

schreitung seiner Befugnisse aufgestellten neuen Tarif ohne Weiteres aufzuheben und die früheren Bestimmungen wieder in's Leben treten zu lassen, so wolle das Ministerium zwar wegen der unvermeidlichen Störungen und in der Voraussetzung, daß die Angelegenheit in nächster Zeit definitiv geregelt werde, von einer solchen Maßnahme absehen; allein jedenfalls habe der Stadtrath alle diejenigen Bestimmungen, welche eine Erweiterung der ihm durch den Tarif von 1842 ertheilten Befugnisse enthalten, wieder außer Kraft zu setzen. Zu diesen Bestimmungen gehörten namentlich die neu eingeführte doppelte Erhebung der Abgaben für rückkehrende Fuhrwerke und die Besteuerung solcher Fuhrwerke, welche Fleisch, Getreide, Holz, Milch, Bauernmarkt, Gemüse u. s. w. zur Stadt brächten. Uebrigens werde der Stadtrath angewiesen, über die Herstellungs- und bisherigen Unterhaltungskosten, sowie über die Ausdehnung der einzelnen Wegetracte Nachweisung zu geben." —

Gegen diese Bescheidung machte der Stadtrath zu Leipzig wiederholte Vorstellung, indem er erklärte, daß er zwar

1. die doppelte Erhebung des Brücken- und Dammgeldes,
2. die Bestimmung, daß der geringste Straßsatz 10 Ngr. sein solle, und
3. die Abgabenverpflichtung der Mist- und Düngewagen aufgehoben habe, daß aber analog der Verordnung vom 9. November 1833, nach welcher Düngersurrogate nur die halbe Chausseefreiheit genießen für Fuhren der erwähnten Art, auch dasselbe Brücken- und Dammgeld gerechtfertigt erscheine, und daß sich der Stadtrath zur Forterhebung der für Wagen mit Fleisch, Milch, Getreide, Holz, Kohlen, Bauernmarkt, Heu, Stroh und Sand geforderten Abgaben formell und materiell für berechtigt halte. Formell richtig erscheine diese Forterhebung, weil das frühere Verbot, Befreiungen aufzuheben, sich nur auf solche bezogen habe, die auf Privatrechtstitel oder Gesetz beruhen, materiell, weil denselben Leuten, denen jetzt eine Wegeabgabe zugemuthet werde, schon seither in der Form des nunmehr weggefallenen Marktrechtes, Leihkasse, beziehentlich Maß- und Scheffelgeldes eine keineswegs niedrigere, wohl aber unbequemere Abgabe aufgelegt habe.

Uebrigens sei die frühere Feststellung des Tarifs mit Berücksichtigung der der Stadt Leipzig aufliegenden Straßenbauverpflichtung erfolgt und da es keines Nachweises bedürfe, daß diese Verpflichtung in neuerer Zeit mehr Opfer erfordere, als früher, während gleichwohl der neue Abgabentarif in mehreren Sähen niedriger, als der frühere sei, so glaube der Stadtrath zu Leipzig, nicht allein für die Verkehrserleichterung genug gethan zu haben, sondern er halte auch die abermalige Revision des Tarifs und den verlangten Nachweis über die Höhe der der Stadt Leipzig aufliegenden Kosten des Straßenbaues für überflüssig.

Diese Vorstellung fand indessen keineswegs in allen ihren Theilen die Zustimmung des königl. Finanzministeriums, obwohl die Aufhebung einzelner früherer Be-

freiungen, z. B. der Getreidewagen (wegen des weggefallenen Scheffelgeldes) genehmigt wurde.

Der Stadtrath machte deshalb erneute Vorstellung, in welcher er namentlich den sehr bedeutenden Ausfall, den die von dem königl. Ministerium angeordneten Befreiungen den städtischen Einnahmen bringen würden, hervorhob. Wiederholt wurde auch die Schwierigkeit betont, welche durch die aufgegebene

„Beschaffung“ der zu näherer Beurtheilung der ferneren Zulässigkeit der einzelnen Tariffätze nach den Zollvereinsverträgen vom 4. April 1833 erforderlichen Nachweise und Unterlagen“

entständen.

Ganz abgesehen von dem bedeutenden Aufwand von Zeit und Mühe, welchen eine Beschaffung derartiger Unterlagen erfordern werde, wisse der Stadtrath zunächst gar nicht, auf welche Straßentracte u. s. w. sich die Erörterungen erstrecken sollen, und ob lediglich die von Außen nach der Stadt führenden Chausseen bis an die Stadteingänge, oder auch die innerhalb der Stadt selbst befindlichen und welche Straßen in Betracht zu ziehen seien. Im Jahre 1836 habe die königl. Staatsregierung Erörterungen aufgegeben

„über die genaue Länge der Seiten des Stadtrathes zu unterhaltenden einzelnen Straßenstrecken, einschließlich des eigentlichen Straßenpflasters und also von der Mitte des Marktes bis zu jedem äußeren Endpunkte u. s. w.“

Diese Nachweise seien damals beschafft und auf Grund derselben der Tarif von 1842 festgestellt, also im Einklange mit den Zollvereinsverträgen gefunden worden. Weit mehr noch müsse das jetzt der Fall sein; denn der Chausseebau habe 1835—38 durchschnittlich circa 6000 Thlr. betragen, während in den beiden Jahren 1862 und 1863 zusammen circa 21,000 Thlr. verwendet worden wären, nicht gerechnet die zahlreichen chausfirten oder macadamisirten Straßen in den Vorstädten. Eine Menge von Straßen, die nach den Ausgängen führten, sei neu entstanden und mehrfach habe der Neubau von Brücken stattfinden müssen.

Auch diese erneute Vorstellung hatte indessen keinen Erfolg, es verordnete vielmehr das königl. Ministerium, daß die frühere Befreiung der Landfleischer, der Fuhren mit Scheitholz, Reißholz, Torf, Braunkohlen, Sand, Bauernmarkt, Brod, Kohlgärtnerwaaren, Milch, Heu, Stroh und Häckerling spätestens mit Ende des Jahres 1863 wieder einzutreten habe, was aber die angeordnete nähere Prüfung des bestehenden Wegegeldtarifes anlangt, so könne unter den obwaltenden Umständen und da in dem Jahre 1862 an Wegegeld die sehr bedeutende Summe von 28,555 Thlr. 8 Ngr. 1 Pf. einkommen sei, von dieser Maßregel in keiner Weise Umgang genommen werden, da bei den in den Verkehrsverhältnissen, wie in dem von dem Stadtrathe unterhaltenen Brücken- und Wegecomplexe seit dem Jahre 1842 eingetretenen Veränderungen nur bei einem genauen Nachweis des gegenwärtigen Wegegeldeinkommens einer- und der Länge, sowie der Anlage- und Unterhaltungskosten der gesammten Brücken und Wege andererseits sich beurtheilen lasse, ob und wie weit die früher angenommenen Tariffätze auch gegenwärtig noch mit den Bestimmungen des Zollvereinsvertrages vom 4. April 1833 im Einklange ständen.