

Forderungen zumal bei der jetzigen Finanzlage der beteiligten Staaten nicht zu hoch spannen. Haben wir erst endlich einmal das erste Schiff in unserem Hafen, dann geht auch die Weiterentwicklung und der Weiterausbau der Wasserstrassen Leipzigs viel leichter von statten.

Eine Entscheidung in der Canalfrage war nach den letzten Landtagsverhandlungen deshalb bisher nicht möglich, weil die beiden Staatsregierungen von Sachsen und Preussen über die zu wählende Linie in eingehende Untersuchungen eingetreten waren, die erst in der letzten Zeit abgeschlossen worden sind. Der Erfolg dieser Untersuchungen und Verhandlungen ist in dem nachstehenden Schreiben des Königl. Sächsischen Finanzministeriums ausgedrückt, welches unter dem 26. Juli 1893 dem Rath der Stadt Leipzig, der Handelskammer zu Leipzig und dem Elster-Saale-Canal-Verein übermittelt worden ist. Das Schreiben lautet:

Königlich Sächsisches
Finanzministerium.

No. $\frac{365}{406}$ Wasserb.-Reg.

Die Königlich Sächsische Regierung ist, wie dem Elster-Saale-Canal-Verein (bez. dem Rath der Stadt Leipzig bez. der Handelskammer p. p.) eröffnet wird, mit der Königlich Preussischen Regierung ins Vernehmen getreten, um über die Stellung, welche die letztere bezüglich der verschiedenen Leipziger Canalprojecte einnehme, sowie darüber unterrichtet zu werden, ob und inwieweit eine materielle Unterstützung eines oder des anderen Projectes erwartet werden dürfte.

Nach der hierauf erfolgten Aeusserung der Königlich Preussischen Regierung hat diese die in Frage gebrachten Canalprojecte (Leipzig-Creypau, Leipzig-Wallwitzhafen, Leipzig-Aken, Leipzig-Torgau) einer eingehenden Prüfung unterzogen, nach den Ergebnissen derselben aber die Ausführung eines Canals von Leipzig nach Wallwitzhafen oder eines solchen nach Torgau als den Interessen