

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Protocole de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. 1833-1869 1848

8 (22.7.1848)

Session de 1848.

N^o VIII.

PROTCOLE

de la

Commission Centrale de la Navigation du Rhin.

En présence des Commissaires ci-après dénommés :

Pour Bade	Mr. le Baron de <i>Reizenstein</i> .
» Bavière	» de <i>Kleinschrod</i> .
» France	» <i>Engelhardt</i> , Président.
» Hesse	» <i>Schmitt</i> ,
» Nassau	» de <i>Zwierlein</i> .
» Pays-Bas	» <i>Travers</i> .
» Prusse	» de <i>Pommer-Esche I</i> .

MAYENCE le 22 Juillet 1848.

Réclamations des bateliers contre les bateaux
rémorqueurs. Rapport de l'Inspecteur en
chef.

Sur le vû des propositions faites par l'Inspecteur en chef, dans le Rapport ci-joint en date du 14, et à l'effet de venir en aide à la détresse des bateliers à voiles, la Commission Centrale s'est entendue, sous réserve des délibérations et décisions ultérieures, sur les dispositions suivantes que les Commissaires respectifs proposeront sans retard à l'émanation immédiate de leurs Gouvernements.

- 1) Dorénavant et jusqu'à nouvel ordre, aucuns bateaux à vapeur, (voyageurs ou remorqueurs), et aucuns chalans de remorque, autres que ceux qui auront déjà été en activité de service sur le Rhin, jusqu'à l'époque du 1^{er} Août prochain, ne seront admis à l'exercice de la navigation sur le fleuve.

Néanmoins des exceptions pourront être faites en faveur de ceux des bateaux à vapeur et chalans pour lesquels il sera justifié qu'il existe des contrats valables de livraison conclus avant le 1^{er} Août, le tout à condition de fournir cette justification envers les autorités territoriales, dans la quinzaine, à dater du jour de la publication respective des présentes dispositions.

- 2) Jusqu'à nouvel ordre également, il ne sera délivré ni autorisations ni patentes nouvelles pour l'exercice de la navigation du Rhin.

Les Commissaires se communiqueront réciproquement dans le plus court délai les résolutions de leurs Gouvernements.

En outre les Commissaires s'empresseront, conformément à la motion Nr. 1 — 4. du Rapport de l'Inspecteur en Chef, de fournir, chacun pour le territoire riverain de son Gouvernement, le plus tôt possible et jusqu'au 10 Août prochain au plus tard, la désignation de tous les bateliers du Rhin actuellement en exercice, la date de leurs patentes, et l'indication de leurs bâtiments.

Les mêmes indications devront être fournies, en tant que possible, pour ceux des bateliers des confluent qui exercent également la navigation sur le Rhin.

Signe: *de Reizenstein.*

de Kleinschrod.

Engelhardt.

Schmitt.

de Zwielerlein.

Travers.

de Pommer-Esche.

Pour expédition conforme:

Le Président de la Commission Centrale.

Engelhardt

présent le 15 Juillet 1848.

E.

Die Störungen der Dampfschlepp-
schiffahrt und die Klagen der Segel-
schiffer, Schiffsvoranzieher, Schiffshal-
fer und Uferanwohner betreffend.

Schon seit Einführung der Dampf-
schleppschiffahrt auf dem Rhein mit ei-
sernen Lastkähnen sind die Klagen der
Segelschiffer über Beeinträchtigung ihres
Gewerbes und Gefährdung ihrer Existenz
immer lauter geworden.

In Folge der allgemeinen politischen
Aufregung in diesem Frühjahr, und der
dadurch herbeigeführten Zustände gien-
gen bekanntlich die Klagen zu factischen
Angriffen gegen die Schleppschiffe über.

Als Widersacher derselben traten gleich-
zeitig die Schiffsvoranzieher, die Schiff-
halter und viele Uferanwohner, deren
Eigenthum durch den Willenschlag der
Dampfschiffe Schaden litten, auf, und
machten mit ihnen gemeinschaftliche
Sache:-

Welche Störungen von ihnen veran-
lasst, und dass die Schleppschiffahrt in
Folge derselben einstweilen ganz einge-
stellt wurde, ist einer Hochverordneten
Commission hinlänglich bekannt:-

Auf die bei dem Vorparlamente in
Frankfurt erhobene Beschwerde fand
sich der 50^{te} Ausschuss wirklich veran-
lasst,

An
Eine Hochverordnete Central Rheinschiffahrts Commission.

lässt, eine Commission nach Mainz zu entsenden, zur näheren Vernehmung der Kläger, - dann nach Coblenz, um eine gütliche Verständigung und Vereinbarung unter den Klägern und den betheiligten Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaften zu vermitteln.

Das Nähere über die stattgehabten Verhandlungen ist mir nicht bekannt, nur so viel weiss ich, dass der Zweck nicht erreicht wurde, und dass der Erfolg den Erwartungen nicht entsprach. -

Später traten Special-Commissarien von Preussen, Hessen und Nassau zur Berathung der zu treffenden Massregeln zusammen, aber auch über das Ergebnis derselben habe ich bis jetzt gar nichts erfahren.

Inzwischen erfolgten von Seiten der Landesbehörden beschwichtigende Bekanntmachungen, dass Abhülfe geschafft werden solle, es wurde auch von ihnen kräftiger, als bis dahin eingeschritten, militärische Schutz-Massregeln angeordnet, und so kam die Schleppschiffahrt instweilen wieder in Gang. - Belästigungen und Erpressungen Seitens der Schiffsvoranzieher ist sie jedoch noch fortwährend mehr oder minder ausgesetzt, und zur endlichen Abhülfe der Beschwerden, zur Beseitigung der fortdauernden grossen Aufregung ist bis jetzt noch gar Nichts geschehen.

