

sich die Debatte bereits zum Schlusse zu neigen schien; es scheint mir aber erforderlich, heute zuvörderst diese Bemerkung noch zu machen, um einem etwaigen Mißverständnisse vorzubeugen. Ein geehrter Abgeordneter bemerkte gestern sehr mit Recht, daß die Staatsregierung ein hauptsächliches Bedenken hinsichtlich des Projectes für den Brückenbau, welches von der sächsisch-schlesischen Eisenbahncompagnie vorgelegt worden ist, darin gefunden habe, daß dabei für den Fall bedeutender Hochfluthen der Elbstrom zu sehr beengt werden würde. Er bemerkte jedoch, daß die Angabe für die Fluthräume, die sich im Deputationsberichte vorfindet, so viel den Bauplan der Regierung betreffe, nicht bloß die Durchlässe der Brücken, sondern auch die der Dämme umfasse, welche auf dem Lande anzulegen sind. Allerdings hat aber eben das wesentlichste Bedenken gegen dieses Project darin gelegen, daß bei dessen Ausführung und in Rücksicht darauf, daß es zugleich einen ziemlich hohen Quaibau umfaßt, hinreichende Durchlässe, welche auf dem Lande weiter fortgeführt werden könnten, nicht möglich sind, und der Elbstrom somit allerdings beengt werden könnte. Anders ist es bei dem Projecte, welches der Staatsregierung jetzt vorliegt. Allein abgesehen davon muß auch erinnert werden, daß die Differenz des Fluthraums bei der Brücke selbst sich nicht, wie angeführt wurde, auf wenige hundert Ellen reducirt, sondern hier immer noch eine Differenz von circa 4000 Quadratellen stattfindet; daß aber die Staatsregierung hierauf und auf die Verhältnisse des Stroms überhaupt ein sehr bedeutendes Gewicht legen mußte, wird gewiß Niemand verkennen, der sich an die Ereignisse des vorigen Jahres erinnert. In Bezug auf diesen Gegenstand ist aber das Project auch so vollständig geprüft worden, als es nur immer die technischen Kräfte der Staatsregierung erlaubten.

Stellv. Abg. Gehe: Der Herr Secretair Tzschucke hat ein Amendement eingereicht, in dem achten Satze die Worte einzuschalten: „daß dem Schiffahrtverkehr möglichst wenig Schwierigkeiten in den Weg gelegt werden möchten und zwar bei Gelegenheit des in Dresden projectirten Elbbrückenbaues.“ Ich muß mich für dieses Amendement interessiren, da es den Zweck hat, das ohnehin mit Ungunst betrachtete gemeinnützige Gewerbe der Schiffahrt zu schützen. Ich wünsche, daß dieses Amendement Annahme finden möge. — Ferner hat der Abgeordnete v. Gablenz der Elbzölle gedacht in dem Sinne, daß diese eben jetzt periodisch den Flußverkehr Sachsens daniederhalten, und daß, wenn diese Elbzölle reducirt oder entfernt würden, ein wesentlich größerer Flußverkehr eintreten und auf die Eisenbahnen fallen werde. Wegen eines solchen zu erwartenden größern Flußverkehrs müsse die nöthige Einrichtung der Bahnhöfe in Dresden und deren Verbindung mit dem Elbstrom in dem erforderlichen Maassstabe jetzt getroffen werden. Ich muß dem ganz beipflichten und daran noch anschließen, daß nicht bloß der Verbindung der Bahnen mit dem Flusse, sondern auch mit dem Handel selbst jetzt bei diesem Anlasse in einer großartigen Weise vorgeesehen werden muß. Allerdings wird die

Schwächung des sächsischen Flußverkehrs, die durch den Elbzoll jetzt stattfindet, nicht dauerhaft sein können; denn der Umstand, daß die bisherigen Staatsverhandlungen der Elbuferstaaten und die neuen Elbschiffahrtsverträge eine Erhöhung statt eine Ermäßigung der Zölle brachten, während das Gegentheil die Aufgabe der Commission war, wird die betheiligten hohen Staatsregierungen veranlassen müssen, auf die Verträge selbst um so zeitiger wieder zurückzukommen. Auch bin ich überzeugt, daß, wenn erst die Höhe dieser Nachtheile authentisch auf Verwendung der Ständeversammlung vorliegt, unser wohlwollendes Finanzministerium auch sicherlich Mittel und Wege finden wird, eine Erleichterung in den uns jetzt treffenden Elbzöllen zu gewähren. Dann wird aller Elbverkehr und auch der Flußverkehr in Sachsen ganz bedeutend wachsen, und die Opfer, die zu diesem Zweck gebracht werden müssen, werden im Verhältnisse klein sein gegen die großen Vortheile, die in Sachsen für den großen Verkehr daraus werden erzielt werden, wenn wir, wo nicht einen gänzlichen Wegfall der Elbzölle, doch mindestens eine Gleichstellung unserer Elbzollentrichtung mit der in Preußen haben werden. Ich will nicht etwas behaupten, ohne es zu beweisen, ich will wegen der erwähnten Erhöhung nur einen einzigen Fall anführen. Das preussische Elbzollamt zu Wittenberg hat, wie bereits verlautet, im verflossenen Jahre 1845 12,000 Thlr. Mehreinnahme an Schiffszoll oder Recognitionengebühräquivalent gehabt, als es je früher in einem Jahre an Recognitionengebühren oder Schiffszoll selbst eingenommen hatte, während die Umwandlung dieser Gebühr doch nur zum Zweck der Erleichterung beschlossen wurde. Es wird das der sächsische Zollvereinscommissar in Preußen wohl leicht außer allen Zweifel stellen, und der hohen Staatsregierung auf deren Verlangen auch hierüber berichten können. Wenn nun ein größerer Flußverkehr in Sachsen eintreten und derselbe auf die Eisenbahnen fallen würde, so müssen allerdings auch die Bahnanlagen dem entsprechend organisirt werden, einem solchen größern Verkehre zu genügen und ihn aufzunehmen. Die örtliche Lage Dresdens berechtigt dazu, daß dieser Verkehr einen höchst bedeutenden Umfang erreichen kann, weil Dresden im Mittelpunkte von Deutschland, da wo sich dessen Hauptstraßen kreuzen — liegt. Darüber, daß dies geschehen soll, sind die geehrte Deputation und alle Sprecher, die sich haben darüber vernehmen lassen, auch einig; nur darüber, wie es geschehen soll, haben noch Differenzen stattgefunden. Die Deputation glaubt, daß dies am besten auf dem linken Elbufer im kleinen Gehege geschehe — und das ist die Ursache gewesen, warum ich große Besorgniß hegte, und warum ich die Anträge des Berichts mit dessen Motiven nicht übereinstimmend fand, dessen Vervollständigung wünschte, so wie seine Folgerichtigkeit bezweifelte. Ich wünsche selbst, daß diese Besorgnisse ungegründet seien. Ich werde mich gern darüber belehren lassen. Ohne eine Entkräftigung meiner Besorgnisse kann ich mich aber hierbei mit dem Deputationsgutachten nicht einverstanden erklären, weil die geehrte Deputation hauptsächlich in ihrem Gutachten einen unaus-