

17  
17

Darstellung der Lage

der

# Segelschiffahrt

auf dem Rheine

und der

zur Hebung derselben nothwendigen Maßregeln.

---

W e s e l,

gedruckt bei Johann Bagel.



2. Aufl. 1871



Die Geschichte der Stadt München

1871

Verlag von J. Neumann, Neudamm



Drei und dreißig Jahre eines von Gott gesegneten Friedens sind über Deutschland dahin gegangen! Bis zum Anfange des gegenwärtigen Jahres blühte der Handel in allen Theilen des großen Vaterlandes, die Industrie machte Riesenschritte vorwärts, die Transportmittel wurden vervielfacht, und alle Elemente dem menschlichen Geiste dienstbar gemacht.

Eisenstraßen durchschneiden Europa, und pfeilgeschwind durchreisen, gleich feurigen Rossen, die Lokomotiven die Räume vom Atlantischen Ocean bis zur Ostsee und von dem Adriatischen zum deutschen Meere. Von des Dampfes gewaltiger Kraft getrieben durchschneidet das Dampfboot des Rheines grüne Wellen, besiegend der Strömung und des Sturmes vereinte Gewalten. Ganze Flotten schwer beladener Rähne werden von riesigen Remorqueuren geschleppt! Staunend bewundern wir die Schöpfungen des menschlichen Geistes und wännen, daß das Glück mit seinen Gaben unsern Strom und seine Bewohner überschütte. O eitler Wahn! Während stolze Dampfboote die Fluthen durchstürmen, liegen die Segelschiffe, gleich trauernden Schwänen, in den Häfen; und wenden wir auf sie den noch von Freude trunkenen Blick, so enthellt sich uns schon jetzt ein Bild der Wehmuth, das uns mit Schmerz an die Zukunft denken läßt! Freudig wurde das Erscheinen des ersten Dampfbootes auf dem Rhein begrüßt, denn es war ein Fortschritt; aber in seinem Gefolge lag das Verderben für die Segelschiffahrt. Ein Boot erschien nach dem andern auf dem Rhein und alle wurden gleich freudig empfangen; erst als die großen Dampfschleppschiffahrtsgesellschaften entstanden, da empfanden die Segelschiffer, daß es sich um ihr Leben handle. Sie remonstrirten von allen Seiten. Vergebens! Die Bürokratie war zu mächtig, und verschloß an ihren grünen Tischen den flehentlichen Bitten derer ihr Ohr, die, Sturm und Wetter trogend, die Steueruder ihrer Schiffe lenkten; stets sich darauf stützend, den Fortschritt dürfe man nicht hemmen!

Daß man das nicht auf eigensinnige Weise darf, hat sie selbst schrecklich erfahren, denn das Volk hat seine politischen Rechte gefordert und sie erhalten. Seit jenen Tagen ist in jedes Herzen die Ueberzeugung wach geworden, daß ihm auch das sociale Recht gebühre, daß auch der Geringste gehört und ihm sein Recht werden müsse und nicht allein die Geldmächte walten können. Der Kampf der Arbeit gegen das Kapital hat begonnen und es bedarf der weisesten Ueberlegung, ihn überall friedlich enden zu lassen.



Von den Gestaden der Nordsee bis Rhein aufwärts zu des freien Schweizerlandes schneebedeckten Bergen haben sich alle Schiffer zur Bekämpfung ihrer Feinde erhoben. Auch wir haben uns unsern Brüdern angeschlossen und unsere Bestrebungen mit den andern vereinigt, um Schutz gegen die Vernichter unsers Broderwerbes zu erlangen, um nicht selbst an den Bettelstab zu gerathen und um nicht unsere Kinder sicherem Elende Preis gegeben zu sehen.

Fern sei es von uns, jene Zeit wieder herauf zu beschwören, wo es fast schien, als ob der Handel um der Schifffahrt wegen da sei, wo die Segelschiffer, als Monopolisten einzelner Beurten und Stapelplätze, in sorgenloser Ruhe sich wenig darum kümmerten, ob das Bedürfniß des Handels noch eine Fahrt mehr im Jahre erfordere oder nicht. Fern sei es von uns, einen solchen faulen Zustand erneuern zu wollen; denn erst als die Stapelplätze aufgehoben wurden und die freie Schifffahrt auf dem Rheine sich regen konnte, da erst zeigte sich ein Leben, wie es eines solchen Stromes würdig ist. Aber die freie Schifffahrt und die Gewerbefreiheit führte den Feind herbei, der unter der letztern Schutze uns vernichten wird. Das sind die Schleppschiffahrtsgesellschaften, welche, mit der Macht des Kapitals ausgerüstet, die Schifffahrt zu dessen Vortheil ausbeuten, wobei wir mit unsern schwachen einzelnen Kräften unterliegen müssen, obgleich wir in der Gesamtheit eine unendlich größere Masse Gewerbetreibender und ein weit größeres Kapital darzustellen vermögen. Hätten solche Gesellschaften sich allein auf die Anschaffung von Remorqueuren beschränkt und damit die Segelschiffe geschleppt, so würden wir deren Bestrebungen nur segnen; allein der Schlepplohn genügt ihnen nicht, sie wollten selbst die Frachten verdienen, und darum fluchen wir ihnen, denn sie rauben uns das Brod.

So wird es schneller und schneller fortgehen, unsere Schiffe verfaulen und verschleiffen, ohne daß wir neue beschaffen können, und wir fallen dem Proletariate anheim! Ist denn einmal die Segelschiffahrt vernichtet, so haben die Schleppgesellschaften keine Nebenbuhler mehr und können diktiren, welche Gesetze sie wollen. Schon jetzt zeigt es sich, ob der Handel bei Beziehungen durch uns oder bei denen durch Schleppfähne mehr gesichert ist. Wir sind für die Waaren verantwortlich, die Schleppgesellschaften sagen sich in ihren Bedingungen von jeder Verantwortlichkeit los!!

Es ist unbestreitbar, daß diese großen Gesellschaften, deren Mitglieder größtentheils aus Kaufleuten besteht, deren Existenz also vielfach gesichert ist, ein solches Geschäft nur deshalb betreiben, um ihr Geld zu hohen Zinsen und Dividenden zu verwerthen, wodurch Tausende an den Bettelstab gebracht werden.

Lassen wir aber auch hier nicht aus dem Auge, daß nicht allein der Segelschiffer, und die damit in Verbindung stehenden Gewerbe, als: Schiffbauer,



Schmied, Schreiner, Seiler, Anstreicher, Pumpenmacher, Blockenmacher u. ihren Ruin vor Augen haben, nein, der Expéditeur, welcher nicht als Agent dieser großen Gesellschaften bestellt ist, wird seine Expedition einbüßen müssen, weil sein Verdienst nicht wie das jener Angestellten durch die Beziehungen von Prozentsätzen der Frachten gesichert ist.

Wir glauben Niemand wird uns diesen Grundsatz absprechen wollen, denn die jetzigen Agenten liefern für unsere Behauptung den besten Beweis.

Dieses vorausgeschickt, gehen wir nun zu dem Zeitraume über, wo die Monopole und das Zunftwesen seinen Glanzpunkt hatte, nämlich zu den Jahren 1814 bis 1831.

In dieser Periode spielten die sogenannten Rangschiffer, welchen nur allein der Transport der Waaren zustand, eine große Rolle. Niemand durfte ohne Einwilligung resp. Erlaubniß eines Rangschiffers Waaren laden, und wenn es auch seine eigenen gewesen. Gab ein solcher Rangschiffer die Erlaubniß, so durfte es doch nur stets unter der Klausel „als Lichterfahrzeug“ geschehen. —

Ein solcher Rangschiffer fuhr dann verhältnißmäßig 2-, höchstens 3mal im Jahr von Amsterdam nach Cöln, und hiermit wurde die Fahrt geschlossen. Es kümmerte diesen Leuten wenig, ob eine nochmalige Fahrt für die Handelsinteressen von Nutzen gewesen sei oder nicht. Kurz, bei den Rangschiffern war die Schifffahrt der Zweck und der Handel das Mittel. Zu dieser Anschauungsweise wurden sie aber verleitet, weil es diesen Leuten nur allein zustand, dieses Gewerbe zu betreiben, und so denn auch die Frachten zu bestimmen. Ihre Existenz war daher genugsam gesichert, wenn sie 2, höchstens 3 Fahrten in einem Jahre machten.

In den letzten Jahren vor 1831 erschien eine Verordnung, die diesem großen Uebelstande, der mit einem ungeheuren Drucke auf den Handel lastete, der den Verkehr von dem Rheinstrome zurück hielt, der überhaupt den Handel in Fesseln gelegt hatte, in etwa abhelfen sollte. Es wurde bestimmt: daß Getreide auch von Particulier-Schiffen geladen werden könne, wenn die ganze Ladung von einem Absender sei; indessen diese Verordnung, welche in der besten Absicht gegeben, um wenigstens die nothwendigsten Lebensbedürfnisse schneller von dem einen nach dem andern Orte befördern zu können, wurde von den Rangschiffen so viel wie nur irgend möglich außer Kraft gesetzt, so daß sie weder Nutzen für den Verkehr noch für die Particulier-Schiffer herbeiführte.

Dieser Unterjochung, des Handels sowohl als der Schifffahrt, wurde der Damm gesetzt, denn am 31. März 1831 schien zum ersten Male die Freiheits-Sonne für den so lange geknechteten Handel und die Schifffahrt. Der Rhein wurde nach der unter diesem Datum herausgegebenen Rhein-Schifffahrts-



Convention freigegeben, d. h. in Bezug auf die Betreibung des Handels und des Schiffer-Gewerbes. Mit Enthusiasmus begrüßte das Volk an den Ufern des Rheins diese Verordnung, um so mehr, als dadurch auch die Städte Köln und Mainz das Monopol als Stapelplätze verloren. Dankbar erkannte man diese weise Maßregel der Regierungen an, die schönsten Hoffnungen knüpften sich sowohl für den Handel als die Schifffahrt an diese Maßregel, und wir dürfen es nicht leugnen, von diesem Tage an entwickelte sich in dem Schifferstande eine Thätigkeit, wie man sie nicht geahnt hatte.

Ueberall wo Schiffswerste waren, wurden neue Schiffe erbaut, Jeder beeilte sich, sein Fahrzeug zu dem Transporte von Kaufmannsgütern einzurichten. Alle diejenigen Gewerke, welche mit der Schifffahrt in Verbindung stehen, werden sich dieser Zeit noch dankbar erinnern, denn Tausenden von fleißigen Händen wurde Arbeit und Verdienst gegeben.

Ebenso aber auch erfreute sich der Handel eines ungemeinen Aufschwungs, nicht allein daß die Güter schneller befördert wurden, sondern da bei der freien Fahrt unter den Schiffern eine Concurrenz entstand, so wurden die Frachten von Jahr zu Jahr herunter gedrückt, welches aus Anlage A., die nach dem Original-Frachtilisten aus diesem Zeitraume angefertigt, zu ersehen ist. Dem Handel wurde nach dieser Convention seine Stellung angewiesen, so daß er der Zweck und die Schifffahrt das Mittel sei, daß also das Mittel dem Zwecke untergeordnet sein müsse. Gerne und mit der größten Bereitwilligkeit erkannte der Schifferstand dem Handel dieses Recht zu, und bemühte sich dem Handel Hand in Hand beider Interessen zu verfolgen.

Jenen Zeitabschnitt, wo die Monopole herrschten, wollen wir, um auf den Beweis unserer Behauptung zurück zu kommen, um keinen Preis zurück haben; wir verabscheuen jede Bevorzugung, wodurch wir das Wohl unserer Nebenmenschen vernichten könnten. Ebenso wollen wir aber auch die jetzt bestehenden Monopole, durch die Macht des Kapitals und der unglücklichen unbeschränkten Gewerbefreiheit eingeführt, beseitigt wissen, um so mehr, als man schon im Jahre 1831 einsah, daß es nicht mehr an der Zeit sei, daß sich Wenige auf Kosten von Tausenden bereicherten. Oder will man den Rückschritt ???

