

Dazu wurden durch die Kettenschleppschiffahrt auf der Saale zu Berg befördert: im Jahre 1891 2024 Frachtschiffe mit zusammen 116 228 t Ladung, im Jahre 1890 1971 Frachtschiffe mit 110 599 t Ladung. In Summa sind demnach durch die Calber Schleuse im Jahre 1891 befördert worden 4 179 830 D.-Ztr. Güter auf 4590 Schiffen. In den Jahren 1887 bis 1891 hat sich die Einzelschiffahrt vermehrt um 41,9 pCt. die Kettenschleppschiffahrt um 46,3 pCt.

Die Gimritzer Schleuse hat im Jahre 1891 einen Verkehr aufzuweisen gehabt von 801 230 D.-Ztr., die Hallesche Schleuse dagegen 419 660 D.-Ztr., zusammen demnach 1 260 890 D.-Ztr. Diese Zahlen sind thatsächlich viel zu niedrig gegriffen, sodass eine Abrundung auf 1 500 000 D.-Ztr. durchaus noch nicht das Richtige treffen wird. Da der Güterverkehr des Bahnhofes Halle a. S. in Empfang und Versand 8 965 340 D.-Ztr. im Jahre 1890/91 betragen hat, so dürfte der Wasserverkehr annäherungsweise während genannter Zeitperiode 18 bis 20 pCt. dieser Menge betragen haben, immerhin für den Bahnhof Halle a. S. eine nicht zu unterschätzende Entlastung. Der Wasserverkehr würde sich unter den gegenwärtigen Verhältnissen schon viel lebhafter entwickeln, wenn in Halle a. S. ein den modernen Verkehrsverhältnissen entsprechender Hafen mit den nothwendigen Speicheranlagen und eine Bahnverbindung zwischen Hafen und Bahnhof vorhanden wäre. Das Fehlen dieser Verbindung und der genannten Anlagen hat Halle a. S. schon aufs Schwerste geschädigt, indem sich ein grosser Theil des in Halle a. S. bewirkten Umschlages nach Wallwitzhafen und Aken gezogen hat und für Halle a. S. zum Theil unwiderbringlich verloren ist. Dass aber ein Umschlag sogar noch aus Königlich sächsischem Gebiete über Halle a. S. möglich ist, beweist die Handelskammer zu Leipzig in ihrer Schrift: „Zur Leipziger Kanalfrage“, woselbst sie anführt, dass sogar die Zuckerfabrik Markranstädt trotz der mangelhaften Verkehrsverbindungen zwischen Bahnhof und Saale in Halle noch einen Theil ihres Zuckers, der zur Ausfuhr gelangt, über Halle a. S. auf dem Wasserwege verfrachtet.

Nehmen wir an das Gebiet, für welches die Saale und Unstrut sowie der Elster-Saale-Kanal in Betracht kommt, betrage 20 000 qkm mit rund 3 Millionen Bewohnern. Für diese sind die genannten Wasserstrassen insofern von Bedeutung, als sich ein Theil des Güterverkehrs auf dem Wasserwege abwickeln kann, oder doch durch diesen erleichtert wird. Wenn