

**Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

**Untersuchung der Natur und Ursachen von  
Nationalreichthümern**

**Smith, Adam**

**Leipzig, 1778**

Erster Artikel. Von den öffentlichen Werken und Anstalten zur  
Erleichterung des Handels der Gesellschaft

**urn:nbn:de:gbv:45:1-1077**

Erster Artikel.

Von den öffentlichen Werken und Anstalten zur  
Erleichterung des Handels der Gesell-  
schaft.

Daß das Anlegen und Unterhalten öffentlicher Werke und Anstalten zur Erleichterung des Handels eines Landes, z. E. guter Landstraßen, Brücken, schiffbarer Kanäle, Häfen ic. in den verschiedenen Perioden der Gesellschaft sehr verschiedene Grade des Aufwandes erfordern müsse, erhellet ohne einigen Beweis von selbst. Der Aufwand des Anlegens und Unterhaltens der Landstraßen in einem Lande muß augenscheinlich mit dem jährlichen Produkte der Ländereyen und Arbeit desselben Landes, oder mit der Quantität und Last der Güter, die man auf solchen Landstraßen hin und her führen muß, zunehmen. Die Stärke einer Brücke muß der Menge und Last der Fuhrwerke, die vermuthlich über dieselbe fahren werden, proportionirt seyn. Die Tiefe und der Wasservorrath eines schiffbaren Kanals muß sich nach der Menge und Tonnenzahl der Fahrzeuge richten, welche Güter auf demselben führen sollen: die Größe eines Seehafens nach der Menge der Schiffe, die vermuthlich in denselben einlaufen werden.

Es scheint aber nicht nöthig zu seyn, daß der Aufwand auf diese öffentliche Werke von jenem öffentlichen Einkommen, wie man es zu nennen pflegt, dessen Erheben und Anwendung in den meisten Fällen der vollziehenden Macht anvertrauet ist, bestritten werde. Die meisten von diesen öffentlichen Werken können leichtlich dergestalt verwaltet werden, daß sie ein besonderes Einkommen abwerfen, welches zur Bestreitung ihres eigenen Aufwandes

hinreicht, ohne den allgemeinen Staatseinkünften der Gesellschaft einige Last aufzubürden.

Eine Landstraße, eine Brücke, ein schiffbarer Kanal z. E. können in den meisten Fällen mittelst einer kleinen Abgabe von den Fuhrwerken, die sich ihrer bedienen, sowohl gebauet, als unterhalten werden; ein Hafen, durch ein mäßiges Hafengeld von der Tonnenzahl der Schiffe, die in demselben ein- und ausladen. Die Münze, eine andere Anstalt zur Erleichterung des Handels, bestreitet in vielen Ländern nicht nur ihren eigenen Aufwand, sondern trägt auch noch dem Landesherrn einiges Einkommen ein. Das Postamt, eine andere Anstalt zur Beförderung der nämlichen Absicht, bestreitet nicht nur seinen eigenen Aufwand, sondern wirft auch, in fast allen Ländern, dem Landesherrn sehr beträchtliche Einkünfte ab.

Wenn die auf einer Landstraße, oder über eine Brücke fahrende Fuhrwerke, und die auf einem schiffbaren Kanale segelnde Fahrzeuge, eine ihrem Gewichte oder ihrer Tonnenzahl gemäße Abgabe entrichten, so bezahlen sie zum Unterhalte dieser öffentlichen Werke in der Proportion, worinn sie solche abnutzen. Schwerlich wird man jemals ein billigeres Mittel zur Unterhaltung solcher Werke erfinden können. Auch wird diese Abgabe, dieses Weg- oder Brücken- oder Kanalgeld von dem Fuhrmann oder Schiffer zwar vorgeschossen, endlich aber doch vom Consumenten bezahlt, dem es allezeit auf den Preis der Güter geschlagen werden muß. Da aber die Frachtkosten mittelst solcher öffentlichen Werke sehr vermindert werden, so kommen die Güter, dieser Abgabe ohnerachtet, dem Consumenten wohlfeiler zu stehen, als sie ihm sonst könnten zu stehen kommen, weil ihr Preis durch diese Abgaben nicht um so vieles erhöht wird, als er durch die Wohl-

Wohlfelheit der Fracht erniedrigt wird. Derjenige, der diese Lare endlich bezahlt, gewinnet demnach durch die Anwendung derselben mehr, als er durch ihre Bezahlung verliert. Seine Bezahlung ist seinem Gewinnste genau proportionirt. Sie ist wirklich und eigentlich nur ein Theil dieses Gewinnstes, den er abgeben muß, um das übrige vom Gewinnste zu erhalten. Schwerlich wird man jemals ein billigeres Mittel, eine Abgabe zu erheben, erfinden können.

