



# Eingabe der Handelskammer Leipzig

an die Königliche Zoll- und Steuer-Direktion zu Dresden,

## Errichtung einer Zoll-Abfertigungsstelle am Eilenburger Bahnhofe betreffend,

vom 27. Februar 1900.

Mittels Verordnung Nr. 8534 Aa hat die Königliche Zoll- und Steuer-Direktion das von uns befürwortete Gesuch hiesiger Firmen um Errichtung einer Zoll-Abfertigungsstelle am Eilenburger Bahnhof abschlägig beschieden, weil ein Bedürfnis, zur Zeit wenigstens, nicht anzuerkennen sei.

In den 15 Monaten, die seitdem verflossen sind, hat sich nun aber das Bedürfnis mehr und mehr herausgestellt, und wir sehen uns deshalb im Interesse des Handels und der Industrie unseres Bezirks veranlaßt, jenes Gesuch hiermit zu wiederholen.

Wie in der Verordnung selbst dargelegt ist, war der zollkontrollpflichtige Verkehr in der Zeit von 1895 bis 1897 in folgender Weise gestiegen: von 826 Wagenladungen mit 60 491 Kolli im Begleitzettelverkehr und 2032 Kolli unter Begleitschein-Kontrolle im Gesamtgewicht von 6 836 846 kg auf 993 Wagenladungen mit 74 981 Kolli und 1927 Kolli unter Begleitschein-Kontrolle im Gesamtgewicht von 8 543 752 kg; das sind bei der Zahl der Wagenladungen 20 % bei der Zahl der Kolli über 23 %, beim Gewicht fast 25 % — ein Zuwachs in zwei Jahren, der unseres Erachtens nicht die Bezeichnung „unwesentlich“ verdient. Noch weit stärker erscheint der Zuwachs, wenn man einige Jahre weiter zurückgreift; 1890 z. B. hatte die Zahl der Wagenladungen nur erst 344 betragen.

Wenn die Königliche Zoll- und Steuer-Direktion im Herbst 1898, nach Einführung gewisser Verkehrs-Erleichterungen auf den sächsischen und österreichischen Eisenbahnen, annahm, daß eher eine Verminderung als eine Vermehrung des Verkehrs an zollpflichtigen Waren auf dem Eilenburger Bahnhof eintreten würde, so hat sich diese Annahme allerdings insofern zutreffend erwiesen, als das Jahr 1898 in seinem Gesamtergebnis eine kleine Abnahme zeigt: um 3 Wagenladungen, 740 Kolli und 568 427 kg Gesamtgewicht. Allein schon das Jahr 1899 hat mit 998 Wagenladungen, 77 720 Kolli und 8 647 814 kg Gesamtgewicht alle seine Vorgänger wieder übertroffen. Wegen 1895 beträgt die Gewichtszunahme fast 26,5 %.

Dabei ist aber eine neue Erscheinung hervorgetreten: weit mehr als früher hat sich der Verkehr in gewissen Zeiten, namentlich in der Zeit vor Weihnachten, so zusammengedrängt, daß der Mangel einer Abfertigungsstelle noch weit empfindlicher als sonst fühlbar wurde. Nach der uns zuteil gewordenen Auskunft ist die Zahl der an einem Tage angekommenen Wagen bis über 50 angestiegen, und diese haben, da an der Zollstelle am Magdeburger Bahnhofe nur 14 bis 16 Wagen täglich abgefertigt werden können, zu einem erheblichen Teil auf andere Bahnhöfe übergeführt werden müssen, wodurch sehr unliebsame Verzögerungen, Irrungen und Verluste für die Ablader entstanden sind. Abhilfe erscheint hiernach dringend geboten. Die Frage gewinnt noch größere Tragweite durch die Einrichtung des Elb-Umschlags in Torgau, welcher dem Verkehr auf dem Eilenburger Bahnhofe neuen Zuwachs bringen wird.

