

figsten der ältern vaterländischen Gesetzgebung, bedarf jedoch einer Revision, um einzelne Bestimmungen mit den dormaligen Staats- und Communalverhältnissen, die unbedingt nöthige Fahrbarerhaltung der Communicationswege, mit den Kräften der einzelnen Gemeinden in Einklang zu bringen und eines besondern neuen Gesetzes eigentlich nicht. Bei einer solchen würden sich auch die in der Oberlausitz bestehenden weiter unten erwähnten gesetzlichen Bestimmungen, so weit sich solche durch die Erfahrung als nützlich und ausführbar bewährt haben, in Berücksichtigung ziehen lassen.

Die Majorität der *Deputation* rath jedoch, um sich in der Form von der ersten Kammer nicht zu trennen, an:

den Beschlüssen der ersten Kammer beizutreten, jedoch mit Wegfall der Worte:

„da möglich noch im Laufe dieses Landtags oder wenigstens“.

Uebrigens lehrt die Erfahrung, daß in der That der Zustand der sogenannten Communicationswege, d. h. derjenigen Klasse von Straßen, welche von Ort zu Ort führen und zum Anschluß an chaussirte Straßen dienen, eine größere Aufmerksamkeit verdienen, als bisher der Fall gewesen ist. Theils Sorglosigkeit und unbeaufsichtigte Indolenz, theils aber auch in vielen Fällen Mangel an Kräften einzelner Gemeinden, oft aber auch ein übel angebrachter Optimismus, der, weil nicht das Beste — chaussemäßiger Bau — möglich, auch das Bessere — Erhaltung im Stand der Fahrbarkeit — aus den Augen setzt, und oft wohl in einzelnen Fällen die Communen muthlos macht, und gar nichts unternehmen läßt, trägt den größten Theil der Schuld eines Zustandes von Communicationswegen der in einem civilisirten sonst so vorgeschrittenen Staate wie Sachsen nur mit Staunen wahrgenommen werden kann. Ganze Strecken solcher Communicationswege werden oft größtentheils nur verrufen und kaum passirbar wegen einzelner kurzer Tracte und auf ihnen befindlicher jäher Abhänge, tiefer und zwischen Felsen eingengter Gleise, Wassertümpel, denen kein Abzug verschafft, enger Hohlwege, wo kein Ausweichen möglich, moorigen Bodens, schmaler und baufälliger Brücken, kleiner unüberbrückter Bäche, die bei Anschwellen durch Gewitter oder Thauwetter, im Winter durch Eislöcher gefährlich werden, Einschütten großer unzerschlagener Steine von den angrenzenden Feldern und dergleichen Hindernissen mehr, deren Entfernung die Straßenbaubehörden oft deshalb nicht bewirken können, weil die ihnen zugewiesenen Mittel zu beschränkt sind, die Gemeinden dabei unterstützen zu können, andern Theils die Kräfte und die technischen Kenntnisse der letzteren nicht auslangen, mit Erfolg etwas zu unternehmen. Weßhalb, wie unzählige Erfahrungen lehren, Alles beim Alten bleibt, bis ein Unglücksfall oder sonst ein ungewöhnliches Ereigniß die längst ersehnte Abhülfe schafft.

Eben jener obgedachte beklagenswerthe Optimismus verführt wohl auch die Behörden, die ihnen so kärglich zugemessenen Mittel zu concentriren, und dem Zweck entgegen, mit selbigen chaussemäßig kleine Strecken von Communicationswegen herzustellen, übrigens aber nichts zu thun.

So wahr diese Schilderung ist, so unbezweifelt ist es auch, daß in dieser Beziehung, mit verhältnißmäßig sehr geringen Mitteln bei Begräumung der Haupthindernisse des Fortkommens, deren obgedacht, Vieles geschehen kann.

