

am Durchgangsverkehr im Deutschen Reiche und nach Osterreich-Ungarn und den neuen Interessengebieten. Sie weist ganz richtig darauf hin, daß der kürzeste Weg zwischen Schlesien und dem Westen des Reiches durch Sachsen führe, daß dieser Weg aber sehr vernachlässigt sei.

Die Handelskammer Leipzig beklagt es sowohl im Interesse ihrer Bezirksangehörigen als in dem ganz Westsachsens, daß Leipzig als größte Industriestadt Sachsens und als zweitgrößte Handelsstadt des Deutschen Reichs in bezug auf den Eisenbahnfahrplan so ungünstig gestellt sei. Dies trete im besonderen in Erscheinung durch den Mangel an günstig gelegenen direkten Schnellzügen in der Richtung Frankfurt—Cöln, Berlin, Stuttgart—München und Hamburg. Es könne nicht geleugnet werden, daß Leipzig durch den Mangel an Schnellzügen und schnellzugsmäßigen Anschlüssen gegenüber anderen Städten des Reichs stark vernachlässigt würde. Die Handelskammer bedauert daher lebhaft, daß die Frage, ob ein sächsisch-preußischer Eisenbahnkrieg bestehe, seitens des Ministers wiederholt verneint worden ist. Gerade durch den Eisenbahnfahrplan trete diese Tatsache am fühlbarsten in Erscheinung. Man brauche nur den gegenwärtig gültigen Kriegsfahrplan zur Beleuchtung dieser Tatsache heranzuziehen, um zu sehen, daß Leipzig vom großen direkten Eisenbahnverkehr so gut wie abgeschlossen sei. Die Kammer müsse daher für die Zukunft fordern, schon hinsichtlich der Leipziger Mustermesse in ihrer künftigen Betonung als die deutsche Messe, daß Leipzig mit den bedeutendsten Schnellzügen unmittelbar in Verbindung gebracht werde. Die Leipziger Handelsinteressen im Verkehr mit den Nordseehäfen forderten gute, durchgehende Schnellverbindungen mit Hamburg und Bremen, ebenso wie seine weiteren Überseeverbindungen solche mit Antwerpen und Rotterdam über Cöln und Brüssel bedingten.

Weiterhin sei Leipzigs Handel stark interessiert an der Förderung seiner Beziehungen zu den polnischen Industriezentren, Lodz und Warschau. Auch in dieser Richtung seien daher vorteilhafte Zugverbindungen als die Grundlage für eine wirtschaftliche Belebung dieses Verkehrs anzustreben.

Sein Ruf als historischer Handelsplatz, sowie seine Stellung als Stapelplatz des Weltbuchhandels, insbesondere auch die Bedeutung seiner Industrie fordere eine Verbesserung der bereits bestehenden Anschlüsse an die Balkanzüge. Das Bedürfnis nach durchgehenden Schnellverbindungen in der Richtung Leipzig—Hamburg—Bremen, wie Leipzig—Wien über Dresden lasse den Wunsch berechtigt erscheinen, den Zusammenschluß der in Frage kommenden Züge in Leipzig herbeizuführen, um so eine durchgehende Verbindung von der Nordsee bis zum Bosphorus zu gewinnen und damit Sachsen an diesem Verkehre den gewünschten Anteil zu sichern.

Es entspreche weiterhin nicht der Stellung Sachsens im deutschen Wirtschaftsleben, daß die über Leipzig kommenden Reisenden zur Erreichung von Anschlußzügen in der Regel auf ein Umsteigen auf den vor den Toren Leipzigs liegenden preußischen Knotenpunkten angewiesen seien. Vielmehr müsse der Bedeutung Leipzigs dadurch Rechnung getragen werden, diese Stadt zu einem beachtlichen Knotenpunkte im deutschen Fahrplane auszugestalten.

Leipzig habe aber auch im besonderen Interesse daran, daß dieser Stadt künftig auch die Segnungen der verkehrspolitischen Neuorientierung zuteil werden, die in den Bestrebungen des „Bundes deutscher Verkehrsvereine“ durch seine Bemühungen zur Belebung des Reiseverkehrs im allgemeinen ihre Begründung finden. Da sich der Touristenverkehr erfahrungsgemäß nach den durch den Fahrplan gegebenen Möglich-