

Die Hafenanlagen.



Soll der Canal seine grossen volkswirtschaftlichen Aufgaben voll erfüllen, so ist das Hauptaugenmerk auf die Wahl der richtigen Lage und die sachgemässe Einrichtung der Ladeplätze und der Häfen zu richten. Es kommt einmal darauf an, dass die Transporte mittels Landfuhrwerk, um an Umladespesen zu sparen, ganz vermieden oder sonst wenigstens möglichst verkürzt werden. Weiter ist es erforderlich, dass die Vorrichtungen zum Ent- und Beladen ganz auf der Höhe der Zeit stehen, um allen zwecklosen Aufenthalt der Schiffe zu vermeiden und damit ein besseres Verhältniss herzustellen als das jetzt in Deutschland bestehende, dass die Schiffe 75 % der Zeit in den Häfen und Warteplätzen, und nur 25 % auf der Fahrt sich befinden. *)

Endlich ist eine mässig hoch über dem Wasserspiegel gelegene ausgedehnte Arealfläche zur Anlage erwünscht, die sich in bequemer Weise mit einer ausreichenden Eisenbahnanlage versehen lässt, ohne dass dabei gute Ladeplätze für den Verkehr zwischen Schiff und Landfuhrwerk vernachlässigt werden.

Auf der freien Strecke des Canals werden mit Rücksicht auf das gewählte reichliche Querprofil eigentliche Häfen zu entbehren sein, vielmehr Halteplätze mit guten Abfahrstrassen wenigstens für die erste Zeit ausreichen.

Nur am Ende des Canals, unmittelbar vor der Einmündung in die Saale bei Creypau ist, geschützt durch die früher erwähnte Hochfluthschleuse, ein grösseres Hafenbecken in Aussicht genommen, das sich über die Areale zwischen der Saale und der Creypau-Dürrenberger Landstrasse erstreckt.

*) Diese Zahlen, die sehr wesentlich gegen die grossen Schiffe sprechen, zeigen das Verhältniss von 1890.