

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

I. Allgemeiner Theil

[urn:nbn:de:bsz:31-259431](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-259431)

I. ALLGEMEINER THEIL.

Die **Central-Commission für die Rheinschifffahrt** kann ihren Jahresbericht für 1854 mit der Bemerkung beginnen, dass der Güterverkehr auf dem Rhein in diesem Jahre eine, bisher noch niemals erreichte Ausdehnung erlangt hat. Die nachstehende Vergleichung der, in den letzten zehn Jahren bei den Rheinzollämtern zu *Emmerich* und *Coblenz* abgefertigten Waaren-Mengen, ausschliesslich des Flossverkehrs, wird diese Bemerkung näher anschaulich machen. Es wurden abgefertigt:

im Jahre	in Emmerich			in Koblenz		
	zu Berg	zu Thal	zusammen	zu Berg	zu Thal	zusammen
1845	3,240,725	5,225,000	8,465,725	5,911,552	3,590,978	9,502,520
1846	5,745,556	4,924,609	10,670,165	6,711,655	3,447,743	10,159,398
1847	6,150,912	5,131,262	11,282,174	8,611,386	3,238,950	11,850,336
1848	2,951,493	5,032,058	7,983,551	6,216,780	3,202,723	9,419,503
1849	3,114,602	6,328,856	9,443,458	5,462,643	3,737,683	9,200,326
1850	3,473,630	7,989,775	11,463,405	6,647,943	5,258,133	11,906,076
1851	4,681,551	6,842,839	11,524,390	6,979,705	4,229,506	11,209,211
1852	6,375,239	7,916,323	14,291,562	8,890,789	4,346,951	13,237,740
1853	4,904,245	8,342,753	13,246,998	7,400,390	4,888,194	12,288,584
1854	5,867,550	9,650,183	15,517,733	10,494,240	6,551,911	17,046,151

Es übersteigt hiernach der Gesamtverkehr im letzten Jahre den stärksten in den Vorjahren vorgekommenen Verkehr; bei **Emmerich** um etwa 1,120,000 Centner, bei **Coblenz** um nahe 4 Millionen Centner. Auch in den einzelnen Richtungen des Verkehrs ist das Jahr 1854 allen Vorjahren voraus, mit alleiniger Ausnahme des Bergverkehrs in *Emmerich*, welcher im Jahre 1852 um etwa 500,000 Centner und im Jahre 1849 um nahezu 300,000 Centner stärker war, beides Jahre, wo bedeutende Getreide-Verschiffungen aus den *Niederlanden* nach *Deutschland* stattfanden. Inwieweit ein so umfang-

reicher Verkehr, bei weiterer Entwicklung der Eisenbahn-Verbindungen, sich wird erhalten können, ist eine Frage, welche hier nicht ihre Beurtheilung hat finden sollen.

Witterung und Wasserstand.

Zu Anfang des Jahres war der Wasserstand ein sehr niedriger. Erst zu Ende des Monats Februar besserte er sich. Im Monat April und besonders im September trat anhaltend grosser Wassermangel ein, der die Schifffahrt während einiger Monate sehr erschwerte, theilweise störte.

Besonders fühlbar wurde dies auf der *Waal* und in der Strecke von *Caub* bis *Mainz*; dorten wurden viele festgefahrene Schiffe zurückgehalten und sperrten förmlich die Fahrbahn, hier konnten die meisten der grösseren Dampfschiffe nicht passiren.

Es stellte sich dadurch von Neuem das Bedürfniss einer Verbesserung der Fahrbahnen heraus.

Im Monat December stieg das Wasser in Folge anhaltender Regengüsse weit über den mittleren Stand.

Sicherheitshäfen.

Wegen des späten Eintretens des Winters wurden die Winterhäfen erst spät besucht.

In den Niederländischen Häfen überwinterten in *Dortrecht* 28 Schiffe, in *Tiel* 5 Schiffe, in *Leuven* 3 Schiffe, in *Nymwegen* 30 Schiffe und 6 Dampfschiffe, in *Arnheim* 27 Schiffe, in *Vreeswyk* 8 Schiffe, in *Vianen* 5 Schiffe, in *Kuilenburg* 6 Schiffe, in *Wageningen* 14 Schiffe und in *Reenen* 6 Schiffe.

In den Preussischen Häfen, und zwar:

in <i>Coblenz</i>	35 Schiffe	und	45 kleine Fahrzeuge,
» <i>Cöln</i> im alten Hafen	55	»	» 10 » »
» » » neuen »	42	»	» 46 » »
» <i>Düsseldorf</i>	34	»	» 97 » »
» <i>Ruhrort</i>	260	»	» 254 » »
» <i>Wesel</i>	31	»	» 96 » »
» <i>Emmerich</i>	41	»	» 22 » »
	<hr/>		<hr/>
	498	»	570 » »

In dem Nassauischen Hafen zu *Rüdesheim* lagerten 48 grosse und kleine Schiffe, 276,380 Cubic-Fuss Holländer Holz, 49 Stümmel Bord und 370 Fuss Bodenholz.

In dem Hafen von *Mainz* überwinterten 75 kleine und 21 grössere Schiffe, 20 Rheinmühlen und 4 Badeschiffe.

In dem *Mannheimer* Hafen fanden 3 Schleppboote, 3 Personen-Dampfschiffe und 93 Segelschiffe Schutz.

In dem Hafen von *Ludwigshafen* 55 Segelschiffe, 10 Nachen, 2 Mühlen, 3 Schleppkähne, 1 Dampfboot mit einer Ladungsfähigkeit von 120,965 Ctr.

Der neue Winterhafen in *Speyer*, dessen im vorigjährigen Berichte gedacht wurde, wurde im Jahre 1854 noch nicht vollendet.

Freihäfen, Rheinzollämter.

Veränderungen sind im Jahre 1854 hierbei nicht eingetreten.

Auf die Unterhaltung und Vervollständigung der Hafenwerke wurde überall fortwährend Bedacht genommen.

Rheinzölle.

Weitere Ermässigungen der Rheinzölle sind im Jahre 1854 nicht eingetreten. Auch in der Classification der Waaren traten keine Veränderungen ein, ausser dass der unverpackte Feldspath und der bituminöse Mergelschiefer in die Klasse der $\frac{1}{20}$ Gebühr versetzt wurden.