Anonyme Gesellschaften treten in's Leben, zum Verderben des Schifferstandes und der damit in Verbindung stehenden Gewerbe, nachdem sie dieselben ausgesogen haben; sie scheuen sich, ihre Namen zu nennen, weil ihnen das eigene Gewissen sagt: daß dadurch der Ruin von Tausenden herbeigeführt wird. Wir sind überzeugt, konnte mancher Actionär das Elend und die Noth, welche durch Hervorrufung solcher Anstalten herbeigeführt ist, wüßte er, wie sehr durch diese Noth die Demoralisation bei diesen Leuten Platz gegriffen hat, er würde gewiß nie solche Actien für sich acquirirt haben.

Wir wollen eine freie Fahrt. Jeder, der das Schifferhandwerk erlernt, der dazu practisch und theoretisch tauglich befunden worden ist, der kann den Rhein befahren, kann die Güter laden, wo sie ihm angeboten werden.



Wir wollen, daß den Tausenden nicht das tägliche Brod durch die Schleppgesellschaften und Rhedereien genommen werde, sondern daß sie sich durch die Arbeit, die ihnen die Segelschiffahrt bieten würde, ehrlich ernähren können; wir verweisen hier auf Anlage B.

Die großen Rhedereien, welche in Folge der Gewerbefreiheit entstanden und zum großen Theile auf Kosten der andern Staatsbürger sich bereichern, zahlen das Gewerbe als Kaufmann erster Klasse mit 66 Thlr., treiben aber in Folge dieses Gewerbes alle Geschäfte, die ihnen einen Gewinn versprechen, so denn auch die Schiffahrt; es giebt daher Rheder, welche 70 resp. 100 Schiffe haben, womit sie das Schiffergewerbe betreiben, wohingegen der Segelschiffer von jedem Fahrzeuge nach seiner Ladungsfähigkeit das Gewerbe mit 20, 30 resp. 40 Thlr. zahlen muß.

Diese Summen, welche die Rhedereien hierdurch ersparen, so wie der Betrag, den ein solcher Rheder an dem Lohne erspart, welchen er seinen Knechten, die unter seiner eisernen Zuchttruthe stehen, vergütet, — denn diese Leute werden eben nicht zu reichlich bezahlt, — wandern in seine Taschen, wohingegen der Segelschiffer es dem Allgemeinen, durch Zahlung guter Löhne an seine Leute, zufließen läßt.

Je mehr also die Segelschiffahrt durch die Gesellschaften und Rheder vernichtet wird, desto mehr wird sich die Concurrenz vermehren zu den Lohnstellen, die sich bei den Gesellschaften und Rhedern darbieten werden; denn wohin sollen die Leute, welche kein anderes Gewerbe als die Schiffahrt kennen, ihre Zuflucht nehmen! Sie müssen in die Hände ihrer Unterdrücker fallen. Der Lohn wird durch diese Concurrenz immer mehr herunter geschraubt, so daß die Individuen durchaus nicht mehr als rechtliche Leute bestehen können. Dazu entlassen nun auch die Rheder wie die Gesellschaften bei einer etwaigen Stockung des Verkehrs ihre Leute und reduzieren das Gehalt derer, die in ihrem Dienste verbleiben, wie das in diesem Augenblicke vorliegt. Was wird nun aus diesen Leuten werden, die dem Hunger und der Noth Preis gegeben sind? Sie verfallen mit ihren zahlreichen Familien dem Elende, ja, sie kommen bis zur Verzweiflung; wohin dann? — Zu einer schlesischen Catastrophe am Rhein. Wir glauben also, daß unsere Ansicht, wie wir im Eingange gesagt: daß die unbeschränkte Gewerbefreiheit die Urquelle allen dieses Unheils ist, hierdurch ihre Begründung gefunden; ebenso, daß die großen Rhedereien auf Kosten der anderen Staatsbürger sich bereichern.

Wir gehen nunmehr zu dem Zeitraume zurück, wo die goldene Freiheit für Handel und Schiffahrt ihren Anfang nahm, wo Kaufmann und Schifferstand Hand in Hand gehend ihre Interessen verfolgten.

Wie gesagt, der Handel so wie die Schiffahrt entwickelte sich von Jahr zu Jahr, beiderseits wurde durch das vereinigte Bemühen der Güterzug auf dem Rheine vermehrt; anstatt daß im Jahre 1831 von den sogenannten Rangschiffen nur alljährlich 2, höchstens 3 Fahrten von Holland



nach Köln gemacht wurden, hatte es die Concurrenz bei der freien Rheinfahrt im Jahre 1835 schon dahin gebracht, daß mit der doppelten Anzahl Schiffe doppelt so viel Reisen von jedem Einzelnen gemacht wurden. Die Schnelligkeit in der Beförderung der Güter nahm so, wie sich der Handel mehr und mehr entwickelte, von Jahr zu Jahr in erfreulicher Weise zu. Die Hunderte von Segelschiffen, so wie Tausende der Uferbewohner, welche der Schifffahrt ihre Hände leihen, hatten durch ihre Beschäftigung einen genügsamen Verdienst, wovon sie sich mit ihren Familien ehrlich und redlich ernähren konnten. Auf allen deutschen Schiffswerften herrschte die lebendigste Thätigkeit. Der Handelsstand hatte nicht minder seinen genügsamen Verdienst, und beide, Handelsstand so wie Schiffer, hatten die freudige Aussicht, daß sich nicht allein ihr Wohlstand, sondern auch der sämmtlicher Uferbewohner in weiter Folge mehren würde.

Indessen dieser goldenen Zeiten sollten sich die Segelschiffer nicht lange erfreuen; die Habgucht der Geld-Aristocraten fand Nahrung an dem Wohle dieser tausenden glücklicher Menschen, die bis dahin dem Gescheide dankbar waren, welches ihnen, wenn sie Kräfte und Fleiß der Arbeit redlich liehen, die Aussicht auf ein ruhiges sorgenfreies Alter gewährte.

Die Rhein-Schiffahrts-Convention von 1831, welche der Segelschifffahrt die Freiheit gebracht, enthielt die Artikel 42 und 45, wonach den Geldaristocraten Spielraum genug verblieb, diesen Gewerbezweig ausbeuten zu können. Hierzu kam noch die unglückliche Gewerbefreiheit, die dem Geldmanne erst vollends Thür und Thor öffnete, um das allgemeine Wohl unterzugeben zu können. —

Monopole waren durch die Convention verbannt; aber es sollten für das Wohl der Uferbewohner und der Segelschiffer noch gefährlichere Monopole auftauchen. —

Ein paar Dampfschiffahrts-Gesellschaften unter dem Namen „Niederländische“ und „Kölnische“ waren schon entstanden; ihre Ankündigung war: Passagiere und deren Effecten zu befördern, also den Dienst zu Wasser versehen, den die Post zu Lande versieht; aber nicht lange stand dieses Vorhaben bei ihnen fest, sie fingen an, auch Güter zu laden. — Die Segelschifffahrt fand hierin neue Concurrenten, der derselben wohl einen großen Theil der Güter entzog, also wohl fühlbar für die Segelschifffahrt wurde; indessen sie verschmerzte es, ohne dagegen einen Laut der Klage zu erheben. —

Segelschifffahrt und Uferbewohner ahnten nicht, daß der „Mammon“ im Hinterhalte lauere, um Anstalten ins Leben zu rufen, die ihnen das Brod rauben würden. Aber wie wurden sie aus ihrer Arglosigkeit aufgeweckt? Wie wurden ihnen die Augen aufgerissen? — Das Jahr 1842 erschien und mit ihm ein Schleppboot nebst mehreren eisernen Rähnen. Es hatten sich in Köln mehrere von der Habgucht und dem Neide nach dem Brode Anderer getriebene Menschen gefunden, die ihr Geld, welches sie zu hohen Zinsen und Dividenden gerne verwerthen wollten, zusammen gethan, um eine Schlepp-Gesellschaft unter dem einen Namen „Kölnische Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft“ zu errichten. —



Das Inslebentreten dieser Gesellschaft wurde mit großem Pompe angekündigt, weil man schon im Voraus sah, daß man sehr gute Geschäfte machen würde.

Von diesem Tage an sahen die Segelschiffe sich die Güter entzogen, sich selbst nach und nach aus allen Fahrten durch die Schleppfähne der Actiengesellschaft verdrängt; ungeachtet sie seit Jahren die Schnellfahrten zu einer solchen Höhe der Vollkommenheit gebracht hatten, daß z. B. von Holland nach Köln in 8 Tagen, und sogar noch kürzerer Zeit gefahren wurde.

Aber vergebliches Bemühen, der Untergang der Segelschiffahrt nahte heran, eben so der Tausenden Menschen, die von ihr ihre Beschäftigung und Brod gehabt.

Mit jedem neuen Jahre tauchten neue Gesellschaften auf, und halfen an diesem Vernichtungswerke mit.

Dies nicht allein, auch das Leben vieler Menschen wurde durch das unerlaubte Fahren, dessen sich die Kapitaine dieser Gesellschaften erlaubten, weil sie sich in Folge der Vorrechte, die man ihnen von Seiten der früheren Regierungen zu Gunsten der Geldmächte einräumte, als Beherrscher des Rheinstroms betrachteten, dahin gerafft. — Dies war nun der so glückliche Zeitabschnitt, wo Personen und Eigenthum gesichert???

So ging denn der eine Segelschiffer nach dem andern dem gänzlichen Ruine entgegen, ihre Schiffe, worin ihr ganzes Vermögen lag, hatten keinen Werth mehr, weil es nichts mehr zu fahren gab; wenn sie auch ihre Frachten noch so billig stellten, so konnten sie dennoch keine Güter bekommen, weil die Kaufleute, die meistens Actionäre waren, vorschrieben, die Güter in die Schleppfähne zu laden. —

So wanderte denn der Verdienst, wovon früher Tausende ihr gutes Auskommen hatten, in die Taschen der Reichen, dagegen die Arm- und Brodlosgemachten den Armen=Cassen der Gemeinden zu. —

Dieses Vernichtungswerk sollte indessen nicht allein die Uferbewohner des Rheins und den Rheinschiffen treffen, sondern auch die Schiffe und Uferbewohner seiner Nebenflüsse wurden von diesem Rhein=Tyrann heimgesucht, so daß wir jetzt die gänzliche Verarmung dieser Masse von Menschen vor unsern Augen liegen haben. — Die Klagen, mit denen die frühern Regierungen, die dieses Vernichtungssystem hervorgerufen, bestürmt, aber unbeachtet gelassen worden und in den Actenkorb gewandert sind, zu wiederholen, glauben wir überhoben zu sein, weil wir die Ueberzeugung haben, daß sie Niemandem mehr unbekannt sein werden. —

Doch Eins müssen wir hervorheben, nämlich:

Ein Antrag mehrerer Segelschiffer des Rheins, um eine Concurrenz gegen die Schleppschiffahrts=Gesellschaften zu bilden, ging vor mehreren Jahren an die preussische Regierung; es wurde beabsichtigt, das Beispiel,



welches die Mannheimer Kaufmannschaft in Verbindung mit ihren Schiffen gegeben, nachzuahmen, um selbst Remorqueurs zu beschaffen, um so einen Schleppdienst für die Segelschiffe einzuführen.

