Der Kaiser als Förderer des Sports.

Berlin. (Priv.-Tel.) Der Kaiser hat für das deutsch-akademische Olympia, das aus Anlaß des Jubiläums der Universität vom 31. Juli bis 8. August in Breslau stattfindet, einen Beitrag bis zur Höhe von 3000 Mark überweisen lassen. Außerdem hat er für den Sieger im turnerischen Sechskampf und Fünfkampf und den sportlichen Dreikampf, für den Meister des Herren-Einzelspiels beim Tennis-Turnier, für den Sieger im Brustschwimmen und für die siegende Mannschaft im Hochschulvierer Siegerkränze gestiftet.

27. Deutscher Landwirtschaftlicher Genossenschaftstag.

Hannover. Der 27. Deutsche Landwirtschaftliche Genossenschaftstag nahm heute mit Versammlungen der Verbandsrevisoren, der Molkereiinstruktoren, der Beamtenwohlfahrtskasse und der Versicherungskasse seinen Anfang. Der Genossenschaftstag, an dessen Spitze Generalanwalt Haas-Darmstadt steht, der langjährige Präsident der Zweiten Hessischen Kammer, beschäftigt sich auch auf seiner diesjährigen Tagung neben den regelmäßig wiederkehrenden organisatorischen und geschäftlichen Angelegenheiten mit einer Reihe von Fragen, die für die weitere Entwicklung des ländlichen Genossenschaftswesens und damit des Genossenschaftswesens überhaupt von weittragender Bedeutung sind. An erster Stelle stehen diesmal die Differenzen zwischen der Preußischen Zentralgenossenschaftskasse und den dem Reichsverbande der Deutschen Landwirtschaftlichen Genossenschaften angeschlossenen Raiffeisenverbänden. Von größter Wichtigkeit ist die Erörterung der Frage, ob die Entwicklung des Molkereigenossenschaftswesens einen nachteiligen Einfluß auf die Ernährungsverhältnisse der Landbevölkerung ausgeübt hat. Man hat nämlich in letzter Zeit mehrfach auf ärztlicher Seite hingewiesen auf eine bedenkliche Folgeerscheinung des wirtschaftlich außerordentlich blühenden Molkereigenossenschaftswesens. Infolge des Bestrebens der Molkereibesitzer, möglichst viel Milch an die Verkaufsstellen abzuführen, hat sich nach Ansicht weiter Kreise ein Rückgang des Milchkonsums in der ländlichen Bevölkerung und damit eine Unterernährung gezeigt. Der Generalsekretär des Königl. Preuß. Landesökonomiekollegiums Dr. v. Altrock-Berlin hat sich bemüht, die einschlägigen Verhältnisse eingehend zu untersuchen und wird seine Ergebnisse dem Genossenschaftstag mitteilen. Er hat dem Kongreß einen entsprechenden Antrag unterbreitet. Weiter beschäftigt sich der Genossenschaftstag mit der Frage der Beteiligung der Kreditgenossenschaften an Produktiv- und ähnlichen Genossenschaften oder Gesellschaften. Die Beteiligung an Produktiv- und ähnlichen Genossenschaften und Gesellschaften hat nämlich den Kreditgenossenschaften schon wiederholt empfindliche Verluste gebracht, deren Deckung aus dem eigenen Vermögen nicht möglich war. Die Fortschritte der genossenschaftlichen Viehverwertung in der Provinz Hannover wird der Wanderlehrer Ocker-Hannover schildern. Der Genossenschaftstag hat auch die Stellungnahme zu dem Entwurf eines Versicherungsgesetzes für Privatangestellte auf die Tagesordnung gesetzt, der seinen Anforderungen durchaus nicht entspricht. Professor Sohnren-Berlin, der bekannte Förderer der ländlichen Wohlfahrtspflege, hat sich für den diesmaligen Genossenschaftstag das Thema gestellt, wie die Wohlfahrtspflege auf dem Lande durch die Mitwirkung der landwirtschaftlichen Genossenschaften gefördert werden kann. Mit den genossenschaftlichen Kornhäusern, sowie den Aufgaben der ländlichen Zentral-Ein- und Verkaufsgenossenschaften beschäftigt sich Zentralgenossenschaftsdirektor Major a. D. Endell-Posen. Zur gesetzlichen Regelung des Postscheckverkehrs, der bei den ländlichen Genossenschaften sich sehr schnell eingebürgert hat, hat Kommerzienrat Löweneck-München eine längere Wunschliste aufgestellt. Schließlich wird Geschäftsführer Dr. Behrend-Berlin die Frage behandeln, unter welchen Voraussetzungen sich die Errichtung von Kartoffeltrocknungs-Genossenschaften empfiehlt.

