

Leipziger Tageblatt

und

Anzeiger.

N^o 84.

Mittwoch den 24. März.

1852

Bekanntmachung.

Nach längst bestehender Vorschrift ist auf den Trottoirs und Fußwegen in hiesiger Stadt das Reiten, das Fahren mit Karren, Hand- und andern Wagen, ingleichen das Tragen umfangreicher Gegenstände, wie Trag- und Marktkörbe, Koffer, Kisten, Tragen, Fleischermulden und dergleichen bei Strafe verboten

Häufige Contraventionen veranlassen uns, dieses Verbot hiermit in Erinnerung zu bringen.

Leipzig den 19. März 1852.

Der Rath der Stadt Leipzig.

Berger.

Schleißner.

Landtag.

Zweite Kammer. (38. öffentliche Sitzung den 20. März). Die Registrande brachte ein allerhöchstes Decret vom 18. d. M., den Schluß des dormaligen Landtags betreffend, in welchem dieser Schluß spätestens mit Ausgang des Monats April angelegt und die Erwartung ausgesprochen wird, daß es dem erprobten Eifer und der unausgesetzten Thätigkeit der Stände gelingen werde, die denselben gewordenen Vorlagen bis dahin zum Abschluß zu bringen.

Bevor zur Tagesordnung übergegangen wird, beantwortet Herr Staatsminister v. Friesen die von dem Herrn Abg. Riedel eingebrachte Interpellation, die in der Oberlausitz circulirenden österreichischen Sechskreuzerstücke betreffend.

Erster Gegenstand der Tagesordnung ist die Berathung des Berichts der dritten Deputation über den Antrag des Abg. Herrn Riedel, einige Abänderungen in den Bestimmungen des Straßenbaumanrats vom 28. April 1781 betreffend.

Der Riedelsche Antrag zerfällt in vier verschiedene Theile, wovon der erste darauf gerichtet ist, die Staatsregierung zu veranlassen: „das Mandat vom 4. Januar 1820 durch Verordnung dahin abzuändern, daß bei Abtretung von Areal zum Straßenbau ferner nicht mehr das bisher üblich gewesene Maß, den Scheffel zu 192 achtelligen Quadratruthen, sondern das bei der Landesvermessung angenommene in Anwendung gebracht werde.“

Der zweite Theil des Antrags geht dahin: „Das Mandat vom 28. April 1781 durch Verordnung so zu erläutern und abzuändern, daß bei Abtretung von Areal zum Straßenbau die Communication der Adjacenten nicht unterbrochen werde, sondern daß dieselbe von denen, welchen die Straße zu bauen obliegt, wieder hergestellt werden muß.“

Der dritte Theil desselben geht dahin: „Es möge die Staatsregierung eine Verordnung erlassen, nach welcher bei der — gemäß der Verordnung vom 9. December 1843 auszuführenden — Berechnung des von der Entschädigungssumme in Abzug zu bringenden Steuer-Capitals nur die ordentlichen Steuern zu Grunde gelegt werden dürfen.“

Der Schlusstrag der Deputation lautet so: „die Regierung wolle der nächsten Ständeversammlung ein Gesetz in Bezug auf das Straßenbauwesen, wie es den jetzigen Zeitverhältnissen entspricht und in welches obige Bestimmungen mit aufgenommen werden können, zur Berathung vorlegen.“

Nach längerer Debatte war das Resultat der Abstimmung: 1) die Ablehnung des ersten Punctes der Riedelschen Anträge mit 34 gegen 33 Stimmen; 2) die Annahme des zweiten Punctes gegen 13 Stimmen; 3) der Punct 3 wurde durch die Erklärung des Herrn Regierungskommissars für erledigt erachtet, und 4) die Ablehnung des Schlusstrags gegen 10 Stimmen.

Zweiter Gegenstand der Tagesordnung: Bericht der dritten Deputation über das Gesuch des Abg. Herrn Dehmichen aus Choren in Betreff der Abänderung der Verordnung vom 11. März 1841, baupolizeiliche Maßregeln bei Feuergefahr betreffend, für das platte Land.

Obwohl sich die Deputation günstig für die gestellten Anträge erklärt hatte, so war das Resultat der Abstimmung doch die mit großer Majorität erfolgte Ablehnung des ganzen Deputationsgutachtens.

Straßen-Angelegenheit.

Es ist in diesen Blättern schon öfters die Klage über unsere schlechten Fahrstraßen und Fußwege laut geworden. Wenn man derselben auch theilweise beipflichten muß, so darf man doch dabei nicht vergessen, daß unsere Witterungsverhältnisse sehr nachtheilig darauf einwirken, und daß mithin der Straßenbaubehörde dabei weniger zur Last zu legen ist, als Manche glauben. Wohl aber ist dieses der Fall in anderer Beziehung und zwar in Betreff des großen Uebelstandes, daß alle unsere Chaussees, selbst die um die Stadt, durch Knack- und Kothhaufen verunstaltet und verengt werden. Werden diese Haufen der Länge nach am äußersten Rande der Chaussee gebildet, so mag es noch gehen, obwohl dadurch meist die Fußwege, für welche ohnehin so wenig geschieht, feucht und schmutzig erhalten werden; allein wenn sie innerhalb, ja vielleicht gar quer über den Fahrweg liegen, wie z. B. auf der Chaussee durch Connewitz, so ist dies höchst unpraktisch und tadelnswerth, denn die Straße wird dadurch auf eine Weise verengt, daß das Befahren derselben bei starker Frequenz gefährlich wird, besonders des Nachts, wo man diese Haufen nicht sieht.

Diesen Uebelständen, welche sich, nebenbei bemerkt, in der Nähe großer Städte gar nicht schicken, wäre mit etwas gutem Willen und Ordnungsliebe leicht abzuhelfen. Man dürfte nur

- 1) für den Knack in gewissen Distancen größere Ablagerungsplätze einrichten und ihn von da aus erst dann auf die Chaussee fahren lassen, wenn er aufgeschüttet werden soll, und
- 2) den Straßenkoth sofort wegfahren lassen, statt, wie es jetzt geschieht, ihn das ganze Jahr liegen zu lassen.

Unsere Chaussees in der Nähe der Stadt würden dann ein viel freundlicheres Ansehen gewinnen und minder gefährlich zu befahren sein.

In andern Ländern wird man die hier ange deuteten Uebelstände viel weniger finden, wenigstens kann Schreiber dieses versichern, daß er auf den schweizer Straßen, die er nach allen Richtungen hin besehen hat, nirgends weder Knack- noch Kothhaufen bemerkte, ohngeachtet sie zum Theil breiter sind, als die unsrigen; wohl aber bemerkte er in gewissen Entfernungen dicht an der Straße Ablagerungsplätze für Knack oder Kies, wobei nicht unbemerkt bleiben