Die Preussische Regierung frug an: in wie weit sich die Schiffer dabei betheiligen wollten; die Antwort war: daß sie bereitwillig seien, ein eben so großes Kapital als das, welches in ihren Fahrzeugen liege, zur Disposition zu stellen. — Gewiß ein annehmbarer Vorschlag, dem die Regierung hätte beispringen müssen, wenn sie nur irgend das Wohl ihrer Unterthanen im Auge gehabt hätte; aber was folgte darauf? Nichts. — Nicht einer Antwort würdigte man diese Klasse der Staatsbürger, und so scheiterten alle ihre Versuche, um ihr Bestehen zu erhalten, an dem Starrsinn jener Bürokratie, welche sich in ihrer Weisheit und Selbstgenügsamkeit über den beschränkten Unterthanen-Verstand hoch erhaben achtete. Diese Bürokratie ist gestürzt durch den erwachten Volkswillen, nachdem sie uns in das unsäglichste Elend, worin wir uns jetzt befinden, gestürzt hat. Eine traurige Lehre; Kapital und Arbeit liegen im Kampfe; diese große sociale Frage soll und muß gelöst werden, wenn wir nicht einer gänzlichen Auflösung aller Ordnung verfallen sollen. —

Mit Enthusiasmus begrüßen wir auch jetzt wieder die Freiheit, welche uns werden soll. Große Hoffnungen knüpfen sich ebenfalls wieder an die Zukunft. Tausende hoffen auf die Verbesserung ihrer Verhältnisse, die leider bis hierhin nichts als den Druck kannten, die nicht einmal das tägliche Brod hatten, wenn sie auch gerne ihre Kräfte dafür hingeben wollten.

Das Jahr 1848 ist ein ereignißvolles; wir sind in der Zeit schwerer Prüfungen; das viele Unrecht, was geschehen, soll gut gemacht werden. Wir wollen das Jahr 1831 keineswegs damit in Vergleich stellen, aber wir glauben, daß die Hoffnungen der vielen tausend Schiffer und Uferbewohner für die Zukunft im Jahre 1831 im Verhältniß zu den Hoffnungen der Völker Deutschlands, denen sie sich bei jegiger Gestaltung der Dinge hingeben, stehen.

Unsere von dem Volke selbstgewählten Vertreter, freie Männer aus allen Gauen Deutschlands, sind uns Bürge, daß die Freiheit, welche uns werden soll, nicht verklümmert werde. — Wir sind überzeugt, daß das souveräne Volk nie und nimmer zugeben wird, daß man es dahin kommen lasse, daß es in der Macht Weniger stände, die mit zeitlichen Gütern gesegnet sind, das Allgemeine zu ihrem Vortheile auszubeuten.

Wir sind ferner überzeugt, daß das souveräne Volk und seine Vertreter eine Freiheit wollen, wo jeder Staatsbürger vor Uebergriffen gesichert, daß es nicht einem Einzelnen möglich ist, Tausende an den Bettelstab zu bringen, die, wenn sie die Verzweiflung erfaßt, zur materiellen Freiheit übergehen werden.

Nummehr stellen wir unsere Forderungen mit den Beweisen, welche wir im Eingange aufgestellt, um wo möglich auch das Unrecht, was man an dem Schifferstande und den Uferbewohnern, die mit diesem Gewerbebezweig in Verbindung stehen, beging, wieder gut zu machen.



1. Wir wünschen, daß die Passagierboote in der Beförderung der Güter eine Beschränkung erleiden, so daß sie nur Güter bis 50 Ktl. auf einen Frachtbrief und dem Verderben unterworfenen Güter transportiren dürfen. Wir begründen diese Forderung im Allgemeinen dadurch, weil den Frachtschiffen dadurch die Güter entzogen, und deßhalb ihr Verdienst sich mindert, sodann auch der Verdienst derjenigen Leute, welche bei der Segelschiffahrt ihre Beschäftigung haben.

Im Speciellen aber die Sache in's Auge gefaßt und beleuchtet, dienen die Dampfboote nur dazu, um, wie wir schon auf einer andern Stelle gesagt: die Passagiere und deren Effekten zu befördern, also den Dienst zu Wasser zu versehen, den die Post zu Lande ausübt.

Vermöge ihrer Einrichtung sind sie auch ohne große Gefahr zu dem Transporte von Gütern nicht geeignet.

Von allen Zoll- und Hafenbehörden werden dieselben auch als Postschiffe behandelt und so schnell wie möglich abgefertigt, weshalb es denn auch nicht wundern muß, daß bei Ankunft eines Bootes, wenn es mit unverzollten Gütern beladen ist, die Zollbeamten schon bereit stehen, um die Ausladung der Güter vornehmen zu lassen, und sonstige Formalitäten zu vollziehen. — Wenn nun aber das Gesetz den Posten vorschreibt, keine Güter über das bestimmte Gewicht hinaus zu laden, und dem Fuhrmann als Concurrent der Posten ebenfalls vorgeschrieben wird, keine Güter unter dem bestimmten Gewichte zu laden, so glauben wir, daß, wenn das Gesetz auf der einen Seite bestimmen will, es dies auch auf der andern thun muß, es also im Rechte begründet liegt, daß auch die Grenze zwischen Dampfschiffen (die als Postschiffe behandelt werden sollen und müssen) und Segelschiffen gezogen werden muß.

Ferner nach der Verordnung vom 14. December 1834 wird den Segelschiffen mit Ausnahme weniger leichten Artikel, die den Dampfbooten zu wenig Frachten versprechen und zu großen Raum einnehmen, verboten, Oberlasten zu lasten, obschon ein Segelschiff vermöge seiner Einrichtung dazu geeignet ist. Wenn der untere Raum in einem Segelschiff, der unter Abrechnung weniger kleiner Räumlichkeiten zum Aufenthalt der Schiffsmannschaften benutzt, mit schwerem Gut beladen wird, steht das Gewicht, was sich nach Beladung des Raumes darin befindet, stets mit dem Gewichte einer Oberlast in solchem Verhältnisse, daß ein Umschlagen des Segelschiffes nicht gedenkbar ist.

Indessen die Rheinschiffahrts-Convention und die darauf später erlassenen Verordnungen hatten das Wohl der Segelschiffer-Mannschaft so sehr im Auge, daß man, wie gesagt, unter Ausnahme weniger leichter Gegenstände, das Laden der Oberlasten verbot; dahingegen überließ man es den Dampfschiffen, obschon diese nicht dazu eingerichtet, denn der untere Raum ist für Passagier- und Maschinen-Kammern zc. bestimmt. Es befinden sich auf allen Dampfbooten im unteren Raume nur ganz kleine Räume, worin Güter geladen werden können, die Güter müssen als Oberlasten geladen werden. Das Gewicht im unteren Raume steht also mit der geladenen Oberlast in keinem Verhältnisse, weshalb es denn auch schon vorgekommen, daß



das Umschlagen eines Bootes nur dadurch verhindert wurde, daß der Capitän die Passagiere kommandiren mußte, auf die Steuer- oder Backbordseite zu treten. Wie verhält sich nun das Wohl der wenigen Segelschiffer-Mannschaft, was die Regierungen so sehr in Schutz genommen, gegen das Wohl der vielleicht hundertten Passagiere eines Dampfbootes?

2. Wir wünschen, daß die bestehenden Actien-Gesellschaften behufs der Rheerei auf dem ganzen Rheine aufgehoben und daß für die Folge derartigen Gesellschaften keine Concessionen mehr ertheilt werden, ebenso, daß alle auf große Kapitalien basirten Schiffs-Unternehmungen aufhören.

Der allgemeine Grund, den wir für diese unsere Forderungen aufstellen, ist, weil es die allgemeine Noth erheischt, damit den Tausenden, die jetzt am Untergange stehen, wieder Verdienst und Brod wird. Wir wollen indessen diesen Gegenstand auch von einer andern Seite betrachten, und daher den Wucher näher in's Auge fassen.

Wenn unsere Ansicht die richtige ist, so verstehen wir unter Wucher, wenn Jemand, der ein Kapital besitzt, einem Dritten oder Vierten eine Summe leiht und mehr Zinsen nimmt, wie ihm die Landesgesetze vorgeschrieben. Dieser Kapitalist untergräbt also durch seinen Wucher den Wohlstand Desjenigen, der einmal in den Klauen eines solchen Menschen ist.

Wenn nun aber Geldmänner zusammentreten, deren Existenz schon durch die Betreibung anderer Geschäfte gesichert, um Anstalten in's Leben zu rufen, die sie nur als ein Nebengeschäft betrachten, hierdurch aber ebenfalls Tausende ruiniren und an den Bettelstab bringen, so meinen wir, daß auch dieses unerlaubt, und das Gesetz auch in dieser Beziehung die Grenzen ziehen müßte. — Denn, wenn der Erfolg derselbe, ob die Ruinirung direct oder indirect durch die Macht des Geldes herbeigeführt, so glauben wir, daß wenn man es als Wucher nicht gelten lassen will, es demselben sehr nahe steht.

3. Wir wünschen, daß die Remorqueurs bestehen bleiben und von den Staaten übernommen werden, wohingegen die Segelschiffahrt sich verpflichtet, schleppen zu lassen, gegen einen Schlepplohn, der den Pferdeohn nicht übersteigen darf.

Hierdurch wird den Staaten das Kapital und die Zinsen garantirt, und um auf unserer Beweisführung zu kommen, daß weder der Handel noch der Consumment leiden, wenn die Einrichtungen dahin getroffen würden, so wollen wir jetzt im Speziellen darauf eingehen.

Wie wir eben schon gesagt: die Remorqueurs sollen bestehen bleiben, also dem Handel werden keine Fesseln angelegt, die Schnelligkeit in der Beförderung der Güter soll sich noch vermehren. Es liegt dies wohl sehr nahe, denn dem Segelschiffer liegt stets die Kohle auf dem Fuße, er wird suchen seine Ladung bald zu bekommen, um recht schnell abfahren zu können, damit er seine Comittenten prompt bedient; der Schleppschiffer aber ist ein Bohnknecht, dem es ganz gleichgültig ist, ob er die Ladung schnell oder langsam bekommt; wenn der Tag um ist, hat er seinen Lohn verdient; es liegt ihm also gar nichts daran, und wer im Leben schon Tagelöhner gehabt hat, weiß diese Behauptung am Besten zu würdigen.



Wäre dies aber auch nicht der Fall, so sind die Schleppfähne auch größer; sie fassen in der Regel 6 bis 8000 Ctr., wohingegen die meisten Segelschiffer nur 2 bis 5000 Ctr. laden, also vermöge der Größe müssen sie schon länger in Ladung liegen, also folgerecht, die Schnelligkeit wird sich in der Beförderung der Güter vermehren.

Daß der Consument keine Nachtheile hat, beweisen wir am Besten und kürzesten dadurch, wenn wir auf Anlage C. verweisen, woraus hervorgeht, daß die Frachten bis heute bei den Segelschiffen billiger stehen als bei den Dampf- und Schleppschiffahrts-Gesellschaften. — Wollen wir aber noch näher nachweisen, daß der Consument noch mehr Vortheile hat, so fragen wir: wer ist der Consument? — Das Publikum! wovon ein großer Theil mit der Segelschiffahrt in Bezug auf ihr Gewerbe in Verbindung steht, also Verdienste davon haben. Wenn die Segelschiffahrt also ein Bestehen hat, so liegt es auch klar auf der Hand, daß dieses dem Consumenten wieder zum Nutzen wird.

4. Wir wünschen eine Reorganisation der bestehenden Schiffahrts-Commissionen, damit der Schifferstand dabei kräftiger vertreten wird.

