

wird zum Frommen des Allgemeinen, unbedingt nach dem vollen Werthe entschädigt werden solle. Wie verträgt sich das nun, wenn zufolge des Straßenbaumandates z. B. ein Steinbruch auf einem guten Stück Landes gefunden wird? Dieser Steinbruch wird geöffnet, es wird ein Weg dahin gemacht und schließlich bekommt der Besitzer nichts weiter dafür, als für die achtellige Ruthe, welche überdies noch ein außergewöhnliches sonst nicht mehr landesübliches Maß ist, 7½ Mgr. Entschädigung ohne Rücksicht auf den Nachtheil, den der Besitzer dadurch erleidet, daß er die auf seinem Grund und Boden verursachte Zerstörung auf seine Kosten auszugleichen hat. Ich glaube daher, das ist denn doch eine Angelegenheit, die nicht auf die lange Bank geschoben werden darf, ich glaube, hier ist Abhilfe wirklich und bald nothwendig. Andere Bestimmungen sind im Straßenbaumandate, wonach Wege, die keineswegs zu den öffentlichen gehören, und die auch nicht solche sind, die eine besondere Frequenz voraussetzen, in einer Breite hergestellt werden sollen, vermöge deren sie 11 Ellen breit sein und auf jeder Seite einen dreieiligen Graben haben sollen. Nun, meine Herren, das ist eine Breite von 17 Ellen, die kaum in den meisten Fällen nothwendig sein dürfte. Nun gebe ich gern zu, daß von der Straßenbaucommissiön nicht immer auf diese landverschwenderische Bestimmung streng gehalten wird. Aber die Straßenbaucommissare können doch nach dem Gesetze darauf halten, wenn sie wollen in Fällen, wo es ihnen gerade beliebt, es für zweckmäßig zu halten, wobei es auch vielleicht bloß auf den Antrag eines Oberchauffeewärter's ankommt. Diese Leute nehmen nun nicht allemal die Rücksichten, die nothwendig sind. Sie denken, sie können sich auf andere Weise nicht eine Stellung verschaffen, die sie dann auf Kosten des betreffenden Verpflichteten zu haben suchen, und dabei berufen sie sich einfach auf das Gesetz. Das Gesetz muß ausgeführt werden, und wenn die Umgehung nicht auf einem andern Wege zu vermitteln ist, so wird der Grundeigenthümer benachtheiligt. Wir müssen berücksichtigen, daß das Gesetz für die jetzige Zeit und den gegenwärtigen Werth des Grund und Bodens nicht mehr passend erscheint. Ich glaube also, daß der Antrag, den die Deputation hier wiederholt gestellt hat, sehr gerechtfertigt ist, und muß daher auch sehr wünschen, daß auf eine größere Beschleunigung in der Ausführung dieses Antrages Bedacht genommen werde.

Abg. Jungnickel: Ich wollte bloß die Anfrage an den Herrn Präsidenten mir erlauben, ob es bei dieser Position mir gestattet sei, nochmals auf eine Specialität zurückzukommen.

Präsident Dr. Haase: Ja!

Abg. Jungnickel: Mich stützend auf den Antrag in der ständischen Schrift vom 18. Mai 1852, erlaube ich mir noch einmal auf einen Gegenstand zurückzukommen, den ich gestern bereits erwähnt habe. Derselbe ist mir von

einer solchen Wichtigkeit, daß ich nicht umhin kann, die Aufmerksamkeit der Kammer nochmals dafür in Anspruch zu nehmen. Es ist die Chaussee Verbindung der Stadt Tharand mit Dippoldiswalde im Weiserithal entlang. Der Stadtrath von Dippoldiswalde hat allerdings bezüglich dieser Angelegenheit keine Petition an die hohe Kammer gelangen lassen. Ich kann aber der hohen Staatsregierung die Versicherung geben, daß sowohl die Stadt Dippoldiswalde, als auch die dortige Umgegend der Erbauung einer Chaussee durch das Weiserithal sehr entgegensteht. Ich will hier nur zwei Punkte erwähnen, die für diesen Bau sprechen. Dieses Weiserithal, das zeither dem Verkehr vollständig verschlossen gewesen ist, würde bei der schönen Wasserkraft der Weiseritz, sobald es von einer Chaussee durchschnitten wird, gewiß der Sitz großer gewerblicher und technischer Etablissements in kurzem werden. Es würde dadurch eine Verkehrslebendigkeit herbeigeführt werden, die jedem andern Landestheile in Sachsen vollständig nachkommen würde. Zweitens spricht noch für diesen Bau, daß der erzgebirgische Theil und die Umgegend um Dippoldiswalde der Dresden-Tharander Eisenbahn durch die in Frage stehende Chaussee Verbindung näher geführt und dadurch der Verkehr zwischen dem Gebirge und der Niederung, namentlich der Kohlentransport aus dem Plauenschen Grund, wesentlich erleichtert und vermehrt würde. Dies aber nicht allein, es würde auch mittels dieses Chausseebaues eine bessere Verbindung mit der Stadt Freiberg und Dippoldiswalde herbeigeführt, die, wenn zeither auch nicht ganz gefehlt hat, doch zur Zeit noch sehr mangelhaft ist. Ich glaube wohl, daß dies Punkte sind, die die Regierung wohl veranlassen könnten, diesen Bau recht bald in Angriff zu nehmen. Daß meine Angaben begründet sind in Beziehung auf die Lebhaftigkeit dieses Thales, wenn die Chaussee gebaut wird, beweise ich nur noch dadurch, daß im Thale aufwärts von Dippoldiswalde nach Altenberg durch die daselbst angelegte Chaussee der Verkehr sich bedeutend vermehrt hat. Hierbei ist noch in die Waagschale zu legen und mit zu berücksichtigen, daß Dippoldiswalde durch die Wegnahme der Garnison und des königlichen Rentamts sehr bedeutend an Verkehr und Nahrung abgenommen hat. Es ist dies für diese Stadt um so empfindlicher, als sie keine Fabriken und keinen hervorragenden Gewerbszweig hat, wodurch dieser Verlust wieder ausgeglichen würde. Ließen sich auch noch viele Gründe zu Gunsten dieses Chausseebaues anführen, so will ich aber die Kammer nicht länger damit behelligen, ich gebe mich aber der zuversichtlichen Hoffnung hin, daß die hohe Staatsregierung diese Angelegenheit im Auge behalten, und es sich angelegen sein lassen werde, diesen Bau sobald als möglich in Ausführung zu bringen.

Präsident Dr. Haase: Es würde, wenn überhaupt der Gegenstand hier zur Besprechung kommen sollte, der-