

# Leipziger Tageblatt

und

## Anzeiger.

N<sup>o</sup> 292.

Sonntag den 19. October.

1851.

### Ueber Eisenbahnwesen und Verkehr.

Es sind uns in neuester Zeit so viele meist das gleiche Thema behandelnde Aufsätze zugegangen, daß wir davon hier nur einen Auszug geben können, weil wir gerechtes Bedenken tragen müssen, das Publikum wochenlang mit demselben Thema zu behelligen, und gleichwohl wünschen, den geehrten Einsendern jener Artikel gerecht zu werden, so weit wir die ausgesprochenen Ansichten mit vertreten zu können glauben. Darum hier die nachfolgende Uebersicht.

Was zunächst die mehrfach erhobenen Klagen über schlechte Behandlung und Beschädigung der Güter auf Eisenbahnen betrifft, in welche gewiß Jedermann einstimmen wird, der nur einen flüchtigen Blick auf die Art der Arbeit, die Verfahrensweise beim Auf- und Abladen der Reiseeffekten zc., die sich manche bei den Bahnen angestellte Arbeiter erlauben, geworfen hat, so ist es gewiß erfreulich, daß das Directorium der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie den nachstehenden Befehl an seine Officianten erlassen hat:

„Die im Allgemeinen gegen den Gütertransport auf Eisenbahnen laut gewordenen Beschwerden über Beschädigungen, welche durch unvorsichtige Behandlung der Gepäcks- und Frachtstücke, sowohl äußerlich, als an deren Inhalte, entstanden sind, veranlassen uns, alle Diejenigen, welche mit der Annahme oder Ausgabe, der Verwiegung, dem Auf- und Abladen, dem An- oder Abrollen von Gütern und Gepäcks beauftragt sind, hiermit wiederholt auf das Ernstlichste zu ermahnen, die Gepäcks- und Frachtstücke mit gehöriger Sorgfalt zu behandeln und das Werfen, Stoßen oder Stauchen derselben gänzlich zu unterlassen, vorzüglich aber die mit Vorsichtsmarken versehenen Colli, diesen gemäß mit besonderer Aufmerksamkeit zu behandeln.

Jeder, der dabei betroffen, oder dem nachgewiesen wird, daß er gegen diese Anordnung gehandelt hat, wird sofort seines Dienstes entlassen werden.

Jedem bei dem Gepäcks- und Gütertransport Angestellten wird ein Exemplar dieser Anordnung eingehändigt, solche auch in den betreffenden Localen angeschlagen.

Allen betreffenden Bergesetzten wird zur Pflicht gemacht, auf strenge Befolgung dieser Anordnung zu achten und den Gebrauch der Handhaken, welcher bekanntlich unserm Arbeiterpersonal bei Dienstentlassung verboten ist, auch fremden Arbeitern beim Auf- und Abrollen der Güter durchaus nicht zu gestatten und Anzeige an deren Dienstherrn zu veranlassen, wenn dawider gehandelt wird.

Leipzig, den 9. October 1851.

Directorium der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Comp.  
G. Harfort, Vorsitzender.  
F. Busse, Bevollmächtigter.“

Dabei können sich Die beruhigen, welche es mit dieser Bahn zu thun haben, und bleibt nur noch zu wünschen, daß diesem Beispiele andere Directionen nachfolgen, und die Reisenden durch rechtzeitige und begründete Klagen das Directorium in seiner guten Absicht unterstützen, weil sonst zu erwarten steht, daß bei künftigen Klagen gleicher Art die Schuld auf die Officianten anderer Bahnen geschoben werden dürfte.

Dabei drängt sich uns der Gedanke auf: Sollte es denn nicht möglich sein, wenigstens die kleineren Gepäcks-Stücken für bestimmte Reifestrecken, welche sie zusammen machen, in leicht transportable Behälter zu bringen, und so das Hin- und Herwerfen der einzelnen leicht zu beschädigenden Stücke zu verhindern? Auf diese Frage hat uns das gebracht, was wir in Nr. 253, Seite 3054, Zeile 8 v. u. dieser Blätter lasen, wo beschrieben wird, wie man das öftere Umpacken der Transportstücke in Nordamerika zu vermeiden weiß, und es dürfte denn doch der Mühe werth sein, der Sache namentlich für größere Reisen, wo

der Uebergang von einer Eisenbahn zur anderen erforderlich ist, einige Aufmerksamkeit zu schenken. —

Eine andere Klage ist die, daß man Seitens der Eisenbahn-Directionen keine bestimmte Lieferzeit, und keine Entschädigung für an den Gütern entstandene Schäden übernehmen wolle.

