

schen Eisenbahnwesens eine führende Rolle gespielt hat, so ist es auch verständlich, daß dieses wichtige Wirtschafts- und Verkehrszentrum schon frühzeitig bestrebt gewesen ist, einen Anschluß an das deutsche Wasserstraßennetz zu erhalten. Die Bemühungen, Leipzig die Vorteile eines Schiffahrtsweges zu verschaffen, reichen deshalb weit zurück.

Bereits gegen Ende des 18. Jahrhunderts war auf Veranlassung des Kurfürsten Friedrich August III. von Sachsen ein Plan entworfen worden, der Leipzig eine Verbindung zu Wasser nach zwei Seiten hin schaffen sollte. Die Unstrut und die Saale sollten schiffbar gemacht, die Luppe, ein Nebenarm der Elster, der von Leipzig zur Saale führt, kanalisiert und der Kanal nach Osten über Eilenburg bis zur Elbe bei Torgau weitergeführt werden. Einen praktischen Erfolg hatte dieses Projekt jedoch nicht. Neben dem Mangel an Geldmitteln standen seiner Verwirklichung vor allem die traurigen politischen Verhältnisse Sachsens zu Beginn des 19. Jahrhunderts entgegen.

Die Frage der Verbindung Leipzigs mit einem schiffbaren Fluß tauchte dann erst wieder Anfang der sechziger Jahre des vorigen Jahrhunderts auf, und zwar war es der um die Entwicklung der Stadt Leipzig hochverdiente Leipziger Bürger Dr. Karl Heine, der in dieser Zeit auf eigene Kosten den Bau eines Schiffahrtskanals vom Westen der Stadt Leipzig nach der Saale begann. Dr. Heine setzte während langer Jahre mit großen Opfern und bewunderungswürdiger Entschlossenheit trotz aller Gegnerschaft seinen Plan fort, doch gelang es ihm nur, eine Strecke von 2,5 km zu vollenden.

Die Leipziger Kanalgeschichte seit dieser Zeit ist reich an Projekten, reich aber auch an Enttäuschungen, da sich dem Bau des Kanals immer und immer wieder