

Siebenter Abschnitt. Straßenwesen.

Erstes Capitel. Großes Straßenwesen.

§. 1. Eintheilung in großes und kleines Straßenwesen.

Das Gesetz vom 2.—II. Sept. 1790 verfügt: „Art. 6. Die Administration in Sachen des großen Straßenwesens steht den Verwaltungs-Corps zu.“

Das Gesetz vom 7.—14. October desselben Jahrs erklärte worin das große Straßenwesen besteht; es sagt:

„Die den Verwaltungs-Corps übertragene Administration in Sachen des großen Straßenwesens begreift im ganzen Umfange von Frankreich die gerade Richtung der Straßen der Gemeinden, welche zu Landstraßen dienen.“

Der Art. II des 3. Abschn. des Decrets vom 22. Dec. 1789 hatte bereits den Verwaltungs-Corps die Leitung und Verfertigung der Arbeiten zur Anlegung der Landstraßen, Canäle und anderer öffentlichen Werke übertragen.

Es erhellt offenbar aus diesen Verfügungen, daß die Administration des großen Straßenwesens sich nur auf die Landstraßen, Canäle, schiffbaren Flüsse und Ströme ausdehnen darf, welche ein ganz Frankreich gemeinschaftliches Staatseigenthum sind, und mit dem besondern Gebrauche dieser oder jener Gemeinde oder eines Bezirks nichts gemein haben, indem das Gesetz vom 14. October diese Administration, was die Gemeinden betrifft, auf die Straßen, welche zu Landstraßen dienen, beschränkt.

Diese Gesetze sprechen wörtlich nur von den Straßen zu Land oder zu Wasser, die aus der Staatscasse bestritten wer-

den, und von den Straßen der Gemeinden, die zu Landstraßen dienen. Was die Quer- oder Feldwege betrifft, die von einer Gemeinde zur andern führen, so ist die Gesetzgebung hierüber nicht weniger klar. Unter der alten Verfassung geschah der Bau und die Unterhaltung der Landstraßen oder öffentlichen Wege, mittelst gezwungener Frohnden, und folglich auf Kosten der Bewohner der Gemeinden.

Das Decret vom 22. Dec. 1789 kündigte an, daß diese öffentlichen Straßen künftig auf Kosten des Staats gemacht und unterhalten werden sollten, und das Gesetz vom 28. März 1790 schaffte die gezwungenen Frohnden sämmtlich ab.

Jen:s vom 6. Frim. 2. J. erklärte von neuem: Art. 1. Daß die Landstraßen, Brücken und Dammwege auf Kosten der Staatscasse gebauet und unterhalten, die Feldwege aber fernerhin von den Verwaltungsangehörigen bestritten werden sollen, den Fall ausgenommen, wo selbige zu einem öffentlichen Dienste erfordert würden.

Auch das Gesetz vom 6. Oct. 1791 über die Feldpolizen hatte bereits im Art. 2 des 6. Abschn. verordnet, daß diese Wege auf Kosten der Gemeinden unterhalten werden sollen.

Dasselbe Gesetz sagt Art. 44, daß die Feldwege den Gemeinden gehören, und daß die Municipal-Räthe, über die daselbst befindliche Erde und Materialien, oder die von diesen Wegen herrühren, zu verfügen haben.

Bermöge dieses Grundsatzes des Privat-Eigenthums hat die Regierung, mittelst Beschlusses vom 23. Mess. 5. J., die Verwaltungs-Corps beauftragt, zu untersuchen, welche von diesen Wegen unnöthig seyen, und diejenigen, welche sich in diesem Falle befinden, eingehen zu lassen: ein Recht, welches diese Local-Verwaltungen nicht in Ansehung der öffentlichen Wege oder Landstraßen besitzen.

Gemäß demselben Grundsatz des Privat-Eigenthums der Gemeinden, überträgt das Gesetz vom 28. Pluv. 8. J. den Municipal-Räthen die Vertheilung der den Gemeinden zu Last fallenden Arbeiten der Unterhaltung der Reparatur der Ges

meindebesitzungen; desgleichen befugt der Beschluß vom 4. Therm. 10. J. die Municipal-Räthe, die Feldwege mittelst der Leistung in Natur unterhalten zu lassen.

Die Feldwege, die keine Landstraße bilden, gehören demnach nicht unter die Administration des großen Straßenwesens, von der in dem Gesetze vom 14. Oct. 1790 die Rede ist. Dieses, wie auch die frühern und spätern Gesetze, haben sie zwar nicht unter der Benennung des kleinen Straßenwesens angeführt; allein wenn sie nicht unter ersteres gehören, so müssen sie wohl unter dem andern begriffen seyn.

Uebrigens läßt das Gesetz vom 9. Flor. 10. J. keinen Zweifel über den Unterschied zwischen dem großen und kleinen Straßenwesen; es verordnet: „Art. 1. Die Zuwiderhandlungen in Sachen des großen Straßenwesens, als: Eingriffe, Niederlegen von Dünger und andern Gegenständen, und jede Art von Beschädigung an den Landstraßen, an den Bäumen, die selbige einfassen, an den Gräben, Anlagen der Kunst und den zu ihrer Unterhaltung bestimmten Materialien, an den schiffbaren Canälen, Flüssen und Strömen, ihren Leinpfäden, Ufern, Gräben und Werken sollen auf administrativem Wege beurkundet, belangt und bestraft werden.“

Diese Verfügungen enthalten alles, was zu dem großen Straßenwesen gehört, und lediglich diejenigen Theile, aus denen die Administration des großen Straßenwesens besteht. Die Feldwege sind nicht darin begriffen, und dürfen es nicht seyn, weil sie kein Staatseigenthum sind.

Dieselben Verfügungen bestimmen zugleich, worin die Polizen des großen Straßenwesens besteht; da aber diese Polizengegenstände sich zugleich auf die Feldwege und die Straßen der Gemeinden beziehen, und diese Wege und Straßen nicht zu dem großen Straßenwesen gehören, indem das Gesetz einer Seits erklärt hat, daß die Feldwege nur dann, wenn sie zum öffentlichen Dienst erfordert würden, darunter begriffen seyn sollen (16. Frim. 2. J.), und anderer Seits, nur dann, wenn die Straßen der Gemeinden zu Landstraßen die-

nen (13. Oct. 1790), so folgt, daß die Feldwege und Straßen der Gemeinden nur in Ansehung der Polizey in selbstigen mitbegriffen sind.

Es ist demnach durch die Gesetze bestimmt, 1) daß das große Straßenwesen in dem Bau, Unterhaltung und der Polizey sämtlicher Landstraßen besteht, d. h. aller derer, die von einer Handelsstadt zu einer andern führen, und die von der Post, den Postwägen oder andern öffentlichen Wägen befahren werden, sie mögen nach den Verfügungen des kais. Decrets vom 16. Dec. 1811 zu den kaiserlichen oder den Departemental-Straßen gerechnet, aus den Fonds des Staats oder aus jenen der Departemente errichtet und unterhalten werden oder nicht.

§. 2. Rasen, Erde und Steine.

Gemäß dem Tit. 2. des Gesetzes vom 28. Sept. und 6. Oct. 1791 dürfen, ohne die Erlaubniß der Departements-Verwaltung (des Präfecten), in keinem Falle, Rasen, Erde oder Steine von den öffentlichen Wegen genommen werden.

§. 3. Pflichten der Maire in Ansehung der Polizey der Landstraßen.

Das kaiserl. Decret vom 16. Dec. 1811 hat über die Erbauung, Ausbesserung und Unterhaltung der Landstraßen Verfügungen getroffen; der 47. u. 48. Art. desselben bestimmen die Pflichten der Wegaufseher oder Wegverbesserer (Cantonniers); der 49. Art. legt ihnen die Verbindlichkeit auf, den Maire ihrer Gemeinde alle Tage von den Mißbräuchen und Vergehen zu unterrichten, die in dem ihnen angewiesenen Umfange begangen worden, als da sind: Unterschleife, die bey der Anschaffung der Materialien geschehen mögen, Beschädigungen oder jedes andere Vergehen in Ansehung des großen Straßenwesens. Die Maire sind verbunden, auf der Stelle einen Bericht über die Klagen zu machen, von denen im vorhergehenden Artikel die Rede ist, und solchen dem Unter-Präfecten zuzuschicken. Wenn diese Klagen jemanden, nahe

mentlich als den Urheber der Uebertretung bezeichnen, so s-ht der Maire hierüber einen Verbal-Prozeß auf, oder wacht, daß der Polizen-Commiffar oder Adjunct, der seine Stelle versteht, einen aufsetzt. (Art. 50 daf.) Wenn die Materialien von Postmeistern geliefert werden, so müssen die Maire bey ihrer Ueberlieferung zugegen seyn, und über ihre Beschaffenheit die ihnen nöthig scheinenden Bemerkungen machen, welche sie binnen 24 Stunden dem Unter-Präfecten einschicken können, wenn sie es für dienlich erachten. (Art. 52 u. 53 daf.) Die Wegaufseher sollen den Fuhrleuten und Reisenden Beystand leisten, und die Maire sowohl als die Gendarmerie von allem unterrichten, was die öffentliche Sicherheit und Ruhe interessiren kann; die Maire haben dem Unter-Präfecten von den Erklärungen derselben Bericht zu erstatten. (Art. 55 daf.)

