

anderer Beziehung erleichtert und gefördert werden wird, wie aus Nachstehendem zu entnehmen ist.

Zu I. Die Additionalacte betreffend.

Die Elbschiffahrtsacte vom 23. Juni 1821 war in vieler Beziehung auf die dormaligen, namentlich durch die mannichfachen Veränderungen in den Verhältnissen des Handels und der Industrie mit ihren Einflüssen auf den fraglichen Stromverkehr, durch den Eintritt des Zollverbandes zwischen Sachsen und Preußen u. s. w. herbeigeführten Zustände nicht mehr ganz passend, und bedurfte einer vollständigen Umarbeitung. Letztere ist durch die erwähnte Additionalacte bewirkt worden und enthält folgende neue Bestimmungen.

- 1) Genauere Feststellung der Verbindlichkeiten jedes Uferstaates zur Erhaltung der Ufer und der Leinpfade, ingleichen zur Beschaffung und Erhaltung eines bequemen und sichern Fahrwassers.

In Beziehung hierauf ist namentlich jeder Uferstaat verpflichtet, dafür zu sorgen, daß auf der Strecke von Tetschen bis Hamburg eine Tiefe des Fahrwassers von 6 Zoll rheinisch über den niedrigsten Wasserstand vom Jahre 1842 (also von mindestens 3 Fuß rheinisch bei dem niedrigsten Wasserstande) überall nach und nach hergestellt und in dieser Höhe erhalten werde.

- 2) Einführung des Zollgewichts und des 14 Thaler Münzfußes.

Hiernach ist nicht nur der Normalelzbollsatz bemessen, sondern es können auch die Abgabeentrichtungen bei den Hebestellen sämtlicher Uferstaaten, mit alleiniger Ausnahme Oesterreichs, in Münzsorten des 14 Thalerfußes bis zu $\frac{1}{2}$ Thalerstücken herab erfolgen. Bei den österreichischen Hebestellen dagegen sind zwar die Gefällebeträge in Conventionsmünzsorten zu erlegen, letztere werden jedoch mit 5 Procent Aufgeld auf den Werth im 14 Thalerfuß reducirt, so daß dem Abgabepflichtigen, im Vergleich mit dem diesseits gesetzlich angenommenen Agio an 2 $\frac{1}{2}$ Procent, immer noch 2 $\frac{3}{4}$ Procent zu gut gehen.

Wichtiger noch als vorstehende Aenderungen erscheint

- 3) die Aufhebung der Recognitionengebühr und deren theilweise Vereinigung mit dem Elbzoll.

Durch diese Maaßregel ist für die Abgabepflichtigen die hauptsächlichste unter den hier in Frage kommenden Erleichterungen erzielt worden. Abgesehen nämlich davon, daß insbesondere der Schiffer durch den Wegfall der Recognitionengebühr von einer Leistung befreit worden ist, welche ihm vorhin ganz allein zur Last fiel und für ihn um so drückender war, als sie vermöge ihrer, nicht nach den wirklichen Ladungen, sondern nach der Tragfähigkeit der Fahrzeuge bemessenen Abstufungen die auffallendsten Ungleichheiten bewirkte, so waren auch insbesondere dadurch noch folgende Begünstigungen möglich gemacht.

- a) Die gänzliche Befreiung des sächsischen Binnenverkehrs.

Dieser bewegt sich durchschnittlich mit mehr als 2 Millionen Centnern auf der sächsischen Elbe und war bisher der Recognitionengebühr noch unterworfen, deren Jahresbetrag im Durchschnitt mit circa 750 Thalern in Anschlag gebracht werden kann.

- b) Die gänzliche Befreiung der leer gehenden und Personenzüge (insbesondere der Dampfschiffe).

Hierdurch entsteht ebenfalls eine Mindereinnahme von circa 300 bis 400 Thaler — — jährlich.

- c) Die Erleichterung der Waaren zweiter bis mit sechster Classe im Elbzoll.

