

machung des Großdeutschen Reiches, als auch aus den natürlichen Folgen einer allgemeinen Kaufkraftsteigerung und Einkommensfestigung die Kräfte für eine Stärkung seines Wirtschaftslebens und damit für ein weiteres stetiges Gedeihen der in seinem Bezirke ansässigen gewerblichen Betriebe aller Zweige zieht.

Die weitreichenden Beziehungen der Leipziger Wirtschaft spielen besonders im Verkehr eine große Rolle. Die geopolitische Bedeutung der Reichsmessestadt kommt hierbei besonders hinsichtlich des Durchgangsverkehrs zur Geltung. Von Jahr zu Jahr hat die Deutsche Reichsbahn neue durchgehende Schnellzüge über Leipzig in Verkehr gesetzt, so daß die Stadt in sämtlichen Verkehrsrichtungen schnellzugsmäßig direkt mit den meisten deutschen Städten verbunden ist. Durch die Wiedereingliederung der Ostmark liegt Leipzig nunmehr auch inmitten der Nord-Süd-Achse des großdeutschen Verkehrsraumes. Diese Tatsache findet ihren Ausdruck in den neu geschaffenen D-Zügen zwischen den beiden größten Hauptstädten des Reiches. Das Jahr 1938 war überhaupt für den Leipziger Eisenbahnfahrplan besonders bedeutungsvoll. Der Sommerfahrplan brachte für die Reichsmessestadt 62 neue Schnell- und Eilzüge, von denen der größte Teil auch im Winterfahrplan bestehen geblieben ist. Hierdurch stieg die Zahl der auf dem Hauptbahnhof täglich abfahrenden und ankommenden Züge von 531 auf 593.

Die Stärke des Leipziger Verkehrs wird aus den amtlichen Statistiken erkennbar. Im Jahre 1937 reisten von den Leipziger Bahnhöfen rund 7 Millionen Fahrgäste

ab. Stellt man die Verkehrsziffern des Jahres 1933 hierzu in Vergleich, so ergibt sich in diesen fünf Jahren eine Steigerung des Personenverkehrs in Leipzig um 1,5 Millionen Reisende. Der größte Verkehr fiel auf den Monat Mai (Pfingsten) mit 740 000, dem der Juli mit 727 000 verkauften Fahrkarten am nächsten kommt. In der Zeit vom Januar bis Juni 1938 ist eine weitere Steigerung des Reiseverkehrs festzustellen. Sie ergibt ein Mehr von 320 000 verkauften Fahrkarten = 9,7%.

Auch der Güterverkehr hat weiter zugenommen. Im Versand der Leipziger Bahnhöfe wurden 940 585 t, im Empfang 3 503 384 t, zusammen rund 4,5 Millionen t abgefertigt. Die Steigerung betrug 1937 5,1%. Im Jahre 1933 belief sich der Eisenbahngüterverkehr auf 3,31 Millionen t. Gegenüber diesem Tiefstand des Verkehrs ist 1937 bereits eine Steigerung um 1,19 Millionen t oder um rund 34% zu verzeichnen. Dieser Verkehrszuwachs entspricht einem Ladungsraume von 75 200 Eisenbahnwagen zu je 15 t, oder von 1500 Güterzügen zu 50 Wagen. Das erste Halbjahr 1938 brachte gegen das Vorjahr eine Verkehrszunahme von 84 000 = 4%.

Von weiterer Bedeutung für Leipzig ist der Lastkraftwagenverkehr, über dessen Umfang erstmalig amtliche Ziffern vorliegen. Die Entwicklung dieses Verkehrszweiges ist ebenfalls in der zentralen Lage der Reichsmessestadt begründet.

Der Güterfernverkehr der Kreishauptmannschaft Leipzig weist 500 000 t nach, davon entfallen auf die Stadt Leipzig und Umgebung allein rund 378 000 t, und zwar in



Sansa-Luftbild. Nr. 30097. RM. Kontr. Nr. 4253/38. Freigegeben durch Prüfstelle für Lichtbilder im RM. lt. Verf. v. 23. 3. 38.
Das Gelände der Großen Technischen Messe und Baumesse in Leipzig