Die Maire müssen die Arbeiten der Wegaufseher so oft besichtigen, als sie es für nöthig halten, und sich bey diesen Besichtigungen von denselben begleiten lassen, wenn sie dieses nothwendig finden; sie können solchen gleichwohl keine Arbeit befehlen, sie müssen aber wenigstens alle 15 Tage den Unter-Präfecten von dem Resultate ihrer Besichtigungen unterrichten, und auch auf der Stelle, wenn der Fall dringend ist. (Art. 58 und 59 daf.)

S. 4. Bäumeplantzungen an den Landstraßen.

Alle auf dem Boden der Gemeinden oder Privat-Personen längs den Landstraßen gepflanzten Bäume gehören den Eigenthümern des Bodens. (Art. 87 daf.)

Längs allen Landstraßen, an denen keine Bäume stehen, an welchen deren aber ohne Nachtheil gepflanzt werden können, sollen die angrenzenden Privat-Personen oder Gemeinden Bäume, von denen sie Eigenthümer bleiben, in der Entfernung eines Meters von dem äußern Rande der Gräben pflanzen. (Art. 88, 89 u. 90 daf.)

Wenn die Pflanzungen für Rechnung der Gemeinden und durch sie geschehen, so müssen die Maire mit den Ingenieurs die Aufsicht über alle darauf sich beziehenden Operationen

führen. Die Anpflanzung wird dem Wenigstfordernden öffentlich zugeschlagen, es sey denn, daß der Präfect durch eine förmliche Autorisation diese Verfügung aufgehoben habe. Der Ansteigerer muß drey Jahre lang für die Anpflanzung haften, während dieser Zeit sie unterhalten und die abgestandenen oder fehlenden Bäume durch andere ersetzen; eben so bleibt er drey Jahre lang für die Bäume verantwortlich, welche er an die Stelle der abgegangenen gepflanzt hat. (Art. 94 d. a. f.)

Wenn die Pflanzungen, wozu Privat-Personen oder Gemeinden verbunden sind, nicht in der vom Präfecten bestimmten Zeit oder nicht vorschriftsmäßig geschehen, oder wenn diese die verdorbenen oder fehlenden Bäume nicht ersetzen, so verordnet der Präfect auf den Bericht des Ober-Ingenieurs die nöthigen Pflanzungen, und die Gemeinden oder Privat-Personen werden zu einer Geldbuße von Einem Franc für jeden Baum, den die Verwaltung statt ihrer gepflanzt hat, und zur Erstattung aller Pflanzungskosten verurtheilt. (Art. 95, 96 u. 97 d. a. f.)

Die längs den Landstraßen gepflanzten Bäume, welche Gemeinden oder Privat-Personen zugehören, dürfen nur mit Erlaubniß des General-Directors der Brücken und Landstraßen abgeschnitten oder ausgerissen werden; die den Gemeinden zugehörigen Bäume werden öffentlich verkauft, und der Kaufpreis in ihre Cassen abgeliefert. (Art. 99 und 100.)

Jeder Eigenthümer, der ohne Erlaubniß einen auf seinem Boden gepflanzten Baum ausreißt oder zu Grunde gehen läßt, wird zu einer Geldstrafe verurtheilt, welche dem dreifachen Werthe des zu Grunde gerichteten Baumes gleich ist. (Art. 101 d. a. f.) *)

*) Wer aber einen Baum ausreißt oder abhauet, ohne Eigenthümer des Bodens zu seyn, worauf er gepflanzt ist, wird nach den Verfügungen der Art. 445 u. 448 des Strafgesetzbuchs von dem Correctionel-Gerichte mit einer Gefängnißstrafe belegt. Siehe Henrion's (Präsidenten des Cassations-Hofes) classisches Werk über die Competenz der Friedensrichter, Cap. XXVII.; Köln bey der Keilischen Buchhandlung.

Die Gemeinden und Privat-Personen dürfen die ihnen zugehörigen Bäume nur mit Erlaubniß des Präfecten und unter der Aufsicht der Angestellten des Brücken- und Landstraßenwesens ausschneiden; der Verkauf der den Gemeinden zugehörigen Aeste, Windbrüche oder von ihren Wurzeln entblößten Bäume geschieht öffentlich, und das daraus gelbste Geld wird in ihre Cassen abgeliefert. (Art. 102—105 d. s.)

Die Erhaltung der an den Landstraßen gepflanzten Bäume ist der besondern Aufsicht der Wegaufseher, Feldwächter, Gendarmen, Polizei-Agenten und Commissare und den Mairen anvertraut. (Art. 106 d. s.)

Ein Drittel der wegen Beschädigung der an den Landstraßen gepflanzten Bäume ausgesprochenen Geldstrafen gehört den Agenten, welche die Beschädigung beurkundet haben, das zweite Drittel der Gemeinde, wo die Bäume stehen, und das dritte Drittel dem kais. Schatze. (Art. 107 d. s.)

Alle Verurtheilungen, welche zu Folge der Art. 97, 101 u. 105 Statt haben können, werden wie in Sachen des großen Straßenwesens betrieben und ausgesprochen *); das nehmliche gilt von der Eintreibung der Strafgeelder. (Art. 108 d. s.)

S. 5. Unterhaltung und Reinigung der Gräben an den Landstraßen.

Alle Arbeiten, welche die Unterhaltung, Reinigung und Auëbesserung der Gräben an den Landstraßen nöthig machen, müssen von den angrenzenden Eigenthümern nach der von den Agenten des Brücken- und Landstraßenwesens zu ertheilenden Vorschrift gemacht werden; geschehen sie von den Eigenthümern oder Pächtern nicht zu der bestimmten Zeit, so werden sie auf ihre Kosten fertiget, und die hiefür zu leistende Zahlung wird von dem Präfecten befohlen; entsteht hierüber Streit, so entscheidet der Präfectur-Rath. (Art. 109—111 d. s.)

*) Das heißt in der durch das Gesetz vom 29. Flor. 10. J. festgesetzten Form. Siehe das in der vorhergehenden Note angeführte Werk des Hrn. Präsidenten Henrion Cap. XXII.

§. 6. Bestrafung der Vergehen in Sachen des großen Straßenwesens.

Die Straßenaufseher, Gendarmen, Feldwächter, Conductoren der Brücken- und Landstraßen, und alle übrige Agenten, denen die Polizey der Landstraßen zusteht, können ihre Verbal-Prozesse über Vergehen oder Uebertretungen bey dem Maire oder Adjuncten des Ortes, wo sie Statt hatten, eidlich bekräftigen. (Art. 112 das.)

Diese Verbal-Prozesse werden dem Unter-Präfecten zugeschickt, der zu Folge der Art. 3 u. 4 des Ges. vom 29. Flor. 10. J. auf der Stelle Maßregeln ergreift, um den Vergehen Einhalt zu thun, wenn es sich von Beschädigungen, Niederlagen von Mist, Unrath oder anderer Substanzen handelt, hievon dem Präfecten Nachricht ertheilt und ihm die Verbal-Prozesse einsendet. (Art. 113 das.)

Der Präfectur-Rath entscheidet ohne Verzug sowohl über die von den Uebertretern eingelegten Oppositionen als über die verwirkten Geldbußen, wenn gleich der Schaden wieder gut gemacht worden ist. — Das Erkenntniß über vorgefallene Gewaltthätigkeiten, Diebstähle der Materialien, Eingriffe oder von Privat-Personen erhobene Entschädigungsklagen werden an die gewöhnlichen Gerichte verwiesen. (Art. 114 das.)

Ein Drittel der in Sachen des großen Straßenwesens ausgesprochenen Geldbußen gehört dem Agenten, der das Vergehen beurkundet hat, das zweyte Drittel der Gemeinde, wo es begangen worden, und das dritte dem kais. Schatz. — Diese Geldbußen werden von dem General-Empfänger des Departements in derselben Form wie die öffentlichen Steuern eingetrieben. (Art. 115 u. 116 das.)

§. 7. Polizey des Fuhrwesens.

Ein Gesetz vom 7. Vent. 12. J. hat die Breite der Räderfelgen bey Güterfuhrwerken auf folgende Art bestimmt:

Fuhrwerke von 2 oder 4 Rädern mit zwey	
Pferden	11 Centimeter.
Dasselbe Fuhrwerk mit 3 Pferden	14 —

Zweyräderige Fuhrwerke mit 4 Pferden.	17	Centimeter.
Vierräderige Fuhrwerke mit 4, 5 oder 6 Pferden	17	—
Zweyräderige Fuhrwerke mit mehr als 4 Pferden	25	—
Karren mit mehr als 6 Pferden	22	—

Wer dieser Verfügung zuwider handelt, wird mit einer Gelbbuße von 50 Francs bestraft (Art. 3 das.) und seine Räder werden zerbrochen. (Art. 4 das.) — Ein Gesetz vom 29. Flor. 10. J. hat das Gewicht bestimmt, das auf jedem Fuhrwerke geladen werden darf, und die Anlegung von Wagbrücken befohlen, um jede geladene Fuhr zu untersuchen; ein kais. Decret vom 23. Jun. 1806 umfaßt alle über diesen Gegenstand vorhandenen Verfügungen, die wir hier mittheilen.

a) *Allgemeine Verfügungen.*

Art. 1. Die Uebertretungen können nicht allein durch die Angestellten bey den Wagbrücken, sondern auch durch die Maire oder Adjuncten, die Ingenieurs von Brücken und Straßen, ihre Conducteure, die Polizien-Commissare, die Gendarmerie und durch die Angestellten bey den vereinigten Gebühren und Octrois, vermittelst der Untersuchung der Frachtbrieife constatirt werden.