Bisher war der Schifferstand bei diesen Commissionen gar nicht vertreten, sondern diese Commissionen, aus Kaufleuten zusammengesetzt, bestimmten die Frachten, Rangsordnung und schlichteten die Streitigkeiten zwischen Kaufmann und Schiffer. Der Kaufmann war hier Betheiligter und Richter zugleich. Mag die Unparteilichkeit eines solchen, nur aus Kaufleuten zusammengesetzten Collegiums noch so groß sein, niemals wird es das Vertrauen erwerben, was ein solches genießt, wenn es aus Kaufleuten und Schiffen zu gleichen Theilen und einem Dritten an beiden Gewerben Unbetheiligten zusammengesetzt ist.

Wir haben hierin, so viel wie wir es vermocht, die Sachlage der Segelschiffahrt dargestellt, in der Hoffnung, daß dieselbe von den hohen National-Versammlungen gewürdigt werden möge, damit unseren dem Untergange nahen Brüdern die ersehnte wirkliche Verbesserung ihrer so traurigen Lage dauernd zu Theil werde.

Wesel, im Juli 1848.

**Das Comité des Schiffer-Vereins des  
Kreises Rees.**



# Anlage A.

## Aufstellung

der Frachtsätze auf der Tour  
von Amsterdam bis Duisburg,

wofür die Waaren in den Jahren 1832, 1836 und 1838 von  
den Segelschiffen befördert wurden.

| Waaren.                     | Fracht pro 50 Kilogr.<br>in den Jahren: |   |                                  |
|-----------------------------|---|---|----------------------------------|
|                             | 1832.                                   | 1836.                                       | 1838.                            |
|                             | Egr.                                    | Egr.  | Egr.                             |
| roher Caffee                | 11                                      | 9   | 8 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>    |
| Gummi                       | 9                                       | 8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>               | 7 <sup>5</sup> / <sub>6</sub>    |
| Droguerien                  | 12 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>          | 9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>               | 8 <sup>5</sup> / <sub>6</sub>    |
| Thee                        | 14                                      | 10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>              | 9 <sup>5</sup> / <sub>6</sub>    |
| Tabak in Fässern            | 13 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>          | 8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>               | 7 <sup>5</sup> / <sub>6</sub>    |
| Reis                        | 10 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>          | 9   | 8 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>    |
| Salpeter                    | 8                                       | 6 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>               | 6 <sup>5</sup> / <sub>12</sub>   |
| Cacao                       | 10                                      | 9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>               | 8 <sup>5</sup> / <sub>6</sub>    |
| Süßholz                     | 12 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>          | "   | "                                |
| Terpentinöl                 | 13                                      | 10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>              | 9 <sup>5</sup> / <sub>6</sub>    |
| Zinn                        | 8                                       | 6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>               | 6 <sup>5</sup> / <sub>12</sub>   |
| Del                         | 9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>           | 8 <sup>5</sup> / <sub>6</sub>               | 8 <sup>1</sup> / <sub>6</sub>    |
| Eisen, geschmiedetes        | 8                                       | 6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>               | 6 <sup>5</sup> / <sub>12</sub>   |
| Pottasche                   | 9                                       | 8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>               | 7 <sup>5</sup> / <sub>6</sub>    |
| Farbholz in Blöcken         | 9                                       | 6 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>               | 6 <sup>5</sup> / <sub>12</sub>   |
| do. gemahlen                | 9                                       | 8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>               | 7 <sup>5</sup> / <sub>6</sub>    |
| Heringe u. gesalzene Fische | 9 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>           | 9   | 8 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>    |
| Pfeffer                     | 9 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>           | 9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>               | 8 <sup>5</sup> / <sub>6</sub>    |
| Harz                        | 13                                      | 8 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>               | 7 <sup>5</sup> / <sub>6</sub>    |
| Lumpen = Zucker             | 9 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>           | 8 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>               | 7 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>    |
| Roggen pro Last             | 10 R <sup>h</sup>                       | 9 <sup>fl</sup> 15 <sup>fl</sup>            | 8 <sup>fl</sup> 10 <sup>fl</sup> |
| Hafer " "                   | 8 "                                     | 8 "   | 7 " 25 "                         |
| Rosinen pro 50 Kilogr.      | 12 <sup>Sg</sup>                        | 9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> <sup>Sg</sup> | 8 <sup>5</sup> / <sub>6</sub> "  |
| Leinsamen " "               | 15 "                                    | 7 "   | 6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> "  |
| roher Zucker                | 9 "                                     | 8 "   | 7 <sup>1</sup> / <sub>3</sub> "  |

Anmerkung. Das Verhältniß der Frachten stellt sich auf allen Touren  
in eben dem Maaße, wie vorstehende Aufstellung ergibt, verhältnißmäßig  
zu den Entfernungen heraus, weshalb wir hier die Frachten nur für  
die Strecke von Amsterdam nach Duisburg aufgestellt haben.



**Aufstellung**  
**der den Rhein und seine Nebenflüsse**  
**mit Ausnahme der Ruhrorter-Schiffe**  
**befahrenden Segel-Schiffe,**  
**welche eine Ladungsfähigkeit über 900 Ctr. haben.**

| N <sup>o</sup> . | Vor- und Zunamen<br>des<br>Schiffers. | Wohnort.      | Zahl. | Ladungs-<br>fähigkeit<br>in Ctr. | Bemerkung.   |
|------------------|---------------------------------------|---------------|-------|----------------------------------|--------------|
| 1                | Fr. Staab                             | Ober Dürkheim | 1     | 2000                             | Württemberg. |
| 2                | Jac. Blumhard                         | Kanßab        | 2     | 4000                             |              |
| 3                | Gh. Blumhard                          | "             | 1     | 1500                             |              |
| 4                | Fr. Helriegel                         | "             | 1     | 2000                             |              |
| 5                | J. Treiber                            | "             | 1     | 1600                             |              |
| 6                | H. Staab                              | Neckar Ems    | 1     | 2000                             |              |
| 7                | S. Krämer                             | "             | 1     | 2000                             |              |
| 8                | H. Hauck                              | Befligheim    | 1     | 1800                             |              |
| 9                | G. Klee                               | Laufen        | 1     | 1600                             |              |
| 10               | F. Engler                             | "             | 1     | 1200                             |              |
| 11               | Geb. Rödel                            | Fockheim      | 1     | 2000                             |              |
| 12               | Fr. Rödel                             | "             | 1     | 2000                             |              |
| 13               | H. Huber                              | "             | 1     | 2200                             |              |
| 14               | A. Huber                              | "             | 1     | 1800                             |              |
| 15               | B. Düg                                | "             | 1     | 1600                             |              |
| 16               | A. Düg                                | "             | 1     | 1200                             |              |
| 17               | L. Bülser                             | "             | 1     | 2100                             |              |
| 18               | J. Wolbert                            | "             | 1     | 1200                             |              |
| 19               | Fr. Schmidt                           | "             | 1     | 1800                             |              |
| 20               | L. Hermann                            | Neck. Sulm    | 1     | 3000                             | Baden.       |
| 21               | J. Heß                                | "             | 1     | 2200                             |              |
| 22               | L. Heis                               | Hasmersheim   | 1     | 4200                             |              |
| 23               | Fr. Heis                              | "             | 1     | 3400                             |              |
| 24               | L. Heis junior                        | "             | 1     | 3900                             |              |
| 25               | G. Heis                               | "             | 1     | 2300                             |              |
| 26               | F. Rühnle                             | "             | 1     | 2900                             |              |
| 27               | Gh. Müßig                             | "             | 1     | 2900                             |              |
| 28               | A. Müßig                              | "             | 1     | 3000                             |              |
| 29               | Fr. Müßig                             | "             | 1     | 3000                             |              |
| Latus            |                                       |               | 30    | 66400                            |              |



| N <sup>o</sup> . | Vor- und Zunamen<br>des<br>Schiffers. | Wohnort.        | Zahl. | Ladungs-<br>fähigkeit<br>in Ctr. | Bemerkung. |
|------------------|---------------------------------------|-----------------|-------|----------------------------------|------------|
|                  |                                       | Transport       | 30    | 66400                            |            |
| 30               | G. Goy                                | Hasmerstheim    | 1     | 2700                             | Baden.     |
| 31               | H. Becker                             | "               | 1     | 2600                             |            |
| 32               | G. Schmidt                            | "               | 1     | 2000                             |            |
| 33               | H. Staab                              | "               | 1     | 2300                             |            |
| 34               | G. A. Klee                            | "               | 1     | 2100                             |            |
| 35               | F. Müßig                              | "               | 1     | 2000                             |            |
| 36               | G. Müßig                              | "               | 1     | 2000                             |            |
| 37               | L. Kühnle                             | "               | 1     | 2000                             |            |
| 38               | P. Kühnle                             | "               | 1     | 2600                             |            |
| 39               | L. Klee                               | "               | 1     | 2200                             |            |
| 40               | P. Reibel                             | "               | 1     | 1900                             |            |
| 41               | M. Reibel                             | "               | 1     | 2200                             |            |
| 42               | H. Zimmermann                         | "               | 1     | 2000                             |            |
| 43               | J. Wütter                             | "               | 1     | 2000                             |            |
| 44               | F. Wütter                             | "               | 1     | 1900                             |            |
| 45               | H. Wütter                             | "               | 1     | 2100                             |            |
| 46               | J. Wütter junior                      | "               | 1     | 1900                             |            |
| 47               | F. Zimmermann                         | "               | 1     | 2000                             |            |
| 48               | Fr. Schmidt                           | "               | 1     | 1900                             |            |
| 49               | Ch. Schmidt                           | "               | 1     | 1600                             |            |
| 50               | Ch. Schmidt gen. Vogel                | "               | 1     | 1500                             |            |
| 51               | H. Staab                              | "               | 1     | 1500                             |            |
| 52               | G. A. Müßig                           | "               | 1     | 1500                             |            |
| 53               | J. G. Kühnle                          | "               | 1     | 1500                             |            |
| 54               | J. G. Müßig                           | "               | 1     | 2200                             |            |
| 55               | J. Weibel                             | "               | 1     | 1500                             |            |
| 56               | J. Heilmann                           | "               | 1     | 1500                             |            |
| 57               | A. Staab                              | "               | 1     | 2200                             |            |
| 58               | P. Staab                              | "               | 1     | 2000                             |            |
| 59               | H. Klöb                               | "               | 1     | 3000                             |            |
| 60               | H. Goh                                | "               | 1     | 2000                             |            |
| 61               | F. Goh                                | "               | 1     | 1500                             |            |
| 62               | P. Goh                                | "               | 1     | 1200                             |            |
| 63               | P. Heß                                | "               | 1     | 1600                             |            |
| 64               | F. Heß                                | "               | 1     | 1500                             |            |
| 65               | J. Heß                                | "               | 1     | 1200                             |            |
| 66               | G. A. Schmidt                         | "               | 1     | 1500                             |            |
| 67               | F. und M. Schmidt                     | "               | 1     | 1200                             |            |
| 68               | P. Gasser                             | "               | 1     | 1200                             |            |
| 69               | H. Gasser                             | "               | 1     | 1200                             |            |
| 70               | H. Löser                              | "               | 1     | 1200                             |            |
| 71               | W. Heis                               | "               | 1     | 1500                             |            |
| 72               | J. Senföber                           | Neckar Steinach | 1     | 1500                             |            |
|                  |                                       | Latus           | 73    | 45100                            |            |



