STUDIEN

ÜBER DIE

BAYERISCHEN WASSERSTRASSEN.

Schriften desselben Verfassers:

Zur Geschichte der deutschen Gesellenverbände. Mit 55 bisher unveröffentlichten Dokumenten aus der Zeit des 14. bis 17. Jahrhunderts. Leipzig. Duncker & Humblot. 1877.

Englische Handelspolitik gegen Ende des Mittelalters mit besonderer Berücksichtigung des Zeitalters der beiden ersten Tudors Heinrich VII. und Heinrich VIII. Mit dem 1. Benekepreis in Göttingen gekröntes Werk. 2 Bde. Leipzig. Duncker & Humblot. 1881.

Zur Geschichte der Kolonisation und Industrie in Franken. Zwei Abtheilungen. Erlangen. Andreas Deichert. 1884. Zugleich I. Band der vom Verfasser herausgegebenen „Bayerischen Wirthschafts- und Verwaltungsstudien".

Die Steuern der Schweiz in ihrer Entwicklung seit Beginn des 19. Jahrhunderts. 5 Bde. Stuttgart. J. G. Cotta'sche Buchh. Nachf. 1890.

Finanzarchiv. Zeitschrift für das gesammte Finanzwesen. Begründet 1884. Bis jetzt 11 Jahrgänge zu je 2 Bänden. Stuttgart. J. G. Cotta'sche Buchh. Nachf. 1884—94.

Im Königreich Bayern zu Recht bestehende **Gesetze und Verordnungen** vornehmlich zum Gebrauche bei Vorlesungen zusammengestellt. I. Landwirthschaft, Forstwirthschaft, Jagd, Fischerei. Würzburg. Verlag von Georg Hertz. 1891.

Die Kettenschleppschiffahrt auf dem Main. Bamberg. C. C. Buchner Verlag. 1893.

Der Donau-Main-Kanal und seine Schicksale. Mit 1 Karte. Bamberg. C. C. Buchner Verlag 1894.

STUDIEN ÜBER DIE BAYERISCHEN WASSERSTRASSEN.

DIE MAINSCHIFFAHRT IM XIX. JAHRHUNDERT UND IHRE KÜNFTIGE ENTWICKLUNG.

VON

DR. GEORG SCHANZ
PROFESSOR DER NATIONALÖKONOMIE IN WÜRZBURG.

Bi
der
43½

BAMBERG.
C. C. BUCHNER VERLAG
INHABER RUDOLF KOCH.
1894.

Kgl. Universitätsdruckerei von H. Stürtz in Würzburg.

Vorrede.

Die Mainschiffahrt hat während des 19. Jahrhunderts eine wechselvolle Geschichte gehabt. Im grossen Ganzen sind in der ersten Hälfte die Verhältnisse ihr günstig gewesen. Der sich ausdehnende Güterverkehr konnte der Wasserstrasse nicht entrathen, und die bayerische Regierung beseitigte in thatkräftiger Aufmerksamkeit, wo sie konnte, die der Schiffahrt entgegenstehenden Hindernisse. Zwar hat es auch in dieser Periode nicht an Missgriffen gefehlt, und mancher kühne Vorstoss endete mit Enttäuschung; man musste wacker kämpfen, um bei dem unvollkommenen Bett des Mainflusses und seinen zahlreichen Krümmungen nicht zu unterliegen; aber die Summe der günstigen Momente überwog, der Mainverkehr war in stetem Fortschreiten.

Die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts zeigt uns den allmählichen Verfall. Das, was in den 60er und 70er Jahren seitens der Regierungen geschah, reichte nicht aus, um die Mainschiffahrt als lebensvollen Zweig des Wirthschaftslebens zu erhalten und den Eisenbahnen als gleichwerthig gegenüber zu stellen. Nur der mit den bescheidensten Bedingungen zufriedene Flossverkehr hat sich stetig entwickelt. Eine gewisse Indolenz und Vernachlässigung gegenüber der Mainschiffahrt ist in der Eisenbahnära nicht zu verkennen. Ein Versäumniss von reichlich einem Jahrzehnt liegt vor.

Nun ist auch für den Main die moderne Zeit angebrochen, und es scheint, dass die Wende des 19. Jahrhunderts wieder eine günstige Entwickelung bringen werde. Am 5. Juni 1894 ist zu

Würzburg von Seiner K. Hoheit dem Prinzregenten Luitpold das Gesetz die Verbesserung des Mainfahrwassers und die Errichtung der Kettenschleppschiffahrt betr. unterzeichnet worden. Damit ist in der Anwendung der Mittel, welche die moderne Technik behufs planmässiger Ausnützung der Wasserstrasse darbietet, der erste Schritt gethan; die alte Mainschiffahrt rückt damit eine Stufe höher. Aber noch ist diese Massregel nicht vollendet, und schon tritt ein grösseres Problem auf; es ist die Kanalisirung des Mains in Verbindung mit einer ganz Bayern durchquerenden Wasserstrasse.

In den nachfolgenden Blättern ist versucht worden, einestheils die einzelnen Phasen in der Geschichte der Mainschiffahrt und des Mainverkehrs auf Grund der zuverlässigsten Quellen klar zu legen, anderntheils hinsichtlich der die Zukunft beherrschenden Frage der Mainkanalisirung wenigstens in gewisser Begrenzung ein festes Urtheil zu gewinnen. In der Hauptsache beschränkt sich die Studie auf die bayerische Mainstrecke.

Die Untersuchung bot grosse Schwierigkeiten; der Verkehr und das Leben, das auf einem Fluss sich abspielt, hinterlässt nicht immer Eindrücke, die sich so fixiren, dass sie später leicht wieder rekonstruirt werden können. Selbst Vorgänge, die sich in verhältnissmässig sehr naher Zeit abgewickelt haben, sind rasch in ein gewisses Dunkel gehüllt. Nur sehr ausgedehnten Bemühungen gelang es, die relevantesten Thatsachen ans Licht zu ziehen.

Mehrfach wurde mir die Unterstützung der Behörden und einzelner Privaten zu Theil. Ohne das von diesen mir zugänglich gemachte Material wäre die Arbeit überhaupt unmöglich gewesen. Ich schulde in dieser Hinsicht besondern Dank dem Herrn Generaldirektor der Zölle und indirekten Steuern von May in München, der mir mit Erlaubniss Seiner Excellenz des Herrn Finanzministers Dr. von Riedel die einschlägigen Akten der Generaldirektion, sowie die des Würzburger dem Herrn Oberzollrath Schiessl unterstellten Hauptzollamts zugänglich gemacht hat, ferner dem badischen Finanzminister Seiner Excellenz Herrn Dr. Buchenberger und dem Herrn Direktor der badischen Zolldirektion Lepique, dem Herrn Ministerialrath Dr. Zeller in Stuttgart, dem k. Staatsarchivar Dr. Könnecke in Marburg, der Fürstl. Löwenstein'schen Verwaltung

in Wertheim, dem Würzburger Stadtmagistrat, dem Vorstand des hiesigen historischen Vereins Herrn Dr. Ziegler, den Herren Kommerzienrath Holzwarth dahier, Ingenieur O. v. Miller in München, k. Wasserbauinspektor Hensch und Regierungsbaumeister Mundorf in Frankfurt, Bibliothekar Dr. Velke in Mainz, Bibliothekar Dr. Ebrard in Frankfurt und vielen Anderen, die mir bei meinen Recherchen in liebenswürdigster Weise behilflich waren.

Würzburg, den 5. August 1894.

Der Verfasser.

Inhalt.

Seite

I. Die Mainschiffahrt zu Anfang des Jahrhunderts 1
1. Die territorialen Veränderungen; der Main wird grösstentheils ein bayerischer Fluss 1
2. Der Zustand des Mainflusses und die ersten Versuche Bayerns, denselben zu verbessern 5
3. Die Mainzölle 12
4. Die Organisation der Schiffahrt u. der Bestand der Schiffereien um 1818 21
5. Der Verkehr auf dem Main 1800—1830 31

II. Die Rheinschiffahrtsakte von 1831 und ihre Rückwirkung auf den Main. Die Verträge mit Köln 56

III. Die direkte Schiffahrt nach Holland und ihr rascher Zerfall 91

IV. Das erste Uebereinkommen der Mainuferstaaten von 1845/46 über die Mainzölle und die gemeinsame Förderung der Mainkorrektion . . . 105

V. Die statistischen Ergebnisse der Segelschiffahrt und des Verkehrs auf dem Main 1836—53. Der Stand der Schiffereien um 1857 139

VI. Die Maindampfschiffahrt 1842—58 und ihre Schicksale 176

VII. Die Minderung der Mainzölle im Jahre 1861 und ihre gänzliche Beseitigung im Jahre 1867 215

VIII. Die Verkehrs- und Schiffahrtsentwicklung auf dem Main unter dem Einfluss der Zollminderungen, bezw. Zollaufhebung, sowie der Ausdehnung der Eisenbahnen 226

IX. Neuere Versuche und Massregeln zu Gunsten des bayerischen Maines
1. Die Korrektionsarbeiten 262
2. Brücken 266
3. Der Bau des Hafens in Aschaffenburg 1869/70 266
4. Der Bau des Würzburger Hafens 1876/78 und die Herstellung des Verbindungsgeleises 267
5. Der Bau eines zweiten neuen Hafens in Aschaffenburg 1888/93 . 270
6. Das Projekt eines Flosshafens in Würzburg und die Herstellung der Pollerplätze zu Ochsenfurt, Marktbreit, Kitzingen 272

Seite

7. Das neue Trommelwehr 1890/91 und die neue Schleusse in Würzburg 1892/93 278
8. Versuche, den Transportbetrieb auf dem Main zu modernisiren . 280

X. Die künftige Fortsetzung der Mainkanalisirung bis Würzburg und ihre Würdigung 310
1. Die Kosten 311
2. Prinzip der Kostendeckung 313
3. Die Höhe der Gebühren 322
4. Grösse des zur Rentabilität erforderlichen Verkehrs 323
5. Die Höhe der Frachttarife auf dem kanalisirten Main 325
6. Vortheile der Kanalisation 326
7. Bedenken und deren Widerlegung 333
a) die Schädigung der Flösserei 333
b) Schädigung des bisherigen Schiffergewerbes 343
c) Die Schädigung der Fischerei 346
d) die Schädigung der Landwirthschaft 348
e) „ „ „ Weidenkultur 360
f) Erhöhte Gefahr bei Hochwasser 360
g) Hygienische Bedenken 361
h) Schädigung der Eisenbahnrente 362

I. Die Mainschiffahrt zu Anfang des Jahrhunderts.

1. Die territorialen Veränderungen; der Main wird grösstentheils ein bayerischer Fluss.

Das 19. Jahrhundert übernahm die territoriale Zersplitterung der früheren Jahrhunderte. Der Main durchlief von seinen Quellen bis zur Mündung in den Rhein folgende Gebietstheile [1]): Von seinem Ursprung im Fichtelgebirge bis Maineck das Fürstenthum Bayreuth; von da bis Stettfeld das Fürstbisthum Bamberg; zu Eltmann das Fürstbisthum Würzburg; zu Zeil das Fürstbisthum Bamberg; unterhalb Zeil bis Gochsheim das Fürstbisthum Würzburg; zu Schweinfurt das dortige freie reichsstädtische Gebiet; von dort bis Obereisenheim das Fürstbisthum Würzburg; zu Obereisenheim das Gräflich Castelsche Gebiet; von da bis Sulzfeld das Fürstbisthum Würzburg; zu Marktsteft das Fürstenthum Ansbach; zu Marktbreit das Fürstlich Schwarzenberg'sche Gebiet; von dort bis Sommerhausen das Fürstbisthum Würzburg; zu Sommerhausen das Gräfl. Limburg-Speckfeld'sche Gebiet; von dort bis Gemünden das Fürstbisthum Würzburg; unterhalb Gemünden bis Flochsbach das Kurfürstenthum Mainz; von da bis Homburg das Fürstbisthum Würzburg; von da bis zur Würzburger Enklave Freudenberg die Grafschaft Wertheim; bei Miltenberg ausschliesslich Mainzer Gebiet, unterhalb Miltenberg die Grenze zwischen Wertheimer und Mainzer Land; von da bis Steinheim wieder lediglich Mainzer Territorium; unterhalb Steinheim bis Frankfurt die Grafschaft Hanau; zu Frankfurt das dortige freie reichsstädtische Gebiet; unterhalb Frankfurt bis Mainz das Kurfürstenthum Mainz.

Die verschiedenen Herrschaften, die am Maine sassen, hatten, abgesehen von den Zollgefällen, vielfach widerstreitende Interessen.

Jede war soviel wie möglich bestrebt, einen ihr gehörigen und passend gelegenen Platz am Main zum Umschlagsplatz und Knotenpunkt der Landstrassen zu machen. Mainz rivalisirte mit dem reichen Frankfurt und bemühte sich, dessen Messe sowie Schiffahrt und Verkehr der Obermainstädte von Frankfurt weg an sich zu ziehen; die nahe beisammen gelegenen Orte, das ansbachische Steft, das schwarzenbergische Marktbreit, das würzburgische Kitzingen, später Würzburg selbst lagen viel im Kampf miteinander, um den südöstlichen und südlichen Güterzug an sich zu fesseln. Schweinfurt hatte wieder grosses Interesse daran, den sächsischen Verkehr auf den Main zu leiten, Bamberg war besonders mit dem böhmischen Waarenzug an der Mainroute betheiligt, wogegen Wertheim und das mainzische Miltenberg gefährliche Ausbruchspunkte für den oberen Mainverkehr darstellten.

Mit vielerlei Waffen wurde in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts um diese Interessen gekämpft. Es dienten hiezu die Handhabung der Main- und Wegzölle, die aus dem Mittelalter überkommenen Geleits-, Strassenzwangs-, Stapel- und Marktrechte, die Beeinflussung der Frachttarife, auch positive Förderungen und Anlagen der verschiedensten Art[2]). Wenn schon diese Begünstigung des Handels seitens der rivalisirenden Herrschaften in mancher Hinsicht förderlich war, vom Gesichtspunkt des Ganzen aus war doch ein grosser Theil des Kampfes ein unfruchtbarer. Zwei Grundübel des Mainverkehrs blieben unberührt: Der schlechte Zustand des Flussbettes und die enorme Last der Mainzölle.

Da war es eine Wohlthat, dass diese überreiche Mannigfaltigkeit an selbständigen Herrschaften durch die Ereignisse, die zu Beginn des 19. Jahrhunderts sich abspielten, eine erhebliche Vereinfachung erfuhr und viele Rivalitätsbestrebungen in Folge dessen grösseren Gesichtspunkten sich fügen mussten. Am 22. November 1802 fielen das (etwas verkleinerte) Fürstbisthum Würzburg und Bamberg, sowie am 15. Dezember 1802 die Reichsstadt Schweinfurt an das Kurhaus Bayern, ersteres ging aber bereits am 1. Februar 1806 an den Erzherzog Ferdinand über und bildete das Grossherzogthum Würzburg. Bamberg und Schweinfurt waren bei Bayern geblieben, bis letzteres nach den Traktaten mit Frankreich vom 28. Februar und 18. und 26. Mai 1810 auch an das Grossherzogthum Würzburg überging. Dafür kamen am 20. Mai 1806 das Fürstenthum Ansbach und am 7. April 1810 das Fürstenthum Bayreuth an Bayern. Am 3. September 1806 vollzog sich in Folge der rheinischen Bundesakte vom 12. Juli 1806 die Mediatisirung der ehe-

maligen reichsunmittelbaren Fürsten, Grafen und Herren; es gingen in Folge dessen die Grafschaft Castel, die Herrschaft Speckfeld, sowie das Fürstenthum Schwarzenberg an die Krone Bayern über; der Grenzvertrag Bayerns mit dem Grossherzogthum Würzburg vom 11. September 1810 brachte neue Verschiebungen[3]). Nachdem aber letzteres, sowie das Fürstenthum Aschaffenburg am 19. Mai 1814 Bayern zuwuchsen[4]) und nach häufigem Herrschaftswechsel am 1. September 1816 noch Miltenberg folgte[5]), war endlich der Main zu seinem grössten Theil ein bayerischer Fluss geworden. Misslich blieb freilich, dass dies nur vom oberen Lauf galt, während gerade am unteren Theil noch eine Reihe von Staaten, Baden, Nassau, Kurfürstenthum Hessen, Grossherzogthum Hessen, Frankfurt in den Besitz sich theilten und aus fiskalischen und abweichenden Verkehrsinteressen, wie es bei Baden wegen der Neckarroute der Fall war, den Schiffahrtsweg verlegen konnten.

Allein auch dem schien vorgebeugt durch das, was die Wiener Congressakte vom 9. Juni 1815 bezüglich der schiffbaren Flüsse aufstellte[6]). Wir führen die entscheidenden Artikel an:

Art. 108. „Die Regierungen, deren Staaten durch einen und den nämlichen schiffbaren Fluss getrennt oder durchströmt werden, verbinden sich durch eine gemeinschaftliche Uebereinkunft, das, was Bezug auf die Schiffahrt hat, zu reguliren. Sie werden zu dem Ende Kommissarien ernennen, die sich spätestens sechs Monate nach Beendigung des Kongresses versammeln sollen und als Basis ihrer Arbeiten nachstehende Grundsätze befolgen werden."

Art. 109. „Die Schiffahrt ist im ganzen Laufe der im vorigen Artikel angezeigten Flüsse, von dem Punkte an, wo jeder derselben schiffbar wird, bis zu seiner Mündung völlig frei, und sie soll, in Bezug auf den Handel, Niemanden untersagt werden können, der sich den Polizeiverordnungen unterwirft, die für alle gleichförmig und für den Handel aller Nationen so vortheilhaft als möglich bestimmt werden sollen."

Art. 114. „Nirgends können neue Stapel- oder gezwungene Umschlagsrechte errichtet werden; was die schon bestehenden betrifft, so sollen solche nur in dem Fall beibehalten werden dürfen, wenn, ohne Rücksicht auf Orts- oder Landesinteresse die Uferstaaten sie als der Schiffahrt und dem Handel im Allgemeinen nöthig oder zuträglich erachten würden."

Art. 111. „Die Schiffahrtsgebühren sollen einförmig, unveränderlich und möglichst unabhängig von der Verschiedenheit der Waaren

bestimmt werden, um eine zu sehr ins Einzelne gehende Untersuchung anders als wegen Einschränkungen und Unterschleifes zu vermeiden. Der Betrag dieser Gebühren, welche in keinem Falle die bisherigen übersteigen dürfen, wird nach den örtlichen Umständen, die keine allgemeine Regel zulassen, bestimmt werden; doch wird man bei Abfassung des Tarifs von dem Gesichtspunkte ausgehen, den Handel durch die Erleichterung der Schiffahrt zu ermuntern, und auch hier wird das für den Rhein bestimmte Schiffahrtsoktroi als approximative Norm angenommen werden können. Ist der Tarif einmal festgesetzt, so kann er nur mit Zustimmung aller betheiligten Staaten erhöht werden und die Schiffahrt darf mit keinen anderen Abgaben, als denen, die in der Verordnung bestimmt sind, belastet werden."

In den der Akte beigefügten Spezialartikeln über die Schiffahrt des Neckars, des Mains, der Mosel, Maas und Schelde ist für den Main und Neckar die vollständige Abschaffung der Stapel- und gezwungenen Umschlagsrechte ins Auge gefasst[1]) und als unüberschreitbare Maximalgrenze der Zölle der Stand der Tarife von 1802 festgesetzt.

Leider waren es nur Grundsätze, welche die Kongressakte von 1815 aufstellte; die volle Verwirklichung derselben sollte, namentlich in Folge der Schwierigkeiten, die Holland hinsichtlich der Rheinmündung machte, noch lange auf sich warten lassen.