Ist die Wagbrücke an den Thoren einer Gemeinde angelegt und das Fuhrwerk daselbst angehalten worden, dann werden die Räder nach einem zu dieser Absicht vom Unter-Präfecten des Bezirks gefaßten Beschlusse zerbrochen, und der Fuhrmann bezahlt nach Verschiedenheit der Fälle entweder den im 3. Art. des Ges. vom 7. Vent. 12. J. oder den im 27. Art. dieses Decrets bestimmten Schadensersatz.

2. Im Falle, wo die Wagbrücke an einem isolirten Orte angelegt oder das Fuhrwerk an einem solchen angehalten worden, kann der auf der Uebertretung ergriffene Fuhrmann den Schadensersatz in die Hände des Angestellten hinterlegen, der ihn ercappt hat, und der dann den Betrag desselben in den nächsten 3 Tagen an den Gemeindevorsteher abgeliefert; der

Fuhrmann kann darauf seinen Weg fortsetzen, aber nur bis zur benachbarten Stadt, die ihm durch einen von dem besagten Angestellten ertheilten Passavant bezeichnet wird, in dieser Stadt werden seine Räder in Gemäßheit dessen, was oben gesagt ist, zerbrochen.

Die Passavants werden auf freyem Papier und ohne Kosten gegeben.

b) Bestimmung des Gewichts der Fuhrwerke.

3. Das Gewicht der Fuhrwerke, mit Inbegriff der Fuhr, Ladung, Stroh, Seile und der Decke von Leinwand, ist auf folgende Art festgesetzt:

Während 5 Monate, vom 1. November bis zum 1. April, darf das Gewicht der zweyräderigen Wagen und Karren mit Schienen von 11 Centimetern in der Breite, nicht übersteigen 2,200 Kil.

mit Schienen von 14 Centimetern 3,400 —

mit Schienen von 17 — 4,800 —

mit Schienen von 25 — 6,800 —

Während der 7 andern Monate des Jahrs darf das Gewicht der Karren, mit Schienen von 11 Centimetern, nicht übersteigen 2,700 Kil.

mit Schienen von 14 Centimetern 4,100 —

mit Schienen von 17 — 5,800 —

mit Schienen von 25 — 8,200 —

Während der 5 Monate vom 1. November bis zum 1. April darf das Gewicht der Wagen und Fuhren mit vier Rädern und gleichen Spuren, wenn sie Schienen von 11 Centimetern haben, nicht übersteigen 3,300 Kil.

mit Schienen von 14 Centimetern 4,700 —

mit Schienen von 17 — 6,700 —

mit Schienen von 22 — 8,700 —

Während der 7 andern Monate darf das Gewicht der Wagen mit Schienen von 11 Centimetern nicht übersteigen 4,000 Kil.

mit Schienen von 14 Centimetern 5,700 —

mit Schienen von 17 — 8,100 —

mit Schienen von 22 — 10,500 —

4. Es ist zum Vortheile jener Wagen eine Ausnahme gestattet, deren Spuren ungleich sind, das heißt, wenn die Spur der Hinterräder weiter ist, als die der Vorderräder, in folgenden Verhältnissen, und wenn diese Verhältnisse gleichfalls zwischen der Länge der Achsen von einer Echantignole zur andern sich vorfinden.

Während der 5 Wintermonate dürfen Wagen mit Schienen von 11 Centimetern, deren Hinterspur 12 Centimeter mehr hat, nicht	3,700 Kil.
mit Schienen von 14 Centimetern und einem Ueberschuß der Breite von 16 Centimetern.	5,200 —
mit Schienen von 17 und 19 Centimetern größerer Breite	7,400 —
mit Schienen von 22 und 24 Centimetern mehr in der Breite	9,500 —

übersteigen.

Dieselben Wagen, während der 7 Sommermonate, und mit dem oben angegebenen größern Betrag der Breite der Spur:

mit Schienen von 11 Centimetern	4,400 Kil.
mit Schienen von 14 —	6,200 —
mit Schienen von 17 —	8,800 —
mit Schienen von 22 —	11,400 — *)

5. Die Angestellten bey den Wagbrücken sollen an dem oben festgesetzten Gewichte der Karren und Wagen eine Zugabe gestatten, wenn die Fuhrwerke mit Roth beschwert oder ihre Bedeckung und selbst ihre Ladung durchnäßt sind.

Die Zugabe ist für alle Fahrzeiten und für alle Breiten der Schienen gleichförmig; sie ist auf 200 Kilogrammen für die Karren und auf 300 für die Wagen festgesetzt.

6. Das Gewicht der öffentlichen Fuhrwerke, Dilligencen, Messagerien, Fourgons, die als Post- oder mit Delais-Pfer-

*) Die Local-Autoritäten sollen ihre Verwaltungsangehörigen auf den Vortheil der Wagen mit ungleichen Spuren aufmerksam machen; sie haben schickliche Verfügungen zu treffen, um ihren Gebrauch auszudehnen und zu vermehren.

den fahren, und der Berlinen, ist für das ganze Jahr, wie folgt, festgesetzt:

mit Schienen von 6 Centimetern	2,000 Kil.
mit Schienen von 7 —	2,300 —
mit Schienen von 8 —	2,600 —
mit Schienen von 9 —	2,900 —
mit Schienen von 10 —	3,200 —
mit Schienen von 11 —	3,400 —

7. Die Zugabe zu dem Gewichte der öffentlichen Wagen, wegen der im 5. Art. angegebenen Ursachen, ist auf 100 Kilogrammen festgesetzt.

8. Von den vorhergehenden Verfügungen sind die zum Ackerbau, zum Transport der Ernten und der bey Land-Decomien gebrauchten Fuhrwerke ausgenommen; aber sie dürfen keine Erzeugnisse für Gemeinden laden, die mehr als drey Myriameter entfernt sind, noch auch für die Sommerzeit, das Gewicht von 2,900 Kilogrammen, wenn sie 2 Räder, und 4,200 Kilogrammen, wenn sie deren 4 haben, übersteigen.

Sie dürfen, wenn sie die großen Landstraßen befahren, in keinem Falle 4000 Kilogrammen, mit Inbegriff der Ladung, übersteigen.

9. Die untheilbaren Gegenstände, als Steine, Marmor, Bäume und andere, deren Gewicht nicht vermindert werden kann, sind gleichfalls von den vorhergehenden Verfügungen ausgenommen, und können auf Fuhrwerken transportirt werden, wovon die Größe der Speichen weniger als die bestimmten Breiten betragen würde.

Gleichwohl können die Präfecten die vorgeschriebenen Verfügungen auf die Fuhrwerke anwendbar machen, die gewöhnlich zur Benutzung der Steinbrüche und der Wälder gebraucht werden. Die Eigenthümer dieser Fuhrwerke sind gehalten, sich darnach zu fügen, unter den durch das Gesetz vom 7. Vent. 12. J. bestimmten Strafen.

c) Wagen der Fuhrwerke.

10. Die Untersuchung des Gewichtes der Fuhrwerke soll unentgeltlich, vermittelst der Wagbrücken, geschehen, wenn

sie an der Gegend vorbeikommen, wo diese Brücken angelegt sind.

Wenn das Gewicht der zum Ackerbau gebrauchten Fuhrwerke untersucht werden muß, dann geschieht es auf dieselbe Weise.

11. Die leeren Fuhrwerke, und jene, deren geringe offenbare Ladung keinen Anlaß gibt, eine Ueberladung zu vermuthen, sollen nicht gehalten seyn, auf die Wagbrücken zu fahren.

12. Die Eigenthümer von Wagen und die Fuhrleute können, ehe sie die Reise antreten, sich bey den Wagbrücken einfinden, um sich des Gewichtes ihres leeren sowohl als geladenen Fuhrwerks zu versichern, und dadurch jede Zuwiderhandlung zu vermeiden. In diesem Falle zahlen sie den Angestellten bey den Wagbrücken, als Entschädigung, für einen leeren Wagen 50 Centimen, und für einen geladenen Einen Franc.

13. Besondere Angestellte werden mit dieser Aufsicht, Unterhaltung und Handhabung der Wagbrücken beauftragt.

15. Vermittelst der den Angestellten bewilligten Gehalte sind dieselben verbunden, den Dienst bey den Wagbrücken zu thun; sie sind für jeden Schaden verantwortlich, den diese Brücken und ihre Büreaux leiden, es sey denn, daß dieser Schaden eine Folge von Zufällen, die außer ihrer Gewalt liegen, oder von einem Fehler in dem Baue derselben, oder von dem durch den Gebrauch verursachten Verderb sey. Die Reparaturen, die sie durch ihre That oder Nachlässigkeit verursachen, fallen ihnen zur Last. Die Ingenieurs der Straßen und Brücken sind beauftragt, diese Reparaturen zu constatiren und vornehmen zu lassen.

a) Länge der Achsen, Form der Schienennägel.

