

Sonach dürfte das Königreich Sachsen wohl zu denjenigen Staaten gehören, welche den Verpflichtungen in der Additionalacte zur Elbschifffahrtsacte vom 13. April 1844 (Gesetz- und Verordnungsblatt 18. Stück v. J. 1844, Seite 277 fg.) Genüge geleistet haben.

Präsident Dr. Haase: Es handelt sich gegenwärtig, meine Herren, um die Unterposition II. b. zu Strom- und Uferbauten im Betrag von 30,000 Thalern. Die Deputation hat die Summe der Kammer zur Annahme empfohlen und ich habe zu erwarten, ob Jemand über diesen Ansat das Wort begehre.

Abg. Lincke: Ich weiß nicht, ob, nachdem dies jetzt eingeschaltet ist, auch schon jetzt über die Petitionen selbst gesprochen werden kann.

Präsident Dr. Haase: Das Erwähnte dürfte zu den nach erwähnten Petitionen selbst gehören, dafern nicht der Herr Abgeordnete eine Abminderung des Postulats selbst beantragen will.

Abg. Lincke: Nein! Das will ich nicht.

(Heiterkeit in der Kammer.)

Präsident Dr. Haase: Wünscht also sonst noch Jemand im Betreff dieser 30,000 Thaler das Wort?

Abg. Dr. Loth: Ich hatte mir vorgenommen, im Wesentlichen über die Petitionen zu sprechen, da indessen in dem eben vorgelesenen Theile des Berichts die Grundlagen dazu enthalten sind, worauf späterhin der Beschluß der Finanzdeputation über die Petitionen begründet ist, so halte ich es für nöthig, mich jetzt schon über diese Grundlage auszusprechen. — Der Bericht, nachdem er auseinander gesetzt hat, wieviel in der vorigen Finanzperiode für Regulirung der Elbe ausgegeben worden ist, und nachdem er weiter auseinandergesetzt hat, was in der jetzigen Finanzdeputation dafür intendirt wird, sagt, daß somit die nothwendigsten Stromregulirungen in der Elbe angedeutet und bewerkstelligt seien und schließt danach, daß „das Königreich Sachsen wohl zu denjenigen Staaten gehören dürfte, welche den Verpflichtungen in der Additionalacte zur Elbschifffahrtsacte vom 13. April 1844 (Gesetz- und Verordnungsblatt 18. Stück v. J. 1844, S. 277 fg.) Genüge geleistet haben.“ Ich erlaube mir vor allen Dingen zu bemerken, daß diese Additionalacte ein Zusatzvertrag ist zu einem frühern, zwischen den Elbuserstaaten geschlossenen Vertrage über die Verbindlichkeiten, welche die sämtlichen am Elbuser liegenden Staaten damals eingegangen sind, um den Elbverkehr und die Schifffahrtsverhältnisse nach gleichem Maße zu reguliren. In dieser Acte sind es die §§. 53 und 54, welche sich vorzüglich auf Das beziehen, was hier oft in dem Berichte unter dem Namen „Leichtstellen“ angeführt ist, auf diejenigen Stellen der Elbe, welche durch ihr Flachsein der Schifffahrt wesentliche Hindernisse entgegensetzen. Wenn

also der Additionalacte in dieser Beziehung Genüge geleistet sein sollte, so müßten diese Leichtstellen in einem Zustande sein, welcher der Schifffahrt im Ganzen keine Hindernisse entgegensetzt. Damit, daß dies der Fall sei, kann ich mich nun in keiner Weise einverstanden erklären. Es ist in der Additionalacte bestimmt, daß diejenige Tiefe des Fahrwassers erhalten werden soll, welche bei einem Wasserstande von 6 Zoll über dem niedrigsten Stand des Jahres 1842 noch 3 Fuß rheinisch, das heißt 40" sächsisch übrig läßt. Es sollte also bei einem Wasserstande, wie wir ihn im vorigen Jahre gehabt haben, überall in der Elbe in der Strombahn 40 Zoll sächsisch Fahrwasser sein. Der Elbstand stimmte im vorigen Jahre nicht mit dem von 1842 vollständig überein, sondern er blieb um 2 Zoll höher, es mußte daher im vorigen Jahre verhältnißmäßig eine Tiefe des Fahrwassers von mindestens 36 Zoll vorhanden gewesen sein. Ich will Sie nicht ermüden mit Berechnungen in dieser Beziehung, ob die Messungen, die angestellt wurden, diese Tiefe ergeben haben; ich halte mich an ein praktisches Beispiel. Die Personen-Dampfschiffahrt hat eine Anzahl Schiffe, welche durchschnittlich bei gewöhnlicher Fracht 20 bis 26 Zoll Tiefgang haben. Diese Schiffe haben im vorigen Sommer ihre Fahrten zwischen Meissen und Niesagänzlich aufgeben müssen, weil sie die Fuhrten nicht passieren konnten, und Jeder, der der Elbe in diesem Sommer nahe gekommen ist, wird sich erinnern, daß die Dampfschiffe auf der Strecke zwischen Meissen und der Landesgrenze oberhalb oft nicht nur durch den Sand fahren mußten, sondern sogar in dem Sande stecken blieben. Dies gilt selbst von Fahrzeugen, welche nur 20 Zoll Tiefgang haben, bei gewöhnlicher Fracht. Erwähnte ich nun vorhin, daß nach der Additionalacte 36 Zoll Fahrwasser im vorigen Sommer hätten vorhanden sein müssen und bedenkt man nun, daß Dampfschiffe mit höchstens 26 Zoll Tiefgang im Sande sitzen blieben, so geht doch offenbar daraus hervor, daß an dem von der Additionalacte zugesagten Fahrwasser mindestens 10 Zoll im vorigen Jahre fehlten. Nun weiß ich zwar recht wohl, daß die Additionalacte nicht verlangt, daß sogleich von dem Jahre 1844, denn von diesem Jahre stammt sie, die Rectification der Elbe vollendet sein soll. Es ist im §. 54 gesagt, daß im Jahre 1844 die Ausführung der Elbbauten in Angriff genommen und von da an kräftigst fortgesetzt werden sollte. Ich kann aber auch in dieser Beziehung nicht zugeben, daß der Additionalacte, wie in einer spätern Mittheilung des Herrn königlichen Commissars erwähnt wurde, in Sachsen Genüge geleistet worden sei. Es wird gewöhnlich angenommen und wie ich glaube, auf ein früher einmal erstattetes Gutachten eines Wasserbautechnikers, daß die Rectification der Elbe im Ganzen bis zu ihrer einstigen Vollendung eine Million Thaler erfordern würde. Von dem Jahre 1842 bis jetzt, also im Laufe von 15 Jahren sind nach Ausweis der Rechenschaftsberichte