

Leipziger Tageblatt und Anzeiger.

Amtsblatt des Königl. Bezirksgerichts und des Rathes der Stadt Leipzig.

N^o 259.

Dienstag den 16. September.

1862.

Bekanntmachung.

Die Fleischbank Nr. 78 in den Fleischhallen der Georgenhalle nebst zugehöriger Kellerabtheilung soll vom 1. December d. J. ab anderweit an den Meistbietenden vermietet werden.

Miethlustige haben sich Dienstag den 16. September d. J. Vormittags 11 Uhr an Rathsstelle einzufinden, ihre Gebote zu thun und darauf weiterer Beschlussfassung des Rathes, welchem die Auswahl unter den Licitanten so wie jede sonstige Entschliessung vorbehalten bleibt, sich zu gewärtigen.

Die Licitations- und Miethbedingungen liegen an Rathsstelle zur Einsicht aus.

Leipzig am 5. September 1862.

Der Rath der Stadt Leipzig.

Dr. Koch. G. Meßler.

Der Kohlenpfennig.

Wir wüßten in der neuesten Geschichte unserer handelspolitischen Entwicklung keine Frage zu nennen, bei welcher eine verständige und rasche Agitation ein so schnelles und so wohlthätiges Ergebnis erzielt hätte, wie bei der Frage der Herabsetzung der Kohlenfracht auf den berühmten Pfennig pro Centner und Meile. Die Leser dieses Blattes werden sich noch recht wohl auf die Anfänge dieser Agitation zu entsinnen wissen, denn dieselben fallen nicht weiter zurück als auf das Jahr 1860, und in diesem kurzen Zeitraum hat der Kohlenpfennig ein höchst bedeutendes Gebiet sich erobert, ja er hat bereits eine Geschichte.

Der Verein der Gas-Fachmänner ist es, in dessen Schoße die Idee des Kohlenpfennigs geboren wurde; daß dieselbe sich aber so prächtig entwickelt und so schnell zur Thatsache gestaltet hat, ist vornehmlich dem verdienstvollen Eifer des Justizraths Braun in Coburg zuzuschreiben, der sich dieser Angelegenheit mit dankenswerthester Hingebung und Ausdauer widmete. Derselbe entwarf zuerst in kurzen Zügen ein Programm mit der bekannten Parole des Pfennigtarifs; es geschah dies 1860 in Nürnberg bei der Versammlung der deutschen Gasmänner, die alte wackerer Stadt lieferte von der Hand ihrer bedeutendsten Industriellen die ersten Unterschriften zu demselben und der Magistrat und die Organe des Handels und der Gewerbe traten sofort bei. Mit dieser Empfehlung ging das Programm in die Welt hinaus und fand bald in 142 deutschen Städten in allen Theilen des Vaterlandes allgemeine Zustimmung und zahlreichen Beitritt. Im Ganzen hat das Programm 1750 größtentheils sehr angesehene Unterschriften erhalten.

Mit so schönem Material ausgerüstet begann nun Herr Braun die Agitation zunächst in Süd- und Mitteldeutschland, und zwar bei den Regierungen, bei den Ministerien und Eisenbahnbehörden, bei den Landtags-Referenten in Eisenbahnsachen, bei Magistraten, Handels- und Gewerbelammern und nicht minder auch bei einzelnen Industriellen, bei Kohlen- und Eisenwerken, Gasanstalten u. s. w. „Die Macht zumal“ — so sagte Herr Braun selbst in einem unlängst in Berlin gehaltenen Vortrage — „die Macht, die heut zu Tage so viel vermag, die Presse ist es, welche ich als Helferin in guten und bösen Stunden gleichmäßig verehren lerne.“ Mit den Redactionen von 60 deutschen Zeitungen trat Herr Braun in Unterhandlung wegen der Ausnahme fortlaufender Artikel über die Kohlenfracht-Angelegenheit, und auch das Leipziger Tageblatt hat zu seinem Theile die Bemühungen des Agitators nach Kräften unterstützt.