Wird das Weggeld auf Karossen, Kutschen, Postchaisen ic. in Proportion ihrer Schwere, etwas höher ansetzt, als auf unentbehrliche Fuhrwerke, auf Karren, Wagen und Frachtwagen ic. so wird die Eitelkeit und Trägheit der Reichen genöthigt, auf eine sehr leichte Art, etwas zur Erleichterung der Armen beyzutragen, indem sie die Fracht schwerer Güter nach allen den verschiedenen Theilen des Landes wohlfeiler macht.

Wenn Landstraßen, Brücken, Kanäle ic. solcherge-  
stalt durch die vermittelst derselben betriebene Handlung angelegt und unterhalten werden; so können sie nur da angelegt werden, wo diese Handlung sie erfordert, und folglich, wo sie hintaugen. Auch muß ihr Aufwand, ihre Kostbarkeit und Pracht, sich nach den Kräften der Handlung, sie zu bestreiten, richten. Eine prächtige Landstraße darf nicht durch ein ödes Land geführt werden, das wenige oder gar keine Handlung hat; oder blos, weil sie zum Landhause des Oberaufsehers der Provinz, oder zu irgend eines großen Herrn seinem führt, dem der Oberaufseher dadurch einen Gefallen erweisen will. Eine große Brücke über einen Fluß darf nicht an einem Orte gebauet werden, wo niemand über den Fluß gehet, oder blos, um die Aussicht aus den Fenstern eines nahe gelegenen



Pallastes zu verschönern. Dergleichen Dinge geschehen bisweilen in Ländern, wo solche Werke durch irgend ein anderes Einkommen, als das, was sie selber abwerfen können, bestritten werden.

In manchen europäischen Ländern ist das Kanal- oder Schleusengeld auf einem Kanale, das Eigenthum einiger Privatleute, deren Privatinteresse sie zur Unterhaltung des Kanals nöthige. Wird er nicht in einem ziemlich guten Zustande erhalten, so muß die Schifffahrt auf demselben nothwendig ganz und gar aufhören, und mit derselben auch der ganze Gewinn, den sie aus der Abgabe ziehen können. Würden dergleichen Abgaben der Verwaltung einiger Commissarien anvertrauet, welchen selber nichts daran gelegen wäre, so könnten sie sich um die Unterhaltung der Werke, die solche Abgaben abwürfen, weniger bekümmern. Der languedokische Kanal kostete dem König von Frankreich, und der Provinz mehr als dreyzehn Millionen Livres, die (dem Werthe des französischen Geldes zu Ende des vorigen Jahrhunderts nach, die Mark Silber zu acht und zwanzig Livres gerechnet,) sich auf mehr als neunhunderttausend Pfunde Sterling beliefen. Als dieses große Werk vollendet war, fand man, daß das wahrscheinlichste Mittel, es in beständig gutem Zustande zu erhalten, dieses wäre, daß man Riquet, dem Kriegsbaumeister, der das Werk entworfen und ausgeführt hatte, die auf dem Kanale zu erhebende Abgaben schenkte. Diese Abgaben machen heut zu Tage ein sehr wichtiges Einkommen für die verschiedene Zweige der Nachkommen dieses Herrn aus, welchen eben deswegen sehr vieles daran gelegen ist, den Kanal in beständig gutem Zustande zu erhalten. Hätte man aber diese Abgaben der Verwaltung besonderer Beamten anvertraut, de-

nen

nen nicht so viel am Werke gelegen wäre, so hätten sie solche vielleicht auf unnöthige und blos zur Zierde gereichende Kosten verschwendet, und die wesentlich nothwendige Theile des Werks verfallen lassen.