Nach Massgabe der im Jahre 1851 unter den deutschen Uferstaaten stattgefundenen Vereinbarungen stellen sich die Sätze der factischen Rheinzollerhebung, wie folgt:

	zur $\frac{1}{10}$ Gebühr		zur $\frac{1}{4}$ Gebühr		zur $\frac{1}{20}$ Gebühr	
	von ausländischen Waaren.	von inländischen Waaren.	von ausländischen Waaren.	von inländischen Waaren.	von ausländischen Waaren.	von inländischen Waaren.
a) in der Bergfahrt.	c.	m.	c.	m.	c.	m.
Für die Strecke von <i>Emmerich</i> bis <i>Cöln</i>	27	77	—	—	13	885
» » » » » » <i>Mainz</i>	60	95	18	14	28	6925
» » » » » » <i>Mannheim</i>	78	45	18	14	35	5475
» » » » » » <i>Strassburg</i>	96	48	18	14	44	5625
b) in der Thalfahrt.	c.	m.	c.	m.	c.	m.
Für die Strecke von <i>Strassburg</i> nach <i>Mannheim</i>	11	99	—	—	5	995
» » » » » » <i>Mainz</i>	28	66	15	10	10	555
» » » » » » <i>Cöln</i>	55	50	26	93	20	4075
» » » » » » <i>Lobith</i>	73	97	26	93	29	64

Der günstige Einfluss dieser bedeutenden Ermässigungen gegen den früheren Tarif auf die Güterbewegung, ist bis auf die neueste Zeit auch allgemein anerkannt worden.

Schiffsaiche.

Im Jahre 1854 wurden vorschriftsmässig geacht:

Im **4. Bezirke:** in *Amsterdam* 12 Schiffe, in *Rotterdam* 39 Schiffe und
2 Dampfschiffe, in *Dortrecht* 76 Schiffe; überhaupt 129 Schiffe.

Im **3. Bezirke:** in *Wesel* 7 Schiffe, in *Ruhrort* 139 Schiffe, in *Cöln* 29 Schiffe,
in *Coblenz* 194 Schiffe; überhaupt 369 Schiffe.

Im **2. Bezirke** 29 Schiffe.

Die durch die Pensionirung des bisherigen Inhabers erledigte Stelle eines Aich-Commissairs für den zweiten Rhein-Aufsichts-Bezirk wurde mit dem 19. September vorigen Jahres provisorisch anderweitig besetzt. Es wurden seitdem geacht: 20 Bayerische Mainschiffe, 1 Nassauisches Mainschiff und 3 Rheinschiffe, 2 Badische Mainschiffe, 1 Frankfurter Mainschiff, 1 Preussisches Rheinschiff und 1 Preussisches Ruhrschiff.

Im **1. Bezirke** wurden 106 Schiffe geaicht.

Bisheran wurden auch die Württembergischen Schiffe durch den Badischen Aichbeamten vermessen. Jetzt hat die Württembergische Regierung eine eigene Aichanstalt in *Heilbronn* errichtet.

Schifferpatente

wurden in den *Niederlanden* mit Einschluss der erneuerten ausgefertigt 106.

In *Preussen* 119, darunter 7 mit der Befugniss, Dampfschiffe zu fahren.

In *Nassau* 10 Rheinschifferpatente und 8 an Setzschiffer.

In *Hessen* 5 und 4 an Setzschiffer.

In *Bayern* keine.

In *Baden* 10 Schifferpatente und 8 Patente für Steuerleute.

In *Frankreich* keine.

Frachtpreise.

Die Frachtpreise waren sehr verschieden und wechselten nach Zeit und Umständen. Sie lassen sich darum nicht mit Genauigkeit angeben.

Im Allgemeinen waren sie sehr billig, durch die grosse Concurrenz sehr gedrückt und für den einzelnen Schiffer wenig gewinnbringend.

Daher kam es denn auch, dass viele Schiffer nicht mehr nach Centner berechnete Frachten verladen haben, und dass die Uebernahme von Ladungen gegen eine **Aversional-Summe** häufiger stattfand. Namentlich war solches in *Cöln* der Fall, wo die dortige Schleppschiffahrt mit vielen Schiffen in solcher Weise accordirte.

Mehrere Beurten sind dadurch empfindlich in ihrem Verdienste berührt worden. Grosse Parthien wurden denselben entzogen, indem die vorgedachten Concurrenten vielfach billiger Waaren beförderten.

Unter diesen Verhältnissen wird erwartet, dass immer mehr Rangschiffer aus den bisherigen Vereinen treten und ebenfalls solche Fahrten gegen eine Aversional-Summe übernehmen werden, damit sie nicht weiter an die Reihenfolge gebunden bleiben, und dadurch in den Stand gesetzt werden, ihre Reisen vermehren zu können.

Rangfahrten.

In *Cöln* bestanden unter der Leitung der dortigen Commission des Schiffahrts-Vereins noch folgende Rangfahrten:

nach <i>Trier</i>	mit 8 Schiffen; sie machten 34 Fahrten und beförderten	68,433 Ctr.
„ <i>Coblenz</i>	5 „ „ „ 46 „ „	96,377 „
„ <i>Bingen</i>	3 „ „ „ 3 „ „	
„ <i>Mainz</i>	7 „ „ „ 32 „ „	
„ dem <i>Main</i>	16 „ „ „ 31 „ „	
welche zusammen beförderten		240,973 „

nach <i>Mannheim</i>	mit 18 Schiffen; sie machten 40 Fahrten	}
„ <i>Heilbronn</i>	„ 12 „ „ „ 40 „	
„ <i>Cannstadt</i>	„ 7 „ „ „ 21 „	
welche zusammen beförderten		338,348 Ctr.

Diese sämtlichen 79 Rangschiffe beförderten in 267 Fahrten im Ganzen 794,131 Centner und wurden sämtlich geschleppt.

In *Mannheim* hat sich hinsichtlich der Rangfahrten nichts geändert. Die dortige *Niederländer* Beurt zählt, wie im vorigen Jahre, 25 Schiffer mit 25 hölzernen Schiffen, sie bilden die *Mannheimer* Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, über deren Leistungen das Nähere am betreffenden Orte bemerkt werden wird.

Ausserdem besteht daselbst noch:

- die *Cölner* Rangfahrt, zu der 19 Schiffe (4 unter Badischer, 8 unter Hessischer, 7 unter Preussischer Flagge) gehören, und
- die *Heilbronner* Rangfahrt mit 11 Schiffen, (10 unter Badischer, 1 unter Württembergischer Flagge).

Dampfschiffahrt.

Die Ergebnisse der Dampfschiffahrten sind im vorigen Jahre im Ganzen genommen befriedigend ausgefallen, und begründen so die allgemeine Meinung, dass die verschiedenen Gesellschaften gute Geschäfte gemacht haben.

Ueber die Leistungen der einzelnen Gesellschaften liegen folgende Mittheilungen vor.