16. Die Länge der Achsen von jeder Art Fuhrern, auch selbst deren, die zum Land- und Ackerbau dienen, darf nie zwey Meter 50 Centimeter zwischen den beyden äußersten Enden übersteigen, und jedes Ende darf nicht über sechs Centimeter über die Nabe hervorspringen.

17. Was die Wagen mit ungleichen Spuren betrifft, so darf die Hinterachse die in dem vorhergehenden Artikel angegebenen Verhältnisse nicht übersteigen, und die Vorderachse muß um so viel kürzer gemacht werden, als nöthig ist, um die Spuren (Geleise) ungleich zu machen.

Wenn jemand dem Artikel, die Länge der Achsen betreffend, zuwider handelt, so führt diese Uebertretung das Zerschlagen der Räder nicht nach sich.

18. Das Verboth der Nägel mit hohen und gespikten Köpfen ist erneuert; jeder Schienennagel muß platt genietet seyn, und darf, wenn er neu eingeschlagen ist, nicht über einen Centimeter hervorstehen.

Dasselbe gilt auch von den Schienen, welche in ihrem ganzen Umfange zwey sehr schmale hervorragende Theile haben, welche das Pflaster oder die bey dem Straßenbaue gebrauchten Materialien zersplittern und zerreiben könnten. Der Gebrauch dieser Schienen ist durchaus verbothen, und die Uebertretungen sollen mit einer Geldstrafe von 50 Francs belegt werden, außer dem Decim für die Kriegsteuer.

e) Untersuchung der Breite der Radschienen, der ungleichen Spuren, der Länge der Achsen und der Schienennägel.

19. Die Angestellten bey den Wagbrücken haben auch den Auftrag, die Breite der Radschienen zu untersuchen; diese Untersuchung geschieht unentgeltlich mittelst der eisernen Meßstäbe, die sich in jedem Bureau befinden müssen.

20. Bey dieser Untersuchung ist eine Zugabe von einem Centimeter auf die Breite der Fuhren, und von einem halben Centimeter auf jene der Postwagen gestattet.

21. Die Eigenthümer der Fuhrwerke und die Fuhrleute können durch die Angestellten bey den Wagbrücken die Breite der Schienen von ihren Fuhren untersuchen und sich darüber ein Certificat geben lassen, für welches sie Einen Franc, das Stempelpapier mitbegriffen, zu zahlen haben.

22. Das Certificat gilt nur, um den Fuhrleuten zur besondern Richtschnur zu dienen, und kann nicht als ein

Gegenbeweis in den Verbal-Prozessen gebraucht werden, die man über die Uebertretung in Rücksicht der Breite der Schienen abfaßt. *)

23. Es sollen Meßstöcke in den Hauptorten der Bezirke niedergelegt werden, damit alle Besitzer von Eisenwerken, Wagner, Schmiede, Commissionare fürs Fuhrwesen, Eigenthümer von Fuhren und Fuhrleute, sich damit zu ihrem Gebrauch versehen können; diese Meßstöcke tragen einen Adler als Stempel.

24. Die Eigenthümer von vierräderigen Fuhren und die Fuhrleute, welche zu Folge des 4. Art. gegenwärtigen Decretes die Erlaubniß benutzen wollen, eine stärkere Ladung zu erhalten, indem sie diese Fuhren mit ungleichen Spuren machen lassen, können, ein für allemahl, bey einem der Büreaux der Wagbrücken constatiren, daß die Verfertigung des Wagens den durch den besagten Artikel vorgeschriebenen Bedingnissen gemäß ist; sie sollen von aller weitem Untersuchung befreyt seyn, indem sie dieses Certificat vorzeigen; ausgenommen den Fall, wo gegen den Inhalt des besagten Certificats anerkannt würde, daß das Fuhrwerk keine ungleiche Spuren hat, daß Veränderungen entweder an der Länge der Achsen oder an der Entfernung der Echantignolen gemacht worden sind.

25. Bey dieser Verification soll eine Zugabe von 5 Centimetern auf die Länge der Achsen gestattet werden, um für die Reibung einen Ersatz zu geben, wodurch die Echantignolen gelitten haben könnten.

1) Ausnahme für den Kriegsdienst.

26. Die Artillerie-Fuhrwerke sind weder der Bestimmung des Gewichts, noch der Breite der Speichen, noch der Länge

*) Da die Ausnahme, Räder mit breiten Speichen zu haben, die den Ackersleuten durch den 2. Art. des Decrets vom 23. Jun. zugestanden ist, nur eine provisorische Begünstigung und von der Art ist, unverzüglich zurückgenommen werden zu können, so müssen sie besorgt seyn, ihre Fuhrwerke nicht mehr nach dem alten Gebrauch zu erneuern.

der Achsen, welche durch gegenwärtige Verordnung vorgeschrieben sind, unterworfen.

Nur diejenigen werden als Artillerie-Fuhrwerke angesehen, an denen, auf einer Metallplatte, vor dem Rade auf der linken Seite des Fuhrwerks, die Aufschrift: Artillerie impériale ersichtlich ist.

Die Conducteure der besagten Fuhrwerke müssen mit einer Marschroute versehen seyn, die bezeugt, daß die besagten Fuhrwerke ein Eigenthum des Staates sind, und den Ort ihres Abganges, den ihrer Bestimmung und den ihrer Ladung angibt.

Eben so sind den Verfügungen der gegenwärtigen Verordnung die Wagen und Fourgons nicht unterworfen, die den Militair-Corps angehören und ihnen nachfolgen, wenn diese Fuhrwerke mit einer Platte versehen sind, die den Namen des Corps anzeigt, und wenn die Conducteure eine Marschroute haben, die der für die Artillerie-Wagen vorgeschriebenen gleich ist.

Dieselbe Verfügung ist den Fuhrern und Wagen, welche für den Dienst der Militair-Hospitäler bestimmt sind, für die Proviant- und Militair-Equipagenwagen, die dem Staate gehören, gemein.

In keinem Falle dürfen die Fuhrwerke ausgenommen werden, welche die Unternehmer der Transporte für den Dienst der Corps, der Artillerie, der Militair-Hospitäler u. s. w. gebrauchen.

g) Geldbußen.

27. Die Uebertretungen, welche sich auf das Gewicht der Fuhrwerke wegen eines Ueberschusses der Ladung über die durch die gegenwärtige Verordnung vorgeschriebenen Quantitäten beziehen, werden mit den Geldstrafen belegt, die das Ges. vom 29. Flor. 10. J. ausspricht, wie folgt:

Für Ueberschuß der Ladung	Francs.
von 20 zu 60 Myriagrammen	25
— 60 — 120 —	50

Für Ueberschuß der Ladung	Francs.
von 120 zu 180 Myriagrammen	75
— 180 — 240 —	100
— 240 — 300 —	150
und über 300 —	300

28. Die Uebertretungen gegen die Länge der Achsen werden mit einer Geldstrafe von 15 Francs, nebst dem Decim auf den Franc, belegt.

Der Gebrauch von Schienen mit engen und einschneidenden Theilen wird bestraft, wie es in dem 18. Art. dieser Verordnung gesagt ist.

29. Die Uebertretungen wegen der Schienennägel werden mit 15 Francs an Geld, nebst dem Decim auf den Franc, bestraft.

31. Da das Gesetz vom 24. April 1806 die Barrieren und die Erhebung des Weggelds abgeschafft hat, so wird die Strafe der doppelten Gebühr in Zukunft durch eine Geldstrafe von 30 Francs für jede durch Verbal-Prozesse constatirte Uebertretung ersetzt, welche entweder bey dem Passiren auf die Wagbrücken oder auf jedem andern Puncte der Landstraßen, welche die straffälligen Fuhrleute befahren, aufgesetzt werden.

Die Geldstrafe wird jedesmahl verwirkt und gefordert, wenn die Uebertretung constatirt seyn wird, so fern 4 Tage zwischen dem vorhergehenden und dem folgenden Verbal-Prozesse verfloßen sind.

32. Ein Viertel von den Geldstrafen gehrt demjenigen von den Agenten, der den Fall constatirt und seinen Verbal-Prozeß bekräftigt und deponirt hat. Die Geldstrafe wird in die Casse der Gemeinde bezahlt, wo die Uebertretung constatirt worden ist. Drey Biertheile liefert der Gemeindecinnehmer an den Einnehmer der Einregistrirungsgebühren ab, und das letzte Viertel wird auf ein Mandat des Präfecten und ohne andere Form an den Agenten, der die Uebertretung constatirt hat, bezahlt.

33. Jede Beleidigung oder üble Behandlung gegen die Angestellten bey dem Dienste der Wagbrücken wird mit einer Geldstrafe von 100 Francs belegt, ohne den Schadenersatz und das außerordentliche Verfahren, wenn sie Statt finden.

Es ist den Angestellten bey den Wagbrücken ausdrücklich untersagt, selbst die Geldstrafen in Empfang zu nehmen, oder von den Zuwiderhandelnden etwas außer der Geldstrafe zu verlangen, bey Strafe der Absetzung und als Gelderpresser belangt zu werden.

Es ist denselben Angestellten untersagt, von dem Betrag der Strafe irgend einen Nachlaß zu machen, noch auch mit den Straffälligen zu unterhandeln, bey Strafe der Absetzung und einer Geldbuße, die der gleich ist, welche verwirkt worden.

