

Darstellung der Lage

der

# Segelschiffahrt

auf dem Rheine

und der

zur Hebung derselben nothwendigen Maßregeln.

---

Wesel,

gedruckt bei Johann Bagel.



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 durchheilen, 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 Kähne werden von riesigen Remorqueuren geschleppt! Staunend bewundern wir die Schöpfungen des menschlichen Geistes und wähnen, daß das Glück mit seinen Gaben unsern Strom und seine Bewohner überschütte. O eitler Wahn! Während stolze Dampfboote die Flutwellen durchstürmen, liegen die Segelschiffe, gleich trauernden Schwänen, in den Häfen; und wenden wir auf sie den noch von Freude trunkenen Blick, so entheilt 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 remonstrierten 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 trotzend, die Steuerruder ihrer Schiffe lenkten; stets sich darauf stützend, den Fortschritt dürfe man nicht hemmen!

Daß man das nicht auf eigenstümige 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 Überzeugung 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 schneedeckten Bergen haben sich alle Schiffer zur Bekämpfung ihrer Feinde erhoben. Auch wir haben uns unsern Brüdern angeschlossen und unsere Bestrebungen mit den iibrigen vereinigt, um Schutz gegen die Vernichter unsers Broderwerbes zu erlangen, um nicht selbst an den Bettelstab zu gerathen und um nicht unsere Kinder sicherm 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 Schiffahrt 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 solch faulen Zustand erneuern zu wollen; denn erst als die Stapelplätze aufgehoben wurden und die freie Schiffahrt auf dem Rheine sich regen konnte, da erst zeigte sich ein Leben, wie es eines solchen Stromes würdig ist. Aber die freie Schiffahrt und die Gewerbefreiheit führte den Feind herbei, der unter der letztern Schutz uns vernichten wird. Das sind die Schleppschiffahrtsgesellschaften, welche, mit der Macht des Kapitals ausgerüstet, die Schiffahrt 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 genügte 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 verschleissen, 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 Glieder 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 verwerten, 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, Pumppenmacher, Blockenmacher ic.  
ihren Ruin vor Augen haben, nein, der Spediteur, welcher nicht als Agent  
dieser großen Gesellschaften bestellt ist, wird seine Spedition 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 Kunstwesen 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 Er-  
laubniß, so durfte es doch nur stets unter der Klausel „als Lichterfahrzeug“  
geschehen. —

Ein solcher Rangschiffer fuhr dann verhältnismäßig 2-, höchstens 3 mal  
im Jahr von Amsterdam nach Köln, und hiermit wurde die Fahrt geschlossen.  
Es kümmerte diesen Leuten wenig, ob eine nochmalige Fahrt für die Handels-  
interessen von Nutzen gewesen sei oder nicht. Kurz, bei den Rangschiffern war  
die Schiffahrt der Zweck und der Handel das Mittel. Zu dieser Anschau-  
ungsweise 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 genügsam 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 Han-  
del 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 Lebensbedürf-  
nisse schneller von dem einen nach dem andern Orte befördern zu können,  
wurde von den Rangschiffern so viel wie nur irgend möglich außer Kraft  
gesetzt, so daß sie weder Nutzen für den Verkehr noch für die Particulier-Schif-  
fer herbeiführte.

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

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 Schiffahrt 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 Schiffswerfte waren, wurden neue Schiffe erbaut, Jeder beeilte sich, sein Fahrzeug zu dem Transporte von Kaufmannsgütern einzurichten. Alle dienten Gewerke, welche mit der Schiffahrt 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 Schiffen eine Concurrenz entstand, so wurden die Frachten von Jahr zu Jahr herunter gedrückt, welches aus Anlage A., die nach den 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 Schiffahrt 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 versetzen.