Gleichwohl zeigte die Neugestaltung der staatlichen Verhältnisse sofort für den Main eine freundliche Perspektive. Das Wichtigste war, dass Bayern die dem Main feindliche Verkehrspolitik, welche es seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts verfolgt hatte, aufgeben und damit auf die früheren Traditionen zurückgreifen musste. Jahrhunderte lang hatte Bayern den Waarendurchzug über Nürnberg und den Main begünstigt; allein 1748 hob es die wechselseitige Zollfreiheit gegen Nürnberg auf und erschwerte mit dem Mauthsystem von 1772 die fränkische-bayerische Route derart, dass sogar die Güter aus Nieder- und Obersachsen vielfach durch Böhmen gingen. Als 1778 Karl Theodor die Regierung von Bayern übernahm, musste der Gegensatz sich noch verschärfen, da nun das naturgemässe Bestreben entstand, Bayern und Kurpfalz möglichst einander zu nähern; es wurden deshalb alle Waaren, die nicht durch die kurpfälzischen Lande in das Bayerische passirten, mit doppeltem Zoll belegt; und durch den Handelsvertrag, den Pfalzbayern und Württemberg am 16. Juli 1782 auf zwanzig Jahre mit einander schlossen, kam man dem Ziel, den südöstlichen Handel über den Neckar zu leiten, noch näher, indem

alle Güter, welche die pfalzbayerischen Zollstätten passirten, $^3/_4$ Zollnachlass erhielten. Die günstige geographische Lage, die viel geringere Zahl von Zollstätten am Neckar[8]), die Bemühungen der Regierungen, das Bett des Neckar zu verbessern[9]), erwiesen sich als weitere günstige Momente. Die Neckarfrachten stellten sich in Folge dieser Verhältnisse zeitweilig besser als die der Mainroute. Die italienischen und Tiroler Güter, die früher vom Mittelmain per Achse einerseits über Aibling und Benediktbeuern, andererseits über Augsburg, Schongau und Mittenwald gegangen waren, ferner die nach Oesterreich und Ungarn bestimmten Waaren, die vom Mittelmain nach Regensburg gezogen waren, begannen dem Main untreu zu werden. Die Strassen Heilbronn-Lauingen nach der Donau, bezw. über Memmingen, Füssen nach Innsbruck gelangten zur Bedeutung. Daneben machte sich in Folge kurmainzischer Bemühungen, den Verkehr über Miltenberg zu leiten, auch die Route Miltenberg-Mergentheim-Blaufelden-Crailsheim zur Donau geltend, was dem mittleren Maine abträglich war.

Die gegen den Main gerichtete Verkehrspolitik wurde naturgemäss von Bayern verlassen, als der grösste Theil des Mains ihm zufiel; sein Interesse forderte nun das gerade Gegentheil; der Neckar und die damit zusammenhängenden südöstlichen Routen wurden ihm, solange Ludwigshafen noch keine Bedeutung hatte, gleichgültig, die Mainroute dagegen wichtig. Der Umschwung machte sofort sich nach allen Richtungen bemerkbar.

2. Der Zustand des Mainflusses und die ersten Versuche Bayerns, denselben zu verbessern.

Als Bayern den Mainfluss überkam, befand sich derselbe in einem erbärmlichen Zustand. Die Hindernisse, welche auf dem Main durch Vernachlässigung des Flussbaues sich für die Schiffahrt herausgebildet hatten, waren kaum zu zählen. Zur Zeit des vormaligen Fürstbisthums Würzburg war gar nichts geschehen, auch unter der sonst so thätigen Regierung des Fürstbischofs Ludwig nicht, während er auf Strassenbau beinahe drei Millionen Gulden verwendet hatte. Theils fehlte es an Wasserbauverständigen, theils waren die vielen an den Main anstossenden kleinen unmittelbaren Gebiete ein unübersteigliches Hinderniss. Die spätere grossherz. Regierung hatte guten Willen, aber es fehlte ihr das Geld. Die Uferabbrüche und die dadurch entstandenen Serpentinen hatten einen kaum glaublichen Grad erreicht. Der sehr sachkundige „Zollnachgänger“ Boller sprach 1818 die Ansicht

aus, dass im Laufe der letzten hundert Jahre das Mainbett um fünf Ruthen durch Abbruch der Ufer sich erweitert habe. Von Trunstadt oberhalb Eltmann bis Hassfurt war eine ununterbrochene Reihe von Serpentinen. Die Gemeinden Steinbach und Sand, sowie die Universität Würzburg bei ihrem Gut Mainburghausen waren in Gefahr, ihre besten Gründe ganz oder zum Theil zu verlieren. Im gleichen Fall war die Gemeinde Horhausen unterhalb Hassfurt. Unterhalb Schweinfurt folgte wieder Serpentine auf Serpentine. Die sonst reiche Gemeinde Grafenrheinfeld hatte einen für ihre Kräfte enormen Aufwand gemacht, um sich gegen den Fluss zu erhalten. Sie war nicht mehr dazu im Stande. Bei Hirschfeld drohte der Main sich in zwei Arme zu theilen, ebenso bei Untereisenheim und Steinheim, eine grosse Seichtheit war zu erwarten. Bei Schwarzenau und an vielen anderen Stellen hatte der Main beinahe das Doppelte der Normalbreite. Die Ufer waren nirgends geschützt.

In den trockenen Jahren von 1811—1814 blieben oft die nur 13″ oder 0,32 m im Wasser gehenden Schiffe auf dem Sande liegen. Bei kleinerem Wasser konnten sie höchstens den dritten Theil der Ladung führen, die sie hätten führen sollen. Nicht selten mussten die Schiffer über die Untiefen mittels Sandscharren oder mittels Aufstauungen durch vorgelegte Schiffe sich mühselig durcharbeiten.

Auch die Leinpfade waren durchweg vernachlässigt. Es gab Stellen, an denen überhaupt kein Ziehweg mehr existirte, so dass die Pferde über Felsen auf abhängenden Bergen getrieben werden mussten. Bis 1819 war nur für den Ziehweg längs des Steinbergs bei Würzburg und unterhalb Karlstadt etwas geschehen. Die Schiffsreiter, die als die roheste Menschenklasse bezeichnet wurden, ruinirten auch noch die vorhandenen Ziehwege und ihre Böschungen. Ein eiserner Stift, welcher das Seil vom Schleifen auf dem Boden abhalten sollte, wühlte selbst die guten Leinpfade auf.

So war der Fluss und sein Regime in jeder Hinsicht verwildert und verwahrlost.

Zu den natürlichen Hemmnissen kam nun aber noch eine ganze Reihe künstlicher, die fast noch schlimmer waren als die ersteren; es waren dies die zahlreichen Mühlwehre, die in den Main eingebaut worden waren. Bei dem Mangel von anderen Motoren in damaliger Zeit ist es ja begreiflich, dass man im Interesse einer leichten Brotversorgung Konzessionen machen musste. Man that aber nichts, um das Hinderniss möglichst gering für die Schiffahrt zu machen, und

nicht selten wurde das allgemeine Beste unbedeutenden Privatvortheilen untergeordnet. Mühlen von nur 2—3 Gängen versperrten den Weg.

Die Müller bewirkten den Stau oft durch sehr primitive Mittel, hauptsächlich durch regelloses Einwerfen von Steinen und Holz, während sie eine meist nur 30 Schuh breite Oeffnung liessen, welche mittels eines Grundbaues, beweglicher Stemmbalken und Streben mit vorgelegten Brettern bis zur Ankunft eines Schiffes oder Flosses verschlossen blieb. Meist verbreiterte sich der Fluss in Folge des Staues, und es wurden neue Erhöhungen nöthig, so dass die Differenz des oberen und unteren Wasserspiegels immer grösser wurde. Das Loch hatte nicht selten eine Gefälle von 3—3½ Schuh. Diese Wehre führten zu häufigen Versandungen, Ueberschwemmungen und verwandelten die besten Gründe in Sandfluren; die Thalfahrt durch ein Loch war höchst gefährlich, die Unglücke z. B. in Sommerhausen und Eltmann waren an der Tagesordnung; die Bergfahrt aber wurde in's Ungeheuerliche erschwert. Ein zu Berg ankommendes Schiff musste die Bespannung von 7 Pferden für die Passage durch das Wehrloch in Schweinfurt um 9 Pferde und 40 Menschen, in Hassfurt und Eltmann um 13 Paar Ochsen und 60—70 Menschen vermehren. Die Wehre machten so die Schiffahrt unbequem und theuer und gaben nebstdem noch Gelegenheit zu allen möglichen Erpressungen. Statt 1 fl. 45 Kr. zahlte ein zu Thal gehendes Schiff zu Eltmann und Hassfurt 3 fl., zu Schweinfurt 4 fl. und bei der Bergfahrt 25 und 30 fl. für das Passiren eines Wehrloches. In Schweinfurt war der Unfug so weit gediehen, dass man die Stelle des Wehrmeisters an den Meistbietenden gab und anstatt einer Ausgabe von 600—700 fl. noch eine Einnahme von 1700 fl. erzielte. Dabei blieb der Schiffer ganz der Gnade des Wehrmeisters ausgeliefert. Ueber das Oeffnen des Wehrlochs musste er mit dem Wehrmeister im Wirthshaus unterhandeln und oft Tage lang liegen bleiben, wenn es dem Wehrmeister nicht eben gelegen war oder man sich über den Preis nicht einigen konnte.

Die Mühlen am Main waren theils feste, theils Schiffsmühlen.

Zu ersteren gehörten die Mühlen zu Eltmann, Hassfurt, Schweinfurt, Kitzingen, Frickenhausen, Sommerhausen, Eibelstadt, Heidingsfeld, Volkach, Würzburg. Eine weitere Mühle bestand früher in Ochsenfurt, sie war aber noch im vorigen Jahrhundert, im Jahre 1784, durch Eisgang beseitigt worden. Die Mühle zu Eltmann hatte

3 Mahlgänge, die Hassfurter 8, die Schweinfurter dagegen 16 Mahl-, 2 Schneid-, 1 Gips-, 1 Bleiweiss- und 2 Oelmühlgänge. Die Mühlen bei Eibelstadt und Heidingsfeld waren offen und der Schiffahrt nicht hinderlich und das Mühlwehr zu Würzburg konnte durch einen allerdings etwas winkeligen und unbequemen, im Fortifikationsgebiet gelegenen, mit einer Schleusse versehenen Umlaufkanal umgangen werden.

Schiffsmühlen bestanden zu Hirschfeld, Obereisenheim, Untereisenheim, Segnitz und Margetshöchheim. Der Eigenthümer der Hirschfelder Mühle hatte, um seiner Mühle einen besseren Gang zu sichern, mit eingeworfenen Steinen eine Art von Wehr erbaut, das für die Schiffahrt und die Ufer gleich nachtheilig war. Unter der kurfürstl. bayer. Regierung war er im Jahre 1805 verurtheilt worden, es herauszunehmen; er benützte die inzwischen erfolgte Regierungsveränderung, um die Vollziehung des Urtheils zu umgehen, und vergrösserte das Uebel durch Hineinwerfen weiterer Steine. Er wurde nun 1812 neuerdings verurtheilt, das Wehr herauszunehmen, und da er nicht Folge leistete, erhielt der Wasserbaubeamte Befehl, auf seine Kosten es zu thun. Es geschah. Da nun seine Mühle grösstentheils stille stand, erhielt er aus Gnade die Benützung der Astheimer Mainmühle, wovon nach Herausnahme des Wehres noch zwei Mahlgänge übrig geblieben waren. Er verkaufte diese Begünstigung um 800 fl. an einen anderen und baute sein Wehr in Hirschfeld wieder. Die Schiffsmühle zu Segnitz war schon zu Anfang des 18. oder gar noch im 17. Jahrhundert mit Bewilligung der Regierung erbaut worden und erlegte eine bedeutende Getreidegült an das Rentamt Ochsenfurt. Sie wurde der Schiffahrt erst dann schädlich, als nach einem Wolkenbruch durch den gegenüber einmündenden, durch Marktbreit strömenden Bach eine Steinbank in den Main geführt wurde, wodurch die Schiffer gezwungen wurden, sich dem jenseitigen Ufer und der dort stehenden Schiffsmühle mehr zu nähern. Die Steinbank war 1819 noch nicht vollständig beseitigt. Die Schiffsmühle zu Obereisenheim war mit Bewilligung der Regierung errichtet worden und war der Schiffahrt nicht hinderlich. Die Schiffsmühle zu Untereisenheim war hinter einer Insel im Jahre 1805 ohne Bewilligung angelegt worden. Da sie nicht hinlänglichen Wasserzufluss hatte, so erbaute der Eigenthümer an der Spitze der Insel eine Art Schöpfbuhne aus eingeworfenen Steinen; er verlängerte sie mit jedem Jahre und bald hatte er das gegenüber liegende Land bis auf eine Entfernung von 60 Schuh erreicht. Die Schiffer klagten und der Müller erhielt Befehl, den

Fluss wieder zu reinigen. Als er nicht Folge leistete, sollte ein Wegmeister dies auf seine Kosten thun; der Bürgermeister mit einigen Bauern und der Müller vertrieben ihn mit Gewalt. Die Thäter wurden milde bestraft, die Mühle aber blieb stehen, der Müller warf noch mehr Steine ein, und das Uebel wurde schlimmer wie zuvor. Die Schiffmühle bei Margetshöchheim war eine wandernde Schiffmühle, welche bald da, bald dort einen tauglichen Ort wählte. Der Eigenthümer hatte die Erlaubniss erhalten, sie anzulegen unter der Bedingung, der Schiffahrt nirgends hinderlich zu werden. War sie hinderlich, so musste sie einen anderen Ort aufsuchen.

Brücken gab es zu Eltmann, Schweinfurt, Kitzingen, Ochsenfurt, Würzburg, Aschaffenburg, Frankfurt. Unter diesen Brücken war die zu Eltmann Gegenstand gegründetster Beschwerden der Schiffer. Sie war zu niedrig und da das Mühlwehr unter derselben befindlich war, so trat bei hohem Wasserstand, wo die Schiffe über das Wehr fahren mussten, öfters der Fall ein, dass sie nicht unter der Brücke wegkamen. Es war ein Raum von nicht ganz ein Fuss in der Höhenskala des Wasserstandes, innerhalb dessen, sobald die Wasserhöhe nicht mehr erlaubte, durch die Wehröffnung zu fahren, die Fahrt über das Wehr und durch die Brücke möglich war; sehr oft mussten die Schiffe tagelang vor dieser sehr unwichtigen und unbedeutenden Brücke liegen, bis es ihnen möglich war, darunter weg zu kommen. Es bedurfte einer Erhöhung der Kronschwellen der hölzernen Joche um einen Fuss, um dieser Unbequemlichkeit abzuhelfen.

Krahnen zum Ein- und Ausladen gab es am Main in Bamberg, Kitzingen, Marktbreit, Marktsteft, Würzburg, Aschaffenburg, Hanau, Frankfurt, Höchst. Winterhäfen befanden sich zu Frankfurt, Hanau, Marktsteft, Kitzingen, Würzburg, Schweinfurt, Bamberg. An Orten, wo diese Winterungen ermangelten, benutzten die Mainschiffer die Mündungen grösserer in den Main sich ergiessender Bäche; auch hinter Mainbrücken, Inseln, Uferecken suchten sie oft einen sehr zweifelhaften Schutz.

Gegenüber dem trostlosen Zustand des Mainflusses suchte schon die grossherzogliche Regierung die bessernde Hand anzulegen. So kaufte sie die Mühle zu Astheim und liess 1810 das Wehr grösstentheils herausnehmen. 1811 ordnete man Erhebungen über alle Mühlen und Abgaben an den Wehrlöchern an, auch stellte die grossherzogl. Zollordnung vom 6. April 1812 Regulative für die Wehrlochs- und Kanalöffnungen in Aussicht[10]). Als diese Gebietstheile

bayerisch wurden, war es von Vortheil, dass Freih. v. Pechmann, der im grossherzogl. Franken diese Verhältnisse zu leiten hatte, in die Baudirektion nach München berufen wurde und nun Gelegenheit hatte, mit Nachdruck die Sache zu betreiben. Er regte 1817 sie wieder an, ebenso am 18. Februar 1819. Dem letzten Bericht sind manche der hier mitgetheilten Daten entnommen. Sehr wirksam war auch eine Inspektion des Mains, die Oberbaurath Bürgel unter Beiziehung des Kreisbauraths Gries und eines erfahrenen Schiffers von Bamberg bis Schweinfurt vornahm; sein Bericht vom 20. Juni 1820 über die Missstände verfehlte nicht den Eindruck. Die Schiffer regten sich nun, wo eine Hilfe in Sicht stand, ebenfalls mehr wie früher. Am 24. Oktober 1820 machten die Bamberger ihre Beschwerden geltend, am 11. Februar 1822 wandten sich die Bamberger und Schweinfurter auch an die Kammer.

Die bayer. Regierung bemühte sich vor allem, die Hindernisse an den Mühlwehren zu beseitigen. Im Jahr 1817 wurde die Durchfahrt durch das offene Wehr bei Sommerhausen bequemer gemacht; am 5. Januar 1822 gab das Ministerium den Befehl, das vollständig baufällig gewordene Mühlgebäude zu Astheim zum Abbruch zu verkaufen und den Schöpfkopf herauszunehmen. Schon im Jahre 1819 hatte die Regierung die Mühle nochmals auf 3 Jahre nur unter der Bedingung verpachtet, dass der Pächter keine Verbesserung an dem bereits sehr reduzirten und beschädigten Wehr vornehme. Nachdem ein Eisgang noch einen Mahlgang zerstört hatte, war mit Ablauf der Pacht die definitive Räumung am Platz. Am 23. Juli 1822 wurde vom König genehmigt, dass die zweirädrige Mainmühle zu Frickenhausen um 14000 fl angekauft, die auf der Mühle haftenden Abgaben an die Gemeinde, 1 Malter Weizen und 12 Malter Roggen, vom Rentamt übernommen, das Mühlgebäude verkauft und für die Demolirung des Mühlwehres 2490 fl. verwendet würden. Die Schiffer mussten eine Abgabe entrichten, welche 4% des Kaufschillings und die auf der Mühle haftenden Abgaben deckte, was aber viel weniger ausmachte, als was die Schiffer bisher bezahlten [11]).

Grosse Schwierigkeiten bereiteten die beiden Gemeindemühlen in Hassfurt und Eltmann. Eine gütliche Vereinbarung kam nicht zu Stand. Auf Grund der Expropriationsverordnung vom 14. August 1815 musste durch drei Administrativinstanzen die Berechtigung des Staats erstritten werden, die beiden Mühlen gegen eine noch civilrechtlich festzustellende Entschädigungssumme zu erwerben. Diese

Berechtigung wurde durch Staatsrathserkenntniss vom 27. Juni 1832 bezüglich der Hassfurter und vom 10. Juli 1832 bezüglich der Eltmanner Mainmühle ausgesprochen. 1834 wurde mit der Demolirung der Hassfurter Mühle begonnen. Dagegen blieb die Mühle zu Eltmann trotz des erstrittenen Erkenntnisses bestehen, weil die Gemeinde übertriebene Entschädigungsforderungen stellte und der Landrichter sehr für ihre Erhaltung wirkte. Man entschloss sich, das Wehr durch einen Nebenkanal weniger schädlich zu machen. Seine definitive Entfernung gelang erst 1869.

An eine Beseitigung der höchst werthvollen Mühle in Schweinfurt war nicht zu denken. Man fügte zur Umgehung des Wehrs in den Fluss eine Schleusse ein; ihr Bau wurde 1833 begonnen und 1837 vollendet.