Die Weggelder, welche zum Unterhalte einer Landstraße bestimmt sind, können nicht ohne Gefahr Privatleuten zum Eigenthume eingeräumt werden. Wenn eine Landstraße auch ganz vernachlässigt wird, so wird sie deswegen doch nicht ganz unbrauchbar; ein vernachlässigter Kanal hingegen wird ganz unbrauchbar. Die Eigener des Weggeldes auf einer Landstraße könnten die Ausbesserung der Straße ganz und gar verabsäumen, und demohnerachtet immer noch das nämliche Weggeld eintreiben. Es ist daher rathsam, die Weggelder zur Unterhaltung der Landstraßen von eigenen Beamten erheben und verwalten zu lassen.

In Großbritannien hat man sich in vielen Fällen mit großem Rechte über die Misbräuche beschwert, welche dergleichen Aufseher über die Landstraßen in ihrer Anwendung solcher Weggelder begangen haben. Man hat gesagt, auf manchen Landstraßen werden mehr als zweymal so viel Weggelder eingenommen, als zur vollkommensten Ausführung der Arbeit nöthig sey, die demohnerachtet oft auf eine sehr nachlässige Art gethan, und oft ganz und gar unterlassen werde. Es ist aber zu bemerken, daß dieses System, die Unterhaltung der Landstraßen vermittelst der Weggelder zu bestreiten, noch nicht sehr lange eingeführt ist. Wir sollten uns daher auch nicht wundern, wenn es jenen Grad der Vollkommenheit, dessen es fähig ist, noch nicht erreicht hat. Werden oft schlechte und untaugliche Leute zu Straßenaufsehnern ernannt; und sind noch keine gehörige Oberaufsichts- und Rechnungsämter zur Beobach-



tung ihres Verhaltens und zur Einschränkung der Weggelder auf die bloß zur Unterhaltung der Straßen nöthige Summen gestiftet worden; so kann die Neuheit der Anstalt diese Mängel zugleich erklären und entschuldigen, denen größtentheils durch die Weisheit des Parlaments zu seiner Zeit nach und nach abgeholfen werden kann.

Man vermuthet, die auf den verschiedenen Landstraßen in Großbritannien erhobene Weggelder übersteigen das, was zur Unterhaltung der Straße nöthig ist, um so vieles, daß der Ueberschuß, welcher mittelst einer gehörigen Haushaltung davon erübrigt werden könnte, selbst von einigen Staatsministern für ein sehr wichtiges Hilfsmittel gehalten worden ist, das man dereinst zu den Bedürfnissen des Staats anwenden könnte. Man hat gesagt, wenn die Regierung selber die Beforgung und Unterhaltung der Landstraßen übernehme, und Soldaten dazu gebrauche, die für eine sehr kleine Zulage zu ihrer Löhnung arbeiten würden; so könnte sie die Landstraßen mit weit wenigern Kosten unterhalten, als Commissarien thun könnten, die keine andere als solche Arbeitsleute, welche bloß und allein von ihrem Arbeitslohne leben, dazu gebrauchen können. Man hat vorgegeben, ein wichtiges Einkommen, vielleicht Eine halbe Million Pfund Sterling, könnte solchergestalt erhalten werden, ohne dem Volk einige neue Last aufzubürden; und die Landstraßen könnten alsdenn eben so, wie die Postämter, das ihrige zur Bestreitung des allgemeinen Aufwands des Staates beitragen.

Ohne Zweifel könnte zwar solchergestalt ein beträchtliches Einkommen erlangt werden; obgleich vermuthlich bey weitem kein so großes, als die Urheber dieses Entwurfs gewähnet haben. Allein, gegen den Entwurf selber kann man verschiedene sehr wichtige Einwendungen machen.