| No. | Vor- und Zunamen<br>des<br>Schiffers. | Wohnort.       | Zahl. | Ladungs-<br>fähigkeit<br>in Etr. | Bemerkung. |
|-----|---------------------------------------|----------------|-------|----------------------------------|------------|
|     |                                       | Transport      | 73    | 145100                           |            |
| 73  | A. Hermann                            | Neckarsteinach | 1     | 1200                             | Baden.     |
| 74  | G. Hermann                            | "              | 1     | 1500                             |            |
| 75  | G. Hermann                            | "              | 1     | 1200                             |            |
| 76  | A. Veit                               | "              | 1     | 1200                             |            |
| 77  | G. Weinmann                           | "              | 1     | 1200                             |            |
| 78  | J. Rappes                             | Eberbach       | 1     | 1200                             |            |
| 79  | Jac. Rappes                           | "              | 1     | 1500                             |            |
| 80  | W. Rappes                             | "              | 1     | 1200                             |            |
| 81  | M. Rappes                             | "              | 1     | 1200                             |            |
| 82  | L. Rappes                             | "              | 1     | 1500                             |            |
| 83  | Ch. Rappes                            | "              | 1     | 1200                             |            |
| 84  | J. Dornberger                         | "              | 1     | 2000                             |            |
| 85  | H. Welcker                            | "              | 1     | 2000                             |            |
| 86  | J. Diez                               | "              | 1     | 1500                             |            |
| 87  | J. Des                                | "              | 1     | 1500                             |            |
| 88  | J. Raab                               | "              | 1     | 1200                             |            |
| 89  | H. Raab                               | "              | 1     | 1200                             |            |
| 90  | D. Hauch                              | "              | 1     | 1200                             |            |
| 91  | J. Hauch                              | "              | 1     | 1500                             |            |
| 92  | A. Schlauch                           | "              | 1     | 1200                             |            |
| 93  | H. Wackfisch                          | "              | 1     | 1200                             |            |
| 94  | W. Siegmund                           | "              | 1     | 1200                             |            |
| 95  | J. Schellig                           | "              | 1     | 1200                             |            |
| 96  | L. Hauf                               | "              | 1     | 1500                             |            |
| 97  | P. Kraut                              | "              | 1     | 1500                             |            |
| 98  | J. Sauer                              | "              | 1     | 1500                             |            |
| 99  | C. Leiz                               | "              | 1     | 1500                             |            |
| 100 | J. G. Leiz                            | "              | 1     | 1200                             |            |
| 101 | P. Schwarz                            | Neckargemünd   | 1     | 2000                             |            |
| 102 | A. Rood                               | "              | 1     | 3000                             |            |
| 103 | F. Schmidt                            | "              | 1     | 2000                             |            |
| 104 | J. Schmidt                            | "              | 1     | 2500                             |            |
| 105 | B. Weibel                             | "              | 1     | 1500                             |            |
| 106 | A. Schmidt                            | "              | 1     | 1500                             |            |
| 107 | B. Schnellbach                        | "              | 1     | 2000                             |            |
| 108 | M. Schnellbach                        | "              | 1     | 1500                             |            |
| 109 | A. Bez                                | "              | 1     | 1500                             |            |
| 110 | J. Rück                               | "              | 1     | 1800                             |            |
| 111 | W. Beck                               | "              | 1     | 1800                             |            |
| 112 | F. Ziegler                            | "              | 1     | 2000                             |            |
| 113 | J. Ziegler                            | "              | 1     | 2000                             |            |
| 114 | H. Nobel                              | Ziegelhausen   | 1     | 3000                             |            |
| 115 | L. Nobel                              | "              | 1     | 2000                             |            |
|     |                                       | Latus          | 116   | 213400                           |            |



| Nö. | Vor- und Zunamen<br>des<br>Schiffers. | Wohnort.      | Zahl. | Ladungs-<br>fähigkeit<br>in Ctr. | Bemerkung. |
|-----|---------------------------------------|---------------|-------|----------------------------------|------------|
|     |                                       | Transport     | 116   | 213400                           |            |
| 116 | J. Rohrmann                           | Heidelberg    | 1     | 1500                             | Baden.     |
| 117 | J. Fischer                            | "             | 1     | 1200                             |            |
| 118 | J. Rippert                            | Mannheim      | 1     | 3000                             |            |
| 119 | M. Rippert                            | "             | 1     | 6500                             |            |
| 120 | M. Rippert                            | "             | 1     | 5500                             |            |
| 121 | M. Oberdan                            | "             | 1     | 5500                             |            |
| 122 | G. Meier                              | "             | 1     | 7500                             |            |
| 123 | G. Neff                               | "             | 1     | 5000                             |            |
| 124 | G. Bissinger                          | "             | 1     | 5500                             |            |
| 125 | J. Arnold                             | "             | 1     | 6900                             |            |
| 126 | J. Derzebach                          | "             | 1     | 4400                             |            |
| 127 | L. Stammel                            | "             | 1     | 5000                             |            |
| 128 | S. Stephan                            | Rust          | 1     | 2900                             |            |
| 129 | J. Merkel                             | Oberhausen    | 1     | 1500                             |            |
| 130 | L. Sommer                             | Niederhausen  | 1     | 3300                             |            |
| 131 | H. Sommer                             | "             | 1     | 4400                             |            |
| 132 | J. Seeling                            | "             | 1     | 3400                             |            |
| 133 | G. Steeling                           | "             | 1     | 3100                             |            |
| 134 | B. Steeling                           | "             | 1     | 2800                             |            |
| 135 | L. Maurer                             | "             | 2     | 6500                             |            |
| 136 | J. Bill                               | "             | 1     | 1500                             |            |
| 137 | J. Maier                              | Freistadt     | 1     | 1900                             |            |
| 138 | A. Wolff                              | "             | 1     | 2400                             |            |
| 139 | F. Hef                                | "             | 1     | 2200                             |            |
| 140 | L. Hef                                | "             | 1     | 2100                             |            |
| 141 | J. Rohr                               | "             | 1     | 2200                             |            |
| 142 | J. Wolff                              | "             | 1     | 2300                             |            |
| 143 | G. Hög                                | Wertheim      | 1     | 1200                             |            |
| 144 | B. Müller                             | "             | 1     | 2300                             |            |
| 145 | F. Buch                               | "             | 1     | 1800                             |            |
| 146 | P. Mayer                              | "             | 1     | 1500                             |            |
| 147 | G. Wenneis                            | "             | 1     | 2900                             |            |
| 148 | B. Wenneis                            | "             | 1     | 1200                             |            |
| 149 | B. Kresmann                           | "             | 1     | 1200                             |            |
| 150 | G. Müller                             | "             | 1     | 1600                             |            |
| 151 | J. G. Bauer                           | "             | 1     | 1100                             | Bayern.    |
| 152 | G. Nees                               | Aschaffenburg | 1     | 3800                             |            |
| 153 | G. Kittel                             | "             | 1     | 2300                             |            |
| 154 | J. Geiger                             | "             | 1     | 2900                             |            |
| 155 | J. Geiger                             | "             | 1     | 2800                             |            |
| 156 | M. Roth                               | "             | 1     | 2500                             |            |
| 157 | F. Grimm                              | "             | 1     | 3300                             |            |
| 158 | B. Geiger                             | "             | 1     | 2200                             |            |
|     |                                       | Latus         | 159   | 348000                           |            |



| Nr.   | Vor- und Zunamen<br>des<br>Schiffers. | Wohnort.      | Zahl. | Ladungs-<br>fähigkeit<br>in Ctr. | Bemerkung. |
|-------|---------------------------------------|---------------|-------|----------------------------------|------------|
|       |                                       | Transport     | 159   | 348000                           |            |
| 159   | M. Geiger                             | Aichaffenburg | 1     | 2200                             | Bayern.    |
| 160   | J. Geiger                             | "             | 1     | 1900                             |            |
| 161   | S. Kropf                              | Bamberg       | 1     | 1900                             |            |
| 162   | F. Kropf                              | "             | 1     | 1500                             |            |
| 163   | A. F. Messerschmidt                   | "             | 1     | 2000                             |            |
| 164   | "                                     | "             | 1     | 1500                             |            |
| 165   | Lh. Messerschmidt                     | "             | 1     | 3800                             |            |
| 166   | "                                     | "             | 1     | 1500                             |            |
| 167   | N. Messerschmidt                      | "             | 1     | 3300                             |            |
| 168   | G. "                                  | "             | 1     | 2300                             |            |
| 169   | G. "                                  | "             | 1     | 1300                             |            |
| 170   | " "                                   | "             | 1     | 1800                             |            |
| 171   | A. Schneider                          | "             | 1     | 3500                             |            |
| 172   | "                                     | "             | 1     | 1800                             |            |
| 173   | B. "                                  | "             | 1     | 3600                             |            |
| 174   | J. Stöcklein                          | "             | 1     | 3000                             |            |
| 175   | A. "                                  | "             | 1     | 1500                             |            |
| 176   | G. Hohnert                            | "             | 1     | 1600                             |            |
| 177   | "                                     | "             | 1     | 1000                             |            |
| 178   | F. Wurzenthall                        | "             | 1     | 2000                             |            |
| 179   | F. C. Schneider                       | "             | 1     | 2700                             |            |
| 180   | "                                     | "             | 1     | 1000                             |            |
| 181   | G. Messerschmidt                      | "             | 1     | 1100                             |            |
| 182   | J. A. Gräßer                          | Friedenhausen | 1     | 1900                             |            |
| 183   | "                                     | "             | 1     | 1000                             |            |
| 184   | M. Reischert                          | Gemünden      | 1     | 2800                             |            |
| 185   | "                                     | "             | 1     | 2800                             |            |
| 186   | P. Kirchner                           | "             | 1     | 1400                             |            |
| 187   | "                                     | "             | 1     | 1900                             |            |
| 188   | P. Kaiser                             | "             | 1     | 1500                             |            |
| 189   | H. Fink                               | "             | 1     | 1400                             |            |
| 190   | "                                     | "             | 1     | 2500                             |            |
| 191   | "                                     | "             | 1     | 1900                             |            |
| 192   | C. Schleicher                         | Rigingen      | 1     | 3000                             |            |
| 193   | F. Seelig                             | "             | 1     | 3300                             |            |
| 194   | S. "                                  | "             | 1     | 2800                             |            |
| 195   | S. " Wwe.                             | "             | 1     | 1900                             |            |
| 196   | C. "                                  | "             | 1     | 2400                             |            |
| 197   | C. W. Müller                          | "             | 1     | 2400                             |            |
| 198   | C. Hegwein                            | "             | 1     | 3300                             |            |
| 199   | "                                     | "             | 1     | 2200                             |            |
| 200   | C. Hegwein                            | "             | 1     | 2500                             |            |
| 201   | M. Penz                               | "             | 1     | 2900                             |            |
| Latus |                                       |               | 202   | 441600                           |            |



