

Leipziger Tageblatt

und
Anzeiger.

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

N^o 196.

Donnerstag den 14. Juli.

1864.

Bekanntmachung,

die Privatleitungen von den Röhren der neuen Wasseranstalt in die Gebäude betreffend.

Im Interesse des öffentlichen Straßenverkehrs sowohl als auch der hiesigen Grundstücksbesitzer ist es wünschenswerth, daß sofort bei der Legung der Röhren der neuen Wasseranstalt die Anschlüsse der Privatleitungen in die Gebäude mit hergestellt werden, dergestalt, daß diese Privatleitungen selbst dann jederzeit nach Belieben der Wasserconsumenten ausgeführt werden können. Wir fordern daher alle diejenigen Hausbesitzer unserer Stadt, welche seiner Zeit Wasser von der neuen Wasseranstalt in ihre Grundstücke zu entnehmen beabsichtigen, hiermit auf, sich ungesäumt bei unserem Bauamte darüber zu erklären, ob die Herstellung der Leitungsanschlüsse sofort mit beim Legen der Haupttröhren bewirkt werden soll? Die näheren Bedingungen sind beim Bauamte zu erfahren.

Noch machen wir insbesondere darauf aufmerksam, daß die Kosten dieser Anschlüsse sich bei deren gleichzeitig mit der Legung der Haupttröhren zu bewirkenden Ausführung wesentlich billiger als später stellen werden.

Leipzig, am 11. Juli 1864.

Der Rath der Stadt Leipzig.

Dr. Koch. Schleißner.

Frachtmisshverhältniß.

Unter dieser Ueberschrift sind in den letzten Nummern dieser Blätter mehrere Artikel erschienen, aus denen ersichtlich ist, daß die auf den Eisenbahnen bestehenden sogenannten Differentialfrachten nicht bloß den Handel Leipzigs, sondern auch den mehrerer anderer Städte mehr oder weniger nachtheilig berühren. Es müssen deshalb dafür ganz besondere Gründe vorliegen, die kurz anzudeuten unsere Aufgabe sein soll.

Diese Differentialfrachten sind entstanden theils durch Einrichtung directer Verkehre, die den Transport der Güter ohne Unterbrechung über mehrere Eisenbahnen nach entfernten Stationen gestatten, theils durch den Concurrenzkampf der Eisenbahn-Verwaltungen unter sich und mit andern Communicationsmitteln.

Im ersteren Falle erspart der Versender resp. Empfänger der Güter die Kosten des Umladens und der An- und Abfuhr, welche entstehen, wenn die Güter auf jeder einzelnen transportirenden Bahn umexpedirt werden müssen, und schon dieser Umstand trägt zur Ermäßigung der Fracht für Güter, die über mehrere Bahnen befördert werden, wesentlich bei, selbst wenn die Frachtsätze per Centner und Meile ganz gleich mit denen sind, die auf kürzeren Strecken bestehen. Außerdem bewirkt die directe Beförderung, d. h. der Transport der Güter über mehrere Bahnen ohne Umexpedition eine viel schnellere Lieferung und läßt eine bessere Ausnutzung der Transportmittel zu, die den Eisenbahnen die Gewährung billiger Frachten gestattet.

Die Beseitigung dieser Art der Begünstigung liegt deshalb nicht im Interesse des Verkehrs und wird wohl auch von keiner Seite gewünscht.

Anderß verhält es sich mit den Differentialfrachtsätzen insoweit sie durch die Concurrenz der Eisenbahnen veranlaßt werden.

Bis zum Jahre 1852 wurde Leipzig davon wenig berührt, weil die Bahn von Dresden über Bodenbach nach Wien noch nicht eröffnet war und die von Bremen, Harburg und Hamburg nach Wien bestimmten Güter auf der Route über Berlin, Breslau und Oderberg dahin befördert wurden.

Mit Eröffnung der Bodenbacher Route im Jahre 1852 wurde die Entfernung zwischen Bremen, Harburg-Wien und Hamburg-Wien um 18 resp. 4 Meilen abgekürzt und es trat nun für die Bodenbacher — der kürzesten und deshalb natürlichsten — Route der Zeitpunkt ein, sich an dem Verkehr zwischen den genannten Nordseeplätzen und Wien zu betheiligen und die Concurrenz gegen die Breslauer Route aufzunehmen, wozu sie ihrer Lage nach vollkommen berechtigt war.

