

lands handelt, die nur 163 km auseinanderliegen, nicht anders als rückständig bezeichnet werden.

Über auch die Strecke Leipzig—Berlin läßt sehr vieles zu wünschen übrig. Zwar sind hier 9 direkte Schnellzugsverbindungen vorhanden; davon verdienen aber nur vier, nämlich ab Leipzig 8⁵¹, 12²⁰, 6²², 9⁰⁰ die Bezeichnung als wirkliche Schnellzüge; denn der Schnellzug ab Leipzig 4¹⁹ liegt so früh, daß er wohl nur ungern lediglich zur Verbindung mit Berlin benutzt werden dürfte, und die übrigen, nämlich ab Leipzig 6³⁵, 2²⁸, 5²¹, 7²⁷, verkehren von Leipzig aus als Personenzüge und erhalten erst in Bitterfeld Anschluß an die von Halle nach Berlin fahrenden Schnellzüge. Es geht hieraus deutlich hervor, daß Leipzig nur als Nebenstation der preussischen Eisenbahnverwaltung behandelt wird, obgleich dies weder im Interesse Leipzigs noch Berlins liegt.

Ferner ist die Strecke Berlin—Leipzig auch bezüglich der Fahrtdauer sehr unangemessen behandelt. Während die über Halle fahrenden Schnellzüge zur Zurücklegung der 161,7 km langen Strecke Berlin—Halle mit ganz wenigen Ausnahmen 2 Stunden brauchen, beträgt für Schnellzüge zwischen Leipzig und Berlin die Fahrtdauer 2½ bis über 3 Stunden, obgleich die Strecke nur 1,3 km mehr, nämlich 163 km beträgt. Also auch hier eine ganz auffällige Hintanzugung der Strecke Berlin—Leipzig.

Recht deutlich wird aber die Vernachlässigung der Strecke Berlin—Leipzig, wenn man sich gegenüber den Verbindungen Leipzigs mit Berlin diejenigen von Halle vergegenwärtigt. Es verkehren von Berlin nach Halle nicht weniger als 15 Schnellzüge, während umgekehrt von Halle nach Berlin 14 Schnellzüge verkehren. Diesen 29 Schnellzügen auf der Strecke Berlin—Halle und zurück stehen nur 13 Schnellzüge auf der Strecke Berlin—Leipzig gegenüber, von denen wiederum vier von Leipzig nach Berlin, wie oben dargelegt, nur teilweise Schnellzüge sind.

Wenn man auch die Fülle von Schnellzügen, die Halle nach und von Berlin berühren, damit rechtfertigen wird, daß Halle der Zusammenfluß mehrerer nach Mitteldeutschland und Süddeutschland führenden Linien von Berlin aus ist, so ist dem entgegenzuhalten, daß auch Leipzig einmal als Durchgangsstation nach Süden, sodann als Übergangspunkt nach dem industriereichsten und mit Berlin in lebhafter Geschäftsverbindung stehenden Teile Sachsens in Betracht kommt. Aber auch abgesehen hiervon müßte man erwarten können, daß eine Stadt von der Verkehrsbedeutung Leipzigs mit einem Gesamtgüterverkehr von 4284540 t und einem Personenverkehr von 4972498 Personen, wovon etwa die Hälfte auf preussische Bahnen entfällt, eine bessere Verbindung mit der verhältnismäßig nahegelegenen Reichshauptstadt erhält, als dies gegenwärtig und besonders im Hinblick auf die Häufung von Schnellzügen auf benachbarten Linien der Fall ist.

Was den Personenverkehr Leipzigs mit Berlin anlangt, so wird er durch die Zahl der am Berliner Bahnhof gelösten Fahrkarten charakterisiert, die 252526 im Jahre 1904 betrug, wobei allerdings zu berücksichtigen ist, daß eine große Zahl von Fahrkarten in der Richtung nach Berlin schon am Bayerischen Bahnhof und auch am Magdeburger Bahnhof gelöst wird.

Wir erachten hiernach im Interesse der gedeihlichen Entwicklung des Verkehrs zwischen beiden Städten folgendes als notwendig:

1. daß weitere direkte Schnellzüge zwischen Berlin und Leipzig eingerichtet werden, wobei besonders die großen Verkehrslücken in der Verbindung Berlin—Leipzig zwischen 8²⁸ vormittags bis 3⁵⁵ nachmittags und zwischen 5⁰⁰ nachmittags bis 10³⁵ abends ins Auge zu fassen wären,
2. daß eine Verbesserung der bestehenden Schnellzugverbindungen eintritt, und
3. die Fahrtdauer der zwischen Berlin und Leipzig verkehrenden Schnellzüge entsprechend der Fahrgeschwindigkeit der zwischen Berlin und Halle verkehrenden Züge herabgemindert wird.

