

Leipziger Tageblatt

und
Anzeiger.

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

N^o 255.

Dienstag den 12. September.

1865.

Zur Nachricht.

Die Einlösung der zu Michaelis, bez. den 30. September und 1. October dieses Jahres fälligen **Zinscoupons** von **R. S. Staatspapieren** und **Landrentenbriefen**, so wie der für diese Termine ausgelooften **Staatspapiere** und **Landrentenbriefe** und der zur Zahlung ausgelegten unzinbaren **Kammer-Credit-Cassenscheine Lit. E.** erfolgt bei unterzeichneter **Lotterie-Darlehns-Casse** bereits

vom 18. dieses Monats ab

in den Vormittagsstunden von 9 bis 12 Uhr.
Leipzig, am 8. September 1865.

Königliche Lotterie-Darlehns-Casse.
Ludwig Müller. Marschall.

Ein Wort als Widerlegung der Entgegnung

in der Kohlenfrage Nr. 251 d. Bl.

Vielleicht scheint es Manchem unnöthig, daß wir, die wir zuerst die Kohlenangelegenheit öffentlich besprochen, noch einmal damit vor das Publicum treten, nachdem endlich die Herren Kohlenhändler in Nr. 252 des L. Tageblattes angezeigt haben, daß sie, nach verblichenen Einzelgesuchen, in einer Gesammtpetition an die Direction der Westlichen Staatsbahnen um hinreichende Wagenzahl sich gewandt haben; denn eben diese Gesammtpetition könnte schon als Beweis dafür angesehen werden, daß die Klagen über die ganz unzureichende Wagenzahl gerechtfertigt sind.

Indes der Umstand, daß unser Gegner in Nr. 251 mit Zahlen zu beweisen und uns zu schlagen versucht und die Wichtigkeit unserer Angelegenheit, für die wir um die vollste Theilnahme des Publicums ringen, mögen uns zu einem zweiten Worte berechtigen.

Wir wollen glauben, daß die Westlichen Staatsbahnen für Kohlenproducte 3850 Wagen haben, wie Einsender im Tageblatt Nr. 251 behauptet, und nur 150 Wagen auf der Eger- und Annaberger Bahn für Bauzwecke abgegeben sind — wie viel Wagen sind auf der Saxoner Bahn? — und finden auch das Exempel richtig: 3850 weniger 150 ist 3700; warum jedoch verschweigt der gründlich Unterrichtete, daß täglich viel Kohlenwagen auch zum Holz- und anderem Transport verwendet werden und dadurch für den Kohlentransport verloren gehen?

Vergangenen Winter sind durchschnittlich täglich 1000 Lowries von Zwickau nach allen Richtungen hin abgegangen; diesen Sommer, obgleich seit Anfang Juni, mehr noch seit ins Leben treten des französisch-deutschen Handelsvertrags ab 1. Juli sicher das sehr ähnliche, wenn nicht gleiche Quantum nöthig gewesen ist, beträgt der durchschnittliche tägliche Abgang, eben weil es an Lowries fehlt, nur 700 Wagen. Um aber zu wissen, ob die von unserm Gegner angegebene Wagenzahl, die ihm so ungeheuer groß vorkommt, ausreichend sein kann, machen wir folgendes Exempel. Er behauptet nämlich, für den Kohlentransport wären 3700 Wagen zu 5350 Wagenladungen verfügbar, und diese scheinen wohl Vielen auf den ersten Blick ausreichend. Indes man muß wissen, daß die durchschnittliche Zeit, in welcher eine Lowry am Schachte der Ladung harret und ehe sie entleert wieder dahin zurückkommt, mindestens 6 Tage beträgt — Wagen, die ins südliche Bayern, Württemberg und an die Schweizergrenze z. B. abgeschickt werden, bleiben 10, 12 und mehr Tage ausen — und nehmen wir nun einen Abgang von 1000 Lowries täglich, so ergibt sich, daß 5350 „Wagenladungen“ eben nicht zureichen, denn $1000 \times 6 = 6000$, und an diesen 6000 fehlen demnach 650 Wagen innerhalb 6 Tagen und 100 Wagen jeden Tag. Der Einsender hat so, was er nicht beabsichtigte, sich selbst geschlagen.

Bei dieser Angabe hat er aber die fortwährend bestehende große Zahl defecter Wagen — irren wir nicht nahe an 10% — noch verschwiegen: wie kann er uns also widerlegen und das Publicum beruhigen?