Es wird diese Angelegenheit also nun wohl bei Einer Höheren Commission zur Verhandlung kommen, und ohne Zweifel ist Hochderselben die definitive Regulirung derselben vorbehalten. -

Darum halte ich mich verpflichtet, auch Meinerseits einige Materialien zu liefern, und über die obwaltenden Verhältnisse Folgendes vorzutragen.

Im Allgemeinen lässt sich nicht in Abrede stellen, dass die Segelschiffer, durch die Art und Weise, wie die Schleppschiffahrt auf dem Rhein theilweise betrieben wird, in ihrer Existenz gefährdet sind; ebenso wenig

dass

dass durch die Schleppschiffahrt den Schiffsvoranziehern und den Schiffhaltern früher gehabtes Verdienst entgeht, auch dass die Uferanwohner durch den vermehrten Wellenschlag an ihrem Eigenthum grössern Abbruch erleiden mögen. -

Indem ich zur nähern Beleuchtung dieser verschiedenen Punkte übergehe habe ich

I. in Betreff der Segelschiffer Folgendes anzuführen.

Schon bei Einführung der Convention von 1831 ward ihre Lage minder günstig. Die in wahren Interesse der Schiffahrt und des Handels erfolgte Aufhebung der bis dahin bestandenen Beschränkungen des Verkehrs, namentlich die Aufhebung der Umschlagsrechte, - die Auflösung der Schiffer Gilde und Innungen, - die Aufhebung der gezwungenen Rangfahrten, so wie der gesetzlichen Frachtbestimmungen, endlich die eingeführte freie Concurrenz änderten, - so sehr auch die Zweckmässigkeit aller dieser Anordnungen Anerkennung verdient, die bis dahin bestandenen Verhältnisse der Schiffer und nicht zu ihrem Vortheile.

Darum zog sich denn auch schon damals ein Theil der wohlhabenden Schiffer von diesem Gewerbe nach und nach ganz zurück, und ein anderer suchte anderweitige Erwerbsquellen. -

Die übrigen aber fanden, wenn auch mühsamer, doch ihr Auskommen, denn die an die Stelle der gezwungenen Rangfahrten eingeführten freiwilligen Rangfahrten und der zunehmende Verkehr gab ihnen hinreichende Beschäftigung und Brod, und ausser den Personen-Dampfschiffen, die damals wohl noch nicht so zahlreich waren, und den Waarenverkehr nicht zur Hauptsache machten, hatten sie keine andern Concurrenten.

Dieser Zustand änderte sich aber, nicht sowohl durch die Einführung der Dampfschleppschiffahrt, als vielmehr durch die Einführung einer Dampfschleppschiffahrt mit eigenen eisernen Transportkähnen, und in Folge der Bildung besonderer Actien-Gesellschaften zum Betriebe dieser neu entstandenen Schiffahrt, die beim Abschluss der Convention nicht vorausgesehen war. -

Dadurch

Dadurch entstand für die Segelschiffahrt auf einmal eine furchtbare Concurrenz, und selbstredend verschlimmerte sich die Lage der Segelschiffer von nun an fortwährend in dem Maasse, als die Zahl der Lastkähne vermehrt, und die ebengedachte Schiffahrtsweise an Ausdehnung gewann, und in dem Grade, dass die Möglichkeit ihres ferneren Bestehens seitdem in der That mehr als zweifelhaft geworden, und dass es vorauszusehen ist, dass bald die Segelschiffer von der grossen Schiffahrt ganz verdrängt sein werden.

Schon jetzt sind sie mehrentheils auf den Transport roher Producte oder solcher Waaren, die viel Raum einnehmen, keine Eile haben, und in die geringere Frachtklasse gehören, angewiesen. - Dabei können sie nicht bestehen, ihr früheres Gewerbe ernährt sie nicht mehr, ihre Schiffe werden mit jedem Tage werthloser und sind nicht einmal verkäuflich!

Nur in ausserordentlichen Fällen, wenn, wie z. B. in den letzten Jahren ungewöhnlich starke Fruchtwersendungen Statt haben, finden sie noch zeitweise Beschäftigung und unigen Verdienst.

Unter solchen Verhältnissen haben sich manche früher selbstständige Schiffer bequemen müssen, in die Dienste der Schleppschiffahrtsgesellschaften zu treten, und Anstellungen als Capitaine von Schleppschiffen oder als Führer von Transportkähnen mit mässigen Gehältern anzunehmen, wie denn überhaupt eine bedeutende Zahl Schiffsführer und Matrosen auf solche Weise ein Unterkommen gefunden, wenn auch nicht so viele, als die eingegangenen Segelschiffe ernährten.

Diejenigen, welche als Capitaine oder Führer ernannt wurden sind dadurch keineswegs zufrieden gestellt, und gehören, ich möchte sagen, vorzugsweise zu den Widersachern der fraglichen Schleppschiffahrt, weil es ihnen, wie allen Segelschiffen, nicht in den Sinn will, dass dermalen der Haupt-Schiffahrtsverdienst
solchen

solchen Personen zufließt, welche sich mit der Schiffahrt gar nicht befassen, während sie der Meinung sind, dass der eigentliche Schifferstand darauf die gerechtesten Ansprüche habe, und weil sie ihre Selbstständigkeit eingebüßt und von der Laune der Actien-Gesellschaften abhängig geworden sind.

Es ist aber der eigentliche Schifferstand, wie ich solches schon im mehreren früheren Berichten, insbesondere in meinem Berichte vom 12^{ten} September 1842 des Näheren ausgeführt habe, durch mehrere Bestimmungen der Convention eigentlich aufgelöst.