Run, rücksichtlich des zweiten Punktes ist doch wenigstens durch die eben mitgetheilte Verfügung des gedachten Directoriums die Bahn gebrochen, und dürfte denn doch mit der Zeit zu erwarten sein, daß die Eisenbahnverwaltungen vielleicht durch die Concurrenz oder sonst genöthigt werden, gleich dem Frachtfuhrmanne wenigstens für die Schäden einzustehen, welche bei der gewöhnlichsten Vorsicht zu vermeiden sind. Noch wichtiger oft ist der erstere Punkt, denn es ist für das handeltreibende Publikum eine sehr üble Sache, wenn es auf eine bestimmte Lieferzeit nicht rechnen kann. Es hängt sehr oft der erwartete Nutzen von durch die Eisenbahnen schnell herbeigezogenen Artikeln von einer genau bestimmten Zeit ab, allein es ist auch eine große Zumuthung, welche man den Eisenbahn-Directionen macht, wenn man fordert, daß sie bei den doch möglichen großen Fährlichkeiten und Zufälligkeiten, welche bei aller Vorsicht doch nicht ganz vermieden werden können, für eine bestimmte Zeit unbedingt einstehen sollen. Zum Wenigsten würden sie dann ein solches Fuhrlohn fordern müssen, durch welches sie nach einer Art Versicherungs-Prämie wieder den Schaden zu decken im Stande wären, der sie möglicherweise treffen könnte, und das wird wieder das handeltreibende Publikum nicht wollen; auch würde sich der Schaden (der ausbleibende Nutzen) in den wenigsten Fällen auch nur annähernd berechnen lassen und endlich dürfte es sich fragen, ob auch immer so viele derartige Güter zu verladen sein würden, als die Befrachtung der Eisenbahnwagen und Züge verlangen müßte. In diesem Punkte wird schwerlich eine Vereinigung zu ermöglichen sein, und wird daher auch hier wie bei der See-Schiffahrt der Kaufmann auf den Zufall hingewiesen bleiben, der seine Spekulationen überhaupt trifft.

Daß Anordnungen getroffen werden, daß Güter bei vorhandener Gelegenheit, sie ohne besondere Anstrengung zu befördern, nicht zwecklos auf Bahnhöfen und in Niederlagen liegen bleiben, dies darf man von jeder Bahnverwaltung billig verlangen, und glauben wir nicht, daß sich auch nur eine Verwaltung hierbei Säumigkeit und Pflichtvernachlässigung zu Schulden kommen lassen wird.

Ferner sind den Directionen der Magdeburg-Leipziger und Leipzig-Dresdener Eisenbahn gegenüber Wünsche ausgesprochen worden, welche sich in der Hauptsache dahin zusammenfassen lassen:

Die nach Berlin Reisenden wünschen einen directen Frühzug, um zur Börsenzeit 1—2 Uhr dort sein zu können. Mit combinirten Zügen müsse man von früh Morgens bis zum spätern Nachmittage fahren, während doch der Weg in 6 Stunden zurückzulegen sei. Im Jahre 1849 habe man über Riesa in einem Tage von Leipzig nach Berlin hin- und zurückfahren und sich in Berlin 1 1/2 Stunde aufhalten können. Die neuen Fahrpläne hätten Rücksicht und Vernachlässigung des Publicums gebracht. —

Im angeblichen Interesse der Actionaire rügt Jemand die Unzulänglichkeit der jährlichen Geschäftsberichte und meint, die Berichte der Directionen von der Anhalter, Thüringer, Stettiner zc. Bahn seien besser. Ganz besonders sei die Uebersicht des Güterverkehrs ungenügend. Dieser Bericht sei zu allgemein, denn es genüge nicht, daß die Zahl der Centner angegeben werde, welche die Güter gewogen hätten, die Actionaire wollten wissen, worin diese Güter bestanden, von woher sie gekommen und