

zukommen war; es ist dieser Verlust nicht zu unterschätzen, indem gerade das Ausland — die Steine gehen bis nach Dänemark und Schweden — auf diesem Wege uns ein Product abnimmt, welches wir im Ueberflusse besitzen, und wofür es uns große Summen zahlt. Wenn also ferner unterlassen wird, das Fahrwasser der Elbe zu reguliren, so kann nicht fehlen, daß diese Abfuhr unterbleiben müssen, es kann aber auch nicht fehlen, daß ein Theil jener Bevölkerung, die jetzt sich der Wohlhabenheit erfreut, in Armuth versinkt und dann auf andere Erwerbsquellen geführt werden muß. Daß dies nicht zu wünschen sein dürfte, bedarf schon um deshalb keiner Auseinandersetzung, weil wir weder einen Fabrikzweig haben, der soviel für das Land einbringt, als unsre Steinbrüche, noch eine Straße, die so günstig auf den allgemeinen Wohlstand wirkt wie die Elbe. Ich muß deshalb wünschen, daß die Staatsregierung wenigstens für die künftige Finanzperiode ein umfassenderes und größeres Postulat bringe und zwar auf das außerordentliche Budget, da ich wohl ermesse, daß damit auf dem ordentlichen Budget nicht durchzukommen ist.

Abg. Dr. Arneft: Die geehrte Finanzdeputation, der auch ich im Interesse der Sache dankbar bin dafür, daß sie den Inhalt der eingegangenen Petitionen speciell im Berichte niedergelegt hat, sagt auf Seite 183 des Berichts: „sie sehe sich nicht in der Lage beurtheilen zu können, ob und in wie weit die Behauptungen der Petenten (oder die der hohen Staatsregierung) richtiger seien.“ Ich übergehe es darauf hinzuweisen, wie wichtig der Elbstrom für den ganzen Verkehr und den Handel des Landes ist, dies ist bereits von anderer Seite hervorgehoben worden. Ich will auch nicht auf Einzelheiten eingehen rücksichtlich der Stromtiefe und Dessen, was über die Elbschifffahrtsadditionalacte im Berichte gesagt ist; ich komme nur auf die einzelnen Punkte, die in den Petitionen allseitig hervorgehoben worden sind, zurück und wende mich zunächst zu den sogenannten Leichtstellen. Diese Leichtstellen sind wirklich noch in der Elbe in sehr großer Zahl vorhanden. Bereits in einer Verordnung von 1845 wurden 20 in der Elbe befindliche Leichtstellen aufgeführt. Damals wurden sie aufgeführt, um auf deren Beseitigung thunlichst hinzuwirken, sie existiren aber noch ziemlich alle und es sind auch deren noch einzelne neue hinzugetreten. Es ist also in dieser Beziehung die Zahl derselben in der Elbe noch ziemlich dieselbe wie sie 1845 gewesen ist. Es kommt nun noch hinzu, daß im Laufe des vorigen Sommers bei ziemlich niedrigem Wasserstande, für den natürlich Niemand verantwortlich gemacht werden kann, in Dresden unter der alten Elbbrücke kaum noch zwei Bogen fahrbar waren; die Schiffe hatten Mühe durchzukommen und zu noch größerer Gefahr der Schiffe existiren wenigstens in dem einen Bogen, wie ich mich durch den Augenschein überzeugt habe, noch spitze, aus dem Wasser hervorragende Steine. Man hat sie nicht beseitigt, obgleich sie jedenfalls

für die Schifffahrt höchst gefährlich sind und sie doch bei niedrigem Wasserstande nicht mit zu großer Mühe und Kosten hätten beseitigt werden können. Was schließlich die Winterhäfen anlangt, so mag auch ich nicht weitere Bemerkungen hinzufügen, um zu beweisen, wie nothwendig es ist, den Schiffen, die vom Winter auf dem Flusse überrascht werden, an einzelnen Orten ein Unterkommen für ihre Fahrzeuge zu beschaffen, und wenn sie keine Häfen haben, wo sollen sie ihre Fahrzeuge bergen? Wir haben, um Dresden zu nennen, unterhalb der neuen Brücke einen engen Uferbau, der hin und wieder als Hafen benützt wird, keineswegs aber Anspruch auf die Erfordernisse eines Hafens hat, auch so beschränkt ist, daß er nur wenig Fahrzeuge aufnehmen kann. Es ist also auch dies eine Nothwendigkeit für die Schifffahrt. Ich übergehe ferner Dasjenige, was wegen des Elbzolls gesagt worden ist, denn in dieser Frage wird es sich die hohe Staatsregierung angelegen sein lassen, wie es nicht anders möglich, nach und nach auf dem Wege der Verhandlung mit den übrigen Elbuserstaaten zu einem gedeihlichen Ergebnisse die Sache zu führen; was dagegen die Verladungsplätze und Unterbringung der Waaren an den Ausschiffungsplätzen anlangt, so ist bereits von dem Abg. Linke darauf Bezug genommen worden und ich glaube mich auch hier der Hoffnung hingeben zu dürfen, daß die Staatsregierung auch diesen Gegenstand nicht aus den Augen verlieren, sondern Alles thun wird, um in dieser Beziehung den Handel zu unterstützen und zu fördern. Ich habe nur noch hinzuzufügen, daß auch ich gewünscht hätte, wenn es möglich gewesen, daß die verehrte Finanzdeputation noch einen Schritt weiter gegangen und die Petitionen nicht bloß zur Erwägung der hohen Staatsregierung empfohlen hätte.

Präsident Dr. Haase: Wünscht noch Jemand zu sprechen?

Abg. Dr. Poth: Als Vertreter mehrerer Städte, welche Petitionen über diesen Gegenstand eingereicht haben, sage ich vor allen Dingen der verehrten Finanzdeputation aufrichtig Dank für die ausführliche Darstellung der Verkehrsverhältnisse, sowie ihrer Hindernisse und die gründliche Prüfung der Petitionen selbst. Es ist eine solche eingehende Darstellung hier von um so größerer Wichtigkeit, als die Mehrzahl der Mitglieder den Gegenstand aus eigener Erfahrung nicht kennt, daher die Gründe, nach denen sie später über die Position und die Petitionen Beschluß fassen sollen, einzig aus dem Berichte selbst kennen lernen müssen. Müssen wir also der Berichterstattung für die Ausführlichkeit der Darstellung im hohen Grade dankbar sein, so wird sich meine Dankbarkeit nicht im mindern Lichte darstellen, wenn ich mir erlaube, zu dem Berichte noch einige Bemerkungen hinzuzufügen. Es würde zu Punkt 1 die Darstellung der Wichtigkeit der Sache sich durch Manches noch vermehren lassen, es ist aber außerordentlich schwer, den