34. Jeder Eigenthümer von Fuhrwerken ist gehalten, auf einer Metallplatte in sichtbaren Schriftzügen seinen Namen und seinen Wohnort stechen zu lassen; diese Platte wird vor dem Rade auf der linken Seite der Fuhr befestigt, und dieß bey Strafe von 25 Francs; diese Strafe wird verdoppelt, wenn die Platte entweder einen Namen oder einen Wohnort führt, der falsch und unterschoben ist.

38. Die Streitigkeiten, welche sich über die Vollziehung der gegenwärtigen Verordnung, und namentlich über das Gewicht der Fuhrwerke, über die Geldstrafe und ihren Betrag erheben, werden vor den Maire der Gemeinde gebracht, und summarisch durch ihn, ohne Kosten noch Formalitäten abgeurtheilt; seine Entscheidungen werden provisorisch vollzogen mit dem Vorbehalt, sich an den Präfectur-Rath wenden zu dürfen. *)

39. Die Angestellten können nicht von ihren Büreaux entfernt werden, um den besagten Streitigkeiten zu folgen;

*) In dem Präfectur-Rathe wird definitiv gesprochen; die Beschlüsse werden ohne Visa und Befehl von Seiten der Tribunale, ohne Rücksicht und mit Vorbehalt jeden Regresses, vollzogen; und die verurtheilten Individuen werden durch die Einlegung der Garnisare und Pfändung der Meubeln, kraft der besagten Beschlüsse, gezwungen, die executorisch sind und Hypothekenrecht erteilen.

sie sind nur gehalten, dem Maire oder seinem Adjuncten einen Verbal-Prozeß der Uebertretung zu übersenden; inzwischen müssen sie das Fuhrwerk bis zur Bezahlung oder Hinterlegung der Geldstrafe zurückbehalten.

40. Der Maire oder sein Adjunct muß sich auf das Bureau begeben, wenn er es für nöthig erachtet, um die Thatfachen zu untersuchen. *)

41. Die Civil- und Militair-Gewalten sind gehalten, die Angestellten zu beschützen, ihnen thätige Beyhülfe zu geben, die Urheber und Theilnehmer der gegen sie begangenen Gewaltthätigkeiten nach der Strenge der Gesetze zu verfolgen und verfolgen zu lassen, und dieß sowohl auf das öffentliche Gerücht, als auf die Verbal-Prozesse, welche die besagten Angestellten aufgesetzt, bekräftigt und der Gendarmerie übergeben haben.

42. Es ist demnach jedem in seinen Amtsverrichtungen begriffenen Gendarmen aufgegeben, in seiner Stunde bey jeder Wagbrücke, die er auf seinem Wege antrifft, anzuhalten, die Declarationen, die ihm die Angestellten zu machen hätten, aufzunehmen, und die Verbal-Prozesse über die gegen sie begangenen Frevel mitzunehmen, und sie auf der Gerichtsschreiberey niederzulegen.

*) Die Angestellten bey den Wagbrücken halten ein Register auf freyem Papier, auf welchen sie nach der Ordnung des Datums und der Nummern alle Verbal-Prozesse einschreiben, die sie im Falle sind vorzulegen. Diese Einschreibung geschieht lediglich durch einen Auszug, der den Namen, Charakter und Wohnort des Zuwiderhandelnden, die Beschaffenheit des Frevels, den Betrag der verwirkten Geldstrafen und den Namen des Bürgen, im Fall einer gestellt wird, enthalten.

Dieses Register wird durch den Maire des Wohnorts des Angestellten numerirt und paraphirt.

Der Maire seiner Seits hält ein besonderes Register, in welches ein Auszug von jedem Verbal-Prozeß und die Urschrift der durch ihn darauf gegebenen Entscheidung eingeschrieben wird. Alle drey Monate übergibt er ein Verzeichniß darüber oder ein negatives Certificat an den Einnehmer der Gemeinde.

43. Jeder Fuhrmann, der, um zu vermeiden, an einer Wagbrücke vorbryzukommen, seinen eingeschlagenen Weg verlassen würde, ist gehalten auf die Aufforderung der Angestellten, der Gendarmerie oder anderer Agenten, die auf den Dienst der Wagbrücken wachen, seine Fuhr an die Wagbrücke zu führen, um darauf gewogen zu werden.

Diese letzten müssen auch, auf die Befehle des Unter-Präfecten, während der Zeit des Aufstauens, das Fahren auf den gepflasterten Landstraßen einstellen lassen.

44. Jeder auf der Uebertretung ergriffene Fuhrmann kann nur dann seinen Weg fortsetzen, wenn er von seiner Fuhr den Ueberschuß des Gewichtes abgeladen, oder die Räder mit engen Speichen zerbrochen hat; bis dahin werden seine Pferde ausgespannt und auf seine Kosten zurückbehalten oder er stellt Bürgschaft.

Im Falle er eine zahlungsfähige Bürgschaft darstellt, kann ihm erlaubt werden, seine Reise fortzusetzen, ehe er den Schadenersatz bezahlt hat.

h) Instructionen des General-Directors.

Der General-Director der Brücken und Landstraßen hat unterm 23. Jul. 1807 folgende Instruction über die Polizey des Fuhrwesens erlassen:

„1) An den Orten, wo Wagbrücken befindlich sind, darf keine Fuhr, deren Ladung nicht offenbar geringer zu seyn scheint, als die Vorschrift verordnet, weiter gehen, ohne gewogen zu werden. Da aber die Anzahl dieser Brücken noch nicht mit den Bedürfnissen im Verhältniß steht, so müssen überall, wo deren keine sind, die Zuwiderhandlungen gemäß dem Art. 3 des Gesetzes vom 29. Flor. 10. J. beurlundet werden, d. h. man untersucht die Frachtbriefe, welche jedoch nur dann verlangt werden sollen, wenn sich eine Ueberladung vorzufinden scheint, damit der Verkehr nicht unnützer Weise aufgehalten werde.

„Die Zuwiderhandlungen können nicht nur durch die Angestellten bey den Wagbrücken, sondern auch von allen den Be-

amten beurkundet werden, die in dem Art. 2 des Gesetzes vom 29. Flor. 10. J. über die Frevel gegen die Straßenordnung benannt sind, wie auch von den Beamten der vereinigten Abgaben und der Octrois, und von jedem Polizey-Agenten.

„Die Unter-Präfecten werden einsehen, daß die Beschlüsse welche sie wegen Zerbrechung der Räder zu erlassen haben, keinen Aufschub erleiden dürfen. Die Gendarmerie muß von ihnen die Befehle empfangen, damit die Unter-Präfecten auf der Stelle von den Zuwiderhandlungen, die diese Maßregel erfordern, Nachricht erhalte.

„2) Im Falle die Fuhr an einem isolirten Orte angehalten wird, kann dem Fuhrmanne gestattet werden, seinen Weg bis zur nächsten Stadt fortzusetzen. Das Wort Stadt darf in keiner engen Bedeutung genommen werden. Oft müßte man, um eine Stadt zu erreichen, aus dem Bezirk der Unter-Präfectur oder des Departements, in denen die Zuwiderhandlung beurkundet worden, hinaus gehen: die Absicht des Gesetzes wird erreicht, wenn man den Fuhrmann nach der nächst gelegenen Gemeinde abgehen läßt.

„Die Passierscheine, von denen die Rede ist, werden auf ungestempelttem Papier und ohne Kosten ertheilt.

„Der Angestellte, welcher die Caissie macht, kann die Entschädigungsgelder einstweilen in Empfang nehmen, aber nur an einem isolirten Orte, und wo keine Wagbrücken sind, deren Angestellten (Art. 33) nichts annehmen dürfen, bey Strafe, abgesetzt und als Erpresser belangt zu werden.

„3) Die Bestimmung des Gewichts der Fuhren ist klar und deutlich. Ich will Ihnen nur bemerken, daß, gemäß dem Art. 1 des Gesetzes vom 7. Vent. 12. J., die Radfelgen aller Güterfuhren, an denen mehr als Ein Pferd angeschirrt ist, wenigstens 11 Centimeter haben müssen. Wenn man diesen Artikel mit dem Art. 3 des Decrets vom 23. Juni 1806 zusammen hält, so findet man 1. daß jede mit nur Einem Pferde bespannte Fuhr schmale Felgen beybehalten kann; 2. daß jede mit mehr als Einem Pferde bespannte Fuhr

Felgen von wenigstens 11 Centimetern haben muß, deren Breite nach Verhältniß der Ladung zunimmt, ohne auf die Anzahl der Pferde oder des Zugviehes Rücksicht zu nehmen.

„4) Ich brauche Sie nicht erst auf den Vortheil der Wagen mit ungleichen Spuren aufmerksam zu machen; da der Druck sich auf eine viel größere Breite äußert, so erhält man eine Wirkung, die der einer Walze gleich kömmt, die man auf der Straße hinbewegt. Der Bau solcher Wagen kann nicht genug befördert werden.