Der vereinigte Dienst der *Cölner* und *Düsseldorfer* beiden Gesellschaften, welcher seit Anfang December 1853 unterbrochen wurde, konnte erst Anfangs Februar wieder begonnen werden, mit

3 Fahrten täglich zwischen <i>Cöln</i>	und <i>Mainz</i> ,
2 „ „ „ <i>Mainz</i>	» <i>Mannheim</i> ,
1 „ „ „ <i>Cöln</i>	» <i>Arnheim</i> ,
1 „ „ „ <i>Cöln</i>	» <i>Düsseldorf</i> ,
2 „ wöchentlich „ <i>Düsseldorf</i>	» <i>Rotterdam</i> .

Am 13. Februar 1854 trat in Folge des Eisgangs und der ungünstigen Wasserstands-Verhältnisse eine vollständige Unterbrechung ein. Ungeachtet letztere noch fort dauerten, trat dennoch unterm 8. April zu den oben gedachten Fahrten eine zweite Nachtfahrt bis *Mainz* und eine Morgenfahrt bis *Coblenz* hinzu, so dass zwischen *Cöln* und *Coblenz* 6 Mal, zwischen *Coblenz* und *Mainz* 4 Mal täglich gefahren wurde.

Vom 6. Mai ging die Fahrt 5 Mal zwischen *Coblenz* und *Mainz*, 3 Mal zwischen *Mainz* und *Mannheim* und täglich zwischen *Düsseldorf* und *Rotterdam*. Der Sommerdienst vom 1. Juni an umfasste 8 Fahrten zwischen *Cöln* und *Coblenz*, 6 Fahrten zwischen *Coblenz* und *Mainz*, 3 Fahrten zwischen *Mainz* und *Mannheim*, 1 Fahrt zwischen *Mannheim* und *Strassburg* und 2 Fahrten zwischen *Cöln* und *Rotterdam*.

Vom 15. September an musste dieser Fahrplan modificirt, die Fahrt zwischen *Mannheim* und *Strassburg* wegen der vorgerückten Jahreszeit eingestellt werden.

Zu Anfang October wurde der Wasserstand so schlecht, dass die meisten grösseren Dampfschiffe oberhalb *Caub* nicht mehr fahren konnten. Die beiden kleinen Cölnischen Boote «Stadt Strassburg» und «Stadt Kehl» versahen eine Zeitlang in 2 Mal täglicher Fahrt den Dienst zwischen *Caub* und *Mainz*, und zwar diese allein, weil die sonst auch flott gehenden grösseren Boote «Victoria» und «Stadt Bonn» in den *Niederlanden*, wo das Fahrwasser durch festgefahrene Schiffe, wie schon bemerkt, eine Zeitlang gesperrt war, zurückgehalten waren.

Erst mit dem 26. October konnte die regelmässige Fahrt wieder hergestellt werden, wie folgt:

5 Mal täglich	zwischen Cöln	und Coblenz,
4 „ „ „	Coblenz	„ Mainz,
2 „ „ „	Cöln	„ Düsseldorf,
1 „ „ „	Düsseldorf	„ Arnheim,
3 „ wöchentlich	Düsseldorf	„ Rotterdam.

Am 1. December wurde nur eine Fahrt zwischen *Cöln* und *Coblenz* eingezogen; die übrigen Fahrten hatten ihren Fortgang bis zum Jahresschlusse, mit welchem die Thätigkeit der Schifffahrt noch nicht gehemmt war. Selbst die Fahrt von *Cöln* nach *Mainz* in einem Tage hat den Winter hindurch stattgefunden.

Von den 18 Schiffen der Cölnischen Gesellschaft wurden folgende Reisen gemacht:

zwischen	Strassburg	und Mannheim	. . . . .	73
„	Mannheim	„ Mainz	. . . . .	407
„	Mainz	„ Coblenz	. . . . .	725
„	Mainz	„ Caub	. . . . .	15
„	Coblenz	„ Cöln	. . . . .	1,060½
„	Cöln	„ Düsseldorf	. . . . .	298½
„	Düsseldorf	„ Emmerich	. . . . .	19
„	Düsseldorf	„ Arnheim	. . . . .	208½
endlich	„	Düsseldorf	„ Rotterdam	71

Im Ganzen . . . 2,877½ Reisen.

Sie transportirten stromauf- und abwärts 464,356 Personen, 147 Wagen, 206 Pferde, 365 Hunde und 427,569 Centner Waaren. Gegen das Vorjahr hat sie allerdings 332 Reisen weniger gemacht, auch 122,621 Personen und 28,438 Centner weniger transportirt.

Die 11 Dampfschiffe der Düsseldorfer Gesellschaft legten

zwischen	Düsseldorf	und Mainz	43 Reisen	
„	Düsseldorf	„ Mannheim	286 „	
„	Cöln	„ Mainz	429 „	
„	Cöln	„ Coblenz	112 „	
„	Mainz	„ Mannheim	78 „	
und	„	Düsseldorf	„ Rotterdam	256 „

Im Ganzen 1174 Reisen zurück.

Sie beförderten zu *Berg* 214,933

„ „ „ *Thal* 200,635

im Ganzen 415,568 Personen

und transportirten „ „ 448,121 Centner Waaren.

Gegen das Vorjahr 71,763 Personen und 13,922 Centner mehr.

Die *Niederländische Dampfschiffahrts-Gesellschaft* hat auch im Jahre 1854 ernstlichen Bedacht genommen, ihren Dienst zu vervollkommen. Ihre dessfallsigen Bestrebungen finden mehr und mehr Anerkennung. Ihr billigerer Tarif und der Umstand, dass sie auch *Retour-Karten* für noch billigere Preise verabreicht, bewirken, dass ihre Schiffe weit mehr als früher benutzt werden.

Ueber ihre speciellen Leistungen im Ganzen werden noch immer amtliche Mittheilungen vermisst. Es muss darum auf die speciellen Nachweisungen des Verkehrs bei den verschiedenen Erhebungsämtern Bezug genommen werden.

Zwischen *Rotterdam* und *Mannheim* hatte sie 287 Reisen zurückgelegt, und

zu *Thal* 9,179 Personen und 77,354 Centner,

zu *Berg* 2,740 „ „ 200,503 „

Im Ganzen 11,819 „ „ 277,857 „

befördert.

Die *Yssel-Gesellschaft*, zwischen *Kampen* und *Cöln* fahrend, brachte mit ihren beiden Schiffen „*Drusus*“ und „*Yssel*“

mit 83 Schiffen 798 Reisende und 53,039 Centner

und führte ab „ 83 „ 677 „ „ 16,550 „

Die *Bayerische Maindampfschiffahrts-Gesellschaft* zu *Würzburg* machte auf der Strecke

zwischen *Frankfurt* und *Cöln* 141 Reisen, und transportirte 19,888 Personen und 88,743 Ctr.