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 bereichert. 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, kennte mancher Actionär das Elend und die Noth, welche durch Hervorrufung solcher Anstalten herbeigeführt ist, würde 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 Classe 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 Zuchtrute 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, zuschieben 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 Not 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 Cöln gemacht wurden, hatte es die Concurrenz bei der freien Rheinsfahrt 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 Schiffsfahrt ihre Hände leihen, hatten durch ihre Beschäftigung einen genugsaamen Verdienst, wovon sie sich mit ihren Familien ehrlich und redlich ernähren konnten. Auf allen deutschen Schiffswerften herrschte die lebendigste Thätigkeit. Der Handelstand hatte nicht minder seinen genugsaamen Verdienst, und beide, Handelstand so wie Schiffer, hatten die freudige Aussicht, daß sich nicht allein ihr Wohlstand, sondern auch der sämtlicher Uferbewohner in weiter Folge mehren würde.

Indessen dieser goldenen Zeiten sollten sich die Segelschiffer nicht lange erfreuen; die Habſucht der Geld=Aristocraten fand Nahrung an dem Wohle dieser tausenden glücklicher Menschen, die bis dahin dem Geschick 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 Segelschiffsfahrt 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 Geldmann erst vollends Thür und Thor öffnete, um das allgemeine Wohl untergraben 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 „Cöln“ waren schon entstanden; ihre Ankündigung war: Passagiere und deren Eßeten 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 Segelschiffsfahrt fand hierin neue Concurrenten, der derselben wohl einen großen Theil der Güter entzog, also wohl fühlbar für die Segelschiffsfahrt wurde; indessen sie verschmerzte es, ohne dagegen einen laut der Klage zu erheben. —

Segelschiffsfahrt und Uferbewohner ahnten nicht, daß der „Mammon“ im Hinterhalte lauere, um Anstalten ins Leben zu rufen, die ihnen das Brot rausben 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 Cöln mehrere von der Habſucht und dem Neide nach dem Brode Anderer getriebene Menschen gefunden, die ihr Geld, welches sie zu hohen Zinsen und Dividenden gerne verwerten wollten, zusammen gethan, um eine Schlepp-Gesellschaft unter dem einen Namen „Cöln=Dampfschleppschiffahrts=Gesellschaft“ zu errichten. —

Das Einlebentreten 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 Schleppkähne der Actien-Gesellschaft verdrängt; ungeachtet sie seit Jahren die Schnellfahrten zu einer selchen 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 Beherrischer 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 Schleppkähne zu laden. —

So wanderte denn der Verdienst, wovon früher Tausende ihr gutes Auskommen hatten, in die Taschen der Reichen, dagegen die Arme- und Brodlos-gemachten den Armen-Gassen 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 früheren 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 fragt an: in wie weit sich die Schiffer dazu 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 unsägliche Elend, worin wir 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 ihres 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 jetziger 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 verkümmert 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 geschützt, daß es nicht einem Einzelnen möglich ist, Tausende an den Bettelstab zu bringen, die, wenn sie die Verzweiflung erfaßt, zur materiellen Freiheit übergehen werden.

Nunmehr 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 Gewerbe bezweig in Verbindung stehen, beginn, 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 Kil. 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 deshalb ihr Verdienst sich mindert, sodann auch der Verdienst derjenigen Leute, welche bei der Segelschiffahrt ihre Beschäftigung haben.

Im Speziellen aber die Sache in's Auge gesetzt 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, Überlasten 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 Überlast 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 Überlasten verbot; dagegen überließ man es den Dampfschiffen, obschon diese nicht dazu eingerichtet, denn der untere Raum ist für Passagier- und Maschinen-Kammern z. bestimmt. Es befinden sich auf allen Dampfbooten im unteren Raum nur ganz kleine Räume, worin Güter geladen werden können, die Güter müssen als Überlasten geladen werden. Das Gewicht im unteren Raum steht also mit der geladenen Überlast in keinem Verhältniß, weshalb es denn auch schon vorgekommen, daß

das Umschlagen eines Bootes nur dadurch verhindert wurde, daß der Captain 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 hunderten Passagiere eines Dampfsbootes?

2. Wir wünschen, daß die bestehenden Actien-Gesellschaften behufs der Rhederei 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 verleben 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 geschützt, 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 Ruinierung 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 Nemorqueurs bestehen bleiben und von den Staaten übernommen werden, wohingegen die Segelschiffahrt sich verpflichtet, schleppen zu lassen, gegen einen Schlepplohn, der den Pferdelohn 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 Consumpt leiden, wenn die Einrichtungen dahin getroffen würden, so wollen wir jetzt im Speziellen darauf eingehen.