„Nach den Ausdrücken des Art. 5 ist es offenbar, daß die Toleranz, die er bewilligt, nur dann eintritt, wenn der Ueberschuß des Gewichtes durch die Wage beurkundet ist, und daß die Toleranz nicht den Ueberschuß der Ladung betreffen kann, der sich aus den Frachtbriefen ergeben würde. Es bedarf keiner Erklärung dessen, was man unter Toleranz versteht, um z. B. zu bestimmen, daß, eine Toleranz von 200 Kilogrammen bewilligen, so viel heißt: eine Ladung, die nur um diese Quantität die Vorschrift der Art. 3 und 4 überschreitet, der Strafe entheben.

„Der Art. 20 bewilligt eine Toleranz von anderer Art, nemlich die von einem Centimeter auf die Breite der Radfelgen der Güterfuhrn, und von einem halben Centimeter auf die der Postwagen; wenn man demnach diese beyden Arten von Toleranz zusammen nimmt, so sieht man, daß eine zweyräderige Fuhr, die zur Winterszeit nur mit Felgen von 11 Centimetern Breite bey einem Gewicht von 2200 Kilogrammen circuliren darf, nichts desto weniger keiner Strafe unterworfen ist, wenn die Felgen nur 10 Centimeter haben, und wenn das Gewicht sich bis auf 2400 Kilogr. beläuft u. s. f.

„8) Der Art. 8 des Gesetzes vom 7. Vent. 12. J. hat die für den Ackerbau, für den Transport der Ernten und für die Landwirthschaft bestimmten Fuhrn von den Verfügungen über die breiten Felgen ausgenommen.

„Die Regierung sollte das Gewicht dieser Fuhrn auf den Fall bestimmen, wo sie von der Landstraße Gebrauch machen.

Der Art. 8 des Decrets vom 23. Jun. 1806 hat dieses Gewicht auf höchstens 4000 Kilogrammen festgesetzt.

„Es sind viele Anfragen geschehen, um zu wissen, was eigentlich unter den zum Ackerbau, zum Transporte der Ernten und zur Landwirthschaft bestimmten Fuhrn zu verstehen sey.

„Bevor man über einzelne Fälle entscheidet, muß der wesentliche Zweck, den man durch die Abschaffung der Räder mit schmalen Felgen erreichen wollte, wohl erwogen werden. Man hat dieses Mittel für das sicherste gehalten, den Verfall der Straßen zu verhüten; und niemand zweifelt, daß die Landwirthschaft am ersten dabey theilhaftig ist; es heißt sie begünstigen, wenn man die Ausnahmen so viel als möglich vermindert.

„Ich weiß, was sich von dem Zustande der Feldwege sagen läßt, über welche die Fuhrn kommen müssen, ehe sie die Landstraßen erreichen. Es ist wahr, daß viele dieser Wege gegenwärtig so beschaffen sind, daß die Räder mit breiten Felgen schwer auf selbigen fortkommen; aber es gibt deren noch weit mehrere, die man lediglich durch den Gebrauch solcher Räder, wenn er in der guten Jahreszeit eingeführt würde, völlig herstellen könnte. Man würde sich sehr trügen, wenn man glauben wollte, daß bey breiten Felgen die Reibung in einem schlechten Wege größer ist, und mehr Widerstand erfordert, als bey schmalen Felgen. Die breiten Felgen berühren den Boden nur mit der Fläche ihres Umfanges, da hingegen schmale Felgen in das Geleise eindringen, auch die Reibung überdies auf den beyden Seiten der Schienen, und öfters noch an den Speichen Statt findet.

„Wenn man in Ansehung der kleinen Anzahl von Wegen, deren Geleise so breit und tief sind, daß sogar breite Felgen einsinken, dieses verordnet, so nöthigt man die Gemeinden zu einer ersten Reparatur, deren Nothwendigkeit aus dieser Lage der Dinge erhellt, und die dann ein für allemahl geschieht.

„Ich glaube demnach, daß es in allen Fällen wesentlich ist, keine Toleranz einzuführen, deren Folgen nachtheilig seyn

würden, und die Maßregel der Ausnahme, vermöge welcher gewisse Fuhrn nur dann breite Felgen haben müssen, wenn ihr Gewicht, mit Einschluß der Ladung, 4000 Kilogrammen übersteigt, nicht auszudehnen.

„Man hat unter den Fuhrn, die zum Transport der Ernten dienen, jene begreifen wollen, welche das Getraide, das Mehl, Fournage u. dgl. verführen, nachdem diese Gegenstände in den Handel übergegangen sind. Dieß ist offenbar eine gesetzwidrige Auslegung, deren Ausdehnung keine Grenzen haben würde. Die Weine von Bordeaux sind eine Ernte; sie könnten also auf Fuhrn, die in der Ausnahme begriffen wären, nach Paris gebracht werden.

„Unter dem Transport der Ernten versteht man die Beförderung des geernteten Gegenstandes vom Orte, wo er gebaut wird, bis zum Pflanze oder Eigenthümer.

„Was die zum Landbaue oder zur Landwirthschaft dienenden Fuhrn betrifft, so hat man die Frage aufgeworfen: ob diese Fuhrn nicht gelegentlich zu Transporten gebraucht werden könnten, ohne daß sie mit breiten Felgen versehen seyn müßten? Ich denke nein: sie sind nur dann ausgenommen, wenn sie zum Ackerbau oder zur Landwirthschaft dienen; und die Pächter und Gutbesitzer, welche in gewissen Fällen oder in gewissen Jahreszeiten ihre Fuhrn in irgend einem Transporte gebrauchen wollen, müssen deren zweyerley haben, oder lieber die Fuhrn mit breiten Radfelgen nach und nach bey ihren Arbeiten einführen. Mehrere Landbewohner bedienen sich bereits derselben, und wünschen sich Glück, daß ihre Wiesen, ihre Felder, ihre Holzungen weniger verdorben werden, und daß ihre neuen Wagen in Gegenden fahren können, wo die alten stecken blieben und ihren Weg nicht fortsetzen konnten.

„9) Der erste S. des Art. 9 ist mehrmahlß falsch ausgelegt worden. Desters übersteigt ein großes Stück Stein, ein großer Stamm das bestimmte Gewicht, selbst bey Wagen, die die breitesten Radfelgen haben. Es mußte also eine Aus-

nahme von der Regel eintreten. Allein es ist ein Unterschied zwischen einem zufälligen und einem gewöhnlichen Transport. Im erstern Falle dürfte ein Stein oder ein Stamm allein mit jedem Wagen, den man eben in Bereitschaft hat, geführt werden; sollten aber dergleichen Fuhren sich vervielfältigen, so müßte gefordert werden, daß die Radfelgen wenigstens die Breite haben, welche für das Gewicht bestimmt ist, welches im Tarif unmittelbar nach dem Gewichte des transportirten Gegenstandes folgt. Dieses erhellt deutlich aus dem zweyten §. desselben Artikels.

„Mehrere Ausnahmen sind von einigen Hrn. Präfecten nachgesucht worden; sie sind sämmtlich auf Betrachtungen des öffentlichen Interesses gestützt, und haben in der gegenwärtigen Lage der Dinge ihren Grund. Allein, man darf nicht vergessen, daß man sich bestreben muß, diese Lage der Dinge zu ändern, zu verbessern, und nicht, sie zu erhalten; daß durch Vermehrung der Ausnahmen die Frucht des Systems verloren geht.

„Gerade die Materien sind es, bey deren Transportirung die Wege am meisten leiden, für die man reclamirt; für die Steinkohlen, Salz, Steine, Holz. Bald sind es Manufacturen, die wegen ihrer von der Landstraße entfernten Lage diese nicht erreichen können, als nachdem sie durch mehrere Seitenwege gekommen sind; bald sind es Fuhrleute, welche lieber eine beträchtliche Gebühr erlegen, die Unterhaltung einer Straße übernehmen, und ihre schmalen Radfelgen behalten wollen. Ich habe bereits auf die verschiedenen Gründe, die man anführt, geantwortet, und nur besondere Umstände werden mich vermögen, Local-Modificationen, in denen ich übrigens bisher mehr Nachtheil als Vortheil gefunden, zur höchsten Genehmigung vorzulegen.

„13) Der größte Theil der Wagbrücken ist in Thätigkeit; die Angestellten sind ernannt; es haben durchgehends Inventarien und Aufnahmen der Orte müssen gemacht werden, um die Angestellten für das ihnen Anvertraute verantwortlich zu machen.

„Ein Angestellter ist hinreichend für jede Brücke; es ist zwar nothwendig, daß die zwey Winden auf jeder Seite der Brücke zugleich aufgedreht werden; allein, es gibt keine so einfache Brücke, daß der Angestellte nicht im Nothfalle eine Hülfe finden sollte, die ihm ohnedieß der Fuhrmann nicht versagen wird, der selbst seinen Vortheil dabey findet, in seiner Reise nicht aufgehalten zu werden.

„Ueberall, wo sich in der Nähe Einnehmer der Detroits-Gebühren befinden, muß man ihnen die Aufsicht der Wagbrücken übertragen, ohne andere Entgeltung als ihren Theil an den Ersatz- und Strafgebern; sollte es durchaus nothwendig seyn, eigene Angestellte zu ernennen, so müssen sie unter den nächsten Einwohnern, die in gutem Rufe stehen, und entweder eine kleine Besizung oder ein Gewerbe haben, gewählt werden, so daß sie ihre neue Beschäftigung nicht als einen Stand betrachten, der sie nährt, sondern als eine Zuthat, die ihnen etwas mehr Wohlstand verschafft. Auch müssen sie lesen und schreiben verstehen, damit sie Verbal-Prozesse aufsetzen können. Ihre Gehalte werden aus dem Straßen-Fonds genommen, und dürfen nach der Vorsicht, die ich eben angezeigt habe, nur mäßig seyn. In den Departementen, wo diese Angestellten noch nicht ernannt sind, werden mir die Hrn. Präfecten zu diesen Berrichtungen taugliche Subjecte vorschlagen.

