

Wenn

4) die Schiffer gebeten haben, daß die Staatsregierung dafür sorgen möge, daß bei den vorhandenen und den zu erbauenden Elbbrücken zwei Krähne errichtet, auch für die Vermahlung Sorge getragen werde, so hat zwar die hohe Staatsregierung die Zusicherung ertheilt, daß zu Erleichterung des Niederlegens der Masten an den Brücken zu Dresden, Meissen und Riesa Vorkehrungen getroffen worden und werden sollten, daß jedoch in einzelnen Fällen theils die Unzweckmäßigkeit der Bauart der Schiffe Schwierigkeiten darbietet, theils andere Hindernisse vorhanden wären. Da jedoch sehr zu wünschen ist, daß den hierbei sich darbietenden Uebelständen möglichst abgeholfen werde, so stellt die Deputation an die Kammer den Antrag,

daß die hohe Staatsregierung möge ersucht werden, diesem Gegenstande fortdauernde Aufmerksamkeit zu schenken und den von den Schiffen deshalb erhobenen Beschwerden thunlichst abzuheben.

Wenn die Schiffer aber

5) auch darauf einen Antrag stellen, daß die Schiffzieher einer Taxe unterworfen werden möchten, so vermag die Deputation dieses nicht zu bevormworten, um so weniger, da, wie auch die hohe Staatsregierung bemerkt, der Lohn von manchen Zufälligkeiten abhängt.

Auf die fernern Beschwerden:

6) die Anlegung von Winterhäfen,

7) wegen unbefugten Schifffahrtsbetriebs, so wie

8) daß mit der nöthigen Austiefung des Strombettes fortgeföhren werde,

und man auch die übrigen Regierungen deshalb veranlasse, hat die hohe Staatsregierung ausreichende Zusicherung ertheilt, wobei die Schiffer vollständige Beruhigung fassen werden.

Wenn endlich unter

9) auch die Schiffer den Wegfall des preussischen Elbdifferentialzolls beantragen, so hat man diesfalls bloß auf dasjenige Bezug zu nehmen, was bei der Beschwerde der Dresdner Handelsinnung über diesen Gegenstand beantragt worden ist.

Staatsminister v. Zeschau: Die zugemessene Zeit legt auch dem Ministerium die Verpflichtung auf, die Debatte auch seinerseits möglichst abzukürzen, demungeachtet möge es entschuldigt werden, wenn das Ministerium den Inhalt der von der Dresdner Handelsinnung bei der geehrten Ständeversammlung eingereichten Petition und Beschwerde nicht ganz mit Stillschweigen übergehen kann. Diese Petition und Beschwerde enthält, wie gewiß bei näherer Betrachtung nicht zu verkennen ist, manche Uebertreibung, sie enthält aber auch Vorwürfe, die das Ministerium am allerwenigsten bei dieser Angelegenheit verdient zu haben glaubt. Zuvörderst bemerke ich, daß der Satz aufgestellt worden ist, es sei durch die Elbschifffahrtsverträge den Bestimmungen der Wiener Congressacte noch nicht entsprochen worden. Ich gebe das zu, in so weit man diese Bestimmungen als präceptive bezeichnet. Das ist aber nicht der Fall, sondern man hat in dieser Congressacte nur im Allgemeinen die Erleichterung der Stromschiffahrt als wünschens-

worth ausgesprochen und als das Ziel, wohin zu streben sein möchte, die Verhältnisse des Rheins bezeichnet. Nun, auch die hiesige Regierung hat sich dies Ziel bei den Conferenzen zur Aufgabe gestellt, und ihre Anträge, welche sie den Regierungen als besonders zu beachten vor den Conferenzen mitgetheilt hat, sind darauf hingegangen, die Rheinzölle wo möglich auf die Elbschiffahrt anzuwenden. Es sind dies Zölle, welche ungefähr die Hälfte der Elbzölle betragen. Es ist ferner in dieser Eingabe gesagt worden, die Elbschifffahrtsacte von 1821 habe eigentlich den ersten Grund zu dem Verfall des Elbhandels gelegt. Die Elbschifffahrtsacte von 1821 hat gewiß der Mängel viele, aber es mögen diese Mängel um so mehr entschuldigt werden, als sie eigentlich die erste derartige Acte ist, welche nach der Wiener Congressacte in's Leben trat; aber daß diese Elbschifffahrtsacte von 1821 dem Elbhandel habe nachtheilig sein können, kann ich durchaus nicht zugeben; denn der Elbzoll betrug damals ungefähr 2 Thaler pro Centner, und es waren 35 Hebestellen da, die vielfachen Mißbräuche ungerechnet, die mit der damaligen Erhebungsweise verbunden waren. Jetzt beträgt der Elbzoll nach dieser Acte etwas über einen Thaler und es sind die Hebestellen auf 9 vermindert worden. Man kann also wohl darüber die Ansicht haben, es sei den Wünschen und Erwartungen nicht vollständig entsprochen worden, aber als so nachtheilig für die Schiffahrt kann man sie nicht bezeichnen. Es ist dann ferner gesagt worden, die Bestimmung des Artikels 15 im Zollvereinvertrage habe nun vollends dahin gewirkt, daß der Elbhandel gelitten habe. Ich muß daran erinnern, daß die Elbverhältnisse mit dem Zollvereinvertrage und den Zollverhältnissen in keiner unbedingten Verbindung stehen, daß aber die Regierung allerdings erkannt hat, es müsse gleichzeitig etwas in Beziehung auf die Elbzölle geschehen, während durch die Zollverträge Bestimmungen wegen der Landdurchgangsabgaben erfolgen mußten. Die Verhandlungen, welche damals geführt worden sind, waren sehr langdauernd und schwierig; sie führten in gewissen Fällen zu einer gänzlichen Befreiung der Elbzollentrichtung in Preußen. Die Elbzölle in Preußen betragen jetzt noch 13 Groschen pro Centner. Allerdings blieb aber ein Uebelstand stehen und den die Regierung auch niemals verkannt hat, nämlich der, daß von den stromaufwärts gehenden Gütern, wenn keine Umladung in Preußen erfolgt, $\frac{1}{4}$ des Elbzolls zu entrichten war. Die Regierung hat die Verhandlungen damals nicht weiter führen können, und hätte sie dieses Zugeständniß, welches sie nur als ein zeitweiliges betrachtet, nicht gemacht, so wäre die Erleichterung, welche durch sonstige Erlasse auf der Elbe gewährt wurde, nicht zu Stande gekommen. Die Regierung hat nicht allein bei dieser Verhandlung, sondern auch bei spätern vielfachen Veranlassungen sich ausdrücklich dahin geäußert, daß in dieser Bestimmung etwas Weiteres nicht liege, als ein Stapelrecht für Magdeburg wiederherzustellen, welches durch die Acte von 1821 aufgehoben worden sei. Aber nach allen diesen Vorgängen und nachdem die Regierung es vielfach anerkannt und ihre Bemühungen darauf gerichtet hat, den Elbzoll herabzusetzen, z. B. dadurch, daß sie einzelne Artikel in eine niedrigere Classe gestellt