Bezugs-Preis
in der Hauptexpedition oder den im Stadtbezirk und den Vororten errichteten Ausgabestellen abgeholt: vierteljährlich ℳ 4.50, bei zweimaliger täglicher Zustellung ins Haus ℳ 5.50. Durch die Post bezogen für Deutschland und Oesterreich: vierteljährlich ℳ 6.—. Directe tägliche Kreuzbandsendung ins Ausland: monatlich ℳ 7.50.

Die Morgen-Ausgabe erscheint täglich mit Ausnahme nach Sonn- und Festtagen ½7 Uhr, die Abend-Ausgabe Wochentags 5 Uhr.

Redaction und Expedition:
Johannesgasse 8.
Die Expedition ist Wochentags ununterbrochen geöffnet von früh 8 bis Abends 7 Uhr.

Filialen:
Otto Klemm's Sortim. (Alfred Hahn), Universitätsstraße 1,
Louis Lösche, Katharinenstr. 14, part. und Königsplatz 7.

Morgen-Ausgabe.

Leipziger Tageblatt und Anzeiger.

Organ für Politik, Localgeschichte, Handels- und Geschäftsverkehr.

Anzeigen-Preis
die 6gespaltene Petitzeile 20 Pfg.
Reclamen unter dem Redactionsstrich (4gespalten) 50 ₰, vor den Familiennachrichten (6gespalten) 40 ₰.
Größere Schriften laut unserem Preisverzeichniß. Tabellarischer und Ziffernsatz nach höherem Tarif.

Extra-Beilagen (gefalzt), nur mit der Morgen-Ausgabe, ohne Postbeförderung ℳ 60.—, mit Postbeförderung ℳ 70.—.

Annahmeschluß für Anzeigen:
(nur Wochentags)
Abend-Ausgabe: Vormittags 10 Uhr.
Morgen-Ausgabe: Nachmittags 4 Uhr.
Bei den Filialen und Annahmestellen je eine halbe Stunde früher.
Anzeigen sind stets an die Expedition zu richten.

Druck und Verlag von E. Polz in Leipzig.

№ 444. Sonnabend den 14. September 1895. 89. Jahrgang.

Amtliche Bekanntmachungen.

Bekanntmachung,
die städtische Einkommensteuer betr.

Der zweite Termin der städtischen Einkommensteuer ist
am 15. September d. J.
mit dem sechsfachen Betrage des einfachen Steuersatzes fällig.

Die Beitragspflichtigen werden deshalb aufgefordert, ihre Steuerbeträge bis spätestens **3 Wochen** nach dem Fälligkeitstage bei Vermeidung der nach Ablauf dieser Frist gegen die Säumigen eintretenden gesetzlichen Maßnahmen an die betreffenden Zahlstellen unseres Stadtsteueramtes zu bezahlen.

Leipzig, den 12. September 1895.

Der Rath der Stadt Leipzig.
Dr. Georgi. Koch.

Bekanntmachung,
die persönliche Anlage für die evangelisch-lutherischen Kirchen in Leipzig betreffend.

Der mit dem auf
den 15. September d. J.
fallenden zweiten städtischen Einkommensteuertermin einzuhebende Betrag der persönlichen evangelisch-lutherischen Kirchenanlage ist

1) im Verbande der evangelisch-lutherischen Kirchengemeinden in Leipzig mit 58%,
2) in der Kirchengemeinde Anger-Crottendorf mit 56%,
3) „ „ „ Connewitz mit 68%,
4) „ „ „ Eutritzsch mit 46%,
5) „ „ „ Gohlis mit 45%,
6) „ „ „ Kleinzschocher mit Schleußig mit 95%,
7) „ „ „ Lindenau mit 59%,
8) „ „ „ Lößnig mit 120%,
9) „ „ „ Neustadt mit Neuschönefeld mit 85%,
10) „ „ „ Plagwitz mit 75%,
11) „ „ „ Reudnitz mit 52%,
12) „ „ „ Sellerhausen mit Neusellerhausen mit 53%,
13) „ „ „ Thonberg mit Neureudnitz mit 85% und
14) „ „ „ Volkmarsdorf mit Volkmarsdorfer Straßenhäuser mit 68%

des aus der Einschätzung zur staatlichen Einkommensteuer sich ergebenden einfachen Steuersatzes der städtischen Einkommensteuer fällig.

