

auf die Rectification der Elbe 289,000 Thaler verwendet worden, also etwas mehr als eine Viertelmillion. Würde nun mit gleichen Kräften wie bisher die Correction der Elbe fortgesetzt, so hätten wir, die eine Million als Nothwendigkeit zu Grunde gelegt, die Vollendung der Elbbauten am Ende dieses Jahrhunderts zu erwarten und es würden unsre Enkel im Jahre 1900 endlich auf der ganz freien und nach der Additionalacte hergestellten Elbe ohne Hinderniß fahren. Sage ich auch vielleicht hier etwas zu viel und wird nach dem bisherigen Verfahren etwas früher die Rectification der Elbe vollendet sein, so steht doch fest, daß es nicht die kräftigste Ausführung der Additionalacte ist, wenn nach 40 bis 50 Jahren erst der Zustand erreicht wird, der im Jahre 1844 als wünschenswerth bezeichnet wurde. Ich glaube, daß es ein sehr billiger Wunsch der beim Elbverkehr Betheiligten und am Elbufer Wohnenden ist, daß der Staatsregierung gegenüber die Erwartung ausgesprochen werde, daß die Genügeleistung der Additionalacte in kräftigerer Weise als bisher geschehen, vor sich gehen möchte. Ich erlaube mir, um diesen Wunsch zu rechtfertigen, noch ein Beispiel anzuführen. Ich habe gesagt, daß man behauptet, daß eine Million zur Herstellung der Elbbauten erfordert werde. Der Lauf der Elbe innerhalb Sachsens beträgt 18 Meilen. Es würde also auf die Herstellung des Ganzen per Meile 55,000 Thaler kommen, also etwas, aber auch nur wenig mehr, als auf den mittlern Herstellungspreis einer Chausséemeile. Die Elbe wird wenig mehr kosten, als die Herstellung einer 18 Meilen langen Chaussée. Nach Dem, was als bisher aufgewendet angeführt worden ist, sind aber bis jetzt per Meile jährlich nur 1,200 Thaler aufgewendet worden, also gerade soviel nur, als die Erhaltung einer Meile Chaussée kostet, während, wenn die Rectification der Elbe fertig ist, deren Erhaltung nur 100 Thaler per Meile kosten wird und ich glaube wohl, daß der Wunsch, eine Straße, welche nach dem Berichte selbst im vorigen Jahre eine Frachtmasse von 3 bis 4 Millionen Centnern und 600,000 Menschen beförderte, es wohl verdient, daß sie noch mehr als eine gewöhnliche Chaussée im Auge behalten und kräftigst unterstützt werde, da, wie ich Ihnen nachgewiesen habe, die Rectification der Elbe selbst wenig mehr als die Kosten der Erhaltung einer Chaussée erfordern wird. Ich behalte mir vor, auf Das, was ich soeben gesprochen habe, später zurückzukommen, wenn von den Petitionen die Rede sein wird, um dann vielleicht noch einen Antrag zu stellen.

Präsident Dr. Haase: Wünscht noch Jemand das Wort?

Abg. v. Schönberg: Ich wünsche eine kleine Anfrage an die hohe Staatsregierung zu richten. Es steht hier der Gröbder Canal. Beruht der auf einem lästigen Vertrage, dem Genüge geleistet werden muß, und wenn das ist, ist der Vertrag nicht zu lösen. In der dortigen Gegend ist

es anerkannt, daß der Canal den Adiacenten sehr vielen Schaden thut, und dessen Beseitigung gewünscht wird.

Königlicher Commissar v. d. Planitz: Der Gröbder Canal ist ursprünglich lediglich zu fiscalischen Zwecken und auf Staatskosten erbaut; seine Benutzung für die ursprünglichen Zwecke hat allerdings in der letzten Zeit wesentlich aufgehört, und darum unterliegt es auch bereits sorgfältiger Erwägung, ob er namentlich in Bezug auf die jetzt im Werke stehende Regulirung der Räder beizubehalten sei und in welcher Form dies geschehen könne.

Präsident Dr. Haase: Es scheint nicht, daß noch Jemand über diese in der Unterposition IIb gedachten 30,000 Thaler sprechen wolle. Bewilligt die Kammer die bei dieser Unterposition geforderten 30,000 Thlr. zu Strom-, Ufer- und Dammbauten? — Einstimmig Ja.

Referent Abg. Dehmichen auf Ehren:

Nichtsdestoweniger sind eine große Anzahl Petitionen von Gesellschaften und Privaten an die Kammer gelangt, welche dringend um die Verwendung zu schleuniger Abhilfe verschiedener Uebelstände in und an der Elbe, namentlich aber um bessere Regulirung des Fahrwassers und strictere Erfüllung der durch die angezogene Additionalacte übernommenen Verpflichtungen bitten, und zwar sind es folgende:

- 1) Petition der sächsischen Dampfschiffahrtsgesellschaft zu Dresden;
- 2) Petition des concessionirten sächsischen Schiffervereins zu Dresden, nebst Mitgliederverzeichnis;
- 3) Petition des Handlungshauses Lüder und Fischer zu Dresden;
- 4) Petition des Stadtraths und der Stadtverordneten zu Strehla;
- 5) Petition des Stadtraths und der Stadtverordneten zu Meissen;
- 6) Petition des Elbschiffahrtscomités der Handelsinnung, sowie des Elbschiffahrtscomptoirs zu Dresden;
- 7) Petition des Stadtraths zu Pirna;

sämmtlich die Verhältnisse der Elbschiffahrt und die Regulirung des Elbstromes betreffend.

In allen diesen Petitionen wird darüber Beschwerde geführt, daß die Regierung den Bestimmungen in der Additionalacte vom 13. April 1844 zur Elbschiffahrtsacte vom 23. Juni 1821, und namentlich soweit es die §§. 53 und 54 betrifft, nicht allenthalben nachgekommen sei und beantragen deshalb die Petenten in der Hauptsache:

die Ständeversammlung wolle sich bei der hohen Staatsregierung dafür verwenden, daß den Bestimmungen der Additionalacte des baldigsten und mit aller Energie nachgekommen und die dazu erforderlichen Geldmittel in ihrem vollen Umfange bewilligt werden.

Zu mehrerer Begründung ihres Antrages heben sie

- 1) die Wichtigkeit des Elbverkehrs überhaupt und das in demselben stekende Betriebscapital hervor, bezeichnen
- 2) die Hindernisse, welche demselben entgegen stehen, und geben