

Schwierigkeiten in den Weg stellten, die in der Vorkriegszeit vor Übergang der Wasserstraßen auf das Reich ihre Ursache auch namentlich darin hatten, daß für den Anschluß Leipzigs an eine schiffbare Wasserstraße, sei es nun an die Saale oder sei es unmittelbar an die Elbe, das Zusammenwirken von zwei Ländern, von Sachsen und Preußen, erforderlich war. Trotz dieser Schwierigkeiten haben aber die Handelskammer Leipzig und der Rat der Stadt Leipzig, unterstützt von der Sächsischen Regierung, allezeit an dem Kanalgedanken festgehalten, und ihnen ist es zu danken, wenn Leipzig jetzt endlich doch noch seinen Wasserstraßenanschluß erhalten soll.

Auf die Leipziger Kanalgeschichte im einzelnen und auf die verschiedenen Kanalprojekte, von denen neben dem Projekt des Elster-Saale-Kanals nur die wichtigsten, nämlich das Projekt Leipzig-Wallwitzhafen, das Projekt Leipzig-Aken, der Plan eines Kanals von Leipzig nach Torgau und das Projekt einer Wasserverbindung von Leipzig nach Riesa genannt seien, soll hier nicht näher eingegangen werden. Hervorgehoben werden muß jedoch, daß das Projekt des Elster-Saale-Kanals, das auf die Pläne Dr. Karl Heines zurückgeht und das sich gegenüber den anderen Leipziger Kanalprojekten siegreich behauptet hat, erst dadurch von seiner mehr oder weniger lokalen Bedeutung losgelöst worden ist, daß es während des Krieges, als der Gedanke der Vollendung des Mittellandkanals von Hannover nach Magdeburg in den Vordergrund trat, mit dem Mittellandkanal in Zusammenhang gebracht worden ist. Der Elster-Saale-Kanal wurde als ein Teil der Südlinie des Mittellandkanals angesehen und Leipzig hat jahrelang zusammen mit Braunschweig, Anhalt und dem südlichen Teil der Provinz Sachsen sich mit allen Kräften für die Südlinie des Mittellandkanals eingesetzt.