Seit Anfang der Wagen-Calamität haben Kohlenwerksdirigenten, nachdem ihnen von der Bahndirection wenig oder keine Hilfe versprochen wurde, einige „ausländische“ Bahnämter zu bewegen verstanden, ihre Wagen mit zu stellen, wodurch der Wagenmangel etwas verringert wurde; könnte die Direction der Westlichen Staats-

bahnen diesen Weg, wenn auch nur vorübergehend, nicht mit betreten? Wir leben noch im heißen Sommer, wo man aus anderen als ökonomischen Gründen den häuslichen Kohlenverbrauch möglichst beschränkt, und wenn nun die Kohlen, obgleich nur für gewerbliche Zwecke nicht auslangen, wie wir leicht zu beweisen im Stande sind, und wenn die geförderten Kohlen, ganz entgegen der Behauptung des Einsenders in Nr. 251 des Tagebl., sich in Zwickau häufen, — wofür eine Menge Briefe von Kohlenwerksdirigenten und Agenten zur Einsichtnahme bei Freunden von uns bereit liegen: wie können wir uns da durch jene Entgegnung beruhigen beim Hinblick auf den Winter?

Die vom Gegner erwähnte Preissteigerung ist factisch, wie uns Kohlenhändler versichern, nur hat sie ihren vornehmsten Grund in etwas ganz Andern, als er behauptet, denn die Kohlen können des Wagenmangels halber eben nicht rasch verladen werden; wohl aber schreitet eine Art Kohlen, die Rußkohlen, — und diese mag Einsender im Sinne haben — rasch ihrem Ende entgegen, und dieser Umstand erhöht die Preise so sehr und wirkt natürlich auch auf die Pechkohlen, die zum Theil als Ersatz für jene entnommen werden müssen, in wie großen Quantitäten diese auch noch bei Zwickau vorhanden sind.

Der Wagenmangel ist erwiesen. Kommt er zu einem Theile überraschend, nämlich seit dem französisch-deutschen Handelsvertrag, und konnte man ihn also in diesem Umfange nicht voraussehen, so sollte man doch nun endlich das Uebel gegenüber sonnenklaren Beweisen anerkennen und ihm abzuhelfen suchen, statt einen großen Theil der Wagen noch zu fremden Zwecken verwenden.

Wir erkennen gern, daß hier ein Bedürfnis nicht befriedigt werden kann, ohne der Verwaltung mehr Arbeit und Sorgen aufzubürden. Kann dies jedoch maßgebend sein?

Es ist bekannt, daß die sächsisch-bayerische Staatsbahn mit 7% rentirt. Welch' ein Geschäft macht so der Staat! — Wer dürfte da unserm Ministerium nicht zutrauen, daß es sofort in die Beschaffung der nöthigen Zahl von Kohlenwagen willigte, wenn jene von der Direction als dringendes Bedürfnis befürwortet würde?

Keine Eisenbahn, am wenigsten eine Staatsbahn, ist zuerst dazu da, um Geschäfte zu machen, sondern um den Handel und den Wohlstand zu schaffen und zu heben, und so dem großen Ganzen zu dienen, und eine Staatsregierung wird sich mit jeder neuen Bahn, die durch daniederliegende Theile des Landes führt, ein Ehrenzeichen setzen, wenn die Bahnen auch nur 2% rentirten. Hat sie aber einmal eine Bahn gebaut, so darf das nöthige Betriebsmaterial, läme es auch einer Verwaltung ungeheuer groß vor, nicht im Mißverhältnis sein zu den sich steigenden Anforderungen, und der Einwand, daß zu viel Capital verschlungen werde, ist lächerlich, denn hier muß ja zutreffen: Je größer die Geschäfte, desto größer der Gewinn.

Und was wäre es denn, wenn durch unglückliche Zeitumstände, oder auch dadurch, daß in einem Vierteljahr dasjenige Betriebsmaterial herbeigeschafft würde, was bei rechtzeitigem Erkennen der Bedürfnisse, also seit 3 Jahren, — so lange besteht ja der Kohlenwagenmangel — allmählig gestellt worden wäre, $\frac{1}{4}$ oder $\frac{1}{2}$ Gewinn verloren ginge? Wo bleibt also ein Grund vorhanden, fort und fort Nein zu sagen, wenn die Kohlenhändler, wie die Kohlenwerks-Dirigenten dringend um mehr Wagen bitten?