Die Convention kennt nicht mehr Schiffer, sondern Schiffspatrone: / Schiffseigenthümer / und Schiffsführer / gelehrte Schiffer, die, ohne Schiffseigenthümer zu sein, und ohne Schiffahrt für eigene Rechnung zu betreiben, den Rhein als Führer anderer Schiffe befahren. — Sie verlangt nur, dass jedes Schiff auf dem Rheine mit einem patentisirten Führer besetzt sei, und dass im Uebrigen die erlassenen polizeilichen Vorschriften überall befolgt werden.

Unter diesen Bedingungen kann daher ein jeder Unterthan der Rheinuferstaaten, ohne Schiffer zu sein, und eben so eine jede genehmigte anonyme oder Actiengesellschaft Schiffahrt für ihre Rechnung betreiben lassen!

Diese Bestimmungen sind sehr wichtig und folgenreich, sie waren für das Schicksal der Segelschiffer entscheidend, denn es ward dadurch eine nicht vorhergesehene Concurrenz möglich, und die Rhederei eingeführt.

In der Convention ist weder der Dampf-Schleppschiffahrt noch der Rhederei gedacht, sie enthält darüber nirgends Bestimmungen, am wenigsten aber auch ein Verbot derselben. Die Ermächtigung zur Einführung lässt sich aber wie schon bemerkt, aus den sonstigen allgemeinen Bestimmungen

Bestimmungen

Bestimmungen der Convention folgern. —

Nachdem die Dampfschleppschiffahrt als ein willkommenes Produkt des Fortschrittes und gewissermassen als eine Forderung der Zeit auch auf dem Rhein eingeführt ward, gewann sie bald an Ausdehnung, und es entstand eben so schnell der Plan, sie mittelst eiserner Transportkähne mehr auszubenten.

Als hiermit ein erster Anfang gemacht war, traten fast gleichzeitig in mehreren der bedeutendsten Rheinhäfen Actiengesellschaften zusammen, um auch sich die Vortheile dieser Transport-Art zu eignen zu machen.

Als Zweck ihrer Vereinigung erklärten sie die Absicht, den Transport von Gütern auf dem Rhein zu organisiren und zu befördern, sei es durch zweckmässige Uebereinkunft mit den den Rhein befahrenden Schiffern, sei es durch Anschaffung eigener Schiffe. —

Die in diesem Sinne vorgelegten Statute erhielten von den resp. Landesbehörden die nachgesuchte Genehmigung und traten nach und nach ins Leben. —

So entstanden Dampf-Schlepp-Unternehmungen und zwar solche:

die ausschliesslich das Schleppen von Segel-Schiffen zum Zwecke hatten, und

solche, welche sich das Schleppen eigener eiserner Lastkähne zur Hauptaufgabe gestellt haben, nebenher aber auch Segelschiffe gegen Lohn beförderten. —

In diesem Augenblicke nun befahren den Rhein 9 Dampfschleppschiffahrts-Unternehmungen, mit 18 Schleppern und nahe an 80 Schleppkähnen von 5-6000 grösstentheils aber von 7-8000 Centner Ladungsfähigkeit.

Es leuchtet ein, dass mit diesen Mitteln, wenn sie fortwährend in Thätigkeit sind, schon jetzt der grösste Theil des Rheinverkehrs vermittelt werden könnte

könnte, namentlich der eigentliche Waaren-Verkehr, also mit Ausschluss der Kohlen-Transporte, der rohen Materialien &c.

80 Schleppkähne vermögen in kurzer Frist nach einem mässigen Anschlage über 400,000 Centner auf einmal zu befördern, und bedürfen nur kurzen Fristen, zur Bewerkstelligung ihrer Reisen, die sie darum sehr vervielfältigen können.

Es bedarf wohl keines weiteren Beweises, welchen Abbruch dadurch der Segelschiffahrt geschieht!

Anliegend überreiche ich die specielle Nachweisung der jetzt bestehenden verschiedenen Dampf-Schleppschiffahrts-Unternehmungen auf dem Rheine.

Eine Hochverordnete Commission wird daraus entnehmen,

dass die Mannheimer und Holländischen Beurtschiffer bei der Mannheimer Gesellschaft betheiligt sind, und dass hier nur die eigenen Beurtschiffe geschleppt werden,

ferner

dass die Unternehmungen in Düsseldorf, jene der Ruhrorter Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, daß das Schleppschiff des Kohlenbesitzers Stinnes sich ebenfalls auf das Schleppen anderer Schiffe beschränken.

Diese Unternehmungen gefährden folglich den Schiffahrtsbetrieb der Segelschiffer in keiner Weise sie fördern sie vielmehr. — Gegen sie, wie gegen die Schlepp-Schiffe überhaupt, können somit auch nicht die Klagen der Segel-Schiffer gerichtet sein! Diese Art verdient vielmehr möglichste Beförderung und Erleichterung.

Um so lauter sind die Klagen gegen die Cölner und Frankfurter Actiengesellschaften, wegen des grossen Umfangs ihrer Geschäfte, und weil sie ihnen

ihnen auch selbst den grössten Theil der Ladungen der Köwischenhäfen entziehen.

Ebenso gegen den Kohlenbesitzer Harriot der durch sein Schlepsschiff hauptsächlich zwar seine hölzerne Kohlenschiffe schleppt, aber mit seinen Weisernen Schleppkähnen doch auch Rhederei treibt! und dadurch den Segelschiffen Ladungen entzieht. —

Hier muss auch hervorgehoben werden, dass die Fahrten der Personen-Dampfschiffe sich nach und nach ungemein vervielfältigt haben, dass von ihnen in den Haupt- wie in den Köwischen-Häfen viele Ladungen von Gütern eingenommen werden, und dass sie mit den übrigen Dampfschlepp-Unternehmungen für die Segelschiffahrt immer weniger übrig lassen.

