

nebst den dazu gehörigen Erläuterungen zur Berathung und Erklärung zugehen.

Da übrigens von dem Zeitpunkte ab, wo die Bestimmungen des vorliegenden Entwurfes Gesetzeskraft erhalten, die gesteigerten Chausseegeldsätze für vierrädriges, mit mehr als vier, und für zweirädriges, mit mehr als zwei Zugthieren bespanntes Fuhrwerk, welche in dem, dem Gesetze vom 9. November 1833 unter A. beigefügten Tarif für Erhebung des Chausseegeldes, unter II. A. 1. b. und c., und 2. b. und c., bestimmt sind, in Wegfall zu bringen sein werden, weil der Zweck derselben vollständig durch die beabsichtigte Gesetzgebung erreicht werden wird und in deren Folge den Eigenthümern des schwereren Frachtfuhrwerkes ohnedem manche nicht unbedeutende Ausgaben erwachsen dürften, mit dem Wegfalle dieser Tarifbestimmungen aber die Ermäßigung jener erhöhten Chausseegeldsätze für Fuhrwerk mit 6 Zoll breitem Radbeschlage, welche unter II. A. 3. des gedachten Tarifs zugestanden wird, sich von selbst erledigt; so werden die getreuen Stände auch hierüber ihre Erklärung zu eröffnen haben.

Se. königl. Majestät verbleiben denselben in Huld und Gnaden jederzeit wohl begethan.

Dresden, den 14. December 1839.

Friedrich August.

Heinrich Anton v. Zeschau.

Die allgemeinen Motiven enthalten Folgendes:

Die Erfahrung insbesondere der letzten Jahre hat gelehrt, daß der immer zunehmende Frachtverkehr auf den Straßen des Landes in Verbindung mit der gegenwärtig gewöhnlich gewordenen übermäßigen Belastung des Frachtfuhrwerkes und dem Gebrauche verhältnißmäßig sehr schmaler Radfelgen auch bei gut ausgeführtem Baue und der sorgfältigsten und keine Kosten scheuenden Unterhaltung der Chausseen es geradezu unmöglich machen, letztere vor baldigem, gänzlichen Ruin zu bewahren. Es hat daher als eine unabweisbare Nothwendigkeit anerkannt werden müssen, Maßregeln zu ergreifen, wodurch diesem Uebelstande mit Erfolg gesteuert wird und zwar nicht weniger im Interesse des allgemeinen Verkehrs, dessen Ansprüche auf einen guten Zustand der Straßen sich ohnedem fortwährend steigern, als im finanziellen Interesse der Staatscassen.

Schon seit dem Jahre 1836 haben in Folge der in dieser Hinsicht gemachten Wahrnehmungen unter den Zollvereinsstaaten Besprechungen über die hierunter anzuwendenden Mittel stattgefunden, indem gleichzeitig die Ueberzeugung sich aufdringen mußte, daß es wesentlich zur Milderung der von den zunehmenden Maßregeln unzertrennlichen Erschwerungen des Frachtverkehrs gereichen werde, wenn in der fraglichen Hinsicht von den verkehrsverwandten Staaten eine möglichst gleichförmige Einrichtung getroffen und dabei möglichst ein und dasselbe Princip eingehalten würde.

Demungeachtet nahm anfänglich die sächsische Regierung Anstand, sich den in dieser Hinsicht bei den Conferenzen in Antrag gekommenen Zwangsmaßregeln anzuschließen, indem es schien, als sei der Zweck bloß durch Erhebung des Chausseegeldes nach dem Gewicht der Ladung, mit Vermeidung directen Zwanges auf eine dem Verkehre weniger fühlbare Weise ebenfalls zu erreichen. Allein die angestellten Versuche lehrten bald, daß eine derartige Einrichtung theils nicht ausführbar, theils wegen des öfteren Aufenthaltes Behufs der wiederholten Berwiegung noch weit störender für den Verkehr, theils endlich unzureichend gewesen sein würde, indem das erhöhte Chaussee-

geld, wenn man es nicht so steigern wollte, daß die Sätze gewissermaßen wieder die Eigenschaft von Geldstrafen erhalten hätten, die übermäßige Belastung des Fuhrwerkes und die Beibehaltung schmaler Radfelgen nicht verhindert und die daraus entstehende Zerstörung der Chausseen fortgedauert haben würde.