Bei all diesen Bauten stand der Ausgabe stets ein Einnahmeäquivalent gegenüber. Nicht das Gleiche war der Fall bei den eigentlichen Korrektionen. Doch blieb man auch hier nicht unthätig. Man griff wenigstens an den gefahrdrohendsten Stellen ein. Man führte die Durchstiche bei Grafenrheinfeld[13]), Garstadt[14]) und Staffelbach in den 20er Jahren durch; man korrigirte den Main bei Eussenheim, wo er 1816 in Folge der früheren Vernachlässigungen sich in drei Arme getheilt, einen Uferabbruch von mehr als 21′ bewirkt und grosse Sandbänke erzeugt hatte; ebenso griff man 1820/21 ein, als zwischen Trennfurt und Klingenberg der Main sich in mehrere Arme getheilt hatte, indem man die Seitenarme schloss und dadurch dem Hochwasser die Kraft gab, die Hindernisse fortzuführen. Man sicherte 1818 die Mainufer bei Ebing, als der Fluss dort eingebrochen war; man leitete die Korrektion bei Horhausen ein, gerieth dabei aber mit der Gemeinde, ähnlich wie in Grafenrheinfeld in Prozess. Zwischen Aschaffenburg und Dettingen wurden die im Fahrwasser hervorragenden Felsen zu Beginn der zwanziger Jahre weggesprengt. Vereinzelt wurden auch Buhnen gebaut, um das Bett einzuschränken; 1820—22 mehrere Ziehwege hergestellt. Im Jahre 1818 (15. Mai) wurden 200 fl. bewilligt, um die Randersacker gegenüberliegende Insel zu kaufen und zu beseitigen, weil behauptet wurde, sie theile den Fluss und schädige durch Andrängen des Wassers die Ufer. Am 6. März 1822 erging eine Ministerialentschliessung, welche den Schiffern und Bewohnern gestattete, die häufig im Mainfluss versenkten und der Schiffahrt gefährlichen Baumstämme, sogenannte Rangen, unter gewissen Kautelen herauszunehmen und das Holz zu behalten. Auch war die Bearbeitung einer Flussaufnahme im Gange.

Man sieht, es fehlte nicht an gutem Willen, und war es auch nichts Durchgreifendes, so war doch das, was in einem Decennium geschah, mehr als was früher ganze Jahrhunderte aufweisen konnten.

3. Die Mainzölle.

Am 6. April 1157 hatte Kaiser Friedrich I. zu Worms alle Mainzölle ausser denen zu Neustadt, Aschaffenburg und Frankfurt als widerrechtlich angemasst aufgehoben. Als Bayern vom Main Besitz nahm, zählte man aber von Bamberg bis Mainz 31 Zollstätten. Oberhalb Bambergs lagen noch die Zollstationen Lichtenfels und Hallstadt. Theils hatten die Kaiser später solche koncedirt, theils hatte man sie usurpirt[14]).

Es war eine drückende Last, welche die Zölle darstellten. Sie verbauten den Main fast mehr, als die oben dargestellten künstlichen Hemmnisse. Man rechnete im vorigen Jahrhundert (1785) durchschnittlich für die Strecke Mainz-Würzburg 20 Kr. pro Zollzentner[15]); die Fracht betrug ungefähr 60 Kr., der Zoll machte sonach $^1/_3$ der Frachteinnahme aus. Auf die reinen Transportauslagen des Schiffers bezogen, belief sich der Zoll auf über 50 %[16]). Da es an einer wirklichen Gegenleistung fehlte, so lag nichts als eine recht harte Verkehrssteuer vor. Zu ihrer Erleichterung war wenig im vorigen Jahrhundert geschehen. Erst als der Verkehr dem Main zum Theil untreu wurde und namentlich dem nur mit 6 Zollstätten besetzten Neckar sich zuzuwenden begann, regte es sich unter den Zollherrn. Besonders das Hochstift Würzburg[17]) hatte wiederholt Zollopfer gebracht; viele Zollnachlässe erwiesen sich aber illusorisch, indem die Gegner — und an solchen fehlte es nie — ihre Fluss- oder Landzölle um ebensoviel mehrten.

Die Gesammtsumme der Wasserzölle incl. Accidentien betrug auf 22 Wasserzollstationen der heutigen bayer. Flussstrecke von 1793 bis 22. Nov. 1802 pro Jahr 90129 fl., ohne Einrechnung der Accidentien 77679 fl.

Auf die einzelne Station traf im 10jährigen Durchschnitt:

a) Wasserzollstationen im ehemaligen Hochstift Würzburg

	Wasserzoll	Accidentien	Summa
1. Eltmann	1466 fl.	40 % = 587 fl.	2053 fl.
2. Hassfurt	1501 „	16 % = 240 „	1741 „
3. Mainberg	2194 „	16 % = 351 „	2545 „

	Wasserzoll	Accidentien	Summa
4. Volkach	922 fl.	16 % = 148 fl.	1070 fl.
5. Kitzingen	3342 „	16 % = 535 „	3877 „
6. Karlstadt	3722 „	16 % = 596 „	4318 „
7. Karlburg	1790 „	16 % = 287 „	2077 „
8. Zwing	3319 „	16 % = 531 „	3850 „
9. Gemünden	3152 „	16 % = 504 „	3656 „
10. Rothenfels	3485 „	16 % = 558 „	4043 „
11. Homburg	2792 „	32 % = 893 „	3685 „
b) Wasserzollstationen im ehemaligen Kur-Mainzer Gebiete			
12. Lohr	6865 fl.	n. a.	6865 fl.
13. Stadtprozelten	4356 „	„	4356 „
14. Miltenberg	9560 „	„	9560 „
15. Klingenberg	4871 „	„	4871 „
16. Aschaffenburg	10651 „	„	10651 „
17. Stockstadt	1104 „	„	1104 „
c) Station im ehemaligen Fürstenthum Schwarzenberg			
18. Marktbreit	2425 fl.	1600 fl.	4025 fl.
d) Station der ehemaligen Reichsstadt Schweinfurt			
19. Schweinfurt	2383 fl.	16 % = 381 fl.	2765 fl.
e) Station der ehemaligen Abtei in Neustadt			
20. Neustadt	2387 fl.	n. a.	2387 fl.
f) Stationen der Städte			
21. Ochsenfurt	1299 fl.	n. a.	1299 fl.
22. Würzburg	4095 „	128 % = 5242 fl.	9337 „

Ausserdem liegen noch Daten vor für:

Freudenberg, vor dem 22. Nov. 1802 dem Hochstift Würzburg angehörig, heute badisch,	5671 fl.	907 fl.	6578 fl.
Wertheim, vor der Mediatisirung dem Fürsten und Grafen von Löwenstein-Wertheim gehörend, heute badisch	7394 fl.	n. a.	7394 fl.
Langenprozelten, Wasserzollstation des Grafen von Ingelheim, 1807/16 durchschn.	5863 fl.	938 fl.	6801 fl.
Obertheres, Wasserzollstation der Abtei Theres 1803/11 durchschn.	1116 fl.	178 fl.	1294 fl.

Auf der Regnitz zwischen Bamberg und Bischberg wurden 1792 bis 1801 durchschnittlich pro Jahr 384 fl. rhein. an Wasserzoll seitens des Fürstbisthums Bamberg erhoben.

Der obere Main bis Bischberg und die Flüsse Waldrodach, Rodach, Steinach konnten nicht mit Schiffen befahren werden. Die Wasserzölle wurden deshalb nur von den Holzflössen und deren Oberlasten, bestehend in Eisen, Schiefer, gedörrtem Obst, Schleif- und Wetzsteinen, Pech, Pottasche, Kienrus, Blech, Getreide, Steinkohlen etc. erhoben. Die Wasserzollstation Wallenfels erhob als Wasserzoll einen sog. Wehrzoll von fremden Hölzern wegen des dort in der Waldrodach angelegten und vom Aerar unterhaltenen Wehres. Bei den Stationen Kronach und Marktzeuln wurden die Wasserzölle auf der Rodach verbunden mit denen der Steinach erhoben. Die Stationen Lichtenfels und Hallstadt perzipirten die Wasserzölle auf dem Main bis Bischberg. Der Ertrag dieser Zölle war im 10jährigen Durchschnitt 1792—1801

bei	Wallenfels	270 fl.
„	Kronach	2114 „
„	Marktzeuln	548 „
„	Lichtenfels	3423 „
„	Hallstadt	5747 „
		12102 fl.

Handelte es sich um Güter die vom Rhein kamen, so lastete schon ein gehöriges Quantum Rheinzölle auf den Waaren. Man rechnete am Rhein im Durchschnitt im letzten Jahr vor dem Ausbruch des letzten französischen Krieges als den Ertrag des Zolles für jeden Herrn 18000 Thl. und von Germersheim bis Rotterdam jährlich im Ganzen 522000 Thl. im 20 fl. Fuss[18]).

Das Zollwesen war der Punkt, an dem unbedingt angesetzt werden musste, wenn man die Mainschiffahrt heben wollte. Die bayrische Regierung und die grossherzoglich Würzburgische waren zunächst bemüht, die Mainzölle wenigstens zu reguliren, indem sie den Wasserzoll ganz nach Analogie des Wegegeldes ausgestalteten; man engte die Verschiedenheit der Wasserzölle nach Art der Waaren möglichst ein und war dadurch in der Lage, die Willkür der Zollbeamten möglichst hintanzuhalten; ebenso wurden im Würzburgischen die Tarabezüge, die Nachlässe an der Zentnerzahl der Schiffer, die herkömmlichen Natural- und Geldaccidentien aus gleicher Ursache abgeschafft. Sowohl die Annahme als das Anerbieten von Accidentien war mit Strafe belegt. Dieselben hatten bisher 16—128 % betragen; sie wurden nun mit den nach dem Bruttogewicht sich richtenden Wasserzöllen in verhältnissmässigem Anschlag vereinigt[19]).

Als das Grossherzogthum Würzburg an Bayern zurückfiel, liess man sofort weitere Vergünstigungen eintreten. „Da — heisst es schon in der provisorischen Aenderung der Mauthverhältnisse vom 2. Nov. 1814[20]) — wegen der grossen Krümmungen des Mains ein grosses Missverhältniss zwischen der Landroute und der Wasserroute besteht, so wollen Wir, dass zu näherer Ausgleichung dieses Missverhältnisses die Länge der Mainfahrt von den bisher berechneten 45 Stunden[21]), im Ganzen auf 30 Stunden reduzirt angenommen und jede einzelne Station hiernach bestimmt werden soll.“ Das bedeutete nichts anderes als eine Ermässigung der bisherigen Würzburger Mainzölle von 22,5 Kreuzer auf $^2/_3$ oder 15 Kreuzer. Eine weitere Vergünstigung wurde dadurch gewährt, dass auf dem Main der Transitzoll durchgehends aufgehoben wurde. Für die Güter aber, welche von Würzburg nach Altbayern oder von Altbayern nach Würzburg zogen und an einem Würzburger Handelsplatz auf dem Main umgeschlagen wurden, sollte der Transitzoll zu Lande statt 3 Pfg. nur noch 2 Pfg. betragen.

Noch mehr schien die Verordnung betr. die Mauthverhältnisse des Untermainkreises vom 17. März 1818[22]), welche die Zolllinie an die Grenze des Königreichs rückte, zu versprechen. Sie enthielt unter anderen drei wichtige Bestimmungen:

Art. 14. „Die Schiffahrt auf dem Maine, soweit Wir über denselben zu gebieten haben, ist von dem Tage an, wo gegenwärtige Verordnung in Kraft kommt, gegen Beobachtung der Zoll- und Polizeigesetze für jeden qualifizirten Schiffer frei und offen, und alle besonderen Gebühren und Beschränkungen, welche bisher bestanden haben mögen und mit dieser Freiheit unvereinbar sind, werden hiermit nicht nur für Unsere eigenen Unterthanen, sondern auch für die Schiffer jener Staaten, welche auf ihren schiffbaren Flüssen ein Gleiches beobachten lassen, aufgehoben.“

Art. 5. „Auch das zu Miltenberg Uns zustehende Ueberschlagsrecht wollen Wir aufgehoben wissen“[23]).

Art. 4. „Nicht minder sollen die Marktrechte der Städte Aschaffenburg und Miltenberg cessiren“[23]).

Der Artikel 14 legt die Deutung nahe, dass alle Zunftbeschränkungen, Rangschiffahrtsordnungen, sowie Mainabgaben beseitigt sein sollen. In der That wird in der Litteratur ganz allgemein die Aufhebung der bayer. Mainzölle auf das Jahr 1818 gesetzt[24]). Ja selbst in der bayer. Kammer haben unwidersprochen der Ausschussreferent Neuffer in seinem Bericht und Abgeordneter Kirchgessner

in den Verhandlungen von 1856 das Gleiche behauptet[25]). Allein das ist vollständig irrthümlich. Die Verordnung vom 13. März 1818 hält nicht nur „die Krahnen-, Uebersatz-, Winterhalts- und Kanalöffnungsgebühren" nach den Bestimmungen der Würzburger Zollordnung vom 3. Februar 1812 fest, sondern dehnt auch das bayer. Wasserweggeld ausdrücklich auf den Main aus, allerdings mit der Modifikation, dass dasselbe auf dem Mainflusse von Bamberg, resp. Hallstadt bis Kahl nur die Hälfte des sonstigen Betrags, also 1/4 Kr. betragen soll, wie auch der Transitzoll, der sonst im Untermainkreis auf 2 Pfg. per Bruttozentner und Wegstunde festgestellt war, auf dem Main nur die Hälfte, also ebenfalls 1/4 Kr. sein sollte. Die bisherige Vergünstigung der vom Main nach Altbayern und in umgekehrter Richtung gehenden Güter im Transit wurde aber aufgehoben.

Die Wasserzölle existirten also unter anderem Namen fort; dagegen fielen alle Abgaben, die den Charakter von Rekognitionsgebühren hatten, weg; dahin gehörte z. B. der Brandzoll — der Name kommt wahrscheinlich von dem eingebrannten Zeichen —, der im Aschaffenburgischen von neuen Fahrzeugen in dem Betrage von 4 fl. 18 Kr. bis 51 fl. üblich war; das Rudergeld von 40 Kr. bis 1 fl. 20 Kr., ferner cessirte der Geleitzoll zur Messzeit u. s. w. Eine Erleichterung wurde auch noch nach der Richtung gewährt, dass alle Nebengebühren an Weg-, Krahnen- und Niederlagsgelder nur mehr nach schwerem bayer. Gewicht berechnet, die Zahl der Zollstationen von 24 auf 10 vermindert und die Entrichtung der Gebühren für alle zusammen an einer Zollstätte erlaubt wurde.

Das Zollgesetz vom 22. Juli 1819 brachte, wie es scheint, keine erhebliche Aenderung in Bezug auf die Durchgangszölle; ebensowenig in Bezug auf das Weggeld zu Wasser; dagegen wurde das Weggeld zu Land sehr verschärft, indem es nicht mehr nach Mähnstück und Stunde, sondern genau nach Zentnerzahl und Stunde sich richtete[26]). Die Wasserstrasse genoss zwar den niedrigsten Satz des Landweggeldes, allein das konnte wenig helfen, wenn der daran anschliessende Landtransport so vertheuert wurde. Man hatte die Warnung, die das ausserordentlich rührige bayer. Mitglied der Rhein-Centralkommission in Mainz, Hofrath Nau, an die Regierung gelangen liess, nicht beachtet. Er hatte am 16. Juni 1818 dem Ministerium mitgetheilt, dass der König von Württemberg sich ungemein für Beseitigung der Hindernisse auf dem Neckar interessire, dass man die Neckarfahrten mit den Rheinjachtfahrten (beschleunigt gehende Schiffe) in

Verbindung setzen wolle, dass Baden und Württemberg den Transitzoll ganz aufzuheben beabsichtige; Bayerns Verkehr vom Rhein über den Main nach Oesterreich habe nur gute Chancen, wenn Bayern den nicht unbedeutenden Transitzoll, der von Aschaffenburg bis Regensburg 24 Kr. vom Zentner betrage, bedeutend ermässige und wenn Bayern die Wasserverbindung bis Nürnberg ausbaue.

Die grosse Schädigung, welche durch Nichtbeachtung dieser Mahnungen entstand, hat Rudhart 1827 uns ausführlich geschildert. „Der Güterzug vom Norden durch Bayern nach der Schweiz und besonders die Spedition von Nürnberg und Lindau hat dadurch gelitten, dass, währenddem Württemberg den Transitzoll auf der Strasse nach Friedrichshafen aufgehoben hat, die bayer. Durchgangsgebühr nach dem Zollgesetz vom Jahre 1819 von Nordhalben nach Lindau für 105 Zollstunden 52½ Kr. für den Zentner beträgt, indem hierdurch die Fracht von Nürnberg nach Friedrichshafen 3¼ fl., dagegen von Nürnberg nach dem näheren Lindau 3½ fl. vertheuert wurde. Dieselbe Ursache hat mitgewirkt zur Abnahme des Transithandels von Frankfurt nach Salzburg und Triest, indem der Durchgangszoll von Stockstadt bis Freilassing nach dem Gesetze vom Jahre 1819 für 119 Stunden 50⅞ Kr. für den Zentner betrug, weshalb dieser sonst sehr lebhafte Güterzug meistens von Frankfurt durch Württemberg nach Innsbruck und Triest gewendet wurde und einen so kleinen Theil des Königreichs Bayern berührte, dass dieses nur 7½ Kr. Durchgangsgebühr erheben konnte. Die hohen Transitgebühren haben auch auf die Mainspedition nachtheilig gewirkt. Die grossen Sendungen über Holland auf dem Rhein und Main durch Bayern nach Böhmen und Oesterreich gehen, seitdem Weggeld und Durchgangsgebühren die Kosten so sehr vertheuert haben, und besonders bei der Sperrung des Rheins und der Erleichterung der Schiffahrt auf der Elbe über Hamburg auf diesem Strom nach Böhmen und Oesterreich“[27]).

Durch Novelle vom 11. September 1825[28]) wurde der Missgriff wieder gut gemacht. Der Durchgangszoll wurde nur auf ¼ Kr. per Zentner und Stunde und das Weggeld auf ½ Kr., für durchgehende Güter auf ein ¼ Kr. festgesetzt. Die Regierung war zudem ermächtigt, diese Sätze noch auf die Hälfte herunterzusetzen, ja den Durchgangszoll ganz aufzuheben. Letzteres geschah denn auch für den Main, bei dem die zu Thal und zu Berg transitirenden Handelsgüter vom Durchgangszoll befreit wurden. Gleiches wurde gewährt für die konkurrirende Landstrasse Stockstadt, Lengfurt, Würzburg nach Bam-

berg-Hof und nach Nürnberg-Freilassing[29]). Dagegen wurde die Herabsetzung des Weggeldes auf die Hälfte, wie sie den Flüssen Isar, Iller, Lech bis zur Donau für Flösse und Flossgüter gewährt wurde, nicht auf den Main ausgedehnt, die Donau blieb von allen Erleichterungen ausgeschlossen[30]).

In dem Zollgesetz vom 6. September 1828 wurden die Durchgangszölle überhaupt aufgehoben, dagegen waren von der Durchfuhr Ausfuhrzoll und Weggeld, beide regelmässig mit je 12½ Kr. vom Zentner zu zahlen; auf den Strassen, welche kürzer als 50 geographische Stunden waren, war für jede Stunde ¼ Kr. pro Zentner Weggeld zu vergüten. „Auf den Wasserstrassen besteht das Weggeld dort, wo es im Allgemeinen Anwendung findet, in der Hälfte des Weggeldes zu Lande.“ Bei der Durchfuhr betrug es sonach auf dem Maine ⅛ Kr. Das Weggeld im inländischen Verkehr und für die zur Ausfuhr bestimmten Gegenstände wurde aufgehoben; doch trat bei der Einfuhr ein fester Zollbeischlag an seine Stelle (6½ Kr., 12½ Kr., 25 Kr. per Zentner bei niedrig, mittelhoch oder hoch mit Zoll belegten Waaren)[31]).