Die Beitragspflichtigen werden deshalb hierdurch aufgefordert, ihre Beträge binnen 3 Wochen, von dem Fälligkeitstage ab gerechnet, zu bezahlen.

Nach Ablauf dieser Frist wird gegen die Säumigen das Beitreibungsverfahren eingeleitet werden.

Leipzig, den 12. September 1895.

Der Rath der Stadt Leipzig.
Dr. Georgi. Koch.

Bekanntmachung,
die Auslosung Leipziger Stadtschuldscheine betreffend.

Die Auslosung von 42 000 ℳ Capital der Anleihe von 1887 Serie II (d. d. 31. März 1890) soll
den 24. dieses Monats
Vormittags 10 Uhr im Rathhause, 1. Obergeschoß, Zimmer Nr. 13, öffentlich erfolgen.

Leipzig, am 12. September 1895.

Der Rath der Stadt Leipzig.
Dr. Georgi. C. Schulze.

Bekanntmachung.

Mit Zustimmung der Herren Stadtverordneten haben wir beschlossen, den Preis für zum Kochen und Heizen, sowie zu gewerblichen Zwecken aus den städtischen Leitungen bezogenes Gas vom 1. Januar 1896 ab **von 15 ₰ für den cbm auf 12 ₰ herabzusetzen.**

Auskunft über etwa gewünschte Anschlüsse an die städtischen Gasleitungen wird in der Geschäftsstelle der Gasanstalten (Kurprinzstraße 14) während der Geschäftsstunden ertheilt.

Leipzig, den 2. August 1895.

Ic. $\frac{3125}{1276.}$ **Der Rath der Stadt Leipzig.**
Dr. Trändlin. Aff. Bes.

Bekanntmachung.

Die Erd-, Maurer- und Zimmerarbeiten, sowie die Lieferung der Eisentheile für den Erweiterungsbau des Armenhauses zu Leipzig-Connewitz sind vergeben worden.

Die unberücksichtigten Bewerber werden aus ihren bez. Angeboten hierdurch entlassen.

Leipzig, den 5. September 1895.

I b. $\frac{4143.}{1456.}$ **Der Rath der Stadt Leipzig.**
Dr. Georgi. Cn.

Bekanntmachung.

Wegen Einlegung von Gleisen für die elektrische Straßenbahn wird
die Grassistraße
vom 16. dieses Monats ab auf die Dauer der Arbeiten **für allen Fahrverkehr gesperrt.**

Leipzig, am 11. September 1895.

Der Rath der Stadt Leipzig.
IX. 4943. Dr. Georgi. Stahl.

Bekanntmachung.

Wegen Einlegung der Gleise der elektrischen Straßenbahn wird
die Grimmaische Straße
in der Ausdehnung von der Kreuzungsstelle derselben mit der Pferdebahnlinie Gohlis-Connewitz auf dem Augustusplatze bis zur Ritterstraße
vom 17. dieses Monats an
auf die Dauer der Arbeiten **für allen Fahrverkehr gesperrt.**

Leipzig, am 12. September 1895.

Der Rath der Stadt Leipzig.
IX. 4968. Dr. Georgi. Stahl.

Bekanntmachung.

Wegen Verbreiterung der Straße auf der Südseite des Marktplatzes bez. gleichzeitiger Einlegung der Gleise für die elektrische Straßenbahn wird
die Grimmaische Straße
vom Naschmarkt bis zum Marktplatze und die daran anschließende **Straßenstrecke des Marktes** bis zur Peterstraße
vom 17. dieses Monats ab
auf die Dauer der Arbeiten **für allen Fahrverkehr gesperrt.**

Leipzig, am 12. September 1895.

Der Rath der Stadt Leipzig.
VI. 4967. Dr. Georgi. Stahl.

Bekanntmachung.

Wegen Einlegung von Gleisen für die elektrische Straßenbahn wird
die Gerber-Straße
vom 16. dieses Monats ab auf die Dauer der Arbeiten **für allen, von der Gerberbrücke nach dem Blücherplatze zu sich bewegenden Fahrverkehr gesperrt.**

Leipzig, am 12. September 1895.

