

bei jedem einzelnen Zugthiere eine Verminderung um 2 Pfennige, für je zwei Zugthiere eine Verminderung um 5 Pfennige, also um volle 20 Procent, mithin keine Erhöhung.

Was den Punkt unter II anlangt, so ist ebenso eine Ermäßigung in den Sätzen enthalten, indem bei beladenen Frachtwagen für ein Zugthier jetzt 1 Ngr. 2 Pf. und für zwei Zugthiere 2 Ngr. 5 Pf. erhoben wurden; künftig aber nur 1 Ngr. und 2 Ngr. erhoben werden sollen. Eine Erhöhung gegen den letzten Tarif tritt nur bei der geringern Felgenbreite ein, wo 1 Ngr. 5 Pf. zu entrichten sind. Auf diesen Punkt komme ich nachher speciell zurück. Ich kann also in der That nicht finden daß der gegenwärtige Tarif eine Erhöhung enthält; er enthält vielmehr eine ziemlich bedeutende Ermäßigung. Was die Frage wegen der Felgenbreite betrifft, die heute vielfach verhandelt worden ist und wo die Ansichten der hohen Kammer andere, als die der Regierung zu sein scheinen, so erlaube ich mir, Folgendes anzuführen. Es ist eine allgemeine Klage seit langer Zeit, daß die Erhaltung der Chausseen sehr viel Geld kostet. Sie brauchen nur einen Blick auf den betreffenden Theil des Budgets zu werfen, um zu finden, welche außerordentlichen Summen dazu nöthig sind. Die Regierung hat sich sehr viel Mühe gegeben, diesen Kostenaufwand möglichst herabzuziehen; es ist aber im Wesentlichen nicht gelungen. Man hat geglaubt, die Chausseen in Klassen eintheilen und die weniger stark besuchten Chausseen mit geringeren Kosten erhalten zu können; aber alle diese Versuche haben nicht zu dem gewünschten Ziele geführt und zwar aus dem einfachen Grunde, weil auch bei den Chausseen, die weniger befahren werden, Derjenige, der darauf fährt, das Verlangen stellt, daß sie so gut im Stande erhalten werden, wie jede andere Chaussee. Dessen ungeachtet wird in dieser Richtung so viel wie möglich gespart; es sind deshalb vom Finanzministerium wiederholt strenge Anordnungen getroffen worden. Es ist nichts Neues; es ist vielmehr eine sehr alte Meinung, daß man in den schmalen Felgen den Hauptgrund sieht, warum die Chausseen so sehr ruinirt werden; es ist daher von Technikern in früherer Zeit wie noch jetzt fortwährend empfohlen worden, dahin zu wirken, daß breitere Felgen angeschafft werden, um dadurch die Kosten der Erhaltung der Chausseen zu ermäßigen. Ich erlaube mir darauf aufmerksam zu machen, daß schon im ersten Chausseegeldergesetz, welches nach Einführung der Verfassung in Sachsen gegeben worden ist, in dem Gesetz von 1833, ganz Dasselbe enthalten ist, was heute Ihnen die Regierung vorschlägt, nämlich ein höheres oder geringeres Chausseegeld, je nachdem die Felgen breiter sind oder nicht. In dem Tarife A des Gesetzes vom 9. November 1833 ist genau angegeben, wie viel von jedem Pferde Chausseegeld gegeben werden soll und dann heißt es:

„Ist der Radbeschlag eines Lastfuhrwerks 6 Zoll und darüber breit, auch ohne hervorstehende Nägel oder

Stifte, so wird statt der Sätze 1 Litt. b und 2 Litt. b von jedem Zugthiere nur entrichtet 1 Gr. 2c.

Es besteht also der Unterschied schon seit dem Jahre 1833 gesetzlich. Dies hat aber — und das spricht allerdings gegen die Auffassung, die die Regierung Ihnen gegenüber vertritt — nicht den gewünschten Erfolg gehabt; man hat daher im Jahre 1840 in einem besonderen Gesetz über die Belastung der Wagen und die Felgenbreite einen anderen Weg eingeschlagen; man hat nämlich unter ziemlich harten Strafandrohungen für gewisse Arten von Wagen eine bestimmte Felgenbreite gesetzlich vorgeschrieben. Dies Gesetz hat sich aber nicht bewährt, es war fast nicht auszuführen, weil es zu viele minutiöse, ins Kleine gehende Bestimmungen enthielt. Da nun aber die Kosten der Straßenunterhaltung, hauptsächlich infolge der schmalen Felgen, immer größer wurden, so hat die Regierung versucht, wieder auf das frühere Verfahren zurückzukommen und Vorschläge zu machen, die sich dem Gesetz von 1833 im Wesentlichen anschließen. Dies ist der Grund, warum sie diesen Vorschlag gemacht hat. Man hat auch gesagt, daß es schwer sein würde, Lastfuhrwerk und anderes Fuhrwerk zu unterscheiden. Ich gebe zu, es mag theoretisch schwer sein, hier eine bestimmte Grenze zu finden; dieser Unterschied besteht aber schon und ist im gegenwärtigen Chausseegeldtarif schon begründet. Uebrigens muß ich der hohen Kammer ganz anheimstellen, was sie höher stellt, ob den Nachtheil, der einzelnen Fuhrwerksbesitzern dadurch entsteht, daß sie bei geringerer Felgenbreite einen höheren Satz bezahlen sollen, oder die Vermehrung der Ausgaben, die dadurch entsteht, daß die bisherige nachtheilige Behandlung der Chausseen fortdauert. Ich habe abzuwarten, was die hohe Kammer in dieser Beziehung beschließen wird.

Präsident Haberkorn: Gegen den Schluß der Debatte zu sprechen, ist nur noch gestattet.

Abg. Belleville: Meine Herren! Nicht weil ich mich zum Worte gemeldet habe, spreche ich gegen den Schluß der Debatte, als vielmehr darum, weil ich lebhaft bedaure, daß dieser Antrag von dieser Seite des Hauses gestellt worden ist, da eine Angelegenheit von ziemlich wichtiger Bedeutung zur Sprache gekommen ist. Die Zeit ist nach meinem Dafürhalten nicht als so vorgeschritten zu betrachten, daß man auf Schluß der Debatte einen Antrag stellen kann und stellen dürfte. Der Herr Präsident ist von der Güte gewesen, andere mit dieser Angelegenheit nahe verwandte Gegenstände zur Sprache bringen zu lassen. Es haben sich infolge dessen eine Menge von Rednern eintragen lassen, um Dasselbe zu thun. Nun, meine Herren, ich glaube, die Zeit, die wir hier dem Lande opfern, können wir mit Freuden opfern.

Präsident Haberkorn: Ich bemerke nur, ich habe