Mit dem am 1. Januar 1834 ins Leben tretenden Zollvereinsvertrag vom 22. März 1833 wurde der damit nicht recht verträgliche Zollbeischlag ausser Hebung gesetzt[32]), als Ersatz dafür aber bei der Einfuhr und Durchfuhr durch Gesetz vom 1. Juli 1834 ein Chausseegeld eingeführt[33]), das, wie schon sein Name sagt, nur auf das Landfuhrwerk sich bezog, im Jahre 1840 aber auch aufgehoben wurde[34]), nachdem die im Transit mit Bayern konkurrirenden Staaten Baden und Württemberg es bereits 1820 und 1828/33 abgeschafft hatten. Die bayerischen Main- und überhaupt Wasserzölle sind seit 1. Januar 1834 thatsächlich beseitigt.

Dagegen wurden mit dem Inslebentreten des deutschen Zollvereins am 1. Januar 1834 die Durchgangszölle wieder eingeführt, deren Bedeutung allerdings insofern abgeschwächt war, als im ganzen Zollverein freier Verkehr bestand. Sie fielen erst am 1. März 1861[35]).

Sucht man in einem übersichtlichen Zahlenbild die vorstehenden Aenderungen zusammenzufassen, so betrugen auf der ganzen bayer. Mainstrecke die Zollgebühren vom bayer. Zentner 1 fl. 2½ Kr. vor 1818; durch die königl. Verordnung vom 13. März 1818 und 22. Juli 1819 wurden sie auf 28 Kr. herabgesetzt; nach dem Gesetz vom 11. September 1825 fielen sie unter Aufhebung aller Durchgangsabgaben auf 17 Kr., durch die Verordnung vom 15. August 1828 wurden sie so

ermässigt, dass sie kaum noch $^1/_{10}$ des vor 1818 bestandenen Betrags ausmachten[36]).

Die Wasserzölle hatten auf der bayer. Mainstrecke 1793—1802 noch durchschnittlich pro Jahr 90129 fl. brutto, 1802—1818 durchschnittlich 140628 fl. ertragen, das Wasserweggeld lieferte dagegen pro Jahr 1818—1828 nur noch 47882 fl., 1826—1828 51907 fl., 1828—1833 2816 fl.

Bei diesem allmählichen Verzicht auf die Wasserzolleinnahmen blieb es aber nicht für Bayern. Einige Mainzölle waren in den Händen von Korporationen und Mediatherrschaften, die es für die Aufhebung entschädigen musste[37]). Die bayerischerseits bewilligten Zolläquivalente beliefen sich auf 18093 fl. pro Jahr und lagen als ständige Passivreichnisse auf dem Zollärar. Im Jahr 1867 schlug man das etwaige Ablösungskapital zum achtzehnfachen, also zu 325674 fl. an. Die einzelnen Posten der Jahresäquivalente waren:

4500 fl.	— Kr.	an den Grafen von Ingelheim für den aufgehobenen Wasserzoll zu Langenprozelten;
414 „	30 „	an den Fürsten von Löwenstein-Freudenberg für den Wasserzoll zu Neustadt;
34 „	— „	an denselben für den Wasserzoll zu Trieffenstein;
5112 „	— „	an denselben für den Wasserzoll zu Neustadt und Rothenfels;
2448 „	— „	an den Fürsten von Löwenstein-Rosenberg für den Wasserzoll zu Neustadt und Rothenfels;
414 „	30 „	an denselben für den Wasserzoll zu Kreuzwertheim;
3942 „	— „	an den Stadtmagistrat Würzburg für den aufgehobenen Wasserzoll[38]);
1218 „	— „	an den Stadtmagistrat zu Ochsenfurt für den aufgehobenen Mainzoll[39]).
18093 fl.	— Kr.	

Eine weitere Erleichterung für den Mainverkehr ergab sich dadurch, dass durch Finanzgesetz vom 22. November 1831 der im ehemaligen Grossherzogthum Würzburg bestandene Guldenzoll — Kaiser Friedrich III. hatte 1468 ihn dem Fürstenthum Würzburg verliehen — ausser Hebung gesetzt wurde.

Es gab in Bayern an Flussabgaben sonach nur noch die Wehrloch- und Schleussengelder, bezw. ihre Aequivalente. Diese summirten sich immerhin zu nicht ganz geringfügigen Beträgen[40]).

Während Bayern seine Zölle immer weiter herabgesetzt und zu-

letzt sogar ganz aufgehoben hatte, waren die der anderen Mainuferstaaten eher verschärft worden. Es geschah dies dadurch, dass die Kontrollen gegenüber früher besser funktionirten. Das war namentlich bei dem grossherzogl. hessischen Steinheim[41]) und bei dem badischen Wertheim und Freudenberg der Fall. Vor dem Jahre 1824 bestand das Gehalt der Wertheimer Zollbeamten in Accidentien, d. h. in Geld- und Naturalgeschenken der Schiffer; je oberflächlicher der Zollbeamte verfuhr, um so mehr erhielt er vom Schiffer — und beide Theile pflegten dabei zufrieden zu sein. Durch eine Verordnung des badischen Kreisdirektoriums vom 13. Dezember 1824 wurde dieser Schlendrian beseitigt, die Accidentien aufgehoben und die Gehälter in Prozenten des Zollbruttoertrags normirt. Das hatte eine bedeutende effektive Zollsteigerung zur Folge, obwohl das grossherzogl. Finanzministerium durch Verordnung vom 8. Januar 1825 die Zollsätze einiger Gegenstände, welche theils nach der Stückzahl, theils höher als zu 4 Kr. fränkisch tarifirt waren, auf diesen Satz herabsetzte.

Die Höhe der in den Untermainstaaten fortdauernden Mainzollsätze lässt sich nicht genau angeben. Die Zölle waren verschieden je nach Gattung der Güter, auch galten vielfach die alten Drittel- und Viertelnachlässe fort. Die Tarife stammten aus dem vorigen Jahrhundert; so war der Wertheimer von 1794, der Steinheimer von 1768. Jeder hatte sein eigenes System; es fehlte jede Klarheit und Bestimmtheit. Man war hier weit zurück gegenüber dem Rhein, wo bereits der Reichsdeputationshauptschluss von 1803 und die Oktroikonvention vom 15. August 1804 eine gewisse Ordnung hergestellt hatte[42]), während doch die Wiener Kongressakte vom 9. Juni 1815 in den Artikeln 110 und 111 gerade einen möglichsten Anschluss der Nebenflüsse an das auf dem Rhein bestehende System nahe legte. Im Allgemeinen schätzte man für die Waaren — von den Holzzöllen abgesehen — auf dem Main die seit 1802 bestehenden durchschnittlichen Zollsätze oder richtiger Zollrechte per Zentner folgendermassen:

	mainabwärts	mainaufwärts
zu Wertheim, Freudenberg (bad.)	7 Kr.	7 Kr.
„ Steinheim (grossh. hessisch)	2 „	2 „
„ Hanau (kurf. hess.)	3 „	3 „
„ Frankfurt	4 „	4 „
„ Höchst (nassauisch)	4 „	4 „
„ Mainz (grossh. hessisch)	— „	4½ „
	20 Kr.	24½ Kr.

Anders als auf dem Main gestaltete sich die Sache auf dem rivalisirenden Neckar. Von den Waaren hat Württemberg Neckarzölle überhaupt nie erhoben, wohl aber und zwar in hohem Betrag vom Flossholz[43]). Dagegen kamen in Betracht die badischen Neckarzölle. Diese erfuhren 1829 eine enorme Ermässigung, die allerdings unter einer gewissen Voraussetzung auch für den Main galt. Der badische Wasserzoll[44]) wurde in zwei Theile getheilt. Von dem Wasserzoll auf dem Neckar und Main sollten künftig $^1/_5$ als Wasserweggeld und $^4/_5$ als Transitzoll erhoben werden. Alle Güter, welche auf dem Neckar oder Main in das Grossherzogthum eingeführt oder aus demselben ausgeführt oder von einem Ort des Landes in ein anderes verbracht wurden, hatten künftig nur das Wasserweggeld zu entrichten. Getreide und Wein, welche auf diesen Wasserstrassen von einem Ort des Landes in ein anderes gebracht oder ausgeführt wurden, waren auch von dem Wasserweggeld frei. Diejenigen durchgehenden Handelsgüter, welche in ein unter Aufsicht der Steuerverwaltung stehendes Lagerhaus gingen, um dort niedergelegt zu werden oder aus einem solchen abgesendet wurden, hatten neben dem Wasserweggeld nur die Hälfte des Transitzolls zu entrichten. Mit anderen Worten der Wasserzoll war in der Hauptsache auf $^1/_5$ herabgesetzt. Für den badischen Main traten Vergünstigungen aber nur ein, wenn die Güter in Wertheim ausbrachen oder aus dem Badischen kamen. Die obere Mainroute war direkt benachtheiligt. Dieses Verfahren fand bald Nachahmung und noch erhebliche Erweiterung seitens Kurhessens, wo man mit Zustimmung der Stände, die am 30. Mai 1834 erfolgte, von allen Gütern, welche in Hanau zur Ein- und Ausladung kamen, den Wasserzoll fallen liess[45]).

4. Die Organisation der Schiffahrt und der Bestand der Schiffereien[46]).

Man unterschied zu Anfang des Jahrhunderts Güter-, Frucht-, Holz-, Stein-, Marktschiffer, Marktnächler, Reisepassagiernächler.

Die Güterschiffer verfrachteten die Kaufmannsgüter und waren wohnhaft zu Bamberg, Schweinfurt, Kitzingen, Marktsteft, Würzburg, Gemünden, Wertheim, Miltenberg, Frankfurt. Einige Schiffer zu Bamberg waren zugleich Fischhändler, welche im Jahre zweimal grosse Transporte Fische nach Frankfurt und Mainz absetzten; die Güterschiffer von Schweinfurt, Kitzingen, Marktsteft,

Marktbreit und Würzburg befassten sich auch mit dem Getreidehandel. Die Fruchtschiffer wohnten zu Bergrheinfeld, Schweinfurt, Marktsteft, Ochsenfurt, Gossmannsdorf, Würzburg, Wertheim, Miltenberg. Die Holzschiffer, die zugleich den Holzhandel betrieben, waren wohnhaft zu Winterhausen, Gräfendorf und Wolfsmünster an der Saale, Gemünden, Langenprozelten, Lohr, Neustadt, Zimmern, Hafenlohr, Heidenfeld, Faulenbach, Stadtprozelten, Fechenbach, Dorfprozelten, Reistenhausen, Miltenberg, Trennfurt, Klingenberg, Wörth, Obernburg, Kleinwallstadt, Obernau, Aschaffenburg. Sie brachten Scheitholz nach Hanau, Offenbach, Frankfurt und Mainz, Fassholz und Weinbergspfähle in die Pfalz, insbesondere nach dem Rheingau. Die Ortschaften Hafenlohr, Neustadt, Lohr, Langenprozelten und Gemünden, Wolfsmünster, Gräfendorf versorgten Würzburg mit Brennholz. Die Steinschiffer wohnten zu Etwashausen, Randersacker, Rothenfels, Reistenhausen, Freudenberg, Miltenberg, Steinheim. Marktschiffer, die wöchentlich nach Würzburg fuhren, aber auch an Zwischenorten Güter mitnahmen, gab es zu Marktbreit, Ochsenfurt, Gossmannsdorf, Winterhausen, Erlabrunn, Thüngersheim, Retzbach, Karlstadt, Gemünden, Lohr; für die tägliche Fahrt nach Frankfurt in Hanau und Offenbach, für die tägliche Fahrt nach Mainz in Frankfurt. Marktnächler[47]) für die Fahrt nach Schweinfurt gab es in Bamberg, für die wöchentliche Fahrt nach Würzburg in Frickenhausen, Sommerhausen, Eibelstadt, Randersacker, Zell, Veitshöchheim, Margetshöchheim, Wernfeld; für die wöchentliche Fahrt nach Hanau in Seligenstadt; für die wöchentliche Fahrt nach Frankfurt in Flörsheim, Rüsselsheim, Höchst. Bei den Marktschiffern und Marktnächlern handelte es sich meist um ein privatrechtliches Privileg. Unter den Marktnächlern gab es auch Krämermarktsnächler für die Verführung von Krämerwaaren von Jahrmarkt zu Jahrmarkt. Reisepassagiernächler fanden sich zu Wertheim und Miltenberg; sie fuhren wöchentlich nach Frankfurt; ferner in Aschaffenburg; sie fuhren in einer Art Rang täglich Nachts um 10 Uhr nach Frankfurt; das Nachtschelchfuhrwerk beschränkte sich hauptsächlich auf Personentransport, nahm aber auch Waaren auf der Hin- und Rückreise mit.

Die Schiffahrt auf dem Maine war zu Anfang unseres Jahrhunderts grösstentheils noch zünftig organisirt. Gewöhnlich hatte jede Zunft die Bestimmung, dass kein Fremder etwas laden durfte, so lange der einheimische Schiffer dazu bereit war. Die Bamberger Schiffer, die

nach Frankfurt fuhren, hatten noch in den 20er Jahren in ihrer Zunftordnung die Bestimmung, dass Schiffer, die nicht in Bamberg wohnten, nur auf 10 Ztr. Stückfracht beschränkt bleiben und für jeden Zentner ausserdem 10 Kreuzer an die Schifferzunft entrichten sollten. Doch wurde im Jahre 1826 die Bestätigung dieser Bestimmung mit Rücksicht auf die bayr. Verordnung vom 13. März 1818 und die Wiener Konvention vom 24. März 1815 abgeschlagen. Manche Theile der Schiffahrt waren ganz monopolisirt. So hatte das Würzburger Juliusspital das ausschliessliche Privileg, zwischen Würzburg, Ochsenfurt und Karlstadt ein Marktschiff zu halten[48]).

Sehr allgemein war trotz der Verordnung v. 13. März 1818 bei den Güterschiffern der aus dem vorigen Jahrhundert überkommene Rang[49]). Die Bamberger, ebenso die Schweinfurter und Marktstefter hatten eine 14tägige, die Würzburger eine 12tägige, die Kitzinger eine 10tägige, die Wertheimer und ebenso die Miltenberger eine 8tägige Rangordnung nach Frankfurt. Die Güterschiffer luden die Thalgüter abwechselnd, wie jeden die Reihe traf. Zur Frankfurter Messzeit wurde die Rangordnung durchbrochen. In Bamberg mussten die drei Messschiffer, die es gerade traf, alle 10 Tage die Reise antreten; in Schweinfurt hatte ein Schiffer abwechselnd dreiwöchentliche Ladung von Schweinfurt nach Frankfurt und zurück; in Wertheim cessirte zur Frankfurter Messzeit die Ladeordnung drei Wochen; der Wertheimer Messschiffer hatte drei Wochen lang alle von Wertheim nach Frankfurt und in umgekehrter Richtung gehende Güter zu verladen und noch das besondere Recht, zu Frankfurt in seinem Schiff drei Wochen hindurch eine Mainzapfgerechtigkeit auszuüben; gleiches Recht besass der Miltenberger Messschiffer. Dagegen hatten die Schiffer von Kitzingen, Marktsteft und Würzburg die Messladungen unter sich aufgehoben; die Lade- und Rangordnung wurde auch zur Frankfurter Messzeit aufrecht erhalten.

Viel bestritten war stets die Rangschiffahrt in Würzburg. Man hatte, nachdem die Rangschiffahrt verschiedene Stadien durchlaufen und, wie allerwärts, viel durchbrochen worden war, nach langen Diskussionen in den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts sie aufgegeben und mit der freien Schiffahrt es versucht[50]). Allein am 29. März 1811 richteten die sämmtlichen Schiffer durch Vertrag mit dem Würzburger Handelsstand die Rangschiffahrt wieder ein, und die grossherzogliche Landesdirektion hat denselben am 19. August 1811 bestätigt. Bereits 1813 war aber die Oberzoll- und Kommerzien-

kommission in ihrer Mehrheit wieder der Ansicht, es sei richtiger, den Rang ganz aufzuheben und die Einladung allen inländischen Schiffern zu gestatten. Man sah darin das einzige Mittel, um die Fracht entsprechend zu drücken und auf diese Weise zu verhindern, dass die Waaren, wie das in letzter Zeit immer mehr geschah, in Wertheim den Main verliessen und per Achse nach Würzburg oder Regensburg und Augsburg und umgekehrt gingen[51]). Es kam aber nicht zur Aufhebung des Ranges, da man glaubte, auf Grund der oben erwähnten bayrischerseits 1814 erfolgten Herabsetzung der Wasserzölle auf $^2/_3$ die Konkurrenz bestehen zu können. Als 1818 die Rangschiffer wegen des Frachtlohns Beschwerde erhoben, erklärte die Handelsinnung neuerdings, die Rangschiffahrt sei dem Handel nachtheilig. Die k. Kreisregierung theilte aber lt. Entschl. v. 2. Dez. 1818 und 13. Januar 1819 diese Ansicht nicht. Auch als Versuche gemacht wurden, die Rangordnung unter Berufung auf die Allerhöchste Verordnung v. 13. März 1818 zu durchbrechen, liess sie das nicht zu und suchte in einer etwas matten Begründung das zu rechtfertigen[52]). Die amtlich bestätigte Rangordnung dauerte also fort, sie wurde nur am 11. Febr. 1833 modifizirt, indem die Dekaden eingeführt wurden, wonach am 10., 20., 30. jeden Monats ein Schiff abfahren musste, und die Nichtabfahrt mit 30 Thlr. geahndet wurde.

Für die Bergfahrt war die früher in Mainz bestehende Rangordnung aufgehoben[53]); in Frankfurt war sie dagegen noch 1808 neu eingeführt worden und wurde, wie sich aus den Akten ergiebt, bis 1836 gehandhabt. Die Einführung war geschehen, weil vorher viel Streit unter den Schiffern war und die Gratifikationen, welche die Schiffer an die Commis und Handelsleute behufs Frachtengewinnung zahlten, immer grösser wurden. Zugleich suchte man die Frankfurter Schiffer, deren es 1808 nur drei, 1821 dagegen fünf gab, zu begünstigen. Sechs Loose wurden den Frankfurter Schiffern zugetheilt, der Rest fiel auf die übrigen 21 Rangschiffer. Zugelassen zum Laden wurden nur solche, die 1000 fl. Kaution zahlen konnten, was eine ganze Reihe Schiffer eliminirte. Die Schiffer, die von Frankfurt aus zu Berg fuhren, wurden in drei Klassen eingetheilt: In den Bamberger Rang waren die Bamberger und Schweinfurter Schiffer zusammen aufgenommen, es waren dies drei Schiffer von Bamberg und einer von Schweinfurt; diese vier wechselten unter sich so, dass alle 10 Tage einer von Frankfurt abfuhr. In der Frankfurter Messzeit verlud das Schweinfurter Messschiff die Güter nach Schweinfurt allein. In den Würz-

burger Rang waren die Schiffer von Kitzingen, Marktsteft, Marktbreit, Würzburg, Gemünden und jene von Frankfurt aufgenommen, welche nach der Reihe zu Frankfurt in den oberen Mainstrom ihre Schiffe mit Gütern befrachteten; doch hatte der zu Frankfurt ansässige Schiffer jährlich eine doppelte Ladefreiheit. Während der Messe trat keine Aenderung ein. Die Abfahrt eines Schiffes nach Kitzingen, Marktsteft, Marktbreit und Würzburg fand alle 10 Tage statt. Die Abfahrt nach Wertheim und ebenso nach Miltenberg erfolgte alle 8 Tage[54]). Die Wertheimer und Miltenberger Rangschiffer setzten drei Wochen lang wegen der Berechtigung des Wertheimer und Miltenberger Messschiffers ihre Ladung aus. Die Ochsenfurter Messjacht lud nach ihrem eigentlichen Recht in den Messzeiten 10 Tage lang die nach Ochsenfurt gehenden Güter, wärend die anderen Rangschiffer zugleich einluden.

