

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

### I. Allgemeiner Theil

[urn:nbn:de:bsz:31-259422](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-259422)

## I. Allgemeiner Theil.

**Witterung und Wasserstand.** Witterung und Wasserstand waren im Jahre 1852 der Rheinschiffahrt günstig. Sie wurde durch Eisgang nicht gestört, und das ganze Jahr hindurch ohne Unterbrechung betrieben.

Nur während 9 Tagen trieb der Rhein mit Eis, aber von so wenig consistenter Art, dass dadurch die Ausübung der Schiffahrt nicht gehemmt war.

352 Tage hindurch waren die Leinpfade, mit Ausnahme einiger niedrigen Stellen, wasserfrei.

Der höchste Wasserstand am Niederrhein fand im Februar statt.

In der Strecke zwischen *Basel* und *Strassburg* erreichte der Rhein im Monat September eine ganz ungewöhnliche Höhe, so dass der bis jetzt bekannte höchste Wasserstand vom Jahre 1641 noch übertroffen wurde.

Der niedrigste Wasserstand trat im Februar ein.

**Sicherheitshäfen.** Die Sicherheitshäfen sind bei dem milden Winter und dem unbedeutenden Eistreiben nur wenig besucht worden.

**Freihäfen, Rheinzollämter.** In Betreff der Freihäfen und der Rheinzollämter haben im Jahre 1852 Veränderungen nicht Statt gefunden.

Nur in der Organisation des Octroi-Amtes zu *Neuburg* trat eine wesentliche Aenderung ein, indem dasselbe aufgelöst, und die octroiämtlichen Functionen an die Beamten des dortigen Hauptzollamtes, — jedoch mit getrennter Amts- und Rechnungsführung — übertragen wurden.

Es ist dadurch eine schleunigere Abfertigung der Schiffe und Flösse erzielt worden.

Für den Octroidienst werden die im besten Stande befindlichen Krahen, Waagen und der Revisionsschuppen des Hauptzollamtes benutzt.

**Rheinzoll.** Die Verminderung der Rheinzölle hat, neben den übrigen mitwirkenden Ursachen, auf die Lebendigkeit der Schiffahrt wesentlich eingewirkt <sup>1)</sup>.

**Anmerkung.** Der ermässigte Tarif ist in dem Jahresberichte pro 1851 eingeschaltet. Zur Erläuterung desselben wird bemerkt:

\*

Auch ist dieselbe, wie die gänzliche Aufhebung der Rheinzölle und der Schiffsgebühr in *Niederland* von dem Handelsstande mit Freuden aufgenommen worden. Vielfach spricht sich jedoch der Wunsch und die Hoffnung auf weitere Ermässigungen und Erleichterungen aus, um der immer gefährlicher werdenden Concurrenz der Eisenbahnen begegnen zu können.

**Schiffsaiche.** Den bestehenden Vorschriften über die **Schiffsaiche** zufolge sind im Jahre 1852 geacht worden:

1. Im vierten Bezirke:

in *Amsterdam* 9, in *Rotterdam* 59, in *Dordrecht* 37 Schiffe; im Ganzen . . . 105 Schiffe.

2. Im dritten Bezirk:

in *Wesel* 7, in *Ruhrort* 71, in *Cöln* 25 und in *Coblenz* 69 Schiffe; im Ganzen 172 Schiffe.

An Rheinzollgebühren in der Strecke von der Französischen bis zur Niederländischen Grenze wird darnach erhoben:

1. zu Thal . . . 73 cs. 97 mill., früher 117 cs. 47 mill.; also weniger 44 cs. 12 mill.  
zu Berg . . . 96 cs. 48 mill., » 178 cs. 25 mill.; » » 81 cs. 77 mill.

Der Rheinzoll beträgt per Centner (50 Kil.) in Centimes und Millimes	bis <i>Mannheim.</i>		bis <i>Mainz.</i>		bis <i>Coblenz.</i>		bis <i>Cöln.</i>		bis <i>Emmerich.</i>		bis <i>Rotterdam.</i>	
	Aus-lands-	In-lands-	Aus-lands-	In-lands-	Aus-lands-	In-lands-	Aus-lands-	In-lands-	Aus-lands-	In-lands-	Aus-lands-	In-lands-
<b>G ü t e r.</b>												
zu Thal	11. 99	—	28. 66	15. 10	45. 49	26. 93	55. 50	26. 93	73. 97	26. 93	73. 97	26. 93
in der Strecke von der französischen Grenze	v. <i>Mannheim</i>	—	16. 67	15. 10	33. 50	26. 93	43. 51	26. 93	61. 98	26. 93	61. 98	26. 93
			von <i>Mainz</i>		16. 83	11. 83	26. 84	11. 83	45. 31	11. 83	45. 31	11. 83
					v. <i>Coblenz</i>		10. 1	—	28. 48	—	28. 48	—
							von <i>Cöln</i>		18. 47	—	18. 47	—
zu Berg												
von <i>Rotterdam</i> . . . }			27. 77	—	42. 81	—	60. 95	18. 14	78. 45	18. 14	96. 48	18. 49
» <i>Amsterdam</i> . . . }			von <i>Cöln</i>		15. 14	—	33. 18	18. 14	50. 68	18. 14	68. 71	18. 14
					v. <i>Coblenz</i>		18. 14	18. 14	35. 64	18. 14	53. 67	—
							von <i>Mainz</i>		17. 50	—	35. 53	—
							v. <i>Mannheim</i>		18. 3	—	35	—

Die Ermässigungen des früheren Betrages geniessen nur diejenigen Güter, welche der ganzen Rheinzollgebühr (wie solche durch den Supplementar-Artikel XVI. regulirt wurden) unterworfen sind. Für die übrigen sind die früheren Classen von  $\frac{1}{4}$  und  $\frac{1}{20}$  Gebühr des früheren Tarifs beibehalten.