Welche Transporte von den verschiedenen Gesellschaften im Jahr 1847 bewirkt worden, kann ich zu meinem Bedauern nicht vollständig angeben.

Ich verdanke aber dem Herrn Inspector Butzko die anliegende Zusammenstellung der bei den Erhebungsämtern Coblenz und Emmerich zu Berg und zu Thal per Dampfkraft überhaupt beförderten Güter. — Sie weist nach, wie viele Schiffe und wie viele Centner die Gesellschaften selbst vorbeigeschleppt, auch welche Güterquantitäten von den Personen Dampfschiffen befördert wurden, und ich bin überzeugt, dass die darin enthaltenen Einzelheiten mit grossem Interesse werden eingesehen werden.

Es ergibt sich daraus und bei näherer Vergleichung unter andern, dass Dampfschiffe an der Bergfahrt, inclusive den Kohlen über die Hälfte, an der Thalfahrt aber viel geringer betheiligt waren.

In Beziehung

In Beziehung auf die Schleppschiffahrtsgesellschaften mit eigenen Schleppkähnen geht daraus hervor:

dass die Colnische Gesellschaft

	zu Berg		zu Thal	
befördert hat, bei Coblenz	174 Schiffe mit 482,541 Ctr.	- 40 Schiffe mit 19,759 Ctr.	im Ganzen 214 Schiffe mit 502,300 Ctr.	
die Mainzer	73 " " 297,807 "	- 56 " " 38,008 "	" 129 "	" 335,815 "
die Frankfurter	100 " " 341,731 "	- 69 " " 46,320 "	" 169 "	" 388,051 "
die Ludwigshafener	36 " " 145,801 "	- 11 " " 4,470 "	" 47 "	" 180,271 "
bei Emmerich				
die Colner	210 " " 1,072,474 "	- 201 " " 169,406 "	" 411 "	" 1,241,880 "
die Mainzer	73 " " 298,273 "	- 53 " " 57,775 "	" 126 "	" 356,048 "
die Frankfurter	95 " " 419,129 "	- 86 " " 77,714 "	" 181 "	" 496,843 "
die Ludwigshafener	38 " " 191,243 "	- 38 " " 8,373 "	" 76 "	" 199,616 "
Ferner ist daraus zu ersehen, dass				
bei Coblenz	1924 Pers. Dampfschiffe zu Berg 483,974	und 1932 Pers. Dampfschiffe zu Thal 313,078	in Summa 3856	1797,052 Ctr.
Emmerich	1034 " " 423,777 "	1031 " " 223,385 "	2065	647,162 "
im Ganzen 5921 . 1,444,214 "				

Centner passiert sind.

Diese Notizen werden Eine Hochverordnete Commission noch mehr überzeugen, welche grosse Ausdehnung die Dampfschiffahrt gewonnen.

Durch das, was ich in Vorstehendem vorzutragen die Ehre hatte glaube ich dargethan zu haben, dass die Segelschiffer sich wirklich in einer höchst verzweifelten Lage befinden, dass ihre Beschwerden somit über Gefährdung ihrer Existenz gegründet und gerecht erscheinen.

Ich glaube ebenso die Veranlassung zu diesem betrieblenden Zustande auseinandergesetzt zu haben.

Ehe ich zu der Beantwortung der Frage übergehe ob, und wie ihnen geholfen werden können muss ich noch Folgendes anführen.

Als die verschiedenen Actiengesellschaften zur Betreibung der Schiffahrt mit Transportkähnen gebildet wurden, sind von mehreren Seiten, wie mir versichert ist, denn eine Mitwirkung stand mir nicht zu den Schiffen

Anträge

Anträge gemacht, sich bei diesen Unternehmungen zu betheiligen. - Sie haben sich aber dazu entweder nicht geneigt gezeigt, oder nicht geneigt zeigen können, weil es ihnen dazu an den pecuniären Mitteln fehlte.

Eine Hochverordnete Commission hat ebenfalls früher schon die bedauerliche Lage der Segelschiffer in Erwägung gezogen, und anerkannt, daß die Uferregierungen den drohenden Untergang vieler Schiffer und achtbaren Unterthanen mit ihren Familien nicht mit Gleichgültigkeit ansehen können.

Es ist bei dieser Gelegenheit besonders geltend gemacht, daß die Erhaltung der Segelschiffer im Interesse der Concurrenz, und weil man sie für gewisse Artikel, Sahreszeiten und Wasserstände überhaupt nicht entbehren könne, wünschenswerth und nothwendig sei.

Es wurde als das wirksamste Rettungsmittel für die Schiffer damals vorgeschlagen, sie zu bewegen, sich dem Fortschritte der Zeit anzuschließen, und sich darüber mit ihren Concurrenten zu verständigen, oder auch selbstständig einen neuen Verein zu stiften, und die Mitwirkung der einzelnen Uferregierungen anzurufen.

Es wurde endlich befürwortet, den Segelschiffen Erleichterungen zu gewähren, namentlich bei Erhebung der Recognitionen- und der Brückendurchlassgebühren.

Diese Vorschläge, so wie die Darstellungen über die Lage der Segelschiffer sind damals der Würdigung der Uferregierungen anheimgegeben, und ihrer Fürsorge empfohlen, hatten aber keinen besondern Erfolg, zeigten sich nicht ausführbar, nicht durchaus practisch und fanden kein geneigtes Gehör.