Ein Schiffszug zu Thal war mit drei Mann ausser dem Vorfahrer, bei grossem Wasser mit neun Knechten bemannt; in der Bergfahrt hatte bei kleinerem Wasser ein Güterzug vier Mann, bei grösserem fünf Mann. Aufgabe des Vorfahrers war es, bei kleinerem Wasserstand die passirbaren Stellen durch eingeschlagene Zeichen zu markiren.

Die Frachten waren zwischen den Rangschiffern und Handelsleuten allgemein regulirt. Die Güter zerfielen in zwei Klassen. Zur ersten gehörten Alaun, Amarillsteine, Ambose, Blech aller Art, Blei, Bleiweiss, Braunroth, Cichorien, Feuerstein, Gallmei, Geigenharz, Farbholz, exotische Hölzer, Harz, Kanonen, Krapp, Kreide, Knochen, Mennige, rohes Metall, Nägel in Fässern, Ochsen- und Kuhhörner, Pech, Rödelstein, Schwefel, Silber- und Goldglätte, Schrot, Umbra, Zinn. Alle übrigen gehörten in die zweite Klasse. Dem Privatübereinkommen waren überlassen die Frachten über Rheinwein in Fässern, Sand, Mineralwasser, Schiefersteine, Steinkohlen, Salz, Getreide, Erz. Die Frachten für Orte zwischen Güterniederlagen waren die nämlichen wie für diese selbst. Die Mainfrachtsätze betrugen vor 1818 per Zentner[55]):

Von Mainz

nach Miltenberg	36—40 Kr.					
„ Wertheim	44—46 „					
„ Würzburg	60—66 „ ,	ausserdem	6 Kr.	Theuerungszusatz	pr.	Ztr.
„ Ochsenfurt	66—72 „	„	6 „	„	„	
„ Marktbreit	66—72 „	„	6 „	„	„	
„ Marktsteft	66—72 „	„	6 „	„	„	

nach Kitzingen	66—72 Kr.	ausserdem	6 Kr.	Theuerungszusatz	pr.	Ztr.
„ Schweinfurt	82—82 „	„	8 „	„	„	
„ Bamberg	91—97 „	„	8 „	„	„	

Von Frankfurt

nach Aschaffenburg	20 Kr.,	ausserdem	4 Kr.	Theuerungszusatz	pr.	Ztr.
„ Miltenberg	24 „	„	4 „	„	„	
„ Wertheim	32 „	„	4 „	„	„	
„ Würzburg	50—56 „	„	4 „	„	„	
„ Ochsenfurt	56—63 „	„	4 „	„	„	
„ Marktbreit	56—63 „	„	4 „	„	„	
„ Marktsteft	56—63 „	„	4 „	„	„	
„ Kitzingen	56—63 „	„	4 „	„	„	
„ Schweinfurt	80 „	„	4 „	„	„	
„ Bamberg	91 „	„	4 „	„	„	

Nach Mainz

von Bamberg	66—75 Kr.,	ausserdem	8 Kr.	Theuerungszusatz	pr.	Ztr.
„ Schweinfurt	56 „	„	8 „	„	„	
„ Kitzingen	43—48 „	„	6 „	„	„	
„ Marktsteft	43—48 „	„	6 „	„	„	
„ Marktbreit	43—48 „	„	6 „	„	„	
„ Ochsenfurt	43—48 „	„	6 „	„	„	
„ Würzburg	38—44—52 Kr.	„	6 „	„	„	
„ Wertheim	40—45 Kr.					
„ Miltenberg	40 „					

Nach Frankfurt

von Bamberg	60—66 Kr.,	ausserdem	4 Kr.	Theuerungszusatz	pr.	Ztr.
„ Schweinfurt	53 „	„	4 „	„	„	
„ Kitzingen	42—46 „	„	4 „	„	„	
„ Marktsteft	42—46 „	„	4 „	„	„	
„ Marktbreit	42—46 „	„	4 „	„	„	
„ Ochsenfurt	42—46 „	„	4 „	„	„	
„ Würzburg	30—36 „	„	4 „	„	„	
„ Wertheim	24 „	„	4 „	„	„	
„ Miltenberg	24 „	„	4 „	„	„	
„ Aschaffenburg	20 „	„	4 „	„	„	

Während der Frankfurter Messzeit fand wegen des Messzolls ein Zusatz von 4 Kr. statt.

Die Wasserfracht der Schweinfurter Schifferzunft für die Thalgüter, die von Bremen, Hamburg und Lübeck kamen und nach Markt-

steft und Marktbreit gingen, betrug 22 Kr. per Ztr., die Wasserfracht des sog. Botenfuhrwerks von Schweinfurt nach Bamberg 24—30 Kr., von Bamberg nach Schweinfurt 7½ Kr.

Die Treidelkosten für den Schiffer stellten sich um 1818 so, dass von Mainz bis Würzburg gewöhnlich per Pferd 10 Reichsthaler, bis Kitzingen 12 und bis Bamberg 15 dem Schiffsreiter gezahlt wurden; der Schiffer hatte ausserdem den Schiffsreiter und seine Pferde vollständig zu verköstigen, das Seilwerk zu stellen und für die Retourreise einige Vergütung für Zehrung und Futter zu leisten. Die Schiffsknechte wurden gut bezahlt und erhielten gute Kost, zweimal abgekochtes Fleisch täglich, Bier oder geringen Wein nach Belieben.

Die Schiffer am Main waren äusserst geschickt und kundig; nicht minder war die Bauart der Schiffe vorzüglich; man verstand es vortrefflich, den misslichen Stromverhältnissen sich zu adaptiren. Bekanntlich haben Lohrer Schiffbauer den Grund zu den Werften von Mainz und Caub gelegt und wurden schon 1770 nach Wien und Prag berufen, um Schiffe für die Donau und Moldau zu bauen. Als die bayerische Regierung dem Main ihr Interesse zuwandte, gab sie sogar auf Anregung Pechmann's Befehl, Zeichnungen der schönen Mainschiffe einzuschicken, um damit an andern bayerischen Flüssen aufmunternd zu wirken.

Die Schiffsbauplätze waren Bamberg, Schweinfurt, Würzburg, Lohr, Sendelbach, Wertheim, Wörth und Aschaffenburg.[56])

Um 1818 betrug die gewöhnliche Grösse der Mainfahrzeuge[57]):

	Schuhe lang	Schuhe breit im Bauch	Schuhe breit im Boden	Tiefgang leer Zoll	Trägt beladen bei der Bergfahrt Zentner bei 16" Wasserhöhe	30"	40"
1. Eine Franken Sau	112	17	8	14	160	480	1000-1200
2. Ein Spitzer erster Gattung	100	16	7½	—	—	—	—
3. Ein Ruderschelch	80	13	6	13	140	400	980
4. Ein Doppelschelch erster Gattung	80	13	6	—	—	—	—
5. Ein Doppelschelch zweiter Gattung	75	12	5½	11	100	370	—
6. Ein Spitzer des untern Mainstroms	60-70	11	5½	—	—	—	—
7. Ein Streichschelch	50	8	4	9	110	320	—
8. Ein Fahrschelch	60	6	4	7	60-70	—	—
9. Ein Hümpelschelch	60	6	4	6-8	70-100	—	—
10. Ein Ankernachen	36	—	2	5	10	—	—
11. Fin Fischernachen	div.	div.	div.	—	—	—	—

Nach den handschriftlichen Aufzeichnungen Boller's vom Jahre 1819 lud ein Schiff bei 40″ Wassertiefe 1000—1200 Ztr. Die Ladung des Doppelschelchs erreichte ihr Maximum bei 39″ mit 600 Ztr.; die des Streichschelches bei 35″ mit 410 Ztr.; die des Fahrschelchs bei 28″ mit 310 Ztr. und die des grossen Hümpelschelchs bei 28″ mit 300 Ztr.; die der kleineren Hümpelschelche bei 24″ mit 160—200 Ztr. Boller bemerkt, dass der Bau grösserer Fahrzeuge seit einiger Zeit versucht wurde und dass auch Fahr-, Anker- und Hümpelschelche grösser und kleiner gebaut würden. Das bestätigt auch ein Bericht Pechmann's[58]), der erwähnt, dass die 23½ Fuss breite Würzburger Schleusse für die grössten Mainschiffe eben gerade noch zureichte, ja ein Schiff sei auf dem Main, welches die Schleusse überhaupt nicht passiren könne und deshalb jederzeit mit vieler Beschwerde durch die Wehröffnung für die Flösse gezogen werden müsse.

Ueber den seinerzeitigen Bestand der Schiffereien am Main orientirt die nachfolgende Boller's Aufzeichnungen entnommene Tabelle.

Verzeichniss der auf dem Main bestehenden Schiffereien (einschliesslich der aus der Regnitz und Saale kommenden Fahrzeuge) im Jahr 1817/1818.

	Schiffe	Ruder-schelche	Streich-schelche	Doppel-schelche	Fahr-schelche	Hümpel-schelche
Bamberg	15	2	—	1	—	58
Trunstadt	—	—	—	—	—	2
Diebach	—	—	—	—	—	5
Eltmann	—	—	—	—	—	7
Limbach	—	—	—	—	—	6
Sand	—	—	—	—	—	17
Knetzgau	—	—	—	—	—	19
Hassfurt	—	—	—	—	—	2
Untereuerheim	—	—	—	—	—	1
Schonungen	—	—	—	—	—	2
Schweinfurt	—	7	—	3	—	56
Bergrheinfeld	—	4	—	—	—	12
Grafenrheinfeld	—	—	—	—	—	6
Hirschfeld	—	—	—	—	—	4
Wipfeld	—	—	—	—	—	5
Obereisenheim	—	—	—	—	—	1
Astheim und Volkach	—	—	—	—	—	2
Schwarzenau	—	—	—	—	—	5
Dettelbach	—	—	—	—	—	1

	Schiffe	Ruder-schelche	Streich-schelche	Doppel-schelche	Fahr-schelche	Hümpel-schelche
Kitzingen und Etwashausen	—	11	—	—	—	41
Hohenfeld	—		—	—	—	5
Marktsteft	—	5	—	1	—	26
Marktbreit	—	1	1	—	—	12
Segnitz	—	—	—	—	—	7
Frickenhausen	—	—	—	1	—	8
Stadtochsenfurt	—	—	—	1	—	14
Kleinochsenfurt	—	—	—	—	—	1
Gossmannsdorf	—	—	—	—	—	10
Winterhausen	—	—	—	1	—	3
Sommerhausen	—	—	—	—	—	2
Eibelstadt	—	—	—	2	—	6
Randersacker	—	—	—	—	—	4
Würzburg	—	4	—	3	—	13
Thüngersheim	—	—	—	1	1	1
Retzbach, Zellingen	—	—	1	1	—	2
Laudenbach	—	—	—	1	—	6
Karlstadt	—	—	—	—	1	2
Kleinwernfeld	—	—	—	1	—	2
Gemünden	—	6	9	4	—	21
Gräfendorf	—	—	1	1	3	1
Wolfsmünster *)	—	—	—	1	2	1
Langenprozelten	—	4	8	—	2	7
Schönrain	—	—	1	—	1	—
Sackenbach	—	1	1	—	—	—
Lohr	—	20	24	—	—	5
Sendelbach	—	1	—	—	1	1
Rodenbach	—	—	—	1	—	—
Neustadt	—	1	1	—	—	—
Zimmer	—	1	2	—	—	3
Rothenfels	—	2	2	—	—	—
Hafenlohr	—	5	12	5	—	1
Heidenfeld	—	17	15	2	6	6
Lengfurt	—	—	—	—	9	—
Homburg	—	—	—	1	1	—
Wertheim	—	9	21	13	6	24
Faulbach	—	4	3	1	7	1
Stadtprozelten	—	24	25	3	—	1
Boxthal	—	1	1	—	—	—
Dorfprozelten	—	14	16	—	18	2
Fechenbach	—	4	3	—	3	1

*) Diese Fahrzeuge kommen aus der Saale.

	Schiffe	Ruder-schelche	Streich-schelche	Doppel-schelche	Fahr-schelche	Hümpel-schelche
Reistenhausen	—	8	9	—	3	—
Freudenberg	—	11	11	—	1	—
Miltenberg	2	11	17	—	7	—
Kleinheubach	—	3	3	—	—	—
Laudenbach	—	4	4	—	—	—
Trennfurt	—	5	5	—	—	—
Wörth	—	28	28	—	—	—
Elsenfeld	—	1	1	—	—	—
Obernburg	—	6	7	—	—	—
Kleinwallstadt	—	10	10	—	—	2
Obernau	—	3	3	—	—	—
Aschaffenburg	—	13	13	—	—	—
Stockstadt	—	3	3	—	—	—
Mainflingen	—	—	1	—	—	—
Seligenstadt	—	—	1	—	2	4
Krotzenburg	—	2	2	—	—	—
Hainstadt	—	1	1	—	—	—
Grossauheim	—	—	—	—	—	4
Grosssteinheim	—	4	4	—	2	—
Kleinsteinheim	—	—	—	—	2	2
Hanau	—	2	2	—	2	1
Mühlheim	—	—	—	—	—	2
Rumpenheim	—	—	—	—	2	—
Birgel	—	—	—	—	3	—
Offenbach	3	2	—	—	5	2
Frankfurt	—	1	1	4	2	10
Höchst	—	—	1	—	2	—
Okriftl	—	—	1	—	—	—
Ettersheim	—	—	3	—	—	2
Flörsheim	—	1	1	3	—	—
Rüsselsheim	—	—	—	—	—	2
	20	267	280	56	94	482

Die Summe sämmtlicher Fahrzeuge beträgt sonach 1199.

Dazu kommen noch

in Marktbreit	1 Wochenmarktschelch für die Fahrt nach Würzburg
„ Stadtochsenfurt	1 Jacht, die zur Messzeit nach Frankfurt geht
„	1 Marktschiff für die Fahrt nach Würzburg
„ Gossmannsdorf	1 kleines Marktschiff für die Fahrt nach Würzburg
„ Würzburg	6 zum Mainbad gehörige Fahrzeuge
„ Veitshöchheim u. Margetshöcheim	1 Wochenmarktnachen für die Fahrt nach Würzburg

in Erlabrunn	1 Marktschiffsjächtchen
„ Retzbach, Zellingen, Laudenbach	1 desgl.
„ Karlstadt	1 nach Würzburg wöchentlich gehendes Marktschiff
„ Gemünden	1 „ „ „ „ „
„ Wertheim	2 fürstliche Jachten
„ „	1 Privatpassagierjacht
„ Kleinheubach	1 fürstlöwenst. Jacht
„ Aschaffenburg	1 Jacht
„ „	6 kleine Passagierjachten
„ „	etliche Nachtschelche
„ Hanau	1 nach Frankfurt tägl. gehendes Marktschiff
„ „	1 Passagierjacht
„ Offenbach	1 täglich nach Frankfurt gehendes Marktschiff
„ Frankfurt	1 nach Mainz gehendes Marktschiff
„ „	1 grosse Jacht.
	31

Der Werth dieser Schifferei berechnete sich folgendermassen:

20 Schiffe à 1200 fl.	24 000 fl.	Baukosten.
267 Ruderschiffe à 1000 fl.	26 700 „	„
280 Streichschelche à 300 fl.	84 000 „	„
56 Doppelschelche à 800 fl.	44 800 „	„
94 Fahrschelche à 160 fl.	15 040 „	„
482[59]) Hümpelschelche à 300, 150 bezw. 60 fl.	95 340 „	„
	530 180 fl.	Baukosten.

Ausrüstung für 20 Schiffe mit Anhängen	à 1500 fl.	=	30 000 fl.
„ „ 267 Ruderschelche	„ 600 „	=	160 200 „
„ „ 56 Doppelschelchzüge	„ 300 „	=	16 800 „
			207 000 fl.

Summe des Schiffskapitals 737 180 fl. Hiebei sind die Marktschiffe und Jachten, Nacht- und Ankerschelche nicht eingerechnet, deren Baukosten auf 33 400 fl. geschätzt wurden. Die Dauer eines Schiffes nahm man zu ungefähr 10 Jahren an.

5. Der Verkehr auf dem Main 1800–1830.

Schon oben wurde darauf hingewiesen, wie im 18. Jahrhundert der Verkehr dem Main vielfach untreu wurde, indem er theils in Miltenberg oder in Wertheim bereits ausbrach, theils überhaupt dem Neckar sich zuwandte. Es war aber das nicht die einzige Einbusse, die den Main traf. Der letztere wurde auch von der Verschiebung

berührt, die am Rhein vor sich ging. Weser und Elbe traten erfolgreich in Konkurrenz; beide entwickelten sich immer mehr zu Haupthandelsstrassen Deutschlands und Mitteleuropas. Diese neue Richtung trat so in den Vordergrund, dass selbst das Hochstift Würzburg gegen Ausgang des vorigen Jahrhunderts in seinem Interesse für den Main erkaltete und durch Ausbau der nördlichen Strassen, niedrige Landzölle [60]), Verhandlungen mit Ansbach und Hannover sich mehr und mehr bemühte, den Weser- und Elbehandel zu unterstützen und nach dem Süden und Südwesten über Meiningen-Mellrichstadt-Würzburg zu leiten. Die preussische Politik kam diesem Bestreben ebenso entgegen [61]), wie später die Unruhen in Holland und die französische Zollpolitik dem Rheinhandel abträglich waren. Auch der Verkehr nach dem südöstlichen Deutschland ging zum Theil von der Weser und Elbe direkt über Hof, Bamberg, Nürnberg und Regensburg.

