

# Mittheilungen

über die Verhandlungen des Landtags.

II. Kammer.

N<sup>o</sup> 83.

Dresden, den 17. Juni

1843.

Ein und achtzigste öffentliche Sitzung am  
12. Juni 1843.

## Inhalt:

Verpflichtung des stellv. Abg. Müller (aus Gablenz). — Vortrag aus der Registrande. — Entschuldigungen und Urlaubsertheilungen. — Vortrag und Genehmigung der ständischen Schrift auf die Petition der israelitischen Gemeinde zu Dresden. — Desgleichen der ständischen Schrift auf die Petition des Rittergutsbesizers Martin, die Herbeischaffung eines billigen Futtersalzes betr. — Berathung des Berichts der zweiten Deputation, einige Differenzpunkte zwischen den Beschlüssen der I. und II. Kammer, hinsichtlich der Verwaltung des Universitätsvermögens betr. — Wahl eines stellv. Mitgliedes zur ersten Deputation. — Berathung des Berichts der vierten Deputation über zwanzig die Jagd betreffende Petitionen. —

Die Sitzung beginnt  $\frac{1}{2}$  11 Uhr, in Anwesenheit des Herrn Staatsministers v. Wietersheim, sowie von 66 Mitgliedern, durch Verlesung des Protokolls der letzten Sitzung, welches von der Kammer genehmigt und von den Abgg. v. d. Planitz und v. d. Beeß mit vollzogen wird.

Präsident D. Haase: Ich habe Ihnen anzuzeigen, meine Herren, daß der einberufene Stellvertreter des Abg. Thümer, Herr Karl August Müller, Freigutsbesizer und Richter zu Gablenz, sich bei dem Directorium der Kammer angemeldet und legitimirt hat; derselbe wird eben in die Kammer eingeführt werden. (Die Einführung und Eidesleistung desselben erfolgt.)

Präsident D. Haase: Wir gehen nun über zu dem Vortrag der Hauptregistrande.

I. (Nr. 806.) Den 9. Juni. Petition der Kaufmannschaft zu Strehla, Tenner & Comp. und Genossen, die Gebrechen der Elbschiffahrt betreffend.

Stellv. Abg. Geyer: Diese Petition ist von mir eingereicht worden und spricht auch überall meine Ueberzeugung aus; was ich darüber zu sagen habe, verschiebe ich bis zu dem Zeitpunkte, wo der Bericht der ersten und zweiten Deputation, welche über zahlreiche ähnliche Petitionen berathen, vorliegen wird. Nachdem indeß so viele Petitionen von angesehenen Handelscorporationen des Landes über diesen Gegenstand eingegangen sind, möchte ich mir gestatten, einen kurzen Nachweis zu geben von der Wichtigkeit der Sache, insofern diese nicht ein Privatinteresse, sondern ein

sächsisches Landesinteresse und zugleich auch ein deutsches Bundesstaatsinteresse betrifft. Die deutsche Bundesacte scheint in Beziehung auf die mehren deutschen Staaten gemeinschaftlichen deutschen Ströme irrig und zum Nachtheile der im Innern liegenden Staaten interpretirt zu werden. Es wird dieses nachtheilige Verhältniß auch von den Zollvereinsstaaten unter einander angewendet; es entspringt aus dem Grundsatz, daß Transitschiffahrt höher mit Flußzoll zu belegen sei, als die inländische einheimische Schifffahrt, und zwar um so viel höher, daß die Differenz dazu führt, daß ein Stapel oder ein Zwangsvorschlag besser rentirt. Nun hat die wiener Congreßacte bekanntlich das Stapelrecht der einzelnen Städte abgeschafft und gegen einander aufgehoben, die Flußschifffahrt freigegeben und nach gleichförmigen billigen Normen geregelt. Dessenungeachtet finden sich Surrogatstapelrechte wieder vor. Um dieses klar zu machen, erlaube ich mir ein Beispiel anzuführen, und entnehme dieses von unserm deutschen Hauptstrom, dem Rhein. Der Transport einer Kahnladung aus Holland über Emmerich eingehend und die ganze preussische Flußstrecke bis Coblenz zurücklegend, zahlt auf diese circa 40 Meilen betragende Flußstrecke keinen Zoll, wenn sie in Coblenz, also in Preußen zur Ausladung kommt; wenn sie jedoch einige Meilen weiter fahren will, um im hessischen oder nassauischen Gebiete auszuladen, — zu löschen — so hat sie einen preussischen Flußzoll zu entrichten, je nach Höhe der Ladungsquantität von 500 — 1000 Thlr. auf eine einzige solche Ladung. Die natürliche Folge davon ist, daß die Empfänger der Güter in Hessen oder Nassau gezwungen sind, ihre Waaren in Coblenz ausladen zu lassen und von da auf der Aue zu beziehen. Das ist also ein Stapelrecht und die Folge davon eine Hemmung des Flußverkehrs. Eine Beeinträchtigung der freien Schifffahrt im Innern zu Gunsten des preussischen Handels und der preussischen Chaussees. — Die Ströme, diese Adern des Völkerverkehrs, erscheinen für den Gebrauch im Innern unterbunden. — In demselben Verhältniß sind wir in Sachsen mit der Elbe; wenn wir unsere Güter von Hamburg z. B. nach Dresden führen wollen, so zahlen wir keinen preussischen Zoll, wenn wir dieselben in Preußen um- oder ausladen lassen. Wenn wir jedoch Mühlberg überschreiten, so zahlen wir nach der Höhe des Güterquantums einen Flußzoll von 2 — 400 Thlr. auf eine solche Ladung. Hierdurch haben sich Halle, Magdeburg und Cottbus ein Stapelrecht erworben auf Unkosten Sachsens. Aus den erstern beiden Städten sind die künstlichen Häfen geworden für Leipzig und einen großen Theil Sachsens, und wieder auf der andern Seite Cottbus für unsere sächsische Oberlausitz. Wenn diese Elbzollungleichheit ent-