Von allen ausländischen Gütern, welche in einem Preussischen Hafen ausgeladen werden sollen, wird der Rheinzoll für die berührte Preussische Rheinstrecke zwischen *Emmerich* und *Coblenz* nicht erhoben. Bei der Weitersendung aus einem Preussischen Hafen rheinwärts über die Preussische Grenze findet dagegen eine Nacherhebung dieses Zolls statt.

Von gewissen ausländischen, der dermaligen höchsten Gebühr unterworfenen Artikeln, welche in der Bergfahrt in einem der deutschen oberrheinischen Häfen zur Eingangs-Verzollung gelangen, wird der für die berührte Stromstrecke zwischen *Emmerich* und *Coblenz* bezahlte Preussische Rheinzoll zurückvergütet.

3. Im zweiten Bezirk:  
 in Mainz 7 Hessische, 2 Bayerische Rheinschiffe und 36 Mainschiffe; dann  
 5 Nassauische, 1 Preussisches und 3 Frankfurter Fahrzeuge, im Ganzen . 56 Schiffe.
4. Im ersten Bezirk:  
 in Mannheim . . . . . 101 Schiffe.

**Schifferpatente.** Schifferpatente wurden im Jahre 1852 ertheilt:

1. in den Niederlanden, mit Einschluss der erneuerten, 101
2. in Preussen, mit Einschluss von 13 Schifferpatenten mit der weitem Berechtigung zur Führung von Dampfschiffen, 46
3. a) in Nassau für 10 Rheinschiffer und 3 Setzschiffer, im Ganzen 13  
 b) in Hessen für 9 Schiffmeister und 5 Setzschiffer, im Ganzen 14  
 c) in Bayern keine
4. in Frankreich keine  
 in Baden 12

Wegen Anwendung gemeinsamer Grundsätze bei Ertheilung der Rheinschifferpatente ist eine Vereinbarung unter allen Uferstaaten getroffen worden.

**Frachtpreise.** In den Frachtpreisen sind im vorigen Jahre wesentliche Veränderungen nicht eingetreten. Eine Erhöhung derselben war bei der starken Concurrenz kaum zu erwarten; eine weitere Verminderung hat wegen der grossen Gütermasse, welche im Jahre 1852 auf dem Rhein zu transportiren war und die vorhandenen Mittel fast ununterbrochen in Anspruch nahm, im Allgemeinen nicht statt gefunden.

Gleichwohl war die Fracht in Strassburg, wenn auch nicht bedeutend, doch zu Thal wie zu Berg erhöht; während in Mannheim die schon früher beabsichtigte Minderung der Fracht zwischen Holland und Mannheim eintrat, wogegen wiederum bei den Versendungen auf dem Neckar höhere Preise gezahlt wurden, als im vorhergehenden Jahre.

(Von Mannheim nach Cannstadt 17 kr., Heilbronn 9 kr.; überall 1 kr. mehr als 1851).

In Mainz wurde

a) nach dem Unterrhein bis	Coblenz,	Cöln,	Emmerich,	Rotterdam,	Amsterdam
für Güter I. Classe .	9 kr.	9 kr.	26 kr.	20 kr.	25 kr.
„ „ II. „ .	10 „	11 „	26 „	27 „	32 „
„ „ III. „ .	12 „	14 „	26 „	32 „	37 „
				35 „	40 „
				40 „	45 „
				55 „	60 „
				120 „	120 „

je nach den verschiedenen Waarengattungen per Centner bezahlt.

b) nach dem Oberrhein und Neckar

für alle Waaren pro Cntr. nach *Mannheim, Strasburg, Heilbronn, Canstadt.*

8 kr. 30 kr. 17 kr. 27 kr.

c) nach dem Main: *Frankfurt, Würzburg, Bamberg, Regensburg*

für Güter	I. Classe	8 kr.	20 kr.	35 kr.	43 kr.
"	II. "	8 "	21 "	35 "	44 "
"	III. "	8 "	23 "	37 "	46 "
"	IV. "	8 "	25 "	39 "	48 "

Die Frachtpreise in *Cöln* betragen:

von <i>Cöln</i>	bis <i>Amsterdam</i>	13	—20	Cents pro Centner.
" "	" <i>Rotterdam</i>	10	—15	" "
" <i>Amsterdam</i>	" <i>Cöln</i>	65	—80	Centimes.
" <i>Rotterdam</i>	" "	55	—70	" "
" <i>Cöln</i>	nach <i>Mainz</i>	15	—19	kr.
" "	" <i>Frankfurt</i>	20	—24	" "
" "	" <i>Würzburg</i>	35	—45	" "
" "	" <i>Mannheim</i>	17	—24	" "
" "	" <i>Heilbronn</i>	24 $\frac{1}{2}$	—32 $\frac{1}{2}$	" "
nach <i>Cöln</i>	von <i>Mainz</i>	10	—14	" "
" "	" <i>Frankfurt</i>	13	—17	" "
" "	" <i>Mannheim</i>	10	—16 $\frac{1}{2}$	" "
" "	" <i>Heilbronn</i>	19	—23	" "

**Rangfahrten.** Dass in *Strassburg* die Rangfahrten aufgehoben wurden, ist schon im letzten Jahresbericht erwähnt.

Trotz der immer ausgedehnteren Concurrenz der Dampfschiffe hatten sich dennoch die übrigen Rangfahrten grösstentheils erhalten.