Der Rath der Stadt Leipzig.
IX. 4965. Dr. Georgi. Stahl.

Bekanntmachung.

Verloren gegangen sind die **Arbeitsbücher** der Arbeitsburschen Albert August Hetze, geb. 25./1. 77 in Neustadt (Leipzig 2605/92); Ernst Arthur Richard Bier, geb. 11./7. 78 in Lützschena (daselbst 25./4. 93) und Albert Gustav Hermann Ernst Neumeister, geb. 29./3. 78 in Lebusen (daselbst 92); der Schlossergesellen Hermann Hugo Kühn, geb. 11./5. 76 in Osterfeld (Naumburg 92) und Carl Bernhard Robert Kluß, geb. 9./1. 77 in Plagwitz (Leipzig 7117/92); des Arbeiters Karl Reinhold Löbig, geb. 23./2. 77 in Leipzig (daselbst 11284/92); des Laufburschen Ernst Oswald Gärtner, geb. 15./11. 77 in Leipzig (Erlbach 1891); der Anlegerin Marie Anna Giebitzsch, geb. 16./2. 79 in Leipzig (daselbst 5304/93); des Tapezirergehilfen Friedrich Paul Arthur Korth, geb. 7./6. 77 in Eutritzsch (Leipzig 8722/92); des Malergehilfen Franz Hugo Scholz, geb. 27./5. 77 in Leipzig (Leipzig 14332/92); des Maurergesellen Friedrich Hermann Leuchtemann, geb. 18./4. 75 in Pretzsch (daselbst 1869) und der Kellnerin Laura Selma Paul, geb. 18.11. 75 in Rötha (Leipzig 876/92).

Wir bitten, diese Arbeitsbücher im Auffindungsfalle Naschmarkt 2, Erdgeschoß, abzuliefern.

Leipzig, am 11. September 1895.

Der Rath der Stadt Leipzig.
Dr. Georgi. Petzoldt.

Der städtische Lagerhof in Leipzig
lagert Waaren aller Art zu billigen Tarifsätzen. Die Lagerscheine werden von den meisten Bankinstituten beliehen.

Leipzig, den 26. April 1894.

Die Deputation zum Lagerhofe.

Städtische Gewerbeschule.

Der Unterricht im Winterhalbjahr beginnt Dienstag, den 1. October früh 8 Uhr. Anmeldungen für die **Tagesschule** werden vom 18. bis 25. September an den Wochentagen 4—5 Uhr, Sonntags 11—12 Uhr im Schulgebäude, Wächterstraße 13, entgegengenommen.

Abendschule.

A. **Abtheilung für Bau- und Kunstgewerbe.** Freihandzeichnen, Modellieren, Projectionszeichnen, Perspective, Architekturzeichnen, Bauconstruction, Fachzeichnen für Bau- und Möbeltischler, Schlosser, Klempner, Tapezierer, Bildhauer, Graveure 2c.

B. **Abtheilung für Maschinenbauer, Mechaniker und Elektrotechniker.** Unterrichtscurse in Mathematik, Mechanik, Maschinenlehre, Projectionszeichnen, Maschinenzeichnen, Elektrotechnik, Buchführung.

Offener Zeichensaal (Tagesunterricht) zur Ausbildung in einzelnen Unterrichtsfächern.

Nähere Auskunft ertheilt der Unterzeichnete in der angegebenen Zeit; später eingehende Anmeldungen können nur nach Maßgabe des vorhandenen Platzes Berücksichtigung finden.

Leipzig, den 17. August 1895.

Der Director:
Architekt P. Schuster.

Bekanntmachung.

Die weitere Ausgabe der Synagogenkarten findet
Sonntag, den 15. September 1895,
Vormittags 10—12 Uhr,
und
Montag, den 16. September 1895,
Nachmittags 3—4 Uhr,
im Synagogengebäude, eine Treppe hoch, statt.

Wir bitten bei Empfangnahme der Karten **die bisherigen Karten und die diesjährigen Gemeindesteuerquittungen mitzubringen.**

Leipzig, 13. September 1895.

Der Vorstand der Israelitischen Religionsgemeinde zu Leipzig.

Bekanntmachung.

