

3) die Mittel an, wodurch dieselben beseitigt werden können.

Zu 1.

führen sie unter Anderm an, daß

a) ein gewöhnlicher Elbkahn vollständig ausgerüstet ca. 4,000 bis 4,500 Thaler koste und die sächsischen Elbschiffer ca. 450 größere und kleinere Fahrzeuge besäßen, deren Gesamtwert bei einem Durchschnittswert zu 1,500 Thaler für jeden, ein Capital von

675,000 Thaler

repräsentire;

b) zur Bemannung dieser Fahrzeuge seien ca. 2,700 Mann erforderlich;

c) durch den Untergang der Schifffahrt würde auch das Steinbrechergewerbe schwer betroffen;

d) außer der Bemannung seien auch noch eine große Anzahl von Arbeitskräften, als Bootsen, Häupter, Zugknechte, Baummätscher, Besitzer von Vorspannpferden zc. erforderlich;

e) weiter betrage die Gesamtsumme der durch die sächsische Schifffahrt beförderten Waaren mit Einschluß der Binnenschifffahrt jährlich gegen 3,000,000 bis 4,000,000 Centner, was allein an Fracht, den Centner durchschnittlich zu 3 Neugroschen angenommen, 300,000 bis 400,000 Thaler austrägt.

In der unter Nr. 1 bezeichneten Petition wird darauf aufmerksam gemacht, daß allein durch die Dampfschifffahrt im Jahre 1856 602,647 Passagiere befördert worden sind.

In der Beilage zur Petition unter Nr. 5 ist nachgewiesen, daß im Jahre 1857

3,980 beladene Kähne,

2,754 leere Kähne,

Sa. 6,734,

hierzu

278 Flöße und Brahmen,

16 Dampfschleppschiffe mit

40 Kähnen und mehreren leeren Zillen,

die Elbbrücke bei Meissen passirt sind.

In der Petition Nr. 2 ist weiter angegeben, daß im Jahre 1856 allein für den Dresdner Handelsstand in Dresden

754,210 Centner

sogenannte Kaufmannsgüter ausgeladen wurden, die Grenze bei Schandau haben im Jahre 1857 4,258 beladene Fahrzeuge, die preussische Grenze wenigstens zweimal soviel passirt, was seinen Grund darin habe, daß eine sehr große Anzahl Kähne im Inlande mit Sandsteinen, Holz, Kohlen zc. beladen und ins Ausland stromabwärts geführt wurden.

Die von Hamburg nach Sachsen mittelst der Elbe beförderten Güter betragen mehr als 900,000 Centner und die von Magdeburg nach hier verladene Waaren über 400,000 Centner.

Hierzu lasse sich noch eine Menge anderer Thatsachen anführen, welche dem Gesagten zur Seite zu stellen seien, und welche, hinzugerechnet zu den bereits oben angeführten, den Beweis liefern, welche Wichtigkeit die Schifffahrt auf dem Elbströme habe, und daß dieselbe ein dem Gemeinwohl nützlich und die Berücksichtigung der Landesvertretung wohl verdienendes Gewerbe sei.

In sämtlichen Petitionen werden die Nachteile in grellen Farben geschildert, welche, falls nicht alle Hinder-

nisse beseitigt, und der Verkehr auf der Elbe ferner in derselben Maße wie zeither gestört bleibe, nicht bloß für die Schiffer und Kaufleute entstehen, sondern welche auch in weiterm Kreise nachtheilig wirken müßten. Ja sie gehen so weit, anzunehmen, daß, wenn nicht Alles geschehe, was zu geschehen hat, die ganze Schifffahrt auf der Elbe in Frage kommen könne, und heben dabei vorzüglich die Städte Meissen und Strehla, welche von Eisenbahnen nicht berührt werden, die Nachteile hervor, welche sie in solchem Falle ganz besonders hart treffen würden, weil ihr ganzes Wohl und Wehe von der Wichtigkeit des Elbverkehrs abhinge.

Dadurch, daß in solchem Falle auch der höchst wichtige Verkehr mit Holz, Kalk, Steinkohlen und namentlich der mit Sandsteinen, eine große Störung erleiden würde, sei wohl zu bedenken, weil, wenn das eintrete, nicht allein dem Lande eine bedeutende Einnahmequelle versiechen, sondern auch namentlich dem bauenden Publicum große Nachteile zugefügt werden würden.

Nicht minder Gewicht sei auf die Bemerkung in der sub Nr. 3 bezeichneten Petition, die endliche Regulirung der Elbzölle resp. deren völlige Beseitigung zu legen, da, wenn dies nicht geschehe, sich leicht derjenige Verkehr, welcher jetzt auf der Elbe aufwärts nach Böhmen und von dort weiter nach Desterreich gehe, künftig, wegen Wegfall des Sundzölles, den Weg von Stettin die Oder aufwärts nehmen werde.

Zu 2.

bezeichnen die Petenten als die größten Uebelstände:

a) die vielen in der Elbe befindlichen Leichtstellen;

b) den Mangel an Winterhäfen;

c) die noch nicht vollendete Herstellung des Leinpfades und der Uferbaue;

d) in der mit Nr. 3 bezeichneten Petition des Handlungshauses Lüder und Fischer die endliche Regulirung der Elbzölle resp. Beseitigung derselben, und

e) den Mangel an geeigneten, mit den erforderlichen Lagerschuppen versehenen Aus- und Einladepätzen für Güter, und schnellere Zollabfertigung.

In Bezug auf a sagen sie, daß namentlich im verflossenen Jahre nicht allenthalben die vorschriftsmäßige Fahrwassertiefe von 3 Fuß rheinisch vorhanden gewesen sei und deshalb den Schiffern viel Unannehmlichkeiten und Kosten erwachsen seien.

In Bezug auf b, daß die Schiffseigner innerhalb Sachsen keinen geeigneten Winterhafen fänden, wo sie ihre Schiffe gegen Eisgang und Hochfluthen sichern könnten, was namentlich für die Dampfschiffe um so beschwerlicher wäre, weil diese ans Land gebracht werden müßten.

In Bezug auf c erwähnen sie die Störungen, welche namentlich durch den Mangel einiger Brücken verursacht würden.

Zu d sind die Nachteile bereits oben hervorgehoben. Zu e beklagt sich namentlich die Kaufmannschaft in Dresden darüber,

daß der jetzige Ausladepatz zu klein, sowie der vorhandene Schuppen zur Aufbewahrung der Güter unzureichend sei, obgleich ein Ufergeld erhoben werde, welches jährlich mindestens 3,000 Thlr. einbringen soll.

Um alle diese Uebelstände zu beseitigen, geben die Petenten zu 3 an, daß entweder ein erhöhtes jährliches Postulat für Regulirung des Elbstromes, oder, was noch besser sei, ein außerordentliches Postulat zur schleunigen Beseitigung