Gleichwohl lässt sich kaum behaupten, dass der Verkehr auf dem Main in den letzten Decennien des vorigen Jahrhunderts dauernd abgenommen habe. Im Gegentheil scheint mir die Annahme berechtigt, dass an der Wende des vorigen Jahrhunderts der Mainverkehr erheblich grösser gewesen sei, als vorher. Was auf der einen Seite verloren ging, scheint auf anderer durch allgemeine Verkehrszunahme reichlich wieder ersetzt worden zu sein. Meine Annahme gründet sich auf die Zollerträgnisse. Ich stelle neben einander die Erträgnisse des Hochstifts Würzburg, wie sie nach einer Mittheilung der Kommerzienkommission um die Mitte des 18. Jahrhunderts sich ergaben [62]), und stelle gegenüber die Zollerträgnisse pro 1793—1802:

	Durchschnitt um die Mitte des 18. Jahrh.	Durchschnitt der Jahre 1793—1802 ohne Accid.
Eltmann	414 fl.	1466 fl.
Hassfurt	685 „	1501 „
Mainberg	1165 „	2194 „
Volkach	609 „	922 „
Kitzingen	2239 „	3342 „
Karlstadt	2098 „	3722 „
Karlburg	1099 „	1790 „
Zwing	2127 „	3319 „
Gemünden	1897 „	3152 „
Rothenfels	1815 „	3485 „
Homburg / Freudenberg	3612 „	(9370) „

Es ist nicht wahrscheinlich, dass in der Zwischenzeit Zollerhöhungen vorgekommen sind, im Gegentheil. Wie viel freilich an diesen Erträgnissen vom Flossverkehr herrührt, lässt sich nicht feststellen. Es wird auch berichtet, dass seit Ausbruch des Revolutionskrieges, in welchem Schwaben selbst der Kriegsschauplatz wurde, die Schiffahrt auf dem Neckar rasch verfiel und im Jahre 1810 beinahe nur noch auf den Transport des herrschaftlichen Holzes von Neckarrems nach Berg sich beschränkte[63]), was natürlich dem Main zugute kam. Für die Verkehrsbewegung von 1793—1835 gebe ich fünf aus den Akten und Rechnungen gesammelte Uebersichten[64]). Danach erscheint es wahrscheinlich, dass in den Jahren 1795—1796 eine rückgängige Bewegung sich geltend machte. 1797 verzeichnet einen erheblichen Aufschwung, der 1798, 1799 und 1800 wieder rasch nachlässt. Das Jahr 1801 stellt abermals einen Höhepunkt dar, während die Jahre 1802—1804 etwas weniger günstig erscheinen. Eine sehr günstige Entwickelung weisen die Jahre 1806—1816 auf. In dieser Zeit hebt sich der Verkehr, so dass er gegenüber dem tiefsten Punkt im Jahre 1796 sich verdoppelt. Auch die Jahre 1816—1820 scheinen günstig verlaufen zu sein; dagegen zeigen die Jahre 1820—1826 wieder ein bedeutendes Nachlassen. Einen sehr grossen Verkehr hatte das Jahr 1830/31, der aber in den folgenden Jahren wieder langsam sich verminderte.

1. Ertrag der Mainzölle auf der heutigen bayerischen Strecke von 1793 bis 22. Nov. 1802 und von 1803 bis 1818 zusammengestellt auf Grund der Rechnungen von Oberzollinspektor Rumpler 31. Okt. 1838.

1793	80346 fl.	1803	94945 fl.
1794	89460 „	1804	89858[1]) „
1795	73428 „	1805	104541[2]) „
1796	72431 „	1806	100848 „
1797	105529 „	1807	114629 „
1798	101277 „	1808	125797 „
1799	93889 „	1809	124346 „
1800	77842 „	1810	141374 „
1801	108541 „	1811	135639 „
1802	98549 „	1812	217774 „

1) Fehlt der Ertrag von Schweinfurt.
2) Fehlt der Ertrag von Eltmann.

1813	267299 fl.	1816	150632 fl.
1814	209906 „	1817	143809 „
1815	159063 „	1818	69580 „

Diese Zahlen sind nur bis 1812 als Anhaltspunkt für die Verkehrsbewegung zu gebrauchen; denn mit der Einführung der Würzburger Zollordnung vom 3. Februar 1812 im Gebiete des ehemaligen Grossherzogthums Würzburg wurden die von den Zollbeamten tarifmässig bezogenen Accidenzien aufgehoben und mit den Mainzöllen dem Aerar verrechnet, dagegen die Gehalte der Beamten in Geld regulirt; daher das plötzliche Anwachsen im Jahre 1812. Von 1815 ab trat unter Bayern eine Ermässigung der Zolls um 1/3 ein; daher der plötzliche Abfall. Die Abnahme im Jahre 1818 hängt augenscheinlich mit der oben erwähnten Ablösung einiger Zollrechte durch Bayern zusammen.

2. Zolleinnahmen in Wertheim 1790/1—1806/7 u. 1829/30—34/35.

Laut der im Fürstlich Löwenstein'schen Archiv aufbewahrten Zollrechnungen, welche von Georgi zu Georgi laufen, betrug der Wasserzoll zu Wertheim in fränkischer Währung (1 fl. fränkisch = 1 fl. 15 Kr. rheinisch)

1790/1	6489 fl.	1798/9	6902 fl.
1791/2	5669 „	1799/800	5904 „
1792/3	4995 „	1800/1	8262 „
1793/4	6370 „	1801/2	8884 „
1794/5	5802 „	1802/3	8292 „
1795/6	8111 „	1803/4	8264 „
1796/7	6667 „	1804/5	8538 „
1797/8	8744 „	1805/6	9352 „
		1806/7	9690 „

Zu beachten ist, dass in Wertheim der Tarif im Jahr 1794 umgestaltet wurde. Im grossen Ganzen verläuft die Bewegung der Zahlen ganz analog wie auf den Zollstationen der heutigen bayerischen Strecke.

Von Georgi 1807 an ging das Zollrecht mit den übrigen Hoheitsrechten an das Grossherzogthum Baden über. Für die Zeit von 1807—1829 konnte ich die Zollergebnisse nicht beschaffen. Dagegen finden sich in den Akten der badischen Zolldirektion für die Jahre 1829/31—1834/35 folgende Daten für Wertheim vor:

	Zollbetrag zu Thal	zu Berg	Zahl der Schiffe zu Thal	zu Berg	Flösse
1829/30	20174 fl.	7040 fl.	2876	551	784
1830/31	24283 „	9029 „	3898	556	929
1831/32	19758 „	9440 „	3761	881	889
1833/34	19366 „	9486 „	3438	780	877
1834/35	20787 „	7489 „	3160	740	844

Diese Ziffern lassen ersehen, dass Ende der 20er und Anfangs der 30er Jahre der Zollbetrag gegen das erste Jahrzehnt unseres Jahrhunderts in Wertheim sich mehr als verdoppelt hatte. Das dürfte darauf hindeuten, dass der Verkehr um diese Zeit sich sehr gehoben hat, aber auch beweisen, dass die im Jahre 1829 von Baden getroffene (oben S. 21 mitgetheilte) Massregel zu Gunsten des Platzes Wertheim von ausserordentlichem Erfolg begleitet war.

3. Zolleinnahmen in

Obertheres Jahre	fl.	Langenprozelten Jahre	fl.	Hanau 24 fl. Fuss
1802/3	—	1803	—	17878
1803/4	876	1804	—	19040
1804/5	991	1805	—	—
1805/6	870	1806	—	18038
1806/7	992	1807	5726	—
1807/8	1276	1808	5774	20098
1808/9	1287	1809	5644	21491
1809/10	1417	1810	6074	22868
1810/11	1316	1811	5415	—
		1812	6643	—
		1813	4477	—
		1814	5473	—
		1815	8577	—
		1816	6823	23704
		1820	—	24634
		1824	—	20460
		1831	—	28097
		1802—30 Durchschn.		21839

4. Uebersicht

der Mainzölle (Wasserweggelder) von 1818 bis Ende 1833 auf dem bayerischen Main nach den einzelnen Hauptzollämtern in Gulden [1]).

Jahre	Bamberg	Schweinfurt	Kitzingen	Marktsteft	Marktbreit	Würzburg	Gemünden bzw. Lohr [2])	Lengfurt [3])	Miltenberg [4])	Aschaffenburg [5])	Summa
I. Periode vom 13. März 1818 bis 10. Dezember 1826											
1818/19	—	—	—	—	—	—	—	—	820	—	(820)
1819/20	—	6096	4144	384	—	8364	1215	5113	878	46927	73121
1820/21	—	9134	3199	359	—	2730	1616	5216	969	35422	58645
1821/22	—	3390	2892	466	—	2358	1011	3649	698	32308	46772
1822/23	—	3838	3224	454	—	2165	932	3698	898	30117	45326
1823/24	—	4288	3472	231	—	2619	936	4003	939	24992	41480
1824/25	—	3170	3559	289	—	2102	1004	2570	1753	28974	43421
1825/26	—	8453	4306	293	—	4065	1421	2750	2411	24492	48191
1. Okt. bis 10. Dez. 1826	—	817	—	51	—	1144	453	511	844	8624	(12444)
	49442	34188	24797	2527	4036	25546	8588	27510	10210	231856	418701
										pro Jahr	47882
II. Periode vom 10. Dezember 1826 mit 22. September 1828											
1826/28	10492	5957	8000	367	761	4111	2311	4857	3562	52151	92568
										pro Jahr	51907
III. Periode vom 22. September 1828 bis Ende 1833											
1828/29	—	—	665	45	—	34	7	687	1045	718	2601
1829/30	—	5	490	—	—	83	—	409	320	728	2035
1830/31	—	2	—	—	—	103	—	336	370	631	1442
1831/32	—	—	567	—	—	171	—	327	376	846	2287
1832/33	—	—	531	4	—	282	—	223	303	621	1964
1. Okt. mit Dez. 1833	—	—	253	5	—	88	—	59	44	151	(600)
	2435	7	3058	54	326	762	7	2041	2458	3696	14845
										pro Jahr	2816
Total-Sa.	287703	40151	35855	2948	5123	30419	10906	34408	16230	287703	526114
pro Jahr	3947	2541	2269	187	324	1925	690	2178	1027	18209	33298

1) Die Summirungen zeigen Verstösse.

2) Vom Jahre 1824/25 an ist das Zollamt Gemünden nach Lohr verlegt worden.

3) Dazu gehörten ausser dem Oberzollamt Lengfurt Kreuzwertheim, Stadtprozelten, Dorfprozelten, Kirschhof, Homburg, Hassloch, Sendelbach, Reistenhausen; Kirschhof wurde 1827 Miltenberg zugetheilt.

4) Dazu gehörten als Beizollämter bzw. Zollstationen Neukirchen, Geishof, Schneeberg, Amorbach, Wörth, Kirschhof, Fechenbach, Bürgstadt, Kleinheubach, Laudenbach, Trennfurt.

5) Dazu gehörten Reckstadt, Dettingen, Obernburg, Kahl, Wörth, Laudenbach, Grosswallstadt, Niedernberg, Dieburgerstrasse, Grossostheim, Kleinostheim, Seligenstadt, Grosswelzheim, Wenigumstadt, Mömlingen, Pflaumheim.

5. Die Kanal- und Wehrlochsgebühren in Würzburg und Frickenhausen 1823/37*).

	Würzburg			Frickenhausen
	Kanalöffnungsgeb.		Wehrlochöffnungsgeb.	Wehrlochöffnungsgeb.
1823/24	94	242	312	806 fl.
1824/25	66	182	236	552 „
1825/26	74	198	314	571 „
1826/27	105	252	201	609 „
1827/28	94	235	325	538 „
1828/29	108	282	621	633 „
1829/30	124	397	850	782 „
1830/31	195	625	1603	1002 „
1831/32	184	591	1263	990 „
1832/3	169	542	1037	1008 „
1833/4	124	397	973	849 „
1834/5	118	378	715	829 „
1835/6	136	424	773	—

Man ist im Allgemeinen geneigt, den Mainverkehr früherer Zeit sich übertrieben gross vorzustellen, ähnlich wie man die Einwohnerzahl mittelalterlicher Städte ins Ungeheuerliche wachsen liess. Diese Vorstellung wird man aufgeben müssen.

Zu Anfang der 30er Jahre kann man auf Grund der Hanauer Zollregister den daselbst vorbeipassirenden Güterzug auf ungefähr 5 Mill. Ztr. taxiren[65]). Hievon kommen etwa 3,7 Mill. Ztr. auf das Holz, das grösstentheils geflösst wurde, und 0,55 Mill. Ztr. auf die Steine. Rechnet man diese ab, so bleiben für den Thalverkehr der sonstigen Waaren nur ca. 0,5 Mill. Ztr. und für den Bergverkehr überhaupt noch nicht einmal 0,25 Mill. Ztr. übrig. Das ist recht wenig. Ein Bergverkehr von durchschnittlich 233786 Ztr. entspricht 11689 Tonnen. Soviel geht aber selbst heute noch, wo man die Mainschiffahrt als auf ihrem Tiefpunkt angelangt glaubt, nach den mangelhaften Feststellungen der Reichsstatistik in Aschaffenburg zu Berg vorbei. Und vergleicht man eine verbesserte Schiffahrt, wie, um nicht zu ungleichartige Flüsse heranzuziehen, die des Neckar, so

*) Der Würzburger Wehrmeister erhielt von jeder Kanalöffnung vom Aerar 7½ Kr. und von den Schiffsleuten 24 Kr., für jede Wehrlochöffnung 12 Kr. per Boden, 12 Kr. per ord. Floss und 24 Kr. per beladenes Floss. Die zwei ersten Columnen reflektiren also den Schiffsverkehr, die dritte den Flossverkehr; die Frickenhausener Ziffern beides zusammen.

sind in Heilbronn zu Berg im Jahre 1891 96497, 1892 94482 Tonnen, also mehr als achtmal soviel wie früher auf dem Main angekommen.

Man macht sich, wenn man von einem übergrossen Mainverkehr in alter Zeit träumt, zu wenig klar, wie beengt der Güterumsatz früher war, wie wenig man einen eigentlichen Massenverkehr kannte, und dass Kohlen damals so gar keine Rolle im Transport noch spielten. Die grosse Zahl von Schiffen, die man notirt findet, führt leicht irre; man darf hiebei nicht vergessen, dass angesichts des Flusszustandes die meisten Schiffsgefässe sehr klein waren.

Ueber die Zusammensetzung des Waarenverkehrs auf dem Main geben in den verschiedenen Jahren unseres Zeitabschnittes die folgenden den Rechnungen entnommenen Uebersichten die genaueste Auskunft. Irgend eine Erläuterung bedürfen dieselben nicht. Die Anordnung derselben lässt mit einem Blick erkennen, dass die Maingegenden ausser Holz und Steinen ihrem damaligen agrarischen Charakter entsprechend hauptsächlich Produkte der Landwirthschaft lieferten, oder doch Produkte, deren Rohmaterialien dieser entstammen. Im Bergverkehr bildeten Kaffee, Zucker, Tabak, Reis, Gewürz, Krapp, Eisen jeder Art, Kupfer, Zinn, Alaun, Baumwolle die Hauptartikel.

1. Die in Hanau verzollten Waarenmengen im Berg- und Thalverkehr.

	Einheit	1803	1804	1806	1808	1809	1810	1816	1820	1824	1831	Durchschnitt 1802—30
Wein	Fuder	2170	2429 1/2	1663 5/6	2395 5/6	2910 1/2	2359 2/3	1766	1352 5/6	653 5/6	885 1/2 [1])	1596 2/3
Branntwein	„	17 1/3	92 5/6	184 2/3	42	42 1/2	12 5/6	835 2/3	7	15 5/6	2/3	86 1/2
Essig	„	53 5/6	45 5/6	61	54 5/6	56	52	93 1/3	44 2/3	23 1/2	5 2/3 [2])	54
Bieru. Aepfelwein	Ohm	134	47 1/4	193 1/4	82 1/2	117 1/2	55	15 2/3	—	12 1/2	153 1/2 [3])	66 1/2
Korn	Malter	1060	2256	2256	11836	9044	9168	21920	45956	1268	64660	17244
Weizen	„	1260	3876	4800	12156	6720	55120	3376	17688	1420	52152	17727
Mehl	„	144	152	—	112	12	160	20	120	24	650	278
Erbsen, Linsen	„	3396	11088	2024	2760	4612	4336	704	2668	1832	12324	3500
Gerste u. Spelz	„	5664	1632	1032	4720	288	192	4464	6976	1600	39712	4648
Hafer	„	52008	55232	29432	81632	65600	87744	60560	98408	33000	88968	67882
Kaufmannsgüter	Zollertr. fl. [6])	2859	3337	5115	5596	4969	5075	6823	5828	4808	5074 [4])	5073
Wolle	Ztr.	7632	6416	5922	6008	4688	5248	2800	264	2248	870	3254
Kupfer, Stahl, Blech	„	2418	1264	260	34	40	48	84	172	104	22	324
Eisenwerk	„	18028	12440	14240	12216	14012	14904	9524	13056	12484	13448 [5])	13209
Schwefel, Salpeter	„	276	16	—	—	—	—	—	88	—	—	14
Kanonen	Stück	—	24	—	—	—	—	—	—	—	—	1

[1]) Hiervon 27 1/2 Fuder zu Thal. [2]) Hiervon 2 1/6 Fuder zu Thal. [3]) Hiervon 153 Ohm zu Thal. [4]) 1694 fl. aus dem Thal- und 3380 fl. aus dem Bergverkehr. [5]) 1996 Ztr. zu Thal; 11452 Ztr. zu Berg. [6]) 20 fl. Fuss.

	Einheit	1803	1804	1806	1808	1809	1810	1816	1820	1824	1831	Durchschnitt 1802–30
Zinn u. Blei	Ztr.	408	56	—	96	—	—	—	—	—	208	72
Glaswaaren	Wagen	2	2	1	—	—	—	—	—	—	39½	15
Flossholz	Böden	4277	4440	3570	4596	9468	10396	12276	9680	8528	13700	9183
Bretter, Dielen	Riegen	5280	5438	4866	5460	7272	5700	6756	8674	10642	10560	7580
Holländer	Flösse gr.	67½	64	55	122	166	146	156	161	303	73	609
	„ kleine	—	—	5	14	1	31	16	17	3	5	—
Weingertspfähle	1000Stück	3184	5056	3996	6612	4968	4548	6576	6900	3864	4588	4618,4
Fassholz	100 Stück	2202,5	3190	3590	3242,5	3997,5	3590	1682,5	4845	2100	3266,2	3830
Neue Fässer	St.o.Fuder	2180	3628	3732	3816	1454	2212	662	1374	712	1018	2188
Fassreife	100 Stück	4190	4100	4030	5360	4635	5425	3800	3115	2725	2855	4005
Weiden	Schelche	—	—	—	—	—	—	—	20	9	2	17
	Nachen	17	16	15	16	23	22	12	—	1	2	34
	Gebinde	10	15	5	—	—	—	5	—	—	—	170
Wagnerholz	Zollertr. fl. [7])	241	273	180	154	231	206	199	259	196	360	222
Brennholz	Schiff	2177	1884	1751	1755	2178	2161	1620	1935	1440	1573	3674
	Schelch	3707	3244	3038	2936	3639	4107	2523	3933	2530	2935	7384
Salz	Malter	300	1056	152	4156 [1])	2108	5825	18512	30304 [1])	16110 [1])	92 [2])	10636
Kohlen	Wagen	1164	1181	1149	1046	328	1394	1048	927	819	619	4241
Vieh	Ochsen	47	54	4	6	6	4	36	116	48	26	1109
	Kälber	1730	1140	1276	868	1092	1046	1048	712	256	212	2218
	Schweine	111	230	70	46	10	388	326	847	1468	2545	—
Felle	Stück	6128	3880	2104	96	2008	1808	816	1072	2112	384	16242
Häute	„	6020	5976	4664	2364	2540	1968	1224	1608	1400	296	3123
Schmalz	Ztr.	48	30	—	—	—	—	—	—	20	459	13
Honig u. Oel	Ohm	1326¼	952½	1946¼	493¾	1067½	617½	241¼	631¼	344⅜	356¼ [3])	618
Fische	Ztr.	762	788	454	594	658	570	370	460	684	452	564
Käse	„	472	296	64	16	40	208	8	16	12	—	69
Hopfen	„	168	564	352	136	180	220	172	224	304	36	433
Tabak	„	8526¼	5932½	4768¾	1746¼	1452½	4741¼	768¾	1378¾	920	1101¼ [4])	205
Pfeifen	Tonnen	27½	20	20	—	—	—	—	—	—	—	3
Steinplatten u. Quadern	100 Schuh	3190	4476	3064	3154	4166	5880	4116	6652	6270	7546	5449
Mauersteine	Schiff	421	517	308	246	218	432	403	462	629	377	699
	Schelch	570	907	411	320	272	587	579	1082	983	526	1398
Weinstein	Ztr.	—	—	—	—	—	—	—	—	16	12	6
Lohe	Malter	8544	9544	9800	7688	7504	6784	8024	7088	7640	18392	8902
Erz u. Galmei	Ztr.	4404	2964	2504	1128	1136	2712	120	400	680	152	1220
Pottasche	„	4628	2620	3660	6204	2228	3064	964	552	200	144	1848
Heu	Wagen	70	38	35 [5])	79	66	—	87	9	—	40	109
Stroh	„	35	6	77 [6])	30 [6])	126 [6])	5 [6])	28	116 [6])	—	164 [6])	218
Häfnererde, Ziegel, Kalk	Schelch	175	154	118	107	170	257	241	233	341	218	409
	Nachen	324	305	288	218	300	441	344	354	499	261	818

[1]) Sack statt Malter. [2]) 48 Sack zu Thal; 44 Sack zu Berg. [3]) Davon 7½ Ohm zu Thal. [4]) Davon 30 Ztr. zu Thal. [5]) Zentner statt Wagen. [6]) Fuder statt Wagen. [7]) 20 fl. Fuss.