Die meisten Schiffer haben ihre Schiffe durch Dampfkraft befördern lassen.

In *Mannheim* bestanden, wie früher, die Beurthverträge mit *Canstadt* und *Heilbronn*, und mit *Rotterdam* und *Amsterdam*.

In *Cöln* bestanden folgende Rangfahrten:

nach <i>Coblenz</i>	mit 5 Schiffen,	sie machten 43 Fahrten und transportirten 56,944 Ctr.
" <i>Trier</i>	" 10 "	" 39 " " 81,108 "
" <i>Bingen</i>	" 6 "	" 13 " " 25,627 "
" <i>Mainz</i>	" 6 "	" 36 " " 70,945 "
" dem <i>Niederrhein</i>	" 6 "	" 20 " " 54,893 "
" " <i>Obermain</i>	" 13 "	" 32 " " 97,938 "
" <i>Mannheim</i>	" 24 "	" 60 " " 239,018 "
" <i>Heilbronn</i>	" 12 "	" 61 " " 140,988 "
" <i>Canstadt</i>	" 7 "	" 25 " " 52,380 "
zusammen	89 "	329 " " 819,841 Ctr.

Hiervon wurden 256 Ladungen mit 696,870 Centner von der *Cöln*er Dampfschleppschiff- fahrts-Gesellschaft geschleppt, die übrigen sind theils durch andere Gesellschaften geschleppt, theils gepferdet worden.

Ausser diesen Rangfahrten bestanden aber noch einige sogenannte unregelmässige Beurthen nach *Mannheim* und *Ludwigshafen*, und nach *Antwerpen* und *Dordrecht*.

**Dampfschiffahrt.** Die bedeutende Auswanderung hat den verschiedenen Gesellschaften viele Passagiere zugeführt; auch im Uebrigen schien die Reiselust sich wiederum vermehrt zu haben.

Die *Cöln*er Gesellschaft hat im Jahre 1852 ein Dampfboot «*Beethoven*» verloren, dagegen 2 neue «*Prinzessin von Preussen*» und «*Ariadne*» angeschafft.

Der Dienst wurde das ganze Jahr hindurch ununterbrochen mit 18 Dampfschiffen, in der Strecke zwischen *Arnheim* und *Strassburg* ausgeübt.

Die Zahl ihrer Fahrten betrug:

zwischen <i>Arnheim</i> und <i>Cöln</i>	298
.. <i>Cöln</i> .. <i>Coblenz</i>	1448
.. <i>Coblenz</i> .. <i>Mainz</i>	1112
.. <i>Mainz</i> .. <i>Mannheim</i>	672
.. <i>Mannheim</i> .. <i>Strassburg</i>	184
im Ganzen	3714

Es wurden befördert:

	Fahrten	Reisende	Wagen	Pferde	Hunde	Centner
zu <i>Berg</i> in	1857	286,989	127	304	274	277,855
.. <i>Thal</i> ..	1857	314,993	169	134	222	195,885
	3714	601,982	296	438	496	472,740
gegen das Vorjahr mehr	171	41,278	—	14	32	35,581
weniger	—	—	143	—	—	—

Die *Düsseldorfer* Gesellschaft hat mit 10 Schiffen den Dienst zwischen *Mannheim* und *Rotterdam* ebenfalls ohne Unterbrechung ausgeübt.

Es wurden gemacht:

zwischen <i>Düsseldorf</i> und <i>Mainz</i>	15 Fahrten,
.. .. <i>Mannheim</i>	279 ..
.. <i>Cöln</i> .. <i>Mainz</i>	546 ..
.. .. <i>Coblenz</i>	59 ..
zusammen	899 Fahrten,

	Uebertrag	899 Fahrten.
zwischen <i>Bonn</i>	„ <i>Mainz</i>	99 „
„ „	„ <i>Coblenz</i>	128 „
„ <i>Mainz</i>	„ <i>Mannheim</i>	321 „
„ <i>Düsseldorf</i>	„ <i>Rotterdam</i>	177 „
	zusammen	1624 Fahrten.

Es wurden befördert:

	in Fahrten	Reisende	Wagen	Pferde	Hunde	Centner.
zu <i>Berg</i>	812	147,861	234	323	612	240,882
„ <i>Thal</i>	812	158,398				217,475
	1624	306,259	234	323	612	458,357
Gegen das Vorjahr mehr	407	60,257	—	—	96	11,241
weniger	—	—	35	45	—	—

Die *Bayerische* Main-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in *Würzburg* hat ihre Fahrten über *Mainz* bis *Cöln* ausgedehnt, zuerst im Mai mit dem Boote „*Königin Therese*“, dann im October mit dem Boote „*Verein*“.