Inzwischen wurden allgemein die Recognitionengebühren von leeren Schiffen, auch Dampf- und Schleppschiffen, und eben jetzt und ausschließlich nur allen Segelschiffen, die Brückendurchlassgebühren auf dem preussischen Rheine in Coblenz, Coeln, Düsseldorf und Wesel nachgelassen, und damit

eine

eine wesentliche Erleichterung gewährt, und ein Beispiel gegeben, dem die andern Oberstaaten vielleicht folgen dürften.

Hierauf aber beschränken sich die Begünstigungen, welche bisheran den Segelschiffen angediehen sind. -

Dass sie immerhin grossen Dank verdienen, aber nicht genügen um die gedrückte Lage zu heben, bedarf wohl keiner weitem Auseinandersetzung. -

Es fragt sich also, welche weitere Erleichterungen allenfalls den Schiffen noch gewährt werden könnten? und ich erwiedere darauf:

Herabsetzung der Recognitionsgebühren, nach Verhältniss der jedesmal vorhandenen Ladung, und Herabsetzung des Steuermannslohns.

Andere Vorschläge wüsste ich nicht zu machen.

In Betreff des ersten Punctes beziehe ich mich auf meinen Bericht vom 5^{ten} September 1842, in welchem ich die Unverhältnissigkeit und Härte dieser Abgabe unter den jetzigen Umständen darzuthun gesucht habe, und in Betreff des andern Punctes auf die auch in der Central-Commission ausgesprochene, Anerkennung, dass der Steuermannslohn zu hoch sei! -

In der Bekanntmachung des Herrn Ober-Präsidenten der Rheinprovinz vom 29^{ten} c. ist bemerkt worden, dass von ihm Anträge gemacht seien, zur Erleichterung der Rheinschiffahrt überhaupt. -

Ob darunter noch andere als die jetzt erfolgte Freigebung von den Durchlassgebühren beabsichtigt und gemeint wurden, weiss ich nicht, und bemerke darum nur, dass die von vielen Seiten gewünschte und betriebene Herabsetzung der Rheinschiffahrtsgebühren nicht den Segelschiffen, sondern dem Handel im Allgemeinen zu Statten kommen würde, und nur mittelbar durch zu erwartende Vermehrung des Verkehrs ihnen vortheilhaft werden könnte!

Aber auch diese Erleichterungen, wenn sie selbst zuge-

standen

standen werden wollten, würden nicht durchgreifend helfen, immer nicht die Hebung des Schifferstandes, nicht die Sicherung seiner Existenz bewirken, ihn nicht in den Stand setzen, die jetzige Concurrenz auszuhalten und neben ihr zu bestehen.

Als Endresultat dieser Erwägungen ergibt sich demnach das betäubende Ergebniss, dass dem Segelschifferstand am Rhein überhaupt unter den jetzigen Verhältnissen nicht mehr geholfen werden kann!

Ich resumire die Gründe dieser Ansicht nochmals in Folgendem:

1.^{tes} Den Personendampfschiffen sind in der Convention gleiche Rechte mit den übrigen, die den Strom befahren, zuerkannt, und zur Verladung von Waaren ausdrücklich berechtigt. Ohne diese Berechtigung würden sie nicht bestehen können.

2.^{tes} Die Bildung von Rhederei Gesellschaften und der Gebrauch von Schleppkähnen ist durch die Convention zwar nicht ausdrücklich authorisirt, aber ebenso wenig untersagt. Die Gesellschaften erfüllen die Vorschriften, die die Convention angeordnet; sie haben ausserdem zu ihrer Stiftung die Genehmigung ihrer Landesbehörde erhalten, und lassen die Schifffahrt vorschriftsmässig durch patentisirte Schiffsführer betreiben.

Ihre jetzige Berechtigung kann also nicht zweifelhaft sein.

Der dadurch entstandenen mächtigen Concurrenz sind die Segelschiffer aber nicht gewachsen, und da die Actiengesellschaften hauptsächlich aus Mitgliedern des Handelsstandes bestehen, die die Waaren beziehen und versenden, und neben andern Vortheilen auch vorzugsweise billige Frachten stellen und bestimmen können, so ist es nicht mehr möglich den Segelschiffen regelmässige Ladungen, und Beschäftigung und Lohn zu versichern.

Wie aber kann ihnen geholfen werden? Etwa dadurch, dass die Verladung der Schleppkähne und ihr Verkehr überall auf die Zielpuncte beschränkt, und ihnen aller Zwischenverkehr untersagt würde?

Dadurch

Dadurch, dass dieser Zwischen-Verkehr den Segelschiffen überwiesen wird? und dass die Personen-Dampfschiffe auf die Ladung von Personen und ihren Effecten beschränkt werden, sobald sie nicht blos Waaren laden wollen? —

Es ist diese Ansicht verschiedentlich aufgetaucht, wie ich vernehme, ich kann sie aber nicht befürworten, weil ich in dieser Massregel kein zufriedensstellendes Auskunftsmittel erkennen kann, und weil eine solche Anordnung und Beschränkung dem erleichterten Verkehr, der freien Schifffahrt nicht entspricht. —

Eine derartige Beschränkung für die Personen-Dampfschiffe aber hiesse selbst nichts anders, als sie ganz beseitigen, denn unter einer solchen Beschränkung, würden sie nicht ferner bestehen können. Auch hat der eben durch die Personen-Dampfschiffe vermittelte Zwischenverkehr zwischen den verschiedenen Orten am Rhein, so viel Angenehmes, das Publicum ist daran so gewöhnt, dass es jede Beschränkung gewiss schmerzlich empfinden würde.

