

Dadurch könnte auf Lauchhammer sowie auf die konkurrierende Industrie in Sachsen ein starker Preisdruck ausgeübt werden. Mit Recht ist gelegentlich hervorgehoben worden, daß Wasserfrachten — da die Kosten der Transporte auf dem Wasser auf längere Strecken verhältnismäßig immer niedriger werden — ähnlich wie Staffeltarife wirken.

Im übrigen ist nicht zweifelhaft, daß die Herstellung einer Binnenwasserstraße zwischen Mitteldeutschland einerseits und dem Osten und Westen andererseits, an die Sachsen durch die Elbe und den Kanal Leipzig—Saale Anschluß finden würde, für Sachsen auch sonst neben Vorteilen wesentliche Nachteile mit sich bringen würde. Wie diese bedeutende Änderung der Verkehrsverhältnisse im ganzen wirken, welche Verkehre sie etwa neu hervorrufen und welche sie zum Erliegen bringen würde, läßt sich nicht voraussagen. Man kann nur die Wirkung auf den bestehenden Verkehr in Betracht ziehen. Von einigem Vorteile wäre die neue Wasserstraße für den nicht unbedeutenden Versand von Papier aus Sachsen nach Westdeutschland. Er bewegte sich bis zum Ausbruch des Krieges teils auf dem direkten Bahnwege, teils über die Elbe nach Hamburg und von dort über See rheinaufwärts. Angesichts des großen Umwegs, der Umladung in Hamburg, zum Teil wohl auch in den Rheinhäfen, und im Hinblick auf die höheren Verpackungskosten, die die Seebeförderung erfordert, ist anzunehmen, daß trotz der wahrscheinlich hohen Kanalgebühren der neue Weg statt des Weges über Hamburg gewählt und er wohl auch einen Teil des Verkehrs an sich ziehen würde, der jetzt auf dem direkten Bahnwege bedient wird. Für die Textilindustrie käme der neue Weg kaum in Betracht, da ihre Rohstoffe nicht aus dem Westen oder Osten kommen und ihre Erzeugnisse wegen ihres hohen Wertes und ihrer Empfindlichkeit im deutschen Verkehre kaum zu Wasser befördert werden dürften. Die sächsische Steinkohlenindustrie würde wenig berührt werden, ebenso die Braunkohlenindustrie, für die sich Vorteile und Nachteile wohl ausgleichen würden. Für die sächsische Landwirtschaft könnte die neue Wasserstraße unerwünschte Wirkungen mit sich bringen, da die Verbindungen zwischen ihren hauptsächlichen Wettbewerbsgebieten, den nordöstlichen preußischen Provinzen und Mitteldeutschland, verbessert werden würden. Dagegen würde ihr der Bezug von Thomasmehl aus den Hüttenbezirken des Westens und Ostens erleichtert. Überwiegende Nachteile hätte dagegen, wie schon erwähnt, die sächsische Eisenindustrie. Hochwertige Erzeugnisse der Eisenindustrie würden zwar aus dem Westen und dem Osten wohl nach wie vor auf dem Bahnwege nach Sachsen gesandt werden, Roheisen würde aus diesen Gebieten mit etwas geringeren Kosten herangezogen werden können, dagegen würde bei den Erzeugnissen von geringerem Werte, namentlich bei Walzwerkserzeugnissen und Eisengußwaren, der Wettbewerb der sächsischen Industrie gegen Westen und Osten, der jetzt schon schwer ist, ganz entschieden verschärft werden. Die zahlreichen kleinen Eisengießereien Sachsens könnten zum Erliegen gebracht werden.

Kanalverbindung Werra—Main—Donau. Was die — ebenfalls sächsisches Gelände nicht berührende und sich dem sächsischen Einflusse ganz entziehende — Kanalverbindung zwischen Werra, Main und der Donau mit Anschlußkanälen nach Nürnberg und München anlangt, so wäre bei deren Herstellung wohl zu erwarten, daß Bayern durch den Anschluß an die Stromgebiete der Weser und des Rheins mehr und mehr nach Westen gravitieren, daß infolgedessen der Verkehr zwischen Bayern und dem Osten, z. B. der Versand ober-