Es wurden auf der Strecke von *Frankfurt* nach *Cöln* 79 Fahrten gemacht, mit 2334 Personen und 25,346 Centner Güter, auf der Strecke von *Mannheim* nach *Mainz* 64 Fahrten mit 2508 Personen und 1983 Centner Güter.

Die *Frankfurter* Dampfboote *Delphin 1.* und *2.* haben zwischen *Mannheim* und *Mainz* in 199 Fahrtagen, zwischen *Mainz* und *Bingen* in 61 Fahrtagen 16,280 Personen und 31,203 Centner, zwischen *Frankfurt*, *Mainz* und *Bingen* aber . . . 48,478 „ „ 39,856 „  
im Ganzen . . . 64,758 „ „ 71,059 „ transportirt.

**Dampfschleppschiffahrt.** 1) Die *Cölnische* Gesellschaft verwendete, wie im Vorjahre, zu ihrem Dienste 5 Schlepper und 32 eiserne Güterschiffe, damit brachte sie

zu <i>Berg</i> : von <i>Amsterdam</i> nach <i>Cöln</i>	58 Schiffe,	257,602 Centner.
„ <i>Rotterdam</i> „ „	118 „	607,042 „
„ <i>Dordrecht</i> „ „	5 „	20,923 „
„ <i>Antwerpen</i> „ „	22 „	138,353 „
zu <i>Berg</i>	203 „	1,023,920 „

Sie schleppten ferner zu *Berg* gegen Schlepplohn, und zwar: von *Cöln* nach *Coblenz*, *Mainz*, *Mannheim* und einigen Zwischenorten . . . 467 „ 1,376,134 „

im Ganzen also zu *Berg* . . . 670 „ 2,400,054 „  
gegen das Vorjahr mehr . . . — „ 453,781 „

Transport zu Berg	670 Schiffe	2,400.054 Centner.	III
Zu Thal: von Cöln nach Amsterdam	44	105,167	„
„ „ „ Rotterdam	52	181,139	„
„ „ „ Dordrecht	27	184,491	„
zusammen	123	470,797	„
Gegen das Vorjahr weniger		8,129	„
Der ganze Verkehr	793	2,870,851	„
Gegen das Vorjahr mehr	91	445,652	„

Die beiden Seeschiffe dieser Gesellschaft betreffend, ist Folgendes zu berichten:

Das Barkschiff « Fortschritt » kam am 27. Januar 1852 von seiner Reise nach *Buenos-Ayres* zurück, löschte, wegen befürchteter Beschädigung der Ladung, die nach *Cöln* bestimmten Häute in *Rotterdam*, kam dann leer nach *Cöln*, ging am 28. September mit einer Ladung von 4642 Centner Syrop, Wein, Glas etc. nach *Stettin*, und am 8. December von dort mit einer Ladung unter Segel, wurde durch die heftigen Stürme gegen Ende December nach *Norwegen* und dann nach der englischen Küste verschlagen, lief am 27. Januar 1853 mit geringer Beschädigung in einem Niederländischen Hafen ein und kam hiernächst nach *Cöln*.

Das Briggschiff « Hoffnung » ging Anfangs Januar mit einer Ladung von *Stettin* nach *London*, von dort mit einer Ladung Holz, Zink, Harz etc. nach *Petersburg*, nahm daselbst eine Ladung nach den *Niederlanden*, ging dann nach *Newcastle*, um eine Ladung Steinkohlen nach *Genua* einzunehmen, dann nach *Gallaec* zu segeln, und als Rückfracht Getraide zu laden.

2) Die *Düsseldorfer* Dampfschleppschiffe transportirten mit 2 Schleppern, 12 eisernen Güterschiffen und 74 gemietheten Schiffen

zu Berg: 1,086,794 Ctr, zu Thal: 86,480 Ctr, im Ganzen 1,173,274 Ctr. ;

Gegen das Vorjahr: 43,764 „ „ 82,698 „ „ 126,462 Ctr. weniger.

3) Die *Mainzer* Dampfschleppschiffe *Rhenus* 1. und 2. brachten

I. zu Berg in der *Mainzer* Beurth

von Rotterdam nach Mainz	} 48 Fahrzeuge mit Güter	135,702 Ctr.	} 308,287 Ctr.
		Getraide 82,239 „	
„ Amsterdam „	} 29 „	Güter 45,618 „	}
		Getraide 41,086 „	
		Flossgeräte 3,642 „	

II. von Rotterdam und Amsterdam

nach Worms Schwefel, Salpeter, Zinn	18,174 Ctr.	} 60,713 Ctr.
„ Mannheim Getraide	25,553 „	
„ Ludwigshafen Masseln	11,505 „	
„ Strassburg Masseln	5,481 „	

## VIII

## III. Sie brachte sodann in ihren Schleppkähnen

von <i>Rotterdam</i>	nach <i>Ruhrort</i>	Steine	3,764	Ctr.	} 52,800 Ctr.
„ <i>Horchheim</i>	„ <i>Lauterburg</i>	Eisensteine	36,913	„	
„ <i>der Mainspitze</i>	„ <i>Lauterburg</i>	„	12,123	„	

Im Ganzen wurden von den Schiffen des Vereins transportirt zu Berg 421,800 Ctr.

Ausserdem wurden gegen Lohn geschleppt:

zwischen *Rotterdam, Ruhrort, Cöln, Mainz,*

*Mannheim und Strassburg* . . . . . 18 Fahrzeuge mit 21,463 Ctr.

zwischen *Ruhrort und Mannheim.* . . . . 16 Kohlnachen „ 60,762 „

= 82,225 Ctr.