Wie wir eben schon gesagt: die Nemorqueurs 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 Lohnknecht, 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 Schleppkähne 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 folgerichtig, 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 Segelschiffahrtsgesellschaften billiger stehen als bei den Dampf- und Schleppschiffahrtsgesellschaften. — 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 Schiffahrtsgesellschaften, 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, Rangordnung 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 geniebt, 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 Frachtsäze 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. in den Jahren:		
	1832.	1836.	1838.
roher Caffee	11	9	8 $\frac{1}{3}$
Gummi	9	8 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{5}{6}$
Droguerien	12 $\frac{1}{3}$	9 $\frac{1}{2}$	8 $\frac{5}{6}$
Thee	14	10 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{5}{6}$
Tabak in Fässern	13 $\frac{1}{2}$	8 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{5}{6}$
Reis	10 $\frac{2}{3}$	9	8 $\frac{1}{8}$
Salpeter	8	6 $\frac{1}{3}$	6 $\frac{5}{12}$
Cacao	10	9 $\frac{1}{2}$	8 $\frac{5}{6}$
Süßholz	12 $\frac{1}{3}$	"	"
Terpentindöl	13	10 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{5}{6}$
Zinn	8	6 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{5}{12}$
Del	9 $\frac{1}{2}$	8 $\frac{5}{6}$	8 $\frac{1}{6}$
Eisen, geschmiedetes	8	6 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{5}{12}$
Pottasche	9	8 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{5}{6}$
Farbholz in Blöcken	9	6 $\frac{1}{3}$	6 $\frac{5}{12}$
do. gemahlen	9	8 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{5}{6}$
Häringe u. gesalzene Fische	9 $\frac{1}{4}$	9	8 $\frac{1}{4}$
Pfeffer	9 $\frac{3}{4}$	9 $\frac{1}{2}$	8 $\frac{5}{6}$
Harz	13	8 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{5}{6}$
Lumpen-Zucker	9 $\frac{1}{3}$	8 $\frac{1}{3}$	7 $\frac{2}{3}$
Roggen pro Last	10 R $\beta$	9 & 15 H	8 & 10 H
Hafer "	8 "	8 "	7 " 25 "
Kostinen pro 50 Kilogr.	12 Sz	9 $\frac{1}{2}$ Sz	8 $\frac{5}{6}$ "
Leinsamen "	15 "	7 "	6 $\frac{1}{2}$ "
roher Zucker	9 "	8 "	7 $\frac{1}{3}$ "

**Anmerkung.** Das Verhältniß der Frachten stellt sich auf allen Touren in eben dem Maße, wie vorstehende Aufstellung ergibt, verhältnismäßig 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 Kuhorter-Schiffe**  
**befahrenden Segel-Schiffe,**  
**welche eine Ladungsfähigkeit über 900 Etr. haben.**

No.	Vor- und Zunamen des Schiffers.	Wohnort.	Zahl.	Ladungs- fähigkeit in Etr.	Bemerkung.
1	Fr. Staab	Ober Dürkheim	1	2000	Württemberg.
2	Jac. Blumhard	Kanstad	2	4000	
3	Ch. 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	Besigheim	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. Düz	"	1	1600	
16	A. Düz	"	1	1200	
17	L. Büler	"	1	2100	
18	J. Wolbert	"	1	1200	
19	Fr. Schmidt	"	1	1800	
20	L. Hermann	Neck. Sulm	1	3000	
21	J. Heis	"	1	2200	
22	L. Heis	Hasmersheim	1	4200	Baden.
23	Fr. Heis	"	1	3400	
24	L. Heis junior	"	1	3900	
25	C. Heis	"	1	2300	
26	F. Kühnle	"	1	2900	
27	Ch. Müßig	"	1	2900	
28	A. Müßig	"	1	3000	
29	Fr. Müßig	"	1	3000	
		Latus	30	66400	

