

Eigene Berechnungen, die ich im Jahre 1918 im Auftrage der Handelskammer Leipzig auf Grund einer anderen Berechnungsmethode angestellt habe, haben für 1912 1,5 Mill. t für den Elster-Saale-Kanal ergeben. Diese Berechnungen haben also ungefähr zu demselben Ergebnis geführt wie die Berechnungen des Kanalbauamtes.

Für die Nachkriegszeit und insbesondere für die Gegenwart liegen neue Berechnungen nicht vor. Um festzustellen, mit welcher Verkehrsmenge unter den heutigen Verhältnissen für den Elster-Saale-Kanal zu rechnen sein wird, habe ich folgende Erwägungen und Berechnungen vorgenommen:

Der gesamte deutsche Eisenbahngüterverkehr betrug nach der deutschen Eisenbahn-Güterstatistik vom Jahre 1913, dem letzten Vorkriegsjahre, 501 Mill. t. Will man einen Vergleich mit der Jetztzeit anstellen, so muß zunächst ein einheitlicher Nenner für das Reichsgebiet geschaffen werden, d. h. die gesamte Eisenbahngütermenge für 1913 muß auf das verkleinerte Reichsgebiet reduziert werden. Es ergeben sich sodann für 1913 im deutschen Eisenbahngüterverkehr 445 Mill. t. Dieser Summe stehen im Jahre 1927 467 Mill. t gegenüber, so daß die Steigerung des Eisenbahngüterverkehrs im Jahre 1927 gegenüber 1913 nur 5 Proz. beträgt. Mit diesen Zahlen ist jedoch für den Südflügel und für den Elster-Saale-Kanal nichts anzufangen, weil, wie sogleich nachgewiesen werden soll, diese Durchschnittszahl von 5 Proz. Steigerung des gesamten deutschen Eisenbahngüterverkehrs im mitteldeutschen Wirtschaftsgebiet bei weitem übertroffen wird.

Der Verkehr der deutschen Binnenwasserstraßen, der im Jahre 1913 97 Mill. t und im Jahre 1927 111,8 Mill. t betrug, hat eine Steigerung von etwa 15 Proz. erfahren, so daß wohl ohne weiteres angenommen werden kann, daß auch der Elster-Saale-Kanal an dieser 15 Prozent.