	Einheit	1803	1804	1806	1808	1809	1810	1816	1820	1824	1831	Durchschnitt 1802–30
Mühlsteine	Stück	152	205 1/3	283	121	207	220	247	148	303	201	219
Schiefersteine	Reiss	772	600	630	340	275	310	326	515	305	276	376
Glaskisten gross.	Stück	984	1130	450	60	36	117	—	19	74	12	66
mittlere	„	767	638	491	376	—	118	305	227	328	233	133
kleine	„	—	—	—	—	530	—	—	—	—	—	266
Stockfische	Rollen	94	134	108	12	24	66	—	1	1	—	41
Heringe	Tonnen	172	8	148	—	—	8	—	1	—	—	82
Zucker	Fässer	963	1495	560	27	3	8	25	—	8	132	576
hiervon	grosse	—	—	—	—	3	—	—	—	8	132	192
„	kleine	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	384
Judenleibzoll	Personen	466	74 [1])	—	—	—	—	—	—	—	—	33
Lagergeld vom Weinmarkt	Stück	192	223	168	207	357	200	—	—	—	—	119
	ord. Fass	217	57	91	188	459 1/2	330	—	—	—	—	238
Marktschiff	Personen	5992	6645	4370	4505	4617	5002	—	—	—	—	—
	Zollertr. fl. [4])	249	276	182	187	192	208	—	—	—	—	—
Krahnen	Ztr.	29700	38700	43800	42510	44910	36150	58500	55800	20820	35742	16015
Winterhalt	Schiffe	4	2	2	—	1	1	3	2	1	—	27
	Schelch u. N.	39	58	30	29	52	24	100	93	54	74	36
Rudergeld ausser der Frkf. Messe [2])	Schiffe	1901	1689	1316	1300	1599	1796	1396	2071	1556	1879	3415
	Schelche	3710	3342	2724	2575	3190	3561	2723	3927	3153	3650	— [3])

[1]) Durch höchstes Reskript vom 24. März 1804 wurde vom 7. April ab der Judenleibzoll im Fürstenthum Hanau aufgehoben. [2]) Das Rudergeld wurde, wie es scheint, nur bei der Bergfahrt bezahlt. [3]) Die Schelche sind hier auf Schiffe reduzirt; 1 Schiff = 2 Schelche gerechnet. [4]) 20 fl. Fuss.

2. Nachweisung der in den Jahren 1832, 1833 und 1834 an der Hanauer Mainzollstelle verzollten Gegenstände.

	Zu Thal Zollztr.			Zu Berg Zollztr.		
	1832	**1833**	**1834**	**1832**	**1833**	**1834**
Wein	825	37 1/2	220 5/6	13152	15387	19104 1/6
Branntwein	1029	—	—	87 1/2	66 2/3	37 1/2
Essig	16	16 2/3	12 1/2	175	275	141 2/5
Getreide	330271	200718	117574 3/4	—	—	—
Mehl	2047	488	72	—	—	—
Kaufmannsgüt. 1. Kl.	35394	37225 1/2	31488	144466	121425	76617
„ 2. Kl.	51846	54858	46206	38877	49419	70863
„ 3. Kl.	33186	41008	53184	6576	4032	19332
Ausgelaugte Asche	—	—	—	9700	3900	6900
Dünger u. Knochen	—	1800	2700	—	—	—
Häfnerthon	1100	950	13100	—	—	—
Feiner Thon	7500	6050	9550	2950	1800	650
Eisenstein	—	—	—	2700	7500	7400
Roheisen	432	—	—	23704	22752	18456

	Zu Thal Ztr.			Zu Berg Ztr.		
	1832	1833	1834	1832	1833	1834
Heu und Stroh	1800	960	1900	—	—	—
Salz	156	200	180	—	—	—
Tabaksfabrikate	—	—	1 7/8	2 13/16	—	26 1/4
Tabaksblätter	105	18 3/4	113 1/4	5133	6000	1751 1/4
Holz versch. Art	3625253	3945073	3646144			
Steine	625200	667951	431479 3/4			
Lohe und Rinde	32256	27648	17100			
Vieh	1683	677	1469 1/2			
Fische	783	870	492			
Summa	4750882	4986629	4372989	247522	232556	221279
	Hierunter überseeische Waaren			117735	108339	87318

Rudergeld zu Berg im Jahre 1832 von 2165 Schiffen
4853 Schelchen.

3. Die in Wertheim bei der Thalfahrt 1829/35 verzollten Waaren[66]).

Waaren	Einheit	1. Mai 1829 1. Mai 1830	1. Mai 1830 1. Mai 1831	1. Mai 1832 1. Mai 1833	1. Mai 1833 1. Mai 1834	1. Mai 1834 1. Mai 1835
I. Das in Wertheim verzollte Flossholz.						
Doppelböden	Stück	3093	3895	2675	2468	4209
Gemeine Böden	„	12549	15049	16633	14806	17680
Reisser	„	4032	3971	2305	1395	2574
Eichen	„	6202	8683	6924	4390	7870
Wagenschuss	„	4088	3765	1734	2458	5136
Pfeifenholz	„	5158	4705	2104	2304	5456
Knappholz	„	10424	8702	3368	4486	7736
Klötze	„	581	903	863	727	880
Stollen	„	4250	5262	4650	2375	3650
Blöcke	„	69	73	180	108	163
Stangen, Palisaden	Fuhr	19	52 1/2	—	338 1/4	626
Bord, eichene	Riegen	184	104 1/2	111	103 7/8	140 3/4
„ tannene	„	21030	24591 3/8	21465 1/4	23840	28028 3/4
„ „	Geschock	1	—	—	—	—
Bauholz	Fuhren	—	3 1/4	—	1	—
Nussbaum	Riegen	—	1/4	—	—	—
„	Geschock	—	2	—	—	—
Kirschbaum	„	—	3	—	—	—
Brennholz	Klafter	—	—	—	2187 1/4	—
„Nabeneichen“	Stück	—	—	—	53	—
„Brennläst“	„	—	—	—	100	—
Sohlen	„	—	—	—	52	—

Waaren	Einheit	1. Mai 1829 1. Mai 1830	1. Mai 1830 1. Mai 1831	1. Mai 1832 1. Mai 1833	1. Mai 1833 1. Mai 1834	1. Mai 1834 1. Mai 1835
II. Sonstiges zu Thal gegangenes Holz.						
Holzwaaren	Fuhren	208	126	215 1/3	277 5/8	276 1/2
Fassholz	„	662	297 [1])	423 [1])	934 [1])	4087 1/2 [1])
Brennholz	Klafter	19159	22386 1/4 [2])	17143 3/4 [2])	16847 3/4 [2])	16124 1/2 [2])
	Schelch	1 1/2	—	—	—	—
Stangen	Fuhren	448	662 3/4	391 1/4	103 1/2	—
Wagnerholz	„	85 1/2	110	25	32 1/4	35 1/8
Weissbinderholz	„	95	79	190 1/4	58 1/4	120 1/2
Wellen	„	360	619 1/2	229	328	217
Weiden	Stück	2000	2000	—	—	—
Zaunstickel	„	—	4675	3000	—	—
Traubenfässer	„	—	2000	—	—	—
Bütten	„	25	—	—	—	—
Zuber	Fuder	—	52 2/3	23	38	—
Büttnerband	Bund	3	5	—	—	—
Stützen	„	21	—	32	35	37
Pfähle, tannene	Stück	796400	584000	391500	1233000	1721500
„ eichene	„	—	573500	1197750	460500	472000
Fackel	„	595250	745120	737275	809990	1080625
Lohrinde	Fuhr	695	879 1/2	731 1/4	703 1/2	546 3/4
Lohe	Malter	5579	6507	4974	3672 [3])	4444
Schusterhölzer	Ztr.	7	2	—	—	—
Fässer	Fuder	2623	1523 3/4	1287 [4])	2858	3523 1/2
Rahmholz	Fuhr	16	24 3/4	16	14 1/2	16 1/4
Reife	„	3192	2802	3400	3220 1/3	3212 1/3
Schindeln	Stück	46000	50000	59000	45000	49000
Schildereien	Ztr.	—	—	119 1/3	187 1/3	143
III. Bausteine.						
Steine	Schelch	54	1	4	4	273
	Schuh	22350	—	—	—	—
Steinquader	„	8300	20425	22925	22700	21925
Behauene Steine	„	41700	42237	27775	26263	26350
Steinplatten	„	201975	305025	292000	234025	278700
Backsteine	Stück	2500	—	2500	—	—
Ziegel	„	2000	8125	1500	6000	7125
IV. Produkte der heimischen Landwirthschaft und derselben nahestehende Fabrikate.						
Getreide	Malter	134224	344370	115326	818055 [5])	42195
Anis	Ztr.	3464	3376	4209	8589	5545 2/3
Bäume, junge	Stück	15000	14700	14575	11400	5250

1) „Mähn“ statt Fuhren. 2) „Reis“ statt Klafter. 3) Ausserdem 1146 Ztr. 4) „Fuhr“ statt Fuder. 5) Sester.

Waaren	Einheit	1. Mai 1829 1. Mai 1830	1. Mai 1830 1. Mai 1831	1. Mai 1832 1. Mai 1833	1. Mai 1833 1. Mai 1834	1. Mai 1834 1. Mai 1835
Erbsen	Malter	43	207	26580 [1])	219	387 1/2
Flachs	Ztr.	—	1/2	29	61 9/10	45
Fleisch	„	1	6 1/4	1 3/5	3/5	4 1/2
Gartenwaaren	Fuhr	2800	41	29 1/4	21 1/2	22
Geflügel	Stück	3200	—	—	16	—
Gerste, gerollte	Ztr.	—	14	3 1/3	21 1/3	130
Gurken, eingemacht.	„	—	—	3	2	3
Heu	„	10	5	—	—	—
Häute	Stück	5167	6256	1749	23154	23316
Honig	Ztr.	8	10 3/4	4	3	1 1/4
Hopfen	„	126	210	42	50	196
Horn	„	17	54	13 1/4	56 1/2	17
Hornmist	„	—	—	—	—	550
Hornspähne	„	—	—	—	—	900
Käse	„	25	96 1/4	60	141	185
Kapern	„	—	—	3/4	—	—
Kartoffel	Malter	355	4872 1/2	330	32	150
Ochsenklauen	Ztr.	—	50 1/2	168 3/4	513	69 1/2
Kleien	Malter	112	206	920 [1])	38	24
Kraut	Stück	4600	3400	—	1700	3000
Wicken	Malter	305	217	3180 [1])	69	77
Wurzeln	Ztr.	968	1543 3/4	1311	1003	920 1/3
Stroh	Gebund	333	532	432	—	—
Eier	Mannslast	—	—	—	—	50
Tabak, roh	Ztr.	213	2155 1/2	1569 1/2	1340 1/2	1053 1/3
„ fabrizirt	„	259	518	603	712 1/3	623
Kühe	Stück	—	2	—	—	—
Ochsen	„	—	—	—	2	3
Schweine	„	—	464	364	29	184
Schafe	„	—	—	—	—	126
Schweinshäute	„	54	18	—	—	—
Schweinsborsten	Ztr.	—	3	—	—	—
Mangsamen	Malter	—	1	—	—	—
Linsen	„	—	—	—	161	340
Mehl	„	60	139 3/4	732 1/2	361	733
Nüsse	„	3	—	19 [1])	232 [1])	—
Obst, grünes	„	245	887	250 [1])	4675 [1])	33
„ gedörrtes	Ztr.	5323	1620 7/8	5312	3773 1/4	7924
Oel	„	1914	476 1/4	2237 1/4	6732 3/4	1863
Oelkuchen	Stück	626375	405225	815122	833600	510325
Nudeln	Ztr.	1/3	1 2/3	—	—	—
Pottasche	„	9635	6538	3813 1/3	3302 1/2	2947

[1]) Sester.

Waaren	Einheit	1. Mai 1829 1. Mai 1830	1. Mai 1830 1. Mai 1831	1. Mai 1832 1. Mai 1833	1. Mai 1833 1. Mai 1834	1. Mai 1834 1. Mai 1835
Reps	Malter	2208	10	12650 [1])	3520	27
Rosshaar	Ztr.	221	177 1/8	144 1/3	88 1/4	55
Rehhaar	"	—	—	—	2	96
Samen	"	424	1759	725	211 1/3	959
Salpeter	"	6	53 1/2	1 1/2	—	5 2/3
Schmalz	"	45	303 5/8	269 1/4	240	219
Senf	"	6	3 3/4	2	3/4	1
Stärke	"	5	18	28 1/2	44 3/4	25 4/5
Unschlitt	"	122	1331 3/4	902	687	159 1/3
Wachs	"	64 3/4	211 1/2	121 1/2	104	163
Wachholderbeeren	Malter	175	395	1050 [1])	276	390
Werg	Ztr.	4 1/2	1	—	—	—
Wolle	"	1221	1479 3/4	1274 1/4	2506	1374 1/4
Bier		784 [2])	2120 [3])	3294 1/2 [3])	237133 [4])	243070 [4])
Branntwein	Eimer	5	34	21	5/14 [5])	—
Essig		138 [2])	67 2/3 [3])	25 1/4 [3])	2012 [4])	18 1/2 [6])
Most		—	2	—	—	—
Wein		1011 [2])	194 [7])	645 1/4 [3])	79 1/7 [5])	93 3/7 [5])
"	Flaschen	1375	1075	863	720	550
Asche	Schelch	24	14	39	44 1/2	40 1/2
Fische	Ctr.	115	106 1/4	110 1/4	129	143 1/2
Hasenbälge	"	406	239	378 1/4	455	500
Harz	"	—	1/2	—	—	—
Hanf	"	49	16 3/5	10	26	—
Hirschhorn	"	3	4 1/2	—	6 1/4	1/4
Pech	"	184	153 1/2	83 3/4	176	139
Pelzwaaren	"	1/8	121 1/3	51	91 1/3	25
Weinstein	"	34	50 1/2	164 1/2	59	97 1/2
Weinhefe	Eimer	—	—	45 1/2	1 [5])	—
Wildpret	Stück	4	10	2	22	—
Felle	"	6083	8849	24806	460	704
Kalbsleder	"	1132	1514	1486	2772	358
Schafsleder	"	3803	3924	2224	1619	1100
Sohlleder	"	976	900	1224	1065	475
Leim	Ztr.	1 1/2	2 1/4	6 3/4	5 1/4	18 2/3
Leimleder	"	81	167	87	218 1/2	387 3/4
Leinewand	"	512	294	333	275 1/4	248
Apothekerwaaren	"	3464	3376	4209	8589	5546
Federn	"	25	—	2476	5099	5737
Garn	"	24	2	13	26	21
Kratzen	"	51	100 1/4	234	386	418

1) Sester. 2) Ohm. 3) Eimer. 4) Mass. 5) Fuder. 6) 18 1/2 Fuder und ausserdem 11 Eimer. 7) 194 Fuder und ausserdem 12 Eimer.

Waaren	Einheit	1. Mai 1829 1. Mai 1830	1. Mai 1830 1. Mai 1831	1. Mai 1832 1. Mai 1833	1. Mai 1833 1. Mai 1834	1. Mai 1834 1. Mai 1835
		V. Sonstige Waaren.				
Kupfer	Ztr.	175	81 3/8	7	335	14 1/3
Blech	„	38	13 3/5	1/2	10 1/2	22
Blechwaaren	„	64	89 3/5	87 4/5	77 7/10	61 4/5
Blei unverarbeitet	„	125	1681	652	699	609
„ verarbeitet	„	—	—	84	100	96
Eisen neues	„	114	—	2 1/4	6 3/5	—
„ altes	„	349	77	—	22	1
Eisenwaaren	„	3891	5841	5486	6290	4427
Eisenfarbe	„	4401	4696	4941	6155	4102
Erz	„	14	8	—	—	81
Glätte	Kiste	4	125	612	—	—
Metall	Ztr.	2	—	—	42	212
Messing	„	207	256	308	202	—
Silber	„	3 1/3	—	—	—	—
Stahl	„	1911	2086 2/3	3152	2769	3745 1/4
Zinn	„	—	2 1/8	6 1/2	5 4/5	18 1/4
Zinnsand	„	—	27 1/4	—	—	—
Schwefel	„	5	3/4	22	3 1/2	13
Salz	„	110	164 1/4	774	354 1/2	275
Schiefersteine	„	3021	2983 5/8	3837	4575	4750
Schwärze	„	89	47 1/10	—	—	—
Schmiere	„	6	9 1/4	13 1/3	12 1/3	2 1/2
Kienruss	„	596	637 1/4	732	934 1/2	1075 1/4
Alaun	„	6	—	1/3	2 1/4	1 1/4
Grünspan	„	—	—	1/2	—	1/3
Bimstein	„	—	—	—	4	31 1/2
Bohrstein	Stück	384	255	291	285	—
Farbe	Ztr.	2175	2072	2479	2666 3/5	2547 1/2
Farberde	„	5343	5077 1/2	7635	9300	7987
Quecksilber	„	1	—	—	25 3/4	21
Pulver	„	1	1065 1/8	3 1/4	—	16
Häfnererde	Karren	—	—	—	16	—
Bouteillen	Stück	—	50	—	—	—
Fayence	Ztr.	5	18	—	—	—
Irdenes Geschirr	Wagen	1 1/2	—	—	—	13 1/4
Glas	Ztr.	2338	2484 3/8	2223	1989	2453
Glas zu Spiegeln	„	—	1282	1513	2462	2237
Glaswaaren	„	—	968	1379	43	—
Glasscherben	„	—	—	—	—	13 1/2
Geschliffenes Glas	Kisten	995	93	10 [1]	652 [1]	45 [1]
Trinkgläser	„	473	—	—	1646 [1]	1320 [1]
Porzellan	Ztr.	388	909	2105 3/4	2249 1/3	2038

[1]) Zentner statt Kisten.