Soll und will man den Segelschiffen wirklich und gründlich helfen, soll wiederum ein solider Schifferstand geschaffen werden, ohne die Freiheit der Rheinschifffahrt sonst zu beschränken, ohne zu dem, eben durch die Uebereinkunft von 1831 abgeschafften, Beschränkungen zurückzukehren, und freie Concurrenz, Frachtregulirung durch freie Uebereinkunft, und die übrigen bewährten Bestimmungen der Convention beizubehalten, so würde es, nach meiner Ueberzeugung wohl nur ein Mittel geben, und dieses darin bestehen.

dass die Rhederij, welche die Convention nicht kennt, wieder aufgehoben,

dass der 18^{te} Supplementar Artikel modificirt, dass

dass zur Erlangung eines Schifferpatentes fortan neben der sonstigen Befähigung auch, wie früher, der Besitz eines eigenen und geeigneten Schiffes als Bedingung gemacht werde.

dass die Bestimmungen der Convention wegen der Patrone und Schiffsführer diesem gemäss modificirt und

dass eine Representation des Schifferstandes geschaffen werde.

Ob Eine Hochverordnete Commission zur Ergreifung solcher ausserordentlichen Massregeln sich für ermächtigt halten werde, bezweifle ich allerdings. Ich wiederhole nur meines Orts, dass kein anderes Mittel wird aufgefunden werden können, den so sehr aufgeregten Schifferstand vollständig zu beruhigen, und dass ich wenigstens keine Vorschläge zu machen weiss, indem etwaige Beschränkungen der fraglichen Fahrten jetzt nicht mehr genügen werden.

Ich habe es für Schuldigkeit gehalten diese pflichtmässige Heberzeugung bestimmt auszusprechen! —

Vielleicht aber werden die so sehr betheiligten Dampf-Schleppschiffahrts-Gesellschaften und die Herrn Special-Commissarien von Preussen, Hessen und Nassau Vorschläge gemacht haben, und vielleicht giebt Hochdieselbe mir Veranlassung, mich darüber näher zu äussern. —

Einstweilen und bis zur ausgemachten Sache erlaube ich mir darauf anzutragen, dass Eine Hochverordnete Commission sich sofort vereinigen wolle, zu beschliessen:

- 1, dass die weitere Anschaffung von Schleppkähnen von Stunde an einstweilen sistirt werde,
- 2, dass ebenso auch die weitere Ausdehnung der Personen-Dampfschiffahrt und Anschaffung neuer Schiffe einstweilen untersagt werde,
- 3, dass sich die Herrn Bevollmächtigten vereinigen, zu veranlassen, dass einstweilen gar keine neue Schiffahrts-Patente ertheilt werden und

4, dass

4, dass durch Vermittelung der Territorialbehörden eine genaue Aufnahme aller vorhandenen Schiffer, mit Bezeichnung der ihnen zugehörigen Schiffe und des Datums ihres Patenten, ebenso der Schiffsführer, statt finde, und dass diese Uebersichten schleunigst vorgelegt werden, um eine vollständige und genaue Uebersicht der vorhandenen Schiffer zu erhalten.

Was II

die Schiffsvoranzieher und ihre Beschwerden betrifft, so bemerke ich hierüber Folgendes:

Die Schiffszieher in den Häfen zu Cöln und Mainz sind dazu bestimmt, und gewissermassen berechtigt, ankommende Schiffe, die wegen der Beschaffenheit der Localitäten, diesen Städten entlang nicht durch Pferde gezogen werden können, bis dahin voranzuschaffen, wo die Leinpferde wiederum angespannt werden können. — Ihre, nach und nach wohl zur Ungebühr vergrösserte Zahl beträgt in Mainz etwa 90; in Cöln dürfte sie nicht geringer sein.

Abwechselnd und in einer gewissen Reihenfolge werden sie vorkommenden Falls verwendet. Nach Massgabe der Grösse der Ladungen bestimmen sie unter sich die Zahl der jedesmal nothwendigen Schiffszieher, und der Lohn ist durch den Hafen-Commissair regulirt. —

Diese Einrichtung besteht natürlicherweise von Alters her. — Sie wurden von der städtischen Behörde angenommen, und auf diesen Verdienst — selbstredend so oft ihre Arbeit verlangt wird — angewiesen.

Die Einführung der Dampfschleppschiffahrt auf dem Rhein hat auch ihr Verdienst geschmälert indem seit dieser Zeit die von ihnen geleisteten Dienste theilweise durch Dampfkraft verrichtet werden; darüber gaben sie seit lange schon ihre Unzufriedenheit

-denheit kund, und widersetzten sich auch früher schon in einzelnen Fällen thätlich dem Schleppen der Schiffe dem Hafen entlang. — Sie thaten dies zurweilen mit Erfolg, indem die Localbehörden ihren Anmassungen von vorne herein nicht kräftig genug entgegen traten.

In dem Masse nun, als die Dampfschleppschiff-fahrt an Ausdehnung gewann, und als die Zahl der per Dampfkraft passirenden Schiffe grösser, ihr Verdienst geringer ward, wurden ihre Klagen lauter, bis es denn im Frühjahre zu den bekannten grossen Excessen kam, und von ihnen gerade zu nicht mehr geduldet werden wollte, dass ein Schiff durch den Hafen geschleppt wurde.

Dieser Unfug dauerte so lange, bis militairische Unterstützung demselben vorläufig ein Ende machte. Indessen erneuern sie noch fortwährend ihre Angriffe auf die geschleppten Schiffe, und erzwingen sich noch auch wenn sie nicht gebraucht werden, nach Umständen den vollen Betrag des ihnen entgehenden Lohnes, oder doch eine möglichst hohe Abfindungssumme. —

Die Localbehörden waren bisher noch nicht in der Lage, oder zu nachgiebig, um diesem Missbräuche zu steuern, — es wird also die Dampfschleppschiff-fahrt auf eine nicht zu rechtfertigende Weise belastet und besteuert!