No.	Vor- und Zuname des Schiffers.	Wohnort.	Zahl.	Ladungs- fähigkeit in Ctr.	Bemerkung.
30	G. Gop	Hasmerheim	30	66400	
31	H. Becker	"	1	2700	Baden.
32	G. Schmidt	"	1	2000	
33	H. Staab	"	1	2300	
34	G. A. Klee	"	1	2100	
35	F. Müsing	"	1	2000	
36	G. Müsing	"	1	2000	
37	F. Kühlse	"	1	2000	
38	P. Kühlse	"	1	2600	
39	E. Klee	"	1	2200	
40	P. Neibel	"	1	1900	
41	M. Neibel	"	1	2200	
42	H. Zimmermann	"	1	2000	
43	J. Wüller	"	1	2000	
44	F. Wüller	"	1	1900	
45	H. Wüller	"	1	2100	
46	J. Wüller 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. Müsing	"	1	1500	
53	J. G. Kühlse	"	1	1500	
54	J. G. Müsing	"	1	2200	
55	J. Weibel	"	1	1500	
56	J. Heilmann	"	1	1500	
57	A. Staab	"	1	2200	
58	P. Staab	"	1	2000	
59	H. Albb	"	1	3000	
60	H. Gob	"	1	2000	
61	F. Gob	"	1	1500	
62	P. Gob	"	1	1200	
63	P. Heck	"	1	1600	
64	F. Heck	"	1	1500	
65	J. Heck	"	1	1200	
66	G. A. Schmidt	"	1	1500	
67	F. und M. Schmidt	"	1	1200	
68	P. Gasser	"	1	1200	
69	H. Eßer	"	1	1200	
70	H. Löser	"	1	1200	
71	W. Heis	"	1	1500	
72	J. Senslöber	Neckar Steinach	1	1500	
		Latus	73	45100	

No.	Vor- und Zuname des Schiffers.	Wohnort.	Zahl.	Ladungs- fähigkeit in Tr.	Bemerkung.
		Transport	73	145100	
73	A. Hermann	Neckarsteinach	1	1200	Baden.
74	G. Hermann	"	1	1500	
75	C. Hermann	"	1	1200	
76	A. Veit	"	1	1200	
77	C. Weinmann	"	1	1200	
78	J. Kappes	Eberbach	1	1200	
79	Jac. Kappes	"	1	1500	
80	W. Kappes	"	1	1200	
81	M. Kappes	"	1	1200	
82	L. Kappes	"	1	1500	
83	Sch. Kappes	"	1	1200	
84	J. Dornberger	"	1	2000	
85	H. Welker	"	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. Backfisch	"	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	G. 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. Beck	"	1	1500	
110	J. Rück	"	1	1800	
111	W. Beck	"	1	1800	
112	F. Ziegler	"	1	2000	
113	J. Ziegler	"	1	2000	
114	H. Möbel	Ziegelhausen	1	3000	
115	L. Möbel	"	1	2000	
	Latus	116	213400		

No.	Vor- und Zunamen des Schiffers.	Wohnort.	Dahl.	ladungs- fähigkeit in Cir.	Bemerkung.
116	J. Rohrmann	Transport	116	213400	
117	J. Fischer	Heidelberg	1	1500	Baden.
118	J. Rippert	"	1	1200	
119	M. Rippert	Mannheim	1	3000	
120	W. Rippert	"	1	6500	
121	M. Oberdan	"	1	5500	
122	C. Meier	"	1	5500	
123	C. Neff	"	1	7500	
124	C. Bissinger	"	1	5000	
125	J. Arnold	"	1	5500	
126	J. Derzebach	"	1	6900	
127	L. Stammel	"	1	4400	
128	S. Stephan	Rust	1	5000	
129	J. Merkel	Oberhausen	1	2900	
130	L. Sommer	Niederhausen	1	1500	
131	H. Sommer	"	1	3300	
132	J. Seeling	"	1	4400	
133	G. Steeling	"	1	3400	
134	B. Steeling	"	1	3100	
135	L. Maurer	"	1	2800	
136	J. Bill	"	2	6500	
137	J. Maier	Freistadt	1	1500	
138	A. Wolff	"	1	1900	
139	F. Heck	"	1	2400	
140	L. Heck	"	1	2200	
141	J. Rohr	"	1	2100	
142	J. Wolff	"	1	2200	
143	G. Hoz	Wertheim	1	2300	
144	B. Müller	"	1	1200	
145	F. Buch	"	1	2300	
146	B. Mayer	"	1	1800	
147	G. Wenneis	"	1	1500	
148	B. Wenneis	"	1	2900	
149	B. Kressmann	"	1	1200	
150	G. Müller	"	1	1200	
151	J. G. Bauer	"	1	1600	
152	C. Nees	Aschaffenburg	1	1100	
153	G. Kittel	"	1	3800	Bayern.
154	J. Geiger	"	1	2300	
155	J. Geiger	"	1	2900	
156	M. Roth	"	1	2800	
157	F. Grimm	"	1	2500	
158	B. Geiger	"	1	3300	
		Latus	159	2200	
				348000	