Erst-

Erstlich: Würden die auf den Landstraßen erhobene Weggelder jemals für eines von den Hülfsmitteln zur Be-  
 streitung der Bedürfnisse des Staats gehalten; so würden  
 sie gewiß in der nämlichen Proportion, worinn diese Be-  
 dürfnisse es zu erfordern schienen, erhöht werden. Der  
 großbritannischen Staatswirthschaft zufolge würden sie  
 demnach wahrscheinlicher Weise sehr schnell erhöht werden.  
 Die Leichtigkeit, womit man ein großes Einkommen aus  
 demselben ziehen könnte, würde vermuthlich die Regie-  
 rung reizen, sehr fleißig ihre Zuflucht zu diesem Hülfsmit-  
 tel zu nehmen. Ohnerachtet man aus den dormaligen  
 Weggeldern auch durch die genaueste Haushaltung wohl  
 schwerlich eine halbe Million würde erübrigen können; so  
 kann man doch kaum daran zweifeln, ob man, wenn sie  
 verdoppelt würden, nicht Eine Million, und wenn sie  
 auf dreyimal so viel erhöht würden, vielleicht zwey Millio-  
 nen aus den Einkünften der Weggelder würde erübrigen  
 können. Auch könnten diese große Einkünfte erhoben wer-  
 den, ohne daß man nöthig hätte, auch nur Einen einzi-  
 gen neuen Beamten oder Einnehmer dazu zu ernennen und  
 zu besolden. Da aber die Weggelder solchergestalt be-  
 ständig erhöht würden, so würden sie, anstatt die innere  
 Handlung und Gewerbe des Landes so wie jetzt zu erleich-  
 tern, bald eine sehr schwere Last für sie werden. Die  
 Frachtkosten aller schweren Güter aus einem Theile des  
 Landes nach dem andern würden bald so groß, und folg-  
 lich der Markt für sie bald so enge werden, daß ihr Er-  
 zielen größtentheils würde erschwert und verhindert, und  
 die wichtigste Zweige des einheimischen Fleißes des Landes  
 ganz und gar vernichtet werden.

Zweitens, eine Auflage auf Fuhrwerke in Propor-  
 tion ihrer Last, ist zwar, so lange sie zur Unterhaltung



der Landstraßen angewendet wird, eine sehr gleiche und billige Tare, würde aber, sobald sie zu irgend einer andern Absicht, zur Bestreitung der Bedürfnisse des Staats angewendet würde, eine sehr ungleiche und unbillige Tare sey. Wenn sie auf die einzige oben erwähnte Absicht angewendet wird, bezahlt jedes Fuhrwerk vermuthlich genau für das Abnußen, die dasselbe Fuhrwerk an der Landstrasse verursacht. Wird sie aber auf irgend eine andere Absicht angewendet, so muß jedes Fuhrwerk für mehr als jenes Abnußen der Straße bezahlen, und etwas zur Bestreitung einiger andern Bedürfnisse des Staats beitragen. Da aber die Weggelber den Preis der Güter in Proportion ihrer Schwere, und nicht ihres Werthes, erhöhen, so müssen sie meistens von den Consumenten grober und lästiger, und nicht von den Consumenten feibarer und leichter Güter, bezahlt werden. Was für ein Bedürfnis des Staats demnach diese Tare auch bestreiten müßte, so müßte es doch allezeit größtentheils auf Kosten der Armen, und nicht der Reichen; auf Kosten derer, die sie am wenigsten, nicht derjenigen, die sie am leichtesten erschwingen können, bestritten werden.

Drittens, sollte die Regierung jemals die Ausbesserung und gehörige Unterhaltung der Landstraßen vernachlässigen, so würde es noch weit schwerer seyn, als es jetzt ist, die gehörige Anwendung irgend eines Theils der Weggelber mit Gewalt zu erzwingen. Solchergestalt könnte demnach ein großes Einkommen vom Volke erhoben, und demohnerachtet nichts davon zur einzigen Absicht angewendet werden, zu welcher ein auf diese Art erhobenes Einkommen allezeit angewendet werden sollte. Fällt es der Dürftigkeit und Armuth der Straßenaufseher wegen jetzt schon bisweilen schwer, sie zur Verbesserung ihrer Mißbräuche

zu zwingen; so würden ihr Reichthum und Stand es im hier angenommenen Falle noch zehnfach schwerer machen.

In Frankreich stehen die zur Unterhaltung der Landstraßen bestimmte Fonds unter der unmittelbaren Verwaltung der vollziehenden Macht. Diese Fonds bestehen theils in der sechstägigen Frohnarbeit, welche die Feldleute in den meisten europäischen Ländern auf die Ausbesserung der Landstraßen verwenden müssen; und theils in einer solchen Proportion der allgemeinen Staatseinkünfte, als der König von seinen andern Ausgaben für diese zu erübrigen geruhet.

