

über die böhmisch-sächsische Eisenbahn vom 31. December 1850 (Artikel 90) bestimmt, es solle die Grenzstation Bodenbach, wo sich neben dem österreichischen auch ein sächsisches Zollamt befindet, in Beziehung auf solche Waaren als Ansageposten, und erst jenes Amt, welches die ordentliche Amtshandlung vornimmt, als Eingangszollamt betrachtet werden. Ursprünglich erstreckte sich diese Begünstigung nicht weiter als bis Prag österreichischer Seits und bis Dresden sächsischer Seits, an welchen Orten die nach Art der Bestimmung der Waare (für den Verbrauch im Zollgebiete oder für die Durchfuhr) vorgeschriebene gewöhnliche Abfertigung vorzunehmen war. Oesterreichischer Seits wurde jedoch das Ansageschein-Verfahren für die über Bodenbach einlangenden Güter schon vor mehreren Jahren auf den Transport bis Brünn, Olmütz, Wien, Preßburg, Pesth u. ausgebeht. Dagegen standen sächsischer Seits der Ausdehnung dieser Begünstigung auf dem Transport von Bodenbach bis Leipzig Schwierigkeiten entgegen, welche endlich durch die von dem königl. sächs. Finanzministerium verfügte Errichtung einer, bereits mit Beginn des Jahres 1859 in Wirksamkeit getretenen königl. sächs. Zollabfertigungsstelle am Dresdener Bahnhofe zu Leipzig für den directen Güterverkehr aus Oesterreich behoben wurden.

Dgleich diese Verfügung bereits mit dem Erlasse des österr. Finanzministeriums vom 19. Januar 1859 im Wege des Verordnungsblattes sämmtlichen Zollämtern und später durch eine Verordnung des Handelsministeriums den böhmischen und mährischen Handelskammern bekannt gemacht worden ist, so hat sich doch laut einer Eröffnung unsers sächs. Finanzministeriums herausgestellt, daß von Seite des Handelsstandes von dieser den Güterverkehr zwischen Oesterreich und Sachsen durch Befreiung des Aufenthaltes in Dresden und Ehrsparung an Zwischenpeditionskosten wesentlich begünstigenden Einrichtung nicht in einem den namhaften Opfern, welche derselben gebracht werden mußten, entsprechenden Maße Gebrauch gemacht wurde, indem noch immer ein beträchtlicher Theil der aus Oesterreich auf der Eisenbahn über Bodenbach nach Leipzig versendeten Güter der zollordnungsmäßigen Abfertigung nicht erst in Leipzig, sondern schon in Dresden unterzogen wird, was deren Eintreffen an ihrem eigentlichen Bestimmungsorte Leipzig verzögert und die Expeditionskosten erhöht. Da in neuerer Zeit uns mehrere derartige Fälle vom hiesigen Plaze bekannt wurden, so haben wir es für zweckentsprechend gehalten, den hiesigen Handelsstand darauf aufmerksam zu machen, daß sich derselbe, zur Wahrnehmung der dargebotenen Vortheile obiger Einrichtung, über dieselbe wiederholt in Correspondenz mit den österreichischen Geschäftsfreunden setze und bei Waarenbezügen die ununterbrochene Expedition bis Leipzig bedinge.

### Die sechsundzwanzigste Generalversammlung der Leipzig-Dresdner Eisenbahngesellschaft

wurde gestern, als am 24. März d. J. im großen Saale der Buchhändlerbörse in Anwesenheit von 194 Actionairen, welche 2620 Actien mit 604 Stimmen vertraten, abgehalten. Sie wurde eröffnet durch einen einleitenden Vortrag des Herrn Vorsitzenden des Directorii, Ritter v. Gustav Harkort. Derselbe hatte zunächst mit den Actionairen zu beklagen, daß die Ergebnisse des verfloffenen Geschäftsjahres, auf deren Grund die Gesellschaftsvorstände die Vertheilung einer Dividende von 12% (excl. der gezahlten 4% Zinsen) beantragen würden, hinter denen von 1856 und 1857, ja selbst hinter denen von 1858 zurückgeblieben, wenn gleich sie der Art seien, wie man sie beim Beginn des Unternehmens schwerlich zu hoffen den Muth gehabt habe, und wenn schon sie den Vergleich mit denen keiner andern Bahn Deutschlands zu scheuen haben dürften. Indes findet der Redner den hauptsächlichsten Grund dieses Minderertrages nicht sowohl in den allerdings eingetretenen Concurrenzen, als vielmehr in den politischen Ereignissen und den dadurch veranlaßten Störungen des Verkehrs und bezieht sich zur Begründung dieser Ansicht auf die Minderung der Personenfrequenz und des Localverkehrs, auf welche die Concurrenz anderer Bahnen nur geringen Einfluß üben könne, und für welche man daher nur in der allgemeinen Weltlage einen genügenden Erklärungsgrund finden könne. So seien vom Eilgut Classe A. 771,414 Meilencentner, 11% weniger (gegen ca. 866,000 M.-C.), vom Frachtgut Classe B. 6,612,739 Meilencentner, 14% weniger, von Classe C. ermäßigte Fracht und Producte 29,503,351 Meilencentner, 18% weniger als im Jahre 1858, dagegen im directen Verkehre mit andern Bahnen 44,674,814 Meilencentner, circa 12 Millionen Meilencentner oder 21 1/2% weniger als im Jahre 1858 befördert worden.