In der Zeit vom 18. Juli bis 13. September d. J. empfing der Samariter-Verein von Herrn königl. Friedensrichter Carl Mandt

ℳ 5	Sühne in Sachen	R. L.	./.	G. Sch.	I. Rate,
„ 3	„ „	„	./.	„	„ II. „
„ 10	„ „	„	./.	„	„ III. „
„ 25	„ „	C. Br.	./.	A. Sch.	
„ 3	„ „	B. H.	./.	G. Sch.	
„ 3	„ „	O. K.	./.	G. Sch.	
„ 3	„ „	H. H.	./.	F. H.	
„ 20	„ „	A. De.	./.	Th. Sch.	
„ 5	„ „	C. K.	./.	P. M.	
„ 5	„ „	P. J.	./.	C. L.	
„ 5	„ „	A. S.	./.	G. Ma.	
„ 5	„ „	E. S. K.	./.	M. Dt.	
„ 5	„ „	C. T.	./.	G. F. Ho.	
„ 50	„ „	T. H.	./.	H. G.	
„ 3	„ „	G. S.	./.	A. Te.	
„ 1	Geschenk von F. W.				
„ 1	„ „	P. D.			
„ 1	„ „	O. K.			
„ 1	„ „	P. J.			

Summa ℳ 154,
worüber hiermit dankend quittirt wird.

Leipzig, den 13. September 1895.

Der Vorstand des Samariter-Vereins.
Anton Siebert, Schatzmeister.

Deutsche Verkehrs-Aufgaben.

Unser Reichstagsabgeordneter Prof. Dr. Haffe schreibt unter dieser Ueberschrift in dem „Alldeutschen Blättern*): Wer mit einiger Phantasie ausgestattet und bestrebt ist, über den morgenden Tag in die Zukunft hinauszublicken, dabei aber die Erfahrung macht, jeden guten Gedanken mit dem Einwande abgelehnt zu sehen: „Sehr schön, aber unausführbar" — der gewähre sich einmal die stille Freude, das zu lesen, was Friedrich List im Jahre 1833 — achtzehnhundertdreiunddreißig! — über das deutsche Eisenbahnsystem gesagt*) oder vielmehr prophezeit hat. Ja, es giebt noch Propheten, nur daß sie auch heute noch nichts im Vaterlande gelten.

In einer seinem Büchlein beigegebenen Kartenskizze von Deutschland hat List folgende Eisenbahnen eingetragen:

Prag, Dresden, Leipzig, Halle, Magdeburg.
Leipzig, Zwickau (Chemnitz).
München, Nürnberg, Bamberg, Gotha.
München, Augsburg, Ulm, Stuttgart, Karlsruhe.
Augsburg, Lindau.
Basel, Kehl, Karlsruhe, Mannheim, Darmstadt, Frankfurt, Hersfeld, Gotha, Weimar, Leipzig, Wittenberg, Berlin, Stettin.
Hersfeld, Cassel, Hannover, Bremen, Hamburg, Lübeck.
Köln, Minden, Hannover, Braunschweig, Magdeburg, Berlin, Thorn.
Hamburg, Berlin, Breslau.
Berlin, Stettin.
Bromberg, Danzig.

Spät genug sind einige dieser Linien zur Ausführung gekommen, aber ausgeführt sind sie heute längst alle. Wir wollen nun nicht erörtern, welche wirthschaftlichen Umgestaltungen durch die Verwirklichung der genialen Gedanken Friedrich List's hervorgerufen worden sind. Eins aber steht fest. Ohne Friedrich List kein deutsches Reich von 1870, ohne Zollverein und ohne Eisenbahnen keine staatliche Zusammenfassung der deutschen Stämme, die zwischen Basel und Danzig, zwischen München und Hamburg, zwischen Köln und Breslau sitzen. Ohne Friedrich List kein Otto von Bismarck! Sollten wir Alldeutschen da nicht auch zu der Ueberzeugung kommen, daß unsere Gedanken durch große Unternehmungen auf wirthschaftlichem Gebiet Fleisch und Blut gewinnen können? Und sollten dies nicht in erster Linie große Verkehrsunternehmungen sein? Denn Friedrich List ist zwar längst todt, aber noch immer leben wir im Zeitalter des Verkehrs. Der nächstliegende Gedanke ist die Ausdehnung des deutschen Zollvereins auf das großdeutsche Gebiet. Doch davon ein anderes Mal. Diesmal wollen wir überlegen, in welcher Weise sich Friedrich List's Ideen über das deutsche Eisenbahnsystem heute nach Ablauf zweier Menschenalter weiter entwickeln lassen.