Den uralten Gesetzen Frankreichs sowohl, als der meisten andern europäischen Länder zufolge, stund die sechstägige Frohnarbeit unter der Verwaltung einer örtlichen oder Provinzialobrigkeit, welche nicht unmittelbar vom Staatsrathe des Königs abhieng. Allein, den jetzigen Gebräuchen nach, stehet sowohl die sechstägige Frohnarbeit, als auch jeder andere Fond, den der König geruhen mag, für die Ausbesserung der Landstraßen in irgend einer Provinz oder Generalität anzuweisen, ganz und allein, unter der Verwaltung des Intendanten; eines Beamten, der vom Staatsrathe des Königs ein- und abgesetzt wird; der seine Befehle vom Staatsrathe empfängt, und beständig mit ihm correspondirt. Während dem Anwachse des Despotismus pflegt die Gewalt der vollziehenden Macht die Autorität einer jeden andern Macht im Staate zu verschlingen, und sich selber die Verwaltung eines jeden Zweigs von Einkünften, die für gemeinnützige Absichten bestimmt sind, anzumassen. Jedoch werden in Frankreich die großen Poststraßen, die Landstraßen zwischen den vornehmsten Städten des Königreichs,  
durch-

durchgehends in gutem Stande erhalten; und in einigen Provinzen sind sie sogar viel besser, als die meiste Landstraßen in England. Allein, die sogenannte Quere Landstraßen, das ist, bey weitem die meisten im Lande, werden ganz vernachlässigt, und sind in vielen Gegenden für alle schwere Fuhrwerke schlechterdings unbrauchbar. In einigen Gegenden kann man nicht einmal zu Pferde sicher fortkommen; und sich blos und allein der Maulthiere sicher bedienen. Der stolze Minister eines prächtigen Hofes mag oft ein Vergnügen an der Ausführung eines so glänzenden und herrlichen Werks finden, als eine große Heerstraße ist, die vom höchsten Adel so oft gesehen wird, dessen Beyfall nicht nur seiner Eitelkeit schmeichelt, sondern auch sogar seinen Kredit bey Hofe unterstützen hilft. Allein, die Ausführung einer großen Menge kleiner Werke, worinn man nichts thun kann, das herrlich in die Augen leuchtet, oder auch nur die geringste Bewunderung in irgend einem Reisenden erregen könnte; kurz, solcher Werke, die sich sonst durch nichts, als durch ihre äußerste Nützlichkeit empfehlen; diese Ausführung ist ein Geschäft, das in jeder Rücksicht für die Aufmerksamkeit eines so erhabenen Mannes viel zu schlecht, zu niedrig und zu geringe zu seyn scheint. Unter einer solchen Verwaltung werden demnach dergleichen Werke fast allezeit ganz vernachlässigt.

In China und in verschiedenen andern asiatischen Ländern, übernimmt die vollziehende Macht des Staats selber die Unterhaltung sowohl der Landstraßen, als der schiffbaren Kanäle. In den Verwaltungsbefehlen, die dem Statthalter einer jeden Provinz ertheilt werden, sollen ihm, wie man versichert, diese Gegenstände beständig empfohlen werden; und das Urtheil des Hofes von seinem Betragen richtet sich sehr nach der Aufmerksamkeit, womit

womit er diesen Theil seiner Verhaltungsbefehle befolgt zu haben scheint. Auch soll auf diesen Zweig der Staatswirthschaft sehr viele Aufmerksamkeit in allen diesen Ländern angewendet werden; vornehmlich aber in China, wo, dem Vorgeben nach, die Landstraßen, und noch mehr, die schiffbaren Kanäle alles von der Art, das man in Europa siehet, weit übertreffen sollen. Allein, die nach Europa überschickte Berichte von diesen Werken, sind insgemein von einfältigen und gaffenden Reisenden, oft von dummen und fabelhaften Missionarien aufgesetzt worden. Wären sie mit verständigern Augen betrachtet, und die Berichte davon von zuverlässigern Zeugen aufgesetzt worden, so würden sie vielleicht nicht ganz so wunderbar klingen. Die Beschreibung, welche Bernier von einigen Werken dieser Art in Indostan giebt, kömmt den Berichten, welche andere Reisende davon machen, die zum Wunderbaren viel geneigter waren, als er, bey weitem nicht gleich. Vielleicht verhält sich die Sache auch in diesen Ländern, wie in Frankreich, wo die großen Heerstraßen, die großen Communicationen, von welchen man am Hofe und in der Hauptstadt noch am meisten und ehesten spricht, aufmerksam besorgt und unterhalten, und alle übrige vernachlässigt werden. Ueberdem entsethet in China, in Indostan, und in manchen andern asiatischen Staaten das Einkommen des Landesherrn beynahе ganz und allein aus einer Landtare oder Landrente, die mit der Zu- oder Abnahme des jährlichen Produkts des Landes steigt oder fällt. Das Hauptinteresse des Landesherrn, sein Einkommen, ist daher in solchen Ländern nothwendig und unmittelbar mit dem Feldbaue, mit der Größe seines Produkts, und mit dem Werthe dieses Produkts verknüpft. Um aber dieses Produkt sowohl so groß,