Inzwischen sind nun auch bereits mehre und namentlich die beiden größten Staaten des Zollvereines, Preußen und Baiern, und außerdem Kurhessen mit Gesetzen über diesen Gegenstand hervorgetreten,

Königlich preussische Cabinetsordre vom 17. März 1839.

Königlich bayerische Verordnung vom 21. April 1838.

Kurfürstlich hessisches Gesetz vom 20. December 1837.

und bei der lebhaften commerziellen Verbindung Sachsens mit diesen Ländern, insbesondere mit Preußen und Baiern, ist es einerseits nunmehr viel unbedenklicher geworden, ähnliche Zwangsbestimmungen, als in jener Hinsicht dort getroffen worden sind, auch diesseits eintreten zu lassen, während andererseits die Dringlichkeit und Unvermeidlichkeit dieses Schrittes sich immer mehr herausgestellt hat. So wenig daher die Regierung die mancherlei Erschwerungen und Unbequemlichkeiten verkennet, welche in den beantragten Vorschriften unvermeidlich für den Verkehr liegen, so glaubte sie doch nicht länger damit anstehen zu dürfen. Dabei ist sie in der Hauptsache den von dem erwähnten preussischen Gesetze angenommenen Grundsätzen gefolgt, weil einmal eine weit größere Gemeinsamkeit des Verkehrs zwischen Sachsen und Preußen, als zwischen Sachsen und Baiern besteht, und weil ferner der Grundsatz, von dem man in Preußen ausgegangen ist und welcher die Felgenbreite nach dem Gewichte der Ladung normirt, zwar einige Schwierigkeiten hinsichtlich der Controle darbietet und diesfallsige besondere Anstalten bedingt, dagegen aber vor dem Principe der denselben Zweck verfolgenden bayerischen und kurhessischen Gesetze, welche die Felgenbreite von der Anzahl der vorgespannten Zugthiere abhängig machen, durch weit größere Gleichmäßigkeit in der Anwendung, und die weit höhere Wahrscheinlichkeit der vollständigen Erreichung des beabsichtigten Zweckes sich empfiehlt, indem die nachtheilige Einwirkung des schweren Fuhrwerkes auf die Chausseen durch Ueberlastung, bekanntlich nicht immer im Verhältniß zu der Anzahl der vorgespannten Zugthiere steht und jede darauf basirte Bestimmung durch Annahme von Vorspann umgangen wird. Es hat daher auch in dieser Hinsicht in Baiern bereits eine Erläuterungsverordnung,

Königlich bayerische Verordnung, einige Zusätze und nähere Bestimmungen zu der allerhöchsten Verordnung vom 21. April 1838 über die Einführung der breiten Radfelgen enthaltend, vom 22. August 1839.

erlassen werden müssen und es ist ebendeshalb nach den, unter den dem thüringischen Zollvereine angehörenden Staaten neuerlich über den Gegenstand gepflogenen Verhandlungen zu erwarten, daß diese ganz oder wenigstens größtentheils den Bestimmungen des preussischen Gesetzes sich ebenfalls anschließen werden. Auf gleicher Basis wie letzteres beruhen auch die Gesetze mehrerer anderer auswärtiger Staaten, von welchen

das Decret der k. k. vereinigten Hofkanzlei vom 31. Mai 1833, erneuert durch Decret vom 27. Mai 1837, das Verbot gegen die zu große Belastung des Fuhrwerkes mit schmalen, nicht 6 Zoll breiten Radfelgen betreffend;

die königlich französische Ordonnance, modifiant le tarif du poids des chargements des voitures de roulage et autres, du 15. Fevr. 1837 und das königl. dänische Reglement vom 5. December 1837, betreffend die einen Theil der hamburg-