„ *Hanau* „ *Mainz* 193 „ „ „ 27,071 „ „ 22,042 „

„ *Würzburg* „ *Cöln* 64 „ „ 84,953 „

„ *Schleppdienst* 26 „ „ „ 64 „ „ 84,953 „

„ *Würzburg* und *Frankfurt*

„ *Persopendienst* 253 „ „ „ 66,791 „ „ 43,311 „

„ *Güterdienst* 46 „ „ „ 2,302 „ „ 22,523 „

„ *Wertheim* und *Frankfurt* 53 „ „ „ 4,811 „ „ 2,964 „

Extrafahrten: zum Theil auf dem

Main, zum Theil auf dem *Rhein* 28 „ „ „ 5,359 „ „ 2,239 „

Im Ganzen 740 „ „ „ 126,286 „ „ 266,775 „

Die *Frankfurter Dampfschiffe* *Delphin* 1. und 2. haben mit dem Schiffe No. 1. die Strecke zwischen *Mainz*, *Biebrich*, dem *Rheingau* und *Frankfurt* in 286 Tagen befahren, und 48,306 Personen

transportirt; mit dem anderen Schiffe No. 2. den Dienst zwischen *Bingen, Coblenz* und *Neuwied* versehen, 9,940 Personen und im Ganzen 80,252 Centner befördert.

Von der **Schiedammer Gesellschaft**, von der im vorigen Jahres-Bericht zum erstenmal Erwähnung geschah, und welche den Personen- und Gütertransport zwischen *Rotterdam* und *Emmerich* vermittelt, fehlen specielle Mittheilungen.

Zu Berg brachte sie nach <i>Emmerich</i> in 249 Fahrten	15,451 Ctr.
Zu Thal „ 249 „	3,433 „
Im Ganzen „ 498 „	18,884 Ctr.

Wie viel Personen sie beförderte, ist nicht bekannt geworden.

Die zur Vermittelung des Local-Verkehrs bestimmten kleinen Dampfnachen des **Johann Ernst** zu *Bendorf*, des **A. Grenzhäuser** und des **H. Haman** zu *Valendar*, des **Gottfried Siebertz** zu *Neuss*, des **J. Volk** zu *Coblenz*, des Unternehmers in *Bonn* nach *Königswinter* und *Mehlem* und zwischen *Mainz* und *Biebrich* haben sich fortwährend der Gunst und des Vertrauens des Publicums erfreut.

Dampfschleppschiffahrt.

Auch die Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaften haben im Jahre 1854 grosse Thätigkeit entwickelt. Doch auch ihr Dienst wurde durch den im Herbste eingetretenen ausserordentlich niedrigen Wasserstand beschränkt, ohne welchen ohne Zweifel noch Bedeutenderes geleistet worden sein würde.

Specielle Data über ihre Leistungen können nur von folgenden Gesellschaften gegeben werden.

A. Die Cölnische Gesellschaft beförderte mit ihren 4 Dampfschleppern (einen weniger als im Vorjahre, da der *Corsaire rouge* nach den *Niederlanden* verkauft ist) und mit ihren 32 eisernen Schleppkähnen und 32 gemietheten hölzernen Schiffen:

a. Gegen Frachtlohn.	
1. zu Berg : in 163 eigenen Schiffen, aus den <i>Niederlanden</i> nach <i>Cöln</i>	765,809 Ctr.
» 47 „ „ von <i>Cöln</i> nach <i>Mannheim</i>	136,282 „
zusammen in 210 eigenen Schiffen	902,091 Ctr.
2. zu Thal : in 171 eigenen Schiffen, von <i>Cöln</i> und oberhalb	737,847 Ctr.
zusammen	1,639,938 Ctr.

b. Gegen Schlepplohn.

1. zu Berg : von <i>Cöln</i> nach dem Oberrhein 423 Schiffe mit .	681,518 Ctr.
2. zu Thal : » <i>Cöln</i> » » Niederrhein 246 „ „ .	529,671 „
zusammen in 669 „ „ .	1,211,189 „
also im Ganzen in 1,050 „ „	2,851,127 Ctr.

Davon kamen:	auf die Bergfahrt für Frachtlohn	210 Schiffe mit	902,091 Ctr.
	» » » » Schlepplohn	423 » »	681,518 »
		<hr/>	
		633 » »	1,583,609 »
	auf die Thalfahrt für Frachtlohn	171 Schiffe mit	737,847 »
	» » » » Schlepplohn	246 » »	529,671 »
		<hr/>	
		417 » »	1,267,518 Ctr.

Es würde dies eine sehr beträchtliche Abnahme der Transporte zu Berg gegen das Vorjahr ergeben, wo diese Transporte zu der Menge von 3,166,619 Centnern nachgewiesen sind, eine solche Abnahme hat aber nicht, oder doch nur in geringem Maasse stattgefunden, weil, wie später ermittelt worden, im Jahre 1853 die unterhalb *Cöln* eingenommenen Ladungen, welche über *Cöln* hinaus zu Berg transportirt wurden, doppelt angeschrieben sind.

Von den Berggütern brachte die Gesellschaft

	von Amsterdam	in 70 Schiffen	312,886 Ctr.
	„ Rotterdam	„ 92 „ „	448,020 „
	„ Antwerpen	„ 41 „ „	4,903 „
		<hr/>	
	nach Mannheim	„ 47 „ „	geladen mit Baumwolle 136,282 „
	Summa wie oben		902,091 Ctr.

Von den Thalgütern

	nach Amsterdam und Utrecht	58 Schiffe mit	178,067 Ctr.
	„ Rotterdam, Dortrecht und Düsseldorf	113 „ „	559,780 „
		<hr/>	
		171 „ „	737,847 Ctr.

Das Seeschiff „Fortschritt“ wurde von der Gesellschaft in England verkauft. Das zweite Seeschiff „Hoffnung“ hat im Jahre 1854 bloß die See befahren, ohne nach dem Rhein zu gelangen.

B. Der Betrieb der Düsseldorf Schlepsschiffahrts-Gesellschaft hat ebenfalls ein befriedigendes Ergebniss geliefert.

Als nächste Ursache des günstigen Abschlusses wird neben der unausgesetzten Thätigkeit des Geschäftsbetriebes die Zunahme der Kohlenladungen nach den *Niederlanden* bezeichnet. Es wurden von ihr durch 3 Remorqueurs, 12 Schleppkähne und 53 Miethschiffe, im Ganzen 2,191,077 Centner, — 1,020,962 Centner mehr als im Jahre 1853 — transportirt.

Sie beförderte:

a. zu Berg von Niederrhein	446,411 Ctr.
„ „ Niederrhein zum Oberrhein	15,850 „
	<hr/>
Latus	462,261 Ctr.



