

daß der Gesamtverkehr des Südflügels heute mit mindestens 4,8 Mill. t angenommen werden kann.

Die weitere Frage ist nun, ob auch heute noch bei Beförderung von Gütern auf dem Elster-Saale-Kanal eine Frachtkostenersparnis gegenüber der Eisenbahnfracht erzielt werden kann; denn nur, wenn eine solche Frachtkostenersparnis zu erwarten ist, werden natürlich die Gütermengen auf die Wasserstraße übergehen. Es kann nicht meine Aufgabe sein, auf den Kampf zwischen Reichsbahn und Wasserstraßen näher einzugehen. Ich erwähnte aber bereits, daß der Anteil der deutschen Binnenschiffahrt am Gesamtgüterverkehr konstant geblieben ist, und ich möchte besonders darauf hinweisen, daß die durchschnittlichen und normalen Selbstkosten der Eisenbahn 3,9 Pfg. pro t/km betragen, während sie sich bei der Binnenschiffahrt auf 1,05 Pfg. pro t/km stellen. Schon allein daraus ergibt sich, daß auch heute noch ein Frachtvorteil bei der Binnenschiffahrt gegeben sein muß.

Das Leipziger Kanalbauamt hat seinerzeit eine Transportkostenersparnis nach Fertigstellung des Elster-Saale-Kanals von 7,9 Mill. Mark errechnet und es hat die Frage, ob die berechnete Ersparnis den Aufwand an Geldmitteln für Bau, Unterhaltung und Betrieb des Kanals gerechtfertigt erscheinen läßt, bejaht. Einige Frachtenvergleiche der Eisenbahn- und der Wasserstraßenfracht zwischen Hamburg und Leipzig aus der Jetztzeit mögen den Beweis erbringen, daß die Benutzung des Kanals auch heute noch für die Wirtschaft von großem Vorteil ist.

Kolonialwaren, die nach Klasse A tarifieren, kosten bei Zugrundelegung von 10 t für 100 kg von Hamburg nach Leipzig eine Eisenbahnfracht von RM. 4,35. Bei der Versendung von 15 t ermäßigt sich die Fracht auf RM. 4.06 für 100 kg. Unter Anwendung des K-Tarifcs, bei dem gewisse Mindestmengen befördert werden müssen, beträgt