Ehe sich jedoch die Verwaltungen der Bodenbacher Route hierüber vereinigen konnten, hatten die Verwaltungen der Breslauer Route ihre Frachtsätze für Güter von den Nordseeplätzen nach Wien ermäßigt. Es blieb daher der ersteren Route nichts übrig als ihre Frachtsätze denen der letzteren gleichzustellen und damit begann denn eine Concurrenz der Verwaltungen beider Routen,

welche die Frachtsätze auf den Concurrenzstrecken mehr und mehr herabdrückte.

Wir bemerken hier, daß sich bei Ermäßigung der Frachten nicht etwa einzelne Verwaltungen, sondern stets die sämtlichen Verwaltungen der betreffenden Route betheiligten, da ohne eine solche Gemeinschaftlichkeit ein Erfolg nicht zu erwarten gewesen wäre. Bei der Concurrenz im Verkehr nach Wien betheiligte sich nun zunächst der norddeutsche Verband gegen die Routen Hamburg-Bodenbach-Wien und Hamburg-Breslau-Wien im Interesse seiner Nordseehäfen Bremen und Harburg, später die Route Hamburg-Bodenbach-Wien gegen die norddeutsche und die Breslauer Route, und dann wiederum die letztere gegen die beiden ersten Routen. Als der Verkehr von England nach Stettin durch Aufhebung des Sundzolls erleichtert wurde, trat auch die Route Stettin-Posen-Oderberg-Wien in den Concurrenzkampf gegen alle übrigen Routen ein und bewirkte ein weiteres Herabsetzen der Frachten nicht bloß nach Wien, sondern auch auf der Route über Berlin und Dresden nach Prag etc.

Nachdem auch die Route von Bremen-Harburg über Cassel und Passau nach Wien dem Verkehr übergeben worden war, setzten die Verwaltungen derselben die Frachtsätze ihrer Route so niedrig, daß die Verwaltungen der Bodenbacher Route sich, um sich den Verkehr auf ihrer 13 Meilen kürzeren Strecke zu erhalten, genöthigt sahen, ihre Frachtsätze ebenfalls soweit zu ermäßigen und die übrigen Routen von Hamburg und Stettin so wie die über Oderberg folgten diesem Beispiele.

Nicht lange währte es, so traten zwei neue Concurrentinnen auf in den Routen: Amsterdam-Rotterdam via Cöln-Mainz-Frankfurt-Wien und Amsterdam-Rotterdam via Oberhausen-Deutz-Siegen-Frankfurt-Wien, die sich beide in Herabsetzung ihrer Frachten überboten.

Dies hatte zur Folge, daß die Route Bremen-Harburg-Cassel-Passau-Wien, welche durch diese Frachtermäßigungen den Verkehr von Bremen gefährdet sah, ihre Frachtsätze nach Wien noch weiter ermäßigte und daß die Routen Bremen-Bodenbach-Wien und Hamburg-Bodenbach-Wien dieselben niedrigen Frachtsätze einführten.

Endlich hatte sich auch die inzwischen eingerichtete Dampfschleppschiffahrt zwischen Hamburg und Dresden an der Concurrenz im Verkehr zwischen Hamburg, Harburg und Wien betheiligt und die Verwaltungen der betreffenden Eisenbahnrouen zu weiteren entsprechenden Frachtherabsetzungen genöthigt.

Diese fortwährenden Frachtermäßigungen, zu denen sich die beiden Routen Harburg-Wien und Hamburg-Wien durch das Vorgehen anderer Routen veranlaßt fanden, konnte nicht ohne Einwirkung auf die Frachtsätze zwischen Harburg-Dresden und Hamburg-Dresden via Berlin bleiben. — Die Verwaltungen dieser Routen waren daher genöthigt sich auch gegen diese Concurrenz durch Herabsetzung der Frachten möglichst zu schützen.

Im Zusammenhange damit stand ferner die Ermäßigung der