No.	Vor- und Zunamen des Schiffers.	Wohnort.	Zahl.	Ladungs- fähigkeit in Ctr.	Bemerkung.
		Transport	159	348000	
159	M. Geiger	Aschaffenburg	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	Th. Messerschmidt	"	1	3800	
166	"	"	1	1500	
167	N. Messerschmidt	"	1	3300	
168	G. "	"	1	2300	
169	C. "	"	1	1300	
170	" "	"	1	1800	
171	A. Schneider	"	1	3500	
172	"	"	1	1800	
173	P. "	"	1	3600	
174	J. Stöcklein	"	1	3000	
175	A. "	"	1	1500	
176	G. Hohnert	"	1	1600	
177	"	"	1	1000	
178	F. Wurzenthal	"	1	2000	
179	F. C. Schneider	"	1	2700	
180	"	"	1	1000	
181	G. Messerschmidt	"	1	1100	
182	J. A. Gräser	Frickenhausen	1	1900	
183	"	"	1	1000	
184	M. Neichert	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	Kitzingen	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. Lenz	"	1	2900	
		Latus	202	441600	

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

No.	Vor- und Zunamen des Schiffers.	Wohnort.	Zahl.	ladungs- fähigkeit in Ctr.	Bemerkung.
245	Überle	Transport Speyer	245	534500	
246	Zanter	"	1	1200	Bayern
247	Weber	"	1	1800	
248	Steigleiter	"	1	1700	
249	Hetzdörfer	"	1	5200	
250	J. Schneckenberger	Frankenthal	1	6000	
251	M. "	"	1	5000	
252	Th. "	"	1	3000	
253	P. Trumpler	"	1	2600	
254	G. Trumpler	"	1	2500	
255	"	"	1	3300	
256	C. Lang	Hirschhorn	1	1200	Hessen
257	"	"	1	1500	
258	J. Schäfer	"	1	1800	
259	J. Grimm	"	1	1500	
260	J. Noller	"	1	1500	
261	Th. Lang	"	1	1200	
262	C. Weber	"	1	1200	
263	G. Knupf	"	1	1500	
264	W. Augsburger	"	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. Küssel	"	1	1500	
271	C. "	"	1	1500	
272	F. Heidt	"	1	1500	
273	M. Schmidt	"	1	2500	
274	J. Steinbrönnner	"	1	1500	
275	P. Eßner	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	Rheindürkheim	1	2000	
284	G. Specht	"	1	1700	
285	C. "	"	1	1600	
286	A. Brehm	"	1	1300	
287	Wittmann	Gernsheim	1	2000	
		Latus	288	619200	

No.	Vor- und Zuname des Schiffers.	Wohnort.	Zahl.	ladungsfähigkeit in Ctr.	Bemerkung.
288	D. Wittmann	Transport Gernsheim	288	619200	
289	J. "	"	1	1200	Hessen.
290	Seibel	"	1	1300	
291	Günther	"	1	1800	
292	Noos	Mierstein	1	1200	
293	P. Junker	Geckenheim	1	1300	
294	Ph. "	"	1	1200	
295	Montag	"	1	1500	
296	König	Weisenau	1	3500	
297	Schibel	"	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. Dunk	Mainz	1	3500	
306	W. Dunk	"	1	4200	
307	J. Andres	"	1	5000	
308	B. "	"	1	3600	
309	J. Leidecker	"	1	6500	
310	J. P. Häulein	"	1	4500	
311	J. Reichardt	"	1	4500	
312	J. Krancher	"	1	4000	
313	J. Messlinger	"	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	Richter Wwe.	"	1	3000	
323	H. Herling	"	1	2000	
324	M. 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. Brillmayer	Bingen	1	6000	
		Latus	331	738300	