Total-Summe zu Berg . . . . . = 504,025 Ctr.

Zu *Thal* brachte die Gesellschaft, in der *Mainzer Beurth*, von *Mainz nach Holland*

in 32 Schiffen nach <i>Rotterdam</i>	Güter	39,009	Ctr.	} 68,297 Ctr.
	Getraide	5,779	„	

in 29 „ „ <i>Amsterdam</i>	Güter	20,940	„	} 13,161 Ctr.
	<i>Ruhrort, Emmerich, Lobith, Utrecht</i>	Güter	2,569	

von <i>Coblenz</i> nach <i>Rotterdam</i>	Braunstein und Mineralwasser	12,978	Ctr.	} 13,161 Ctr.
„ <i>Coblenz</i> und <i>Emmerich</i> nach <i>Amsterdam</i>	Güter	183	„	

Demnach wurden transportirt in den Schiffen des Vereins . . . . . 81,458 Ctr.

4 Schiffe zwischen *Lauterburg, Ludwigshafen, Mainz* und *Cöln* geschleppt mit 7,571 Ctr.

so dass der ganze Verkehr zu *Thal* betrug . . . . . 89,029 Ctr.

Totale zu Berg und zu *Thal* . . . . . 593,054 „

Gegen das Vorjahr mehr . . . . . 114,168 „

Die *Frankfurter* Actiengesellschaft für Rhein- und Main-Schiffahrt beförderte in eigenen Schiffen

zu Berg von <i>Rotterdam</i> nach <i>Frankfurt</i>	195,941	Ctr.	} Zusammen
„ „ <i>Mannheim</i>	20,999	„	
„ „ <i>Mainz</i>	68,493	„	
„ „ <i>Bingen</i>	5,493	„	

„ „ <i>Coblenz</i>	24,050	„	} 314,976 Ctr.
von <i>Amsterdam</i> nach <i>Frankfurt</i>	116,347	„	

„ „ <i>Ludwigshafen</i>	1,071	„	} 168,871 „
„ „ <i>Mainz</i>	24,277	„	
„ „ <i>Boppard</i>	1,397	„	
„ „ <i>Coblenz</i>	19,379	„	

„ „ <i>Mühlheim</i>	6,400	„	} 483,847 Ctr.
Transport			

Transport . . . . . 483,847 Ctr.

	Transport	483,847 Ctr.	
von Antwerpen nach Mainz		38,014	„
„ Emmerich „ Bingen		328	„
„ Rees „ „		4,675	„
„ Ruhrort „ Frankfurt		45	„
„ Duisburg nach Frankfurt	5,718	} 36,961	„
„ „ „ Strassburg	31,192		
„ Coblenz „ Frankfurt	34	} 5,007	„
„ „ „ Mannheim	4,973		
„ Niederlahnstein nach Frankfurt		806	„
„ Caub „ „		10	„
	Ueberhaupt zu Berg	599,603	„
	Gegen das Vorjahr mehr	137,091	Ctr.
zu Thal von Frankfurt nach Rotterdam	65,859	} 80,470	„
„ „ „ Amsterdam	11,781		
„ „ „ Arnheim	164		
„ „ „ Lobith	30		
„ „ „ Emmerich	233		
„ „ „ Wesel	142		
„ „ „ Düsseldorf	31		
„ „ „ Coblenz	176		
„ „ „ Mainz	2,054		
von Höchst nach Amsterdam		101	„
„ Kostheim „ Amsterdam		84	„
„ Mainz „ Rotterdam		1,507	„
„ Boppard „ Düsseldorf		27	„
„ Geisenheim „ Rotterdam		1,886	„
„ Oberlahnstein „ „		2,400	„
„ Horchheim „ „	5,000	} 11,761	„
„ „ „ Amsterdam	6,761		
„ Pfaffendorf „ Rotterdam		40,978	„
„ Ehrenbreitstein nach Rotterdam		12,287	„
„ Coblenz nach Rotterdam	40,369	} 60,060	„
„ „ „ Amsterdam	7,265		
„ „ „ Antwerpen	6,046		
„ „ „ Dordrecht	6,380		
	Transport	211,561	Ctr.

\*\*

	Transport . . . . .	211,561 Ctr.
von Vallendar nach Amsterdam . . . . .		5,000 ..
„ Andernach „ Rotterdam . . . . .	5,580 ..	} 54,674 ..
„ „ „ Dordrecht . . . . .	16,360 ..	
„ „ „ Utrecht . . . . .	25,734 ..	
„ „ „ Waddingsveen . . . . .	7,000 ..	
„ Linz nach Amsterdam . . . . .		4,049 ..
„ Brohl „ „ . . . . .	5,680 ..	} 16,720 ..
„ „ „ Dordrecht . . . . .	11,040 ..	
„ Ruhrort nach Amsterdam . . . . .	4,984 ..	} 5,718 ..
„ Emmerich „ „ . . . . .	734 ..	
	Summa zu Thal . . . . .	297,722 ..
	Gegen das Vorjahr mehr . . . . .	51,296 ..
	Summa der Bergfahrt . . . . .	599,603 ..
Sie beförderte also im Ganzen mit eigenen Schiffen . . . . .		897,325 ..
	Gegen das Vorjahr mehr . . . . .	188,387 ..
In fremden Schiffen gegen Lohn wurden geschleppt . . . . .		534,250 ..
	Gegen das Vorjahr weniger . . . . .	305,749 ..
	In Summa . . . . .	1,431,575 Ctr.

