

Kohlen und Eisen aus dem Westen, vielleicht unter teilweiser Verdrängung der schlesischen und englischen Kohle und starker Verschiebung der Absatzgebiete für Eisen.

Holz, namentlich Grubenholz aus dem Osten für Westfalen (Dortmund), auch Bau- und Nutzholz.

Thomasmehl aus dem Ruhrgebiet.

Kali aus dem Kanalgebiet der Gegend zwischen Hannover und Magdeburg. Kalk und Zement.

Getreide- und Mehltransporte werden auch erwartet.

Güter, die jetzt von Stettin und Hamburg über See nach dem Rhein und auf diesem aufwärts gehen, werden zukünftig den Mittellandkanal benutzen.

Von Bremen aus werden Reis und Petroleum auf dem Kanal nach Osten verfrachtet werden.

Jute wird von Hamburg aus auf dem Kanal weitergehen.

Stein- und Erden-Transporte sind in größeren Mengen zu erwarten.

Welcher der beiden Linien der Vorzug zu geben und welche am bauwürdigsten ist, darüber haben selbstverständlich in erster Linie die preußische und die braunschweigische Regierung zu entscheiden. Ob sich Sachsen wegen der Möglichkeit eines Anschlußkanals nach der Saale für den Ausbau der teureren Südlinie verwenden soll, wie es die Leipziger Kanalgesellschaft nach ihrer Eingabe vom 30. März 1915 zu wünschen scheint, darüber würden noch besondere Erörterungen anzustellen sein. Zunächst wird man wohl eine weitere Klärung und insbesondere abwarten müssen, für welche Linie sich Preußen entscheiden wird.

Die Verbindung Sachsens durch neue — Sachsen nicht berührende — Wasserwege mit dem Rhein, der Weser und auch mit der Oder, würde, was den Überseeverkehr betrifft, an den bestehenden Verhältnissen nicht viel ändern, weil die Seefrachten nach den verschiedenen Hafenplätzen in der Regel gleich gehalten sind, und weil die Elbe für Sachsen nach wie vor den kürzesten Wasserweg nach und von der Nordsee bilden wird. Was aber insbesondere die Fortsetzung des jetzt in Hannover endenden Mittellandkanals nach der Elbe (bei Heinrichsberg) anlangt, so ist es ja richtig, daß damit ein guter Wasserweg zwischen Sachsen und West-Deutschland hergestellt werden würde und wahrscheinlich für gewisse Güter eine erhebliche Verbilligung der Transportkosten zu erwarten wäre. Wie aber nicht jede Eisenbahntarif-Ermäßigung allen Beteiligten angenehm und von Vorteil ist, so ist natürlich auch nicht jede andere Frachtverbilligung — vorliegendenfalls durch Eröffnung eines neuen Wasserweges — allen Beteiligten von Nutzen, und tatsächlich ist mehrfach die Befürchtung laut geworden, daß die konkurrierende Industrie Rheinland-Westfalens bei Fortsetzung des Mittellandkanals nach der Elbe ihre Erzeugnisse in einer die sächsische Industrie gefährdenden Weise nach Sachsen werfen könnte. Hauptsächlich kommt hier die Eisenindustrie in Betracht, wobei daran erinnert sei, daß die Aktiengesellschaft Lauchhammer gelegentlich ausgeführt hat, daß ihre Eisenindustrie gewissermaßen in der Brandung stehe, die durch das Zusammentreffen der rheinländisch-westfälischen und der schlesischen Konkurrenz in Mitteldeutschland sich bilde. Diese Brandung könnte sich verstärken: von Westen her, wenn der Mittellandkanal nach der Elbe fortgesetzt wird, von Osten her, wenn eine weitere direkte Kanalverbindung Oder—Elbe hergestellt würde.