

Leipziger Tageblatt

und

Anzeiger.

N^o 349.

Mittwoch, den 15. December.

1847.

Den Gütertransport auf den Eisenbahnen betreffend.

Unter dieser Ueberschrift bringt ein Herr X. in Nr. 348 dieses Blattes einen Gegenstand zur Sprache, der nicht genügend erörtert werden kann, indem er zu sehr die höchsten Interessen der Handelswelt berührt. Er spricht am Ende desselben seine Bewunderung aus, daß nicht andere hiesige Spediteure ein Eilsuhr-Unternehmen nach und von Hamburg, Berlin und Magdeburg, wie das des Hrn. Starke hier nach und von Offenbach, Frankfurt a. M. u. in's Leben rufen. Dies ist jedoch für Routen wie erwähnte, wo die Eisenbahnen direct hingehen, wegen der niedrigen Frachten derselben nicht anwendbar, denn so wenig ein Eilsuhr-Unternehmen für 14 Sgr. der Centner nach und von Berlin, 9 Sgr. der Centner nach und von Magdeburg, 29 1/2 Sgr. der Centner nach und von Hamburg via Berlin (jetzige Eisenbahnfrachten) bestehen kann, wie am Besten die Erfahrung gelehrt hat, so wenig ist darauf zu rechnen, daß ein höherer Frachtsatz dabei erzielt werden dürfte, denn sollte dies für einige Güter auch zu ermöglichen sein, so würden dieselben den Ausfall für nicht regelmäßig volle Ladung auf keinen Fall decken.

Nur für solche Routen wie die nach Offenbach und Frankfurt a. M., wohin die Eisenbahn bloß stückweis vollen-det ist, sind derartige Eilsuhr-Unternehmen, die auf Mitbenutzung der Eisenbahnen berechnet, anwendbar. Hr. Starke läßt seinen Frachtwagen in Merseburg auf die Thüringer Eisenbahn setzen, es erreicht derselbe demnach Eisenach in weniger als 24 Stunden, und von dort wird derselbe mit Pferden nach Offenbach und Frankfurt transportirt, so daß er in 4 Tagen ab hier daselbst anlangt; alle weiter gehenden Güter werden daselbst umgeladen, die Güter nach Paris mit Benutzung der belgisch-französischen Eisenbahnen. — Dies Privat-Unternehmen beweist übrigens wieder einmal recht deutlich, daß das Princip, welches unsere Eisenbahnen verfolgen: „den Speditionshandel ganz an sich zu reißen,“ seine großen Nachteile für die Handelswelt hat. Die Eisenbahnen werden und sind Monopole: dieses Wort allein ist genügend für deren Tendenz bezeichnend. — Beschränkten sich die Eisenbahnen nur auf ihren Wirkungskreis: die Beförderung der Güter von einem Endpunkte der einzelnen Bahnen zum Andern, sähen sie von den directen Uebernahmen auf und von den verschiedenen Eisenbahnlinien ganz ab, und überließen dies den Spediteuren, so würden die jetzigen oft argen Verwirrungen schwinden und das Transportgeschäft weit vereinfachter werden. Man wird zwar einwenden, daß dadurch wieder ein Monopol für die Spediteure herbeigeführt werde! Doch man bedenke, fast jeder Kaufmann befaßt sich mit Spedition; die Concurrenz würde die billigste, schnellste Expedition herbeiführen, es würde sich dieselbe so gewaltig entfalten, daß von einer Vertheuerung nicht die Rede sein kann. Warum geben unsere Eisenbahnen nicht wie andere, (ich nenne nur die Oesterreichischen Bahnen) für ein gewisses Güterquantum gewisse Procente? Nur

eine Bahn, die Leipzig-Dresdner, thut dies; sie vergütet jetzt noch 80/0 für ein gewisses Quantum, wird aber, wenn man den darüber courstrenden Gerüchten Glauben schenken darf, binnen Kurzem auch diese streichen! Eine Benachtheiligung der Actionaire dadurch ist nur illusorisch, denn sehen die Bahnen von der directen Güter-Uebernahme ab, und vergüten für gewisse Güter-Quanten gewisse Procente, so wird das Transportgeschäft auf denselben vereinfacht und die dadurch entstehende Betriebsersparung diese Procente mehr als decken, die Bahnen aber würden besser, als es bis jetzt geschehen ist, ihrer Verpflichtung „schnelle Beförderung,“ die von ihnen mit Recht verlangt wird, Genüge leisten können. Man wird zwar einwenden: es müssen hinsichtlich der directen Güter-Uebernahmen „die Bahnen sich wie die Postanstalten einrichten,“ doch kann dies nie maßgebend sein, da eine Eisenbahn sich zu einer Postanstalt wie ein Kind zu einem Riesen verhält. — Bedenke man die Tausende von Centnern, welche oft ein Eisenbahnzug überbringt und die Expedition derselben in Privathänden, deren höchstes Interesse es ist, unter sich Eine mehr als die Andere zu leisten, so möchte dies denn doch eine andere Sache sein, als wie jetzt, wo dieselbe den Händen der Eisenbahnbeamten überlassen ist, indem der fleißigste Beamte nie den eifrigen Trieb für die Dauer besitzt, welchen der Geschäftsmann für sein Fach beweist.

Unsere Eisenbahnen, die doch hauptsächlich des Handels halber entstanden, sind in ihren Einrichtungen meistentheils noch ungemein schwerfällig, und betrachtet man die oft komischen Einrichtungen im schriftlichen Fache derselben, die nur darauf hinzuzielen scheinen, das Geschäft möglichst zu erschweren, so kann man nur bedauern, daß dieselben so wenig den kaufmännischen Verhältnissen anpassend sind. — Trotz der directen Güter-Uebernahme nach Hamburg, Hannover u. ist man nicht im Stande ein Collo dahin vermittelt der Eisenbahn so zu frankiren, daß man den Betrag dafür auf einmal bezahlt, sondern man muß sich dafür eine 2 und 3malige Abrechnung gefallen lassen. Ich führe für meine obige Behauptung nur dies eine Beispiel an und mag für heute andere Uebelstände, die die Spesen-Berechnungen, die Güter-Annahmezeit u. betreffen, nicht weiter berühren. Dies würde aber alles schwinden, wenn die Eisenbahnen wie angegeben verfahren. So wenig wie nun je zu erwarten steht, daß Güter von weit entfernten Eini-nen, z. B. Paris, auf directen Waggons nach hier und umgekehrt, gehen werden, würde dies, wäre der directe Güterbetrieb in den Händen der Spediteure, und hätten dieselben ihre eigenen Waggons wie in England, eher zu ermöglichen sein; denn dieselben würden unter sich, soweit die Eisenbahnen reichen, eine Kette bilden, wovon jedes einzelne Glied, sein Privatinteresse im Auge, es dem Andern vorzuthun sich bestreben würde. Unser Leipzig wird binnen Kurzem, bei den jetzigen Principien der Eisenbahnen, einer Hauptbranche seines weltberühmten Handels, des Speditionshandels, ganz beraubt werden, da dafür von keiner Seite etwas geschieht.