Wenn nun daran die Hoffnung auf bessere Ergebnisse bei einer Aenderung der allgemeinen Verhältnisse geknüpft werden könne, so dürfe das jetzige Ergebniß wohl billigen Ansprüchen genügen.

Der Herr Vorsitzende wendet sich danach zu den in den einzelnen Ausgabenposten gegen früherhin eingetretenen Aenderungen, aus denen wir einiges Bemerkenswerthe hervorheben. Die Gesellschaftsvorstände haben sich zu einer Erhöhung der Beamten-

gehälte mit Rücksicht auf die stetige Preissteigerung in den nothwendigen Lebensbedürfnissen und auf eine gewissenhafte Pflichterfüllung bewogen gefunden. Bei der Zugkraft ist hauptsächlich in Folge des Herabgehens der Kohlenpreise, das sich noch weiter fortsetzen dürfte, eine Ersparniß von mehr als 35,000 Thlr. eingetreten.

Die zur Abrundung auf 72,756 Thlr. 13 Ngr. 3 Pf. angelegte Ausgabe für neue Locomotiven und Wagen stützt sich auf den Beschluß der Generalversammlung des vorigen Jahres, wonach die Anschaffungskosten derselben auf die folgenden vier Jahre mit je ca. 70,000 Thlr. vertheilt werden sollten.

Die Gewerbesteuer (36,360 Thlr. 14 Ngr. 3 Pf.) zeigt einen Mehrbetrag von 15,721 Thlr. Der Herr Vorsitzende bemerkt hierbei, daß die Gesellschaftsvorstände eine Ermäßigung nicht hätten erlangen können. Es sei dies umsomehr zu bedauern, als die an die Post gezahlte Entschädigung im Betrage von 15,000 Thlr. ebenfalls als eine Art von Gewerbesteuer zu betrachten sei, und sei nur zu hoffen, daß bald andere Ansichten über die Besteuerung von Actiengesellschaften Geltung gewinnen, und das Princip, sowohl den Eigenthümer als das Eigenthum zu besteuern, einem andern Plaz machen möge.

Der Redner gedenkt ferner des unerfreulichen Ereignisses, daß die Bahn das erste Mal in der Lage gewesen sei, eine größere Truppenmasse zu transportiren, indem sie in der Zeit vom 23. Mai zum 7. Juni und vom 18. zum 20. Juni das Clam-Gallas'sche Corps, 35,660 Mann, über 10,000 Pferde, 1122 Wagen und eine entsprechende Anzahl Geschütze in 120 Extrazügen befördert habe.

Daß dies ohne eine Störung im sonstigen Verkehre der Bahn, ohne eine Aussetzung von Personen- und Güterzügen geschehen, gebe ein glänzendes Zeugniß für die Leistungsfähigkeit der Bahn, wie für die Umsicht und Thätigkeit ihrer Beamten, würde aber ohne doppeltes Gleis und die vorhandene reichliche Ausstattung an Transportmitteln in dieser Weise nicht möglich gewesen sein, ein Beweis, wie angemessen eine nicht zu ängstliche Dekonomie sei.

Da von einer Vorlesung des Geschäftsberichts und Rechnungsabchlusses abgesehen wird, erklärt hierauf der Herr Vorsitzende die Debatte für eröffnet.