Die Lage Deutschlands im Mittelpuncte von Europa legt dem deutschen Reiche schwere Kriegslasten auf. Sie ist aber andererseits die Vorbedingung für ein hohes **wirthschaftliches Gedeihen des deutschen Erwerblebens.** Die Hansa im Norden und die Handelsstädte im Süden sind Beweise dafür. Die Entdeckung Amerikas verschob das Schwergewicht des Durchgangsverkehrs nach England. Heute scheint es, als solle ein Theil des Weltverkehrs die alten Verkehrswege auf dem europäischen Festlande wieder aufsuchen. Wir erinnern an die große sibirische Eisenbahn Rußlands, die westwärts in Deutschland münden muß, und an die Wiederaufnahme des alten Orientverkehrs durch den Suezcanal und durch das Schwarze Meer.

Unter diesen Umständen muß die deutsche Verkehrspolitik dafür besorgt sein, daß Verkehrswege, die ihrer Natur nach durch Mitteleuropa führen, nicht an Deutschland vorbei geleitet werden, und daß da, wo wir nicht durch die Kürze des Weges im Wettbewerb treten können, wir durch Vervollkommnung der Verkehrsmittel einen Reiz auf den Weltverkehr ausüben müssen, deutsche Verkehrswege zu bevorzugen. Wenn wir uns dadurch einen Theil des nichtdeutschen Handels tributpflichtig machen, so stärken wir nicht nur unsere Schultern, um die Lasten unserer mitteleuropäischen Lage zu ertragen, wir rüsten uns in diesen friedlichen, aber auch für Kriegszwecke verwerthbaren Verkehrsanlagen auch direct für den Krieg, und wir schlingen neue und festere Bänder um die jetzigen und künftigen, noch recht lose gefügten Glieder unseres deutschen Nationalstaates.

Glücklicherweise braucht Deutschland mit einer derartigen Verkehrspolitik nicht erst zu beginnen. Der Anfang ist gemacht. Es gilt nur, das Begonnene muthvoll zu vollenden und sich der Zusammengehörigkeit einer großen Reihe von Einzelunternehmungen zu einem „deutschen System" bewußt zu werden.

Den soeben vollendeten Kaiser-Wilhelm-Canal können wir als den Grundpfeiler eines derartigen Systems bezeichnen. Ob seinem Begründern der Ausblick auf eine durch die sibirische Eisenbahn bedingte ostwestliche Weltverkehrsstraße zum Bewußtsein gekommen ist, möchten wir billig bezweifeln. Die nationale Bedeutung der Verknüpfung des deutschen Ostens und Westens („Emden und Danzig") durch den Canal ist wenigstens dem Hauptbegründer, dem Fürsten Bismarck, aber doch von vornherein klar gewesen, wie sich aus seiner am 5. Mai d. J. in Friedrichsruh an die Ostfriesen gehaltenen Rede deutlich ergiebt.

Nun ist es aber im Rausche der Kieler Festlichkeiten eigenthümlicherweise in Vergessenheit gerathen, daß der Fürst Bismarck dieses große deutsche Werk nicht für vollendet hält, sondern daß er im Kaiser-Wilhelm-Canal den Anfang eines noch gewaltigeren deutschen Werkes für Kriegs- und Friedenszwecke erblickt.

