

Dr. J. A. Seuffert's Blätter für Rechtsanwendung.

Bd. 49 = N.F. Bd. 29, 1884, S. 39 - 40

Gesetz v. 25. Juli 1850, die Einrichtung des die
Kunststraßen in Bayern befahrenden Fuhrwerkes betr.

Digitale Bibliothek des

Max-Planck-Instituts für Europäische Rechtsgeschichte

2010-09-05T15:29:20Z

Folge eines Schusses verkürzt gewesen sei, welcher Umstand den Angeklagten von der Beobachtung der Vorschrift des §. 2 der Verordnung vom 5. Oktober 1863 nicht entband. Sollte aber auch der Angeklagte darüber, wann der Rehbock die Verletzung am Laufe erlitt, sich im Irrthume befunden haben, und, was jedoch nicht festgestellt ist, der irrthümlichen Meinung gewesen sein, das Thier sei bereits dem Verenden nahe, so könnte dieß doch seine Handlung nicht straflos machen, da er dadurch, daß er, ohne über den Zustand des Bockes sich Gewißheit verschaffen zu können, diesen, statt dessen Tödtung zu unterlassen, niederschöß, sich gegen die ihm in Folge der, die pflegliche Behandlung und die Fernhaltung von Gefährdungen der Nachhaltigkeit der Jagden bezielenden, polizeilichen Vorschriften der angezogenen Verordnung obgelegene Verpflichtung verfehlte, bei Ausübung der Jagd mit Sorgfalt und Besonnenheit zu verfahren, und damit fahrlässig handelte, was gegenüber der Strafbestimmung des Art. 11 Ziff. 5 des Ausführungsgesetzes zu Strafprozeßordnung, welche Bestimmung nicht ein vorsätzliches Zuwiderhandeln gegen die jagdpolizeilichen Vorschriften erfordert, den Thatbestand der hier in Frage stehenden Uebertretung in subjektiver Beziehung erschöpft. Urtheil vom 12. September 1882.

X. Gesetz vom 25. Juli 1850, die Einrichtung des die Kunststraßen in Bayern befahrenden Fuhrwerkes betr.

Es bemißt sich die vom Gesetze im Art. 1 für das daselbst bezeichnete Fahren mit vierräderigem Fuhrwerke vorgeschriebene Felgenbreite lediglich nach der Zahl der angespannten Zugthiere, ohne daß die Schwere der verführten Gegenstände einen Unterschied macht. Dabei läßt das Gesetz allerdings im Art. 5 a eine Ausnahme dahin zu, daß unter die Bespannung die Zugthiere nicht zu rechnen sind,

welche, wenn die Straße eine Steigung hat, für die beim Abwärtsfahren die Einlegung des Rad-
schuhs angeordnet ist, als Vorspann verwendet wer-
den. Diese Vergünstigung des Nichtmitzählens der
Vorspannthiere beschränkt sich jedoch auf die Strecke,
soweit die Straße in der besagten Weise ansteigt.
Denn nur für die letztere Strecke wird das treffende
Thier als Vorspann verwendet, für die weitere
Straßenstrecke ist dasselbe, wenn es angespannt
bleibt, nicht Vorspann, sondern Zugthier wie die
anderen Thiere des Gespannes. Bezüglich dieses
Theiles der Straße verbleibt es daher bei der Nor-
malbestimmung des Art. 1, mag die Straße nur
einmal oder öfter eine Steigung haben, wie solche
im Art. 5 a vorgesehen ist. Das Gesetz macht für
den letzteren Fall keine Ausnahme. Es nimmt auf
denselben nur insoweit Rücksicht, daß es im Art. 5
Abs. 2 die Kreisregierungen Kammern des Innern
ermächtigt, wenn in kurzen Abständen Straßensteig-
ungen sich wiederholen, die Ausnahmsbestimmung
über den Vorspann auch noch auf andere Weg-
strecken als auf die im Art. 5 a angeführten auszu-
dehnen, woraus zugleich hervorgeht, daß die vom
Gesetz angeordnete Nichtmitzählung des Vorspann-
thieres nur für die Strecke der Steigung des Art. 5 a,
nicht auch für die zwischen der einen und anderen
Steigung liegende, oder weiter vorhandene ebene
Straßenfläche zu gelten hat. Diese fällt vielmehr
unter die Regel des Art. 1, insofern nicht von der
zuständigen Kreisregierung eine Ausnahmsbestimmung
getroffen worden ist. Dies war auch durch §. 15
Abs. 2 und 3 in Verbindung mit Abs. 1 Ziff. 1
der bis zur Erlassung des Gesetzes vom 25. Juli
1850 in Kraft bestandenen k. Verordnung vom 16.
Juli 1840 gleichen Betreffs (Regbl. S. 489) vor-
geschrieben, welche Bestimmung nach den Motiven
zum Gesetzentwurf, weil durch die Erfahrung als