

Kohlen nach Brüssel bringen, laden 22,000 Pfund auf 6 Pferde, dort giebt es aber ganz richtig gebaute Chausséen. Unter eigentlichen Chausséen verstehe ich aber solche Straßen, die zur Grundlage große Bruchsteine haben, und auf den Seiten mit abgepöschten Schutzmauern versehen sind, nicht Erddämme, wie wir eine große Anzahl besitzen, leicht der Zerstörung unterworfen sind, und stete bedeutende Reparaturkosten erfordern, der Staatskasse einen großen Aufwand verursachen. Auch hierin gingen uns die Alten mit großen Beispielen vor. Man blicke hin auf die großen Werke der Römer, auf die Appische Straße, welche Appius Claudius zu Verbindung Roms mit Capua anlegte, wovon wir noch die dauerhaften Ueberreste sehen. Würden wir wirkliche Chausséen haben, und nicht häufig bloße Erddämme, so würden wir nicht 192,000 Thlr. Erhaltungskosten auf 190 Meilen Tract verwenden müssen. Würde demnach die Kammer nicht geneigt sein, bei der Staatsregierung den Wunsch auszusprechen, daß der noch zur Vollendung übrige Theil genannter Leisniger Chaussee als wirkliche Chaussee wenigstens versuchsweise hergestellt würde, um zu erfahren, was dann die Erhaltungskosten betragen würden. Um diese überhaupt zu vermindern und die Chausséen in besserer Ordnung zu erhalten, würden nach meinem Dafürhalten folgende Einrichtungen zu treffen sein. —

Erstens: Man lasse nicht mehr das über die Straßen geführte Steinklein durch Wagen und Pferde zerstampfen, sondern, wie in Preußen, durch schwere darüber hingeführte eiserne Walzen zermahlen, dadurch werden die Straßen fester und dichter, und eine große Unbequemlichkeit für Pferde und Reisende ist gehoben.

Zweitens: Man erhebe das Chausseegeld nicht mehr nach Pferdezahl, sondern nach der Ladung, wie in England und Frankreich.

Drittens: Bestimme man, daß Lasten von 90 Ctr. und drüber nur auf Wagen, deren Räder breite Felgen haben, transportirt werden dürfen.

Viertens: Bestimme man, daß die Hinterräder breiter als die Vorderräder, damit letztere das von erstern aufgewühlte Gleis wieder niederdrücken; auf diese Weise wird man tausende von Straßenwärterlöhnen ersparen.

Würde man früher festere Chausséen selbst mit mehr Aufwand gebaut haben, so würde man einen großen Theil, dessen was man jetzt auf Erhaltungskosten verwenden muß, zu Neubauten bestimmen können, selbst wenn unser, gegen andere Länder sehr hohe, Chausseesatz minder wäre.

Demnach schließe ich mich nicht nur dem an, was das Deputationsgutachten sub A. und B. beantragt, sondern ich würde noch dazu zu fügen in Vorschlag bringen:

C. Bei der Staatsregierung den Wunsch auszusprechen, daß der noch übrige Theil des Leisniger Straßentractes als wirkliche Chaussee vollendet werden, und daher derselben zu Erreichung dieses Zweckes eine höhere Geldbewilligung gemacht werden möchte.

Staatsminister v. Zeschau bemerkt: Die Staatsregie-

rung habe die Wichtigkeit der Straße von Mügeln nach Leisnig und von da über Mitweida nach Chemnitz anerkannt, und sie würde auch schon früher ausgeführt worden sein, wenn nicht eine weitläufige Erörterung über die Frage statt gefunden habe, welches die wichtigste Straße sei, ob die von Mitweida nach Leisnig oder die von Hainichen und Döbeln; im Anfang habe man sich für letztere erklärt, endlich aber beschlossen, beide Straßen zu führen. Uebrigens sei in Sachsen so viel auf Straßensbau seit dem Jahre 1815 verwendet worden, daß es kaum ein Land geben möchte, wo so viel für diesen Zweck geschehen sei. Ergebe sich aus den Verhandlungen über das Budget, daß noch eine Zulage gestattet würde, so sei er überzeugt, daß die Bewilligung einer höhern Summe zu diesem Zwecke nützlich angewendet sei. Was aber die Beschleunigung der Chausseebaue anlangte, so glaubte der Redner sich nicht dafür aussprechen zu können; da man eine gewisse Klasse von Leuten nur auf kurze Zeit dabei beschäftigen könne, fremde Arbeiter herzuführen müsse; nach einem oder einigen Jahren aber stocke sodann das Geschäft gänzlich und man wisse nicht, was man mit diesen Leuten anfangen solle.

Der Abg. Hottewisch äußert: Er sei ganz in der Nähe von Leisnig zu Hause, und kenne die Verhältnisse genau; der Getreidemarkt der dortigen Gegend sei früher im ganzen Lande der vorzüglichste gewesen, jetzt aber der geringste, und zwar deshalb, weil die Straßen dort so schlecht seien, die Straßen aus Böhmen dagegen sich in gutem Stande befänden, wodurch die Zufuhr des Getreides von dorthin geschehe. Wenn der Bau dieser Straße noch weiter hinaus geschoben werde, so würde sich Leisnig auch ferner in dem zurückgesetzten Zustande befinden, in dem es jetzt sei. Die Commune Leisnig habe sich durch diesen schlechten Zustand der Straße veranlaßt gesehen, dieselbe auf ihre Kosten herzustellen, dieß jedoch in der Hoffnung gethan, daß auch die obere Straße gebaut werde; dafür sei aber nichts gethan worden, und so sei auch ihre Straße wieder in Verfall gerathen. Was Leisnig betreffe, so habe es eine Straße nach Döbeln und Grimma, welche eine Poststraße sei; diese sei aber in einem so schlechten Zustand, daß, wo sonst zwei Pferde erfordert würden, hier 3, 4 und 5 Pferde nöthig seien. Er sei selbst mit dem Postwagen gefahren, und zu vier Stunden habe man fünf Stunden gebraucht. Wenn er auch nicht wünsche, daß sie chausseemäßig gebaut werde, so möchte sie doch wenigstens fahrbar hergestellt werden. Ueberhaupt herrsche im Amte Leisnig in dieser Beziehung eine große Unthätigkeit, die Straßen seien so schlecht, daß man auf ihnen in der Frühjahrszeit fast gar nicht fortkommen könne; zwar würden die Gräben im Stand erhalten, aber die Erde nur auf die Straße hingeworfen. Trete nun schlechte Witterung ein, so werde der Lehm mit dem Sande vermischt, und komme nun noch Frost hinzu, so sei es nicht mehr möglich, fortzukommen, was für die dortige Gegend sehr drückend sei. Er müsse seinen Antrag mit dem Wunsch vereinigen, daß diese Straße so schnell als möglich gebaut werde, und wenn es nicht möglich sei in diesem Jahre, doch wenigstens im Jahre 1834 zu vollenden; man habe doch von