als

als so kostbar als möglich zu machen, muß man ihm einen so großen Markt als möglich, und folglich die freieste, leichteste und wohlfeileste mögliche Communication zwischen allen den verschiedenen Theilen des Landes verschaffen; welches nur mittelst der besten Landstraßen, und der schiffbarsten Kanäle geschehen kann. Nirgends in Europa hingegen entstehet das Einkommen des Landesherrn vornehmlich aus einer Landtaxe oder Landrente. In allen den großen europäischen Königreichen mag vielleicht der größte Theil der Staatseinkünfte endlich vom Produkte der Ländereyen abhängen: allein, diese Abhängigkeit ist weder so unmittelbar, noch so augenscheinlich. In Europa fühlt daher der Landesherz keinen so unmittelbar dringenden Beweggrund, die Vermehrung sowohl der Quantität, als des Werths des Produkts der Ländereyen so eifrig zu befördern, oder durch die Unterhaltung guter Landstraßen und schiffbarer Kanäle, diesem Produkte den weitläufigsten Markt zu verschaffen. Gesezt also, das, was ich für nicht wenig zweifelhaft halte, wäre wirklich wahr, und dieses Fach der Staatswirthschaft werde in einigen Ländern Asiens wirklich von der vollziehenden Macht höchst aufmerksam besorgt; so ist es doch nicht im geringsten wahrscheinlich, daß während dem jetzigen Zustand der Dinge, es von der vollziehenden Macht in irgend einem europäischen Lande auch nur mit erträglicher Aufmerksamkeit besorgt werden dürfte.

Selbst diejenige öffentliche Werke, welche so beschaffen sind, daß sie kein zu ihrer eigenen Unterhaltung hinreichendes Einkommen abwerfen können, und deren Nutzen meistens auf einen einzelnen besondern Platz oder Gegend eingeschränkt ist, werden allezeit besser mittelst eines örtlichen oder Provinzialeinkommens unter der Beforgung

gung einer örtlichen oder Provinzialverwaltung unterhalten, als aus den allgemeinen Staatseinkünften, deren Verwaltung allezeit der vollziehenden Macht anvertrauet werden muß. Würden die Straßen von London auf Kosten der Schatzkammer gepflastert und erleuchtet; ist es wohl wahrscheinlich, daß sie eben so wohl, oder auch nur eben so wohlfeil, als jetzt, gepflastert und erleuchtet werden würden? Uebrigens würde der Aufwand, anstatt, wie jetzt, durch eine örtliche Auflage auf die Einwohner einer jeden Straße, Gemeinde, oder Quartiers in London bestritten zu werden, alsdenn von den allgemeinen Staatseinkünften, und folglich von einer Auflage auf die sämtliche Einwohner des Königreichs bestritten werden, worunter die meisten nicht den geringsten Vortheil aus dem Pflastern und Erleuchten der Straßen von London ziehen.

Die Misbräuche, welche sich bisweilen in die örtliche und Provinzialverwaltung eines örtlichen und Provinzialeinkommens einschleichen, sind, so ausschweifend groß sie auch scheinen mögen, doch wirklich fast allezeit sehr klein, in Vergleichung mit den ungeheuren Misbräuchen, welche gemeinlich in der Verwaltung und Ausgabe der Einkünfte eines großen Reichs statt finden. Außerdem kann man jenen auch weit leichter abhelfen. Unter der örtlichen und Provinzialverwaltung der Friedensrichter in Großbritannien wird zwar vielleicht die sechstägige Frohnarbeit, welche die Landleute auf die Unterhaltung der Landstraßen verwenden müssen, nicht allezeit auf eine sehr verständige Art angewendet: sie wird aber auch schwerlich jemals mit einigen Umständen der Grausamkeit und Unterdrückung von ihnen erpreßt. In Frankreich ist ihre Anwendung, unter der Verwaltung und Oberaufsicht der Intendanten, nicht immer verständiger; und ihr Erpreßer ist oft