Verbreiterung des Kaiser-Wilhelm-Kanals.

Kiel. (Priv.-Tel.) Das Reichsamt des Innern hat die Stadt Kiel, der es vor Jahren den Bau eines Tunnels für die Vollkanalisation unter der Sohle des Kaiser-Wilhelm-Kanals gestattet hatte, aufgefordert, den Tunnel so groß zu bauen, daß sich eine spätere Verbreiterung der jetzigen Kanalsohle von 44 auf 130 Meter ohne Schwierigkeiten ermöglichen läßt.

Reichs-Petroleum-Monopol.

Berlin. (Priv.-Tel.) Dem neuen Reichstag soll im nächsten Jahre vom Bundesrat der Entwurf eines Petroleum-Monopols vorgelegt werden. Eine Resolution Stresemann und Genossen hatte schon während der diesjährigen Etatberatung im Interesse der deutschen Konsumenten ein Verkaufsmonopol für Petroleum gefordert. Der Kampf zwischen dem amerikanischen und österreichischen Petroleum hat im letzten Jahre Formen angenommen, die die Reichsregierung zwingen, einzuschreiten. Die ununterbrochenen Preisunterbindungen der Rockefeller-Gruppe bringt die Gefahr mit sich, daß die österreichischen Raffineure sich ganz vom deutschen Markt zurückziehen. Wenn die Amerikaner diese letzte Konkurrenz ganz beseitigt haben, werden sie dem deutschen Konsum ungestört die Preise diktieren können. Um diesen, dem deutschen Nationalvermögen drohenden Schädigungen zu begegnen, soll ein Reichs-Petroleum-Monopol eingeführt werden.

Das Zweckverbandsgesetz für Groß-Berlin.

Berlin. (Priv.-Tel.) Für das Inkrafttreten des Zweckverbandsgesetzes für Groß-Berlin, das am 1. April nächsten Jahres erfolgt, bereitet man sich in Berlin jetzt insoweit vor, als man die Frage der Besetzung der Stelle des Verbandsdirektors erwägt. Es soll für diesen wichtigen Posten der Urheber des Zweckverbandsgesetzes Ministerialdirektor Freund aus dem Ministerium des Innern in Vorschlag gebracht werden. Der Genannte ist für den Posten besonders geeignet, weil ihm die Vorarbeiten für das Zweckverbandsgesetz Gelegenheit gegeben haben, sich über die besonderen Verhältnisse Groß-Berlins zu unterrichten.

Zum 80. Geburtstage Reinhold Begas'.

Berlin. (Priv.-Tel.) Für Professor Reinhold Begas, der am 15. Juli seinen 80. Geburtstag feiern wird, plant der preußische Staat eine besondere Auszeichnung, die nicht in der Verleihung eines Ordens besteht und über die noch Stillschweigen bewahrt werden soll. Der Gesundheitszustand des Künstlers ist nicht sonderlich gut, und es ist deshalb bei ihm angefragt worden, ob und in welcher Weise er den Empfang von Deputationen an seinem Geburtstage wünscht. Neben einer Reihe anderer Künstler-Vereinigungen wird auch die Akademie der Künste durch eine Deputation ihre Glückwünsche darbringen.

Dem Andenken Fritz Reuters.

Stavenhagen. In Gegenwart des Großherzogs und der Großherzogin, des Herzog-Regenten von Braunschweig, des Prinzen Heinrich der Niederlande, sowie zahlreicher Vertreter von Reuter-Vereinen und im Beisein vieler Tausender ist hier in des Dichters Geburtsort auf dem Marktplatze ein von Professor Wandschneider geschaffenes Denkmal Fritz Reuters feierlich enthüllt worden. Bei der Vorfeier gestern abend machte Professor Wolder-Rostock die Mitteilung, daß in Rostock eine Reuter-Professur, der die wissenschaftliche Pflege der plattdeutschen Sprache obliegen wird, und ein Reuter-Archiv gegründet werden sollen.

Typhus-Epidemien.

Schneidemühl. (Priv.-Tel.) Nach amtlicher Mitteilung sind vorgestern und gestern 4 neue Typhuserkrankungen und 2 Todesfälle vorgekommen. Die Zahl der Erkrankungen ist auf 250, die der Todesfälle auf 16 gestiegen. In der Provinzial-Irrenanstalt Konradstein bei Pr.-Stargard hat der Typhus jetzt auch auf die Direktoren- und Aerztewohnungen übergegriffen. Die Zahl der Erkrankungen ist auf 79, die der Todesfälle auf 7 gestiegen.