	Transport	462,261 Ctr.
b. zu Thal vom Niederrhein		150,278 ..
Oberrhein		10,095 ..
		<hr/> 622,634 Ctr.

Ausserdem schleppte sie :

a. von Niederrhein zu Berg	16 leere Schiffe, 121 beladene mit	240,711 Ctr.
b. von Niederrhein zu Thal	4 leere Schiffe, 3 beladene mit	2,334 ..
ferner von Oberrhein zu Berg	18 leere Schiffe, 59 beladene mit	83,943 ..
von Oberrhein zu Thal	27 leere Schiffe, 18 beladene mit	44,822 ..
dann 331 Kohlenschiffe von Duisburg und Ruhrort mit		1,196,632 ..
im Ganzen wurden geschleppt	65 leere Fahrzeuge und 532 Schiffe mit	<hr/> 1,568,442
	Ueberhaupt	<hr/> 2,191,076 Ctr.

C. Die Mainzer Dampfschleppschiffe, deren Zahl sich um einen Remorqueur (Rhenus III.) vermehrt hat, brachten :

zu Berg in den Beurt von Holland		
1. nach Mainz von Rotterdam	48 Schiffe mit Gütern	159,683 Ctr.
Saamen und Getraide		14,463 ..
Flossgeräthschaften		710 ..
von Amsterdam	31 Schiffe mit Gütern	66,510 ..
Saamen und Getraide		35,952 ..
Flossgeräthschaften		3,300 ..
		<hr/> 280,618 Ctr.
2. von Holland nach anderen Stationen :		
von Rotterdam, Amsterdam nach Worms, Mannheim		
Schwefel, Salpeter		21,621 Ctr.
von Amsterdam nach Mannheim Getraide		4,249 ..
von Rotterdam nach Mannheim, Ludwigshafen		
Schienen, Roheisen		143,290 ..
		<hr/> 169,160 Ctr.
3. von und nach verschiedenen anderen Stationen :		
von Horchheim nach Lauterburg	13 Schiffe mit Eisenerzen	78,396 ..
Sie transportirten demnach in eigenen Schiffen überhaupt zu Berg		<hr/> 528,474
Ausserdem schleppte sie nach verschiedenen Stationen zu Berg		9,520 ..
	demnach überhaupt zu Berg	<hr/> 537,694 Ctr.

zu Thal giengen in der Mainzer Beurt:		
von Mainz nach Rotterdam	28 Schiffe mit	63,259 Ctr.
„ „ „ Amsterdam	28 „ „	41,934 „
beigeladen waren nach Ruhrort, Emmerich, Lobith		
und Utrecht		2,326 „
zusammen		107,519 Ctr.
von Coblenz, Neuwied nach Rotterdam und Amsterdam: Güter		3,223 „
sie transportirten also in eigenen Schiffen zu Thal		110,742 „
und schlepten 5 fremde Schiffe mit		7,200 „
so dass sie zu Thal überhaupt		117,942 „
und zu Berg und Thal im Ganzen beförderten		655,636 Ctr.
Die Transporte überstiegen jene des Vorjahrs:		
direct aus den Niederlanden kamen zu Berg nach Mainz mehr		79,540 Ctr.
dahin giengen		39,027 „
im Ganzen überstieg das transportirte Quantum das vorigjährige um		157,469 „
D. Die Frankfurter Actien-Gesellschaft für Rhein- und Mainschiffahrt beförderte in eigenen Schiffen:		
zu Berg: 4. nach Frankfurt	von Rotterdam	222,483 Ctr.
„ „ „ „	Amsterdam	135,114 „
		357,597 Ctr.
„ „ „ „	aus preussischen Häfen	1,100 „
		358,697 „
2. „ Lauterburg	aus preussischen Häfen	9,295 Ctr.
„ „ „ „	von Frankfurt	518 „
		9,813 „
3. „ Ludwigshafen	Rotterdam	40,259 „
4. „ Mannheim	„ „	66,863 Ctr.
„ „ „ „	Coblenz	9,988 „
		76,851 „
5. „ Mainz	Rotterdam	7,694 Ctr.
„ „ „ „	Amsterdam	11,637 „
„ „ „ „	Neuss	1,000 „
		20,331 „
Latus		505,951 Ctr.

		Transport	1505,951 Ctr.
6.	nach Coblenz	von Rotterdam	25,760 Ctr.
	"	Amsterdam	29,039 "
			54,799 "
7.	Bingen	Neuss	2,018 "
8.	Strassburg	"	2,449 Ctr.
	"	Cöln	5,486 "
			7,935 "
		Total	570,703 Ctr.
Im Ganzen: aus Niederländischen Häfen:			
		von Rotterdam	363,059 Ctr.
		Amsterdam	175,790
			538,849 Ctr.
aus Preussischen Häfen			
		von Frankfurt	31,336
			518
			570,703 "
zu Thal:			
1.	von Frankfurt	nach Rotterdam	88,397 Ctr.
		Amsterdam	12,920
		anderen Niederländischen Häfen	14,769 "
		Preussischen Häfen	1,078 "
		Ginsheim	408 "
			117,572 "
2.	Höchst	Rotterdam	63 "
3.	Mainz	Utrecht	19,672 "
4.	Oppenheim	Rotterdam	410 "
5.	Horchheim	Dortrecht	22,530 "
6.	Coblenz	Rotterdam	42,221 Ctr.
	"	Amsterdam	4,581 "
			46,802 "
7.	Andernach	Dortrecht	34,509 Ctr.
	"	Utrecht	10,430 "
			44,939 "
8.	Brohl	Amsterdam	10,060 Ctr.
	"	Dortrecht	12,040 "
	"	Utrecht	12,860 "
			34,960 "
		Latus	286,948 Ctr.

	Transport	286,948 Ctr.
9.	von Pfaffendorf nach Rotterdam	13,803 „
10.	„ Bonn „ „	1,794 „
11.	„ Emmerich „ Amsterdam	2,842 „
	Zusammen	<u>305,387 Ctr.</u>

Im Ganzen nach Niederländischen Häfen	303,901 Ctr.
Preussischen	1,078 „
anderen	408 „
	<u>305,387 „</u>

Sie beförderte demnach mit eigenen Schiffen, zu Berg und Thal 876,090 Ctr.

Ausserdem in fremden Schiffen gegen Lohn 116,402 „

		992,492 „
Gegen das Vorjahr mehr in eigenen Schiffen		60,088 „
dagegen wurden mit fremden Schiffen weniger geschleppt		<u>268,970 „</u>

E. Die Bayerisch - Pfälzische Dampfschleppschiffahrts - Gesellschaft in Ludwigshafen machte mit ihren 3 Schleppschiffen und 10 eisernen Schleppkähnen 48 Reisen. — Sie schleppte im Ganzen 1,132,241 Ctr.