5) Die *Pfälzische* Dampfschiffahrts-Gesellschaft in *Ludwigshafen*, mit ihren beiden Remorqueurs und 10 Schleppkähnen, beförderte zu Thal 15 Schiffe mit . . . . . 76,364 Ctr.  
zu Berg 77 „ „ . . . . . 379,819 ..  
Summa = 456,183 ..

mehr als im Vorjahre 10,792 Centner.

Sie schleppten ausserdem 187 fremde Schiffe mit . . . . . 422,081 ..  
Im Ganzen . . . . . 878,264 Ctr.

mehr als im Vorjahre 5,794 Ctr.

6) Die *Mannheimer* Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft hat in 30 Reisen in directer Fahrt befördert resp. geschleppt:

von Amsterdam nach Mannheim . . . . .	199,597 Ctr.
„ Rotterdam „ „ . . . . .	267,845 ..
	= 467,442 ..
„ Mannheim „ Rotterdam . . . . .	47,628 ..
Zusammen in direkter Fahrt . . . . .	515,070 Ctr.

Die Centnerzahl der nach und von Zwischenplätzen geschleppten Güter mag beiläufig ebensoviel betragen.

**Untersuchung der Fahrzeuge.** Die bestellten Commissionen zur Untersuchung der Tauglichkeit der zur Ladung bestimmten Fahrzeuge haben vorschriftsmässig untersucht:

Im vierten Bezirk: in *Amsterdam* 211 Schiffe, in *Rotterdam* 167 Schiffe, in *Dordrecht* 79; im Ganzen 457 Schiffe.

Im dritten Bezirk: in *Wesel* 15, in *Ruhrort* 22, in *Duisburg* 18, in *Düsseldorf* 11, in *Cöln* 30 und in *Coblenz* 68; im Ganzen 164 Schiffe.

Ausserdem wurde mit 942 Schiffen eine Nachrevision vorgenommen.

Im zweiten Bezirk: in *Bingen* 46, in *Mainz* 447, in *Worms* 10; mithin 503 Schiffe.  
 „ ersten Bezirk: in *Strassburg* und in *Mannheim* 363 Schiffe.

**Steuermanns- und Lootsenwesen.** Was zunächst den Umfang des Lootsenzwanges betrifft, so hat derselbe durch den bereits im vorigen Jahresberichte erwähnten, nunmehr allseits angenommenen Suppletar-Artikel XX. die Einschränkung erfahren, dass die durch den Art. 59. der Convention vom 31. März 1831 festgesetzte Ausnahme vom Lootsenzwange auf Segelschiffe jeder Ladungsfähigkeit, welche unter 600 Centner Ladung enthalten, ausgedehnt ist.

Auch die Höhe der Lootsengelder ist vermindert worden. Insbesondere sind dieselben für die *Waal* und den *Leck* durch Beschluss Sr. Majestät des Königs der *Niederlande* vom 29. April 1852, in Vollziehung des Artikels 18. der Uebereinkunft zwischen den *Niederlanden* und dem Zollverein vom 31. December 1851, auf die Hälfte des früheren Satzes ermässigt worden.

Es sind diese Gebühren dermalen geringer, als auf den übrigen Strecken, wo der Lootsen- resp. Steuermannszwang noch besteht.

Auch in andern Uferstaaten sind Reductionen der Tarifsätze eingetreten, die übrigens gleich dem *Niederländischen* Tarif nur das Maximum der Steuermannslöhne bestimmen, welches im Wege der Uebereinkunft häufig noch ermässigt wird, namentlich bei Personen-Dampfschiffen und andern Fahrzeugen, welche oft dieselbe Station berühren.

Weitere Fragen in Betreff einer Herabsetzung der Steuermannslöhne, sowie der Zurückführung des Steuermannszwangs auf das unbedingte Bedürfniss für gewisse Rheinstrecken waren noch in der Berathung.

**Ausgaben für Erhaltung und Verbesserung der Schiffbarkeit des Stroms etc.** In dem ersten Bezirke hat

**Frankreich** für Rheinbauten und Stromsäuberung angewiesen 650,000 frs.,  
dann für ausserordentliche, durch das Hochwasser vom Monat  
September 1852 nöthig gewordenen Strom- und Uferbauten . 699,000 frs.  
im Ganzen . . . . . 1,349,000 frs<sup>1</sup>). — cs.

**Baden** hat für Rheinbauten zum Schutze des Rhein-Ufergeländes und  
zum Behuf der Rectification verwendet . . . . . 1,269,500 frs. 35 cs.  
darunter für Räumung der Strombahn und Unterhaltung der Leinpfade 2,820 frs. 58 cs.

**Bayern** verausgabte für Flussarbeiten am Rhein und zwar:

auf Uferbauten und Buhnen . . . . .	55,251 fl. 59 kr.
für Ziehwege . . . . .	287 „ 12 „
für Reinigung des Thalwegs . . . . .	218 „ 55 „
Summa . . . . .	55,788 fl. 6 kr. = 119,545 frs. 92 cs.