„15) Die Ingenieure der Brücken und Straßen sollen die Wagbrücken fleißig besuchen. Sie berichten über ihren Zustand in den monatlichen Etats, die sie an den Ober-Ingenieur einzuliefern haben, und nach welchen der allgemeine Bericht, den ich jeden Monat empfangen, abgefaßt wird. Die Reparaturen müssen richtig gemacht und in den vorgesehenen Fällen auf Rechnung der Angestellten gesetzt werden.

„16 u. 17) Die Zuwiderhandlung in Ansehung der Länge der Achsen zieht das Zerbrechen der Räder nicht nach sich, welches diesem Fehler auch nicht abhelfen würde, und übrigens nicht durch den Art. I des Decrets vom 23. Jun. verordnet

ist, indem in dem Gesetze vom 7. Vent. 12. J., auf welches dieser Artikel hinweist, der weitere Gebrauch der Räder nur wegen der Uebertretungen gegen die Breite der Radfelgen verbothen wurde.

„18) Dasselbe gilt von den Nägeln mit Diamantköpfen, oder von denen, die nicht nach Vorschrift des Art. 18 vernietet sind. Sie werden aber deshalb bemerken, daß sich ein noch größerer Mißbrauch als der der Nägel mit Diamantköpfen einschleichen will: es sind die Schienen, welche in ihrem ganzen Umfange zwey hervorragende und sehr schmale Theile haben, durch welche das Pflaster oder die auf den Landstraßen befindlichen Materialien zerstückt oder zermalmt werden müssen. Diese Schienen müssen verbothen, und die Uebertretungen mit denselben Strafen, wie bey schmalen Radfelgen, belegt werden.

„19) Um die verschiedenen vorgeschriebenen Verifikationen zu erleichtern, habe ich Befehle ertheilt, daß Ihnen Meßstäbe nach den eingeführten Dimensionen zugeschickt werden.

„23) Es wird erforderlich seyn, daß Sie eine gewisse Anzahl dieser Meßstäbe verfertigen lassen, damit sie vervielfältigt und eine eben so bekannte als allgemeine Regel werden.

„26) Der Art. 26 unterscheidet vollkommen die Militair-Fahren, welche ausgenommen sind, von denen der Unternehmer der Militair-Transporte, die sich nach der Vorschrift des Gesetzes zu richten haben.

„27) Man wird Ihnen vielleicht bemerken, daß das Gesetz vom 12. J. denen, die die Caisse machen, die Hälfte der Entschädigung zusicherte, da hingegen das Decret nur den vierten Theil bewilligt. Allein diese Hälfte konnte nur auf eine fixe Summe von 50 Fr. genommen werden; der vierte Theil aber erstreckt sich auf verschiedene Summen, die sich bis auf 300 Fr. belaufen.

„Wenn der Art. 27 keine Strafe wegen Ueberschuß der Ladung unter 20 Myriagrammen oder 200 Kilogrammen bestimmt, so muß man, um dieses zu erklären, auf den Art. 5

zurück gehen, welcher eine Toleranz von 200 Kilogrammen für die Karren bewilligt.

„Aus der Vergleichung dieser beyden Artikel ergibt sich, daß der 27. Art. unvollständig ist, und daß die Postwagen, welche nur 10 Myriagrammen Toleranz haben, für den Ueberschuß der Ladung von 10 bis 60 Myriagrammen bezahlen müssen.

„Es folgt ferner, daß die Güterwagen nur dann bezahlen müssen, wenn der Ueberschuß der Ladung 30 Myriagrammen übersteigt.

„28 u. 29) Die Geldbußen von 15 Fr. sind die einzigen Strafen, welche gegen die zu große Länge der Achsen und die vorgeschriebene Form der Schiennägel verordnet sind. Es würde aber eben so unbillig seyn, diese Geldbuße so oft zu fordern, als die Uebertretung beurkundet würde, welches mehrmahls auf denselben Tag geschehen dürfte, als es ordnungswidrig seyn würde, den Uebertreter jeder Strafe zu entheben, wenn er die Geldbuße einmahl bezahlt, und dabey außer Acht gelassen hätte, seinen Wagen dem Gesetz gemäß zu verbessern. Man muß, dünkt mich, in diesem Falle den 2. §. des Art. 31 anwenden, welcher den beyden eben berührten Inconvenienzen abhilft, und den Fuhrleuten die Zeit läßt, die Fehler in dem Bau ihrer Wagen, wegen derer sie bestraft worden sind, zu verbessern.

„34) Ein Viertel der durch den Art. 34 bestimmten Geldbußen gehöret demjenigen von den Agenten, welcher sie beurkundet hat. Dasselbe kann aber nicht von derjenigen gelten, die durch den Art. 35 verordnet ist, welche mit den Zuchtpolizeystrafen einerley Bestimmung hat.

„36 u. 37) Die Verfügungen der Art. 36 und 37 müssen streng gehandhabt werden. Es ist das einzige Mittel, den Uebereinkünften zu begegnen, durch die sich die Angestellten und die Fuhrleute mit einander absinden möchten, und welche den Nachtheil haben würden, die decretirten Maßregeln zu vereiteln.

„ 38) Sie werden den Hrn. Mairen nicht genug empfehlen können, sich von der Wichtigkeit der ihnen übertragenen Functionen zu überzeugen. Da die Wagbrücken größtentheils in bedeutenden Gemeinden aufgestellt sind, so darf man sich den besten Erfolg von der Aufsicht dieser Beamten versprechen.

„ 39) Bey dem Vollzuge der letztern Verfügung des Art. 39 muß man nicht vergessen, daß der Art. 2 Erleichterungen gestattet hat, die eine Ausnahme von der allgemeinen Regel bewirken.

„ 43) Die Umschreiben meines Vorgängers haben, bey Gelegenheit der Unterhaltungstaxe, erklärt, was unter dem Abweichen von der Landstraße zu verstehen sey; es heißt: die Straße, die man genommen hatte, verlassen, um sie jenseits des vermiedenen Punctes wieder einzuschlagen.

„ 44) Der Schadenersatz, von dem im Art. 44 die Rede ist, besteht in der Verurtheilung zu den verschiedenen Geldstrafen, die in den Art. 27, 28, 29 u. 34 verordnet werden. Der auf Uebertretung betroffene Fuhrmann darf Bürgschaft leisten; ist diejenige, die er darstellt, zahlungsfähig, so kann ihm erlaubt werden, weiter zu reisen, ehe er den Schadenersatz bezahlt hat; er darf aber keineswegs von der Abladung des Uberschusses des Gewichts befreyt werden, und darf seinen Weg nur dann verfolgen, wenn er sie bewerkstelligt hat.

„ Der Art. 6 des Gesetzes vom 29. Flor. 10. J. ermächtigt die Präfecten, das Fuhrwesen auf den gepflasterten Chausséen, bey eintretendem Thauwetter, auf eine kurze Zeit zu unterbrechen; diese Maßregel wird in mehrern Departementen vollzogen. Ich werde mit Vergnügen sehen, wenn die Präfecten dieselbe auf das Gutachten der Ingenieurs da einführen, wo sie es für nothwendig halten.

Eine zweyte Instruction vom 14. April 1808 fügt folgendes hinzu :

„ Die Instruction des Hrn. Staatsraths, General-Directors des Domainen- und Einregistrirungswesens, von der Sie Kenntniß haben müssen, bestimmt den zu befolgenden Gang,

sowohl in Ansehung der Erhebung der auf den Geldbußen haftenden Gebühren, als des den säisirenden Angestellten bewilligten Antheils, der den Gemeindecinnehmern und dem Administrations Beamten zustehenden Remisen, der Kosten, welche als verloren anzusehen sind, der verordneten Wiedererstattungen und der auf Rechnung der Brücken- und Straßenverwaltung abzuliefernden Summen.

„ Dieselbe erklärt sich auch über folgende Punkte:

„ 1) Den Decim vom Franc in den Fällen, wo er entrichtet werden muß;

„ 2) Die Erhebung der Entschädigung und der Geldbußen, die durch die Art. 34 und 35 des Decrets vom 23. Jun. 1806, und derer, die durch die Artikel des Tit. 7 festgesetzt sind.

„ 3) Den den säisirenden Angestellten oder öffentlichen Agenten zukommenden Antheil von dem Ertrag der Entschädigungen von 50 Francs und der Geldbußen; den Unterschied, der unter beyden gemacht werden muß;

„ 4) Den Theil, welcher der Staatscasse von sämmtlichen Geldbußen zufließen muß;

„ 5) Die Actenstücke, welche dem Stempel und der Registrirung unterworfen, und diejenigen, welche von dieser Formalität frey sind;

„ 6) Den Gang, den die Maire, die Gemeindecinnehmer und die Angestellten bey den Wagbrücken bey Beurkundung der Uebertretungen und bey Fertigung der Verbal-Procresse zu befolgen haben.