Dem nachdem man die durchschnittsjährliche Gewichtsmenge sämtlicher, die Hebestellen im größern Verkehr passirten Waaren auf den, dem Normalelzbollsatz entsprechenden Gewichtsbetrag reducirt hatte, dividirte man mit letzterm in den Betrag der ebenfalls nur beim großen Verkehr durchschnittsjährlich erhobenen Recognitionengebühren und erlangte in dem Quotienten das dem Normalelzbollsatze noch hinzuzuschlagende Aequivalent für den Centner, welches demnachst unter die betroffenen Uferstaaten nach Verhältniß ihrer Erhebungsquoten repartirt wurde.

Da nun diesem Verfahren zufolge die Classification der Bollsätze nach $\frac{1}{1}$, $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{5}$, $\frac{1}{10}$, $\frac{1}{20}$, $\frac{1}{40}$ des Normalsatzes auch auf das mit dem Zoll combinirte Recognitionengebührenäquivalent übertragen worden war, so hatte dies die Wirkung, daß zwar die dem Normalsatz unterliegenden Waaren erster Classe etwas höher, als vorher, (im Durchschnitte mit circa 1,836 Xpf. pro Zollcentner) dahingegen die Waaren zweiter bis mit sechster Classe, welche $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{5}$, $\frac{1}{10}$, $\frac{1}{20}$ oder $\frac{1}{40}$ des Normalsatzes zu zahlen haben, etwas niedriger, als vorher (im Durchschnitte mit circa 0,318 Xpf. pro Centner) belastet worden sind. Nun verhält sich aber die Menge der Waaren erster Classe zur Menge der Waaren zweiter bis mit sechster Classe im sächsischen Elbverkehr durchschnittlich, wie 1: 10, folglich stellt sich eine Minderentrichtung im Allgemeinen heraus. Letztere berechnete sich nach den nünmehr gemachten Erfahrungen beim sächsischen Elbverkehr allein mit circa 2254 Thaler — — jährlich.

Hierzu kommt indeß vom 1. Januar 1846 ab

- d) eine anderweite Herabsetzung der Elbzölle für den sächsischen Elbverkehr von weit höherer Bedeutung.

Schon unterm 15. April 1844 war vermöge protocollarischer Uebereinkunft über die in Folge der Additionalacte erforderlich werdenden Modificationen der Bestimmungen in Art. 15 des Zollvereinungsvertrags vom 30. März 1833 zwischen Sachsen und Preußen verabredet worden, daß das Biertheil der preussischen Elbzollquote in den Fällen, wo solches vertragsmäßig zur Erhebung kommt, auf vier Silbergroschen (anstatt 4 Sgr. 1 $\frac{1}{2}$ Pf.) pro Centner festgesetzt sein solle. Spätere Verhandlungen führten indeß noch zu weitem Ermäßigungen, zu welchen der Umstand günstige Veranlassung bot, vermöge dessen die Elbzölle, nach Maaßgabe des angeführten Art. 15 des Zollvereinungsvertrags, gleichzeitig die Durchgangsabgaben in Sachsen und Preußen mit vertreten. Als daher bei Berathung des Zollvereinstarifs von 1846 — 1848 die Herabsetzung der Durchgangszölle für die Straßenzüge der Oder und links der Oder bis auf $\frac{2}{3}$ ihres Betrags in Frage kam, vereinigten sich Sachsen und Preußen, mit dieser Herabsetzung gleichzeitig auch eine Ermäßigung der beiderseitigen Elbzölle bis auf zwei Drittheile eintreten zu lassen und diese Maaßregel auf diejenigen Fälle mit zu erstrecken, in welchen nach den bestehenden Verträgen jede der gedachten beiden Regierungen ein Biertheil ihrer Elbzollquote erhebt.

In Folge dessen und nachdem der neue Zolltarif jene Durchgangszollermäßigung wirklich enthält, sind vom 1. Januar 1846 ab beim sächsischen Elbverkehr durch Preußen (sowohl zu Berg als zu Thal) 16 Sch. = 13 $\frac{1}{2}$ Xpf. pro Centner