In eigenen Schiffen zu Berg mit 116 Schiffen 532,207 Ctr.

„ „ „ Thal „ 36 „ 92,422 „

		624,629 „
Gegen Lohn zu Berg 229 Schiffe auf dem Niederrhein mit	87,573 Ctr.	
„ „ Mittelrhein „	185,829 „	
„ „ Oberrhein „	234,210 „	
		<u>507,612 „</u>

Summa wie oben 1,132,241 Ctr.

Ausserdem schleppte sie zu Thal 84 leere Fahrzeuge.

Gegen das Vorjahr transportirte sie auf eigene Rechnung mehr 107,874 Ctr.

gegen Schlepplohn 98,710 Ctr.

im Ganzen also mehr 206,584 Ctr.

F. Die Mannheimer Gesellschaft besitzt 4 Dampfschlepper, hat aber keine eisernen Schleppkähne. Zu ihr gehören 24 Schiffer, deren Schiffe und zwar: 6 unter Badischer Flagge, 1 unter Bayerischer, 1 unter Hessischer, 1 unter Nassauischer, 8 unter Preussischer und 7 unter Niederländischer Flagge die Niederländische Beurt besorgten und fortwährend viele Thätigkeit entwickeln.

Ueber ihre Leistungen liegen keine Nachweisungen der Gesellschaft vor, sie sind aber aus den speciellen Uebersichten des Verkehrs bei den einzelnen Erhebungsämtern zu entnehmen.

Untersuchung der Fahrzeuge.

Im Jahre 1854 fanden die vorschriftsmässigen Untersuchungen der zur Ladung eingestellten Schiffe in nachstehender Weise statt.

In **Niederland** wurden in *Amsterdam* 197 Schiffe untersucht. In *Rotterdam* 10 Dampfschiffe, 58 eiserne Schiffe und 70 Segelschiffe; im Ganzen 138 Fahrzeuge, in *Dortrecht* 86 Schiffe.

In Preussen wurden gezogen:	zur ersten Revision	zur Nachrevision	im Ganzen
in <i>Coblenz</i>	136	227	363
in <i>Cöln</i>	28	631	659
in <i>Düsseldorf</i>	12	21	33
in <i>Duisburg</i>	16	48	64
in <i>Ruhrort</i>	148	199	347
in <i>Wesel</i>	16	53	69
Ueberhaupt	356	1,179	1,535

In **Hessen**, und zwar: in *Mainz* 503 Schiffe, in *Worms* 7 und in *Bingen* 108.

In **Baden** wurden 254 Schiffe untersucht.

In **Frankreich** „ 4 „ „

Ausgaben für Erhaltung und Verbesserung der Schiffbarkeit des Stromes und der damit in Verbindung stehenden Ausflüsse (Mündungen).

Nach den vorliegenden Notizen wurden zu diesem Zwecke verwendet:

Von Niederland			
für die Correction des sogenannten Oberrheins	36,040	fl. 62 c.	
für die Correction der Waal	161,028	„ 88 „	
für die Merve, die Dortrechter Killen, den Hollands-Diep und die alte Maas	160,888	„ 5 „	
für den sogenannten Niederrhein und den Leck	62,173	„ 28 „	
für die Yssel	50,660	„ 73 „	
für den Vreswyker Canal	14,860	„ 4 „	
für den Canal Voorne	91,183	„ 4 „	
zusammen	576,834	fl. 60 c. =	1,240,194 fs. 39 cs.

Von Preussen			
für Leimpfade, Ufer- und Strom-Regulirungswerke im Regierungsbezirk <i>Düsseldorf</i>	69,406	Thlr. 14 Sgr. 8 Pf.	
„ „ <i>Cöln</i>	23,798	„ 17 „	
„ „ <i>Coblenz</i>	45,758	„ 1 „	
Latus	138,963	Thlr. 2 Sgr. 8 Pf.	1,240,194 fs. 39 cs.

Transport mit 138,963 Thlr. 2 Sgr. 18 Pf. = 1,240,194 fs. 39 cs.

ausserdem für gemeinschaftliche Kosten in den

genannten Bezirken 1,053 „ 14 „ 8 „

zusammen 140,016 Thlr. 17 Sgr. 4 Pf. = 525,062 „ 16 „

In Nassau

für Stromräumung 13,367 fl. 48 kr.

für Leinpfads-Arbeiten 29,283 „ 34 „

für den Winterhafen in Rudesheim 827 „ 18 „

für Ausbau der Alluvionen 2,497 „ 26 „

für Diverse 936 „ 25 „

zusammen 46,912 fl. 31 kr. = 400,526 „ 82 „

In Hessen

wurden für Stromarbeiten und Leinpfade am Rhein verwendet:

auf der rechten Rheinseite 37,907 fl. 56 kr.

„ „ linken 21,354 „ 59 „

zusammen 59,262 fl. 55 kr. = 126,991 „ 96 „

In Bayern

für Neubauten 29,500 fl. — kr.

für Unterhaltungsarbeiten 28,584 „ 56 „

zusammen 58,084 fl. 56 kr. = 124,467 „ 71 „

In Frankreich wurden verwendet 904,000 „ — „

In Baden „ „ „ „ „ 927,642 „ 3 „

Im Ganzen 3,948,885 fs. 7 cs.

Zu bemerken ist, dass von den französischen Wasserbaubeamten 74 Bäume, 18 Stöcke und 5 Pfähle; von den badischen 46 Bäume, 54 Stöcke und 1 altes Wrack, im Ganzen 198 Schiffahrts-Hindernisse beseitigt wurden.

Brücken-Durchlass-Gebühren.

Wegen gänzlichen Erlasses der Brücken-Durchlass-Gebühren wurden im Jahre 1854 die Verhandlungen fortgesetzt, sie führten aber nicht zu einem übereinstimmenden Beschlusse. Es wird dormalen, mit Ausnahme der von der Gebühr befreiten Segelschiffe, bei den verschiedenen Rheinbrücken erhoben:

für die Oeffnung des gewöhnlichen Durchlasses . . . 2 fs. 18 1/2 cs.

für die Abführung des ersten Joches weitere . . . 10 „ „ „ in Mannheim nur 6 fs. 50 cs.

für die Abführung eines jeden weiteren Joches . . . 10 „ „ „

In Strassburg wird nichts erhoben, ebenso in Vreeswyk bei Tage nichts.

Anmerkung. Seit dem 14. Juni 1855 ist die neue Schillbrücke in Worms dem Verkehr übergeben. — Brücken-Durchlass-Gebühren werden daselbst nicht erhoben.

Unglücksfälle auf dem Rhein im Jahre 1854.