Nach Beendigung der feierlichen Begrüßung der Ostfriesen ließ sich nämlich der Fürst Bismarck am 5. Mai mit einem Navigationslehrer aus Timmel in ein längeres Gespräch über die Canalprojecte zwischen Ost- und Nordsee ein. Er fragte: „Wie ist denn der Canal beschaffen, der durch Ostfriesland geht, der sogenannte Treckfahrts-Canal?" Die Antwort lautete, der Canal solle wieder erweitert werden, und er würde sehr viel für Melioration der Moorgegenden verwandt. Darauf bemerkte der Fürst:

„Ich hatte mit dem Ostseecanal immer den Gedanken, daß er fortgesetzt werden sollte bis zum Jadebusen und vom Jadebusen bis in den Dollart bis nach Emden. Das wäre Kinderspiel im Vergleich mit den Bauten, die sie in Holstein gemacht haben. Es ist ja lauter Marsch und zum Theil schon Canal, von der Ostermündung bis nach der Geestemündung hindurch durch das Bremerland und dann das Butjadingerland oder direct. Das wäre ein ungeheurer Gewinn." Auf den Einwand des Angeredeten, der Canal sei nicht tief genug, erwiderte der Fürst: „Um so leichter könnte man ihn noch herstellen. Das ist eigentlich gar keine Sache im Vergleich mit dem, was wir in Holstein gemacht haben, und unsere Flotte müsste dreimal so stark, wenn sie aus vier Löchern heraus könnte, aus Kiel sowohl wie aus Emden."

Wie kommt es, daß dieser großartige Gedanke des Fürsten Bismarck nicht sofort von der öffentlichen Meinung aufgenommen und in der deutschen Presse auf das Gründlichste erörtert wird? Wir wollen nicht hoffen, daß dies nur geschieht, weil es sich eben um einen Gedanken des Fürsten Bismarck handelt, sondern wir glauben, daß der Durchschnittsdeutsche zur Zeit von dem Erfolge des vollendeten Werkes hypnotisirt, gelähmt ist und weiter hinaus nicht zu denken wagt. Und doch ist nichts nöthiger, als den Canal in das „System" einzureihen und mit dem Beginn der Fortsetzung nicht zu lange zu warten. Denn in diesem Augenblick sind wir in Deutschland im Besitze von Menschen und von Einrichtungen, um die uns die Welt beneidet, und die nach Vollendung des großen Werkes nun nicht an Kleinigkeiten verkümmern dürfen. Also **Fortsetzung des deutschen Canalbaues im größten Stile!**

Da giebt es Canäle für Seeschiffe und für Binnenschiffe in Deutschland in Hülle und Fülle zu bauen für den äußeren und den innereuropäischen, für den deutschen und den fremden Verkehr. Köln muß unter allen Umständen zum Seehafen*) gemacht werden. Ob der Rheinseecanal in Antwerpen oder in Rotterdam münden wird, oder ob wir gezwungen sein werden, die Rheinmündung nach dem Dollart zu verlegen, das wird davon abhängen, ob Holland oder Belgien ein größeres Verständniß für ihre Beziehungen zu ihrem Hinterlande an den Tag legen werden. Berlin durch Verbindung mit Hamburg oder mit Stettin oder mit beiden zum Seehafen zu machen, diese durchaus gesunde Idee Stromberg's wird jedenfalls leichter und eher verwirklicht werden als der Plan, Paris durch einen Canal für Seeschiffe mit dem Mittelmeer und dem Atlantischen Ocean zu verbinden.**)

Die Verwirklichung eines eigentlichen Binnenschifffahrtsnetzes wird sich durch parteipolitische Kurzsichtigkeiten in Deutschland auf die Dauer nicht aufhalten lassen. Eine leicht verständliche Uebersicht über die „nothwendigen bauwürdigen und rentablen Canallinien" in Deutschland enthält eine Karte, die der um Deutschlands Wasserstraßen hochverdiente August Meitzen veröffentlicht hat.***) Außer dem selbstverständlichen Rhein-Weser-Elbecanal plant Meitzen dessen östliche Fortsetzung über Guben, Posen, Bromberg zum Anschluß an die Weichsel, hieran anschließend von der Obra ausgehend einen Donau-Odercanal über Breslau, das oberschlesische Kohlenbecken, Oderberg, Prerau, Hradisch nach Wien. Den von Meitzen geplanten großen Canal von Berlin nach Riesa an der Elbe möchten wir als Elbe-Donaucanal unter Anschluß an die regulirte Elbe und Moldau von Budweis nach Linz fortgesetzt sehen.†)

An Einzelplänen für Binnencanäle ist auch sonst im Vaterlande kein Mangel. Die Hauptsache ist nur, daß wir uns endlich von der fiscalischen Rücksichtnahme auf die verschiedenen Staatseisenbahnen losmachen, und daß wir bei der Anlage dieser Canäle nicht in der früher üblichen Weise kleinlich verfahren. Obwohl die Ausmaße für die Schleußen des Nord-Ostseecanals während der Bauzeit vergrößert worden sind, würde man die soeben fertig gewordenen Schleußen doch schon jetzt wesentlich größer abmessen, wenn man heute am Beginne des Werkes stände. Und man trifft doch derartige Maßregeln nicht nur für das nächste Jahrzehnt, sondern für das nächste Jahrhundert.

