

die Kammer wolle der Staatsregierung überlassen, welchen Monat sie für den hierzu geeignetsten hält.

### Zu § 3

hat die Deputation Nichts zu erinnern, empfiehlt vielmehr dessen unveränderte Annahme.

Ebenso giebt

### § 4

keinen Anlaß zu einer Bemerkung und wird derselbe demgemäß ebenfalls zur unveränderten Annahme empfohlen.

Was die Abstimmung über den Gesetzentwurf betrifft, so ist die Deputation der Ansicht, daß dieselbe erst nach Annahme des Tarifs und der zusätzlichen Bestimmungen erfolgen kann.

### Zu A.

Tarif für Erhebung des Chauffeegeldes,

hat die Deputation im Allgemeinen Folgendes zu bemerken:

Sie ist einverstanden damit, daß die unter I verzeichneten Kutschen zc., besetzt oder unbesetzt, ebenso das unter II benannte Lastfuhrwerk, beladen oder unbeladen, gleichem Chauffeegeldersatz, der sich auf das Decimalsystem stützt, unterworfen werden, indem sie die in den Motiven zum vorliegenden Gesetze auf Seite 129 und 130 angeführten Gründe als zutreffend anerkennt. Nicht aber konnte sie sich damit einverstanden erklären, daß man bei II einen Unterschied in Bezug auf den Chauffeegeldersatz bei verschiedener Felgenbreite der Frachtwagen machen will. Wenn auch zugegeben werden muß, daß, wie weiter auf Seite 130 der Motiven im dritten Absatz flg. das Nähere dargethan ist, ein mit breiten Felgen von 5½ Zoll versehener Frachtwagen selbst bei sehr schwerer Beladung weniger nachtheilig auf den Zustand des Chauffeekörpers einwirkt, als bei gleicher Belastung ein mit gewöhnlichen Felgen versehener Wagen, so ist doch auch auf der anderen Seite nicht zu verkennen, daß, wollte man diese Bestimmung wörtlich durchführen, man zu einer solchen Menge von Unzuträglichkeiten und Härten kommen müßte, welche die auf der einen Seite gewährten Vortheile weit überwiegen, und schließlich würde eine solche Maßregel nur dazu führen, von dem kleineren Fuhrwerke einen höheren Chauffeegeldersatz zu erheben, als von großem Frachtfuhrwerke.

Die Veranlassung hierzu liegt in den Motiven: „zum Transport von Kaufmannsgütern, ingleichen von Kohlen und Steinen“, gegenüber den Worten: „zum Transport ländlicher Erzeugnisse“.

Was ist hiernach unter „ländlichen Erzeugnissen“ zu verstehen? Die Deputation glaubt hierunter bloß landwirthschaftliche Rohproducte verstehen zu dürfen. Es würde demnach der Transport von Spiritus, Bier, Hefen, Rohzucker und alle sonstige, aus landwirthschaftlichen Rohproducten erzeugten Fabrikate, selbst Butter, Käse und dergleichen unter der Rubrik: „Kaufmannsgüter“ zu rechnen sein und sonach beim Transport solcher Gegenstände der Tariffatz II dann zur Anwendung kommen, wenn die Wagen, auf welchen solche Fabrikate verladen sind, nicht mit breiten Radfelgen versehen sind. Da nun aber derartige Gegenstände nur äußerst selten auf größeren Wagen transportirt zu werden pflegen, so kann es

beispielsweise weder dem Landwirth, noch dem kleinen Victualienhändler und Fuhrwerksbesitzer einfallen, sich Wagen mit breiten Radfelgen zu bedienen, weil ein solcher an sich schon eine bei weitem größere Zugkraft erfordert, als ein schmal besetzter, und dieselben in der Landwirthschaft nicht zu brauchen sind, wenn der Besitzer nicht zugleich eine breitere Wagenspur damit verbindet, welche hinwiederum für die Communicationswege nicht passend ist.

Die kleinen Victualienhändler und andere kleine Fuhrwerksbesitzer fahren sehr häufig mit nur einem Pferde und mit diesem würde sich dann kaum der leere Wagen fortbringen lassen.

Dahingegen verschwindet dieses Bedenken bei dem größeren Frachtfuhrmanne, welcher vielleicht 150 bis 200 und mehr Centner auf einem Wagen hat, der mit 6 bis 8 Pferden bespannt ist. Bei diesem kommt der wegen der Felgenbreite schwerere leere Wagen nicht mehr dermaßen in Betracht, wie beim ein- und zweispännigen Fuhrwerke, und er wird sich demnach in seinem eigenen Interesse viel eher bewegen finden, seinen Wagen mit breiten Radfelgen zu versehen, um den ermäßigten Chauffeegeldersatz zu genießen, welcher für ihn, der täglich die Chauffeen benützt, von einer ganz anderen Bedeutung ist, als für den Landwirth und kleineren Fuhrwerksbesitzer, der nur zeitweilig Gebrauch von der Chauffee machen kann.

Wäre es möglich, derartiges größeres Frachtfuhrwerk so zu bezeichnen, daß man sicher nur Denjenigen trafe, welchen die Staatsregierung bei Aufstellung der Chauffeegeldersätze im Auge hatte, so würde dem Vorschlage der Regierung beizustimmen sein. Daß das aber nicht möglich ist, beweist das Gesetz vom 16. April 1840, nach welchem in den §§ 2 und 3 gewisse Bestimmungen über Felgenbreite bei gewissen Belastungen des Wagens vorgeschrieben sind. Dieses Gesetz besteht noch heute in Kraft; es wird aber nirgends mehr durchgeführt.

Auß alledem geht aber hervor, daß man nach der einen Seite hin sehr ungerecht sein würde, wollte man die Regierungsvorschläge annehmen.

Es empfiehlt demnach die Deputation, die Tariffätze unter I und II abzulehnen und dafür nur den einen folgenden Satz anzunehmen:

An jeder Hebestelle ist zu entrichten:

- I. Von Kutschen, Kaleschen, Cabriolets und allen zum Fortschaffen von Personen bestimmten Fuhrwerken, einschließlich der Schlitten, besetzt und unbesetzt, desgleichen von allen zum Transporte von Frachten aller Art bestimmten Fuhrwerken und Schlitten, beladen oder unbeladen, für jedes Zugthier 1 Rgr.

Der hierdurch entstehende Verlust für die Staatskasse dürfte mehr nicht als ohngefähr  $\frac{1}{8}$  bis  $\frac{1}{10}$  der jetzigen Reinertragssumme betragen, indem künftig auch jeder unbeladene Wagen oder Schlitten den vollen Chauffeegeldersatz zu entrichten hat.

Die Herren Regierungscommissare, mit welchen sich die Deputation hierüber vernommen hat, sind diesem Vorschlage nicht beigetreten; erklärten vielmehr, daß sie, wenn die Kammer dem Deputationsvorschlage beitreten sollte, sie keinen großen Werth auf das Zustandekommen des ganzen Gesetzes legten.