Nach den von den Inspectoren zur Anzeige gebracht, hierunter näher bezeichneten Unglücksfällen haben sich dieselben im Jahre 1854 im Vergleiche der Vorjahre leider wiederum vermehrt:

Im ersten Rheinaufsichts-Bezirk sind folgende Fälle zur Anzeige gekommen:

Zwei mit Steinen beladene Schiffe, zwei weitere mit Faschienen, ein anderes mit Kies und ein mit Hopfenstangen beladenes, so wie zwei gekuppelte Schiffe, zusammen daher acht Schiffe, sind gesunken.

An der Neckarspitze scheiterte ein Neckarsteinacher Kohlschiff.

Zwei Schiffe wurden durch einen Schlepper, zwei andere im Schlepptau befindliche Frachtschiffe und ein mit Daubholz beladenes Schiff durch Auffahren beschädigt; letztere 3. mussten gelichtet werden.

Fünf mit Kies und ein mit Steinen beladene Nachen sind gesunken; die Mannschaft wurde gerettet. Bei anderen vier Unfällen verloren 4 Personen ihr Leben.

Im zweiten Inspections-Bezirk:

Am 13. Mai wurde das der Wittwe Leinenweber zu Bingen gehörige Segelschiff, befrachtet von Bingen ab zu Thal, von einem plötzlich eingetretenen Windstosse ergriffen und auf den Reihenstein oberhalb des Bingerlochs geschleudert. Das Schiff erhielt zwar starke Beschädigungen, wurde jedoch nebst der Ladung durch schnelle Hülfe gerettet und in Sicherheit gebracht.

Das Mainfahrzeug des Schiffers Joseph Reuss aus Dorfprozelten, mit Steinen beladen, gerieth Ende Juli bei der Mündung des Mains in den Rhein auf den Streichbau daselbst, scheiterte gänzlich und versank.

Im dritten Inspections-Bezirk:

In diesem Bezirke haben sich nach der Anzeige des Inspectors 63 Unfälle (im Vorjahr 44) ereignet, von denen indessen nur die nachbezeichneten 38 als von besonderer Erheblichkeit speciell angeführt werden.

Am 12. Februar ist ein mit Colonialwaaren beladenes Frankfurter Güterschiff, geschleppt von dem Frankfurter Schlepper „Main“ neben dem Oberwinterer Grund auf einen Stein gestossen und gesunken. Ein beträchtlicher Theil der Ladung ist verdorben.

Am 1. März ist ein Schleppkahn der Cölner Gesellschaft auf den Fördter Grund gerathen und gesunken, und ein zweiter Kahn dieser Gesellschaft ist am nämlichen Tage bei Mühlheim aufgefahren und gesunken.

Am 7. März fuhr der Schlepper „Ruhrort V.“, mit 4 Schiffen im Schlepptau, längs den „Hüffeln“ bei Bonn zu Berg. Ein Würzburger und ein Cölner Schleppkahn, welche zusammengestellt zu Thal trieben, stiessen gegen ein, zu dem Schlepptzuge gehöriges, mit Kohlen beladenes Schiff und beschädigte dasselbe dergestalt, dass es sofort versank.

Am 31. März stiess ein zu Thal lavirendes, mit Steinen beladenes Schiff bei Uerdingen gegen einen zu Berg fahrenden Schlepptzug (Schlepper „Ruhrort V.“) und wurde so beschädigt, dass es sank. Zugleich riss es das nächste am Schlepper hangende Schiff mit in den Grund und beschädigte das zweite angehangene Schiff sehr erheblich.

Am 4. April ist ein mit Getraide beladenes Schiff bei starkem Nordwind bei *Wallerort* oberhalb *Linz* aufgestossen und gesunken.

Am 17. April ist ein mit Steinkohlen beladenes, vom Dampfschiff „der Rhein“ geschlepptes Kohlenschiff bei *Plittersdorf* aufgefahren und gesunken.

Am 28. April ist ein mit Steinkohlen beladenes Ruhrschiff am *Clemensgrund* bei *Trechtlingshausen* aufgefahren und gesunken.

Am 30. April ist ein mit Hafer beladenes Schiff beim *Laviren* unweit der *Siegmündung* auf den Grund gestossen und versunken.

Am 17. Mai ist auf der Thalfahrt ein mit Kalksteinen beladenes Ruhrschiff an der *Schottel* bei *Oberspai* aufgefahren und in zwei Stücke zerbrochen.

Am 29. Mai ist von dem Dampfschiff „König“ der *Cölnischen Gesellschaft* ein mit Steinkohlen beladenes Schiff in den Grund gestossen worden.

An demselben Tage ertrank ein in einem Nachen fahrender Mann durch von ihm verschuldeten Zusammenstoss mit einem Dampfschiff bei *Linz*.

Am 1. Juni gerieth ein kleines, mit Wein beladenes Fahrzeug bei *Linz* in den Wellenschlag des Schleppers „*Ruhrort I.*“, fasste Wasser und versank.

Am 15. Juni ist ein Floss auf den *Wolfstein* bei *Assmannshausen* getrieben und auseinandergebrochen.

Am nämlichen Tage ist der eiserne Schleppkahn „*Frankfurt No. 25.*“ am Schlepptau des *Frankfurter Schleppers* „*Main*“, mit 5,045 Centnern Getraide und Eisen beladen, am Morgenort bei *Trechtlingshausen* aufgefahren und gesunken. Durch Lichten ist das Schiff wieder flott gemacht worden.

Am 22. Juni hat ein Floss des *Wagner* in *Castel*, beim Landen oberhalb *Coblenz*, durch den ausspringenden schweren Anker einen Dampfnachen des *Elsner* in den Grund geschlagen.

Am 25. Juni stiess das Schleppboot „*Dortrecht*“ bei *Ruhrort* gegen eine Krippe und, bei der hierdurch entstandenen plötzlichen Hemmung des Schleppzeuges, stiess das zunächst angehängte, mit 1,300 Centner Baumwolle für *Ludwigshafen* beladene Schiff des *S. Stephan* gegen den Schlepper, lief auf den Grund und versank.

Anfangs Juli ist vor der *Niederländischen Dampfschifflandungsbrücke* bei *Emmerich* ein mit Steinkohlen beladenes Ruhrschiff gänzlich untergesunken.

Am 15. Juli ist ein mit Eisenstein beladener Lahnachen oberhalb *Coblenz* mit einem Ruhrschiff und einem Moselschiff zusammengestossen und gesunken.

Am 9. September fuhr der Schlepper „*Friedrich der Grosse*“ mit 6 angehangenen Schiffen bei *Unkel* zu Berg; das eine dieser Schiffe, ein mit 7,000 Centner Steinkohlen beladener eiserner Schleppkahn, gerieth auf den Grund und sank. Das nächste hinter diesem angehangene Schiff stiess gegen das gesunkene Schiff, wurde stark beschädigt und konnte nur durch sofortiges Lichten flott erhalten werden.