Nº.	Vor- und Zunamen des Schiffers.	Wohnort.	Zahl.	Ladungs- fähigkeit in Tr.	Bemerkung.
331	J. Brillmäher	Transport Bingen	331	738300	
332	A. J. "	"	1	3600	Hessen
333	A. "	"	1	4500	
334	A. Fritz	"	1	3000	
335	Käppel	Walluff	1	6000	
336	Acker	Ellfeld	1	3000	Nassau
337	J. Acker	"	1	1300	
338	Girschmann	"	1	1900	
339	C. Steinheimer	Österich.	1	1800	
340	Girschmann	Rüdesheim	1	1100	
341	J. Wallmach	"	1	2400	
342	A. Bender	"	1	2000	
343	F. Kiefer	"	1	2400	
344	Gilles	Vorch	1	1100	
345	Wohl	"	1	2000	
346	M. Brässel	Vorch	1	1800	
347	A. Brässel	Gaub	1	6000	
348	M. Kimpel	"	1	5000	
349	Th. Kimpel	"	1	5500	
350	D. Kerdorf	"	1	1900	
351	D. Herwirig	"	1	2600	
352	Kaufmann	"	1	3000	
353	C. Korb	"	1	1800	
354	B. Psaff	"	1	2400	
355	J. Webler	Vorch	1	2500	
356	Schnez	Nied. Lahenstein	1	1400	
357	Wiemer	"	1	1200	
358	Weiler	Oberwesel	1	5200	
359	"	"	1	2200	Preuße.
360	Welkerling	"	1	1200	
361	"	"	1	2400	
362	"	"	1	1000	
363	G. Kerdorf	"	1	1800	
364	B. Welkerling	Oberwesel	1	1000	
365	Lampert	Boppard	1	1200	
366	Thorweiler	"	1	1900	
367	"	"	1	1200	
368	"	"	1	2000	
369	Hildesheim	"	1	2400	
370	Wallmann	"	1	1800	
371	"	"	1	1000	
372	May	"	1	2000	
373	Zils	Oberspaz	1	2200	
	"	"	1	1100	
		Latus	374	861100	

No.	Vor- und Zunamen des Schiffers.	Wohnort.	Bahl.	Ladungs- fähigkeit in Ctr.	Bemerkung.
374	Jak. Zils	Transport	374	861100	
375	L. Tillmann	Oberspay	1	1100	Preußen.
376	J. Weidner	Coblenz	1	7000	
377	Schlegel	"	1	5500	
378	Zeiler	"	1	4000	
379	Sommer	"	1	4000	
380	Müller	"	1	2500	
381	R. Tillmann	"	1	4500	
382	Müller Wwe.	"	1	4000	
383	Kloß Wwe.	"	1	5000	
384	Seil	"	1	3600	
385	Kröll	"	1	7000	
386	F. Itschert	Vallendar	1	5000	
387	Itschert Wwe.	"	1	6000	
388	J. Itschert jun.	"	1	5500	
389	F. Itschert.	"	1	4000	
390	J. F. Itschert.	"	1	7000	
391	S. Capitän	"	1	5000	
392	A. Grenzhäuser sen.	"	1	5000	
393	"	"	1	7000	
394	P.	"	1	5000	
395	E. Itschert	"	1	6000	
396	H. Noll.	"	1	5000	
397	P. "	"	1	2500	
398	A. "	"	1	1700	
399	J. "	"	1	2200	
400	J. " sen.	"	1	1800	
401	J. " jun.	"	1	3400	
402	M. Müller	"	1	4500	
403	N. Faßbender	Coblenz	1	1500	
404	M. "	"	1	4000	
405	Engel Wittw.	"	1	4800	
406	Elbert	"	1	4000	
407	M. Görzen	"	1	4500	
408	H. "	"	1	3600	
409	J. "	"	1	4500	
410	Ph. "	"	1	3500	
411	Joh. Hofmann	Geb. Engers	1	3600	
412	" "	"	1	1800	
413	Bertram	"	1	3000	
414	"	"	1	5400	
415	"	"	1	3600	
416	"	"	1	2700	
			417	1300	
		Latus	417	937700	