**Hessen** verausgabte für Stromarbeiten und Leinpfade am Rhein:

auf der rechten Rheinseite . . . . .	27,552 fl. 36 kr.
auf der linken Rheinseite . . . . .	21,306 „ 53 „
zusammen . . . . .	48,859 fl. 29 kr. = 102,858 frs. 18 cs.

**Nassau** verwendete auf den Wasserbau für den Rhein:

für die Räumung des Schiffswegs . . . . .	8,976 fl. 34 kr.
für Unterhaltung der Leinpfade . . . . .	26,291 „ 41 „
für Ausbau der Alluvionen . . . . .	1,948 „ 34 „
für verschiedene kleine Ausgaben . . . . .	510 „ 18 „
für Verbesserung des Winterhafens bei <i>Rüdesheim</i> . . . . .	4,214 „ 47 „
für Stromvermessung und Untersuchung des Strombettes . . . . .	2,386 „ 3 „
zusammen . . . . .	44,327 fl. 29 kr. = 94,987 frs. 45 cs.

Transport . . . . . 2,935,891 frs. 90 cs.

**Anmerkung.** Im Jahre 1852 zeigten sich auf der Französisch-Badischen Rheinstrecke, in Folge der neuen Thalwege und des Hochwassers vom Monat September, in der Fahrbahn viel mehr Bäume und Stöcke. Es wurden nicht weniger als 137 Bäume — darunter manche von mehr als 100 Fuss Cubikinhalt — aus dem Strom gehoben, ungerechnet jene, welche ohne sonderliche Mühe von den Uferbewohnern herausgeholt wurden.

Transport . . . . .	2,935,891 frs. 90 cs.
<b>Preussen</b> hat für den Ausbau und die Unterhaltung der Ufer, Leinpfade und für Correctionswerke verausgabt:	
im Bezirk der Regierung zu <i>Coblenz</i> . . . . .	52,465 Rthlr. 8 Sgr. 4 Pf.
„ „ „ „ <i>Cöln</i> . . . . .	56,485 „ 29 „ 9 „
„ „ „ „ <i>Düsseldorf</i> 142,245 „ 9 „ 4 „	
zusammen =	251,196 Rthlr. 17 Sgr. 6 Pf. = 941,978 frs. 18 cs.
<b>Niederland</b> hat zu gleichen Zwecken verwendet . . . . .	437,382 fl. = 906,005 frs. 57 cs.
Es sind demnach für Strombauten während des Jahres	
1852 auf dem Rhein ausgegeben . . . . .	4,783,875 frs. 65 cs.

Der für die Schifffahrt vortheilhafte Wasserstand war für den Wasserbau ungünstig. Die kurze Bauzeit wurde jedoch überall eifrig benutzt.

Trotz der bedeutenden Summen, welche nun schon in einer langen Reihe von Jahren auf die Rheinbauten verwendet wurden, bleibt noch immer an vielen Stellen mehr oder weniger zu thun, um einen für die verschiedenen Wasserstände guten Fahrweg zu erhalten. — Die grosse Dringlichkeit einiger dazu erforderlichen Arbeiten hat die besondere Aufmerksamkeit der Central-Commission in Anspruch genommen.

**Unglücksfälle.** Am 18. Februar segelte Schiffer F. Elbert mit Getraide beladen von *Cöln* ab, und verlor bei *Rodenkirchen* im Sturm den Mast; er musste zur Reparatur nach *Cöln* zurück kehren.

Am 25. Februar ging das Schiff *Maria* des Schiffers *Schneider* aus *Bamberg* unter. — Es wurde durch einen Remorqueur von der Ruhr geschleppt. Dieser fuhr unterhalb der Lahn auf den Grund, bewegte sich, um wieder flott zu werden, zurück und stiess auf das noch in der ursprünglichen Richtung fortgehende Schiff des Schiffers *Schneider*. Die ganze werthvolle Ladung ging verloren.

Am 26. Februar sank am *Bingerloch* ein, von *Rotterdam* nach *Mainz* mit Waizen beladener *Frankfurter* Schleppkahn.

Am 2. März fuhren, an der Pumpe bei *Kesselheim*, das *Cölner* Boot „*Beethoven*“ und der *Niederländer* Nr. 23., in Folge eines Schneeschauers, auf einander. Der *Beethoven* brach theilweise zusammen, sank und war nicht wieder herzustellen.

Am 5. März ist Schiffer F. Elbert mit Coaks beladen auf die *Leyen* im wilden Gefahr getrieben und gesunken.

Am 25. März sank oberhalb *Andernach* ein in *Holland* beladener *Frankfurter* Schleppkahn.

Am 2. October sind bei einem bedeutenden Sturm 18 grössere und kleinere Fahrzeuge zwischen *Cöln* und *Emmerich* gesunken. Ausserdem wurden auf dem *Niederrhein* im Laufe des Jahres mehrere Kohlennachen, mit Geriess oder Steinen beladen, mehr oder weniger beschädigt.