| No.   | Vor- und Zunamen<br>des<br>Schiffers. | Wohnort.    | Zahl. | Ladungs-<br>fähigkeit<br>in Ctr. | Bemerkung.         |
|-------|---------------------------------------|-------------|-------|----------------------------------|--------------------|
|       |                                       | Transport   | 202   | 441600                           |                    |
| 202   | M. Lenz                               | Risingen    | 1     | 1800                             | Bayern.            |
| 203   | G. Weiler                             | "           | 1     | 2400                             |                    |
| 204   | "                                     | "           | 1     | 2000                             |                    |
| 205   | B. Krauß                              | "           | 1     | 2900                             |                    |
| 206   | "                                     | "           | 1     | 1500                             |                    |
| 207   | G. Seelig                             | "           | 1     | 1100                             |                    |
| 208   | Ph. Stein                             | "           | 1     | 1400                             |                    |
| 209   | "                                     | "           | 1     | 1900                             |                    |
| 210   | Th. Lenz                              | "           | 1     | 1800                             |                    |
| 211   | B. Lenz                               | "           | 1     | 1800                             |                    |
| 212   | "                                     | "           | 1     | 1100                             |                    |
| 213   | G. Lang                               | Marktbreit  | 1     | 3000                             | Frankfurt.         |
| 214   | L. Zimmermann                         | "           | 1     | 1200                             |                    |
| 215   | G. Winterheld                         | Milttenberg | 1     | 2000                             |                    |
| 216   | P. Winterheld                         | "           | 1     | 1500                             |                    |
| 217   | F. Gerling                            | "           | 1     | 3000                             |                    |
| 218   | J. Doni                               | "           | 1     | 2500                             |                    |
| 219   | G. Hartig                             | "           | 1     | 2700                             |                    |
| 220   | J. Späth                              | "           | 1     | 3000                             |                    |
| 221   | F. Schulz                             | "           | 1     | 3400                             |                    |
| 222   | G. Schulz                             | "           | 1     | 3500                             |                    |
| 223   | H. Seelig                             | Schweinfurt | 1     | 2300                             | Hessen.<br>Bayern. |
| 224   | "                                     | "           | 1     | 1800                             |                    |
| 225   | "                                     | "           | 1     | 2500                             |                    |
| 226   | "                                     | "           | 1     | 1800                             |                    |
| 227   | "                                     | "           | 1     | 1500                             |                    |
| 228   | A. Michel                             | "           | 1     | 2500                             |                    |
| 229   | "                                     | "           | 1     | 1800                             |                    |
| 230   | W. Fischer                            | "           | 1     | 1900                             |                    |
| 231   | F. Dittmar                            | "           | 1     | 2700                             |                    |
| 232   | G. Schön                              | "           | 1     | 4200                             |                    |
| 233   | "                                     | "           | 1     | 1100                             |                    |
| 234   | P. Schön                              | "           | 1     | 3200                             | Hessen.<br>Bayern. |
| 235   | A. Brandt                             | "           | 1     | 2600                             |                    |
| 236   | G. Geißler                            | "           | 1     | 1500                             |                    |
| 237   | G. Schweßler                          | "           | 1     | 2400                             |                    |
| 238   | J. Ohlenschläger                      | Frankfurt   | 1     | 1700                             |                    |
| 239   | "                                     | "           | 1     | 1200                             |                    |
| 240   | "                                     | "           | 1     | 2000                             |                    |
| 241   | P. Würges                             | "           | 1     | 2200                             | Hessen.<br>Bayern. |
| 242   | G. Muzbauer                           | Offenbach   | 1     | 3000                             |                    |
| 243   | Weißburger                            | Neuburg     | 1     | 1300                             |                    |
| 244   | Heberle                               | Speier      | 1     | 2200                             |                    |
| Latus |                                       |             | 245   | 534500                           |                    |



| No.   | Vor- und Zunamen<br>des<br>Schiffers. | Wohnort.       | Zahl. | Ladungs-<br>fähigkeit<br>in Ctr. | Bemerkung. |
|-------|---------------------------------------|----------------|-------|----------------------------------|------------|
|       |                                       | Transport      | 245   | 534500                           |            |
| 245   | Überle                                | Speyer         | 1     | 1200                             | Bayern     |
| 246   | Zanter                                | "              | 1     | 1800                             |            |
| 247   | Weber                                 | "              | 1     | 1700                             |            |
| 248   | Steigleiter                           | "              | 1     | 1700                             |            |
| 249   | Höddörfer                             | "              | 1     | 5200                             |            |
| 250   | J. Schnekenberger                     | Frankenthal    | 1     | 6000                             | Hessen     |
| 251   | N. "                                  | "              | 1     | 5000                             |            |
| 252   | Lh. "                                 | "              | 1     | 3000                             |            |
| 253   | P. Trumpler                           | "              | 1     | 2600                             |            |
| 254   | H. Trumpler                           | "              | 1     | 2500                             |            |
| 255   | "                                     | "              | 1     | 3300                             |            |
| 256   | C. Lang                               | Hirschhorn     | 1     | 1200                             |            |
| 257   | "                                     | "              | 1     | 1500                             |            |
| 258   | J. Schäfer                            | "              | 1     | 1800                             |            |
| 259   | J. Grimm                              | "              | 1     | 1500                             |            |
| 260   | J. Noller                             | "              | 1     | 1500                             |            |
| 261   | Lh. Lang                              | "              | 1     | 1200                             |            |
| 262   | C. Weber                              | "              | 1     | 1200                             |            |
| 263   | H. Knopf                              | "              | 1     | 1500                             |            |
| 264   | W. Augsburgen                         | "              | 1     | 1500                             |            |
| 265   | J. Ackermann                          | "              | 1     | 1500                             |            |
| 266   | C. Weißwasser                         | "              | 1     | 1500                             |            |
| 267   | L. Rheinländer                        | Neckarsteinach | 1     | 1000                             |            |
| 268   | F. Heidenreich                        | "              | 1     | 1500                             |            |
| 269   | C. Steinbauer                         | "              | 1     | 1500                             |            |
| 270   | J. Kuffel                             | "              | 1     | 1500                             |            |
| 271   | C. "                                  | "              | 1     | 1500                             |            |
| 272   | F. Heidt                              | "              | 1     | 1500                             |            |
| 273   | M. Schmidt                            | "              | 1     | 2500                             |            |
| 274   | J. Steinbrönnner                      | "              | 1     | 1500                             |            |
| 275   | P. Esser                              | Worms          | 1     | 2400                             |            |
| 276   | G. "                                  | "              | 1     | 1200                             |            |
| 277   | C. Heyl                               | "              | 1     | 2400                             |            |
| 278   | "                                     | "              | 1     | 1300                             |            |
| 279   | P. Dörner                             | "              | 1     | 2000                             |            |
| 280   | J. "                                  | "              | 1     | 1300                             |            |
| 281   | J. Dittmar                            | "              | 1     | 1100                             |            |
| 282   | W. Kolbert                            | Worms          | 1     | 2000                             |            |
| 283   | M. Specht                             | Rheinbühlheim  | 1     | 2000                             |            |
| 284   | G. Specht                             | "              | 1     | 1700                             |            |
| 285   | C. "                                  | "              | 1     | 1600                             |            |
| 286   | A. Brehm                              | "              | 1     | 1300                             |            |
| 287   | Wittmann                              | Gernsheim      | 1     | 2000                             |            |
| Latus |                                       |                | 288   | 619200                           |            |



| N <sup>o</sup> | Vor- und Zunamen<br>des<br>Schiffers. | Wohnort.   | Zahl. | Ladungs-<br>fähigkeit<br>in Ctr. | Bemerkung. |
|----------------|---------------------------------------|------------|-------|----------------------------------|------------|
|                |                                       | Transport  | 288   | 619200                           |            |
| 288            | D. Wittmann                           | Gernsheim  | 1     | 1200                             | Hessen.    |
| 289            | J. "                                  | "          | 1     | 1300                             |            |
| 290            | Seibel                                | "          | 1     | 1800                             |            |
| 291            | Günther                               | "          | 1     | 1200                             |            |
| 292            | Roos                                  | Nierstein  | 1     | 1300                             |            |
| 293            | P. Junker                             | Seckenheim | 1     | 1300                             |            |
| 294            | Ph. "                                 | "          | 1     | 1200                             |            |
| 295            | Montag                                | "          | 1     | 1500                             |            |
| 296            | König                                 | Weisenau   | 1     | 3500                             |            |
| 297            | Schiebel                              | "          | 1     | 3800                             |            |
| 298            | L. Junker                             | "          | 1     | 1300                             |            |
| 299            | Anstatt                               | "          | 1     | 1500                             |            |
| 300            | Krapp                                 | "          | 1     | 1500                             |            |
| 301            | A. "                                  | "          | 1     | 1300                             |            |
| 302            | S. "                                  | "          | 1     | 1400                             |            |
| 303            | S. "                                  | "          | 1     | 2400                             |            |
| 304            | J. "                                  | "          | 1     | 2400                             |            |
| 305            | S. Dunt                               | Mainz      | 1     | 3500                             |            |
| 306            | W. Dunt                               | "          | 1     | 4200                             |            |
| 307            | J. Andres                             | "          | 1     | 5000                             |            |
| 308            | W. "                                  | "          | 1     | 3600                             |            |
| 309            | J. Leiendecker                        | "          | 1     | 6500                             |            |
| 310            | J. P. Hänlein                         | "          | 1     | 4500                             |            |
| 311            | J. Reichardt                          | "          | 1     | 4500                             |            |
| 312            | J. Krancker                           | "          | 1     | 4000                             |            |
| 313            | J. Messinger                          | "          | 1     | 2500                             |            |
| 314            | H. Kiefer                             | "          | 1     | 1900                             |            |
| 315            | A. Mundschenk                         | Bingen     | 1     | 4500                             |            |
| 316            | H. "                                  | "          | 1     | 3600                             |            |
| 317            | J. "                                  | "          | 1     | 3500                             |            |
| 318            | P. H. "                               | "          | 1     | 3800                             |            |
| 319            | A. Hartmann                           | "          | 1     | 2000                             |            |
| 320            | J. Jonas                              | "          | 1     | 3600                             |            |
| 321            | A. Distel                             | "          | 1     | 3000                             |            |
| 322            | Nichter Wwe.                          | "          | 1     | 3000                             |            |
| 323            | H. Herling                            | "          | 1     | 2000                             |            |
| 324            | W. Diel                               | "          | 1     | 2400                             |            |
| 325            | Leinenweber                           | "          | 1     | 3000                             |            |
| 326            | Jonas Wwe.                            | "          | 1     | 2400                             |            |
| 327            | Leinenweber Wwe.                      | "          | 1     | 2000                             |            |
| 328            | J. Leinenweber                        | "          | 1     | 1400                             |            |
| 329            | J. Volk                               | Mainz      | 1     | 2800                             |            |
| 330            | J. Drilmayer                          | Bingen     | 1     | 6000                             |            |
|                |                                       | Latus      | 331   | 738300                           |            |



| No. | Vor- und Zunamen<br>des<br>Schiffers. | Wohnort.        | Zahl. | Ladungs-<br>fähigkeit<br>in Ctr. | Bemerkung. |
|-----|---------------------------------------|-----------------|-------|----------------------------------|------------|
|     |                                       | Transport       | 331   | 738300                           |            |
| 331 | J. Brillmayer                         | Bingen          | 1     | 3600                             | Hessen     |
| 332 | A. J. "                               | "               | 1     | 4500                             |            |
| 333 | A. "                                  | "               | 1     | 3000                             |            |
| 334 | A. Fritz                              | "               | 1     | 6000                             |            |
| 335 | Käppel                                | Walluff         | 1     | 3000                             | Raffau     |
| 336 | Ucker                                 | Ellfeld         | 1     | 1300                             |            |
| 337 | J. Ucker                              | "               | 1     | 1900                             |            |
| 338 | Hirschmann                            | "               | 1     | 1800                             |            |
| 339 | C. Steinheimer                        | Österich.       | 1     | 1100                             |            |
| 340 | Hirschmann                            | Rüdesheim       | 1     | 2400                             |            |
| 341 | J. Wallmach                           | "               | 1     | 2000                             |            |
| 342 | A. Bender                             | "               | 1     | 2400                             |            |
| 343 | F. Kiefer                             | "               | 1     | 1100                             |            |
| 344 | Gilles                                | Lorch           | 1     | 2000                             |            |
| 345 | Pohl                                  | "               | 1     | 1800                             |            |
| 346 | M. Brässel                            | Gaub            | 1     | 6000                             |            |
| 347 | A. "                                  | "               | 1     | 5000                             |            |
| 348 | M. Kimpel                             | "               | 1     | 5500                             |            |
| 349 | Th. "                                 | "               | 1     | 1900                             |            |
| 350 | D. Kerdorf                            | "               | 1     | 2600                             |            |
| 351 | D. Herwerig                           | "               | 1     | 3000                             |            |
| 352 | Kaufmann                              | "               | 1     | 1800                             |            |
| 353 | C. Korb                               | "               | 1     | 2400                             |            |
| 354 | B. Pfaff                              | "               | 1     | 2500                             |            |
| 355 | J. Wehler                             | Lorch           | 1     | 1400                             |            |
| 356 | Schneq                                | Nied. Lahnstein | 1     | 1200                             |            |
| 357 | Wierner                               | "               | 1     | 5200                             |            |
| 358 | Weiler                                | Oberwesel       | 1     | 2200                             | Preußne.   |
| 359 | "                                     | "               | 1     | 1200                             |            |
| 360 | Welterling                            | "               | 1     | 2400                             |            |
| 361 | "                                     | "               | 1     | 1000                             |            |
| 362 | G. Kerdorf                            | "               | 1     | 1800                             |            |
| 363 | B. Welterling                         | Oberwesel       | 1     | 1000                             |            |
| 364 | Lampert                               | Doppart         | 1     | 1200                             |            |
| 365 | Thorweiler                            | "               | 1     | 1900                             |            |
| 366 | "                                     | "               | 1     | 1200                             |            |
| 367 | "                                     | "               | 1     | 2000                             |            |
| 368 | Hildesheim                            | "               | 1     | 2400                             |            |
| 369 | Wallmann                              | "               | 1     | 1800                             |            |
| 370 | "                                     | "               | 1     | 1000                             |            |
| 371 | May                                   | "               | 1     | 2000                             |            |
| 372 | Zils                                  | Oberspach       | 1     | 2200                             |            |
| 373 | "                                     | "               | 1     | 1100                             |            |
|     |                                       | Latus           | 374   | 861100                           |            |



