

Deutsche Gewerbezeitung



Erscheinen:
Wöchentlich 2 Nummern;
mit vielen Holz-
schnitten und Figuren-
tafeln.
Preis:
5/2 Thaler oder
9 Gulden 20 Kr. rhein.
jährlich.
Bestellungen auf das
Blatt sind in allen Buch-
handlungen und Postämtern
des In- und Auslandes zu
machen.

Beiträge:
an F. G. Wied,
und
Inserate:
(zu 1 Rgr. die dreispaltige
Zeile Petit)
sind an die Buchhandlung
von Robert Bamberg
in Leipzig zu richten.
Angemessene Bei-
träge für das Blatt
werden honorirt.

Sächsisches Gewerbeblatt.

Verantwortlicher Redakteur: **Friedrich Georg Wied.** — Unter Mitwirkung von **Johann Georg Günther.**

Inhalt: † Die Schifffahrt auf der Elbe. — † Fr. Busse's selbstwirkender Delapparat für Eisenbahnwagen, Dampfschiffe und Maschinen aller Art. — Bohrspahn. Schuss für Arbeit. Technische Musterung. Friedrich Borchardt's rundwirkende Strumpfmäschinen in Konstantinopel. — Ein Etablissement für Verfertigung von Rosenkränzen. — Telegraphie. — Allgemeiner Anzeiger.

Hierzu eine lithographirte Beilage, **Tafel IV.**

† Die Schifffahrt auf der Elbe.

Wir haben zu wiederholten Malen in diesen Blättern auf die Ungunst hingedeutet, mit welcher ein deutscher Strom vorzugsweise sich behandelt sieht, obgleich damit nicht gesagt ist, daß andre deutsche Ströme sich einer so freien Schifffahrt erfreuen, wie sie dem deutschen Handel nothwendig ist. Die Elbe ist jener Fluß, auf dessen Schifffahrt so viele Hemmnisse und Beschwernisse ruhen, daß es der deutschen Zähigkeit und Geduld im Ertragen doch fast etwas zu viel zu werden anfängt. Die Hemmnisse der Schifffahrt liegen nicht allein im sehr ungleichen, häufig zu seichtem Fahrwasser, dem man nicht überall auf der ganzen Fahrstrecke wirksam abzuhelfen beflissen ist, (und was nützt die Besserung einzelner Strecken, wenn deren dazwischen liegen, die nicht oder nur mit verringerter Ladung zu befahren sind?) sondern eben so sehr in der Ueberlastung mit Zöllen, deren Höhe auf keine Weise gerechtfertigt wird durch die Kosten der Strom- und Uferbauten, gesetzt man fände es volkwirtschaftlich richtig, daß die Schifffahrt jene Kosten ausschließlich auf sich nehme, und nicht das ganze Land, was doch von der Schifffahrt mittelbar und unmittelbar Nutzen hat. Jene Zölle finden sich allein gerechtfertigt durch ein Finanzinteresse, welches nicht nach dem Einfluß fragt, den eine Steuer auf die Erwerbsverhältnisse eines Volkes ausübt; und sie konnten mit einer Ruhe, welche nur dem Finanzmenschen innewohnt, auferlegt werden zu einer Zeit, wo die Verfrachtungen pr. Are zugleich langsam und kostspielig waren. Der Verkehr nämlich vermochte sich unter diesen Umständen den Zöllen nicht zu entziehen, es war ein Zwang dahinter! Die Verhältnisse haben sich nun aber in neuerer Zeit durch die Entwicklung des Eisenbahnwesens, in der Verkehrsrichtung des Elbstromes sehr geändert, und wird sich diese Aenderung mehr und mehr bemerklich machen, jemehr die Eisenbahnlinie von Prag nach Hamburg sich vervollständigt. Denn, wie dieses zu erwarten war, die beziehendlichen Verwaltungen jener, die gedachte Linie bildenden Eisenbahnen, setzen Alles daran, um dem Elbverkehr so viel Frachtgegenstände als möglich zu entziehen, und nicht ohne den überraschendsten Erfolg. Hamburg-Magdeburg, Berlin-Hamburg, Magdeburg-Leipzig, Leipzig-Dresden, Dresden-Prag in spe, sind eben so viel Saugrüssel am Elbverkehr in direkter Richtung. Nicht minder entziehen aber demselben die Nahrungsquellen und werden sie noch mehr entziehen, die Linien Berlin-Dresden-Prag, Berlin-Chemnitz,

Chemnitz-Bayern. Diese Umstände, dies muß anerkannt werden, sind auch nicht ganz von den betreffenden Staatsverwaltungen übersehen worden, und man hat bis zu einem gewissen Grade Erleichterungen in Erhebung der Elbzölle eintreten lassen. Jedoch, wie dies ausdrücklich von der Schifffahrt erklärt worden ist, nicht bis zu der nothwendigen Ausdehnung. Diese Erklärung ist in einer Denkschrift niedergelegt, welche von Bevollmächtigten der Handelsvorstände, aus allen Theilen des Elbgebiets in Magdeburg, den 12. Novbr. v. J. unterschrieben, und dann bei sämmtlichen Regierungen, die dabei betheiligt sind, eingereicht worden ist. Aus derselben entnehmen wir einige statistische Angaben nach einer Aufstellung im Dresdner Tageblatt, woraus sich ohne weitere Erörterung Jeder leicht die nothwendigen Folgerungen ziehen kann.

In der Schifffahrt auf der ohngefähr 80 Meilen langen schiffbaren Strecke der Elbe, in den Gebieten sämmtlicher 10 Elbuferstaaten zusammengenommen, ist nach einer mäßigen Schätzung ein Kapital von 3 Mill. Thlr. angelegt, an welcher Summe das Königreich Sachsen mit etwa 606,000 Thlr. in 403 Kähnen betheiligt ist.

Die jetzt bestehenden Elbzölle und die Klassifizierung der Waaren beruhen auf der am 13. April 1844 von den 10 Elbuferstaaten abgeschlossenen Additionalakte zu der Elbschifffahrtsakte vom 23. Juni 1821, abgesehen von einigen durch besondere Uebereinkünfte zwischen Sachsen und Preußen bewirkten Erleichterungen.

Nach der Akte von 1844 zahlt ein Ztr. Waare, welche auf der ganzen Strecke von Hamburg bis Melnik in Böhmen auf der Elbe verschifft wird, an Zoll 1 Thlr. 3 Sgr. 11 Pf. *), von welcher Summe beispielsweise auf Sachsen 6 Sgr. 4 Pf., auf Preußen 16 Sgr. 7 Pf., auf die drei anhalt'schen Herzogthümer 2 Sgr. 6 Pf. kommen. Der obgedachte Betrag gilt als Normalzoll, welcher von den werthvollsten und zugleich für die Elbschifffahrt wichtigsten Artikeln erhoben wird; die übrigen Artikel sind in verschiedene Klassen eingetheilt, welche resp. dem $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{5}$, $\frac{1}{10}$, $\frac{1}{20}$ und $\frac{1}{40}$ des vollen Zolls unterliegen. — Vergleich zwischen den Elb-

*) Es ist der Zollberechnung auf dem ganzen Strome der Vierzehnthalerfuß mit der Eintheilung: 1 Thlr. = 30 Sgr.; 1 Sgr. = 12 Pf. und als Gewicht der Zollztr. zu Grunde gelegt.