

geht; das heißt, es erhält die Staatscasse dafür keinen Ersatz, keinen wirklichen Ertrag; sondern auch daß, nachdem die Chausséegeelder bedeutend ermäßigt worden sind, ein nicht unerheblicher Zuschuß aus der Staatscasse zu leisten ist. Es kommen hier hauptsächlich die drei Positionen Seite 57 in Frage, ohne auf den Gehalt der Beamten Rücksicht zu nehmen. Da ergibt sich denn, daß die eigentliche Chausséeunterhaltung, die Kosten für das Schneeauswerfen nicht gerechnet, 358,000 Thaler und die Chausséegeeldereinnahme 215,000 Thaler betragen, daß mithin jetzt schon 143,000 Thaler jährlich zuzuschießen sind. Ich glaube allerdings, daß dieser Zuschuß sich auf indirectem Wege durch Beförderung des Verkehrs und Erleichterung der Transportmittel reichlich bezahlt. Nothwendig hat es mir aber geschienen, darauf hinzuweisen, weil allerdings daraus mit der Zeit und zwar steigend von drei zu drei Jahren eine nicht unerhebliche Last entstehen wird. Was von einem der Herren Deputirten über die Beschüttung der Chausséen angeführt worden ist, so glaube ich doch, daß es Nachbarländer giebt, in welchen dieselbe Beschwerde zu derselben Jahreszeit stattfinden wird. Die Jahreszeit, welche zu dieser Arbeit gewählt worden ist, ist diejenige, welche unsere technischen Beamten als die zweckmäßigste erkannt haben; es erfolgt die Beschüttung gewöhnlich im Frühjahr und Herbst. Allerdings wäre zu wünschen, daß man auf sehr befahrenen Chausséen mehr darauf hinkommen könnte, Walzen einzuführen und dadurch die Unbequemlichkeit für das Fuhrwerk zu beseitigen; der Aufwand ist aber kein unbedeutender. Auf eine Bemerkung des Herrn Abgeordneten Oberländer muß ich noch mit wenigen Worten zurückkommen. Nämlich er bemerkte, es scheine ihm, als ob eine zweite Chaussée, die in der Nähe von Dresden in dem Plauenschen Grunde ausgeführt werde, mehr ein Luxusbau sei, als ein Bau der Nothwendigkeit. Das möchte kaum zu behaupten sein, und ich muß in dieser Hinsicht anführen, daß sich das Finanzministerium zu diesem Baue erst entschlossen hat, nachdem die überzeugendsten Beweise von der Dringlichkeit und Nothwendigkeit dieses Baues Seiten des dabei mit beteiligten Ministeriums des Innern beigebracht worden sind. Ich muß hauptsächlich zur Unterstützung dieses Chausséebaues anführen, daß der ursprünglichen Absicht entgegen der Verkehr über den Plauenschen Grund hinaus sich hauptsächlich auf die Chaussée durch den Plauenschen Grund zieht, während früher bekanntlich eine Hauptstraße bestand und noch bis jetzt besteht, welche diesen ganzen Verkehr aufnahm. Der Weg in dem Plauenschen Grunde ist aber ursprünglich schmal angelegt, und ist auch nicht mehr zu verbreitern; er hat aber eine solche Vermehrung des Verkehrs durch den steigenden Kohlenabsatz erfahren, daß er in der That mitunter ohne Gefahr nicht zu passiren ist. Um nun das Fuhrwerk etwas zu theilen und auch die Kohlen, die nach Pirna und weiter verfahren werden, diesen Gegenden näher zuzuführen, ist dieser zweite Weg gebaut worden.

Abg. v. Zeschwitz: Die in dem Berichte der geehrten Deputation niedergelegte Bemerkung, daß den Bedürfnissen

und den gerechten Anforderungen auf Erbauung von Chausséen noch keineswegs Genüge geschehen sei, dürfte wohl kaum auf irgend eine Vertlichkeit mehr zu beziehen sein, als auf die Gegend von Camenz. Camenz, die dritte Stadt der Oberlausitz, mit 5000 Einwohnern, hatte bis zum Jahre 1840 keine, sage gar keine Chaussée. Im Jahre 1840 erhielt sie die Chaussée nach Dresden und im Jahre 1844 die Chaussée nach Bautzen. Bei der Camenz-Dresdner Chaussée ist der Tract über den Eierberg bei Pulsnitz sehr beschwerlich, und daher die Verlegung dieses Tracts aus wahren Bedürfnissen beantragt worden. So hat nun Camenz jetzt zwei Chausséen, während Bautzen, so viel ich weiß, sieben, Löbau fünf und Zittau vier Chausséen hat, welche von ihren Thoren aus nach verschiedenen Richtungen gehen. Ich kann also wohl sagen, daß Camenz im Vergleich mit den Nachbarstädten auch jetzt noch wenig Chausséen hat. Die Nachbarstädte: Bautzen, Löbau und Zittau werden ferner von der Eisenbahn berührt werden; aber Camenz wird diesen Vorzug entbehren müssen, und der Herr Finanzminister hat bei früherer Gelegenheit in diesem Saale ausgesprochen, daß die Orte, welche von einer Eisenbahn nicht berührt werden, vorzugsweise bei den Chausséebauten bedacht werden würden. Was die Wünsche von Camenz in Bezug auf anzulegende Chausséen betrifft, so sind sie in den am Schlusse des Deputationsberichts erwähnten Petitionen sub II., III., IV. und V. ausgedrückt, welche theils direct von Camenz, theils von den Nachbarstädten Königsbrück und Elstra ausgegangen sind. In Camenz ist die Ansicht vorherrschend, daß eine directe Chaussée Verbindung mit der preussischen Oberlausitz dringend nothwendig sei, indem Camenz nur eine und eine halbe Meile von der preussischen Grenze gelegen ist, jedoch durchaus keine Chaussée Verbindung dahin hat, wiewohl es mit den benachbarten Städten der preussischen Oberlausitz: Wittichenau, Hoyerswerda, Spremberg, Cottbus u. s. w. in einem lebhaften Verkehre steht. Es scheint also eine directe Verbindung von Camenz über Wittichenau nach Hoyerswerda das dringendste Bedürfnis zu sein. Zweitens würde eine Verbindung von Camenz mit Königsbrück von Wichtigkeit sein, wobei ich nicht unbemerkt lassen kann, daß für diese Straße, außer den Gründen der Billigkeit und Nützlichkeit, auch ein Rechtsgrund spricht, indem Camenz, wie auch der Deputationsbericht sagt, ein wohlverbrieftes Privilegium hat, daß aller Frachtverkehr zwischen Leipzig und Schlesien über Camenz seinen Weg nehmen müsse. Es ist in Vorschlag gekommen, — und ich darf diesen Punkt nicht unerwähnt lassen, weil man in Camenz sehr bekümmert darüber ist — daß die intendirte Chaussée von Hoyerswerda nicht direct über Wittichenau geführt, sondern von der Camenz-Königsbrücker Straße abgezweigt werde, wodurch aber ein bedeutender Umweg entstehen würde, indem die von Camenz nach Hoyerswerda Fahrenden solchenfalls fast eine Meile seitwärts, ja sogar fast rückwärts, in der Richtung nach Königsbrück fahren