Wenn vielleicht gegenwärtig, besonders im Hinblick auf den Stand der Leipziger Bahnhofsbauten, die Erfüllung aller bestehenden Wünsche nicht bewilligt werden kann, so möchten wir doch bitten, diese für eine zukünftige Gestaltung des Fahrplans im Auge zu behalten, zunächst aber jedenfalls in Beachtung der Wünsche zu 1 und 2 folgende Schnellzugverbindungen einzurichten:

1. zwei neue Schnellzüge Leipzig—Berlin:
 - a) etwa 7³⁰ ab Leipzig/10⁰⁰ an Berlin,
 - b) gegen 3⁰⁰ nachmittags ab Leipzig/5³⁰ an Berlin;

2. zwei neue Schnellzüge Berlin—Leipzig:
 - a) etwa 12³⁰ ab Berlin/3⁰⁰ an Leipzig,
 - b) 7³⁰ ab Berlin/10⁰⁰ an Leipzig.

Versteigerung von Handzeichnungen und Aquarellen.
— Aus der Versteigerung von Handzeichnungen und Aquarellen alter und neuerer Meister, die am 22. November d. J. und den folgenden Tagen bei den königlichen Hofkunsthändlern Umsler & Ruthardt in Berlin stattgefunden hat (Katalog LXXV), sind wir in der Lage folgende bemerkenswerte Preise anzugeben.
Red.

Rat.-Nr.	№	Rat.-Nr.	№
7 Gerhard van Batten	125	354 Johann Heinrich Ramberg	51
15 François Voucher	120	358 do.	155
18 Pieter Brueghel (Höllensbrueghel)	100	361 do.	54
22 Antonio Canale (Canaletto)	540	363 do.	58
23 do.	75	371 do.	50
35 Livius Cruyl.	70	374 do.	310
36 do.	67	375 do.	165
38 Nicolaus Manuel Deutsch	430	384 u 386 do.	60
49 Französische Meister (XVII. Jahrhundert)	105	390 do.	50
56 Jan van Goyen	53	403 Christian Bernhard Rode	105
58 do.	110	406 do.	64
59 do.	145	415 Johann Heinrich Schmidt	54
60 do.	120	438 Adrian Zingg	53
68 Cornelius Janssens	105	457 Carl Blechen	95
82 Mailändischer Meister (XV. Jahrhundert)	780	543 Bonaventura Genelli	210
96 Niederländischer Meister (XVI. Jahrhundert)	210	570 Eduard Hildebrandt	66
97 François Nobleffe	75	572 do.	90
104 Antoine Pesne	63	575 do.	60
117 Raffaello Santi	255	588 Hofemann	87
118 Rembrandt van Rijn und Schule	85	589 do.	105
118a do. (Studienblatt)	105	618 Ludwig Knaus	115
121 do.	250	625 Franz Krüger	60
124 Guido Reni	62	681 Friedrich Preller d. Ä.	155
143 Johann Heinrich Roos	54	697 Adriaan Ludw. Richter	260
174 Martin Schongauer	160	698 do.	600
189 David Teniers d. J.	50	704 Karl Rottmann	85
197 Pietro Vanucci il Perugino	210	706 do.	65
216 Philips Bouwerman	57	713 Scheuren	51
219 Taddeo Zuccaro	50	720 Eduard Schleich d. Ä.	51
268 Daniel Chodowiecki	82	721 do.	65
269 do.	61	724 Julius Schnorr v. Carolsfeld	105
280 do.	56	725 do.	75
300 Ernst Fries	54	726 do.	85
328 Joseph Anton Koch	105	757 Gottfried Mind	135
332 Johann Michael Mettenleiter	66	758 do.	105
		759 do.	83
		760 do.	115
		761 do.	115
		765 Moriz von Schwind	140
		768 do.	50
		773 do.	92

Vom Reichsgericht. (Nachdruck verboten.) — Der Handel mit Goethe-Autographen, den der Antiquar Wolfgang Bach in Weimar getrieben hat, beschäftigte am 3. d. M. das Reichsgericht. Vom Landgericht Weimar ist Bach am 4. Oktober d. J. wegen gewerbsmäßiger Fehleri zu zwei Jahren Zuchthaus verurteilt worden, auf welche Strafe sechs Monate der seit Anfang Dezember v. J. über den Angeklagten verhängten Untersuchungshaft angerechnet wurden. Es erregte seinerzeit Aufsehen, daß von Bach zahlreiche Goethe-Handschriften an Münchener, Wiesbadener, Leipziger und Frankfurter Antiquare verkauft wurden. Ermittelt wurde, daß unter den 67 Goethe-Handschriften, die Bach verkauft hatte, sich 65 befanden, die aus den im Kultusministerium aufbewahrten Akten (diese werden in Weimar erst nach 100 Jahren vernichtet) entwendet waren. Das Gericht hat festgestellt, daß diese Schriftstücke von dem Ministerial-Assistenten Karl Speiser gestohlen und an Bach verkauft worden sind. Bach selbst bestreitet allerdings, von Speiser etwas gekauft zu haben, und behauptet, er habe die fraglichen Handschriften von dem im August v. J. gestorbenen großherzoglichen Küchenmeister König erworben, der bei dem verstorbenen Großherzog ein sehr angesehenes