

herigen Umfange fortzuführen und im übrigen den Mittellandkanal nach dem Abkommen vom 16. November 1920 baldigst zu vollenden, soweit die Finanzlage des Reiches dazu die Möglichkeit bietet.

Seit jener Zeit haben dann in den vergangenen Jahren dauernd Verhandlungen zwischen dem Reich und den beteiligten Ländern, sowie den Interessenten stattgefunden, um das Mittellandkanalprojekt einschließlich der Saalekanalisierung, Elster-Saale-Kanal und Stichkanal Staßfurt-Leopoldshall, die ja durch die getroffenen Vereinbarungen zu einem großen mitteldeutschen Kanalprojekt zusammengeschweißt worden sind, zur Durchführung zu bringen. Hierbei drohte aber immer und immer wieder die Gefahr, daß der sogenannte Südflügel des Mittellandkanals von dem Mittellandkanalprojekt abgetrennt werden sollte, und es bedurfte der größten Anstrengungen, um zu erreichen, daß die Vereinbarungen vom 16. November 1920 bzw. 28. März 1921 aufrechterhalten blieben.

Anfang 1925 wurde vom Reichsverkehrsministerium ein ausführlicher Finanzierungsplan für die Vollendung des Mittellandkanals aufgestellt und auch hierbei wieder zeigte sich die Benachteiligung des Südflügels. Während nämlich nach diesem Finanzierungsplan mit dem Bau der Strecke Peine-Magdeburg sofort begonnen werden sollte, sollten die Bauarbeiten am Südflügel erst nach Fertigstellung des Hauptkanals in Angriff genommen werden. Da Sachsen und Anhalt sich mit Entschiedenheit gegen diese Benachteiligung des Südflügels wehrten, weil sie mit Recht darin einen Verstoß gegen die Vereinbarung vom 16. November 1920 erblickten, führte auch dieser Finanzierungsplan zu keiner Einigung. Eine Einigung kam erst zustande, als sich die Reichsregierung im Sommer 1926 dazu entschloß, groß-