

doch noch nicht veranschlagten Straßenstrecken, sind ferner eine nicht unbedeutende Anzahl in Aussicht gestellt; es läßt sich daher erwarten, daß diese Position noch nicht so bald eine Abminderung erfahren, noch viel weniger ganz vom Budget verschwinden werde.

Auf einen hierauf Bezug habenden Antrag wird am Schlusse des Berichts über diese Position zurückzukommen sein.

Die Deputation empfiehlt demnach der geehrten Kammer diese Unterposition nach Höhe der postulirten Summe von

75,000 Thlr.

zur unveränderten Annahme.

Präsident Dr. Haase: Wünscht Jemand hierüber zu sprechen? Abg. Hoffmann hat um das Wort gebeten.

Abg. Hoffmann: Es hätte vielleicht Das, was ich zu sagen habe, theilweise in die allgemeine Debatte gehört, insoweit es sich auf einen Straßentract bezieht, der schon vor längerer Zeit ausgeführt ist, allein, da ich damit den speciellen Wunsch verbinde, es nochmals zur Kenntniß der hohen Staatsregierung zu bringen, um dadurch eine wiederholte Erörterung zu veranlassen, so habe ich geglaubt, daß es zur speciellen Discussion dieser Position gehöre. Es ist mehrfach vorhin bei der allgemeinen Debatte bedauerlich genannt worden, daß diese Position für Straßen- und Chausseebauten einen so großen Umfang gewonnen habe. Ich kann dieser Ansicht nicht beipflichten, sondern würde nur fragen, was eigentlich damit geschieht, und ob es zweckmäßig verwendet wird; denn wir müssen uns wohl Alle gestehen, daß durch die großen Summen, die auf Eisenbahnen verwendet worden sind, welche uns Allen durch die Beilage zum Budget bekannt geworden, dem ganzen Lande, sowie den einzelnen Orten, die von der Eisenbahn berührt werden, ein großer Verkehr zugeführt und wohl auch für die Zukunft gesichert worden ist. Wir haben gewiß diese Maßregeln, die die hohe Staatsregierung deshalb schnell ergriffen hat, nur mit Dank zu erkennen. Mein den Bewohnern derjenigen Orte, die nicht so glücklich sind, ihrer geographischen Lage nach an einer Eisenbahn oder auch nur in der Nähe einer solchen zu liegen und vorzüglich, wenn es Fabrikorte sind, denen muß sich allerdings die Befürchtung aufdrängen, daß sie nach und nach durch jene Orte aus der Concurrnz gedrängt werden können, oder daß ihnen wenigstens dieselbe mit den Orten, die an Eisenbahnen gelegen sind, sehr schwer gemacht werden wird. Zum Beweise dafür will ich nur anführen, daß nach meinem Wohnort Camenz, welcher fünf Meilen von Dresden entfernt liegt, und wohin zwei Meilen Eisenbahn benutzt werden können, drei Meilen aber auf Chaussee durch Zugvieh zurückgelegt werden müssen, die Tonne der zum Fabrikbetrieb unentbehrlich gewordenen Steinkohlen nicht unter 33½ Groschen hinzuschaffen ist, wohingegen die Tonne, in Orten von gleicher Entfernung, aber unmittelbar an der Eisenbahn, nur 27½ Groschen kostet. Man

wird diesen Unterschied allerdings sehr auffallend finden, indeß diejenigen der hier gegenwärtigen Herren, die davon unterrichtet sind, werden bestätigen, was ich sage, und daß ich nicht übertreibe. Ein ähnliches Verhältniß stellt sich bei allen Rohproducten heraus, die herzugehört werden müssen, wenn es auch nicht nach dem Procentsatze so auffallend erscheinen kann, weil da die Fracht nicht so ins Auge fällt, als dies bei der Kohlenzufuhr der Fall ist, da diese Rohproducte an sich einen höhern Werth haben. Zu dieser großen Erhöhung trägt hauptsächlich bei, daß die Chaussee, die von Camenz nach Radeberg führt, zwischen Pulsnitz und Radeberg über einen Berg, den sogenannten Eierberg gelegt worden ist, welcher so schwer zu passiren ist, daß die Fuhrleute, die den Berg passiren, genöthigt sind, nur mit halber Ladung zu fahren, indem, wenn sie volle Ladung haben, nicht mit Sicherheit darauf zu rechnen ist, daß sie an Ort und Stelle Vorspannung bekommen. Sie können, wenn sie volle Last laden, sich nur damit helfen, daß Mehrere zusammen fahren und sich dann gegenseitig hinaufhelfen, wodurch aber die Fracht immer noch sehr vertheuert wird, weil dazu viel Zeit erforderlich ist. Die Nachtheile dieser Wegstrecke treffen nicht bloß die Gegend um Camenz, sondern den ganzen nicht unbedeutenden Landstrich, sowie hauptsächlich auch die durch ihren großen Fabrikbetrieb bekannte Gegend von Pulsnitz und die Stadt Pulsnitz selbst, indem diese ebenfalls ihre Producte auf dieser Straße und über diesen Berg herbeischaffen müssen, sowie auch die Bewohner der volkreichen Umgegend von Radeberg genöthigt sind, von Camenz aus ihre Lebensbedürfnisse, namentlich das Korn herbeizuschaffen, da in dieser Gegend nicht so viel erbaut wird als für die zahlreiche Bevölkerung erforderlich ist. Auch ist hierbei nicht unerwähnt zu lassen, daß für die Landwirthschaft in einem großem Umkreise der Camenzer Gegend der Kalk nicht zu entbehren ist; indem bei dem dortigen lehmigen und kalten Boden derselbe zur Düngung angewendet werden muß, dieses Düngemittel aber durch den nachtheiligen Einfluß dieser Wegstrecke ebenfalls sehr vertheuert wird. Nun ist diese Chausseestrecke so gelegt worden, daß sie, wie ich bereits sagte, über einen Berg führt. Wäre die Strecke um den Berg herum gelegt worden, so wäre der Weg zwischen Pulsnitz und Radeberg wie durch Sachverständige ermittelt worden ist, noch um 32 Ruthen näher gewesen. Aber die Straße ist einmal angelegt und die Kosten, die von ziemlicher Bedeutung sind, bei Erbauung der Chaussee dafür verwendet. Die 75,000 Thaler, welche für Chausseeneubauten und Correctionirung der Chausseen postulirt sind, stellen sich, auf das ganze Land vertheilt, im Verhältniß zum Bedürfniß als eine so geringe Summe dar, daß sich natürlich die hohe Staatsregierung nur in sehr engen Gränzen bewegen und sie die von einzelnen Gemeinden angebrachten Wünsche und Bitten nur nach und nach erfüllen kann. Es ist von den genannten zu diesem Zweck vereinigten Städten dieser Gegend bereits im Jahre 1842