

können nur die Frachtsätze benutzt werden, die sich jetzt zwischen Hamburg und Halle und anderen Saaleplätzen ergeben haben.

Im Ganzen ist der häufige Zustand in Halle der starker Nachfrage nach leerem Kahnraum, sodass selbst Elbschiffe leer die Saale bis Halle durchfahren, um dort Güter aufzunehmen. Gerade dieses Vorhandensein an Rückfracht auf der Saale ist ein sehr wesentlicher Vorzug dieses Wasserweges, der auch die Schifffahrt nach Leipzig nur günstig beeinflussen wird. Die Befürchtung, dass Leipzig Hinterland von Halle werden würde, ist eine vollkommen müßige, weil der Frachtsatz Leipzig-Halle zu Wasser viel billiger bleiben wird als der Eisenbahnsatz auf der gleichen Strecke. Halle wird Leipzig ebensowenig seinen Verkehr entziehen oder ungünstig beeinflussen wie das Riesa Dresden gegenüber, Mainz Frankfurt gegenüber thun und zahlreiche andere Beispiele bestätigen.

Die Frachtsätze nach Halle sind sogar von Hamburg aus öfters billiger gewesen, als die von Hamburg nach Wallwitzhafen. Eine Concurrenz der Elbe-Strecke nebst der Eisenbahnverbindung Wallwitzhafen oder Aken—Halle gegenüber der directen Wasserverbindung Hamburg—Halle ist nach den vorliegenden Zahlen vollkommen ausgeschlossen. Nur in einzelnen Fällen ist, durch Schleusensperren, Winterzeiten oder den Wunsch auf raschen Empfang der Waaren veranlasst, eine Benutzung des Eisenbahnwegs erfolgt.

Ueber alle diese Verhältnisse enthält der schon erwähnte Bericht des Herrn Handelskammersekretair DR. WERMERT im Aprilheft 1893 der Mittheilungen des Centralvereins für Hebung der deutschen Fluss- und Canalschifffahrt viel Wissenswerthes. Diese Berichte geben für uns die vollkommene Sicherheit, dass die Eröffnung des Schifffahrtswegs für die Güter des Fernverkehrs eine sehr bedeutende Verbilligung herbeiführen wird, wie die Güter des Nahverkehrs hauptsächlich die Lebensverhältnisse in unserer Stadt in vortheilhaftester Weise beeinflussen werden.