| N <sup>o</sup> . | Vor- und Zunamen<br>des<br>Schiffers. | Wohnort.  | Zahl. | Ladungs-<br>fähigkeit<br>in Eir. | Bemerkung.   |
|------------------|---------------------------------------|-----------|-------|----------------------------------|--------------|
|                  |                                       | Transport | 374   | 861100                           |              |
| 374              | Jak. Jils                             | Oberpays  | 1     | 1100                             | Preußen.     |
| 375              | L. Tillmann                           | Coblenz   | 1     | 7000                             |              |
| 376              | J. Weidner                            | "         | 1     | 5500                             |              |
| 377              | Schlegel                              | "         | 1     | 4000                             |              |
| 378              | Zeiler                                | "         | 1     | 4000                             |              |
| 379              | Sommer                                | "         | 1     | 2500                             |              |
| 380              | Müller                                | "         | 1     | 4500                             |              |
| 381              | K. Tillmann                           | "         | 1     | 4000                             |              |
| 382              | Müller Wwe.                           | "         | 1     | 5000                             |              |
| 383              | Kloß Wwe.                             | "         | 1     | 3600                             |              |
| 384              | Seil                                  | "         | 1     | 7000                             |              |
| 385              | Kröll                                 | "         | 1     | 5000                             |              |
| 386              | F. Itschert                           | Ballendar | 1     | 6000                             |              |
| 387              | Itschert Wwe.                         | "         | 1     | 5500                             |              |
| 388              | J. Itschert jun.                      | "         | 1     | 4000                             |              |
| 389              | F. Itschert.                          | "         | 1     | 7000                             |              |
| 390              | J. F. Itschert.                       | "         | 1     | 5000                             |              |
| 391              | S. Capitän                            | "         | 1     | 5000                             |              |
| 392              | A. Grenzhäuser sen.                   | "         | 1     | 7000                             |              |
| 393              | " "                                   | "         | 1     | 5000                             |              |
| 394              | P. "                                  | "         | 1     | 6000                             |              |
| 395              | G. Itschert                           | "         | 1     | 5000                             |              |
| 396              | H. Noll.                              | "         | 1     | 2500                             |              |
| 397              | P. "                                  | "         | 1     | 1700                             |              |
| 398              | A. "                                  | "         | 1     | 2200                             |              |
| 399              | J. "                                  | "         | 1     | 1800                             |              |
| 400              | J. " sen.                             | "         | 1     | 3400                             |              |
| 401              | J. " jun.                             | "         | 1     | 4500                             |              |
| 402              | M. Müller                             | "         | 1     | 1500                             |              |
| 403              | M. Faßbender                          | Coblenz   | 1     | 4000                             | Sach. Engers |
| 404              | M. "                                  | "         | 1     | 4800                             |              |
| 405              | Engel Wittw.                          | "         | 1     | 4000                             |              |
| 406              | Elbert                                | "         | 1     | 4500                             |              |
| 407              | M. Börgen                             | "         | 1     | 3600                             |              |
| 408              | H. "                                  | "         | 1     | 4500                             |              |
| 409              | J. "                                  | "         | 1     | 3500                             |              |
| 410              | Ph. "                                 | "         | 1     | 3600                             |              |
| 411              | Joh. Hofmann                          | "         | 1     | 1800                             |              |
| 412              | " "                                   | "         | 1     | 3000                             |              |
| 413              | Vertram                               | "         | 1     | 5400                             |              |
| 414              | "                                     | "         | 1     | 3600                             |              |
| 415              | "                                     | "         | 1     | 2700                             |              |
| 416              | "                                     | "         | 1     | 1300                             |              |
| Latus            |                                       |           | 417   | 937700                           |              |



| No.   | Vor- und Zunamen<br>des<br>Schiffers. | Wohnort.     | Zahl. | Labungs-<br>fähigkeit<br>in Etr. | Bemerkung. |
|-------|---------------------------------------|--------------|-------|----------------------------------|------------|
|       |                                       | Transport    | 417   | 937700                           |            |
| 417   | Sander                                | Neuendorf    | 1     | 1800                             | Preußen    |
| 418   | N. Hofmann                            | Weißenthurm  | 1     | 2500                             |            |
| 419   | Witt                                  | "            | 1     | 1800                             |            |
| 420   | Schilovsky                            | Neuwied      | 1     | 1500                             |            |
| 421   | A. Böcking                            | "            | 1     | 1500                             |            |
| 422   | J. "                                  | "            | 1     | 1200                             |            |
| 423   | Reiffenscheidt                        | "            | 1     | 2500                             |            |
| 424   | J. Krämer                             | "            | 1     | 1000                             |            |
| 425   | Bermel                                | Irlich       | 1     | 1200                             |            |
| 426   | Meffert                               | "            | 1     | 1800                             |            |
| 427   | P. Meffert                            | "            | 1     | 1800                             |            |
| 428   | Patron                                | Brohl        | 1     | 1800                             |            |
| 429   | Solbach                               | Andernach    | 1     | 1200                             |            |
| 430   | Schäfer                               | "            | 1     | 1400                             |            |
| 431   | Peen                                  | "            | 1     | 1000                             |            |
| 432   | Schuhmacher                           | "            | 1     | 1000                             |            |
| 433   | Stollbach                             | Leutesdorf   | 1     | 1200                             |            |
| 434   | Ros                                   | Rheinbrühl   | 1     | 1200                             |            |
| 435   | Schmoll                               | Breisig      | 1     | 1200                             |            |
| 436   | Jllich                                | Krippe       | 1     | 1200                             |            |
| 437   | Unterbrandt                           | Vinz         | 1     | 1500                             |            |
| 438   | Uetchen                               | "            | 1     | 1500                             |            |
| 439   | Jäger                                 | Nemagen      | 1     | 1200                             |            |
| 440   | Herrmann                              | Königswinter | 1     | 1700                             |            |
| 441   | "                                     | "            | 1     | 1700                             |            |
| 442   | Heiz                                  | Dollendorf   | 1     | 2400                             |            |
| 443   | Käuser                                | "            | 1     | 1800                             |            |
| 444   | Käuser                                | "            | 1     | 1200                             |            |
| 445   | Behr                                  | Bonn         | 1     | 3200                             |            |
| 446   | Emmerich                              | Beuel        | 1     | 1600                             |            |
| 447   | Emmerich                              | "            | 1     | 1200                             |            |
| 448   | Wipperföhrt                           | Porz         | 1     | 3000                             |            |
| 449   | Buschhammer                           | Köln         | 1     | 4000                             |            |
| 450   | Hartmann                              | "            | 1     | 4000                             |            |
| 451   | P. Schlegel                           | "            | 1     | 5500                             |            |
| 452   | Stammel                               | "            | 1     | 3800                             |            |
| 453   | F. Kroll                              | "            | 1     | 5000                             |            |
| 454   | J. A. Kroll                           | "            | 1     | 3500                             |            |
| 455   | Königsfeld                            | "            | 1     | 2600                             |            |
| 456   | Budberg                               | "            | 1     | 3000                             |            |
| 457   | Winter                                | Worringen    | 1     | 1200                             |            |
| 458   | Busch                                 | Neuß         | 1     | 2400                             |            |
| 459   | Stupp                                 | "            | 1     | 1200                             |            |
| Latus |                                       |              | 460   | 1125700                          |            |



| Nr.   | Vor- und Zunamen<br>des<br>Schiffers. | Wohnort.   | Zahl. | Ladungs-<br>fähigkeit<br>in Etr. | Bemerkung. |
|-------|---------------------------------------|------------|-------|----------------------------------|------------|
|       |                                       |            |       |                                  |            |
|       |                                       | Transport  | 460   | 1125700                          |            |
| 460   | Weiler                                | Neuß       | 1     | 3500                             | Preußen.   |
| 461   | T. Werrpas                            | Düsseldorf | 1     | 5000                             |            |
| 462   | W. Werrpas                            | "          | 1     | 4400                             |            |
| 463   | C. Brüggmann                          | "          | 1     | 4000                             |            |
| 464   | Wybeuer                               | "          | 1     | 4000                             |            |
| 465   | Wielhaber                             | "          | 1     | 4500                             |            |
| 466   | R. Gärres                             | Duisburg   | 1     | 4000                             |            |
| 467   | C. Schelten                           | "          | 1     | 4000                             |            |
| 468   | L. Meier                              | "          | 1     | 3000                             |            |
| 469   | W. Jürres                             | "          | 1     | 4000                             |            |
| 470   | P. Müller                             | "          | 1     | 4500                             |            |
| 471   | Ducosse                               | Wesel      | 1     | 2400                             |            |
| 472   | W. Veyer                              | "          | 1     | 6000                             |            |
| 473   | F. Veyer                              | "          | 1     | 4000                             |            |
| 474   | Th. Veyer                             | "          | 1     | 4000                             |            |
| 475   | A. Balk                               | "          | 1     | 4000                             |            |
| 476   | P. J. Balk                            | "          | 1     | 3500                             |            |
| 477   | B. Brinkamp                           | "          | 1     | 2800                             |            |
| 478   | H. Kals                               | "          | 1     | 3000                             |            |
| 479   | P. W. Smit                            | "          | 1     | 3500                             |            |
| 480   | P. Hinke                              | "          | 1     | 3000                             |            |
| 481   | G. Hasselt                            | "          | 1     | 3500                             |            |
| 482   | W. Pesch                              | "          | 1     | 4000                             |            |
| 483   | Emeling                               | Cöln       | 1     | 5100                             |            |
| 484   | Orts                                  | Wesel      | 1     | 3600                             |            |
| 485   | H. Lükers                             | "          | 1     | 3600                             |            |
| 486   | J. Schaaf Wwe.                        | "          | 1     | 3800                             |            |
| 487   | P. Zimmermann                         | "          | 1     | 2500                             |            |
| 488   | G. Abels                              | "          | 1     | 4000                             |            |
| 489   | Prenger                               | "          | 1     | 4000                             |            |
| 490   | A. Wilsen                             | "          | 1     | 4000                             |            |
| 491   | J. Bersmann                           | "          | 1     | 4600                             |            |
| 492   | A. Scholten                           | "          | 1     | 2400                             |            |
| 493   | Th. Kersten                           | "          | 1     | 1200                             |            |
| 494   | J. G. Westmann                        | "          | 1     | 1500                             |            |
| 495   | Paschmann I.                          | "          | 1     | 2400                             |            |
| 496   | Paschmann II.                         | "          | 1     | 2800                             |            |
| 497   | F. W. Treppmann                       | "          | 1     | 1600                             |            |
| 498   | L. Arera                              | "          | 1     | 4500                             |            |
| 499   | H. Kamp                               | "          | 1     | 4000                             |            |
| 500   | P. J. Land                            | "          | 1     | 4000                             |            |
| 501   | Hopmann                               | Kanten     | 1     | 1200                             |            |
| 502   | v. Serf                               | "          | 1     | 2000                             |            |
| Latus |                                       |            | 503   | 1277100                          |            |