Explosions-Unglück.

(Vergl. Vermischtes.)

Burbach. Bei der bereits gemeldeten Explosion in Würgendorf, die heute vormittag 11 Uhr erfolgte, ist die Oelbude der Dynamitfabrik in die Luft geflogen. Acht Personen wurden getötet und zwei verletzt.

Frankfurt a. M. (Priv.-Tel.) Zu der Explosion in der Dynamitfabrik Würgendorf wird noch gemeldet: Von den zehn Todesopfern waren nachmittags 2 Uhr acht geborgen. Im nahen Walde fand man zahlreiche Teile von menschlichen Gliedmaßen, so daß man annimmt, daß die zwei noch fehlenden Leichen vollständig zerstückelt wurden. Die Explosion entstand im Maschinenraum. Die genaue Ursache ist noch nicht festgestellt. Man vermutet, daß sie in einem Fehler bei der Mischung des explosiven Stoffes zu suchen ist.

Anschläge auf Eisenbahnen in Frankreich.

Paris. (Priv.-Tel.) Auf allen Bahnstrecken dauern die Anschläge gegen die Sicherheit des Zugverkehrs unvermindert fort. Die beiden Verbrecher, die in Caen verhaftet wurden, erwiesen sich als Uebeltäter auf eigene Faust. Sie sind keine Eisenbahner und die Untersuchung konnte ihnen keinerlei Beziehungen zu solchen nachweisen. Sie führten eine Entgleisung herbei, weil ihnen das nach ihrer Aussage Kurzweil bereitete und weil sie Feinde der Gesellschaft seien.

Demission des persischen Kabinetts.

Teheran. (Priv.-Tel.) Das Kabinett hat wieder demissioniert. Der Sepehdar soll auf seinen früheren Forderungen bestehen, namentlich Vollmachten und die Unabhängigkeit der Minister vom Parlament verlangen. Dieses will morgen zu der Frage Stellung nehmen. Die Demission wurde vorläufig nicht angenommen.

Japan in Korea.

Brüssel. (Priv.-Tel.) Der Korrespondent des äußersten Ostens meldet aus Söul, Japan habe beschlossen, zwei Armeekorps nach Korea zu legen. Die beiden Korps müßten erst neu formiert werden. Das Parlament habe die erforderlichen Kosten bereits bewilligt.

Berlin. (Priv.-Tel.) Prinz Adalbert von Preußen, der zur Marineakademie kommandiert ist, wird mit Beginn der großen Herbstmanöver das Kommando auf dem zur ersten Reserve-Torpedoboot-Flottille gehörigen Torpedoboot „G. 110" übernehmen. Flottenführer ist der frühere Adjutant des Prinzen, Fregattenkapitän v. Restorff.

Berlin. (Priv.-Tel.) Der Staatssekretär des Reichskolonialamts Dr. v. Lindequist hat sich heute vormittag auf einige Tage nach London zum Besuch der Internationalen Kautschuk-Ausstellung begeben.

Essen (Ruhr). (Priv.-Tel.) Der Witwe des Fuhrmanns Robert Imberg aus Herne, der im Meineidsprozeß Schröder zu 3 Jahren Zuchthaus verurteilt worden war, bewilligte der Justizminister für die von ihrem verstorbenen Manne unschuldig verbüßte Strafe 2400 Mark Entschädigung.

Madrid. Die „Gazetta de Madrid" veröffentlicht die Ernennung Navarro-Reverters zum Botschafter beim Vatikan.

(Nachts etwa eingehende Depeschen siehe Seite 4.)

Frankfurter a. M. (Schluß abends.) Kredit 206 — Disconto 187.75, Dresdner Bank 157.30 Staatsbahn 139.75 Lombarden 23.37 Montanwerte — — Anl. Gold — — Portugiesen — — Türkenlose — — Ruhig.

Paris. (3 Uhr nachm.) Rente 94.70 Italiener — — Neue Portugiesen 36.80 Spanier 93.80 Türken (ungl. Anleihe) 92.10 Türken 1903 214.75. Staatsbahn — — Lombarden 128 — Ottomanbank 679 —. Träge.

