

Mittheilungen

über die Verhandlungen des Landtags.

N^o 185.

Dresden, am 30. Juni.

1837.

Hundert und vierte öffentliche Sitzung der
II. Kammer, am 19. Juni 1837.

(Beschluss.)

Berathung des Berichts der 3. Deputation über die Petition der
Abgg. v. Leipziger und Bische, die Herstellung und Unterhal-
tung der Kommunikationswege betreffend. —

Referent v. Dieskau: Was der Abg. Adler erwähnt hat, ist schon von dem Abg. Eisenstuck widerlegt worden, und ich habe nur noch zu bemerken, daß eine Revision des Straßenbaugesetzes bereits früher, und schon im Jahre 1821 beantragt und zugesichert worden ist; die Staatsregierung hat also die Nothwendigkeit eines andern Gesetzes gefühlt und daher ein neues Gesetz verheißen. Jedenfalls dürfte also die jetzige Gesetzgebung nicht hinreichend sein, um den Anforderungen zu entsprechen, welche an Herstellung der Kommunikationswege gemacht werden. Und obschon der Abg. Adler jenes Gesetz als hinlänglich bezeichnet hat, so scheint es doch nicht ausreichend zu sein. Denn es ist jetzt weit mehr zu berücksichtigen, wenn gute Kommunikationswege hergestellt werden sollen. Schon der von dem Abgeordneten erwähnte Umstand, daß den Kommunen in jenem Gesetze zu viel zugemuthet wird, was sie nicht erfüllen können, beweist, daß die Gesetzgebung nicht angemessen ist.

Abg. Adler: Früher schon sind diesfallige Anträge erfolgt. Von der Staatsregierung ist aber erklärt worden, daß dieses Gesetz unter die weniger mangelhaften gehöre. Wenn ferner so eben erwähnt worden, daß einige Kommunen überlastet wären, so bemerke ich, daß sie an den Straßenbausurrogatgeldern Unterstützung finden.

Referent v. Dieskau: Ich verweise bloß auf das Dekret vom 13. Novbr. 1835, nach welchem ein neues Straßenbaugesetz zugesichert worden ist.

Abg. v. Thielau: Ich bin der Deputation sehr dankbar für die Ansichten, die sie darüber ausgesprochen hat, wie wünschenswerth es sei, die Wege im Lande in guten Stand gesetzt zu sehen. Niemand kann mehr als ich die Meinung theilen, daß zu Belebung des Ackerbaues, der Gewerbe und des Handels gute Wege nothwendig und nützlich sind. Indessen kann ich trotz dem mit den Anträgen der Deputation nicht übereinstimmen. Ich glaube, daß auf diese Weise der gute Zweck ohne eine übermäßige Belastung der Kommunen nicht zu erreichen steht. Es ist bereits von der Kammer Beru-

higung bei der Erklärung der hohen Staatsregierung gefaßt worden, daß ein neues Straßenbaumanandat beim jetzigen Landtage zur Berathung nicht werde vorgelegt werden, und so lange dieses nicht vorgelegt ist, ist es, meiner Ueberzeugung nach, unmöglich, in der Sache vorzuschreiten. Eine Klassifikation der Wege dürfte in das Straßenbaumanandat fast gar nicht gehören, weil sich eine solche jederzeit ändert. Wege, die vor 10 und 20 Jahren als Dorf- und Nachbarwege, ja als Feldwege behandelt worden sind, sind jetzt Commercialstraßen. Die Bezeichnung oder Unterscheidung solcher von Kommunikationswegen hängt nur davon ab, ob sie mehr oder minder befahren werden, gleichviel, ob von In- oder Ausländern. Die Bezeichnung in dem jetzigen Straßenbaumandate dürfte nicht mehr passen, indem in selbigem als Commercialstraßen nur solche bezeichnet werden, welche eine Verbindung des Auslandes mit dem Inlande bezwecken. Der Verkehr des Inlandes mit dem Auslande ist nicht mehr allein in Betracht zu ziehen, sondern der gesteigerte Verkehr im Innern des Landes selbst erfordert jetzt dieselben Rücksichten. Eine solche Klassifikation würde sich also von 5 zu 5 oder von 10 zu 10 Jahren immer ändern müssen und einer festen Bestimmung nicht unterliegen können. Die Hauptklagen, welche von dem Abg. Bische geführt worden sind, bestehen darin, daß auf Dorf- und Nachbarwegen nicht mit Frachtwagen gefahren werden könne. Wenn es zugegeben werden kann, daß diese Wege von den Kommunen nicht in einem solchen Zustande erhalten werden, um schwere Frachtwagen darauf fahren zu lassen, so habe ich hier zu bemerken, daß die Kommunikations- und Nachbarwege dazu nicht dienen sollen, und daß die Mittel zu einer solchen Unterhaltung fehlen, daß aber der Staat die Chaussée nicht umsonst erhält, sondern sich für deren Benutzung bezahlen läßt, weil er die Kosten aufbringen muß, um solche anzulegen und zu unterhalten. Was durch das Chausséegeld nicht gedeckt wird, wird aus Staatskassen zugeschoffen. Hätte die Deputation vorgeschlagen, 50,000, ja 100,000 Thlr. für Anlegung neuer Chausséen zu bewilligen, so würde ich der Erste gewesen sein, der sich dafür ausgesprochen hätte, da wenig Gelegenheit für den Staat vorhanden sein wird, das Geld nutzbarer für die Allgemeinheit zu verwenden, als durch Beförderung der Kommunikationen und Erleichterung der Transporte. Den einzelnen Kommunen aber eine solche Last aufzubürden, dagegen muß ich mich bestimmt erklären, insofern, als diese Last unüberschubar wäre. Die von der Deputation aufgestellten Anträge sind schwer auszuführen, und würde deren Ausführung sehr verschieden sein; denn in einer Commun sind