| No. | Vor- und Zunamen<br>des<br>Schiffers. | Wohnort.  | Zahl. | Ladungs-<br>fähigkeit<br>in Ctr. | Bemerkung. |
|-----|---------------------------------------|-----------|-------|----------------------------------|------------|
|     |                                       | Transport | 503   | 1277100                          |            |
| 503 | Holtgräber                            | Xanten    | 1     | 1500                             | Preußen    |
| 504 | v. Holt                               | "         | 1     | 3000                             |            |
| 505 | v. Oren                               | Neß       | 1     | 1600                             |            |
| 506 | Tepas                                 | "         | 1     | 1200                             |            |
| 507 | Disch I.                              | "         | 1     | 6000                             |            |
| 508 | Disch II.                             | "         | 1     | 4000                             |            |
| 509 | Disch III.                            | "         | 1     | 1200                             |            |
| 510 | Rheinders                             | "         | 1     | 1200                             |            |
| 511 | Hendricks I.                          | Emmerich  | 1     | 3600                             |            |
| 512 | Hendricks II.                         | "         | 1     | 3800                             |            |
| 513 | B. Schmits                            | "         | 1     | 3000                             |            |
| 514 | C. Schmits                            | "         | 1     | 1200                             |            |
| 515 | Peters                                | "         | 1     | 1600                             |            |
| 516 | Willmsen I.                           | "         | 1     | 2500                             |            |
| 517 | Willmsen II.                          | "         | 1     | 2000                             |            |
| 518 | H. Hinke                              | "         | 1     | 1500                             |            |
| 519 | v. Weber                              | "         | 1     | 1500                             |            |
|     |                                       | Summa     | 520   | 1317500                          |            |

Transport 1317500 Ctr.

Dazu kommen:

- 1) 700 Schiffe à 2500 Ctr. Ladungsfähigkeit, welche  
die Mosel befahren . . . . . 1750000 "
- 2) 500 Schiffe à 2000 Ctr. der Niederlande . . . 1000000 "
- 3) 166 " der Rahn . . . . . 149700 "

Summa 4217200 Ctr.

Nehmen wir nach unseren praktischen Erfahrungen an, daß der Ctr. Ladungsfähigkeit bei der Neubeschaffung 1 Thlr. kostet, so ergibt sich ein Werth von . . . 4217200 Thlr. ungerechnet der zahlreichen Ruhrschiffe, der kleinern Fahrzeuge des Rheins und Neckars.



Transport 4217200 Thlr.

An Remorqueuren und eisernen Schleppfähnen sind vorhanden:

|                                   | Remorqueur | Schleppfähne |
|-----------------------------------|------------|--------------|
| in Ruhrort, Actien-Gesellschaft . | 3          | —            |
| " " Daniel Rheber .               | 2          | 8            |
| " " M. Stinnes Rheber .           | 2          | —            |
| " Düsseldorf, Actien-Gesellschaft | 2          | 12           |
| " Köln "                          | 4          | 32           |
| " Mainz "                         | 2          | 12           |
| " Frankfurt "                     | 3          | 28           |
| " Ludwigshafen "                  | 2          | 10           |
| " Mannheim "                      | 3          | —            |
|                                   | <u>23</u>  | <u>102</u>   |

Der ungefähre Werth dieser 23 Remorqueure möchte betragen . . . Thlr. 1200000  
 der der 102 Schleppfähne à Thlr. 7000 " 714000  
 1914000 "

Mithin beträgt das für Segelschiffe aufgewendete Capital  
 mehr als das der Actien-Gesellschaften . . . 2303200 Thlr.

Es werden auf den oben angegebenen 1888 hölzer-  
 nen Schiffen des Schifferstandes im Durchschnitte zwischen  
 3 und 4 Mann pr. Schiff beschäftigt, gibt die Summa  
 von circa . . . 7000 Mann

Die Zahl der durch die Segelschiffahrt beschäftigten  
 Kleinreuter, Kleinschnepper, Bugtführer, Voranzieher u.  
 nehmen wir approximativ an . . . 2000 "

So ergibt sich eine Summa von . . 9000 Mann

Dahingegen auf den vorhandenen 23 Remor-  
 queurs à 17 Mann . . . 391  
 auf den 102 Schleppfähnen à 3 Mann . . 306

in Summa . . . 697 "

Mithin werden bei der Segelschiffahrt mehr be-  
 schäftigt . . . 8304 Mann.

Aus dieser Aufstellung geht deutlich hervor:

- 1) daß das Capital, welches die Segelschiffahrt bei völligem Auf-  
 hören verlieren würde, weit größer ist, als das der Schlepp-



Schiffahrts-Gesellschaften, wobei wohl zu bedenken ist, daß der Schifferstand seinen Erwerb lediglich in der Schiffahrt nur suchen kann, während die Eigenthümer von Schleppschiffahrts-Actien den Ertrag derselben schwerlich unbedingt zu ihrer Existenz bedürfen möchten;

- 2) daß von der Segelschiffahrt Tausende von Menschen Verdienst und Lebensunterhalt ziehen, was bei den Actien-Gesellschaften in weit geringerem Maße der Fall ist;
- 3) wenn man bedenkt, daß das Capital, welches auf die Segelschiffahrt nach vorstehender Aufstellung verwendet ist, alle 15 Jahre in der Regel neu ersetzt werden muß, so springt es noch mehr in die Augen, welcher Nutzen dem Vaterlande dadurch erwächst, weil der Schiffbau und die Beschaffung der nöthigen Geräthschaften inländischer Industriezweig ist, wogegen die Actien-Gesellschaften den bei weitem größten Theil ihres Schiffahrts-Materials von dem Auslande beziehen und dem eignen Land das Geld ausführen.

Frankfurt a. M., den 7. Juni 1848.

**Die Abgeordneten**  
der Schiffer des Rheines und seiner Nebenflüsse.



# Aufstellung

der

**Frachtsätze nach den Original-Frachtlisten,**  
wofür die Cölner Schleppschiffahrts-Gesellschaft resp. die Cölner  
Segelschiffahrt von Amsterdam nach Cöln die Waaren im Jahre  
1847 befördert haben.

| Schleppschiffahrt.                  | Preis<br>pro<br>50 Kist.<br>in<br>Centim. | Segelschiffahrt.                    | Preis<br>pro<br>50 Kist.<br>in<br>Centim. | Die<br>Segel-<br>schiff-<br>fahrt<br>erhebt<br>weniger |
|-------------------------------------|---|-------------------------------------|---|--|
| Waaren.                             |   | Waaren.                             |   |  |
| Baumwolle in gepreßten              |   | Baumwolle in gepreßten              |   |  |
| □ Ballen                            | 85  | □ Ballen                            | 70  | 15   |
| Baumwolle in ungepreßten            |   | Baumwolle in ungepreßten            |   |  |
| □ Ballen                            | 95  | □ Ballen                            | 80  | 15   |
| Blei                                | 65  | Blei                                | 54  | 11   |
| roher Kaffee                        | 80  | roher Kaffee                        | 56  | 24   |
| Eisen in Masseln                    | 61  | Eisen in Masseln                    | 55  | 6  |
| Eisen, geschmiedetes und<br>gewalzt | 65  | Eisen, geschmiedetes und<br>gewalzt | 55  | 10   |
| Eisen und Stahlwaaren               | 100                                       | Eisenwaaren                         | 75  | 25   |
| Farbholz in Stücken                 | 70  | Farbholz in Stücken                 | 54  | 16   |
| " in Päckchen und ge-<br>mahlen     | 105                                       | " in Päckchen und ge-<br>mahlen     | 85  | 20   |
| Flüssige Waaren in Fässern          | 90  | Flüssige Waaren in Fässern          | 70  | 20   |
| Garn                                | 85  | Garn                                | 70  | 15   |
| Gewürz                              | 140                                       | Gewürz                              | 90  | 50   |
| Heringe u. gesalzene Fische         | 100                                       | Heringe u. gesalzene Fische         | 70  | 30   |
| Harz                                | 75  | Harz                                | 60  | 15   |
| Häute, gesalzene                    | 75  | Häute, gesalzene                    | 60  | 15   |
| " trockene                          | 95  | " trockene                          | 80  | 15   |
| Holz                                | 90  | Holz                                | 70  | 20   |
| Kupfer in Blöcken                   | 65  | Kupfer in Blöcken                   | 54  | 11   |
| Kreide                              | 70  | Kreide                              | 60  | 10   |
| Reis                                | 80  | Reis                                | 56  | 24   |
| Samen, Hanf, Rohl u. Leins.         | 85  | Samen, Hanf, Rohl u. Leins.         | 70  | 15   |
| Salpeter                            | 80  | Salpeter                            | 65  | 15   |
| Zink                                | 70  | Zink                                | 60  | 10   |



## Frachtsätze

der Düsseldorfer Schleppschiffahrts-Gesellschaft resp. Segelschiff-  
fahrt auf der Tour von Rotterdam bis Uerdingen pro 1847.

| Schleppschiffahrt.          | Preis<br>pro<br>50 Rthl.<br>in<br>Centim. | Segelfahrt.                 | Preis<br>pro<br>50 Rthl.<br>in<br>Centim. | Die<br>Segel-<br>schiff-<br>fahrt<br>erhebt<br>weniger |
|-----------------------------|---|-----------------------------|---|--|
| Baaren.                     |   | Baaren.                     |   |  |
| Baumwolle in gepreßten      |   | Baumwolle in gepreßten      |   |  |
| [] Ballen                   | 65  | [] Ballen                   | 58  | 7  |
| Baumwolle in ungepreßten    |   | Baumwolle in ungepreßten    |   |  |
| [] Ballen                   | 70  | [] Ballen                   | 64  | 6  |
| roher Kaffee                | 65  | roher Kaffee                | 60  | 5  |
| Eisen, geschmiedetes        | 55  | Eisen geschmiedetes         | 50  | 5  |
| Garn aller Sorten u. Twist  | 65  | Garn aller Sorten u. Twist  | 65  | —  |
| Häringe u. gesalzene Fische | 65  | Häringe u. gesalzene Fische | 65  | —  |
| Farbholz, gemahlen          | 80  | Farbholz, gemahlen          | 70  | 10   |
| Salpeter raffinirt          | 70  | Salpeter, raffinirt         | 65  | 5  |
| Theer                       | 65  | Theer                       | 58  | 7  |
| Randismeliszucker           | 80  | Randismeliszucker           | 58  | 22   |
| Zink                        | 60  | Zink                        | 58  | 2  |
| Zinn in Blöcken             | 55  | Zinn in Blöcken             | 50  | 5  |
| Tabakstengel                | 70  | Tabakstengel                | 68  | 2  |
| Samen, Hanf, Kohl, Leins.   | 65  | Samen Hanf, Kohl, Leins.    | 62  | 3  |

Anmerkung. Wir haben aus den Frachtlisten der Kürze wegen nur die  
Haupt Artikel gezogen, weil daraus schon genugsam hervorgeht, daß die  
Frachtlisten bei der Segelschiffahrt billiger stehen. — Auch bei allen  
anderen Baaren stehen sie, mit wenigen Ausnahmen, wo sich die Frachtsätze  
gleich stehen, billiger. —



# 1861

1861

1861

1861

1861

1861

1861

1861