Paris. (Produktenmarkt.) Weizen per Juli 24,75 per November-Februar 24,55 ruhig. — Mehl per Juli 67.50, per Januar-April 69.75, flau. — Spiritus per Juli 52.75 per Januar-April 48.75 unger.

London. (Wollenmarkt.) Ausländischer Wollen fest, englischer Wollen ruhig aber stetig. Amerikanischer und Donauer Mais fest. Amerikanisches und englisches Mehl ruhig aber stetig. Gerste und Hafer fest.

Die geplante direkte Verbindung von Dresden nach Böhmen und die preußische Eisenbahnpolitik.

Zum Projekt eines neuen Schienenweges von Dresden über das Erzgebirge nach Böhmen, über das gestern ausführlich berichtet wurde, zählt die ausgegebene Denkschrift in einer Beilage verschiedene Tatsachen preußischer Eisenbahnpolitik auf, unter denen Sachsen seit Jahren zu leiden hat. Wir entnehmen diesen Ausführungen noch folgendes: Ein wesentlicher Vorteil der neuen Bahnlinie ist darin zu finden, daß damit der sächsischen Eisenbahnverwaltung ein Mittel in die Hand gegeben wird, um sich etwas aus der preußischen Umklammerung zu befreien und wenigstens nach einer Seite völlige Bewegungsfreiheit zu bekommen. Das Abhängigkeitsverhältnis des sächsisch-bayrischen Verkehrs vom Berliner Verkehr ist zwar in den letzten Jahren wesentlich gemildert worden; sicher ist aber, daß sich unsere sächsische Eisenbahnverwaltung derjenigen des großen Nachbarstaates gegenüber bisher nicht hat gebührend zur Geltung bringen können. Seit einigen Jahren wird Sachsen von den großen preußischen Durchgangslinien allenthalben umfahren. Während noch Ende der 70er Jahre der Prozentsatz des Durchgangsverkehrs an den gesamten Frachteinnahmen der sächsischen Staatsbahnverwaltung etwa 29 Proz. betrug, hat er sich, seitdem Preußen Anfang der 80er Jahre sein Staatsbahnnetz auszubilden begann, bis auf etwa 6 Proz. herabgemindert. Das stolze Leipzig, die alte Zentrale des deutschen Binnenhandels, hat es mit ansehen müssen, wie das unweit vor seinen Toren gelegene kleine Landstädtchen Halle zu einem der wichtigsten Knotenpunkte der preußischen Eisenbahnen gemacht wurde und zu einer großen Stadt heranwuchs. Selbst die Landeshauptstadt Dresden ist trotz ihrer zentralen Lage vom großen Durchgangsverkehr so gut wie ganz abgedrängt worden. Das zeigt sich zunächst und wohl am deutlichsten darin, daß keiner der vielen Luxuszüge, die das Deutsche Reich durchqueren, Dresden berührt, während Hauptstädte der übrigen größeren deutschen Bundesstaaten von solchen durchfahren werden. Der Paris—Karlsbad-Expreß berührt Karlsruhe und Stuttgart, der Orient-Expreß Karlsruhe, Stuttgart, München; der Nord—Süd-Expreß verbindet Berlin und München. Nur Dresden hat trotz seiner Lage und trotz seines starken Fremdenverkehrs eine Luxusverbindung bis jetzt nicht erhalten können. Sogar der Wunsch, für den Dresdner Verkehr wenigstens einen Wagen zu bekommen, der in Leipzig an den Nord—Süd-Expreß angekuppelt würde, ist bisher unerfüllt geblieben, obschon dies doch leicht zu ermöglichen sein müßte, ebenso wie es für den Verkehr Berlin—Meran möglich geworden ist. Nach Meran wird von Berlin aus ein direkter Wagen gestellt, der von dem Nord—Süd-Expreß in Bozen abgekuppelt und gesondert nach Meran weitergeführt wird. Dresdner, welche den Expreß nach dem Süden benutzen wollen, pflegen noch vielfach erst nach Berlin zu fahren und hier bereits den Zug zu besteigen. Die Folge des Fehlens einer Expreßverbindung äußert sich sehr unliebsam in den Dresdner Fremdenverkehrsverhältnissen. Der Besuch reicher englischer und amerikanischer Familien hat mehr und mehr nachgelassen, ihr Weg führt sie nicht direkt über Dresden, und so bleiben sie der Stadt, die sie nur schwer in ihren Reiseplan einbeziehen können, fern.

