

gehen. Ich berühre hier noch einen Punkt, nämlich die angebliche Bevorzugung Stettins und die Besorgniß, daß nach und nach ein großer Theil des Elbhandels sich nach diesem Wege wenden möchte. Ich mag gar nicht leugnen, und will nicht verkennen, daß eine solche Besorgniß allerdings wohl vorhanden ist. Ich leugne auch gar nicht, daß gewisse Artikel, die namentlich bei dem Elbzoll hoch stehen, wegen der Erleichterung den unnatürlichen Weg über Stettin nehmen. Es ist auch möglich, daß, wenn nicht Abhülfe geschieht, dieser Verkehr über Stettin sich noch erweitern könne. So viel wird aber jeder Unbefangene gewiß darüber urtheilen können, um das zu beseitigen, giebt es nur einen Weg, das ist die Herabsetzung der Elbzölle, und vielleicht als indirectes Mittel dazu die Bildung einer Concurrencystraße, die wohl eintreten könnte, wenn die Eisenbahn bis Harburg hergestellt ist, um die unterhalb liegenden Regierungen zu nöthigen, die Elbzölle herabzusetzen, wenn sie dieselben nicht verkleinern wollen. Ich glaube, die geehrte Kammer wird die Ueberzeugung haben, daß das Ministerium den Gegenstand nicht mit einer so ungewohnten Kühle und Gleichgültigkeit betrachtet, sondern es ist von der Wichtigkeit der Sache durchdrungen und in der Hauptsache ist das Ministerium mit dem Handelsvorstande einverstanden. Es war also sehr einfach, die Sache auf eine andere Weise zu behandeln, als zum Gegenstande einer Beschwerde über einen Punkt zu machen, über welchen die Regierung, und namentlich das Finanzministerium nach den vorhandenen Bestimmungen nicht selbst entscheiden konnte. Ich glaube, wir würden zu demselben Zwecke gelangt sein, der, nachdem die Eingabe dieser Beschwerde seit 8 oder 9 Monaten an die Ständeversammlung erfolgt ist, jetzt vielleicht mühsam erreicht wird, und es wäre wahrscheinlich vollständiges Einverständnis unter allen Theilen vorhanden.

Präsident Braun: Als Sprecher haben sich angemeldet die Abgeordneten Gehe, Tzschucke und Todt. Der Herr Abgeordnete Gehe hat zunächst das Wort. Ich glaube, es dürfte wohl besser sein, wenn der Herr Referent noch die andern Punkte II., III. und IV. vortrüge, denn es könnte wohl leicht kommen, daß einer oder der andere von den Sprechern sich auf einen dieser Punkte bezöge, weil sie doch zu dem Gegenstande im Allgemeinen gehören, nämlich zu den Elbschiffahrtsverhältnissen.

Referent Vicepräsident Eisenstuck: Der Bericht lautet:

Das hohe Decret erwähnt noch unter

II. einer Uebereinkunft, die Erlassung schiffahrts- und strompolizeilicher Vorschriften vom 13. April 1844 betreffend. Eine dringende Aufforderung für diese Uebereinkunft mußte sich allerdings in der Wahrnehmung darbieten, daß einestheils an ausreichenden strompolizeilichen Vorschriften für die Elbschiffahrt es ermangele, anderntheils, wenn sie auch vorhanden waren, ihnen doch genau nicht immer nachgegangen worden. Kann man nun der Hoffnung sich hingeben, daß die erlassenen vereinbarten strompolizeilichen Vorschriften dazu führen werden, dem Elbverkehre eine größere Sicherheit zu gewähren, so sieht

man doch auch sich veranlaßt, bei der hohen Kammer zu beantragen:

daß die hohe Staatsregierung ersucht werden möge, diesem Gegenstande fortwährend ihre Beachtung zu widmen und darauf hinzuwirken, daß eine sachgemäße Strompolizei auf der Elbe zu Erhaltung und Erleichterung der Elbschiffahrt fortwährend innerhalb des ganzen Stromgebietes stattfinden möge.

Betreffend

III. den Staatsvertrag, die Regulirung des Brunshausener Zolls betreffend, vom 13. April 1844, so konnte der Deputation nicht unbekannt bleiben, daß große Bedenken dießfalls erhoben worden sind, wie dieses auch in der Petition der Dresdner Handelsinnung angedeutet worden ist. In Erwägung jedoch, daß das Zollprivilegium selbst auf klaren Urkunden beruht, auch seit Jahrhunderten anerkannt und ausgeübt worden ist, daß aber bei Ausübung desselben mannichfaltige Mißbräuche stattgefunden haben, insonderheit aber der Tarif für den Zoll beliebig und willkürlich erhöht worden, muß die Deputation in dieser Beziehung es für einen Fortschritt anerkennen, daß endlich nach Jahrhunderten und nach vergeblichen vieljährigen Verhandlungen es gelungen ist, auch dießfalls zu einem Uebereinkommen zu gelangen, wodurch ein bestimmter Tarif angenommen und der bisherigen Willkür eine Grenze für immer gesetzt worden ist.

Ist es daher auch nicht möglich gewesen, diesen Brunshausener oder Stader Zoll gänzlich in Wegfall zu bringen, und auch in dieser Beziehung dem Elbverkehre eine bedeutende Erleichterung zu verschaffen, so kann man doch auch in demjenigen, was in gedachtem Vertrage erreicht worden ist, die Bestrebungen der hohen Staatsregierung, dasjenige zu erreichen, was zu erreichen möglich war, nicht verkennen.

Der Staatsvertrag endlich unter

IV. zwischen Sachsen, Preußen, Hannover, Dänemark und Mecklenburg-Schwerin, vom 30. August 1843, beabsichtigt Erleichterung und Vereinfachung des Revisionsverfahrens an den verschiedenen Zollstätten. Wenn man nun erwägt, daß die nicht zu vermeidenden Revisionen wegen des oft unvermeidlichen Aufenthalts bei der Abfertigung oft große Beschwerden in ihrem Gefolge haben, so muß man auch jede dießfalls gewährte Erleichterung als eine Beförderung des Elbverkehrs anerkennen.

Aus diesen Gründen nun findet die Deputation sich veranlaßt, bei der hohen Kammer den Antrag darauf zu richten:

daß zu den Staatsverträgen unter I., II., III. und IV. die ständische Zustimmung nachträglich ausgesprochen werde.

Hat nun die hohe Staatsregierung die bestimmte Zusicherung ertheilt, daß sie fortwährend bemüht sein werde, den für Sachsen so wichtigen Elbhandel und Elbschiffahrtsverkehr auch fernerhin in allen Beziehungen zu erleichtern und von den ihn drückenden Beschwerden zu entlasten und auch in dieser Beziehung die Nationalindustrie und Nationalwohlfahrt, so viel es immer möglich, zu fördern, so kann die Deputation der Kammer nur anrathen:

der Erfüllung dieser ertheilten Zusicherung vertrauensvoll entgegenzusehen.