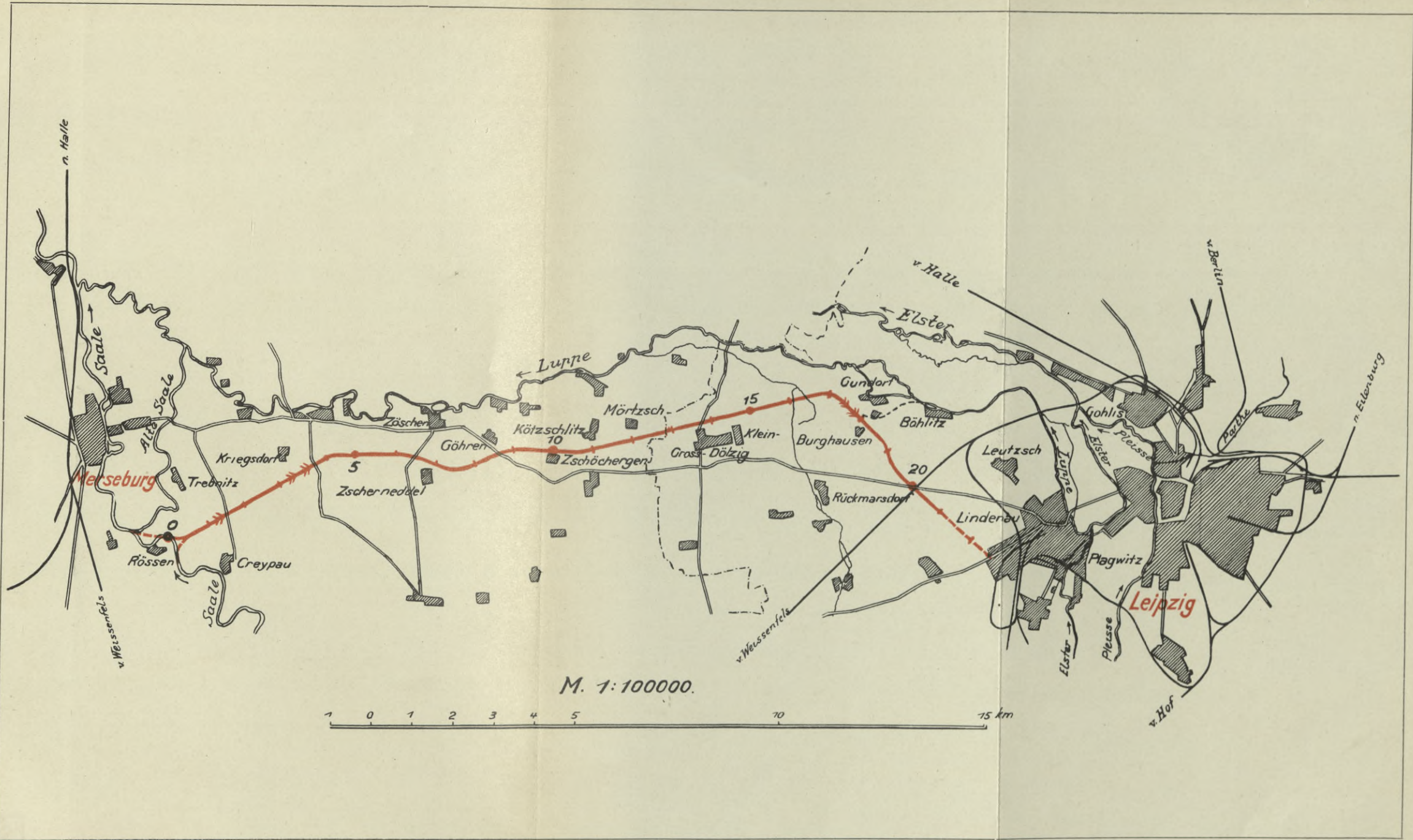
Preiszusammenstellungen des Statistischen Amtes der Stadt Berlin.

Statistische Monatsberichte der Stadt Leipzig.

Verkehrsstatistik der Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Halle (Saale).

