

wissenschaft entblößter Empiriker forthin stehen. Dieser Nachtheil kann sich wohl auf Hundert Tausende jährlich belaufen und kann nicht vermieden, nicht ausgeglichen werden, wie der Nachtheil an den Chausseen durch die gewöhnliche Felgenbreite. Es ist sogar die Deputation in Beschränkung der natürlichen Freiheit weiter als der Gesetzentwurf gegangen, indem sie bei §. 12 das Verbot des Spurhaltens durchaus auf Frachtfuhrwerk beschränkt wissen will. Es ist aber bekannt, daß das leichte Fuhrwerk, wenn es rasch fährt, nach mechanischen Gesetzen seine Last verdoppelt, und wenn man annimmt, daß die Personen, welche darin fahren, meist zu den wohlhabenden und vornehmen Classen gehören, die Mittel dazu haben und sich diesem Zwange ebensowohl unterwerfen können als die Frachtfuhrleute, so ist diese Beschränkung der natürlichen Freiheit gegen die Frachtfuhrleute auch eine Ungleichheit, folglich desto empfindlicher. Ich kann mich nach alle dem von der Nothwendigkeit des Gesetzes nicht überzeugen, und es nur angemessen erkennen, wenn man sich darauf beschränkt, daß keine so hohen Ladungen mehr stattfinden dürfen und höhere Prämien eintreten.

Abg. v. Leipziger: Meine Ansicht über den vorliegenden Gesetzentwurf ist eine ganz andere als die, welche der geehrte Abgeordnete so eben entwickelt hat; denn ich bin mit der Ansicht und dem Antrage der Deputation ganz einverstanden, welche uns den Gesetzentwurf zur Annahme empfiehlt. Ich halte ihn für das einzige Mittel, zu guten Chausseen zu gelangen. Wenn hier und da über den schlechten Zustand derselben geklagt wurde, so waren die schwer beladenen Wagen mit schmalen Felgen daran schuld. Das Gesetz, welches in Preußen vom Januar an in Wirksamkeit getreten ist, zeigt jetzt schon die besten Folgen, wovon ich mich auf einer Reise selbst überzeugt habe, und man sieht keinen einzigen Frachtfuhrwagen mehr, der schmale Felgen hätte. Auch habe ich allgemein gehört, daß die Fuhrleute selbst mit dem Gesetz sehr zufrieden sind, weil sie den wesentlichen Vortheil davon haben, indem dadurch die Chausseen in einen bessern Zustand versetzt werden. Ich kann mich demnach nur für den Gesetzentwurf aussprechen, und dessen Annahme wünschen.

Abg. Eisenstuck: Die Widersprüche und Einwendungen gegen das Gesetz haben zur Hauptbestimmung dieses genommen, daß die natürliche Freiheit beschränkt werde. Nun, meine Herren, ich glaube, daß man den ganzen Gesetzentwurf in allen und jeden Punkten damit angreifen kann. Die natürliche Freiheit muß durch Gesetze beschränkt werden. Das ist nie bezweifelt worden. Der Abgeordnete, welcher zuerst sprach, findet nun nah und fern eine ungeheure Last, welche den Staat treffen wird, wenn zwei Gesetze in der Maße, wie sie die Kammer vor wenig Tagen genehmigt hat, zur Ausführung kommen sollen. Es ist darüber in dieser Saale so viel gesprochen worden, daß es unnütz ist, darauf zurückzukommen. Die Ansichten sind einmal verschieden über das Gesetz, den Gewerbebetrieb betreffend, die Ansichten sind einmal entschieden über das Gesetz wegen der Prüfung der Bauhandwerker;

die Majorität hat einmal die Ansicht, das Gesetz soll mit gewissen Erweiterungen genehmigt werden, die Minorität, es solle bleiben, wie es ist. Besonders soll die natürliche Freiheit wegen Prüfung der Bauhandwerker angegriffen werden. Da muß ich doch gestehen, wenn ich Alles, was der Redner herausgehoben hat, zusammenstelle, daß ich nichts weiter darin finde, als daß er das zurückgeben will, was früher über die natürliche Freiheit gesagt worden ist. Der vorliegende Gegenstand hilft einem dringenden Bedürfnis ab. Hören Sie die Klagen über die Chausseen, ergründen Sie die Ursachen, warum die Chausseen nicht besser sind, so ist die Ursache lediglich in der Ueberlastung der Wagen und der Construction der Wagenfelgen zu finden. Nachdem andere Staaten diese Ueberzeugung getheilt haben, nachdem man jetzt noch und allenthalben darüber klagt, daß diese Maßregel nicht früher ergriffen worden ist, muß ich es nur befremdend finden, wenn das alte Herkommen mit der Ueberlastung und der Construction der Frachtfuhrwagen ferner aufrecht erhalten werden soll. Stillestehen ist zurückgehen, das ist überall so, und also auch beim Chausseebau, und die Regierung hat die Ueberzeugung gewonnen, daß durch Alles, was für den Chausseebau gethan worden ist, der Zweck nur unvollständig erreicht werde, wenn nicht mit gesetzlichen Verfügungen hervorgetreten wird. Möglich ist es, ja sogar unvermeidlich, daß daraus einiger Aufwand für die Frachtfuhrwerkbetreibenden entstehe. Dieser Aufwand aber wird ausgeglichen theils durch die Bestimmung des Chausseegeldes, theils wird es nur vorübergehender kleiner Nachtheil sein, während auf der andern Seite, wenn die Ueberlastung der Fuhrwerke wie bisher fortbauern soll, es gar nicht abzusehen wäre, was der Staat noch aufwenden müßte, und es würde doch zu nichts führen. Der Abgeordnete hat sich noch darauf bezogen, daß der Deputationsbericht eine Ungleichheit vorwalten lasse zwischen schwerem und leichtem Fuhrwerk. Das ist natürlich, sie liegt in der Natur der Sache; Niemand hat noch gesagt, daß durch leichtes Fuhrwerk die Chausseen ruinirt würden; es ist zwar gesagt worden, daß bei schnellerem Fahren der Huf öfter aufschlage, aber noch Niemand hat behauptet, daß der Galopp die Chausseen mehr als der Trab und der Trab mehr als der Schritt ruinire. Das ist etwas ganz Neues, was des Beweises bedarf. In dieser Rücksicht sollte ich meinen, daß das vorliegende Gesetz in der That zu denjenigen gehöre, die von dem höchsten Werthe für das Land sind, und ich finde in seiner Annahme und Aufrechthaltung das einzige Mittel, um den Chausseen die Haltbarkeit zu geben, die sie haben müssen, um den großen Aufwand der Staatscassen, den sie verursachen, zu rechtfertigen.

Präsident D. Haase: Wenn Niemand im Allgemeinen über den Gesetzentwurf zu sprechen wünscht, so werde ich dem Hrn. Referenten das Wort geben, worauf dann zur speciellen Berathung überzugehen ist.

Referent Schäffer: Der geehrte Abg., der zuerst sprach, hat seine Meinung vorzüglich darauf basirt, daß man den