Die Vorstände der Eisenbahndirectionen in Sachsen und Bayern wendeten der Frage ein aufrichtiges und wohlwollendes Interesse zu, und von den Berichterstattern in den Landtagen beider Länder wurde dieselbe mit Eifer und Patriotismus gepflegt. Die Handels- und Gewerbelammern kamen in ihren Beschlüssen und Berichten fortwährend auf die Ermäßigung der Kohlenfracht zurück, die angesehensten Industriellen traten mit all ihrem Einflusse für den Pfennigtarif ein, die Presse ließ unausgesetzt ihr Geschütz auf die gegen denselben vorgebrachten Bedenken und Einwürfe spielen — da mußte ja wohl endlich der Pfennigtarif zum Vorschein kommen. Anfangs freilich ging die Sache recht langsam, nur nach und nach

entschloß man sich zu einigen Frachtherabsetzungen, namentlich zeigten sich die Privatbahnen höchst verzagt, endlich kam aber die Zeit, wo jede neue Woche auch neue Frachtermäßigungen brachte: für die thüringische Bahn, die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn, die sächs. Staatsbahnen, die Leipzig-Dresdner, die Berlin-Anhaltische, die Main-, Weser- und die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn. Der umfangreichste Beschluß war aber der des neuen Süddeutschen Eisenbahnverbandes, welcher bei seinem ersten Zusammentritt für die Main-Neckar-Eisenbahn, die Hessische Ludwigsbahn, die Frankfurt-Hanauer Bahn, die Badische Staatsbahn und die bayerischen Staats- und Ostbahnen 62 1/2 Procent Ermäßigung für die Steinkohlen zu bestimmen für gut fand, welche bis dahin zu 1 Kreuzer pr. Centner und Meile, zuletzt freilich mit Rabatt tarificirt waren. Nur Württemberg trat diesem Beschlusse nicht bei.

Am 1. Juli d. J. stellte sich, nach längerer Erwartungsschwüle, ein wahrer Erguß von Frachtermäßigungen in Bayern ein, für welchen wahrscheinlich der vorher in Sachsen gewährte zehnprocentige Rabatt das erste Wetterleuchten bildete. Bayern setzte die Fracht der Steinkohle auf 1 1/2 bayer. Pfennig pro Centner und Meile, mithin beinahe bis auf einen sächs. Pfennig (1/10 Groschen) herab, und dieser Einpfennig wurde (bis auf eine ganz unbedeutende Differenz) auch in Sachsen für die Route nach Bayern für den 1. August d. J. beschlossen, indem die Fracht der bayerischen möglichst gleichgestellt wurde. Damit wäre denn in Sachsen und Bayern das Ziel beinahe erreicht. Warum es sich dabei handelt, wird man errathen können, wenn man erfährt, daß die Frachtermäßigung für jede Lowry Steinkohle zu 100 Centner von Zwickau bis Lindau 13 Gulden 8 Kreuzer, also fast 8 Thlr. ausmacht. Wenn Sachsen es versteht, 1 Mill. Centner Steinkohlen bis an jene äußerste Grenze von Bayern zu versenden, so stellt sich für den Platz Lindau eine jährl. Ersparniß von 131,000 Gulden heraus.

Abgesehen von dem Geldpuncte hat die Kohlenpfennig-Agitation auch noch andern Nutzen gehabt, sie hat zu ansehnlicher Vermehrung der Eisenbahnwagen-Parks beigetragen, zur Einführung größerer Wagenladungen und selbst zur Herstellung besonderer Kohlenwagen Veranlassung gegeben, so daß namentlich für Süddeutschland nur noch die Einrichtung von Kohlen-Expreszzügen fehlt. Der eigentliche Triumph der Agitation liegt aber darin, daß die Steinkohle von Seiten der Eisenbahnen förmlich als das Hauptelement der Industrie und des Güterverkehrs erkannt worden ist.

In Norddeutschland ist in Hinsicht des Pfennigtarifs Manches geschehen und viel erreicht worden. Der Pfennigtarif der dortigen Eisenbahnen hat der englischen Kohle die Hälfte ihres Absatzes in Norddeutschland entzogen. Ein so rascher und entschiedener Erfolg ist das dankenswerthe Verdienst der Agitation im Gebiete des norddeutschen Eisenbahnverbandes, welcher bereits früher mit dem Silberpfennig (1/12 Groschen), dem eigentlichen Pfennigtarif, vorangegangen ist. Den Hauptpreis der Anerkennung verdient die königl. preuß. Ostbahn, wenn sie, wie sie beabsichtigt, den einfachen Silberpfennig ohne Expeditiionsgebühr gewährt.

Im Pfennigtarif ist das Mittel gegeben, um England die wirksamste Concurrenz zu machen und dieses Mittel muß mit aller Anstrengung angewendet werden, um Deutschland unabhängig in