Daß die von Osten her ankommenden Eier, bei denen das Bedürfnis am dringendsten war, seit einer Reihe von Jahren auf dem Eilenburger Bahnhof abgefertigt werden können, wird zwar von den beteiligten Firmen dankbar anerkannt. Der Wunsch, daß die Abfertigung durch eine ständige Stelle geschehen möchte, besteht aber nach wie vor. Schnellige Abfertigung ist bei dieser Ware nicht bloß wegen des leichten Verderbens, sondern auch wegen des häufigen Wechsels der Marktverhältnisse geboten; namentlich kommt hierbei das oft sehr rasche Sinken der Preise im Frühjahr in Betracht. Eier werden deshalb immer nur zu sofortigem Weiterverkauf eingeführt; auch ein geringer Zeitverlust bringt oft empfindliche geschäftliche Schädigung mit sich. Eine Verzögerung wird aber dadurch, daß die Beamten in der Regel erst nach Schluß ihrer Bureaustunden

nach dem Eilenburger Bahnhofe kommen, besonders auch deshalb herbeigeführt, weil um diese Zeit gewöhnlich keine Geschirre zur Hand sind. „Wenn die Ware“, schreibt uns eine der beteiligten Firmen, „4 Uhr nachmittags auf dem Eilenburger Bahnhofe eingeht, aber erst 6 $\frac{1}{2}$  Uhr verzollt wird, so ist es nicht möglich, sie noch an demselben Tag an den hiesigen Käufer abzuliefern, oder sie auf dem Magdeburger oder bayrischen Bahnhofe zur Weiterbeförderung an den auswärtigen Besteller aufzugeben. Wird dann am nächsten Tag infolge Preisrückgangs die Annahme der Ware verweigert, so werden bei einer solchen Sendung leicht 500 bis 1000  $\mathcal{M}$  verloren.“ Eine andere Firma spricht sich in ähnlicher Weise aus und fügt hinzu: „Am ungünstigsten gestaltet sich das Verhältnis, wenn eine erwartete Ladung am Sonntag eingeht. Dann kann sie erst Montag vormittags verzollt werden, und man kommt erst nachmittags in den Besitz der Ware. Der Montag-Vormittag ist aber im Eiergeschäft mit die wichtigste Zeit in der ganzen Woche, und es entstehen durch solche Verzögerungen mitunter empfindliche Schäden. Die Waren auf der Dresdner Bahn zu beziehen, ist noch ungünstiger. Wenn auch die Zollabfertigung dort schneller geht, so laufen doch die Ladungen immer 1 bis 2, ja auch 3 Tage länger als auf der Eilenburger Bahn. Schon dadurch ist man auf die Eilenburger Bahn angewiesen.“ Die besonderen Kosten der Abfertigung spielen im Laufe des Jahres immerhin auch eine Rolle.

Von anderen zollpflichtigen Waren, für welche die Möglichkeit der Abfertigung auf dem Eilenburger Bahnhofe besonders erwünscht wäre, sind namentlich die aus dem Orient — Bosnien u. s. w. — ankommenden getrockneten Pflaumen, sowie Rüffe zu nennen, welche diese Vergünstigung früher bereits genossen haben.

Nicht minder wichtig ist aber die Möglichkeit der Abfertigung an Ort und Stelle der Ankunft für die hauptsächlichsten Gegenstände unserer Einfuhr aus Rußland: Rauchwaren, Roßhaare und Borsten. Unter den mancherlei Äußerungen, die uns darüber vorliegen, heben wir die nachstehende hervor:

„Wir empfangen in einem Jahr an Sendungen aus Rußland, welche auf dem Eilenburger Bahnhofe transito Leipzig ankommen:

- rund 15 000 kg Filgüter,
- 70 000 Stückgüter,
- 500 000 Stückgüter in Wagenladungen,

wovon mangels einer Zollabfertigungsstelle am Eilenburger Bahnhofe die Filgüter und Stückgüter mittels der Rollgeschirre der Abfuhrunternehmer der Eilenburger Bahn nach dem Zollschuppen am Magdeburger Bahnhof zur Vornahme der zollamtlichen Revision übergeben werden müssen. Unsere Wagenladungen lassen wir nach dem Berliner Bahnhof adressieren, wohin sie aber erst nach Eintreffen auf dem Eilenburger Bahnhof über die Verbindungsbahn gelangen können.