Herrn Wechselsal Mückenbergers Anfrage, wohin die übrigen 210,000 Thlr. für Anschaffung neuer Locomotiven und Wagen verschrieben worden, wird vom Herrn Vorsitzenden dahin beantwortet, daß dies unter den laufenden Rechnungen geschehen. Derselbe Redner äußert weiter das Bedenken, daß der für den 7. Einzelnahmeposten des Rechnungsabchlusses im Betrage von 348,305 Thlr. gewählte Titel „Tilgungsfond“, da man unter Tilgungsfond dasjenige verstehe, woraus getilgt werde, nicht das, was getilgt worden sei, wenn der Rechnungsabluß in falsche Hände käme — denn die Sache selbst sei durchaus verständlich und in der Ordnung — einer scharfen Feder, etwa dem Dorfbarbier, Stoff bieten könne. Auf die Entgegnung des Herrn Vorsitzenden: Auf den Titel komme an sich wenig an; die Sache selbst sei ohne Schwierigkeiten für die Rechnung und ohne Störungen für die Uebersichtlichkeit nicht wohl zu ändern, daß eine scharfe Feder aber einmal etwas Ungereimtes sage, lasse sich nicht verhindern — erklärte der Herr Redner, daß er sich eines besondern Antrags enthalte, vielmehr die Sache den Gesellschaftsvorständen anheimstelle.

Da sich weiter Niemand um das Wort meldet, wird zur Abstimmung verschritten, durch Aclamation einstimmig genehmigt, daß der Ausschuß die Justification ausspreche, was denn auch geschieht, und sodann, daß nach Abzug der Lantime für den Bevollmächtigten im Betrage von 2194 Thlr. 10 Ngr. 8 Pf. aus den Betriebsüberschüssen (598,871 Thlr. 27 Ngr. 4 Pf.) und dem Uebertrag vom vorigen Jahre (10,678 Thlr. 19 Ngr. 1 Pf.) an die Unterstützungscasse der Angestellten 5000 Thlr. überwiesen, weiter 12% oder 12 Thlr. Dividende (excl. 4% Zinsen) auf jede Actie vertheilt, und endlich der Betrag von 1556 Thlr. 5 Ngr. 7 Pf. auf das Rechnungsjahr 1860 übertragen werde.

Der Herr Vorsitzende dankt im Namen der Angestellten für die der Unterstützungscasse bewiesene Liberalität und ertheilt Herrn Adv. Dr. Einert das Wort zum Vortrag des Exposé über die Bauung einer Zweigeisenbahn von Meissen nach Coswig.

Herr Adv. Dr. Einert erinnert zunächst daran, daß das Project einer Zweigbahn nach Meissen eigentlich so alt sei, wie die Leipzig-Dresdner Bahn selbst, daß schon durch die Generalversammlung 1836 der Ausschuß ermächtigt worden, Anträge wegen Erbauung einer solchen Zweigbahn an die königl. hohe Staats-Regierung zu stellen und demzufolge durch Gesetz vom 10. August 1837 die Expropriations-Befugniß ertheilt worden, daß dann wegen der damaligen Bedrängniß an Ausführung des Planes nicht habe gedacht werden können, und derselbe endlich nach Erbauung einer Chaussee gänzlich liegen geblieben sei.

Durch Uebergehung von Meissen sei der Personen- und Güterverkehr von und über Meissen nur zum geringeren Theil der Eisenbahn zugefallen, zum andern Theile andern Communicationsmitteln, ja habe selbst zu dem Projecte einer selbstständigen Eisenbahn über Meissen geführt. Meissen und seine Umgegend hätten aber schwunghaft betriebene Gewerbe-Etablissements, so die Porcellanmanufactur, die Jacobi'sche Eisengießerei, deren Fabrikate eben-

sowohl wie endli  
kohlen d  
würden.  
portgeleg  
geben.  
Hauptbo  
bei den  
boten er  
Au  
etwas d  
gleich d  
Döbeln  
keiten d  
detsten  
liche G  
Zusicher  
könne,  
reicht u  
bare C  
Ein  
davon  
nomm  
den B  
der G  
In  
Coswig  
sonder  
Cöln  
Der  
des W  
und o  
Jener  
linige  
einen  
A  
Coswig  
nach  
deutu  
lich,  
veau  
stiger  
s G  
wig  
viel  
mit  
hätt  
Mei  
der  
vor  
für  
Ber  
Auf  
sch  
Ho  
thig  
die  
H  
E  
zu  
hi  
F  
ne  
F  
2  
an  
f  
n  
(  
u  
s  
?