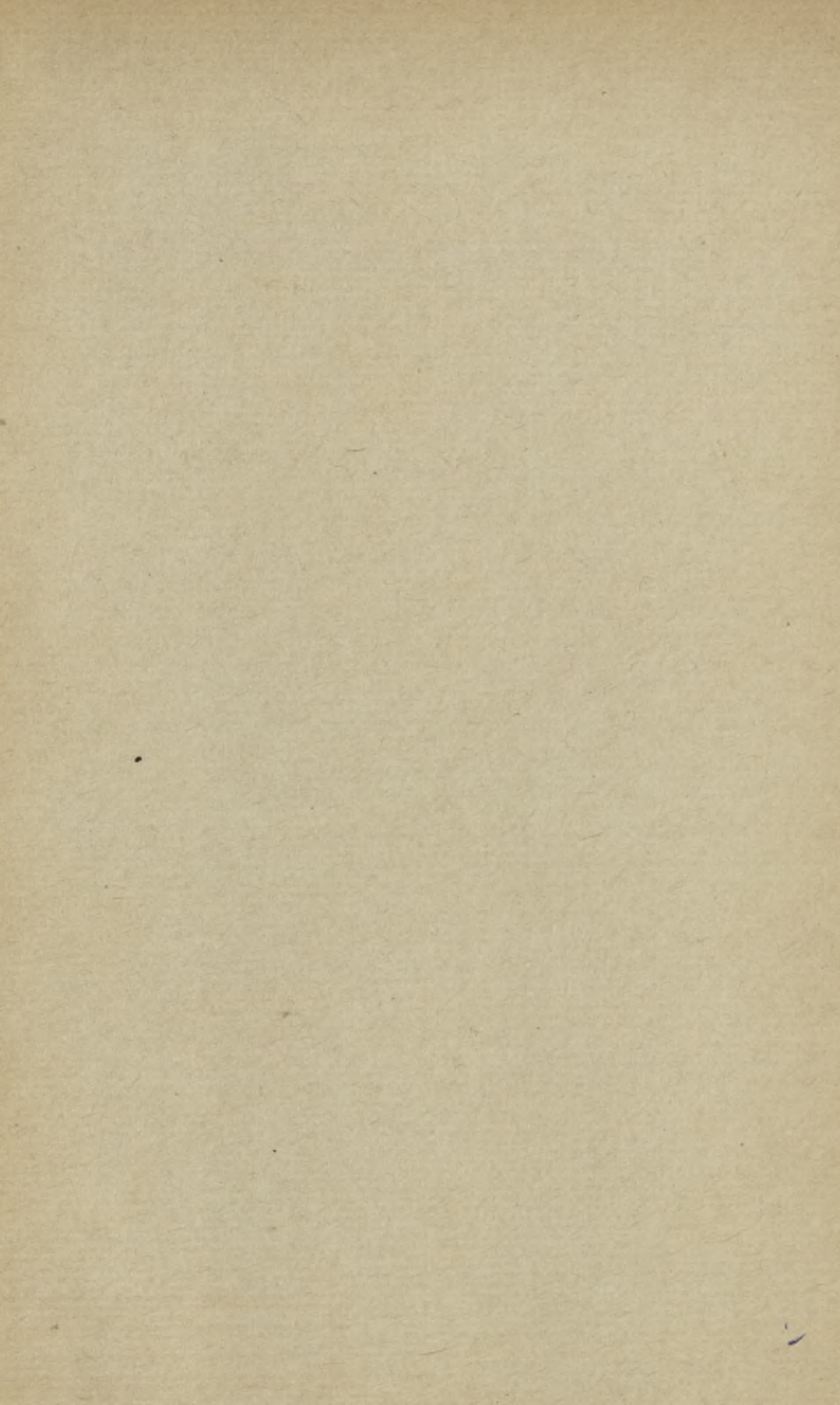
Statistische Berichte über den Betrieb der unter Kgl. Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Staats- und Privateisenbahnen.





S. 98

Druck von Gebauer-Schwetschke
G. m. b. H. in Halle (Saale)



Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000294520