

Die zuständigen Ministerien des Innern und der Finanzen zeigten sich sehr zurückhaltend und sie fanden eine kräftige Unterstützung darin, daß die Ständerversammlung im Jahre 1864 der Regierung zur Erwägung anheimgab, im Interesse des freien Verkehrs die Brückengeldgebühren bei der hiesigen Elbbrücke sobald als möglich abzuschaffen, infolge welches Beschlusses auch die Zollerhebung auf der fiskalischen Marienbrücke mit dem 1. April 1865 eingestellt wurde. Es würde zu weit führen, über die in dieser Sache zwischen dem Rathe und der Kreisdirektion gepflogene umfangreiche Korrespondenz im einzelnen zu berichten; es sei nur kurz erwähnt, daß der erhöhte Zoll anfänglich immer nur für ein Jahr bewilligt wurde. Erst als die städtischen Kollegien auf Grund eines vom Wasserbaudirektor Lohse erstatteten Berichts, der sich über den baulichen Zustand der Brücke sehr ungünstig aussprach, grundsätzlich zu einem künftigen Neubau ihre Zustimmung erteilt hatten und die Nothwendigkeit klar vor Augen lag, für einen so kostspieligen Bau beizeiten einen Fonds anzusammeln, der durch nichts Anderes beschafft werden konnte, als durch Weitererhebung des erhöhten Zolls, ließ sich die Regierung herbei, unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs zunächst auf fünf Jahre, vom Jahre 1868 an gerechnet, die Weitererhebung des erhöhten Zolls zu gestatten. Seit jener Zeit ist die Weiterbewilligung der Brückenzollerhebung nach den erhöhten Zollsätzen regelmäßig auf je fünf Jahre erfolgt.

Die Zollerträge hoben sich rasch, was wohl nicht nur auf den neuen Tarif zurückzuführen ist, sondern in noch weit höherem Grade auf die ungeheuere Steigerung des Verkehrs. Während im Durchschnitt der Jahre 1835 bis 1844 nur 3095 Thaler jährlich einkommen waren, ergab sich im Jahre 1848 bereits eine Einnahme von 16 630 Thalern, im Jahre 1850 eine solche von 20 000, 1851 sogar 22 430 Thalern. Die Eröffnung der neuen Marienbrücke vermochte die Einnahme nicht wesentlich zurückzudämmen; zwar war ein geringer Rückgang wahrzunehmen, aber nur bis auf etwa 17 500 Thaler, und im Jahre 1857 waren die 20 000 Thaler wieder überschritten. Ungünstig wirkte auf den Verkehr auch das in den Jahren 1861 und 1862 von der Königlichen Polizeidirektion erlassene Verbot des Verkehrs von Lastfuhrwerk auf der Brücke während der Tagesstunden; aber immer noch nahm der Verkehr zu, und die nach Freigebung der Marienbrücke wiederum zeitweilig zurückgegangenen Einnahmen erreichten nach dem französischen Kriege mehrere Jahre hindurch die Höhe von 25 000 Thalern, im Jahre 1875 sogar 79 636 Mark. In späteren Jahren machte sich der Wettbewerb der neuen Brücken, der Albertbrücke und der Königin Carola-Brücke, bemerk-

lich, nächstdem die Zunahme des Straßenbahnverkehrs auf der alten Brücke, welcher das Pferdefuhrwerk verdrängte, so daß 1900 nur 36 990, 1902 sogar nur 32 458 Mark eingenommen worden sind.

Die Zollsätze selbst haben seit 1846 mehrfache Ermäßigungen erfahren. Zunächst wurden im Jahre 1865 die nur für Fremde geltenden Sätze für Handwagen, Traglasten, Schubkarren, Schiebeböcke und Vieh beseitigt, anfangs nur widerruflich, im Jahre 1868 auf Verlangen des Ministeriums des Innern endgültig. Im Jahre 1878, nach Eröffnung der Albertbrücke, wurde im Interesse einer rascheren Zollbehandlung der Unterschied der Zollsätze für beladenes Frachtgüter- und sonstiges Fuhrwerk beseitigt und für alles Last- und besetzte Personenuhrwerk ein einheitlicher Zoll von 10 Pfennig für jedes Zugthier festgesetzt, ferner aus dem Lastfuhrwerk das Hundefuhrwerk ausgeschieden und einem niedrigeren Satze unterstellt. Anlässlich der Erwerbung der Marienbrücke sind endlich im Jahre 1901 die Selbstfahrer dem Brückenzoll unterworfen und der Zoll für Esselfuhrwerk, das es früher kaum gab, demjenigen für Hundefuhrwerk gleichgestellt worden; ferner wurden für einheimisches Last-, Hunde- und Esselfuhrwerk Brückenzollblocks mit 40 % Rabatt eingeführt, welche ihrem Zwecke besser dienen als die eine zeitlang, in den Jahren 1865 bis 1877, mit einem Rabatt von 10 % ausgegebenen Brückenzollmarken.

Auch im Dienste hat sich mit der Zeit manches geändert. Der eine Einnehmer, der in früheren Jahrhunderten die Zolleinnahme nur als Nebengeschäft zu betreiben brauchte, genügte bei dem fortwährenden Steigen des Verkehrs nicht mehr; es wurden nach und nach drei Einnehmer angestellt und neben ihnen funktionirten noch fünf Brückendiener, bis mit Eröffnung der Albertbrücke die Einrichtung der Brückendiener überhaupt aufgehoben wurde und die Brückendiener zu Einnehmern aufrückten. Heute wird der Dienst an jeder Brücke von sechs Einnehmern besorgt. Auch die ihnen gewährte Tantieme, die zu manchen Unzuträglichkeiten Veranlassung gab, ist seit 1891 weggefallen.



Inhalt: Zur Geschichte des geistigen Lebens in Dresden vor 300 Jahren. Von Dr. Viktor Bangsch. — Zur Geschichte des Augustusbrückenzolls. Von Stadtrat Dr. O. Seymann.