Es ist ein viel gebrauchtes, aber doch noch wenig beherzigtes Schlagwort, daß wir jetzt aus dem Eisenbahnzeitalter in das des Wasserbaues übergehen oder zurückkehren müssen. Ist denn aber auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues jede von unseren eben angedeuteten verkehrspolitischen Bedürfnissen gestellte Anforderung erfüllt? Wir haben jüngst an dieser Stelle (Nr. 30) einer solchen noch nicht gelösten Aufgabe gedacht, der Herstellung einer Eisenbahn durch die Tauern nach dem deutschen Hafen Triest. Die uns künftig von der sibirischen Eisenbahn gestellte Aufgabe, während der Zeit der Eissperre der baltischen Häfen den großen westöstlichen Winterverkehr über deutsche Eisenbahnen zu leiten, wird eine angenehme Veranlassung zur Entwickelung des östlichen Eisenbahnnetzes sein. Die große Küstenlinie St. Petersburg—Königsberg—Stettin—Hamburg bedarf ebenso einer Abkürzung und eines Ausbaues wie die große Linie Warschau—Berlin—Köln—Antwerpen. Die Nothwendigkeit, den deutschen Osten und Nordosten industrieller zu entwickeln als bisher, wird ebenfalls dazu zwingen, die Maschen des östlichen Eisenbahnnetzes enger zu ziehen. Hier wird man überall mit den bekannten und bewährten Mitteln des Eisenbahnsystems in seinen Abstufungen von der doppelgleisigen Hauptbahn bis hinab zu der schmalspurigen Ortsbahn arbeiten können.

Die Entwickelung des von dem Nordwesten nach dem Südosten führenden großen Durchgangsverkehrs wird uns aber vor die Frage stellen, ob wir mit der Vermehrung der Verkehrswege unter Benutzung der bisherigen Verkehrsmittel den gestellten Aufgaben gewachsen sein werden, oder ob wir nicht nach völlig neuen, leistungsfähigeren Verkehrsmitteln Umschau halten müssen.

Bei diesen Erwägungen wird man von folgenden Thatsachen auszugehen haben:

Die durch Frankreich führende Eisenbahnlinie Calais—Paris—Mont Cenis—Genua hat eine Länge von 1256 km.

*) Ueber ein sächsisches Eisenbahnsystem, als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden. Von Fr. List, Consul der Vereinigten Staaten für das Großherzogthum Baden. Leipzig, R. G. Liebeskind. 1833.

*) Vergl. Die wirthschaftliche Bedeutung der Rhein-Seeschiffahrt von Dr. R. van der Borght, Secretair der Handelskammer zu Köln. Köln 1892.

**) Ueber die geringen Aussichten dieses letzteren Zwei-Meere-Canals vergl. Augustheft 1895 der Zeitschrift für Binnenschiffahrt.

***) Als Beilage zu einer Abhandlung über: „Die Frage des Canalbaues in Preußen" in Schmoller's Jahrbuch 1884. VIII. 3.

†) Leider erst bei der Correctur des obigen Aufsatzes erhielten wir Kenntniß von den tiefdurchdachten Arbeiten Dr. Gottfr. Zöpfl's in Nürnberg über deutsch-österreichische Verkehrsprojecte, über einen mittelländischen Binnenschiffahrtscongreß als Grundlage zur Herstellung eines continentalen Handelssystems, insbesondere einer deutsch-österreichischen Zollunion. Vergl. Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1895, Hefte 8, 10, 11. Wir werden auf Zöpfl's Bestrebungen, die sich mit den unsrigen vielfach berühren, später zurückkommen.