

Gesuche gegeben haben, nicht allenthalben ausreicht. Mir scheint, daß hauptsächlich zwei Gesichtspunkte hervorzuheben sind, die in der Begründung der Petition nicht ausreichende Betonung gefunden haben. Es sind dieselben, die, soviel ich weiß, auch in der Eingabe der Handelskammer an die Ständeversammlung erwähnt worden sind, wiewohl sie in dem mündlichen Vortrage, den der geehrte Herr Referent uns im Eingange zu ersetzen die Güte gehabt hat, soweit ich mich erinnere, nicht erwähnt worden sind.

Meine Meinung ist die, daß das Gesuch, einen Elster-Saalecanal auf Staatskosten zu bauen, nur in einer ganz bestimmten Ausdehnung und andererseits auch mit einer bestimmten Beschränkung als gerechtfertigt anerkannt werden kann; dann aber eine volle Empfehlung verdienen mag. Ich sage: in einer bestimmten Ausdehnung, und meine so, daß ein Canal, für den man also Staatsbau beansprucht, unbedingt so geführt werden muß, daß er allgemeinen Interessen dient, und die Beschränkung verstehe ich so, daß es sich bei der Führung eines Canals von Leipzig aus, mag er nun eine Richtung nehmen, welche er will, nicht allein um die Thätigkeit unserer Staatsregierung handelt, sondern dabei die Mithilfe anderer Staatsregierungen unentbehrlich ist, und insofern man sich die Beschränkung gefallen lassen muß, die in der Mitwirkung Fremder liegt, über die wir zu verfügen nicht in der Lage sind.

Wie ziemlich allgemein bekannt und auch in der Petition richtig ausgeführt worden ist, besteht der Wunsch, daß die Stadt Leipzig durch eine Wasserstraße mit der Elbe und von da mit der Nordsee verbunden werden möchte und daß ihr dadurch die Vortheile der billigsten Güterbewegung, wie sie allein nur der Wasserweg bieten kann, zugeführt werden möchten, in der That schon seit etwa zwei Jahrzehnten und es ist in verschiedener Weise versucht worden, diesen Wunsch der Verwirklichung entgegenzuführen.

Es bestehen oder bestanden in der Hauptsache drei Projecte: das eine, welches der natürlichsten Lage der Dinge folgen will oder wollte, von der Nordseite Leipzigs aus eine Verbindung direct nach der Elbe zu führen unter Berührung der Städte Delitzsch, Bitterfeld, Dessau mit der Einmündung bei Wallwitzhafen in die Elbe; zwei andere sehen davon ab, eine directe Verbindung nach der Elbe zu suchen und meinen, daß der Zweck sich besser und einfacher, jedenfalls kürzer erreichen ließe, wenn man zunächst einen Canal nur von Leipzig aus, resp. von der Elster bei Leipzig aus nach der Saale bante und die weitere Verbindung dergestalt suchte, daß durch die Saale — vorausgesetzt, daß sie in der That

vollständig schiffbar würde — die Verbindung nach der Elbe beschafft würde. Von diesen zwei zuletzt genannten Projecten sollte das eine unterhalb Leipzigs von der Elster in der Nähe der Dörfer Gohlis und Möckern ausgehen und in der Nähe von Halle, oberhalb Halle in der Saale enden; das andere ist das von den Petenten befürwortete Project, wonach von der Elster oberhalb Leipzigs und zwar in der Gegend von Plagwitz ein Canal geführt werden sollte in die Saale mit der Einmündung etwas oberhalb Merseburgs.

Nun hat sich seit der Zeit, daß diese Projecte entstanden und allmählig weiter gefördert wurden, die Gesamtlage des Handels und der Industrie in Leipzig und um Leipzig — ich meine damit die örtliche Lage — so wesentlich geändert, daß man heute an die Ausführung des einen oder andern Projectes meiner Meinung nach gar nicht denken kann, ohne auf diese veränderte Sachlage entschieden Rücksicht zu nehmen. Westlich von der Stadt ist, wie bekannt, in Plagwitz-Lindenau ein Industriepark von hervorragender Bedeutung entstanden, hervorragend ebenso durch die Mannigfaltigkeit der Industriezweige, die da vertreten sind, als durch die Anzahl und den Umfang der einzelnen Industrieanlagen. Der Güterverkehr und der Güteraustausch hat in Plagwitz-Lindenau bereits eine sehr hohe Ziffer erreicht, die Entwicklung ist stetig fortschreitend, sie ist neuerdings gefördert durch die Uebernahme der sogenannten Dr. Heineichen Geleisanlagen in die Staatshand und wird nächstens weiter gefördert werden durch den Ausbau der Verbindungsbahn von Plagwitz nach dem bayerischen Bahnhofe. Ueberhaupt liegen die Verhältnisse dort unstreitig so günstig, daß eine Weiterentwicklung in ausgedehntestem Maße voranzusehen ist. Aber andererseits haben sich auch auf der Nord- und Ostseite von Leipzig und in den zunächst an Leipzig gelegenen Ortschaften eine große Anzahl industrieller Anlagen herausgebildet und wenn diese auch in keinem einzelnen Orte für sich genommen einen so großen Umfang und so große Bedeutung gewonnen haben, wie in Plagwitz-Lindenau, so stehen sie doch in ihrer Gesamtheit und in der Güterbewegung, die sie in ihrem Betriebe zuwege bringen, mindestens ebenbürtig mit denjenigen von Plagwitz-Lindenau. Außerdem zählen wir auch in Leipzig selbst eine große Reihe von Industrieanlagen und wir haben ja auch noch eine ganz große Anzahl ausgedehnter Handelsniederlassungen, denen die Verbilligung der Fracht durch einen Wasserweg als sehr wünschenswerth, ja wie von vielen gesagt wird, als dringend nothwendig für die Erhaltung der bisherigen Bedeutung erscheint. Dies zusammengenommen bringt mich nun zu der Anschauung, daß ein Canal,