

weisen, daß es sich tatsächlich um ein Wirtschaftsgebiet von allergrößter Bedeutung handelt.

Wenn auch dieses Gebiet und namentlich Leipzig selbst in erster Linie ein Verbrauchszentrum darstellt, das am Empfang von Gütern auf der Wasserstraße interessiert ist, so wird doch auch der Versand von Gütern eine erhebliche Rolle spielen, insbesondere wenn man Leipzig und sein westsächsisches und ostthüringisches Hinterland wieder in Zusammenhang bringt mit dem Wirtschaftsgebiet von Halle und Merseburg.

III.

Der Beweis für die Notwendigkeit und Bauwürdigkeit des Elster-Saale-Kanals, gleichzeitig aber auch für die große Bedeutung, die der Elster-Saale-Kanal für das gesamte Mittellandkanalunternehmen hat, kann aber noch viel deutlicher durch eine Betrachtung des auf dem Elster-Saale-Kanal zu erwartenden Güterverkehrs und der sich für die Wirtschaft ergebenden Frachtkostenersparnis erbracht werden.

Welche Gütermengen sind auf dem Elster-Saale-Kanal zu erwarten?

Nach dem Ergebnis der wirtschaftlichen Untersuchungen des Leipziger Kanalbauamtes, die auf Grund eingehender Frachtkostenvergleiche bei Beförderung einer großen Anzahl von Gütern auf der Eisenbahn und auf der Wasserstraße angestellt worden sind, hat sich unter Zugrundelegung der Zahlen von 1912 eine Gütermenge von 1,6 Millionen Tonnen ergeben. Von dieser Gütermenge entfällt etwa die Hälfte auf Leipzig selbst, die andere Hälfte auf das Kanalhinterland, das nach den Ermittlungen des Leipziger Kanalbauamtes, wie bereits erwähnt, Westsachsen und Ostthüringen umfaßt. Auf den Versand entfallen dabei 300 000 t, auf den Empfang 1,3 Mill. t.