Ganz der zentralen Lage Sachsens entsprechend, bewegte sich bis vor etwa zwanzig Jahren der gesamte Personen- und Güterverkehr zwischen Berlin und Wien über Dresden und zwischen Berlin und München über Leipzig. Da trat eine einschneidende Umwälzung ein, als die preußische Eisenbahnverwaltung im Einvernehmen mit der österreichischen Nordbahngesellschaft neue Schnellzüge Berlin—Wien über Oderberg und kurz danach im Einvernehmen mit der Königl. Bayrischen Eisenbahnverwaltung eine neue Schnellzugverbindung Berlin—München über Probstzella schuf. Bis zur Schaffung der neuen Schnellzugverbindung Berlin—Wien über Oderberg betrug die Dauer einer Reise von Berlin nach Wien über Dresden rund 15 Stunden. Obschon nun die neue Linie über Oderberg bei kaum günstigeren Streckenverhältnissen 92 Kilometer länger ist als die Strecke über Dresden, beförderten dennoch die neuen Schnellzüge über Oderberg die Reisenden eine volle Stunde schneller ans Ziel, als die alten Schnellzüge über Dresden.

Im Jahre 1902 tauchten Pläne auf, um außer der Oderberger Linie eine weitere neue preußische Durchgangsverbindung zwischen Berlin und Wien durch Schlesien über Cottbus, Görlitz, Hirschberg, Mittelwalde zu schaffen. Die Ausführung dieses Projektes ist seinerzeit, wohl auf sächsischen Einspruch hin, vertagt worden, doch wird nach Zeitungsnachrichten wieder an der Durchführung dieses Planes gearbeitet.

Nachdem sich der Konkurrenzzug Berlin—Wien über Oderberg bewährt hatte, wurde die Konkurrenzverbindung Berlin—München über Probstzella geschaffen. Die Strecke ist 19 Kilometer länger als die alte Linie über Leipzig—Hof—Regensburg und bietet wegen der schwierigen Ueberschreitung des Thüringer Waldes keine wesentlich günstigeren Fahrtverhältnisse; gleichwohl braucht der schnellste Zug über Probstzella eine halbe Stunde weniger als der schnellste Zug (der Luxuszug natürlich ausgenommen) auf der Regensburger Linie.

Den Verkehr zwischen Dresden und München vermittelten vor etwa 12 Jahren drei Schnellzüge, welche früh um 5,18, vormittags um 8,50 und nachmittags um 5,50 Uhr Dresden verließen. Die Fahrzeit des schnellsten Zuges betrug 12 Stunden. Die erste wesentliche Verbesserung dieses Fahrplanes erfolgte im Winter 1898/99 mit Einführung eines Nachtschnellzuges, der München bereits in 11½stündiger Fahrt erreichte. Im Sommer 1900 wurde dieser Zug derartig beschleunigt, daß seine Fahrtdauer nur 10½ Stunden betrug; auch wurde ihm ein Schlafwagen beigegeben. Im Sommer 1901 wurde eine weitere wesentliche Verbesserung geschaffen, indem der Frühschnellzug erst um 7,5 Uhr abgelassen und derartig beschleunigt wurde, daß auch er bereits nach 10½stündiger Fahrt München erreichte. Seitdem fingen die Verhältnisse, ganz offensichtlich unter dem Drucke des Berliner Verkehrs, an, sich zu dessen Gunsten zu verschlechtern. Der Frühschnellzug wurde später abgelassen, und seine Fahrtdauer vergrößerte sich fahrplanmäßig um ¾ Stunde, weil er sich gefallen lassen mußte, in Regensburg von dem Berliner Schnellzug, der eine volle Stunde nach ihm Hof passierte, überholt zu werden. Bis zum Jahre 1903 wurde nun zwar nachgelassen, daß ein Wagen des Dresdner Zuges in Regensburg an den Berliner Zug angekuppelt wurde und so etwa eine Stunde früher als die übrigen Zugteile München erreichte. Von da ab fiel aber auch diese Vergünstigung weg, und nun mußten die Passagiere des Dresdner Zuges in Regensburg geduldig zusehen, wie sie vom Berliner Zuge, der eine Stunde nach ihnen Hof passiert hatte, überholt wurden. Vom Jahre 1905 ab wurde der Frühschnellzug ganz eingezogen; er wurde nur noch bis Hof geführt, wo die Reisenden auf den eine Stunde später eintreffenden Berliner Zug übergehen, d. h. versuchen mußten, noch einen Platz zu erlangen, ein Wagnis, das in der Hauptreisezeit, da der Zug meist schon überfüllt in Hof ankam, von Familien und Leidenden natürlich nicht unternommen werden konnte. Der Frühschnellzug lag vor allem um deswillen günstig, weil er noch am Nachmittag nach München gelangte, so daß die Reisenden ohne Uebernachtung noch am selben Abend die oberbayrischen Sommerfrischen zu erreichen vermochten. Erst mit dem Sommerfahrplan 1907 begannen wieder die Verbesserungen im Fahrplan des Dresden—Münchner Verkehrs.