Am 16. September ist bei *Heerdt* oberhalb *Düsseldorf* ein mit 2,000 Centnern Getraide beladenes Schiff gegen einen Pfahl angestossen und gesunken.

Am 17. September ist das Dampfschiff „Elberfeld“ im Nebel bei *Neuwied* auf den Netter-Grund gestossen, leck geworden und gesunken.

Am 21. September ist bei *Urmitz* ein mit Steinkohlen beladenes Ruhrschiff aufgefahren und gesunken.

Am 22. September ist ein Lichterschiff des Capitain aus *Vallendar* gegen den Reistein bei *St. Goar* gestossen und so leck geworden, dass es ausgeladen werden musste. An demselben Tage stiess das Hauptschiff desselben bei *Ehrenthal* auf den Grund „Gaul“, wurde leck und sank.

An demselben Tage gerieth ein Kohlenschiff bei *Engers* auf den Grund „Horstadt“, wurde leck, trieb bis *Urmitz* und sank.

Am 24. September ist ein Kohlenschiff, geschleppt vom Schlepper „Ruhrort No. 2.“, an der untern Einfahrt bei *Niedercassel* auf den Grund gestossen und gesunken.

Am 28. September ist ein mit Kohlen beladenes Schiff im Schlepptau „Niederrhein No. 3.“ bei *Bonn* gegen einen Buganker gefahren und gesunken.

Am 6. October ist bei der Thalfahrt ein mit Eisenstein beladener Ruhrnachen auf den Schneppenort bei *Wesslingen* getrieben und gesunken.

Am 7. October trieb ein Floss gegen die Felsbänke am Wildengefahr bei *Caub* und zerbrach in mehrere Stücke.

Am 13. October ist ein mit Steinkohlen beladenes Ruhrschiff auf den Netter-Grund bei *Neuwied* aufgefahren und gesunken.

Am 16. October ist das Schiff des *Zander* aus *Neuendorf* bei *Neuwied* auf den Grund gefahren und gesunken.

An demselben Tage ist ein mit Stückgütern beladener Schleppkahn der *Frankfurter* Gesellschaft bei *Assmannshausen* aufgefahren und gesunken.

Am 25. October ist ein Niederländisches Schleppschiff, beladen mit Stückgütern, bei *Wesslingen* auf den Grund gefahren und so beschädigt worden, dass 5 Fuss Wasser in das Schiff drang.

Am 5. November ist ein vom Schlepper „Mühlheim No. 2.“ geschlepptes, mit Steinkohlen beladenes Ruhrschiff auf den Netter-Grund gestossen und gesunken.

Am 19. November sind zwei, vom Schlepper „Mühlheim No. 3.“ geschleppte, mit Steinkohlen beladene Ruhrschiffe zwischen *Neuwied* und *Urmitz* auf den Grund gefahren und leck geworden. Das eine derselben wurde durch schnelles Lichten gerettet, das andere aber ist gesunken.

Am 7. December trieb bei *Mündelheim* unterhalb *Düsseldorf* das Schiff des *Schnöring*, dessen ausgeworfener Anker nicht fasste, gegen einen *Düsseldorfer* Schleppkahn und wurde so beschädigt, dass es sank.

Am 24. December ist bei starkem Wind an der Mündung der Ruhr in den Rhein ein Kohlennachen untergegangen. Die Mannschaft ist gerettet worden.

Am 26. December ist das Schiff des *Niederè* aus *Neuwied*, beladen mit Getraide und Kaufmannswaaren und im Schlepptau „Mühlheim No. 1.“, neben dem *Nonnenwerth* in eine schräge Lage

gerathen, in Folge deren das Zugseil zerriss, worauf das Schiff mit solcher Hefigkeit gegen das dahinter angehangene Schiff trieb, dass es zerbrach und sofort versank.

Im vierten Inspections-Bezirk:

Der Inspector des vierten Bezirks hat im Ganzen 5 Fälle, bei welchen Schiffsbeschädigungen stattgefunden haben, zur Anzeige gebracht und dieselben als von keiner grossen Wichtigkeit bezeichnet. — Zwei dieser Unfälle entstanden durch Zusammenstoss mit Dampfschiffen, zwei durch Auffahren und einer durch Stränden.

Die Gerichte in streitigen Rheinschiffahrts-Angelegenheiten

wurden auch 1854 verhältnissmässig nur in seltenen Fällen angerufen.

In **Niederland** gar nicht.

In **Preussen** in 68 Fällen, wovon 4 an das Appellations-Gericht gelangten; und zwar kamen zur Aburtheilung bei dem Rheinzollgerichte zu *Boppard* 2. *Ehrenbreitstein* 10. *Metternich (Coblenz)* 5. *Newied* 2. *Andernach* 5. *Luz* 3. *Sinzig* 1. *Bonn* 1. *Dormagen* 11. *Düsseldorf* 8. *Uerdingen* 2. *Duisburg* 7. *Wesel* 4. *Emmerich* 4.

In **Nassau** waren weder Civilprozesse noch Untersuchungen anhängig geworden.

In **Hessen** bei dem Rheinzollgericht zu *Mainz* wurden im Jahre 1854:

a. in Civilsachen 5 Klagen anhängig gemacht, keine gelangte vor Schluss des Jahres zur endlichen Entscheidung.

Alle diese Klagen waren gegen die Dampfschiffahrt gerichtet, und zwar vier davon gegen die **Cölnische Gesellschaft** und die fünfte gegen die **Ludwigshafener Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft**.

b. In Strafsachen kam nichts vor.

In **Bayern** wurden keine Urtheile erlassen, aber mehrere Schiffer dem Rheinzoll-Gerichte zu *Mutterstadt* zur Bestrafung überwiesen, weil sie sich Badischer Steuerleute bedient hatten.

In **Baden** kamen im Ganzen 20 Contraventionen vor, davon wurden durch das Rheinzollamt in *Altbreisach* 2, von dem in *Mannheim* 15 entschieden; 3 Klagen aber bei dem Zollrichter in *Carlsruhe* verhandelt.

In **Frankreich** kamen zwei Prozessfälle vor wegen Beschädigungen durch ein Schleppboot.

Central-Commission und Aufsichtspersonal.

In der Zusammensetzung der Central-Commission hat sich im Jahre 1854 nichts geändert.

Seit dem Monat April 1855 ist der bisherige Französische Bevollmächtigte Herr *Doumerc* von seinem Posten abgetreten und durch den Französischen Consul Herrn *Goepf* ersetzt worden.