

Mammen mit 61, Vicepräsident Dehmichen mit 46, Georgi mit 45, Sachse mit 45, Günther mit 39, Dörstling mit 37 und Dr. Hertel mit 36 Stimmen.

Wir gehen zum zweiten Gegenstande der Tagesordnung, zur fortgesetzten Berathung des Berichts der zweiten Deputation über Abtheilung L des Ausgabebudgets, den Bauetat betreffend. Herr Vicepräsident Dehmichen wird uns Vortrag erstatten.

Referent Vicepräsident Dehmichen:

Zu Nr. 4. Zur Chausseeunterhaltung werden postulirt

467,820 Thlr.

Die letzte Bewilligung betrug 458,160 Thlr., excl. 10,000 Thlr. für Bau und Unterhaltung von Chaussee- und Brückengeld-Einnahmehäusern, welche letztere Unterposition diesmal unter Nr. 7 besonders etatisirt ist. Es werden sonach mehr verlangt 9,660 Thlr.

Diese Mehrforderung ist lediglich durch den Zuwachs von 7 Meilen neuer Chausseen entstanden, indem auch für diese Finanzperiode 1,380 Thlr. Unterhaltungskosten für die Meile gefordert werden.

Die Gesamtlänge der wirklichen Chausseen wird mit Eintritt in die neue Finanzperiode 1864/66 336 Meilen betragen, denen etatmäßig ca. 3 Meilen zuwachsen; es mußte sonach die Berechnung auf 339 Meilen gestellt werden, wodurch der obige Gesamtaufwand entsteht, wenn man den Bedarf nach 1,380 Thlr. pro Meile bemißt.

Auf S. 378 der Vorlage hat die Regierung die Gründe angeführt, weshalb eine Abminderung des Unterhaltungsaufwandes pro Meile für diesmal noch nicht eintreten kann. Diesen hat die Deputation noch hinzuzufügen, daß die Unterhaltung in der Finanzperiode 1858/60 laut Rechenschaftsbericht überhaupt 1,450,483 Thlr. 10 Ngr. 2 Pf. kostete, was pro Meile und Jahr damals bei 329 Meilen ca. 1,470 Thlr. betrug, mithin jährlich pro Meile 90 Thlr. mehr, als diesmal postulirt ist.

In früheren Jahren wurde bedeutend weniger verlangt und verwendet; allein die Chausseen waren auch um soviel schlechter. Die Zeit, wo die Ober-Chausseewärter eine Prämie bekamen, wenn sie weniger Material verwendeten, als für die betreffende Strecke bestimmt war, gehört nicht zu denen, wo man mit den sächsischen Chausseen glänzen konnte. Anders ist es jetzt, seit die sogenannte Massenschüttung eingeführt ist. Allerdings verursacht ein solches Verfahren einen bedeutend höhern Aufwand; allein es wirkt anerkanntermaßen nachhaltig und sicher. Nun giebt es aber noch eine nicht geringe Anzahl Chausseen, welche ungemein leicht und ohne allen soliden Untergrund gebaut sind; sie galten früher als Nebenstraßen und als solche, auf denen der Verkehr ein sehr geringer sein würde. In neuerer Zeit hat sich das vielfach geändert und es sind derartige Straßen nicht selten zu Hauptchausseen geworden und zwar dadurch, daß sie jetzt als Zubrücken für Eisenbahnen dienen. Auf derartigen Straßen genügt aber gewöhnlich eine einmalige Massenschüttung nicht und sie muß in

kurzer Zeit wiederholt werden, bis sie endlich fest wird. Diese Art Straßen sind es aber, welche den so hohen Aufwand noch für die vorliegende Periode wünschenswerth machen. Die Deputation theilt mit der Regierung die Hoffnung, daß es durch die jetzige Unterhaltungsmethode gelingen werde, nach Ablauf dieser Finanzperiode die Unterhaltungskosten auf ein geringeres Maß zurückführen zu können. Daneben glaubt sie aber auch eine Abminderung dieser Last dann eintreten zu sehen, wenn die Anträge, welche am letzten ordentlichen Landtage bei dieser Position gestellt wurden, Berücksichtigung gefunden haben.

Dieselben lauteten:

### I.

Sr. Königl. Majestät Regierung wolle der nächsten Ständeversammlung ein neues Straßenbaugesetz unter Aufhebung des Straßenbaumanbats vom Jahre 1781 vorlegen, in welchem thunlichst folgende Punkte Erwägung finden mögen:

- a) Abwerfung mehrerer, in Folge von Eisenbahnbauen und sonst weniger benutzten Chausseen und Straßen und Ueberweisung derselben an Bezirke, Private oder Communen,
- b) Bestimmung über Felgenbreite, wobei zugleich die Frage in Erwägung zu ziehen sein dürfte, ob in Sachsen die preußische Spurbreite einzuführen sei.

### II.

Sr. Königl. Majestät Regierung wolle allenthalben da, wo eine Verainung der Chausseen und fiskalischen Straßen noch nicht erfolgt ist, dieselbe so anordnen, daß sie auf die möglichst einfachste und billigste Weise erfolge.

Auf eine deshalb an den Herrn Regierungskommissar gestellte Frage, ob eine Berücksichtigung derselben allenthalben eingetreten sei, erhielt die Deputation folgende schriftliche Mittheilung:

„Von den in der Beilage zur ständischen Schrift vom 6. August 1861 aufgenommenen Anträgen werden die unter I. a. b. bei der Bearbeitung eines neuen Straßenbaugesetzes ins Auge zu fassen sein, wohingegen schon jetzt die möglichste Verminderung des Chaussee- und Straßenbauunterhaltungsaufwandes bereits im Laufe der dormaligen Finanzperiode, insbesondere durch fortgesetzte Massenschüttungen, Abwalgungen und thunlichste Materialreduktionen, sowie Verminderung der ständigen Chaussee- und Wegewärter, angelegentlichst erstrebt wurde, dadurch aber bei der nur nach und nach zu erreichenden vollständigen Durchführung dieser Maßregel, vornehmlich den immer mehr steigenden Materialpreisen, Fuhr- und Arbeitslöhnen gegenüber, und zum Theil auch bei den vermehrten Unterhaltungserfordernissen für die nach den Eisenbahnen führenden Chausseen und Straßen nur dahin zu gelangen gewesen ist, daß man auch für die nächste Finanzperiode mit dem bisherigen Durchschnittssatze von 1,380 Thlr. für die Chausseemeile auszureichen hofft;“

mündlich erklärten die Herren Regierungskommissare, daß es noch nicht gewiß sei, ob das neue Straßenbaugesetz noch während dieses Landtages an die Stände gelangen werde.