Wird aber ein Mittelweg zwischen Chaussirung und Belassung der Communicationswege in ihrem Urzustand, oder wie sie sich zufällig nach Beschaffenheit des Landes, Terrains,

Sorgfalt der Gemeinden gestalten, auch künftig nicht eingeschlagen, so wird sich das, dann allerdings gerechte, Verlangen nach Chaussiebauten immer mehr und mehr steigern, und das Beste — Chaussirung — überall zu erlangen die Kraft der Staatskasse kaum ausreichen.

Nur durch rechtzeitige, angemessene, möglichst vertheilte Beihülfen aus Staatskassen können einzelne Gemeinden in den Stand gesetzt, dann auch mit Nachdruck und Erfolg angehalten werden, ihren Obliegenheiten Genüge zu leisten, die durch ihre Fluren führenden Communicationswege in einem Zustande zu erhalten, der die Passanten wenigstens für Gefahren schützt, und ihr Fortkommen sichert.

Allerdings ist von den Amtshauptleuten nicht zu erwarten, daß sie überall in ihren Bezirken sich persönlich von allen Details in der obangedeuteten Beziehung fortwährend zu überzeugen im Stande sind, noch wird ihnen allen die praktische technische Beurtheilung und andererseits auch hinlängliches Beamtenpersonal zur Seite stehen, wie die Verwendung der für ihren Bezirk ihnen zugewiesenen Mittel auf die sparsamste und erfolgreichste Weise geschehen könne.

Es wird ihnen jedoch leicht möglich werden, sich dabei der Mitwirkung thätiger und sachverständiger, für den Straßenbau sich interessirender Männer in den einzelnen Theilen ihres Bezirks zu versichern, und selbige als ihre Organe zu diesem Behufe zu benutzen.

Mit einer allgemeinen durchgeführten Revision aller Communicationswege aber, so wie mit der Ausmittelung derselben, als wie weit sie in diese Kategorie gehörig, möchte der Angriff des Verbesserungswerkes zu beginnen haben.

Namentlich wird in Folge der Einführung breiter Radeselgen, abgesehen von der in Antrag gebrachten einer breiteren Spur, denjenigen Gewerbetreibenden, welche nicht unmittelbar an Chausseen wohnhaft sind, die Möglichkeit gewährt werden müssen, seitwärts ab von den Chausseen führende Communicationswege passiren zu können.

Ist daher eine Verbesserung des Zustandes der Communicationswege höchst dringend, liegt ein solcher nicht allein im Allgemeinen, sondern auch, zu Vermeidung höheren Aufwandes durch unübersehbare noch bevorstehende Chaussiebau, selbst im speciellen finanziellen Interesse des Staats, und ist es klar, daß das bisher dazu bestimmte Quantum von 10,000 Thlr. — in 14 Amtshauptmannschaften vertheilt, um den Zweck nur einigermaßen zu erreichen, zu beschränkt ist; so läßt sich auch der Müllerschen Petition eine Bevormortung nicht versagen. Weßhalb rathet die Majorität der Kammer, im Einverständniß mit der ersten den Antrag an die hohe Staatsregierung zu beschließen:

Hochdieselbe wolle zu einer allgemeineren Herstellung der Communicationswege in der bezeichneten Weise das diesfallige Postulat von 10,000 Thlr. — auf 20,000 Thlr. — erhöhen, und nach dem Areal und sonstiger Erwägung den einzelnen amtshauptmannschaftlichen Bezirken verhältnißmäßig zutheilen.

Die Minorität der *Deputation* stimmt der Ansicht der Majorität nur in der Ansicht bei, daß dem Beschlusse der ersten Kammer, die Beantragung des neuen Straßenbaumanbats, wo möglich noch im Laufe dieses Landtags vorzulegen, nicht beizutreten sei, sondern hält die Vorlegung eines solchen überhaupt nicht für absolut nothwendig. Muß man das vorhandene als eines der zweckmäßigsten Gesetze erkennen, und ist