No.	Vor- und Zunamen des Schiffers.	Wohnort.	Zahl	Ladungs- fähigkeit in Ctr.	Bemerkung.
417	Sander	Transport	417	937700	
418	N. Hofmann	Neuendorf	1	1800	Preußen
419	Witt	Weisenthurm	1	2500	
420	Schilovsky	"	1	1800	
421	A. Böcking	Neuwied	1	1500	
422	J. =	"	1	1500	
423	Reiffenschmidt	"	1	1200	
424	J. Krämer	"	1	2500	
425	Bermel	Frelich	1	1000	
426	Meffert	"	1	1200	
427	P. Meffert	"	1	1800	
428	Patron	Brohl	1	1800	
429	Selbach	Andernach	1	1200	
430	Schäfer	"	1	1400	
431	Peon	"	1	1000	
432	Schuhmacher	"	1	1000	
433	Stollbach	Leutesdorf	1	1200	
434	Noß	Rheinbrühl	1	1200	
435	Schmoll	Preisig	1	1200	
436	Illisch	Krippe	1	1200	
437	Ankerbrandt	Linz	1	1500	
438	Uetchen	"	1	1500	
439	Jäger	Nemagen	1	1200	
440	Herrmann	Königswinter	1	1700	
441	=	"	1	1700	
442	Heiz	Döllendorf	1	2400	
443	Käufer	"	1	1800	
444	Käufer	"	1	1200	
445	Behr	Bonn	1	3200	
446	Emmerich	Beuel	1	1600	
447	Emmerich	"	1	1200	
448	Wipperfürst	Borß	1	3000	
449	Buschhammer	Köln	1	4000	
450	Hartmann	"	1	4000	
451	P. Schlegel	"	1	5500	
452	Stammel	"	1	3800	
453	J. 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	

Nº	Vor- und Zunamen des Schiffers.	Wohnort.	Zahl.	Ladungs- fähigkeit in Etr.	Bemerkung.
460	Weiler	Transport	460	1125700	
461	E. Werrpas	Neuß	1	3500	Preußen.
462	W. Werrpas	Düsseldorf	1	5000	
463	C. Brügmann	"	1	4400	
464	Wybeuer	"	1	4000	
465	Bielhaber	"	1	4500	
466	R. Gärres	Duisburg	1	4000	
467	C. Schelten	"	1	4000	
468	L. Meier	"	1	3000	
469	W. Fürras	"	1	4000	
470	P. Müller	"	1	4500	
471	Ducoffre	Wesel	1	2400	
472	W. Beyer	"	1	6000	
473	F. Beyer	"	1	4000	
474	Th. Beyer	"	1	4000	
475	A. Balk	"	1	4000	
476	P. J. Balk	"	1	3500	
477	B. Brinkamp	"	1	2800	
478	H. Kalsß	"	1	3000	
479	P. W. Smit	"	1	3500	
480	P. Hinke	"	1	3000	
481	G. Hasselt	"	1	3500	
482	W. Peisch	"	1	4000	
483	Ermeling	Cöln	1	5100	
484	Orts	Wesel	1	3600	
485	H. Rükrs	"	1	3600	
486	J. Schaaf Wive.	"	1	3800	
487	P. Zimmermann	"	1	2500	
488	G. Abels	"	1	4000	
489	Prenger	"	1	4000	
490	A. Wilsen	"	1	4000	
491	J. Borsmann	"	1	4600	
492	A. Scholten	"	1	2400	
493	Th. Kersken	"	1	1200	
494	J. G. Wellmann	"	1	1500	
495	Bahmann I.	"	1	2400	
496	Bahmann II.	"	1	2800	
497	J. W. Treppmann	"	1	1600	
498	L. Arera	"	1	4500	
499	H. Kampß	"	1	4000	
500	P. J. Land	"	1	4000	
501	Hopmann	Xanten	1	1200	
502	v. Seck	"	1	2000	
		Latus	503	1277100	