Die Convention spricht den Grundsatz aus, dass Patrone und Führer nur für diejenigen Hafenan-stalten, und darunter gehören auch die Schiffszieher, die festgesetzten Gebühren zu zahlen verpflichtet sind, die sie wirklich gebrauchen oder benutzen. —

Die Schiffszieher haben keinen rechtlichen Anspruch, von dieser Schiffahrt eine derartige Abgabe zu erheben, und es ist lediglich Sache der Localbehörde, für sie anderweitig zu sorgen, und ihnen Gelegenheit zu geben,

zu geben, ihr Brod zu verdienen.

Gleichwohl wird von Einer Hochverordneten Commission erwartet, dass auch sie auf die Verhältnisse dieser Voranzieher Rücksicht nehme, und durch gemeinschaftliches Uebereinkommen etwa festsetze, dass fortan auch von den geschleppten, - also nicht durch diese Leute beförderten - Fahrzeugen, ein bestimmter Betrag als Abfindungssumme gezahlt werden solle.

Ich habe in Erfahrung gebracht, dass unter andern der Vorschlag gemacht ist, eine Einrichtung zu treffen, wornach die jetzt vorhandenen Voranzieher (deren Zahl nach und nach zu beschränken,) auf ein bestimmtes Fixum gesetzt würden, dass ihnen dieses von der Stadt gesichert und ausgezahlt, wogegen die Erhebung der Gebühren für das wirkliche Voranziehen der Schiffe durch eine städtische Casse zu bewerkstelligen sein würde.

In diese Casse solle denn auch ein zu bestimmender Beitrag, von den per Dampfkraft geschleppten Schiffen, als eine beliebte Abfindung fließen, und in so fern damit der Bedarf des bewilligten Fixums nicht gedeckt werden sollte, der fehlende Betrag von der Gemeinde zugeschossen werden.

Ich führe solches hier nachrichtlich an, glaube aber, dass Eine Hochverordnete Commission sich darauf werde beschränken müssen, von den bestehenden Territorial-Behörden zu verlangen, dass der Schiffahrt der ihr durch die Convention zugesicherte Schutz angedeihe, und sie gegen fernere Erpressungen kräftigst geschützt werde.

Was III

die Schiffhalter betrifft, so ist es natürlich, dass sie den jetzigen Anforderungen der Schiffahrt nicht mehr genügen, und dass sie in Folge der Anwendung der Dampfkraft weniger verdienen. - Auf sie kann aber überhaupt wohl keine Rücksicht genommen werden, und werden sie

nur

nur auf eine anderweitige Verwendung ihrer Pferde hingewiesen werden können.

Es bleibt mir nun noch übrig

IV der Uferanwohner

zu gedenken, die als Kläger wegen der durch die Dampfschiffe veranlassten Beschädigungen laute Klagen erhoben.

Dass durch polizeiliche Vorschriften für die Dampfschiffe, solchen Beschädigungen möglichst vorgebeugt, und des Endes z. B. vorgeschrieben werde, bei welchem Wasserstande oder unter welchen Umständen nicht mit voller Kraft, oder überhaupt gar nicht mehr gefahren werden dürfe etc. finde ich ebenso in der Ordnung als dass Sütens der Landesbehörden durch Wasserbauten, Uferbefestigungen und Verbesserung des Flussbettes dazu mitgewirkt werde, das anschließende Grundeigenthum möglichst zu schützen.

Wenn aber der Herr Oberpräsident in seiner Bekanntmachung vom 29/4, gewiss in der wohlwollendsten Absicht, den Klägern Aussichten eröffnet, die Uferbeschädigungen durch die Dampfschiffe zu verhindern, die Schadloshaltung der Uferanwohner zu sichern, die Uferbefestigung und die Verbesserung des Fahrwassers zu befördern, und

eine angemessene Heranziehung der Dampfschiffahrts-Unternehmer zu den Kosten, welche zu diesen Zwecken erforderlich sein werden, herbeizuführen,

so fürchte ich, dass namentlich die letztere Bestimmung große Schwierigkeiten und Widerspruch finden muss, indem eine derartige Verpflichtung, (da für das Recht die Schifffahrt zu betreiben die Rheinschiffahrtsgebühren erhoben werden,) nicht anerkannt werden dürfte.

Da ich indessen die desfallsigen nähern Anträge und Motive nicht kenne, so muß ich mich für jetzt jeder

jeder weiteren Äußerung darüber enthalten.

Ich beschränke mich darum auf die einzige Bemerkung, dass es auffallend erscheint, wenn gleichzeitig Erleichterungen der Rheinschiffahrt, Herabsetzung des Tarifs und anderer Seits Einführung von neuen Lasten und Abgaben in Frage stehen.

Mainz, den 14. Juli 1848.

Der Ober-Inspector der Rheinschiffahrt

v. Auer.

Als Nachtrag zu meinem Hauptberichte über die
Beeinträchtigung der Segelschiffe &c. durch die Schlepp-
kähne
überreiche ich Hochderselben eine Bekanntmachung
des Verwaltungsraths der Frankfurter Actiengesellschaft
für Rhein- und Mainschiffahrt vom 24^{ten} Juni c.,
wornach die Schleppkähne dieser Gesellschaft im Lau-
fe der Monate Juli und August regelmässig alle
8-10 Tage eine Reise von Holland nach Frank-
furt antreten werden!!! -

Mainz, den 14^{ten} July 1848.

Der Ober-Inspector der Rheinschiffahrt

v. Auer.

Frankfurter Actien-Gesellschaft für
Rhein- und Main-Schiffahrt

Wir beehren uns hierdurch anzuzeigen, dass unsere
Schiffe im Laufe der Monate Juli und August re-
gelmässig alle 8 bis 10 Tage eine Reise von Holland
herauf antreten werden, ohne die Completierung etwa
nicht vollständiger Ladungen abzuwarten.

