

Z 3320

**AB**

51 21  
h,57





00-1-16









007.





Einige Worte

über

Erleichterung, Belebung und  
Vervollkommnung

des

Speditious und Transportwesens

in Beziehung

auf

Gesetzgebung, Posten, Mauthen  
und Zölle.

Von

Hofrath von Herrfeldt.

---

Frankfurt am Main.

Gedruckt bei Ernst Ehrenf. Schön.



Christophorus Columbus

Christophorus Columbus  
Historia

Christophorus Columbus

in Europa

Christophorus Columbus  
Historia

Christophorus Columbus

Christophorus Columbus  
Historia

L 121





---

## V o r w o r t.

Ueber die gesetzlichen Anordnungen in Betreff des Expeditions und Transportwesens ist so vieles schon gesprochen und geschrieben, daß es wohl scheinen möchte, es sey nichts mehr zu sagen übrig.

Da aber bei allen meistens eine einseitige Ansicht unterliegt, oder einseitiges Interesse obwaltet, so mag wohl darin der Hauptgrund zu suchen seyn, daß das Viele nicht erschöpft, was mit wenigem wenn auch nicht umfassend abgehandelt, doch klar und deutlich ausgedeutet werden könnte, um eine feste Grundlage zu einer weiteren Bearbeitung zu bilden.



Eine solche Grundlage anzudeuten ist der Zweck dieser wenigen Worte, welche die Vorläufer eines ausführlicheren Werkes sind, und zugleich nähere Kenntniß zur Beurtheilung einer für das obgachte Fach eben so wichtigen als nützlichen Unternehmung geben.

---



---

Alle Zweige der Expedition, Transport und Verbindungsmittel werden in unsern Tagen immer mehr, als der wesentlichste Hebel der Handels und aller Culturverhältnisse erkannt.

Die Staatsregierungen wetteifern an ihrer Verbesserung und Vermehrung. Vieles ist schon geschehen, doch nicht immer ohne Mißgriffe und Einseitigkeit. Wohl werden Beide erst dann ganz vermieden werden, wenn eine durch wissenschaftliche Cultur begründete, reine Theorie voranleuchtet; und alle frühere irrige Begriffe durch kritische Beleuchtung nach und nach in eine richtige Erkenntniß verwandelt.

Bei dem Mangel einer reinen Theorie, und richtigen Erkenntniß, konnte sich auch selbst die Gesetzgebung noch nicht auf dem Standpunkt erheben, das gesammte Expedition und Transportwesen, als ein Ganzes zu betrachten, und im Zusammenhange zu ordnen, wodurch einer der wichtigsten Gegenstände für die Menschheit so wie für die Staatswohlfahrt nur allein die möglichste Vollkommenheit, Erleichterung in seinem Betriebe und wohlthätige Einwirkung auf alle Culturverhältnisse erreichen kann.



Wir sehen für den Landtransport von allen Regierungen den Grundsatz anerkannt, daß es den Unterthanen aller Nationen frei steht, in so fern sie sich dabei den Mauthgesetzen fügen; Güter einzuführen, durchzuführen, Weiter- oder Rückfrachten aufzunehmen. Wir sehen aber dabei zugleich eine Beschränkung der Gattung des Gewichts, und der Fahrweise in Bezug auf die der Staatspostanstalt vorbehaltenen Monopolrechte

Die Postanstalten selbst entbehren das Recht des Ein- und Durchzuges durch andere Staaten, und die ihnen gleichlautende Privatunternehmungen finden nur durch Verbindung mit Inländern in fremden Staaten Zugang.

Der allgemeine Grundsatz der Transportfreiheit, welcher für alle Privat- Fracht- Unternehmungen bei dem Landtransporte angenommen ist; findet dagegen bei dem Wassertransporte keine Anwendung; sondern dieser ist entweder nur den eigenen Unterthanen oder selbst oft einzelnen Gesellschaften ausschließend vorbehalten; indes Fremde nur bedingnißweise, wo keine Unterthans- oder Gesellschafts- Monopole bestehen, daran Theil nehmen können.

Die Wiener Congress-Acte hat endlich zuerst für die Schifffahrt auf den Flüssen, welche verschiedene Staaten trennen oder durchströmen, den Grundsatz der Transportfreiheit für alle Nationen aufgestellt.

Die mit der Wiener Congress-Acte gleiche europäische Gesetzkraft habende Separat-Bestimmung für die Rheinschifffahrt hebt ferner auf diesen Flüssen alle Monopole der Gesellschaften oder einzelner Berechtigten auf. Sie geht noch weiter; sie bestimmt, daß



im Falle eines Krieges diese Freiheit nicht gestört werden kann, sondern die Ladungen der Schiffe, die Octroi-Nemter, deren Cassen und Beamte die vollständigste Neutralität genießen sollen.

Die Artikel für die Schifffahrt auf dem Main, der Maas, der Mosel und der Schelde, dehnen diese Neutralität auch auf diese Flüsse aus.

Diese dem großen Einfluß des Transportwesens auf alle Cultur-Verhältnisse und die Staatswohlfahrt so entsprechende vortreffliche Bestimmungen, sind jedoch nur eine halbe Maßregel, da sie die große Menge schiffbarer Flüsse und das Seegebiet der einzelnen Staaten nicht begreifen.

So wie auf diesen Flüssen und Seegebieten die Monopole für die Unterthanen dieser Staaten oder einzelner Gesellschaften fortbestehen, so werden in Kriegszeiten auf ihnen auch Schiffe fremder Privaten mit Mannschaft und Ladung als erobertes Gut behandelt, selbst wenn sie vor der Kriegserklärung darin eingelaufen waren.

Dieses letztere Verfahren steht nun ganz den für den Landtransport allgemein angenommenen Grundsätzen entgegen, nach welchen auch in Feindeslande das Eigenthum der Privaten auf dem Transporte eben so gut als in den Wohnungen geschützt ist.

Die große Idee der Transportsfreiheit und Sicherheit im Kriege, welche die Wiener Congress-Acte für gemeinschaftliche Flüsse ausgesprochen hat, auf alle Güter-Transporte zu Lande und zu Wasser ausgedehnt, würde hingegen für die gesammte Menschheit, für alle Culturverhältnisse, und für die Staatswohlfahrt nicht zu berechnende wohlthätige Folgen haben.



So verschieden, widersprechend und oft zweckwidrig die gesetzlichen Anordnungen sind; so verschieden und widersprechend sind aber auch die Ansprüche und Forderungen des Handelsstandes und der Transportgewerbetreibenden Privaten in Beziehung auf Transportfreiheit.

Wir haben gesehen, daß die durch die Wiener Congressakte ausgesprochene Freiheit des Transportes auf gemeinschaftlichen Flüssen mit allgemeiner Freude aufgenommen wurde, und es niemand eingefallen ist, sich über die Beibehaltung der Octroi-Abgaben zu beklagen; da hingegen für den Landtransport, wo eine beinahe ungebundene Transportfreiheit besteht, die Klagen selbst über die geringsten Zoll oder Weggeld-Taxen kein Ende finden, und sogar eine gänzliche Aufhebung angesprochen wird.

Niemand wird die der Erleichterung des Transportes entgegenstehende zu hohe Zoll- und Weg-Taxen vertheidigen wollen, allein jeder wird sich überzeugt finden, daß das Transportwesen ohne bedeutenden Kostenaufwand von Seiten des Staats weder erleichtert, noch selbst unserem Culturstande entsprechend bestehen kann.

Um zu transportiren bedarf es Kunstwege, Brücken, es bedarf eine Transport-Polizei und vieler andern Anstalten und Mittel zum Zwecke, deren Errichtung und Unterhaltung dem Staate obliegen. Soll nun der Transport von allen Abgaben frei sein, so müssen andere Staatsauslagen erhöht oder neue aufgefunden werden, um damit diese Mittel zum Zwecke des Transportwesens zu befriedigen. Es entsteht daher die Frage: ob es nicht billiger und zweckmäßiger



ist, von dem Gegenstande selbst, welcher den unmittelbaren Nutzen von den zu seinem Bestehen erforderlichen Mitteln bezieht, auch die zu deren Bestreitung nöthigen Kosten zu erheben, anstatt solche durch allgemeine Staatsauslagen herbeizuschaffen, wodurch die Lasten im Mißverhältniß der Theilnahme und der Nutzung vertheilt werden.

Eine geringe Abgabe auf allen Transport nach einem Classenverhältniß, je nachdem die Gattungen sie zu tragen vermögen, würde daher wohl das sicherste Auskunftsmittel sein, die beiderseitigen billigen Ansprüche zu befriedigen, und zugleich den Unterschleifen vorzubauen.

Wenn dann ferner diese Abgabe in allen Staaten möglichst gleich, und an die Stelle der bisher unter vielen Benennungen bestehenden nur eine einzige Abgabe, und zwar von dem Frachtunternehmer oder Führer erhoben würde, welcher danach die Frachtpreise regulirt, so müste die Festigkeit solcher allgemeiner Grundsätze schon allein die wesentlichste Erleichterung und Belebung des Transportes gewähren.

Es versteht sich übrigens von selbst, daß die Abgabe des Transportes keineswegs mit den Verbrauchssteuern zu vermischen oder zu verwechseln ist, welche jeder Staat zu erheben in dem Interesse seiner Wohlfahrt gegründet finden möchte.

Aber auch noch andere Erleichterungen und möglichste Wohlfeilheit der Frachtpreise oder Taxen kann der Transport erhalten, wenn das Transportwesen eine allgemeine das Ganze umfassende Anordnung erhält.



Je weniger Zwischenspedition und Umladung statt findet, je geregelter die Transport-Gelegenheiten sind, und je vollständiger die Ladung dadurch wird, desto mehr vermindern sich die Transportkosten.

Die Zwischenspedition und Umladung ist im allgemeinen bedingt von dem mehr oder minder Vorhandensein voller Ladungen für einzelne Orte; da nur volle Ladungen für einen Ort unmittelbare Expedition und Beführung gestatten, das Hinzutreten für gleiche oder Abstoßen für verschiedene Bestimmungen hingegen eine Zwischenspedition und Umladung erfordert.

Bei der dermaligen ungeregelten Einrichtung des Fracht-Transportwesens werden die Ladungen oft höchst unzweckmäßig zusammengestellt, und dadurch gehen alle Vortheile eines geregelten Transportes für Beschleunigung und Wohlfeilheit gänzlich verloren.

Diesen Nachtheilen zu begegnen würde es zweckmäßig sein, überall an die Stelle der Güterschaffner, die in vereinzelter Geschäftsführung keine zweckgemäße Beladung erzielen, eigene Transportämter zu errichten, bei welchen von den Expeditoren oder Versendern die Ladungen angemeldet werden, und nachmalen eine zweckmäßige die Zwischenspedition und Umladung möglichst vermeidende Vertheilung unter die Frachtführer erhalten.

Eine solche Einrichtung wird eine genaue Uebersicht und Erkenntniß des Transportzuges und dadurch die Möglichkeit zu geregelter Transport-Gelegenheiten geben.

Nach dem Bedürfniß der vorkommenden Versendungen werden sich Unternehmer zu regelmäßigen Transporten auf bestimmten Routen, ja selbst nach



bestimmten einzelnen Orten anfinden; und auf großen Entfernungen Verbindungen auf Pferdewechsel einleiten. Der Transport, dadurch beschleunigt, die Umladungen und Zwischen-Expeditionen vermieden, wird zugleich billigere Frachtpreise darbieten, da der Unternehmer in Jahr ein Jahr aus geregelter Fracht, stets seiner Ladung gesichert ist, und an Unkosten erspart.

Wenn nun auf diese Weise der geregelte Transport auf großen Routen sich durch uneingeschränkte Theilnahme immer mehr ausbildet, vervielfältigt und größere Sicherheit gewährt, so wird daraus der weitere Vortheil hervorgehen, daß die, bei den nachmaligen geregelten Zustände von solchen Routen verdrängte einzelnen Frachtführer, sich zu Errichtung gleicher regelmässiger Fuhren auf Seiten- und Neben-Routen wenden, dabei ebenfalls ihre Rechnung finden, und dadurch eine allgemeine Frachtverbindung hergestellt wird.

Je ausgebreiteter diese geregelten Transport-Unternehmungen der Privaten werden, je mehr Beschäftigung werden sie finden, da wie die Erfahrung lehrt, die Benutzung mit dem Vorhandensein zunimmt; so werden die Transportgelegenheiten sich dem Bedürfniß entsprechend selbst nach Tagen und Stunden vermehren.

Die Staats-Postanstalten, welche das ausschließende Recht der Briefbeförderung unter der Verbindlichkeit mäßiger durch alle Staaten möglichst gleichen Taxen, und vollständiger Befriedigung des Bedürfnisses, und ein den Verhältnissen entsprechendes beschränktes Vorrecht des Pferdewechsels, so wie die



sehr zweckmässige und nützliche, jedoch unbevorrechtete Theilnahme an dem Gütertransport immerhin behalten möchten, würden sich an ihren Revenuen um so unverkürzter finden, als sie durch Vervollkommnung und zweckmässige Einrichtung sich voranstellen.

Auch in Betreff der Formalitäten, welche die Einfuhr und Ausfuhrverbote, die Entrichtung der Verbrauchssteuern in den verschiedenen Staaten vorschreiben, würde der Transport große Erleichterung erlangen können, wenn die Unternehmer der geregelten wie unregelmässigen Transportfuhren nur an den Transportämtern auf und abladen dürften, und die Transportämter selbst mit gleichem Vertrauen, wie die Postämter verbunden, die Transporttaxen und selbst die Verbrauchssteuern erheben und sich darüber Ladungslisten fertigen würden.

Die Vereinigung aller Zweige des gesammten Transportwesens mit allen seinen Mitteln zum Zwecke, die Straßen und Wasserbauten nicht ausgeschlossen, zu einem eigenen Verwaltungs-Departement, würde alle Bedürfnisse schneller und sicherer auffassen, erkennen und anordnen lassen, als es jetzt in der Trennung möglich ist. Dieses Departement, einer der wichtigsten Zweige der Staatswohlfahrt, hätte noch den Vortheil, die Mittel aus dem Ertrage seiner Regie zu schöpfen, welcher wohl nicht zweckmässiger für die Wohlfahrt des Staates verwendet werden könnte, als um die Verbindungen und den Verkehr in möglichster allgemeiner freier Theilnahme zu beleben und zu vermehren.

Die Staatsrevenuen würden endlich durch diese Einrichtungen keineswegs vermindert, sondern im Ge-



gentheil schon allein durch Ersparniß der jetzigen großen Verwaltungskosten verschiedener Regien, und Steuerämter, noch mehr aber durch die neue Regie selbst vermehrt werden, und mit der Erleichterung und Belebung des Verkehrs auch Erleichterung bei anderen Staatslasten zulassen.

Die Ausführung aller dieser Wahrheiten ist aber zu ausgedehnt für eine Abhandlung, die nur berechnet ist, die vielen theils richtigen, theils irrigen Aufsätze öffentlicher Blättern und Flugschriften auf einige allgemeine Grundsätze und Ansichten zurückzuführen, welche praktisch auszuführen keineswegs in das Reich der Unmöglichkeit gehört, sobald die Staatsregierungen in wohlverstandenen Interesse handeln, oder die im andern Falle das unaufhaltbare Bedürfniß späterhin auszuführen nöthigen wird.

Ich hoffe indes eine umfassende Bearbeitung dieses Gegenstandes auf wissenschaftliche Forschung und die Erfahrungen eines langjährigen öffentlichen Dienst und spätern eigenen Expeditions-Geschäftsverhältnisses gegründet in einem eigenen Werke »die **Transportwissenschaft**« recht bald der Publizität übergeben zu können.

Um aber alle Verbesserungen, deren das Transport und Expeditionswesen in allen seinen Zweigen fähig ist, in das Leben zu rufen, ist es jedoch nothwendig, daß nicht nur die Staatsbeamten, sondern auch der Expeditur und Kaufmann, und vor allen die Landstände sich mit der in allen Staaten bestehenden Transport-Gesetzgebung, den Post und Privatexpeditionen und Transport-Anstalten oder Unternehmungen näher bekannt machen.



Die seitherige Unbekanntschaft mit den Transport- und Expeditions-Anstalten, ihrer Gesetzgebung und inneren Einrichtung, die dunkelen, meist irrigen Begriffe, welche davon nicht nur im Publikum, sondern selbst bei Staatsmännern und Staatsbeamten herrschen, waren eine Veranlassung mehr, die Wichtigkeit dieses Gegenstandes zu verkennen.

Die Mehrzahl der Staatsmänner und Staatsbeamten erblickten in dem Post-, Expeditions und Transportwesen nur einen der Finanz allein angehörigen Gegenstand, welcher nur nach seinem Ertrage und den Zahlen zu beurtheilen einer höheren wissenschaftlichen vielseitigen Ansicht aber nicht fähig sey.

Die Postbeamten, selbst die höheren, fanden es höchst überflüssig, von den Einrichtungen und der Gesetzgebung der Privat-Expeditions und Transportanstalten und Unternehmungen, ja selbst anderer Postanstalten sich Kenntniß zu verschaffen, da sie bei dem bisher so ganz unbeachtet gebliebenen theoretischem Unterricht nicht erkannten, daß eben aus diesen Kenntnissen das meiste für die Vervollkommnung und das größere Aufblühen des Postwesens zu erheben ist.

Der Kaufmann, obgleich ihm die Postanstalt unentbehrlich ist, schien es überflüssig zu finden, sich um ihre Gesetzgebung und Einrichtung weiter zu bekümmern, als eben die Taxe und der Postenlauf für sein tägliches Geschäft erfordert; er bedachte nicht, daß gerade die Kenntniß der Gesetzgebung, und die innere Einrichtung dieser Anstalt ihm wesentlich nützlich sei, um durch seine in Benutzung derselben erworbene Erfahrung, auf deren Vervollkommnung einzuwirken; und selbst bei seinen Expeditions-Geschäften



ihre Einrichtungen mit Vortheil zu benutzen und anzuwenden.

Die Abgeordneten der Nationen bei den Kammern und Ständeversammlungen, berufen, die Staatswohlfahrt nach Kräften zu fördern, sollten sich vor allen eine möglichst genaue Kenntniß eines für die Staatswohlfahrt so wie für die Menschheit so wichtigen Gegenstandes, als das Transportwesen ist, verschaffen, um ihren Standpunkt mit Nutzen und Erfolg geltend zu machen.

Allen die Mittel, und zwar möglichst wohlfeil, an Handen zu geben sich die nöthigen und nützlichen Kenntnisse zu erwerben, habe ich seit Anfang dieses Jahres eine Zeitschrift ausgegeben, welche durch ihre eigenthümliche Einrichtung zugleich ein systematisches Handbuch von bleibendem Werthe für alle Zweige des Expeditions- und Transportwesens bildet, und welches auch jedem andern Geschäftsmann und Gelehrten eben so nützlich, als für Expeditions- und Transportanstalten und Unternehmer wohl unentbehrlich ist\*).

\*) Diese Zeitschrift unter dem Titel »Archiv für das Transportwesen« zerfällt in fünf Abtheilungen.

- I. Wissenschaftliche Abhandlungen, Landständische Verhandlungen, Verbesserungen, Erfindungen, Rügen, Correspondenznachrichten, aus allen Zweigen des Transport- und Expeditionsfaches in gesetzlicher, administrativer und technischer Beziehung, mit beigegebenen Zeichnungen technischer Gegenstände.
- II. Gesetzgebung, Instruktionen, über äußere und innere Einrichtung und Verwaltung der Posten.
- III. Gesetzgebung über alle andere öffentliche und Privat-Expeditions und Transportanstalten und Unterneh-



Indem diese Zeitschrift durch wissenschaftliche Forschungen und Abhandlungen belehrt, trägt sie durch kritische Beleuchtung zu Vervollkommnung und Verbesserungen bei. Wenn sie die Vorzüge einzelner öffentlicher Anstalten oder Privatunternehmungen heraushebt, gibt sie andern die Veranlassung zur Nachahmung, wenn sie Mißstände zu rügen hat, so wird deren Abstellung die sichere Folge sein. Ueberall wird sich der große Nutzen der Oeffentlichkeit bewähren.

Aber auch noch einen weiteren und wesentlichen Nutzen gewährt sie als Vereinigungspunkt für alle öffentliche Expeditions- und Transportanstalten und Unternehmungen, sie bringt sie einander näher, ja selbst in Verbindung und Wechselwirkung ohne unmittelbares Benehmen. Sie bringt die Gesetze, Einrichtungen, Taxen, Frachtpreise, Expeditionskosten zur gemeinsamen Kennt-

---

mungen, über Zölle, Wege &c., so wie aller darauf Bezug habenden Gegenständen.

IV. Statuten und Einrichtung der Privat-Expeditions und Transport-Unternehmungen.

V. Transport, Statistik mit Tabellen und Charten.

Fünzig Bogen einer jeden Abtheilung bilden einen Band, und erhalten entsprechende Titel und Register.

Wöchentlich erscheinen drei Nummern, wovon eine der ersten, die andern beiden abwechselnd den übrigen Abtheilungen angehören.

Beigegeben ist ein Blatt der Ankündigungen zu Aufnahme aller Privat-Bekanntmachungen.

Der Preis eines Jahrganges von 150 Bogen ist 10 fl. 30 fr., unter jähriger Verbindlichkeit und halbjähriger Vorausbezahlung.



niß; sie gibt allen Kunde von dem Bestande und dem Treiben der einzelnen, und dadurch Veranlassung zweckmäßiger Einrichtungen und Gelegenheit zu Anknüpfung vortheilhafter Verbindungen.

Einen unbestreitbar großen Werth haben nicht nur für die Expeditions- und Transportanstalten und Unternehmer, sondern selbst für die Staatswissenschaft, die statistischen Nachrichten, über die Transportzüge, ihre Größe, und ihren Werth, über die Anzahl der Expeditions- und Transportanstalten, oder Unternehmungen und Gewerbe, deren Erträge und Betriebskosten, so wie den Bestand von Kunst- und Verbindungswegen. Je mehr dieses Fach Cultur und Oeffentlichkeit gewinnt, je vollständiger werden diese Nachrichten nach und nach werden können.

Endlich verbreitet die Zeitschrift auch im technischen des Transportfaches über den zweckmäßigen Bau der Straßen, der Fuhrwerke, und der Verladung die nöthige Kenntniß.

Es ist sehr erfreulich, daß viele Staatsregierungen den Nutzen dieser Zeitschrift schon auf die erste Ankündigung aufgefaßt, und nicht nur offizielle Mittheilungen zugesichert und gegeben haben, sondern die Anschaffung den einschlagenden Behörden und größeren Regie-Ämtern auf Kosten der Regie gestatten, die Beamten aber zur Theilnahme aufforderten.

Die Theilnahme, deren sie sich dadurch im allgemeinen erfreut, verbürgt noch mehr ihren Nutzen und ihr zeitgemäßes Dasein; mir bleibt daher nur der Wunsch, sie eben so theilnehmend durch Mittheilungen für ihre Zwecke bedacht zu sehen.



Die Staatsregierungen können und werden hierbei das meiste beitragen, da es eines theils im Interesse der Staatsverwaltung selbst liegt, andern theils die Staatsverwaltung längst schon ein Gegenstand der Deffentlichkeit ist.

Aber auch jeder einzelne kann das Seinige dazu beitragen, wenn auch nur durch Aussprechung seiner Wünsche, Bemerkungen, Anzeige ihm begegnender oder bekannter Mißstände. Alles wird Veranlassung zu weiterer Erörterung, die vielseitige Beleuchtung führt zu richtiger Ansicht und Erkenntniß, und hat die Anwendung der erkannten Grundsätze zur Folge.

Der Redaktion ist die strengste Unpartheilichkeit und Verschwiegenheit, aber auch die Beobachtung des Anstandes und der Schicklichkeit in Beziehung auf alle für die Zeitschrift bestimmte Aufsätze zur ersten Pflicht gemacht.

So möchte dann der Zweck des Expeditions- und Transportwesens auf die höchst möglichste Stufe der Vollkommenheit zu führen, vielleicht balder erreicht werden, als zu hoffen scheint.





51 57  
AB: 51  $\frac{21}{h, 57}$

ULB Halle

3

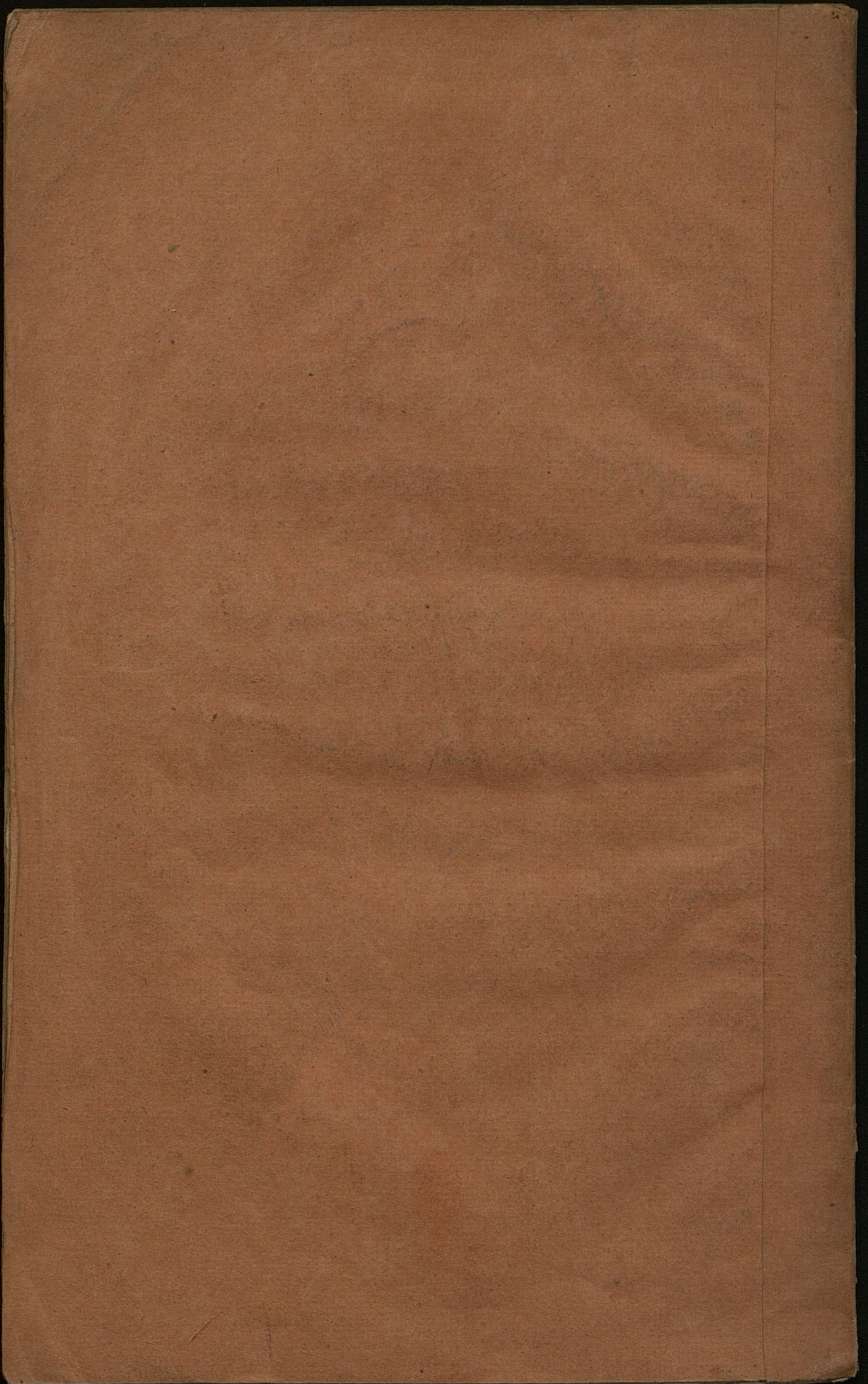
002 802 422



R









007



# Einige Worte

über

Erleichterung, Belebung und  
Vervollkommnung

des

## Speditious und Transportwesens

in Beziehung

auf

Gesetzgebung, Posten, Mauthen  
und Zölle.

Von

Hofrath von Herrfeldt.



Frankfurt am Main.

Gedruckt bei Ernst Ehrenf. Schöbn.

