

Scheffel Salz — 4 gr. — wohlfeiler erhielten, als die Nichtprivilegirten, wegegen erstere für den Salzauschant keine Provision berechnen durften, was den letztern insoweit erlaubt war, als sie dem Salzpreis noch — 2 gr. — für den Auschant auf den Scheffel zuschlügen.

Die Privilegien gründen sich theils auf Verleihungen, theils auf Verträge, und so wie bis jetzt dergleichen auf speciellen Rechtstiteln beruhenden Rechte nur gegen Entschädigung aufgehoben worden sind, so ist es der Billigkeit angemessen, dasselbe im vorliegenden Falle zu thun, wo noch dazu die Staatscasse kein Opfer zu bringen hat, da die Salzpreise für alle Consumenten künftig gleich sein werden, insofern nicht der Zuschlag der Fuhrlohne in den verschiedenen Niederlagen auf sie Einfluß hat, und bei Bestimmung dieser Salzpreise, die zeither für die Nichtprivilegirten bestandenen untergelegt worden sind.

Die zweite Kammer hat durch Annahme dieses Theils der §. das Entschädigungsprincip anerkannt.

Eines besonderen Antrags bedarf es daher hier auch nicht, und wenn man den Deputationen beistimmt, bewendet es durchgängig bei der Fassung der §., wie sie der Gesetzentwurf enthält.

Es würden also hier zwei Fragen zur Discussion kommen, die erste über die Salzpreise und die zweite über die Entschädigung.

Vicepräsident v. Carlowitz: Obschon ich bei der dieser §. unterliegenden Cardinalfrage mit der Staatsregierung und der Deputation einverstanden bin, so muß ich mir doch dabei eine Anfrage erlauben. Meines Wissens benutzt die Staatsregierung zum Transport des Salzes von Leipzig nach Dresden die Eisenbahn, und sie thut wohl daran; allein ist dies der Fall, so finde ich die Salzpreise für Dresden unverhältnißmäßig hoch. Es scheint also fast, als ob auf die erleichternde Transportmittel bei Feststellung derselben nicht genug Rücksicht genommen worden sei. Ich sollte meinen, 1 Scheffel Salz nach Zwickau zu transportiren, müßte der Staatsregierung theurer zu stehen kommen, als der Transport eines Scheffel Salzes nach Dresden, weil der Transport nach Zwickau auf der Achse geschehen muß, beim Transport nach Dresden aber man sich der Eisenbahn bedienen kann, und dennoch sind sich die Preise gleich. Eben so sollte ich meinen, müßte der Scheffel Salz in Meissen wenigstens ebensoviel kosten wie in Dresden, dessenungeachtet aber kommt der Scheffel Salz in Meissen 3 Thlr. 13 gr., in Dresden aber 3 Thlr. 16 gr. zu stehen. Denn wenn auch Meissen Leipzig näher liegt, als Dresden Leipzig nahe ist, so würde doch auch hier zu berücksichtigen sein, daß von Oberau aus, fast zwei Stunden weit, der Transport per Achse auf schlechter Straße geschehen muß, während bis ans Thor Dresdens die Eisenbahn benutzt werden kann. Ich stelle daher die Frage an die hohe Staatsregierung, ob bei Feststellung jener Preisätze auf die Benutzung der Eisenbahn bereits Rücksicht genommen worden ist.

v. Polenz: Der Herr Fragsteller kann eine Nachricht hierüber von der Deputation erhalten. Es ist Seiten der Staats-

regierung mit der Eisenbahncompagnie ein Contract abgeschlossen worden, und in diesem früher abgeschlossenen Contract ist dasselbe Fuhrlohn bewilligt worden, was vordem den Fuhrleuten für den Transport zur Achse zugestanden werden mußte, so lange nun dieser Contract besteht, ist die Staatsregierung nicht im Stande, die Fracht anders anzusehen.

Prinz Johann: Ich glaube, es ist jedem Einzelnen unbenommen, sich auf einem anderen Wege das Salz von Leipzig anweisen zu lassen, und wenn er das Salz mittelst der Eisenbahn in seinen Wohnort gelangen lassen will, sich selbst darüber mit der Eisenbahncompagnie in Vernehmen zu setzen, nun weiß ich nicht, ob die Eisenbahngesellschaft in diesem Falle wohlfeilere Preise stellen wird, als jetzt von der Staatsregierung bezahlt werden.

Königl. Commissar v. Ehrenstein: Es ist allerdings mit der Eisenbahncompagnie ein solcher Contract abgeschlossen worden, der jedoch, in Gemäßheit des Concessionsdecrets vom 6. Mai 1835, noch für drei Jahre die Bestimmung enthält, daß das Fuhrlohn von 1834 zum Grunde gelegt werde. So viel nun das Allgemeine betrifft, hat die Deputation in dem vorliegenden Berichte sehr ausführlich die Gründe entwickelt, welche dem Beschlusse der zweiten Kammer entgegenstehen. Ich erlaube mir daher nur noch wenige Bemerkungen. Die Regierung hält den Zuschlag der Fuhrlohne und die daraus entstehende Preisverschiedenheit des Salzes als in der Natur der Sache begründet. Man hat mehrfach gesagt, daß die Regalitätsnutzung des Salzes sehr viel Aehnlichkeit mit den indirecten Abgaben habe. Ich glaube, eine Analogie liegt mindestens vor. Gerade bei den indirecten Abgaben aber, z. B. beim Grenzzoll, ist es der Fall, daß der Consument nächst dem Preise der Waare und der Abgabe auch die Transportspesen derselben tragen muß. Eben so ist es bei dem Salze; eben so war es, als früher der Salzlicent noch bestand. Damals hatte der Consument außer der Licentabgabe auch noch die Transportkosten zu tragen. So viel aber den finanziellen Gesichtspunkt dieses Gegenstands anlangt, hat die Staatsregierung nicht verkennen mögen, daß sie schon durch Abschaffung der Salzconscriptio ein Risiko in sofern übernehme, als schon hierbei für einen Ausfall bei der Staatscasse Niemand eintreten kann. Man kann zwar einhalten, daß wenn jetzt bestimmte Deputaquantas für die Consumenten bestanden und dabei Salzreste erwachsen, die Staatsregierung häufige Erlasse habe eintreten lassen. Dies ist sehr richtig, inzwischen stand dennoch eine gesetzliche Bestimmung fest, wonach ein Salz angenommen werden konnte, unter welchem die Consumption sich nicht bedeutend mindern durfte. Ginge man aber noch weiter, und wollte man auch die Preise des Salzes gleich stellen, so ist darauf aufmerksam zu machen, daß das vorliegende Gesetz die Wahl der Niederlagen freigiebt, daß hiernach viele Communen es convenabler finden können, das Salz aus entfernteren Niederlagen zu erhalten, hier aber das Salz der Staatsregierung verhältnißmäßig weit höher zu stehen kommen würde, als in einer Nieder-