Indem wir diese Anordnung allein beabsichtigen,
das Interesse des verehrlichen Handelsstandes zu för-
dern, bitten wir um möglichst bedeutende Güterzuweisungen.

Frankfurt ^{am}, den 24. Juni 1848.

Der Verwaltungsrath.

Nachweise

der jetzt bestehenden Dampfschleppschiffahrt. Un- ternehmungen auf dem Rhein.

- 1, die Cöltner Gesellschaft besteht seit 1842, besitzt 4 Schleppschiffe, von denen 3 in der Regel für die Strecke zwischen Cöln und Rotterdam, das 4^{te} aber für die Fahrt von Cöln nach dem Oberrhein zu gleich zum Schleppen von Segelschiffen benutzt wird. — Sie hat 30 eiserne Schleppkähne von 7-8000 Centner Ladungsfähigkeit.
 - 2, die Mainzer Gesellschaft, errichtet im Jahre 1842, hat 2 Schleppschiffe und befährt die Strecke zwischen Mainz und Holland. Sie hat 10 Schleppkähne von 7-8000 Centner Ladungsfähigkeit.
 - 3, die Ludwigshafener Gesellschaft besitzt einen Schlepper 1. ein 2^{tes} ist bestellt, und fährt seit 1843 zwischen Ludwigshafen und Holland mit 9 Schleppkähnen.
 - 4, die Frankfurter Gesellschaft eröffnete ihren Dienst im October 1845. Sie besitzt 3 Schleppschiffe und 18 Lastkähne von einer Ladungsfähigkeit von 4-5000 Centner, um auch den Main befahren zu können.
 - 5, die Mannheimer Gesellschaft besteht aus Häufleuten und Beurthschiffern. Sie hat keine Schleppkähne, aber 3 Schleppschiffe.
 - 6, die Diüsseldorfer Gesellschaft hat einen Schlepper aber keine Schleppkähne.
 - 7, der Kohlenbesitzer Haniel in Ruhrort hat einen Schlepper und 10 eiserne Lastkähne. Er benutzt erstere zum Transporte seiner eigenen Kohlen und Kohlenschiffe, übernahm aber auch mittelst der Schleppkähne andere Transporte.
 - 8, der Kohlenbesitzer Mathias Stinnes hat ein sehr grosses Schleppschiff, womit er nur eigne Kohlenschiffe aber auch Segelschiffe und fremde Kohlenschiffe schleppen lässt; er hat keine Schleppkähne.
 - 9, die Ruhrorter Dampfschleppschiffahrt-Gesellschaft besitzt 2 Schleppboote aber keine Schleppkähne. — Sie werden ausschliesslich zum Schleppen von Kohlenschiffen verwendet.
-

Nachweise

der mit Dampfkraft bei den Rheinzollämtern Coblenz und Emmerich im Jahre 1847 beförderten Güter.

Angabe der Schleppschiffahrt-Gesellschaft	Beim Rheinzollamte Coblenz						Bei dem Rheinzollamte Emmerich.						Summa	
	zu Berg		zu Thal		in Summa		zu Berg		zu Thal		in Summa		Zahl der Schiffe	Ladung in Centner
	Zahl der Schiffe	Ladung in Centner	Zahl der Schiffe	Ladung in Centner	Zahl der Schiffe	Ladung in Centner	Zahl der Schiffe	Ladung in Centner	Zahl der Schiffe	Ladung in Centner	Zahl der Schiffe	Ladung in Centner		
<i>Cölnische Gesellschaft</i>	114	482,541.	40	10,759.	214	502,300.	210	1,072,474.	201	169,406.	411	1,241,880.	625	1,744,180.
<i>Mainzer</i>	73	297,807.	56	38,008.	129	335,815.	73	298,273.	53	57,775.	126	356,048.	255	691,863.
<i>Frankfurter</i>	100	341,737.	69	46,320.	169	388,057.	95	419,129.	86	77,714.	181	496,843.	350	884,900.
<i>Mannheimer</i>	118	402,429.	91	44,848.	209	537,277.	118	511,343.	66	47,924.	184	559,267.	393	1,096,544.
<i>Ludwigshafner</i>	36	145,801.	11	4,470.	47	180,271.	38	191,243.	38	8,373.	76	199,616.	143	379,887.
<i>Mathias Stinnes</i>	189	725,474.	26	5,708.	215	731,182.	"	"	"	"	"	"	215	731,182.
<i>Franx Haniel</i>	270	1,060,919.	92	4,378.	362	1,065,297.	"	"	"	"	"	"	362	1,065,297.
<i>Ruhrorter</i>	166	608,634.	4	108.	170	608,802.	"	"	"	"	"	"	170	608,802.
<i>Düsseldorfer</i>	30	110,187.	11	4,470.	41	114,657.	122	475,288.	49	24,372.	191	499,660.	232	641,317.
<i>in Summa</i>	1156	4,295,529.	400	168,129.	1,556	4,463,658.	646	2,967,730.	493	385,564.	1,169	3,353,314.	2,725	7,816,972.
<i>Dazu die auf Dampfbooten beförderten Güter</i>	1,924	483,974.	1,932	313,078.	3,856	797,052.	1,034	423,777.	1,031	223,385.	2,065	647,162.	5,921	1,444,214.
<i>Sind überhaupt mit Dampfkraft befördert.</i>	3,080	4,779,503.	2,332	481,207.	5,412	5,260,710.	1,710	3,391,527.	1,524	608,949.	3,234	4,000,476.	8,646	9,261,186.
		55,50%		14,85%		44,39%		55,14%		11,87%		35,16%		40,03%