#### XIV

Auf dem *Oberrhein* ereigneten sich folgende Unglücksfälle:  
Am Hahnerhof bei *Ottmarsheim* ging ein mit Steinen beladenes Fahrzeug unter.  
Oberhalb der Schleuse des Rhein- und Rhone-Canals bei *Hünigen* wurden, in Folge des Hochwassers, mehrere Flösse losgerissen.  
Bei *Balzenheim* ging ein Fahrzeug zu Grunde;  
desgleichen am *Herrenkopf*, *Rheinau* gegenüber, ein mit Holz beladenes Fahrzeug;  
ferner am *Stiefelgrund*, bei *Gerstheim*, ein mit Steinen beladenes Fahrzeug;  
sodann am *Schiffbrückgrund* bei *Strassburg* ein Schiff und ein Nachen und  
am *Lobsteinwörth* bei *Strassburg* ein Nachen.  
Am *Stangenkopf* bei *Wantzenau* ging ein mit Kies beladenes Schiff durch das Einstürzen des Ufers zu Grunde.

**Prozesse.** Die Gerichte in streitigen Rheinschiffahrts-Angelegenheiten haben im Ganzen nur wenig Fälle abzuurtheilen gehabt.

In **Frankreich** kam nur ein Contraventionsfall zur Entscheidung, er betraf eine Beschädigung des Uferbaues durch eine Rheinmühle.

In **Baden** erliess das Grossherzogliche Hofgericht in *Mannheim* als Appellinstanz ein freisprechendes Erkenntniss.

Beim dortigen Rheinzollgerichte wurden 3 Fälle wegen Defraudation des Rheinzolls abgeurtheilt.

Von dem Rheinzollamte wurden aber 24 Contraventionen, welche die Defraudation des Rheinzolls, das Ein- und Ausladen ohne Erlaubniss, Abfahren ohne Steuermann etc. zum Gegenstande hatten, bestraft.

Die Rheinzollgerichte in **Bayern** wurden nicht angerufen.

**Hessen.** In *Mainz* kamen 10 Contraventionsfälle zur Anzeige, sie wurden aber nicht an das Rheinzollgericht gebracht, sondern im Verwaltungswege durch freiwillige Entrichtung der Strafe erledigt.

Bei dem Rheinzollgerichte daselbst wurden 3 Civilsachen und 2 Strafsachen verhandelt und abgeurtheilt.

**Nassau.** Bei dem Rheinzollgerichte zu *Wiesbaden*, *Rüdesheim* und *St. Goarshausen* kamen keine Fälle vor, bei dem zu *Elville* 1 und bei dem zu *Braubach* 5; endlich 1 Fall bei dem Hofgericht zu *Wiesbaden* als Rheinzollrichterstelle 2ter Instanz zur Entscheidung.

**Preussen.** Bei den 21 Preussischen Rheinzollgerichten kamen im Ganzen 55 Prozessfälle vor.

Davon gelangten zur Appellation bei dem Appellhofe zu *Cöln* 9.

In **Niederland** wurde keins der dortigen Rheinzollgerichte angerufen.

Bei der Central-Rheinschiffahrts-Commission wurden in Appellatorio drei Recursurtheile erlassen.

**Veränderung in der Zusammensetzung der Central-Commission und im Personal der oberen Rheinschiffahrtsbeamten.**

An die Stelle des Herrn *Engelhardt* trat als Rheinschiffahrts-Bevollmächtigter für *Frankreich* der General-Consul Herr *E. Doumerc*.

Am 25. August 1852 starb der älteste höhere Rheinschiffahrtsbeamte, Inspector *Wenzel*.

Die Wahrnehmung seiner Functionen (2ter Bezirk) wurde interimistisch dem Grossherzoglich Hessischen Obereinnehmer *Opfermann* übertragen.

**II. Besonderer Theil.**

**Verkehr auf dem Rhein und dessen einzelnen Theilen.** Der Verkehr auf dem Rhein hatte sich im Ganzen bedeutend gehoben, wenn gleich er in einigen Häfen nicht die Höhe erreichte, wie in früheren Jahren.

Von günstigem Einflusse mögen gewesen sein: vor allem das wieder belebte Vertrauen auf die Befestigung der politischen Zustände, die Herabsetzung der Rheinzölle, sowie der Umstand, dass die Rheinschiffahrt weniger als in andern Jahren durch Elementar-Ereignisse gehemmt wurde.

Gewiss ist, dass der Gütertransport auf dem Rhein, in Ansehung der Masse, denjenigen der vorhergegangenen 10 Jahre übertroffen hat.

Verhältnissmässig hatte sich der Transport bedeutender vermehrt bei der Bergfahrt als bei der Thalfahrt.

Das Nähere ergeben die Uebersichten über den Verkehr bei den verschiedenen einzelnen Rheinzollämtern und in den bedeutendsten Rheinhäfen.

**A. B.** Ein Blick auf die allgemeine Uebersicht des Schiffsverkehrs und des Waarenverkehrs in den Jahren 1852 und 1851 zeigt am besten, wie bedeutend die Zunahme gewesen.

Zum Speciellen übergehend wird Folgendes bemerkt:

**No. 1. Altbreisach.** In *Altbreisach* hatte sich der immer unbedeutende Rheinverkehr abermals vermindert, zu Berg passirte nicht ein Centner, und zu Thal waren von den passirten Gegenständen, im Gesamtbetrage von 16,890 Centner, Brennholz mit 12,064 Centner und Gyps 2,480 Centner (Freigut), die Hauptartikel.

**No. 2. Grosse Brücke bei Strassburg.** Bei dem Rheinzollamte an der grossen Brücke bei *Strassburg* ergibt die Nachweisung bei der Berg- wie bei der Thalfahrt zwar ein Plus; es bleibt aber zu berücksichtigen, dass es sich bei dem dortigen Verkehr nicht von