„ Diese Instruction scheint mir auf alle Fragen zu antworten, die in Ansehung des Fiscalischen Theils des Decrets vom 23. Jun. 1806 gethan worden sind.

„ Sie enthält einige Verfügungen, die vielleicht hie und da mit meiner Instruction vom Monate Junius 1807 im Widerspruch zu stehen scheinen.

„ Um in dieser Hinsicht alle Zweifel zu lösen, will ich in einige Erläuterungen eingehen.

„Seite 8 der Instruction des Hrn. General-Directors heißt es: daß der Angestellte bey der Wagbrücke auf seinem Register den Betrag der in seine Hände hinterlegten Entschädigungsgelder einregistriren muß.

„Diese Meinung gründet sich auf den Art. 2 des Decrets vom 23. Jun. 1806.

„Der Art. 2 meiner Instruction vom Monate Junius 1807 sagt, daß der saaisirende Angestellte die zu hinterlegenden Entschädigungsgelder in Empfang nehmen kann, aber nur an einem isolirten Orte und wo keine Wagbrücken sind, deren Angestellten (Art. 36) nichts empfangen dürfen, bey Strafe, abgesetzt und als Expreßer belangt zu werden. Ich stützte mich auf den Art. 36 desselben Decrets.

„Diese beyden Artikel, und die aus selbigen hervorgehenden Verfügungen unserer Instructionen, dürften durch ihren scheinbaren Widerspruch in ihrer Anwendung Schwierigkeiten veranlassen. Es ist demnach nothwendig, ihren Vollzug durch eine einfache Erklärung zu erleichtern.

„Nachdem wir, mein Colleague und ich, Rücksprache über diesen Gegenstand gepflogen, haben wir dafür gehalten, daß das Decret, indem es den Angestellten bey den Wagbrücken verbiethet, Straf gelder zu empfangen, den Unterschleifen hat vorbeugen wollen. Aber diese weise Vorsicht kann sich nicht weiter erstrecken, als die Ausführung möglich ist; der Angestellte bey einer isolirten Wagbrücke muß nothwendig die hinterlegten Gelder in Empfang nehmen; denn es würde außerordentlich beschwerlich seyn, wenn ein auf der Uebertretung betroffener Fuhrmann diese Hinterlegung bey dem Einnehmer einer Gemeinde machen sollte, die öfters entlegen seyn dürfte.

„Daß den Angestellten bey den Wagbrücken durch den Art. 36 des Decrets gethane Verboth, die Geldbußen selbst zu empfangen, muß also nur von denen verstanden werden, die bey nicht isolirten Wagbrücken angestellt sind.

„Ich hatte Anfangs geglaubt, daß die durch den Art. 27 des Decrets festgesetzten Geldbußen nichts anders seyen, als

die durch die Art. 4 des Gesetzes vom 29. Flor. 10. J., 3 des Gesetzes vom 7. Vent. 12. J. und 10 des Decrets vom 23. Jun. 1806 regulirten Entschädigungsgelder, und daß es eine doppelte Anwendung seyn würde, wenn man mittelst Verbindung des Art. 1 des Decrets mit dem Art. 3 des Gesetzes vom 7. Vent. die in diesem Gesetze bestimmte Summe von 50 Fr. und zugleich die proportionellen Geldstrafen des Gesetzes vom Floreal 10. J. und des Decrets vom 23. Jun. 1806 fordern wollte.

„Nachdem aber die Minister des Innern und der Finanzen über diesen Punct befragt worden sind, so ergibt sich aus ihren Meinungen, welche als Entscheidungen gelten, daß das Gesetz vom 7. Vent. 12. J. sich nur auf die Breite der Radfelgen bezieht; es bestimmt das Minimum dieser Breite, und bestraft die Uebertreter mit 50 Fr. statt Entschädigung, wovon die Hälfte demjenigen gehört, der die Saife gemacht hat.

„Der Art. 27 des Decrets vom 23. Jun. 1806 betrifft nur das Gewicht der Wagen und die Dimensionen der Radfelgen, die breiter als das Minimum sind; die Strafen, die er verordnet, werden nur wegen Ueberschuß der respectiven Ladung angewendet.

„Demnach stellen sich zwey verschiedene Uebertretungen dar: Ueberschuß der Ladung in Vergleichung mit der Breite der Radfelgen, die jedoch über dem Minimum sind; und schlechterdings schmale Felgen unter dem Minimum.

„Im ersten Falle muß die Anwendung der proportionellen Strafen, im zweyten die Geldbuße von 50 Fr. und das Zerbrechen der Räder eintreten.

„Man könnte fragen: ob, wie es das Decret voraus zu setzen scheint, derselbe Wagen diese doppelte Zuwiderhandlung darbiethen, und folglich beyde Strafen veranlassen könnte. Hat der Wagen schmale Felgen, d. h. solche, die unter 10 Centimeter sind, so wird er angehalten, die Räder davon genommen, und man untersucht nicht einmahl das Gewicht. Es ist also offenbar, daß in diesem Falle die proportionelle

Geldstrafe nicht Statt findet, indem sie nur für die im Umlauf befindlichen und nicht für die verbotenen Wagen festgesetzt ist.

„Letztere haben, wenn sie angehalten, ihrer Räder verlustig und der Geldbuße von 50 Fr. unterworfen worden, ihre Strafe empfangen, und die ganze Procedur ist für sie beendigt.

„Es folgt aus dieser Unterscheidung der Strafen, daß der Decim vom Franc in beyden Fällen geschuldet wird. Se. Exc. der Finanz-Minister ist dieser Meinung; sie gründet sich darauf, daß die Gesetze und das Decret vom 23. Jun. 1806 zur Ahndung der Uebertretungen nur Eine Strafe verordnet haben, über deren Benennung man zwar nicht einig war, die aber im Grunde nichts als eine Geldbuße seyn würde, wenn gleich man sie Entschädigung genannt hätte.

„Der Hr. General-Director des Einregistrirungswesens sagt in seiner Instruction, daß der gesammte Betrag der Geldbußen in die Casse des Einregistrirungseinnehmers abgeliefert werden muß. Diese Meinung schien mir im Widerspruch mit dem Art. 32 des Decrets, welcher diese Ablieferung nur in Ansehung der drey Vierteltheile des Betrags der Geldbuße verordnet. Da ich die Gründe derselben zu kennen wünschte, so hat sich ergeben, daß sie sich auf die Entscheidungen des Finanz-Ministers stützt. Gemäß der einen dieser Entscheidungen muß der saisirende Angestellte, im Falle einer Hinterlegung der Entschädigungsgelder in seine Hände, die hinterlegte Summe, in dreytägiger Frist an den Gemeindecinnehmer abliefern, der sie in die Casse des Einregistrirungseinnehmers einschleßt.

„Durch eine andere Entscheidung bestimmt Se. Exc. den Betrag der Retributionen sowohl von den Entschädigungsgeldern der 50 Fr., als von den proportionellen Geldbußen, und fügt alsdann hinzu: daß die Zahlung dieser Retributionen nur vermöge einer Anweisung der Präfecten geschehen kann, die unter das Verzeichniß der Zahlungen, auf die sich die Retributionen beziehen, gesetzt, und von dem Einregistrirungs-Director visirt wird.

„Man hat aus diesen beyden Entscheidungen schließen müssen, daß die Gemeindecinnehmer gehalten seyen, den gesammten Betrag der Geldbußen in die Cassen der Einregistrirungsverwaltung abzuliefern, weil die Domainen-Cinnehmer und Directoren die Verzeichnisse der Zahlungen zu fertigen und visiren zu haben, auf welche der den Angestellten der Wagbrücken gebührende Antheil angewiesen wird.

„Es scheint, daß die Absicht des Ministers gewesen ist, daß die Zahlung dieses Antheils auf eine einförmige Weise geschehen solle, und daß hiedurch eine Control für das Rechnungswesen der Gemeindecinnehmer eingeführt würde.

„Der Ertrag der Strafgeelder und Entschädigungen ist eigends dem Dienste der Brücken und Straßen gewidmet. Dieser Ertrag wird von den Einregistrirungseinnehmern in die Cassen des Schatzes eingeschossen; aber diese mit dieser Bestimmung verknüpften Einschüsse finden bey den Geldbußen der Art. 34 und 35 des Decrets vom 23. Jun. 1806, nicht Statt.

„Sie werden die Gründe dieses Unterschiedes leicht einschauen: da die Geldbußen dieser beyden letztern Artikel keine Strafe wegen Beschädigung der Straßen sind, so können sie nicht zu ihrer Wiederherstellung angewiesen werden; sie gehören schlechterdings zur correctionellen Polizey. Die Einregistrirungseinnehmer können sich nicht von dem ihnen dießfalls vorgezeichneten Wege entfernen, wenn sie die in der Instruction des General-Directors enthaltene Vorschrift genau befolgen.“

Zweytes Capitel.

Kleines oder Municipalstraßenwesen.

§. 8. Erklärung des kleinen Straßenwesens.

Aus dem, was wir im 1. §. dieses Abschnittes gesagt haben, ergibt sich, daß das kleine Straßenwesen nothwendig den Bau, die Unterhaltung und die Polizey der Feldwege und der Straßen der Gemeinden in allem dem begreift, was ihre Eröffnung,