No.	Vor- und Zunamen des Schiffers.	Wohnort.	Bah. Transport	Ladungs- fähigkeit in Ctr.	Bemerkung.
503	Holtgräber	Xanten	503	1277100	
504	v. Holt	"	1	1500	Preußen
505	v. Geen	Rees	1	3000	
506	Teyss	"	1	1600	
507	Disch I.	"	1	1200	
508	Disch II.	"	1	6000	
509	Disch III.	"	1	4000	
510	Rheinders	"	1	1200	
511	Hendricks I.	Emmerich	1	3600	
512	Hendricks II.	"	1	3800	
513	P. Schmitz	"	1	3000	
514	S. Schmitz	"	1	1200	
515	Peters	"	1	1600	
516	Willmsen I.	"	1	2500	
517	Willmsen II.	"	1	2000	
518	H. Hinke	"	1	1500	
519	v. Beber	"	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 Lahn . . . . . 149700 "

Summa 4217200 Ctr.

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

Transport 4217200 Thlr.

An Remorqueuren und eisernen Schleppfähnen sind vorhanden:

	Remorquer	Schleppfähne
in Nürnberg, Actien - Gesellschaft . . .	3	—
" " Haniel Rheder . . .	2	8
" " M. Stinnes Rheder . . .	2	—
" Düsseldorf, Actien - Gesellschaft . . .	2	12
" Köln . . .	4	32
" Mainz . . .	2	12
" Frankfurt . . .	3	28
" Ludwigshafen . . .	2	10
" Mannheim . . .	3	—
	23	102

Der ungesähe 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  
Leinreuter, Leinenschnepper, Bugführer, Voranzieher ic.  
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 Eigentümer 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 ersezt 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

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

Schleppschiffahrt. Waaren.	Preis pro 50 Kll. in Centim.	Segelschiffahrt. Waaren.	Preis pro 50 Kll. in Centim.	Die Segel- schiff- fahrt erhebt weniger
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 Kaffe	56	24
Eisen in Masseln	61	Eisen in Masseln	55	6
Eisen, geschmiedetes und gewalzt	65	Eisen, geschmiedetes und gewalzt	55	10
Eisen und Stahlwaaren	100	Eisenwaaren	75	25
Farbholz in Stückern	70	Farbholz in Stückern	54	16
" in Päcken und ge- mahlen	105	" in Päcken und ge- mahlen	85	20
Flüssige Waaren in Fässern	90	Flüssige Waaren in Fässern	70	20
Garn	85	Garn	70	15
Gewürz	140	Gewürz	90	50
Häringe u. gesalzene Fische	100	Häringe u. gesalzene Fische	70	30
Harz	75	Harz	60	15
Häute, gesalzene " trockene	75 95	Häute, gesalzene " trockene	60 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, Kohl u. Leins.	85	Samen, Hanf, Kohl u. Leins.	70	15
Salpeter	80	Salpeter	65	15
Zink	70	Zink	60	10

## Frachtſäße

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

Schleppschiffahrt. Waaren.	Preis pro 50 Kill. in Centim.	Segelfahrt. Waaren.	Preis pro 50 Kill. in Centim.	Die Segel- schiff- fahrt erhebt weniger
Baumwolle in gepreften [] Ballen	65	Baumwolle in gepreften [] Ballen	58	7
Baumwolle in ungepreften [] Ballen	70	Baumwolle in ungepreften [] Ballen	64	6
roher Kaffee	65	roher Kaffee	60	5
Eisen, geschmiedetes	55	Eisen geschmiedetes	50	5
Garn aller Sorten u. Twift	65	Garn aller Sorten u. Twift	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
Kandismeliszucker	80	Kandismeliszucker	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 Waaren stehen sie, mit wenigen Ausnahmen, wo sich die Frachtsäße gleich stehen, billiger. —

