Referent Abg. v. d. Planitz:

Position 84.

Insgemein.

427 Thlr. 16 Ngr. 7 Pf.

Diese Dispositionssumme, welche insbesondere dazu dient, um die in Versorgungshäusern untergebrachten Pensionaire zu unterstützen, erscheint 90 Thlr. 13 Ngr. 4 Pf. niedriger, als die letzte Bewilligung.

Die Deputation hat schon im Eingange des Berichts darauf hingewiesen, daß der Einfluß der Stände auf die Bewilligung der für den Pensionsetat postulirten Summen durch frühere getroffene gesetzliche Bestimmungen bedingt wird. Sie trägt daher, da sie die einzelnen Ansätze durch die ihr mitgetheilten Unterlagen genügend begründet findet, auf Bewilligung der geforderten

522,672 Thlr. 16 Ngr. 6 Pf.

an.

Präsident Braun: Bewilligt die Kammer die in Position 84 enthaltenen 427 Thlr. 16 Ngr. 7 Pf.? — Einstimmig Ja.

Präsident Braun: Es wird nun einer speciellen Frage auf die ganze Summe 522,672 Thlr. 16 Ngr. 6 Pf. nicht bedürfen, da die Kammer die einzelnen Positionen bewilligt hat, welche zusammen die genannte Summe ausmachen. Wir können nun zum dritten Gegenstande der Tagesordnung übergehen, zum Bauetat unter L.

Referent Abg. v. d. Planitz:

L.

Bauetat.

Für den Bauetat werden in der nächsten Finanzperiode

739,894 Thlr. 13 Ngr. 4 Pf.

postulirt.

Der Bedarf dieser nur aus drei Positionen bestehenden Abtheilung des Budjets ist demnach seit der letzten Bewilligung um 50,277 Thlr. 23 Ngr. 3 Pf. gestiegen.

Das Budjet des Bauetats umfaßt erstens die Bedürfnisse für den Chaussee- und Brückenbau, zweitens den Bedarf der zur Erhaltung und zum Neubau für die Regierungs-, Land- und Forstgebäude erforderlichen Summen, und endlich den Aufwand für die Wasserbaue. Die Gehalte der für diese einzelnen Branchen angestellten Beamten und Techniker sind jedesmal bei den einzelnen Positionen mit eingeschlossen.

Position 85.

Für den Chaussee-, Straßen- und Brückenbau.

Diese erste Position ist unstreitig die wichtigste der vorliegenden Budjetabtheilung, da sie den größten Theil der für den Bauetat postulirten Summen erfordert.

Das diesmalige Postulat beträgt

551,294 Thlr. 13 Ngr. 4 Pf., einschließlich 594 Thlr. 13 Ngr. 4 Pf. transitorisch,

mithin 23,377 Thlr. 23 Ngr. 3 Pf. mehr, als die Bewilligung vom Jahre 1843, und 234,366 Thlr. —— mehr, als im Jahre 1833 hierauf verwendet wurde.

Dieses bedeutende Mehrerforderniß für den Straßenbau zeigt deutlich, welche Opfer der Staat in der letzten Zeit für denselben gebracht hat und noch zu bringen bereit ist. Man wird bei genauer Prüfung dieser Verhältnisse wohl unwillkürlich zu der Frage hingeführt: sind in einem Lande wie Sachsen, welches schon mehr Meilen gebaute Straßen zählt, als seine Grenzen Quadratmeilen Flächenraum umschließen, auch wirklich so große Opfer nöthig, um den innern Verkehr zu heben und zu sichern und um die anhaltende Verwendung so großer Summen zu rechtfertigen? Es sind nicht die Kosten, welche die Erbauung einer Chaussee verursachen, allein, welche die Finanzdeputation besorgt werden lassen, es ist vielmehr die erlangte Ueberzeugung, daß die Summe von 20,000 bis 25,000 Thlr., welche man für die Herstellung einer Meile Chaussee erster Classe in der Regel verwendet, nicht der größte Aufwand ist, welchen der Chausseebau veranlaßt, indem jede Meile neu gebaute Chaussee einen jährlichen Aufwand von 1200 Thlr. für ihre Unterhaltung erfordert; eine Summe, die also alljährig zu verwenden ist, mithin zur bleibenden Last für das Budjet wird. Hierzu kommen noch die Kosten für das Schneeauswerfen, hin und wieder nothwendig werdende Correctionsbaue, so daß allerdings der Aufwand, welchen die Unterhaltung der Chausseen dem Staate jährlich kostet, schon jetzt zu der Summe von 358,000 Thlr. angestiegen ist, — eine Summe, die natürlich immer mehr steigt, je mehr Chausseen gebaut werden. Die Deputation glaubt aber, obschon sie das Bedenkliche des allzu großen Ausdehnens des Chausseebaues erkannt hat, allerdings, daß den Bedürfnissen und den gerechten Anforderungen auf Erbauung von Chausseen noch keineswegs Genüge geschehen ist, da in der neuern Zeit durch den Bau der Eisenbahnen neue Verbindungslinien erforderlich sind, und wohl auch sonst noch im Lande dergleichen nothwendig werden. Weit entfernt daher, die beantragte Bewilligung kürzen oder einen Antrag auf den Schluß des Chausseebaues stellen zu wollen, hat die Deputation, welche den Werth der Chausseen keineswegs verkennt, ja vielmehr sehr hoch anschlägt, durch die im Eingange ihres Berichts niedergelegten Bedenken der geehrten Kammer auch die Schattenseiten desselben vorlegen wollen, da es wohl mit Gewißheit anzunehmen ist, daß, wollte man noch lange fortfahren, in der bisherigen Weise mit demselben Kostenaufwande Kunststraßen zu bauen und zu unterhalten, man genöthigt sein wird, entweder die Chausseegelder zu erhöhen, oder durch andere Maaßregeln auf die Unterhaltungskosten einzuwirken, soll nicht daraus für die Steuerpflichtigen eine sehr drückende Last erwachsen.

Die oben angegebene Summe zerfällt in die nachstehenden Abtheilungen:

1) 15,294 Thlr. 13 Ngr. 4 Pf. für Besoldungen und Emolumente der technischen Beamten beim Straßenbau. Der Etat dieser Besoldungen ist in den Landtagsacten vom Jahre 1843, Beil. zur III. Abth. 2. Sammlung, Seite 504 angegeben. Derselbe ist unverändert beibehalten, wie er von der letzten Ständeversammlung anerkannt wurde. Nur bei den transitorischen Bezügen findet eine Ersparniß von 22 Thlr. 6 Ngr. 7 Pf. statt, indem einer der vier Chausseeinspectoren und der Alleegärtner in Dresden gegenwärtig keine Agiozulage zu ihren Gehalten mehr empfangen.

2) a. 52,000 Thlr. — — zur Unterhaltung und Herstellung der nicht chaussirten fiscalischen Straßen, einschließlich der

SLUB
Wir führen Wissen.