„Wir würden zwar nach Errichtung einer Zollabfertigungsstelle am Eilenburger Bahnhofe keinen größeren Empfang von Expeditionswaren aus Rußland haben, wir würden sie aber um wenigstens einen Tag früher empfangen und bei den Filgütern und Stückgütern die von der Bahn für die Überführung zum Zollamt am Magdeburger Bahnhofe besonders berechneten Kollspesen ersparen. Da die Güter aus Rußland ohnehin eine viel Zeit in Anspruch nehmende Lieferung haben, ist der durch den Mangel einer Zollabfertigungsstelle am Eilenburger Bahnhofe erwachsende Zeitverlust für die Empfänger der Waren besonders hart und schon oft Anlaß zu Klagen über geschäftlichen Schaden gewesen.“



Mehrere andere Firmen erklären, daß sie, wenn auf dem Eilenburger Bahnhof eine Zollabfertigungsstelle wäre, alle ihre aus dem Osten kommenden Sendungen dahin leiten würden. Es läßt sich nicht bestreiten, daß ein Teil davon den sächsischen Bahnen entzogen werden könnte. Allein wenn es sich um ein klares Bedürfnis des Verkehrs handelt, dürfen unjers Erachtens fiskalische Rücksichten nicht den Ausschlag geben. Es muß endlich zur Wahrheit werden, was Art. 42 der Reichsverfassung verheißt: daß die deutschen Eisenbahnen wie ein einheitliches Netz verwaltet werden sollen.

Wie stark zuweilen die Verzögerungen sind, welche durch die Überführung auf einen anderen Bahnhof herbeigeführt werden, zeigt das nachstehende, durch die Frachtbriefe belegte Beispiel:

Zwei Eilgutsendungen, Rauchwaren enthaltend, waren am 21. Februar v. J. von Eydtkubnen abgegangen. Beide trafen am 23. Februar auf dem Eilenburger Bahnhofe hier ein. Die eine, die schon an der Grenze abgefertigt worden war, kam am 24. morgens in die Hand des Empfängers; die andere, mit Begleitschein, wurde

auf den Magdeb. Bahnhof übergeführt am 24. Febr. vorm.,	
dem Empfänger von der Magdeb. Bahn	
avisiert „ 25. „ nachm.,	
der Avis wurde zur Post gegeben (laut	
Stempel) „ 25. „ abends,	
er kam in die Hand des Empfängers „ 26. „ (Sonnt.)	
die Sendung wurde abgefertigt „ 27. „ vorm.	

Auch der Kollfuhrverkehr nach dem Magdeburger Bahnhof, auf welchen die Bezeichnung „fortwährend“ nach unseren Wahrnehmungen nicht wohl angewandt werden kann, da eine Überführung in der Regel nur zweimal am Tage stattfindet, trägt oft zur Verzögerung bei.

Ganz besonders ist die Errichtung einer Abfertigungsstelle am Eilenburger Bahnhofe wegen der Messen zu wünschen, wo sich der Verkehr auf wenige Tage zusammendrängt und jede Verzögerung noch schwerer als sonst empfunden wird.

Übrigens kommen für eine solche Zoll-Abfertigungsstelle keineswegs nur die mit der Eilenburger Bahn einlaufenden Güter in Betracht. Für die stark bevölkerten und industriereichen östlichen Vorstädte von Leipzig liegt dieser Bahnhof ungleich bequemer als die andern Bahnhöfe, es würden deshalb auch Güter, die auf andern Bahnen ankommen, geeigneten Falls dorthin geleitet und so die bestehenden Abfertigungsstellen entlastet werden. So schreibt uns die Maschinenfabrik Karl Krause: „Wagenladungen aus dem Ausland gehen bei mir meist fracht- und zollfrei ein. Daneben erhalte ich aber vom Auslande noch eine sehr bedeutende Zahl Stückgüter, die meist im Veredelungsverkehr über die Grenze kommen und mit Freischein hier eintreffen. Es handelt sich dabei hauptsächlich um Reparaturen und Messer zum Schleifen. Zur Freischreibung muß ich einen jungen Mann nach dem von meiner Fabrik jetzt sehr entfernt liegenden Zollamt schicken, der wenigstens 2 Stunden Zeit braucht. Dasselbe ist bei Rücksendung der Ware nötig. Die Spesen, die ich also jetzt bei einer solchen Sendung habe, betragen oft zweimal soviel, als ich dafür einnehme, würden sich aber in Zukunft wesentlich mindern, wenn das Zollamt für mich näher und der Zeitverlust für die Formalitäten geringer wäre. Dazu kommt noch, daß ich jetzt Anschlußgleis am Eilenburger Bahnhof habe und nach und nach meine sämtlichen eingehenden Sendungen dorthin leiten würde.“

Nach alledem glauben wir uns der Hoffnung hingeben zu dürfen, daß die königliche Zoll- und Steuer-Direktion bei erneuter Erörterung der Sache zur Bejahung der Bedürfnisfrage gelangen und unjerem Gesuch entsprechen werde.

Die Handelskammer.

Zweiniger,  
Vorj. Dr. Genjel, S.