

der empfindlich und andererseits der Kassenausfall zu I und II A des Tarifs minder bedeutend werden wird.

Dagegen empfiehlt es sich dringend, bei der Erhebung des Chausseegeldes einen anderen, weit wichtigeren Unterschied, nämlich in Beziehung auf die Felgenbreite des Frachtfuhrwerks, einzuführen und eine hierauf bezügliche Bestimmung in den Tarif aufzunehmen.

Das Gesetz, die Belastung und Felgenbreite des Lastfuhrwerks auf den Chausseen u. s. w. betreffend, vom 16. April 1840, hat dem damit verfolgten Zwecke, die Chausseen vor den nachtheiligen Einwirkungen des schweren Lastfuhrwerks zu sichern, welche alle noch so umfänglichen und kostspieligen Verwendungen des Staates auf die Unterhaltung der Chausseen vereiteln, wenig entsprochen, indem die zu diesem Behufe darin getroffenen Vorschriften sich in der Praxis nicht bewährt haben.

Dies gilt namentlich von der in § 1 dieses Gesetzes nachgelassenen Minimalfelgenbreite von 4,43 Zoll sächsisch, da dieselbe, auch wenn deren Einhaltung überwacht werden könnte, noch immer zu schmal ist, um die Chausseen vor den außerordentlich nachtheiligen Einwirkungen zu schützen, welche die schmalen Radfelgen auf dieselben ausüben.

Soll diesem so empfindlichen Uebelstande abgeholfen werden, so bietet sich das einfachste und natürlichste Mittel, die Frachtfuhrwerksbesitzer dazu zu veranlassen, daß sie ihre Wagen mit breiten Radfelgen versehen, im Chausseegeldertarife dadurch dar, daß man das Lastfuhrwerk mit schmalen Radfelgen einem erhöhten Satze unterwirft und folchergestalt die Fuhrwerksbesitzer indirect dahin führt, daß sie im eigenen Interesse zur Vermeidung der höheren Abgabe sich zu breiten Radfelgen verstehen.

Zu Beseitigung etwaiger Schwierigkeiten bei der Ausführung der in Bezug hierauf unter II a des Tarifs getroffenen Bestimmung ist, abweichend von der Casuistik des Gesetzes vom 16. April 1840, nur ein Maß, und zwar mit Rücksicht auf die bevorstehende Einführung des Metermaßes, für den niedrigeren Tariffatz als Minimum der Felgenbreite 5,5 Zoll sächsisch = 13 Centimeter angenommen worden.

Nächst diesen allgemeinen Erwägungen, auf denen der vorliegende Gesetzentwurf und der dazu gehörige Tarif beruht, erscheinen nur noch in den nachbemerkten Richtungen einige kurze Erläuterungen erforderlich.

Zu § 4.

Ist es auch nicht von Belang, die Velocipedes und die auf den Chausseen noch ganz ungebräuchlichen Straßenlocomotiven schon jetzt der Abgabe zu unterwerfen, so ist doch die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, daß infolge weiterer technischer Verbesserungen der Gebrauch dieser oder auch anderer neuer Arten von Fuhrwerken auf den Chausseen künftig einen größeren Umfang gewinnt, welcher es wünschenswerth erscheinen läßt, dieselben nach dem Umfange der Chausseebenutzung entsprechenden Tariffätzen zur Entrichtung des Chausseegeldes herbeizuziehen. Es empfiehlt sich daher, der Regierung für diesen Fall die hierzu erforderliche Ermächtigung zu ertheilen.

Zum Tarif.

Die Ermäßigung der Sätze von 12, 25 und 6 Pf. auf 10, 20 und 5 Pf. beträgt nahezu $\frac{1}{3}$ und wird daher

zu einem gleich hohen Einnahmeausfall führen, welcher nur durch Erhöhung der Sätze für unbeladenes Frachtfuhrwerk von 8 und 6 Pf. auf 10 Pf. sich voraussichtlich einigermaßen wieder ausgleichen wird.

Zu b der zusätzlichen Bestimmungen.

Die Vorschrift über die Modalität der Erhebung des Chausseegeldes von inländischen Extraposten befindet sich jetzt unter Ziffer VI des dermaligen Tarifs, enthält aber keinen Tariffatz und gehört daher besser unter die zusätzlichen Bestimmungen.

Im Bericht der Abtheilung A der zweiten Deputation heißt es:

In der Ständischen Schrift vom 23. Mai 1868 (Landt.-Acten 1866/68, I. Abth. 4. Bd.) ist auf S. 190 zu Pos. 15/16 des Einnahmehudgets folgender Antrag gestellt worden:

Erw. Königlichen Majestät Regierung möge in Erwägung ziehen:

1. auf welche Weise das Chaussee- und Brückengeld für Passanten und Staatskasse vorthelhafter als bisher zu erheben sei.

zc. zc.

Der übrige Theil des Antrags wird bei Gelegenheit der Berathung des betreffenden Einnahmehudgetheils zur Besprechung kommen.

Auf Grund dieses Antrags hat nun die Staatsregierung den jetzt versammelten Ständen obenbezeichnetes Decret vorgelegt, in welchem versucht wird, diesem Antrage gerecht zu werden.

Die Deputation hat dasselbe einer gründlichen Prüfung unterworfen und gestattet sich, in Nachfolgendem der Kammer ihre Beschlüsse hierüber darzulegen.

Zuvor ist jedoch noch zu erwähnen, daß die Deputation die Frage über die völlige Aufhebung des Chausseegeldes nicht unberührt gelassen hat; man war aber einstimmig der Ansicht, daß, so wünschenswerth es auch in so mancher Hinsicht hin sein möchte, diese Schlagbäume, welche mehr oder weniger ein Hemmnis des Verkehrs sind, beseitigt zu gehen; angesichts der Finanzlage des Landes aber eine derartige Maßregel zur Zeit doch wohl nicht zu empfehlen sei. Das Chausseegeld bringt nach dem Voranschlage der Regierung einen Reinertrag von 235,000 Thlr., eine Summe, welche den bestehenden Steuerzuschlägen gegenüber nicht ohne Bedeutung für die Steuerpflichtigen ist.

Das Decret zerfällt in drei Theile, und zwar in das Gesetz, den Tarif und die zusätzlichen Bestimmungen.

Anlangend das Gesetz, so hat die Deputation zu dem Eingange desselben Nichts zu bemerken; empfiehlt demnach dessen unveränderte Annahme.

Zu § 1

empfiehlt die Deputation, in der ersten Zeile zu setzen:

„Vom 1. April 1870 an“ zc.,

im Uebrigen den Paragraphen zu genehmigen.

Zu § 2

enthält sich die Deputation eines Vorschlags in Bezug auf den daselbst angezeigten Präclustertemine, beantragt vielmehr: