

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

**Protocoll der durch den Wiener Kongress für die
Organisation und Administration der Rheinschiffahrt
Instituirten Central-Commission. 1822-1832
1827**

420 (30.7.1827)

420^{tes} Protocoll.

der durch den Wiener Congreß für die Organisation und Administration der Rheinschiffahrt instituirten Central-Commission.

In Gegenwart der nachstehend benannten Herren Bevollmächtigten:

Für Baden des Herrn Büchler.

„ Baiern: Herr von Nau abwesend.

„ Frankreich: „ Baron von St. Mars, supplirt durch
Herrn Engelhardt.

„ Hessen „ „ Verdier.

„ Nassau „ „ Ritter von Pöpsler.

„ Niederland „ „ Bourcoud, Präsident.

„ Preussen: Herr Delius abwesend.

Mainz den 30^{ten} Juli 1827.

§I.

Nachdem das Protocoll eröffnet war, ließ der Großherzoglich Hessische Herr Bevollmächtigte Nachstehendes einbringen:

Hessen: In Bezug auf die gelegentlich des Beschlusses zu dem §II. des 413^{ten} Protocolls von den Herren Bevollmächtigten von Baiern, Frankreich, Nassau und den Niederlanden gemachte Insertion ist der Unterzeichnete beauftragt, Folgendes zu erklären:

Hessen liegt es nicht minder, als irgend einem andern Uferstaate, an, die Concurrenz der Segelschiffahrt mit der Dampfschiffahrt zu erhalten und zu befördern.

In diesem Geiste hat es sich ja auch schon in seiner Abstimmung §II. des 392^{ten} Protocolls dahin erklärt:

„ wie den Segelschiffern diejenigen Erleichterungen, welche man den
„ Dampfböten etwa zugestehen würde, so viel als möglich ebenfalls
„ zu gewähren, oder auf einer andern Seite gut zu thun seyn dürften.“

Kann dieser Zweck, mit unirrthümlicher Aufrechthaltung der octroicon-
ventionsmäßigen Ordnung und des Status quo in ihren Grundpfeilern,
bis zum Eintritt der neuen Ordnung der Dinge, etwa durch Einrichtung
von Schnellfahrten mit abgekürzter Ladungsfrist, Ablöse-Stationen
für die Lempferde u. s. w. erreicht werden; so wird die Großherzoglich
Hessische Staatsregierung dazu aufs Bereitwilligste die Hände bieten.

Solche veränderte Einrichtungen müssen aber vor allen Dingen sowohl
über die Frage: ob? als über die Modalitäten der Ausführung, der
Berathung vorerst der zunächst Betheiligten und dann der betreffenden
Schiffahrts-

Schiffahrts-Behörde, unterzogen werden.

Auch ist dabei nicht außer Acht zu lassen, daß die Hauptbestimmung der Dampfboote diejenige einer Personen-Post ist, welcher nur die Beiladung von Kaufmannsgütern gestattet worden; während der Transport der letzteren die Hauptbestimmung der Segelschiffe ausmacht.

Hessen trägt daher an: vordem sowohl die Verwaltungsrathe der Schiffergilden, als die Handelskammern über diesen Gegenstand zur Berathschlagung, und die provisorische Verwaltungs-Commission zu deren Einsendung mit wohlwogenem Gutachten, aufzufordern.

Zugleich könnte den verschiedenen Behörden thätlichste Beschleunigung empfohlen, und allenfalls eine angemessene Frist, etwa von 4 Wochen, à la notitiae, anberaumt werden.

Näpau, In Beziehung auf die Frage, ob die von dem Großherzoglich Hessischen Herrn Bevollmächtigten angetragene Berichtserforderung statt finden sollte, muß ich mich ad majora conformari: meiner Ansicht nach ist der Vorbehalt, den die Herren Bevollmächtigte von Baiern, Frankreich und den Niederlanden mit mir zum Protocoll Nr. 13 niedergelegt haben; an sich klar, und sollte nach diesem Vorbehalt jedem Segelschiffer schon jetzt gestattet sein, außer dem Rang, und ohne daß ihm die Fahrt als Tourfahrt aufgerechnet werde, — ebenfalls Schnellfahrten concurrirend mit den Dampfbooten, zu unternehmen, wenn er, wie diese, in 24 Stunden eine Ladung von 600 Zentnern zusammen zu bringen weiß.

Die nochmalige Berichts-Erforderung hat meiner Ansicht nach, keinen Erfolg, weil die Interessen, die berührt werden, einander zu sehr widerstreben, als daß eine Vereinigung möglich bliebe. Bei legislatorischen Verfügungen über Bestimmungen solcher Art, ist es am besten, — wenn von oben allgemeine Grundsätze aufgestellt und festgehalten werden.

Hessen, Der in der vorhergehenden Insertion erwähnte Vorbehalt bezieht eine Abänderung des noch in Kraft stehenden Art. 18 der Octroi-Convention. Eine solche erfordert die Zustimmung sämtlicher betreffenden Uferstaaten und namentlich, gemäß Art. 17 der Wiener-Convention von 1815, diejenige von Hessen, um in dem Stationshafen von Mainz und an dem Großherzoglich Hessischen Ufer in Vollzug gesetzt zu werden.

Dieses findet sich der Großherzoglich Hessische Bevollmächtigte veranlaßt, hinsichtlich der Stelle: "und sollte er schon jetzt gestattet sein" zu Protocoll zu erklären.

Conclusum.

Die Central-Commission tritt dem am Schluß der Großherzoglich Hessischen Erklärung ausgesprochenen Verlangen, unter der ausdrücklichen Bedingung, bei, welcher

welcher sämtliche unterzeichnete Bevollmächtigte beizupflichten erklärt,
dass der Zeitraum von einem Monat | a die notitiae | präemptorisch sei, und
dass nach Ablauf dieses Termins, indem die Central-Commission annehmen
zu dürfen glaubt, dass alle Interessenten unterdessen gehörig werden vernom-
men worden sein, die definitive Entscheidung über diesen Gegenstand nicht
weiter verschoben werden können.

II. Mittheilung hiervon soll der provisorischen Verwaltungs-Commission gege-
ben werden, welche beauftragt ist, sich über den pünktlichen Vollzug des
gegenwärtigen Beschlusses, innerhalb des anberaumten Termins zu verge-
wissern.

§ II.

Bei Gelegenheit eines Berichts der prov. Verwaltungs-Commission über das
Gesuch der Wasverdiligenten-Schiffer, um mit den Dampfbooten verhältniß-
mäßig wegen der Ladung, Verzollung, Verifikation und Expedition an den
Rheinrohr-Büreaux gleich gestellt zu werden, ließ Nassau Folgendes ansuchen:
Nassau; Es ist in Wahrheit hohe Zeit, die Begriffe von dem Recht des Rhein-
schiffer-Standes, — von einer Entschädigung für ein solches Recht, — treffend
zu beleuchten sonst verirrt sich unsere Verwaltungs-Commission in unauflös-
liche Sophismen, und auch der bessere Theil des Schifferstandes geht zu Grund,
weil er, durch irige Begriffe verleitet, gezögert hat, das rechte Mittel
zu seiner Erhaltung aufzufinden!

Die Convention von 1806, ein Staatsvertrag, hat eine gewisse Einrichtung
für die Schifffahrt auf dem Rhein etablirt. — So lange diese Einrichtung
besteht, hat derjenige, welcher sich in ihren Grenzen bewegt, — allerdings ge-
wisse Befugnisse und Vortheile, welche er sein auf die Convention von 1806
begründetes Recht nennen kann. —

Dieses Recht geht aber nicht über die Convention selbst hinaus, — im
Begriff dieses Rechtes liegt die Befugniß nicht, die Convention selbst auf-
recht erhalten zu wollen. —

Mit gleichem Recht haben dann wirklich auch die contrahirenden
Mächte anno 1815 eine andere Schifffahrts-Ordnung für den Rhein
begründet, nach welcher die früheren Einrichtungen nicht mehr fortbestehen
können. —

Der auf den Grund der Convention von 1806 patentisirte Schifferstand
hat also seine Rechte eben so gesetzlich verloren, als er sie erworben hatte. —

Wenn auch andere politische Verhältnisse bisher veranlaßt haben, — die
Einrichtungen von 1806 nicht sämtlich aufzuheben, — den Status quo
mehr oder weniger beizubehalten, so kann doch der Schifferstand, der
überhaupt gar keine Parthei, kein Contractant ist, — der nur beauftragt ist, —

von

von der jedesmal gegebenen Lage der Rheinschiffahrt Gebrauch zu machen, — daraus ein Recht nicht erlangen.

Wir will den Rheinstaaten verwehren, — die Convention von 1815 anstatt ganz, — nur theilweise und successiv einzuführen? — Es verräth Mangel an allem rechtlichen Begriffe, wenn man von einem Recht des gesammten Schifferstandes, gegen über der Regierung sprechen will.

In dieser Beziehung fällt also auch jede Entschädigung hinweg.

Aber darüber kann sich der Schifferstand beklagen, wenn dem einen Theil Rechte und Begünstigungen eingeräumt worden, — die man dem andern Theil nicht angedeihen läßt: eine solche ungleiche Behandlung ist höchst ungerecht, dem Credit und der Würde der Staaten schmerztrucks zuwider.

In dieser Beziehung ist allerdings die Frage von einer Entschädigung statthaft. Wer willkürlich und einseitig verletzt wird, — hat das Recht, — Schadens-Ersatz zu reclamiren.

Man hat den Dampfbooten gestattet, so oft zu fahren, als sie wollen, — so viele Güter zu laden, — als ihre Ladefähigkeit verträgt. — Wider die Gelde- noch die Diligencen-Schiffer haben eine solche Befugniß. — Haben wir nun Casse, — ein drittes Object, das die Entschädigung für diese Schiffer-Classen übernehmen könnte? — Nein! Wie ist also die Entschädigung nur allein möglich? — Dadurch, daß man das Recht, — das man den Dampfbooten gegeben hat, generalisirt, — daß man die Ordnung von 1815 nicht einseitig, — sondern für aller Schiffer-Classen in gleichem Schnitt modificirt.

Wie ist dies zu machen? — Man gestatte eben so jedem Schiffer der andern Classen, so oft er will und mit so viel Gut, als er laden kann, — zu fahren.

Was wird die Folge davon sein? — daß der industriöse, fleißige, — Zutrauen verdienende Schiffer Gut erhält, — der träge und ungewerthige Schiffer aber keins mehr.

Wir hat sich also diese Folgen beizumessen? — Kann hier noch die Rede von Entschädigung, von Bedrückung, von schiefen politischen und Staatswirthschaftlichen Grundsätzen sein?

So lange diese Ansichten in der Central-Commission nicht feststehen, wird man hin und her schwanken, den Vorwurf der Parteilichkeit mit Recht verdienen.

Zur vorliegenden Beschwerde der Diligencen-Schiffer übergehend, sehe ich daher nicht ein, wie ihnen verwehrt werden kann, so viele Güter einzuladen, als ihre Schiffe polizeilich fassen können.

In Maasstabe der Verzollung muß seine Schiffern-Gattung für Reisende eben so wie die andere behandelt werden.

Eben so erfordert es die Gerechtigkeit und Billigkeit, daß seine Gattung so schnell als die andere, an den Erhebungs-Ämtern expedirt werde.

Die Motive, womit die Verwaltungs-Commission ihren Bericht ausschmückt, erregen mein Erstaunen.

Die Diligencen-Schiffern soll überhaupt nicht geholfen weil sie in der Vergangenheit glücklich genug gewesen seien: — sie sollen den höheren Passagier-Zoll fortbezahlen und sich damit trösten, daß den Dampfbooten die genährte Zollermäßigung nicht gebühre: — sie sollen endlich nicht rasch expedirt werden, — weil für sie dieselbe Stunde Zeit nicht das Nämliche sei, — wofür die Dampfboote sie halten!

Baden: Nimm die vorstehende Herzoglich Nassauische Insersion, mit Beziehung auf die vorläufige Erklärung zu dem 5^{ten} des 13^{ten} Protocolls, vom 28. April d. J. ad referendum!

Frankreich: Bezieht sich auf seine Auseinandersetzung im 355^{ten} Protocoll.

Wiesbaden: behält sich über vorstehende Herzoglich Nassauische Erklärung das Protocoll offen.

Präsidentium hielt Baiern und Preussen das Protocoll offen.

Hierauf wurde das Protocoll geschlossen, am Tage, Monat und Jahr wie oben.

Gezeichnet: Bichler.

Engelhardt.

Vindler.

von Rogler.

Boulevard, Präsident.

Für gleichlautende Expedition,
Der zeitliche Präsident der Central-Commission,

N^o 1024.

Den Zustand und Betrieb der
Schiffahrt und Floeßerei auf
dem Rhein, während des Jahres
1826. betreffend.

In der Anlage haben wir die Ehre, die uns von dem Herrn
Director Ockhart übergebene Darstellung, in nebenstehendem Betreff,
zur hochgefälligen Einsicht vorzuliegen.

Mainz den 4^{ten} August 1827.

Die provisorische Verwaltungs-Commission der Rheinschiffahrt,
Gezeichnet: Ockhart.

vdt. Orth.

An
die hochpräsidliche
Central-Commission
für die Rheinschiffahrt
in
Mainz.

A 11

Directorial-Bericht

über den

Zustand und Betrieb der Schifffahrt

des

Rheins,

während des Jahres 1826,

nebst

Bemerkungen

über die

Holzfloessung,

welche auf diesem Strome Statt gefunden hat.

1827.

N.3.

Wenn nach dem größeren Ertrag der Rhein-Octroi-Einkünfte auf eine vermehrte Thätigkeit des Handels und der Schifffahrt, welche längs diesem Flusse Statt hat, geschlossen werden kann; so zeigt sich in dem jüngst abgewichenen Jahre gegen das Vorhergehende folgendes Verhältniß:

Die Einnahme war.....	zu Berg.		zu Thal.		das Total.	
	Francs.	Cts.	Francs.	Cts.	Francs.	Cts.
1826.....	1,472,984	12	1,294,775	77	2,767,759	89
1825 nur.....	1,350,909	71	1,240,973	92	2,591,883	63
Folglich im jüngsten Jahr Mehr.....	122,074	41	53,801	85	175,876	26

Wobei zu bemerken, daß, rücksichtlich der Bergfahrt, das Mehr gegen jenes der Thalfahrt über das Doppelte beträgt, obgleich bei der ersteren nur $\frac{1}{3}$ tel mehr, als bei der letzteren erhoben wird.

Ueberhaupt ist seit den jüngsten dreizehn Jahren, wo der Rhein wieder zu seinen früheren Verhältnissen zurückgekehrt ist, die letztjährige Einnahme eine der stärksten, indem sie nur durch jene von 1816 und 1817 überstiegen wird.

Im Jahre 1816 belief sich dieselbe nach den Registern der Erhebungs-Ämter auf..... 2,820,263 Frs. 70 Cts.

Im Jahr 1817 aber auf..... 3,414,844 „ 18 „
welches Letztere, wegen der damals so häufig gemachten Frucht-Transporte, als etwas ganz Außergewöhnliches anzusehen ist.

Die jüngst vermehrte Einnahme hingegen ist blos als eine Folge des auf dem Rhein sich immer mehr ausbreitenden Handels- und Schifffahrts-Verkehrs anzusehen; so, daß also auch diesmal wieder sich deutlich ergibt,

ergibt, wie grundlos die Klagen sind, welche man wegen Abnahme des rheinischen Handels in den öffentlichen Blättern so häufig zu verbreiten sucht.

Sehr möglich ist es zwar bei jeder grossen Wasserstrasse, dass zuweilen der Handelszug der Waaren eine verschiedene Richtung nimmt, und dass daher in manchen Häfen weniger Verkehr ist, welches dann sogleich denjenigen, welche sich nicht hinreichend beschäftigt glauben, den Vorwand zu Klagen giebt; allein, wenn man, wie es glücklicherweise bei der dormaligen Rheinschiffahrts-Administration der Fall ist, im Stande sich befindet, das Ganze der Bewegung des Handels auf diesem Flusse zu übersehen; so zeigt sich, wie einseitig dergleichen Beschwerden sind, indem durch den Ertrag der gesammten Einkünfte der Schiffahrts-Gebühren sich ein Resultat herausstellt, welches gerade das Gegentheil von demjenigen zeigt, worüber hier und da Einzelne zu klagen sich berechtigt glauben.

Bei allen Vorwürfen, welche von anderen Nationen den Deutschen gemacht werden, dass dieselben in der Benutzung ihres Stroms und in ihrer Schiffahrts-Einrichtungen auf denselben noch um vieles zurückstünden, wird man doch in dem, was seit zwanzig Jahren für den Rhein geschehen ist, ein Beispiel von Regularität und Ordnung aufgestellt finden, wovon sich nicht so leicht ein zweites wird entgegenstellen lassen.

Aus eben dem Grunde ist nach den Wiener- Beschlüssen geordnet: dass, indem die Freiheit, wie sie für den Rhein bestimmt worden, auf die übrigen deutschen Flüsse auszudehnen sei, zugleich auch, die Rücksichtlich des Handels und der Schiffahrt auf demselben zu erlassenden Verordnungen, denen für den Rhein bestehenden so viel wie möglich ähnlich seyn sollen.

I.

Allgemeine Bemerkungen über die künftige
Schiffahrts-Ordnung, welche nach dem Geist
der Wiener Convention auf den deutschen Flüssen
Statt finden sollte.

Wenn man Deutschlands sämtliche Stromgebiete
übersieht, und gewahr wird, dass zu demselben über 500
Flüsse gehören, unter welchen gegen 60 schiffbar sind,
so ist es allerdings nicht zu läugnen, dass schon längst
zum Besten des vaterländischen Handels eine genauere
Verbindung unter dessen verschiedenen Wasserstraßen, so
wie eine zweckmäßige Schiffahrts-Einrichtung auf denselben
hätte Statt finden sollen.

Die eigentliche Ursache aber, warum das wahrhaft
Gemeinnützte hierunter nicht besser in's Werk gerichtet
werden konnte, und wie in dieser Hinsicht hinter so
manchen unserer Nachbarn noch zurückstehen, ist hauptsächlich
in der getheilten Herrschaft der Flüsse zu suchen, indem
durch die einzelnen Uferbesitzer in diesem Bezug so oft ein-
seitige Massregeln ergriffen und solche Reglements geltend
gemacht wurden, welche dem Gesamt-Besten der Fluss-
schiffahrt entgegen gesetzt waren.

Seitdem nun aber zu Wien der höchst wichtige Grundsatz
ausgesprochen worden ist: dass selbst diejenigen Flüsse,
welche verschiedenen Landesherren zugehören, rücksichtlich
der Schiffahrt als ein Ganzes zu betrachten sind, und
mittels gepflogener Uebereinkunft der dabei Betheiligten,
nach einem gleichförmigen System verwaltet werden sollen,
auch nach der bereits im Jahre 1815 geschlossenen Convention,
welche als eine Schiffahrts-Acte für die deutschen Flüsse
anzusehen ist, die Normal-Bestimmungen aufgestellt
sind, wie zur Erhöhung des Handels für die Zukunft hierun-
ter zu verfahren ist, so wird es nicht fehlen, dass für die deutschen
Wasserstraßen nun solche Einrichtungen werden getroffen werden,
die

die ihrem Zweck vollkommen entsprechen, und vielleicht selbst zum Muster für diejenigen Staaten dienen werden, welche den Deutschen bisher Vorwürfe dieser wegen gemacht haben.

Für einige der deutschen Hauptströme sind zwar bereits Schiffahrts-Regulative bekannt gemacht worden, aber so viele Nebenflüsse, die ebenfalls als gute Wasserstraßen benutzt werden könnten, entbehren noch derselben; auch scheint es überhaupt, daß man sich noch genauer über die Grundsätze zu vereinigen gedenkt, nach welchen die, für die wechselseitige Communication der deutschen Lande mit ihren Nachbarn, so wichtige Flußschiffahrt am Besten herzustellen seyn wird.

Schon seit der Convention von 1804 war der vorher gänzlich unbekannt Versuch gemacht worden, den Rhein als einen zwischen Deutschland und Frankreich getheilten Fluß gemeinschaftlich zu verwalten, und wirklich hat der Erfolg bewiesen, daß, gegen vormalig, weit mehr gesetzliche Ordnung und Sicherheit auf diesem Strome angetroffen wurden, da aber zu jener Zeit nicht zugleich die Freiheit ausgesprochen worden war, die nach den Bestimmungen der Convention von 1815 geltend gemacht werden soll; so wird die neue Gesetzgebung für den Rhein, welche durch das so längst gewünschte definitive Reglement nächstens zu erwarten ist, nun weit liberalere Bestimmungen enthalten, die bei der vormaligen Convention nicht in Anregung kommen konnten.

Ohne von demjenigen im Voraus zu sprechen, was für den Rhein künftig verordnet werden wird, hat man in der möglichsten Kürze hier nur dasjenige berühren wollen, was nach dem Geist der Wiener Beschlüsse für die Beschiffung der deutschen Ströme im Allgemeinen zu berücksichtigen seyn dürfte.

Da die gesetzlichen Bestimmungen in Hinsicht der Flüsse und deren zweckmäßige Benutzung zur
Schiffahrt

Schiffahrt, hauptsächlich die Entscheidungen der Erfahrung von demjenigen sind, was dazu beitragen kann, um den auf ihrer Strombahn zu fahrenden Handel zu sichern, und zu erhöhen, so ist auf jeder wohlgeordneten Wasserstrasse der Unterschied zwischen der gewöhnlichen Schiffahrt und jener, die hauptsächlich des Handels wegen Statt hat, festzusetzen.

Die in Hinsicht dieser letztern zu erlassenden Verordnungen bestimmen entweder das, was auf die besondere Beschaffenheit der Ströme, und die mit Sicherheit längs derselben zu bewirkenden Transporte Bezug hat; oder sie beziehen sich auf den zu befördernden Handelszug der Waaren, und den nach demselben auf das beschleunigendste einzurichtenden Gang der Schiffahrt, in den Häfen sowohl, als längs der gesammten Wasserstrasse.

Um auf einem Strom eine eben so zweckmäßige als dauerhafte Schiffahrts-Ordnung zu gründen, muß man wohl unterscheiden:

- 1, das was der Fürsorge und den Rechten der Regierungen der Uferstaaten zusteht,
- 2, was, der versprochenen Freiheit gemäess, dem Handelsstande überlassen werden kann.

I, Von Seiten der hohen Uferstaaten ist:

Rücksichtlich des Flusses selbst darauf zu sehen, daß:

- 1, der Fahrbarkeit desselben nichts entgegen stehe, als wofür die Wasserbau-Beamten sowohl, als die Aufseher der Schiffahrt, nebst den für die verschiedenen Stationen ernannten Steuerleute besonders verantwortlich zu machen sind.
- 2, Daß der Linienzug der Frachtfahrten zu Berg nirgends unterbrochen werde, daher die Seinpfade überall gehörig herzustellen und zu erhöhen, auch von allen Beeinträchtigungen der angrenzenden Uferbewohner zu befreien sind, indem längs dem Ufer stets eine gewisse Breite des Weges

Weges dem Zug der Ferde zugestanden sein muß, und hier von Händlungen und andern dergleichen Unterbrechungen der Schiffahrt, die leider zuweilen geschehen, keine Rede seyn kann.

Auch werden nichtsichtlich der Stationsmäßigkeit aufzustellenden Leinwänter die nöthigen Veranstaltungen zu treffen, und ihrentwegen eine solche genaue Verordnung zu erlassen seyn, daß nirgends einiger Aufenthalt durch sie entstehen könne.

3) daß zu mehrerer Sicherheit einer unterbrochenen Fahrt an denjenigen Stellen des Ufers, welche Einsturz drohen, dieselben abgeschärft und gehörig mit Weiden- Anpflanzungen, wodurch dieselben sich gleichsam selbst wiederherstellen, versehen werden.

Jeder Strom ist übrigens als eine offene Handelsstraße anzusehen, auf welcher sowohl die sämmtlich Betheiligten, als auch die Entferntern mit welchen man wegen des Zugeständnisses einer gleichen Erwiderung überungelommen ist, das Recht haben, alle Gattungen von Waaren ohne Unterschied zu verladen, und an die Orte ihrer Bestimmung zu bringen, es mag dieses nun durch die Segel- schiffahrt, oder durch zweckmäßige Wasser- Post- An- stellen geschehen.

II. Das nach gewissen Distanzen der Obern- und Untern- Theile des Flusses herzustellende System der Erhebung der Gebühren ist eben so bestimmt, als unveränderlich festzusetzen und zweckmäßig zu controliren.

Zur Versicherung der Richtigkeit der Einnahme und damit nirgends einige Willkühr der Beamten zur Belästigung des Handels und der Schiffahrt statt finden könne, muß die Gebühren- Erhebung nach De- clarationen und Manifesten geschehen, die nichtsichtlich der Angaben der Ladungen sowohl, als der Bestim- mung

-mung der Güter mit der Wahrheit auf das Genaueste übereinstimmend sind, und worauf die Bramten die Resultate ihrer Verification sowohl, als den Betrag der Gebühren durch ihre Unterschrift zu bescheinigen haben.

Rücksichtlich der Verificationen sind solche Maasregeln zu ergreifen, dass dieselben zwar genau, aber auf eine möglichst einformige Weise und ohne großen Aufenthalt der Ladungen Statt finden.

Alles übrige, was die Bestimmung des nicht zu erhöhenden Tarifs, die Vertheilung der Erhebungs-Ämter und die richtige Erhebungs-Art der Gefälle betrifft, ist bereits nach den Wiener-Beschlüssen so genau angegeben, dass es hier keiner weitem Auseinandersetzung bedarf.

III. Eben so wird die Schifffahrts-Ordnung auf dem ganzen Strome nach gleichen Grundsätzen zu reguliren und die Polizei überall auf dieselbe Weise zu handhaben sein.

Da bei der Flussschiffahrt es vorzüglich darauf ankommt, dass die Kundts-Transporte eben so sicher als schleunig und mit der größten Oeconomie gemacht werden, so sind zuvörderst alle Monopol-Fahrten zu verbannen und demnächst darauf zu sehen, dass:

1, rücksichtlich der Sicherheit der Ladungen, nur solche Fahrzeuge angewendet werden, welche von solidem Bau und nach ihrer Einsetzung und Größe dem Wasserstand der verschiedenen Stromstrecken angemessen sind, welche man mit denselben zu durchfahren gedenkt, daher dieselben überall vor der Einladung zu untersuchen sind, als wovon zu mehrerer Sicherheit die Beschänigung bei den Erhebungs-Stellen vorzuzeigen sein wird.

2, Unter den Schiffen, welche einzig den Verkehr zwischen den beiden Ufern des Flusses besorgen, oder die bloß sich auf das eigene Gebiet ihres Landes hören

hervor beschränken, und denen, welche mit Handels-Transporten längs der ganzen Wasserstrasse mehrere Gebiete zu durchfahren beabsichtigen, wird nothwendig ein Unterschied zu machen, und denen Letztern daher auch besondere Patente zu ertheilen seyn, damit sie auf ihren Fahrten nirgends einigen Aufenthalt erleiden, auch wird blos auf diese Letztere dasjenige, was in der Schifffahrts-Ordnung festgesetzt wird, anwendbar seyn.

3, Indem zur Fahrt längs eines ganzen Flusses sehr erfahrene Schiffer gehören, welche die Strombahn kennen und erworbene Kenntnisse haben, so sind nur solche dazu anzunehmen, welche außer den Lehr- und Gesellen-Fahren es beweisen können, dass sie einige Zeit als wirkliche Steuerleute gefahren haben.

Uebrigens wird bei den Erhebungs-Ämtern keiner als berechtigter Schiffsführer anerkannt werden können, der sich nicht durch Vorzeigung des Patents seiner Orts-Obrigkeit ausweisen kann, dass ihm das Recht zu fahren zusteht, und dass er der Eigenthümer des von ihm geführten Fahrzeuges sei, welches Letztere besonders zur Sicherheit der Waaren-Transporte so nöthig ist.

4, Da nach den Wiener-Beschlüssen jeder Strom in Hinsicht der Schiffahrt als gemeinschaftliche Handelsstrasse angesehen wird, so muss auch jeder gehörig patentisirte Schiffer das Recht haben, denselben überall zu befahren und selbst seine Ladungen über das Meer zu bringen, wenn

- wenn dessen Fahrzeuge die gehörigen Eigenschaften dazu haben, um in den Seehäfen zugelassen zu werden.
- 5, Niemand kann ein Schiffer gezwungen werden, wider seinen Willen auszuladen, oder seine Ladung auf ein anderes Schiff zu bringen. Es findet daher längs dem ganzen Strome kein Stapel-Zwang und keine Beschränkung durch Gilde-Einrichtungen Statt, im Gegentheil haben die Schiffer bei ihren Fahrten das Recht auf alle Erleichterungen Anspruch zu machen, so daß ihnen zu jeder Tageszeit die Brücken geöffnet, auch die etwa dafür zu leistenden Gebühren auf eine gleichmäßige Weise bestimmt werden.
- 6, Jedes Fahrzeug, das über 300 Zentner geladen hat, muß von der zurückgelegten nächsten Station einen Steuermann am Bord haben, und im Fall dieses nicht wäre, haben die Erhebungs-Aemter das Recht, einen solchen darauf zu stellen, so wie dieselben auch darauf zu sehen haben, daß der Schiffsführer während seiner Fahrt die Ladung nicht verlasse, und daß die zum Transport gehörige Mannschaft sich auf dem Schiffe befinde.
- 7, Zu mehrerer Sicherheit der Güter sind weder Überlast, noch Anhänge zu dulden, auch müssen Gegenstände die zu Entzündungen und Explosionen Anlaß geben könnten, wie Vitriol, Oehl, Schießpulver und dergleichen, in eigenen kleinen Fahrzeugen besonders geführt werden.
- 8, Das Ausladen unterwegs ist wegen Mißbrauch des Schleichhandels und des Verspätens der Transporte, nur unter gewissen Bedingungen zu erlauben.
- Auch sollte überhaupt jeder Schiffer sich rücksichtlich der Schnelligkeit seiner Fahrt gehörig legitimiren und die Ursachen seines verlängerten Aufenthalts angeben haben.

Dieses

Dieses ist als das Hauptsächlichste anzusehen,
was in Hinsicht der Fahrten auf Strömen
und der Schifffahrts-Polizei im Allgemeinen
zu bestimmen seyn dürfte.

IV, Ueber die in Häfen herzustellende Ordnung.

Nachdem von Seiten der Regierung eines jeden
Gebiets die Ein- und Auslade-Häfen bestimmt
worden sind, die nothwendig mit Krahn, Wägen
und den gehörigen Magazinen versehen seyn müssen,
wird die Ordnung der Ladungen in diesen Häfen
in der Art einzurichten seyn, dass dabei Rücksicht
genommen wird, dass für jeden Handelsplatz
nach seiner örtlichen Lage und nach der Bezie-
hung in welcher derselbe mit andern Häfen steht,
ein eben so regulärer und sicherer, als rascher
und lebhafter Gang des Handelszugs der Waaren
hergestellt werde.

Um dieses zu erreichen kommt Folgendes in
Betracht, dass

1, bestimmt werde, welcher Einfluss von Seiten
der hohen Landes-Behörden dem Handels-
stande dabei zugestanden wird.

Präthlich scheint es in Hinsicht der Regu-
lirung der Ladungen und Fahrten aus den
Häfen wohl allerdings zu seyn, dass selbige
den Handelsständen überlassen werden, da
diese am besten darüber urtheilen können,
was zur Erreichung der Zwecke, eines immer
mehr auszubildenden Handels-Verkehrs zu
veranstalten, und bei eintretenden widrigeren
Umständen zu verfügen ist.

Das, was übrigens in dem einen Hafen
auszuführen möglich ist, scheint nicht immer
in den Andern veranstaltet werden zu können,
da es zumal mit darauf ankommt, in wie
fern

sein nach den verschiedenen Directionen der Schiffahrt sich Sammelplätze der Güter bilden, von wo oft der Handelszug der Waaren verschiedene Bestimmungen erhält und dadurch lebhafter wird; auch eben deswegen es zuweilen nöthig ist, eine Wasserpost-Anstalt zur schleunigen Beförderung der Güter mit Nutzen zu errichten, die anderwärts überflüssig seyn würde.

Nur dürfte darauf zu sehen seyn, daß die für die Häfen zu entwerfenden einzelnen Schiffahrts-Regulative nicht unter sich in Widerspruch ständen, sondern auf die Sicherheit der Güter und auf das allgemeine Wohl des gesammten Handelsstandes hinzielen, auch in jedem Bezug mit den übrigen Schiffahrts-Gesetzen übereinstimmen.

2, Ist das eigentliche Verhältniß zwischen dem Handels- und Schifferstand auf immer festzusetzen, in wie fern nämlich der Letztere von dem Ersteren abhängt, aber dennoch zugleich zum wahren Besten des Allgemeinen, stets so von demselben behandelt werde, daß ihm durch Abzüge und Herauszahlungen an einzelne Versender, sein rechtlich erworbenes Lohn nicht verkürzt, sondern demselben so zugestanden werde, daß er im Stande sey, sein Fahrzeug nebst Geschirr stets in einem solchen Stand zu erhalten, wie die Sicherheit der oft sehr kostbaren Waaren Transporte es verlangt.

Da der eigentliche Zweck der künftig besser zu benutzenden deutschen Wasserstraßen die Handlung ist, die Schiffahrt aber gleichsam nur als Mittel dient, um diesen Zweck zu erreichen; so ist schon hierdurch das Verhältniß angegeben, wie sich der Schiffer zu dem Handelsstande verhält, und hiernach werden auch die künftigen Schiffahrts-

fahrts-Regulative sowohl ~~zur~~ für die Segel-
als für die Postschiffahrt einzurichten seyn.

3, Indem nur die Eigenthümer oder dessen Com-
missionaire für dessen Rechnung und Gefahr
Güter auf einer Wasserstrasse fortzuschaffen sind,
das Recht haben kann denjenigen zum Transport
derselben zu wählen, auf welchen er Vertrauen
hat, und versichert ist, daß durch ihn die Vor-
schriften genau werden befolgt werden, die er
ihm giebt; so wird auch dieses für die Zukunft
allgemein auf den deutschen Wasserstrassen Statt
finden müssen, so daß man hier nicht mehr
wird sagen können, daß der Handel zum Theil
von den Schiffen tributair sey.

4, Wenn nach einem wünschenswerthen Verhältniß
die Schiffahrt auf den deutschen Strömen blü-
hend werden, und der schnelle Zug der Güter
nach den freysinnigen Ansichten der neueren
Zeit auf jede Weise befördert werden soll; so
ist wohl zu erwägen, ob auf Kosten der Ordnung,
welche der sichere Beruh der Waaren erheischt, die
so hoch gepriesene Freiheit in dem Maße geltend
zu machen sey, daß alles nur von der Willkühr
einzelner Versender abhängen, oder ob nicht vielmehr
die gesammten Mitglieder des Handelsstandes zur
Gründung einer eben so freien, als dem allgemeinen
Wohl genau entsprechenden Schiffahrts-Einrichtung
sich zu vereinigen haben, um das Regulativ darüber
der Regierung zur Genehmigung vorzuliegen.

5, Da auf jedem schiffbaren Strom zweierlei Arten
von Güter-Transporten zu unterscheiden sind:

1, jene, wo durch die Waaren Eigenthümer oder deren
Commissionaire ganze Fahrzeuge vollständig befrachtet
werden, so ist es nicht zu verkennen, daß alsdann die
unbeschränkteste Freiheit der Verladungen Statt
zu finden habe, und auf der Uebereinkunft mit
jedem beliebigen Schiffer beruhe.

2.) da aber im Allgemeinen für jede Fluss-Schiffahrt der größte Theil der Ladungen in sogenannten Stückgütern besteht, wo mehrere Speditours nur eine gewisse Anzahl von Zentnern in einem Fahrzeug zugleich verladen, bei welchen kleinen Abtheilungen einzelne Schiffer, welche solide Fahrzeuge besitzen, auch kaum bestehen können, wenn sie dieselben übernehmen wollten; so wird zur Verhinderung des Stockens solcher geringen Ladungen es zu erwägen seyn, ob nicht in dieser Hinsicht von den Handelsständen solche bestimmte Beurtfahrten zwischen den vorzüglicheren Häfen, die alle Woche einmal mit jedem Transport dahin abgehen, einzurichten wären, damit jeder entfernte Waaren-Eigenthümer genau darauf rechnen könne, daß ohne Aufenthalt die von ihm zu beziehenden Güter, aus den größern Häfen an einem festgesetzten Tage zu dem Orte ihrer weiteren Bestimmung gelangen.

Da die Einrichtung von Beurtfahrten auf einer gegenseitigen Uebereinkunft beruht, und hauptsächlich zur Beschleunigung der Versendungen dienen soll, so dürften darüber besondere Verträge abzuschließen sein, in welchen:

- 1.) die Zahl der daran Theil nehmenden Schiffer;
- 2.) die Zeit der Abfahrt und Ankunft genau bestimmt, und
- 3.) wegen des Frachtlohnes das Nothige festgesetzt würde.

7.) Bei vollständigen Ladungen beruhen die Frachtpreise, so wie alle übrigen Bedingungen des Transports einzig auf der Uebereinkunft des Versenders mit den Schiffern; da es den letztern freigestellt bleibt, die ihnen angebotene Ladung auszuschlagen oder zu übernehmen; da übrigens bei kleinern Ladungen, es selbst den Geschäften

Geschäften solider Handelshäuser schadet, wenn ein Schiffer für den einen wohlfeiler als für den anderen fährt, und es auch überhaupt den Credit der Schiffahrt auf einer Wasserstraße eben nicht erhöht, wenn einzelne Individuen die Wohlfeilheit der Frachten auf Kosten der Sicherheit zu erreichen suchen, und die Waaren-Transporte jedem, auch dem geringsten Schiffer anvertrauen wenn er nur die verlangte Herauszahlung sich gefallen läßt; so ist bereits selbst von unsichtsvollen Handelsleuten die Bemerkung gemacht worden, daß bei der dauerhaften Gründung einer, dem Wohl des Handels entsprechenden Schiffahrt die bloße Concurrenz der Schiffer nicht allein zu berücksichtigen sey, wodurch ohnedies leicht eine wilde Durcheinander- fahrt entstehen könnte, sondern daß besonders für die großen Häfen, wo Güter sich sammeln, ein solches Frachten-Regulativ bestehen müsse, wobei der Schiffer eben so wohl, als der Handels- mann bestehen könne.

8. Da man überhaupt in der jüngsten Zeit von dem Vorurtheil zurückgekommen ist, als ob die Freiheit nur da bestehe, wo keine Ordnung sey, und jeder bloß nach Willkür handeln könne, so ist voraus zu sehen, daß selbst die Handelsstände von ihrer Seite alles beitragen werden, um den Miß- bräuchen, denen sich einzelne Individuen schuldig machen könnten, vorzubeugen, und daß daher künftig auch nicht die sogenannten Frachten- Verstimmungen Statt finden werden, welche der Schifferstand so sehr befürchtet, sondern daß alles auf den deutschen Strömen nach einem solchen System werde geordnet werden, wobei mehr das allgemeine Interesse des Handels überhaupt, als das Privat-Interesse der einzelnen Versender berücksichtigt wird.

Ohne

Ohne hier in ein weiteres Detail über diesen so wichtigen Gegenstand einzugehen, glaubt man nur bemerken zu müssen, daß das wahre allgemeine Handels-Interesse von Deutschland sowohl, als auch jenes von seinen Nachbarn nur dadurch könne erweckt werden, wenn die, ohne Unterschied für alle Gattungen von Waaren ausgesprochene Freiheit des Handels nicht missverstanden wird, und auf den sämtlichen Wasserstraßen die so wichtigen Grundsätze in richtige Anwendung kommen, welche auf dem Congress zu Wien bei dem Entwurf der Convention von 1815 festgesetzt worden sind.

II.

Ueber die bei der künftigen Schiffahrts-Einrichtung zu berücksichtigenden größern Wasserstraßen, und besonders die des Rheins.

Bei der künftig besondern Benützung der deutschen Flüsse kommt es hauptsächlich auf den Zweck an, welchen man rücksichtlich der auf denselben herzustellenden Schiffahrts-Einrichtungen zu erreichen gedenkt: ob nämlich durch deren Verbindung mit dem Meere, dieselben für den allgemeinen Handel, oder nur als bloße Verbindungs-Canäle mit andern Flüssen für den Verkehr, der denselben zunächst liegenden Provinzen dienen soll, denn hiernach wird manches nach einem mehr oder minder erweiterten Maasstabe einzurichten seyn.

Eben so ist es nicht weniger zu berücksichtigen, ob die herzustellende Schiffahrts-Ordnung ganz neu geschaffen werden soll, oder ob bereits solche Einrichtungen auf den Strömen bestehen, welche sich als vortheilhaft für den
sichern

sichern und schleunigen Handelszug der Waaren bewiesen haben.

Wenn man hiervon einige Anwendung auf den Rhein machen will, so ist es wohl nicht zu verkennen, daß, da die Fahrt bis in's Meer nun zugestanden worden ist, und von der Schwiz an gerechnet, so viele Länder, wie das Elsass nebst noch mehreren Französischen Departements, ferner das ganze Südliche und selbst ein Theil des Ostlichen Deutschlands, ganz besonders aber das Großherzogthum Baden, nebst Württemberg, so wie die nach der Donau sich hinziehenden Bayerischen und andere Länder, ferner die Hessischen und Nassauischen Besitzungen, vorzüglich aber mehrere Preussische Provinzen und die gesammten Niederlande so höchlich dabei interessiert sind, nothwendig darauf Rücksicht zu nehmen seyn wird, daß bei den Bestimmungen für die Schiffahrt auf diesem Flusse, wenn dieselben den Wiener Beschlüssen gemachst seyn sollen, mehr das Interesse eines weit ausgedehnten Handels, als blos der beschränkte Vortheil der, dem Ufer desselben zunächst liegenden Provinzen zu berücksichtigen seyn wird.

Noch mehr verfehlt würde es vollends seyn, wenn bei den künftigen Bestimmungen für die Rheinischen Fahrten nicht einmal das Gesammte Interesse der hohen Uferstaaten, sondern blos das Local und Privat-Interesse einzelner Häfen in Betracht gezogen würde, denn dadurch würde man offenbar in alle die Widersprüche wieder verfallen, die in den frühern Zeiten bereits bei der nur allein unregulirten Schiffahrt dieses Flusses Statt gefunden haben.

Glücklicherweise sind jedoch jene traurige Zeiten wo blos Eigennutz und Willkühr der Einzelnen herrschte, vorüber, man sieht jetzt ein, daß bei der herzustellenden Ordnung auf einem in den Uferbesitz getheilten Flrome nicht blos der beschränkte Vortheil einzelner Städte und Landes- Antheile, sondern das allgemeine Interesse der Deutschen

deutschen Schiffahrt und Handlung zu berücksichtigen
sey, und daß besonders im Bezug auf den Rhein das
wahre Wohl des freien Handels-Verkehrs, welcher nach
den Bestimmungen der Wiener Congress-Acte Statt
finden soll, nur in dem Einverständnis aller Theile,
so wie das Wohl der einzelnen, in der harmonischen
Uebereinkunft des Ganzen erweckt werden kann, und daß
so, wie alles dahin wirken muß, um den Handel auf
dieser Wasserstraße immer lebhafter und blühender zu
machen, zugleich die Vorsicht zu nehmen ist, daß jedem
Mißbrauch vorgebeugt wird.

Schon bei der, durch die Convention von 1804 herge-
stellten Ordnung auf dem Rhein sah man es als eine
in ihrer Art einzige Erscheinung an, daß für den
ganzen Lauf eines großen Flusses die verschiedenen
Uferbesitzer übereinstimmten, daß die bisher bestandenen
übermaßigen Zölle beschränkt, und wegen der Unter-
haltung der Leinpfade, so wie wegen der Schiffahrts-
Einrichtungen bestimmte Grundsätze festgesetzt wurden;
daß ferner rücksichtlich der auf dieser Wasserstraße
zu bewirkenden Transporte, die Handels-schiffahrt
von dem übrigen getrennt, und daß die Beobachtung
der Ordnung bey derselben durch eine Central-Verwal-
tung geschah.

Die bei dieser Administration angestellten Beam-
ten waren weißlich unter einer sehr strengen Aufsicht
und unter sich zugleich einer so genauen Controle
unterworfen, daß die alten Greuel des Einverständnisses
mit den Zahlungspflichtigen und die sonst so häufigen
Bestechungen nicht Statt finden konnten. Die öffent-
lichen Casen waren überhaupt seitdem in ihrem Einkommen
hinreichend gesichert, und indem für jedes Erhebungs-Amt
ein sehr genauer Tarif festgesetzt war, so konnten zugleich
die allgemeinen Abgaben für den Handels- und Schifferstand
nie überschritten werden.

Auch rücksichtlich des Schiffahrts-Lohns fanden ge-
wisse,

wisse, meist sehr billige Bestimmungen Statt, so dass die
entfernten Waaren-Eigenthümer nun bestimmt berechnen
konnten, wie hoch für sie der übrigens höchst sichere Bezug
ihre Güter längs dieser Wasserstrasse kommen würde.

Das, wodurch aber vorzüglich durch eben jene Con-
vention neben der, auf jedem Fluom nöthigen Ordnung,
die Sicherheit der Schifffahrt begründet wurde, bestand
in der Vorschrift, dass Jeder, der den Rhein befahren
wollte, ein Manifest bei sich führen muss, worin der
Wahrheit gemäß, alles das genau sich aufzeichnet
findet, was die Ladung jedes großen und kleinen
Transports enthält. Hierdurch ist nicht allein der
Handel gesichert, dass von den zur Versendung übergebenen
Collis nichts verloren, oder entwendet werden kann, son-
dern auch der Schiffer genießt den Vortheil, dass derselbe
alles das gleichsam voraus berechnen kann, was er bei
jedem Erhebungs-Amt zu zahlen hat, und derselbe daher
keinen ungerechten Zumuthungen von Seiten der Beamten
ausgesetzt ist, wie dieses leider vormals so häufig geschah.
Auch fand sich auf diese Weise die richtige Erhebung
der öffentlichen Einkünfte am besten gesichert, indem
nichts verschwiegen werden durfte, sondern alles auf das
Bestimmteste erklärt und angegeben seyn musste.
Nur rüchrichtlich der genauen Redaction dieser für die
Sicherheit der Schifffahrt so wichtigen Erklärungen und
der Verantwortlichkeit für die Richtigkeit derselben
dürfte in Zukunft noch manches näher zu bestim-
men seyn.

Auch in Hinsicht der Streitigkeiten, die sich rüchrichtlich
des Zahlungen, oder irgend eines Vergehens wegen erheben
konnten, war durch eben jene Convention die Vorsicht
getroffen worden, dass ohne unnöthigen Aufenthalt alles
summarisch untersucht und schleunigst entschieden werden
sollte, so, dass es auf keine Weise zu verkennen ist, dass
hierdurch für den Rhein ein solches Schifffahrts-Gesetz
aufgestellt war, das in seinen Grundzügen auf die Ver-
waltung)

waltung eines jeden anderen Flomes angewendet werden konnte, weswegen daher auch nicht allein in den Wiener Beschlüssen selbst darauf Bezug genommen wird, dass die Schiffahrt, welche auf andern Flüssen Statt hat, nach dem Beispiel von demjenigen regulirt werden solle, was auf dem Rhein bereits Statt gefunden, oder künftig noch Statt finden werde; sondern nach dem Artikel 32 der Wiener Convention es auch ausdrücklich festgesetzt, und gleichsam zur Pflicht gemacht wird, dass alles, was die Convention von 1804 Gutes und Nützlichendes enthält, in der für die Rheinschiffahrt neu zu erlassenden Verordnung beizubehalten sey.

Durch diese im Jahr 1804 bewirkte Gesetzgebung für den Rhein wurde nicht allein für den Handel die vorzüglichste Sicherheit der Transporte bewirkt, sondern auch überdies eine solche genaue Ordnung für die Schiffahrt hergestellt, wie dieselbe bis dahin noch auf keinem andern deutschen Flusse anzutreffen gewesen war.

Nur in Hinsicht der mehrerer Beschleunigung und der Wohlfelheit des Güterzugs auf dieser Wasserstraße blieben für den Handel noch einige Wünsche übrig.

Das Erste wird nun zum Theil durch die neuerlichst eingeführte Dampfschiffahrt und den dadurch bewirkten Wettzweyer der Schiffer bewirkt, und das Zweite hofft man durch die Aufhebung der Schiffergilde zu erreichen.

Bei den wichtigen Veränderungen, welche seit dem Abschluss des Pariser Friedens durch die Wiener Congress-Beschlüsse für den Rhein eingetreten sind, wonach die Schiffahrt auf diesem Flume von dem Punkte an, wo derselbe schiffbar wird, bis da, wo er sich in's Meer ergießt, frei seyn soll, auch die Fahrt bis in die See neuerlichst von Seiten der Niederländischen Regierung zugestanden worden ist worden die Schiffahrts-Einrichtungen nun auch nach einem, Allem diesem angemessenen höhern Maasstabe zu reguliren seyn, da zumal diesem Flusse in kurzer Zeit noch größere Bestimmungen bevorstehen, wenn durch ihn nebst der Rhône die Verbindungen

dingen der Nordsee mit dem Mitteländischen Meere, und wie man nach der jüngsten frohen Kunde aus Bayern hofft, dereinst selbst, mittelst der Donau mit noch entferntern Wassermassen Statt finden werden.

Da auf diese Weise der Rhein nicht allein für Deutschland, sondern selbst für Europa gleichsam als eine der größten Wasserstraßen anzusehen ist, vermittelt welcher die Flüsse, welche unsern Erdtheil nach Osten, Norden und Westen hin durchströmen, vereinigt, und selbst die entlegensten Meere untereinander verbunden werden können, so ist nicht zu zweifeln, daß bei der Geltendmachung der neubevorstehenden Gesetzgebung, deren Grundlinien übrigens höchst glücklichweise bereits gezogen worden sind, allem demjenigen werde entsprechen werden, was der Wichtigkeit eines solchen Gegenstandes angemessen ist, und was von so vielen Seiten her erwartet wird.

III.

Vergleichende Uebersicht des gesammten Schifferstandes in den Häfen des Rheins und dessen Nebenströme.

Bei den dermaligen Verhältnissen der Rheinischen Schifffahrt, wo gleichsam ein neues Experiment gemacht werden soll, in wie fern der dauernde Wasserstand dieses Flusses es erlauben wird, daß auf den Obern und Mittlern Theilen desselben die Dampfschifffahrt eben so ununterbrochen, als auf dem Unterrhein getrieben werden kann, ist es desto nöthiger, den Schifferstand mit dessen Fahrzeugen nach den verschiedenen Abtheilungen des Rheins genau zu kennen, da zumal hier etwas durchgesetzt werden soll, was auf dem mittlern Theile einer andern eben so großen Wasserstraße nicht hat gelingen wollen.

So

F.

So wichtig die Dampfschiffahrt für den schleunigen Zug der Handelswaaren ist, so wird es doch immer darauf ankommen, ob die Beschaffenheit des Flussbettes und der dauernde Wasserstand der Strombahn, dieselbe zu jeder Jahreszeit erlaubt, denn im Fall im Stillstand dieser Postschiffahrt eintreten sollte, so würden die Frachtschiffer alsdann um desto unentbehrlicher sein.

Höchst nöthig ist es daher, dass auf die Erhaltung derselben die nöthige Rücksicht genommen, und dieselben in ihrem Gewerbe geschützt werden; da bis jetzt noch nicht der unumstößliche Beweis geführt worden ist, ob längs dem ganzen Rhein alles durch die Dampfschiffahrt wird ausgerichtet werden können.

Da sich nach der Vergleichung der ungerichteten Etats über die Schiffer, welche mit ihren größern und kleinern Fahrzeugen sich in den Häfen des Rheins sowohl, als in jenen von dessen Nebenströmen befinden, ergibt; dass die Anzahl derselben von jener der vorigen Jahre nicht sehr verschieden ist, so dürfte es überflüssig sein, dieselben umständlich nach ihren Wohnsitzen anzuführen. Man begnügt sich daher hier bloß folgende Haupt-Übersicht davon vorzuliegen.

In den verschiedenen Häfen der nachstehend bemerkten Stromstrecken des Rheins wurden angetroffen:

Schiffer	Fahrzeug	unter	100	500	600	1000	1500	2000	2500	3000	4000	5000	Bemerkungen:
		100	bis 100	bis 500	bis 600	bis 1000	bis 1500	bis 2000	bis 2500	bis 3000	bis 4000	bis 5000	
Oberrhein	156	220	6	22	39	54	43	8	9	13	23	3	
Mittlerhein	609	763	255	175	103	68	29	29	30	18	41	15	2
Unterrhein	102	262	12	30	22	11	20	21	58	50	19	15	4
Zusammen													
also.....	957	1245	276	227	164	133	92	58	97	73	83	36	6

Vergleicht

G. 1.

Vergleicht man dieses Total mit den 6 vorigen Jahrgängen, so zeigt sich abermals, dass die Schiffer mit ihren Fahrzeugen um einiges zugenommen haben, denn in den hier folgenden Jahren zählte man folgende

Jahrgänge	Schiffer	Fahrzeuge
1820	575	1108
1821	579	1105
1822	575	1109
1823	599	1100
1824	584	1087
1825	944	1220
1826	957	1245

Auch auf den Nebenströmen haben sich, besonders im Vergleich mit den 2 letzten Jahren, die Schiffer mit ihren Fahrzeugen wieder um einiges vermehrt, wie der folgende Etat beweist:

Nebenströme	Schiffer	Fahrzeuge	unter 1000										Bemerkungen	
			100	200	300	400	500	600	700	800	900	1000		
Neckar	225	245	7	17	64	57								
Main	287	667	9	80	209	164	131	61	13					
Lahn	116	159	67	5	78	7	1		1					
Saar	26	55	1	2	10	21	13	7	1					
Mosel	245	544	47	54	106	151	115	50	13	3	4			
Ruhr	58	160					95	5	37	23				
Lippe	19	32			2	6	3	20	1					
Total	976	1862	124	148	522	413	476	143	66	26	4			

Jw

G 21

In den 6 letzten Jahren wurde das Total der Nebenströme auf folgende Weise angegeben:

1820 zeigte das Haupt Total	875 Schiffer mit	1733 Fahrzeuge
1821	914	1859
1822	946	1888
1823	963	1884
1824	954	1861
1825	955	1804
1826	976	1862

Wenn davon die Rede seyn sollte, daß auf einigen von diesen Nebenströmen, wie zum Beispiel auf dem Main und Nickar eine bessere Schiffahrts-Einrichtung getroffen werden sollte, so sieht man, daß dies mit der Zahl der in den Häfen dieser Wasserstraßen befindlichen Schiffer, leicht zu bewerkstelligen seyn wird.

Auf dem Rhein zeigt sich, daß die Zahl der Fahrzeuge nach ihrer Größe sich so gegen einander verhalten:

- Von den oben angegebenen 1245 Fahrzeugen sind
- 276 bloß kleine Kachen
- 391 zwischen 100 bis 500 C^t. Ladungsfähigkeit
- 225 von 600 bis 1500 und
- 353 über 1500 bis 3000 Centner und darüber.

Da diese letztern bisher größtentheils für die Handelschiffahrt bestimmt waren, so wird es sich nun zeigen, welcher fernere Gebrauch davon zu machen seyn dürfte, da wegen der Transporte, welche jetzt durch die Dampfschiffahrt gemacht werden, es in der Folge schwerlich zu bewirken seyn wird, so vollständige Ladungen zusammen zu bringen, wie es bisher bey der Aufrechthaltung der den Gildeschiffen nach der Convention von 1804 zustehenden Gerechtsamen der Fall war.

Die Beschwerden sind bereits allen bekannt; welche

welche die Schiffer mehrmals in dieser Hinsicht geführt haben, daß,
1, gegen den Artikel 31 des Wiener Vertrags welcher be-
stimmt.

„ daß bis zur Erscheinung und Sanctionierung
„ des neuen Reglements, die Convention von 1804
„ befolgt werden sollte,

sie in ihren Gerichten nicht geschützt würden, ungeachtet sie die ihnen auferlegten Pflichten erfüllten, und dieselben Lasten wie vorher fortbrügen; auch zum Besten des Handelstandes ihre Schiffe und Geschirre selbst bei sehr vermindertem Frachtlohn in gutem fahbarem Stande zu erhalten suchten.

2, Daß gegen den Artikel 14 der so eben gedachten Con-
vention von 1804 es den Kleinschiffen erlaubt würde,
in ihre Rechte einzugreifen, und sich in den Stations-
Häfen Ladungen anzumaassen, worauf sie keine Ansprüche hätten.

3, Daß wegen eben dieser Verpflüchtungen der Güter
durch die Kleinschiffer, sie nicht im Stande wären,
ihre Ladungen gehörig zu vervollständigen, und sie
folglich auch nicht die Handels-Transporte so befördern
könnten, wie sie es wünschten.

4, Daß noch ganz neuerlichst durch die Begünstigung
der Dampfboote, sie sehr zurückgesetzt würden, und
sie schwerlich in der Folge die Steuern und Abgaben
jener würden entrichten können, welche von ihnen als
Schiffer gefordert würden, wenn gleichsam ein ausschließ-
liches Schifffahrts-Recht durch selbige ausgeübt würde.

5, Daß ihnen zwar die freie Concurrenz mit den Dampf-
booten zugesichert sey, daß aber bei den Schiffen nirgends
die Geschwindigkeit des Ein- und Ausladens, so wie
der Expeditionen Statt fände, als es bei diesen Booten
geschähe, denen sogar erlaubt würde, ihre Ladungen des
Nachts einzunehmen.

Alle

G. 4.

Alle diese Beschwerden werden nun ohne Zweifel durch die Bestimmungen des so schnellst erwarteten definitiven Reglements gänzlich beseitigt werden, da zumal nach dem zu Wien ausgesprochenen Grundsätzen künftig keine Schiffergilde mehr ein ausschließliches Schifffahrtsrecht ausüben darf, und der Unterschied zwischen der großen und kleinen Schifffahrt nicht mehr in dem Sinn der Convention von 1804 fortbestehen soll.

Da indessen nach dem, was oben ist angeführt worden, für den Rhein, als einer der ausgezeichnetesten Wasserstraßen, selbst zur größeren Sicherheit der Transporte, und damit nicht so leicht das so gesetzwidrige Einschwärzen der Waaren getrieben werden könne, ein Unterschied zwischen der Handels-schifffahrt und der Uebrigen Statt finden dürfte, so wird es nicht unzweckmäßig sein, hier noch die mehrmals geäußerten sehr billigen Wünsche des Schifferstandes anzuführen.

Für die Handelsfahrten längs dem Rheine im Allgemeinen halten dieselben es für nothwendig, daß:

- 1) eine feste Steuermanns-Ordnung auf dem Rhein bestehen möge, damit allem Zwist und Streit vorgebeugt würde, auch die Schiffer, welche oft aus entfernten Häfen kommen, in Hinsicht des Steuerlohns nicht übernommen werden könnten.
- 2) daß eine gleichförmige Verordnung in Hinsicht des Öffnens der Brücken längs dem ganzen Rhein von den hohen Landes-Behörden erlassen würde, wodurch zugleich die Zahlung dafür auf eine bestimmte Weise festgesetzt würde.
- 3) daß überhaupt nirgends andere, als bloß gesetzliche Abgaben Statt fänden.
- 4) daß das Ein- und Ausladen in den Häfen schleuniger vor sich ginge, und der dadurch ver-
-ursachte

ursachte Aufenthalt nicht ihnen, den Schiffen, sondern den Hafenvorständen zugeschrieben werden müsse.
5. daß die Expedition bei den Erhebungs-Ämtern ohne Aufenthalt Statt finde, und besonders in Hinsicht der Büreau-Stunden eine andere Ordnung eintreten möchte; da bei der Schifffahrt es so höchst nachtheilig sei, wenn gerade zur Mittagszeit die Erhebungs-Ämter für einige Stunden geschlossen wären, und die Schiffer die Zeit des Wiederöffnens nutzlos müßten verstreichen lassen.

Indem diese Wünsche des so bedrängten Schifferstandes auf Billigkeit beruhen, so ist wohl nicht zu zweifeln, daß dieselben einer näheren Beachtung würdig werden gefunden werden.

IV

Von der bisherigen und künftigen Postschifffahrt auf dem Rheine.

Obgleich in dem Artikel 22 der Octroi-Convention von 1824 ausdrücklich bestimmt ist, daß in die Postschiffe und Wasvordiligencen bloß die Effecten der Reisenden und keine Waaren geladen werden sollen; so ist doch zum Besten des Handels sehr gültig die Einrichtung getroffen worden, daß eine gewisse Centnerzahl besonders von preßanten Gütern denselben zu laden erlaubt wurde; nur sollten die Colles nicht über 3 Centner schwer, und die Güterladung nicht das Cuert der Ladungsfähigkeit der Fahrzeuge oder beiläufig 50 Ctr. übersteigen.
Mittelst

Hilf

Mittels dieser Bedingungen hat die bisherige rheinische Postschiffahrt oder das sogenannte Diligencen Institut für die Distanz zwischen Mainz und Coblenz zuerst unter Entreprenurs, nachmals aber seit 1814 für Rechnung von ungefähr 30 Schiffen, unter einem besondern Geschäftsführer bis zur jetzigen Zeit bestanden.

Aus dem hier folgenden Vergleichs-Stat ergibt sich im Allgemeinen die Einnahme und Ausgabe dieses Vereins, wie selbige für die Jahre 1814 bis 1826 nach den Ansichten des Verwaltungs-Raths des Diligencen-Schiffers ist berechnet worden.

Jahre	Einnahme		Ausgabe		Ertrag		Geschäfts Führung		Rest.	Beitrag zur Unterstützung Casse		Vertheilung an die Schiffe.		Angabe dessen was jedes erhalten hat.		
	Florins	St.	Florins	St.	Florins	St.	Florins	St.		Florins	St.	Florins	St.	Florins	St.	
1814	44106	32	25177	24	18929	28	2528	33	15100	35	.	.	13675	22	406	35
1815	72103	27	43578	31	28526	36	5768	26	22758	30	1108	55	21569	35	617	02
1816	86077	56	52533	36	33244	20	6886	14	26358	06	1317	34	25048	12	698	59 ³⁵ / ₃₅
1817	96095	34	54352	21	41743	13	7687	39	34058	34	1702	46	32352	48	894	03 ⁷² / ₁₃₁₅
1818	106378	02	64295	41	42079	21	8176	37	34402	44	908	06	33494	38	918	04 ¹⁰⁶ / ₁₃₇₂
1819	94107	53	59034	46	35073	07	7021	36	28051	10	467	30	27583	40	766	12 ⁵⁴ / ₃₆
1820	82459	31	52006	06	30363	25	6114	18	24249	07	464	09	23844	33	664	16 ³⁷ / ₁₇₅
1821	82258	49	52285	10	28973	39	6165	40	22867	59	331	08	22456	21	627	35 ⁹⁹ / ₁₂₆₀
1822	00349	56	62363	59	26983	57	5624	27	20359	20	339	19	20020	01	569	33 ¹⁰⁷ / ₁₂₆₀
1823	74489	11	54762	30	19726	41	5439	16	14267	25	237	47	14029	38	400	30 ³⁵ / ₃₅
1824	70490	33	53107	20	15382	45	5112	44	10270	01	171	12	10093	49	288	32 ³⁵ / ₃₅
1825	68733	41	53707	35	15025	46	4999	17	10026	29	177	25	9849	04	306	16 ⁵⁶ / ₁₁₉₀
1826	64183	31	47427	18	16756	13	4327	23	12428	50	459	26	11989	24	352	37 ¹² / ₁₇

Diese

N. 3.

Diese Einnahme, welche schon seit der Einführung der
Eilwagen nicht mehr dieselbe wie vormals war, wird
nun seit der Herstellung der Dampfboote, auf welchen
die Passagiere sich weit besser befinden, und ihre Reisen
auch weit schleuniger zurücklegen können, allem Anschein
nach immer mehr abnehmen.

Auch sind bereits mehrere Klagen dieserwegen erhoben
worden und zu bedauern würde es seyn, wenn diese
Schiffer, deren Familien etliche Leisig ausmachen, in
der Folge nicht mehr so wie vormals bestehen könnten.

Diese Fahrten zwischen Mainz und Coeln wurden
bisher gewöhnlich zu Thal in 2 Tagen, zu Berg aber
in 2½ Tagen zurückgelegt, wogegen die Dampfboote die
Fahrt von hier bis Coeln größtentheils in 10 Stunden
abmachen und bei der Bergfahrt höchstens nur 2 Tage
brauchen.

Schon längst ist der Wunsch geäußert worden, daß
die Fahrten der Wasser-Diligencen nicht blos zwischen
Mainz und Coeln bestehen, sondern, daß diese Wasser-
Post-Anstalt nach dem Oberrhein bis Strasburg, so
wie von Coeln bis zu den Niederländischen Häfen
ausgedehnt werden möchte; alles dieses ist nun in Er-
füllung gegangen, denn sicher werden die Actionaires der
Dampfboote, welche bereits zwischen Coeln und Rotterdam
die postmæssigen Fahrten eingerichtet, es nicht unterlassen,
auch für die Oberrheinischen Häfen reguläre Fahrten
bis Strasburg herzustellen, woran sich in der Folge die
Fahrten auf den Französischen Canälen bis Basel leicht
anschließen könnten.

Von dem, was durch die beiden Dampfboote Friedrich
Wilhelm und Concordia für den Mittelrhein bisher ist
ingerichtet worden, läßt sich nur so viel hier anführen,
daß in den beiden Monaten Mai und Juni außer einer
beträchtlichen Anzahl von Passagieren, an Gütern zu
Berg

Berg von Coeln nach Mainz 12,393 Centner
und zu Thal von Mainz nach Coeln 4,230 "

sind verbracht worden. Da das Total
der hier bemerkten Waaren Transporte 16,623 Centner
beträgt, und gewöhnlich der Ladungs Betrag der directen
Schiffer in 2000 bis 2100 Centner besteht, so würden es
8 Fracht-Ladungen seyn, welche in diesen 2 Monaten
den Gilde-Schiffern sind entzogen worden, wobei zu
bemerken ist, dass der hohe Wasserstand während dieser
Zeit, die Fahrten der Dampfboote außerordentlich
begünstigt hat, und dass zu andern Jahreszeiten, wo
dieses nicht der Fall ist, von denselben vielleicht
auch nicht so viel an Gütern würde haben geladen
werden können.

Immer ist es für die Schifffahrt des Rheins im
Allgemeinen sehr wichtig, dass mittelst der Dampfschiff-
fahrt eine solche ausgezeichnete Wasserpost-Anstalt be-
steht, wodurch außer den Reisenden, die Handels-Waaren
regulair nach den vorzüglichsten Häfen des Stromes binnen
einer gewissen Zeit gebracht werden können. Da indeß
die bisherige Erfahrung gelehrt, dass besonders auf dem
Oberrhein und Mittlern Theile dieses Flusses der Wasser-
stand sehr abwechselnd ist, und man zwischen dem
Gebirge unterhalb Bingen bis Coblenz zuweilen einen so
geringen Wasserstand antrifft, dass selbst Holzfloße von
nicht allzu tiefer Einsenkung sich nicht getrauen, ihre Fahrten
fortzusetzen, auch die Nothwendigkeit des Lichtens zwischen Mainz
und Coeln für die Frachtfahrer nicht selten ist, und in den Gegen-
den des Oberhins der Abfall der Gewässer bisweilen so schünerig
eintritt, dass Segelfahrzeuge sich plötzlich aufgehalten finden,
und ohne Ausladung eines Theils ihrer Güter nicht fortkommen
können; so kann man sich nicht bergen, dass solche Ereignisse
für die Fahrten der Dampfboote sehr unangenehm seyn müßten.
Eben so schlimm würde es seyn, wenn an dem so kostbaren
Maschinen derselben durch unvorhergesehene Fälle etwas zu
Grunde ging, und selbige nicht sogleich reparirt werden könnten,
wodurch

wodurch man genöthigt wäre, die Fahrten mit denselben für einige Zeit gänzlich einzustellen.

Um den Folgen solcher für den Handels Verkehr auf dem Rhein höchst nachtheiligen Störungen zu begegnen, wird es daher immer gut seyn, das Diligencen Institut nicht ganz untergehen zu lassen, und besonders auch die Segelschiffahrt in demjenigen Flor fort zu erhalten, worin dieselbe dermaßen ist, damit in Nothfällen keine Unterbrechung des Waarenzuges eintrete, und die Frachtschiffer stets im Stande verbleiben, dem Handel ihre Dienste so zu leisten, wie es das allgemeine Interesse derselben erheischt. Höchst nöthig ist es daher, daß die den Schiffen versprochene Concurrenz mit den Dampfbooten, denselben nicht abgeschnitten, sondern selbige vielmehr kräftig dabei erhalten werden.

Noch von einem viel höheren Interesse für die gesammten deutschen Wasserstraßen würde es aber seyn, wenn man künftig in dieser Hinsicht noch um einiges weiter vorschritte, und durch die Segelschiffahrt den Vortheilen, welche die Dampfschiffahrt gewährt, so nahe als möglich zu kommen suchte, indem man durch zweckmäßige Einrichtungen des Schiffahrts Wesens überhaupt die erstere gleichsam mit dieser verschmelzte, und die letzte wegen ihrer allen großen Kostspieligkeit mit der Zeit selbst entbehrlich zu machen suchte, da zumal auf den obern Theilen der deutschen Flüsse, wegen der Beschaffenheit ihres Bettes und des öftern Mangels der Wassertiefe, nicht überall die so vielerley Kosten verursachenden Dampfboote hergestellt werden können.

Wie wichtig dieses für die künftige bessere Benützung der Schiffahrt auf den gesammten größern und kleinern Wasserstraßen seyn müßte, läßt sich wohl nicht verkennen, da jedoch die Ausführung hiervon noch mancher nähern Erörterung bedarf; so muß man sich vorbehalten, davon bei einer andern Gelegenheit zu sprechen.

V.

Darstellung dessen, wie im Jahre
1826 die Handels-Transporte auf
den verschiedenen Stromstrecken des
Rheins sich gegen einander verhalten
haben.

Da es in jedem Bezug und besonders wegen der nun eingeführten Dampfschiffahrt nicht unwichtig ist, den Betrag der Transporte genau zu kennen, welche auf den verschiedenen Stromstrecken des Rheins gemacht worden sind, so legt man hier Folgendes darüber vor:

I. Oberrheinische Fahrt.

In dem Hafen zu Mainz sind.....	zu Thal, und wieder zu Berg		angekommen, abgegangen.	
	Centner.	Stk.	Centner.	Stk.
1, Vom Oberrhein.....	134,828	34	234,126	29
2, Aus dem Neckar.....	187,138	17	153,652	19
3, Vom Main.....	244,202	05	327,718	17
Total für das Jahr 1826..	566,169	06	709,497	15

Mit den jüngsten Jahren betrug das Total des Von den Oberrheinischen, Neckar- und Main-Transporten:	Angelommen.		Abgegangen.	
	Centner.	Stk.	Centner.	Stk.
1820.....	793,426	17	724,062	29
1821.....	530,151	41	682,424	19
1822.....	409,942	12	662,150	24
1823.....	490,036	40	703,055	25
1824.....	392,255	00	620,500	40
1825.....	480,525	10	694,245	34

Während

Am Vergleich mit einigen der vorhergehenden Jahre,
verhält der Total-Betrag des

	Angekommenen		Abgegangenen	
	Centner	K ^o	Centner	K ^o
sich so 1822	1,138,378	35	1,081,936	13
1823	1,303,314	20	1,148,796	48
1824	1,063,338	43	1,038,371	45
1825	1,228,795	10	1,225,792	27
1826	1,391,339	08	1,307,826	32

Hiernach wird sich im Allgemeinen beurtheilen lassen
auf wie viel von Mainz aus sich der Unterschied der
Transporte mit den Dampfbooten rücksichtlich
der Concurrenz mit den Segelschiffern beläuft, wenn
derinst die Etats darüber näher bekannt seyn
werden.

2. In dem Hafen von Bingen sind in nachstehenden
Jahren

	1825		1826	
	Centner	K ^o	Centner	K ^o
a, Angekommen zu Berg	21,095	19	26,570	04
Angekommen zu Thal	49,823	27	55,666	02
	71,818	46	82,236	06
b, Abgegangen zu Berg nach dem Main	9,738	35	10,738	35
Abgegangen zu Berg nach Mannheim	975	00	1769	20
	10,733	35	12,508	05
Abgegangen zu Thal nach Bonn	45,604	01	29,006	07
Abgegangen zu Thal nach Cöln	47,760	27	47,885	14
	93,364	28	76,891	21

Das

Das Haupt-Total des Angekommenen und Abgegangenen betrug im Jahr
 1824 185,944 C^t 43 F^r
 1825 175,917 " 09 "
 1826 171,635 " 33 "

Folglich haben sich gegen vormals die Waaren Transporte in dem letzten Jahre um einiges vermindert.

3. Die von dem Mittel-Rhein in dem Hafen zu Cöln angekommenen und wieder dahin abgegangenen Ladungen haben 1826 in Folgenden bestanden:

	Angekommene Ladungen zu Thal aus den Ober- und Mittelrheinischen Häfen		Abgegangene Ladungen zu Berg nach dem Ober- und Mittelrhein	
	Centner	F ^r	Centner	F ^r
Von Frankfurt	31,903	46	104,089	33
Von Mainz	832,040	43	423,899	17
Aus den Zwischenhäfen	159,306	25	47,308	20
Von der Mosel	200,392	25	39,463	07
Von Coblenz	157,868	13	234,746	18
Aus den Zwischenhäfen	493,149	47	53,014	32
Unterhalb Linn	572,788	41	292,035	01
Total für 1826	2248,350	40	1,194,556	28
In den 5 vorhergehenden Jahren betrug dieses Total				
1823	1834,296	42	1,173,529	46
1824	2,085,659	43	997,128	00
1825	2,187,747	35	1,013,786	37

Nach den vorstehenden Angaben sind im Jahr 1826 aus den Mittelrheinischen Häfen

	Angekommen		und wieder		Abgegangen	
	Centner	F ^r	Centner	F ^r	Centner	F ^r
1. Von oberhalb Coblenz nach Cöln	1,024,151	14			525,297	20
2. Von der Mosel	200,392	25			39,463	07
3. Aus den Preussischen Häfen von Coblenz und den Zwischenhäfen abwärts	1,023,807	01			579,796	01
Total für 1826 wie oben	2,248,350	40			1,194,556	28

III.

N. 2.

III. Unterrheinische Fahrt.

zu <u>Coeln</u> sind <u>angekommen</u>	Centner	K ^z	und wieder <u>abgegangen</u>	Centner	K ^z
			Nach		
1. Aus den <u>Freysischen Häfen</u>			1. <u>Neus und Oberhalb</u>	183,651	44
			2. <u>Nach Düsseldorf.</u>	161,120	11
a. Von <u>Emmerich</u> bis <u>Ruhrort</u> ...	81,911	09	3. <u>Nach den Zwischen-</u>		
			<u>Häfen</u>	266,710	29
b. Von <u>Ruhrort</u> bis <u>Düsseldorf.</u>	1,265,349	37	4. <u>Nach Amsterdam.</u>	301,680	39
c. <u>Oberhalb Düsseldorf.</u>	14,857	25	5. <u>Nach Rotterdam.</u>	587,156	01
			Total dessen was zu		
			<u>Thal nach dem Unte.</u>		
<u>Total</u>	1,362,118	21	<u>rhin abgegangen ist</u>	1,700,299	24

2. Aus den <u>Niederländischen Häfen</u> waren.....	Angelommen	
	Centner	K ^z
a. Von <u>Amsterdam</u>	191,023	20
b. Von <u>Rotterdam</u>	162,397	19
c. Von <u>Utrecht</u>	84,454	43
d. Von <u>Dordrecht</u>	82,392	43
e. Von <u>Antwerpen</u>	91,872	34
<u>Total</u>	612,148	39

Der ganze Betrag dessen, was von dem Unterrhein zu Coeln angekommen ist, war 1,974,262 Centner 10 K^z.

Bei Emmerich als dem letzten Erhebungs-Amte des conventionnellen Rheins verhielten sich die Transporte der unmittelbar

unmittelbar aus den Holländischen Häfen
zu Berg angekommenen Güter und der zu Thal wieder dahin abgegangenen

so gegen einander	Berg		Thal		
	Centner	K ^o	Centner	K ^o	
1, Zur doppelten Recognition	27,096	00	111,666	00	
2, Zur 2 ^o Gebühr	2,017	00	334,453	00	
3, Zur 3 ^o Gebühr	9,144	00	458,870	00	
4, Zur ganzen Gebühr	864,256	00	378,449	00	
//	902,513	00	//	1,253,438	00
Diese Centner Zahl der Güter betrug 1825	833,620	00		1,323,324	00
und im Jahre 1824	778,250	00		1,277,749	00

so, dass hieraus das Verhältniß der Versendungen aus und nach Holland in den letzten drei Jahren deutlich zu entnehmen ist.

Um mit einem Blicke zu überschauen, wie sich 1826 die angekommenen und abgegangenen Ladungen in dem Hafen zu Coeln verhalten haben, bemerkt man:

Angelkommen sind.	Centner	K ^o	Abgegangen dagegen	Centner	K ^o
1, Zu Thal von dem Mittelrhein	2,248,350	40	1, Zu Berg nach dem Mittelrhein	1,194,556	28
2, Zu Berg von dem Unterrhein	1,974,262	10	2, Zu Thal nach dem Unterrhein	1,700,299	24
Total des Angekommenen	4,222,613	00	Total des Abgegangenen	2,894,856	02

Dieses allgemeine Total
des Angekommenen
betrug

1822	3,111,454	10
1823	3,837,387	07
1824	3,637,132	17
1825	3,749,017	43

Der Hauptbetrag des
Abgegangenen in denselben
Jahren war

	2,051,075	04
	2,473,817	23
	2,596,007	40
	2,646,479	33

Vergleicht

Vergleicht man mit Vorstehendem dasjenige, was oben bei dem Hafen zu Mainz von denselben Jahren ist angeführt worden, so sieht man, wie der Handelsverkehr dieser beiden Häfen sich gegen einander verhält.

Ueberhaupt wird sich aus den hier aufgestellten Daten entnehmen lassen, wie hoch der Betrag der Transporte steigt, die jährlich auf den verschiedenen Stromstrecken des Rheins zu machen sind, um darnach beurtheilen zu können, in wie fern auf den oberen nicht so wasserreichen Theilen desselben, die Anwendung der so manchen Unfällen ausgesetzten Dampfboote zweckmäßig, oder bloß eine wohlgeordnete Segelschiffahrt dazu nöthig ist.

Selbst auch die Zahl der Schiffer und Fahrzeuge, welche bei diesen Transporten hinreichende Beschäftigung finden, wird sich hiernach leicht ermitteln lassen, wenn man nur zugleich dabei wohl unterscheidet, welche Gegenstände für den Handel und welche für den Ackerbau und die Consumtion der Rhein-Ufer-Bewohner zu transportieren sind.

VI.

Darstellung der Holzflößung, welche im Jahre 1826 auf dem conventionellen Rheine Statt gefunden hat.

Von den sämtlichen Transporten, welche bis jetzt jährlich auf dem Rheine gemacht wurden, betrug die Holzflößung ungefähr den 5ten Theil, doch ist zu befürchten, daß dieselbe für die Zukunft nicht mehr so zunehmen wird, als es bisher geschehen ist, da in Hinsicht der Sendung des Holzes nach den Niederländischen Häfen die Concurrenz von andern Ländern her, jetzt so stark wird.

Für

Für das Jahr 1826 sind die näheren
 Data über die rheinische Holzflößung
 folgende:

1. Vom Oberhein wurde bei Neuburg vorbeigeführt
2. Zu Darmstadt und aus dem Nickars sind dazu gekommen,
 indem zu Mannheim declarirt wurde
3. Vom Main wurde herabgefloßt

so, daß von Main abgesendet werden konnte
 Von diesem Gesamtbetrag der Holz-
 flößung des Oberheins, Nickars und
Main blieben im Rheingau und
Galsheim etwa an Tannen und Eichen-
holz zurück.

denn zu Caub finden sich freigemacht.

4. Aus dem Koseltham bei Coblenz hingewann Eichenholz
 indem an Tannenholz dort zurückgeblieben.
 so, daß auf diesem Erhebungsamt verrechnet
 wurden

Auf dem Erhebungs-Amt zu Andernach
 wurde declarirt

zu Linz desgleichen

5. Von harten und weichen Hölzern blieben
 in Coln zurück.

indem von dort hinweg abgesendet wurden.

Eben so blieben zwischen Coln und Dilldorf
 an Eichen und Tannenholz zurück.

denn es wurde auf diesem letzten Erhebungs-
Amt declarirt

zu Ruhrort wurde frei gemacht, indem
 unges an Eichenholz dazu gekommen und
 an Tannenholz zurück geblieben

6. Aus der Lippe kam an Eichenholz hinzu.
 Dagegen wurde das Tannenholz vermindert um

denn es finden sich zu Wesel declarirt

Eichenholz,		Tannenholz,	
nebst andern harten und andern weichen Holzgattungen		weiche Hölzer.	
□ Meter	Ctr.	□ Meter	Ctr.
8038	75	73453	00
15338	96	38651	11
23,377	71	111,504	11
3,376	16	106,864	80
57,139	87	218,368	91
909	82	24,372	34
56,230	05	193,996	57
6619	95	"	"
"	"	8622	87
62,850	00	185,374	50
63,645	00	176,956	00
63,876	10	176,240	24
210	27	27,364	47
63,665	83	148,875	77
495	67	37,604	12
63,170	16	117,171	65
66,493	09	116,380	62
17,650	65	"	"
"	"	780	22
84,143	74	115,800	40

welches

welches nach Abzug dessen, was vielleicht noch im
 Clerischen geblieben seyn mag, als der Betrag des Holzes
 angesehen werden kann, das nach Holland transportirt worden ist.

Da zu Emmerich keine Gebühren für die Thalfahrt er-
 hoben werden, so dürften die dort gemachten Erklärungen
 der Flößer, welche gleichsam nur zur allgemeinen Notiz
 in den Erhebungs- Registern sich eingetragen finden,
 schwerlich zu einem genauen Maasstab dienen können.

Im Vergleich mit demjenigen, was in den letzten
 6 Jahren nach den Niederlanden gefloßt worden ist,
 verhält sich Vorstehendes auf folgende Weise:

	Eichenholz.		Tannenholz.	
	□ Meter.	□ Ctr.	□ Meter.	□ Ctr.
1820.....	64033	35	73625	36
1821.....	65187	65	84157	38
1822.....	46937	59	73100	69
1823.....	62228	86	72482	00
1824.....	59208	02	86272	24
1825.....	74434	70	100516	52
1826.....	84143	74	115800	40
<p>Um übrigens genauer zu wissen, wie sich 1826 die allgemeine rheinische Holzflößung gegen die der vordevn Jahre verhalten hat, muß hier dasjenige verglichen werden, was bei <u>Mainz</u> von den 3 größten Stromstrecken des <u>Oberheims, Neckens und Mains</u> an hartem u. weichem Holz vorbeigeführt worden ist:</p>				
1820.....	49959	71	106561	72
1821.....	51536	61	172662	95
1822.....	38389	10	167205	47
1823.....	45724	96	153889	09
1824.....	70160	19	197737	72
1825.....	59035	71	185271	15
1826.....	57139	87	218368	91

wodurch

wodurch zugleich sichtbar wird, was:

- 1, sowohl an Eichenholz aus der Mosel und Lippe noch hinzugekommen ist, und dafs,
- 2, von Tannenholz über 100.000 Meter in den Häfen des Rheins zurückgeblieben sind, indem von 218.368 Meter 91 Ctr., welche bei Mainz passirten, höchstens nur 115.800 Meter 10 Centner nach Holland verflößt worden sind.

Uebrigens zeichnet sich in dem jüngst abgewichenen Jahre die rheinische Holzflößung gegen die frühern noch immer aus, dagegen scheint dieselbe in dem jetzt laufenden 1827^{ten} Jahre nicht so beträchtlich werden zu wollen, da, wie man behauptet, wegen der Concurrenz des Norwegischen Tannenholzes und der Americanischen festen Hölzer bedeutende Vorräthe in den Niederländischen Häfen befindlich seyn sollen. Zwar schmeichelt man sich, dafs nach der zu hoffenden baldigen Beendigung des Elsasser Canals sich für das rheinische Bauholz eine neue Ausfuhr-Straße in das Innere von Frankreich eröffnen würde; allein da die französischen Wasserverbindungen zum Theil durch waldigte Gegenden ziehen; so läßt sich noch nicht bestimmen, welcher Ueberfluß von Baustämmen dort vorhanden ist und welchen Einfluß die Verbindungen derselben auf die rheinische Flößung haben werden.

VII.

Hauptübersicht der Rheinschiffahrts- und Flößen-Gebühren, welche im Jahre 1826 bei sämtlichen Erhebungs-Ämtern eingenommen worden sind.

In den Erhebungs-Ämtern des conventiellen Rheins
wurden

Lb.

wurden in dem letzt abgewichenen Jahre folgende Gebühren erhoben:

	zu Thal.		zu Brng.		Zusammen.		Total der Gattungen Gebühren.	
	Francs.	Clts.	Francs.	Clts.	Francs.	Clts.	Francs.	Clts.
1. <u>Recognitions-Gebühren</u> für die geladenen und ungeladenen Fahrzeuge.....	1081632	40	104321	41	212753	81	212753	81
2. <u>Rücksichtlich der Transporte und Ladungen</u> wurde entrichtet:								
a, an doppelten Recognitions-Gebühren	8105	26	1051	74	9157	00		
b, an $\frac{1}{2}$ te ⁿ Gebühr	16319	56	53179	05	69498	61		
c, zur $\frac{1}{4}$ te ⁿ Gebühr	102446	52	34321	78	136767	30		
d, zur ganzen Gebühr	375170	29	1244307	02	1622477	31		
3. <u>Wegen Reisenden und Markt-leuten:</u>								
a, zur $\frac{1}{4}$ te ⁿ Gebühr der Ladungsfähigkeit	15518	23	29541	05	45065	28		
b, zur $\frac{1}{10}$ te ⁿ Gebühr	655	81	271	28	927	09		
<u>Betrag der gesammten Transport-Gebühren</u>	524245	67	1362707	92	1886953	59	1886953	59
4. <u>An Floß-Gebühren</u>	660559	90	452	06	661011	96	661011	96
5. <u>An Nacherhebungen</u> sind ungegangen	1243	75	4959	38	6203	13	6203	13
6. <u>An Strafen</u>	615	92	804	49	1420	41	1420	41
<u>Total der sämtlichen Gebühren</u>	1295097	64	1473245	26	2768342	90	2768342	90
Von diesen Gebühren wurden nach geschobenem Erkenntniße, als zuviel erhoben, zurückgestellt	321	87	261	14	583	01	583	01
<u>Es bleibt daher als wirkliche Einnahme</u>							2767759	89

Aus diesem Etat ergibt sich:

- 1, das die von den Fahrzeugen zu zahlenden Recognitions-Gebühren sich zu der Einnahme von den Transporten der Waaren ungefähr wie 1 zu $9\frac{1}{2}$ verhalten.
- 2, das die Floß-Gebühren beinahe den $\frac{1}{10}$ Theil der gesammten Einnahme ausmachen.

Von

Von den sämmtlichen in den Erhebungs-Ämtern des con-
ventionellen Rheins im Jahre 1826 eingegangenen Summen ist
Folgendes den verschiedenen hohen Uferstaaten zugekommen.

Uferstaaten.	Erhebungs- Ämter.	Ertrag der Thalfahrt Bergfahrt				Total des Ertrags	
		Francs	Cl.	Francs	Cl.	Francs	Cl.
1, Königreich Frankreich	besitzt vermuthl. kein Er- hebungs-Ämter	"	"	"	"	"	"
2, Königreich Baiern	Neuburg	46,236	06	13,576	77	59,812	83
3, Großherzogthum Baden	Mannheim	53,464	53	35,771	26	89,235	79
4, Großherzogthum Hessen	Mainz	90,430	58	9,886	84	100,316	42
5, Herzogthum Nassau	Caub	96,551	86	9,205	31	105,756	17
Total, was die obern Uferstaaten bezogen haben		286,683	03	240,227	18	526,910	21
6, Königreich Preussen	Coblenz	57,635	20	90,150	70	147,785	90
	Andernach	47,943	37	51,168	76	99,112	13
	Linx	150,592	17	44,142	38	194,734	55
	Coeln	237,830	71	121,508	23	359,338	94
	Düsseldorf	158,773	66	264,701	60	423,475	26
	Ruhrort	134,744	15	201,886	97	336,631	12
	Wesel	210,644	30	186,315	82	396,960	12
	Emmerich	9,929	18	273,682	48	283,611	66
	//	1,008,092	74	1,232,756	94	2,240,849	68
Betrag dessen, was in den 4 obern Erhe- bungs-Ämtern ungenommen worden		286,683	03	240,227	18	526,910	21
Total im Allgemeinen		1,294,775	77	1,472,984	12	2,767,759	89

Indem

No. 2.

Indem der Unterzeichnete die Ehre hat, der hochpreussischen
Central-Commission hienmit zum Zehntenmal, die allgemeine
Uebersicht des Zustandes und Betriebs der Schiffahrt des
Rheins und dessen Holzfloßung zu überreichen, hat derselbe
bei der hohen Aussicht, daß das so längst ersehnte definitive
Reglement für diesen Fluß nun baldigst erscheinen werde,
geglaubt, daß es nicht unweckmäßig seyn würde, auch dasjenige
zu berühren, was für die künftigen Schiffahrts-Einrichtungen
auf den deutschen Wasserstraßen überhaupt zu wünschen ist, da
zumal nach dem, was für die Elbe und Weser bereits geschehen,
und für den Rhein nun nächstens zu erwarten ist, es keinem
Zweifel unterliegt, daß auch in Hinsicht der übrigen fahrbaren
Proeme Deutschlands, den so weisen Bestimmungen der
Wiener Convention völlig werde Genüge geleistet werden.

Mains den 26^{ten} July 1827.

Der Director
der Rheinschiffahrts-Verwaltungs-Commission

Gezeichnet, Cichart.