

oberen Elbe und oberen Oder dem mittleren oder nordwestlichen Deutschland zustrebten. — Dazu kommt<sup>5)</sup> der Niederungsbucht zwischen dem Harz und dem Erzgebirge, der Elbe und dem Thüringerwalde, als deren kommerzielles Zentrum Leipzig, wo die Strassen von O. und W. sich zusammenneigen, ebenso folgerichtig bezeichnet werden kann, wie etwa Prag als Hauptstadt Böhmens, noch der bedeutsame Umstand zu gute, dass sie seit der beträchtlichen Erweiterung der deutschen Grenzen gegen NO. hin von allen frei geöffneten Niederungen die der wahren Mitte Deutschlands nächste ist, folglich an Stelle dieser durch die leidige Bodenerhebung rings um das Fichtelgebirge her benachtheiligten Gegend einzig geschickt erscheint zur Erziehung einer den gesamten Verkehr auf sich lenkenden deutschen Zentralstadt. Denn betrachten wir Leipzigs Lage innerhalb der politischen Grenzen des deutschen Reiches, so finden wir, dass uns der Meridian dieser Stadt nach 45 Meilen zwischen Rostock und Wustrow an die See und damit an die Nordgrenze des Reiches, nach 55 Meilen aber zwischen Reichenhall und Tegernsee an die Südgrenze führt, während der Leipziger Parallel in 56 Meilen südlich von Kalisz die Ostgrenze, in 58 Meilen bei Krefeld die Westgrenze erreicht. — Sodann liegt Leipzig auf Linien, welche man von der Rheinmündung nach Breslau, von Hamburg nach Wien, von Danzig nach Strassburg zieht, sowie auf dem kürzesten Wege zwischen dem schlesischen und westfälischen Industriebezirke, zwischen Berlin und der Odermündung einerseits und Nürnberg und dem Bodensee andererseits.

Ein solcher natürlicher Knotenpunkt von Strassen zwischen O. und W., N. und S. und nach wichtigen Zielen hin, insonderheit zwischen dem Mittellaufe zweier so bedeutender und durch Schiffahrt von jeher so belebter Ströme, wie Rhein und Elbe es sind, musste bei der Wahl eines kommerziellen Mittelpunktes von Deutschland den Sieg davontragen. Zwar hat dieser deutsche Zentralhandelsplatz Leipzig später, als das politische Gesamtband des Reiches immer schwächer, die innere Konzentration der grossen Militärstaaten aber immer stärker wurde und die Verkehrsgebiete sich dem entsprechend

<sup>5)</sup> A. Kirchhoff, Über die Lagenverhältnisse der Stadt Halle. (Mitteil. d. Vereins f. Erdkunde zu Halle a. S. 1877, 88).