Sachsen ist aber — so heißt es in der Denkschrift weiter — nicht der einzige Bundesstaat, der über die große Fiskalität der preußischen Eisenbahnverwaltung sich beschwert fühlen kann. So hatte Braunschweig früher wenigstens sehr begründeten Anlaß zur Klage, was in einem Bericht der Finanzkommission des braunschweigischen Landtages aus dem Jahre 1899 deutlichen Ausdruck findet. Ebenso hatte und hat Württemberg Grund zu schweren Klagen gegen die preußische Eisenbahnverwaltung. So konstatierte vor wenigen Jahren bei Beratung des Eisenbahnetats in der württembergischen Abgeordnetenkammer der Abgeordnete Konrad Hausmann: „daß der Verkehr Deutschlands mit der Schweiz und Italien unter Ausnutzung formeller Befugnisse in höchst illoyaler Weise um Württemberg herumgelenkt werde". Württemberg habe am Verkehr Deutschlands mit der Schweiz nahezu keinen Anteil, obwohl die kürzesten Linien durch Württemberg hindurchführten. Weiter hat auch Hamburg bitter zu klagen gehabt über das ungemein geringe Entgegenkommen, welches die preußische Eisenbahnverwaltung der Hamburger gegenüber gezeigt hat. Obgleich Preußen den allergrößten Nutzen aus dem ungeheuren Hamburger Güterverkehr und dem ansehnlichen Personenverkehr hat, ist es erst nach jahrelangen Verhandlungen zu einer Einigung der beiden Eisenbahnverwaltungen gekommen, und auch nur dadurch, daß Hamburg das allergrößte Entgegenkommen zeigen mußte. Und endlich kommen auch aus Thüringen schwere Klagen wider die Fiskalität der preußischen Eisenbahnverwaltung.

Was die Hebung der durchgehenden sächsischen Verkehrsbeziehungen anlangt, so ist nach Darlegung der Denkschrift für die sächsischen Interessen der Ausbau einer direkten leistungsfähigen Bahnverbindung von Dresden über das Erzgebirge nach der böhmischen Tiefebene bei weitem das Wichtigste. Die Streckenlänge der einzigen Verbindung zwischen Dresden und München beträgt 543 Kilometer. Wenn man damit die vorgeschlagene Erzgebirgslinie vergleicht, deren Weg von Dresden über Dippoldiswalde—Rehefeld—Brüx—Komotau—Karlsbad—Eger—Wiesau—Regensburg 497 Kilometer mißt, so zeigt sich, daß unter Berücksichtigung der virtuellen Zuschläge für beide Linien mindestens 30 Kilometer Wegeabkürzung gegenüber der Route über Chemnitz zu erreichen sind. Damit wäre die Erzgebirgslinie unverkennbar im Vorteil. Die Reisezeit nach München würde sich über die neue Linie wahrscheinlich um eine Stunde abkürzen lassen. Auch aus der Richtung von Breslau dürften neue Fahrgäste für die Erzgebirgsbahn zu erwarten sein. Daß eine Schädigung der jetzigen alleinigen Hauptzufahrtslinie Dresden—Freiberg—Chemnitz—Hof durch die neue Bahn zu befürchten wäre, darf unter dem Hinweis auf die verbesserten Verkehrsverhältnisse verneint werden. Es ist ja ein alter Erfahrungssatz, daß Verkehrswege, die nach einem Ziele führen, gemeiniglich nicht eine Verringerung, sondern ein Wachstum des Verkehrs selbst bedeuten. Alles in allem ist nicht zu befürchten, daß die heute bestehenden Verkehrsverhältnisse auf der Strecke Dresden—Reichenbach durch Schaffung der neuen Linie sich verschlechtern sollten. Die Einrichtung eines Durchgangsverkehrs auf dieser Linie, insbesondere in der Richtung auf München, würde zur Folge haben, daß sich der Dresdner Verkehr zum Teil von den Fesseln freimacht, die ihm durch den Berliner Verkehr auferlegt worden sind.

SLUB
Wir führen Wissen.