Waaren	Einheit	1. Mai 1829 1. Mai 1830	1. Mai 1830 1. Mai 1831	1. Mai 1832 1. Mai 1833	1. Mai 1833 1. Mai 1834	1. Mai 1834 1. Mai 1835
Tiegel	Ztr.	2168	2929 1/4	1618	2993	2767 3/4
Steingut	„	7	—	10	—	—
Vitriol	„	1950	2542 1/4	1737	1375	1496 2/3
Glicker	„	1585	1746 3/4	2037	2452	3402
„Gölten“	Gesteck	8900	11850	11550	11650	10050
Gyps roh	Schelch	320	223	340	321	111
„ gebrannt	Ztr.	602	632	276	154 3/4	206
Gypssteine (Gypsdung)	„	19712	18713 [1])	23715 [1])	23718 [1])	16140 [1])
Kalk	Malter	111	48	28	16	1080 [2])
Kalksteine	Schelch	—	101	93	91	15
Kohlen	Fuhr	270	241	395	236	185
Steinkohlen	Ztr.	25033 [3])	25575	31200	25389	24465
Wetzsteine	„	193	282 1/2	281 3/4	404 1/3	302
Sand	„	4	—	—	—	861
Erde	„	—	—	—	—	96 1/2
Kreide	„	1	—	7 1/4	6 1/3	54 3/4
Pfeifenerde	„	3	—	—	—	—
Diverse Waaren	„	126	43	—	—	3
Mineralwasser	Krüge	22700	26012	32424	44685	41400
Lumpen	Ztr.	195	—	225	710 1/4	142
Mühlsteine	Stück	—	—	2	6	2
Theer	Ztr.	33	7 1/2	3 1/4	10	15 1/2
Terpentin	„	94	62 1/3	64	35 1/3	102
Thran	„	—	—	11	52 1/2	37
Baumwolle	„	141	—	3 1/2	100 3/4	—
Farbholz	„	59	87 1/2	171	67 1/4	42
Gallus	„	—	3 1/2	—	—	—
Gewürze	„	3	13 3/4	2	12 3/4	3 3/5
Gummi	„	—	1	5 3/4	6 1/2	1/2
Indigo	„	2 3/4	5 1/4	18	14	8
Kotton	Stück	7	—	—	—	—
Krapp	Ztr.	50	—	17 1/2	11 3/4	1/2
Marmor roher	„	3348	2764 1/2	2575	3866 1/2	8011
„ bearb.	„	156	1	8	65 3/4	5 1/2
Pomeranzen	„	1644	—	—	—	—
Reis	„	545	234 1/2	794	248	1
Rosinen	„	39	166 3/4	47 1/3	44 1/3	227 1/4
Schwämme	„	297	133 1/4	68 1/2	111	25
Spezereiwaaren	„	2	—	—	—	—
Liqueur	Bouteillen	—	—	—	137	—

1) Malter. 2) Sester. 3) Ausserdem 75 Fass.

Waaren	Einheit	1. Mai 1829 1. Mai 1830	1. Mai 1830 1. Mai 1831	1. Mai 1832 1. Mai 1833	1. Mai 1833 1. Mai 1834	1. Mai 1834 1. Mai 1835
Thee	Ztr.	6	—	—	—	—
Köln. Wasser	„	1/4	—	—	—	—
Zitronen	Ztr.	26 1/4	7 1/8	1/2	18	92 1/4
Zimmt	„	—	3/4	—	—	—
Mandeln	„	5	6 7/8	2/3	40	5
Mahagoni	„	—	—	—	—	5
Feigen	„	1 3/4	6 3/4	8 1/4	3	—
Kolophonium	„	—	438	5 1/4	1/3	1/2
Elfenbein	„	4	23	—	5 4/5	8
Kaffee	„	44	71 1/4	234	86 1/3	62 3/4
Zucker	Fuder	49	—	—	—	34 1/2
	Ztr.	57	137 1/4	165	122 1/3	15 1/3
Syrup	„	—	682 1/8	353 1/3	31	—
Stockfisch	„	7	—	—	2	—
Rohr	„	—	—	—	2	—
Lebkuchen	„	—	—	—	1/4	4 1/3
Konditorwaaren	„	—	3 3/4	1	—	—
Chocolade	„	1 1/2	1 1/4	6 1/2	3	2
Hüte	„	2	4 1/2	—	4/5	—
Kämme	„	16	31 2/3	2 1/2	15	8 3/4
Darmseiten	„	3/4	—	—	—	—
Draht	„	35	51	17 1/4	139	393
Galanteriewaaren	„	4	—	—	—	—
Gewehre	„	20	550	1/3	—	—
Uhren	Stück	—	1	—	—	—
Baumwollwaaren	Ztr.	483	469	153	—	—
Wollwaaren	„	—	—	529	706	1156 1/3
Zwilch	„	5	—	—	—	—
Teppiche	„	149	73 1/2	—	—	—
Tapeten	„	31	68	63 3/4	62 1/2	115
Seilerwaaren	„	18	54	16 1/3	21 1/2	7 1/4
Sattlerwaaren	„	70	61 1/2	113 9/10	107 1/4	110
Schachtel- u. Pappwaaren	„	1957	1932	1934	1999 1/4	3318 1/2
Papier	„	421	519 1/3	645	362	444
Pappendeckel	„	2	—	—	—	—
Seife	„	5	10	69	4	47 1/2
Siebläufer	„	9 1/4	5 1/4	15 1/4	15	21
Trompeten	Stück	—	—	—	1	22
Klavier	„	21	25	27	—	41
Violinen	„	580	944	337	295	263
Zither	„	—	1	—	—	—
Bassgeigen	„	—	29	54	82	106

Waaren	Einheit	1. Mai 1829 1. Mai 1830	1. Mai 1830 1. Mai 1831	1. Mai 1832 1. Mai 1833	1. Mai 1833 1. Mai 1834	1. Mai 1834 1. Mai 1835
Flöten u. Klarinetten	Stück	—	200	—	—	—
Waldhörner	„	—	1	—	—	62
Vogelorgeln	„	—	—	—	8	—
Kleider	Ztr.	437	394½	263	413⅓	370
Montur	„	312	1092½	1019	497	1106¼
Krämerwaaren	„	1396	1769⅓	2222¼	2685	2419
Spielkarten	„	¾	½	—	—	—
Wagen	Stück	1	—	—	—	—
Spiegel	Ztr.	1½	—	—	—	—
Oefen	Stück	3	1	1	2	—
Meubles	„	2	48	—	—	—
Bettwerk	Ztr.	8	20	—	—	—
Bücher	„	151	180½	123¾	162⅘	—
Buchdruckschwärze	„	—	—	15½	—	—
Chaisen	Stück	2	3	3	2	—
Haare	Ztr.	11	6	—	—	—
Hausrath	Fuhr	44	45	109¾	59¼	50 1/10

4. Die zu Berg in Freudenberg verzollten Waaren.

Waaren	Einheit	1. Mai 1829 1 Mai 1830	1 Mai 1830 1. Mai 1831	1. Mai 1832 1. Mai 1833	1. Mai 1833 1. Mai 1834	1. Mai 1834 1. Mai 1835
Kaffee	Ztr.	12290	21453	18968	17973	15348
Melis	„	17294	49537	39955	39803	—
Zucker	„	5240	7632	20366	12125	26634
Kandis	„	1986	9628	4406	1453	—
Farin	„	110	549½	114	257	—
Tabak roh	„	10213	8168	13457	15911	17946½
„ fabrizirt	„	2087	2130½	1713½	2334	3250
Samen	„	4326	5210½	408	1480	1196
Ebenholz	„	4016	—	—	—	—
Gewürz	„	1964	2130	2213	4487¼	1297
Krapp	„	3466	2447	3353	2982	2648
Eisen	„	4016	4030	6572	7285	7812
„ altes	„	2778	3955	4671	5818	4927
Eisenblech	„	6	—	—	—	—
Eisenguss	„	—	396	646	336½	632⅓
Eisenwaaren	„	829	1187	1436	2702⅓	1586⅓
Stahl	„	66	41	51	94 [1])	67 [2])

[1]) Bei Wertheim sind 2769 Ztr. notirt. [2]) Bei Wertheim sind 3745 Ztr. notirt.

Waaren	Einheit	1. Mai 1829 1. Mai 1830	1. Mai 1830 1. Mai 1831	1. Mai 1832 1. Mai 1833	1. Mai 1833 1. Mai 1834	1. Mai 1834 1. Mai 1835
Farbholz	Ztr.	1937	(4963) [1]	—	—	—
Kupfer	„	1203	1803	3489	1664	3348
Zinn	„	1241½	2326	2042	3543	2334
Alaun	„	1299	4091	3446	3226	2290
Baumwolle	„	1691	754	1800	1211½	4073½
„ „ garn	„	1708	—	—	—	—
„ „ waaren	„	1024	171	—	82	—
Blech	„	1749	3399	5147	5280	6801
Blechwaare	„	42	1½	—	—	—
Blei	„	550	939⅓	1805	1734	823
Messing	„	383	280	678	659	—
Feines Holz zu Fournieren	„	2059	5550	8990	8551	8100
Salz	„	860	1105	1386	1072	1289
Schwefel	„	544	256	30½	47	8½
Wollwaaren	„	391	966	1125	536	632⅓
Wollgarn gem.	„	4½	—	—	—	—
Garn überhaupt	„	740	2742	7262	6940	2824
Zedernholz	„	397	(1291) [1]	—	(14) [1]	—
Citronen	„	143	1½	3½	1⅗	—
Wurzeln	„	115	334	267	250	376
Vitriolöl	Tonnen	9½	12	—	—	—
Vitriol	Ztr.	100	252	461¼	212	187
Grünspan	„	625	1026	980½	583½	879
Salpeter	„	145½	19	—	—	152
Papier	„	377	1884½	402⅓	475⅓	578
Pech	„	100	25	22	276	260
Materialwaaren	„	114	35	—	—	—
Leinwand	„	106	35	21	19½	25¼
Hanf	„	384	422	440	380	434½
Bagage	„	150	933	513⅓	—	—
Bücher	„	97	37	109½	14	46½
Diverse Waaren	„	120	184	196	192	152
Draht	„	147	196	534⅓	869	1129
Piment	„	349	416½	428	1711	5⅓
Farbe	„	97	95	514	350	433
Farberde	„	61	34	228	95	196
Indigo	„	69	96	8	67½	127
Glätte	„	412	541	715	925	416
Honig	„	56	—	—	—	—
Käse	„	498	813	772	585	197⅓

[1]) Bei Wertheim notirt.

Waaren	Einheit	1. Mai 1829 1. Mai 1830	1. Mai 1830 1. Mai 1831	1. Mai 1832 1. Mai 1833	1. Mai 1833 1. Mai 1834	1. Mai 1834 1. Mai 1835
Kakao	Ztr.	143	183	128	750	55
Kampfer	„	182	93	—	—	—
Kreide	„	226	348	366	477	299
Reis	„	629	1398	1109	1521	1009
Cichorie	„	73	81½	152	107	84
Lackmus	„	93	39½	—	—	—
Amarilsteine	Fuhr	14½	25	30	⅓ [1])	⅓ [1])
Anis	Ztr.	39	20¾	⅘	37½	18¾
Apothekerwaaren	„	56	717	1429⅓	1749⅓	1858⅗
Backsteine	Stück	—	2000	—	—	—
Band	Ztr.	17	3	—	—	—
Bäume	Pack	6	14	14	3	24
Bernstein	Ztr.	⅓	—	—	—	—
Bettwerk	„	7	—	—	—	—
Bier	Eimer	—	½	15	13	18
Bilder	Ztr.	36	28¼	16	16	—
Bimstein	„	14	—	21	—	16⅓
Bleiweis	„	¾	8¾	—	—	—
„ Zucker	„	34	6¾	—	—	—
Blumen	„	2½	30	—	—	—
„ zwiebel	„	12½	2	—	—	—
Bohnen	Malter	2	—	2⅓	—	51¼
Borax	Ztr.	83	27¾	—	—	—
Branntwein	Eimer	202	478½	—	—	22¾
Chocolade	Ztr.	⅓	⅓	—	—	¼
Kolophonium	„	5	2⅓	—	—	—
Därme	„	4¼	2½	—	—	—
Dintenpulver	Pfd.	2	—	—	—	—
Droguerie	Ztr.	55	13½	—	—	—
Elfenbein	„	24	6½	8	3¼	9
Erbsen	Malter	—	1½	—	—	—
Erde	Ztr.	6	—	10 [2])	—	—
Erz	Tonnen	151	192	194¾	137⅝	—
Essig	Eimer	61	25½	6¾	2¼	5⅞
Federn	Ztr.	1	2½	11¼	3½	1
Feilspähne	„	4	—	—	—	—
Felle	Stück	3415	7546	8296	4496	2530
Feuerstein	Ztr.	26	37	—	—	11
Fische	„	1	3⅔	4	—	2
Fischbein	„	95	¼	170¾	89¼	—
Flachs	„	16	139	10	12½	2
Fleisch	„	4	8¾	6⅖	7⅗	4⅓
Flosspfähle	Fuhren	202	—	—	—	—

[1]) Zentner. [2]) Fuhr.

Waaren	Einheit	1. Mai 1829 1. Mai 1830	1. Mai 1830 1. Mai 1831	1. Mai 1832 1. Mai 1833	1. Mai 1833 1. Mai 1834	1. Mai 1834 1. Mai 1835
Getreide	Malter	52	29 1/2	1/2	70 [1])	644
Galanteriewaaren	Ztr.	1/2	—	—	—	—
Gallus	„	7/100	—	—	—	—
Galmei	Tonne	—	1	—	—	—
Gerollte Gerste	Ztr.	5	2 2/3	4 3/4	3 1/4	18 1/3
Gartenwaare	Fuhr	—	1/6	1/2	—	—
Geschirr, irdenes	Wagen	7 3/4	2 1/3	—	—	—
Glas	Kisten	63 [2])	43 3/4	39	39	39
Glasperlen	Ztr.	—	1/50	—	—	—
Glasscherben	„	23	—	7	94 1/2	3
Goldblumen	„	5	—	—	—	—
Grütze	Malter	20	29 1/4	14 3/4	19 [2])	2
Gurken, eingem.	Ztr.	—	—	—	—	130 1/4
Gummi	„	52	47 2/3	89	93 1/4	—
Gyps, gebr.	„	—	—	—	63	—
Haare	„	1/3	1/3	—	—	—
Hafnererde	Karren	1757	1539 1/2	1382	1241 1/2	1754
Hafnerwaaren	Fuhr	—	—	—	2	1
Hering	Tonnen	362	1117	1000 1/8	1023 3/8	1051 1/2
Harz	Ztr.	5	—	—	—	—
Hasenbalg	„	1/2	—	—	—	—
Hausenblase	„	2 3/4	1	—	—	—
Hausrath	Fuhr	57	32 1/2	53	50 1/2	40 7/10
Häute, roh	Stück	266	608	463	100	170
Wildhäute	„	12637	11609	908	173	370
Hirse	Ztr.	70 [3])	182	42	88 1/3	38 3/4
Holzwaaren	Fuhr	19	10	72	1 3/5 [2])	2 3/12 [3])
Hopfen	Ztr.	7	21	79	22 4/5	—
Horn	„	39	57 2/3	96 1/2 [4])	100 [4])	107 1/4 [4])
Kalk	„	—	16	—	—	180 [1])
Klavier	Stück	4	—	—	—	—
Kanel (Kandis)	Ztr.	1 3/4	—	—	—	—
Kapern	„	5	27	—	—	—
Karotten	„	1/4	8	—	—	—
Kartoffeln	Malter	28	1/2	22	9	64 1/2
Kastanien	Ztr.	3/4	13 1/8	2	—	—
Kienruss	„	1	10	1/4	—	—
Kleider	„	58	38	277 1/2	189 1/2	239
Kleie	„	—	1	—	—	—
Knochen	„	5	16 1/2	—	—	—
Kölnischwasser	Eimer	27	55 1/8	42	34	26 5/8
Kolonialwaaren	Ztr.	3/4	—	—	—	—

1) Sester. 2) Zentner. 3) Malter. 4) Fass.

Waaren	Einheit	1. Mai 1829 1. Mai 1830	1. Mai 1830 1. Mai 1831	1. Mai 1832 1. Mai 1833	1. Mai 1833 1. Mai 1834	1. Mai 1834 1. Mai 1835
Konditorwaaren	Ztr.	3/4	1 3/4	—	—	—
Korinthen	„	1/2	1/8	—	—	—
Korallen	„	1/8	—	—	—	—
Krämerwaaren	„	34	291	382	325 1/2	214
Kräuter	„	3	—	—	—	—
Kratzen	„	7	—	2	—	1 1/4
Kraut	Köpfe	19952	900	26200	43150	27525
Krüge	Fass	235 1)	170	241 1/2	145 3/4	214
Kurkuma	Ztr.	144	91 1/4	—	—	—
Kühe	Stück	—	1	—	1	—
Laperdan	Tonnen	4	15 1/2	10 1/2	9 2/3	8
Kalbleder	Bürden	80	103 2)	86 3)	73 4)	26 2)
Schafsleder	Ztr.	175	—	—	—	—
Sohlleder	Bürden	153	105	134 1/2	145	—
Gefärbtes Leder	Ztr.	3	7 1/2	3 1/3	3	1 3/5
Lederfabrikate	„	1	7 2/3	—	—	—
Leim	„	30	7	2	51	29 1/4
Leimleder	„	1/4	—	—	—	—
Lichter	„	1 1/4	1/3	—	—	—
Lohrinde	Gebund	—	—	—	800	—
Liqueur	Eimer	71 1/2	—	580	235 1/8	—
Lumpen	Ztr.	—	7 2/3	—	—	120 1/3
Mangsamen	Malter	1	—	—	—	—
Mais	Ztr.	1 1/4	—	—	—	—
Mandeln	„	12	5 1/2	—	143 1/4	166
Marmor, roh	„	5	—	—	1	5 1/3
„ bearbeitet	„	4	35 3/8	99 1/2	2 1/3	—
Maschinen	„	42	—	—	—	—
Mehl	„	1 3/4	1	6 5)	40 1/2 5)	519
Metalle	„	23	5 1/3	1/10	13 1/3	33 3/5
Mineralien	„	1/2	—	—	—	—
Mineralwasser	Krüge	72097	96610	100111	136362	142889
„	Kisten	24	43	18	29	32
Moos	Ztr.	1/8	—	—	—	—
Mühlsteine	Stück	170	160	250	255	379
Muscheln	Ztr.	2/5	—	—	—	—
Muskatnüsse	„	39	—	—	—	—
Musikalien	„	1/3	3/5	—	—	—
Mutterkorn	„	1/4	—	—	—	—
Naturalien	„	1 1/4	1/4	—	—	—
Nudeln	„	—	1 2/3	—	—	—
Nüsse	Malter	127	44 1/2	111 6)	1285 7)	223
Ochsenklauen	Ztr.	10	—	—	—	—

1) Stück. 2) Pack. 3) Päckchen. 4) 73 Päckchen u. 66 Stück. 5) Malter 6) Zentner. 7) Sester.

Waaren	Einheit	1. Mai 1829 1. Mai 1830	1. Mai 1830 1. Mai 1831	1. Mai 1832 1. Mai 1833	1. Mai 1833 1. Mai 1834	1. Mai 1834 1. Mai 1835
Obst, grünes	Schelch	5 1/2	16 1/2	48 1/4	11 1/2	23
„ gedörrtes	Ztr.	16	60 1/3	13	77 3/4	17 1/3
Obstwein	Eimer	—	1/2	4	—	—
Oefen	Stück	128	123	246	404	288
Oel	Tonnen	161 1/2	182 3/8 [1])	520	1129	425
Oliven	Ztr.	—	3/4	—	—	—
Pappendeckel	„	1	—	1 3/4	—	30 1/2
Pelzwaaren	„	2 1/2	7	4 4/5	1 4/5	—
Pergament	„	1 1/4	9 1/2	—	—	—
Pfeffer	„	1/4	—	—	—	—
Pfeifen	„	6	4/5	—	—	2 1/2
Pflanzen	„	7	4 [2])	—	—	—
Bükinge	„	2 [3])	1/2 [4])	—	—	1 [5])
Pomeranzen	„	4 1/2	—	—	—	—
Porzellan	Kisten	71	176	82	84	63
Pottasche	Ztr.	16	16 1/3	28	24 3/5	—
Pulver	„	76	142 2/3	178 1/3	221	—
Quecksilber	„	40	8 1/2	7 3/5	—	24
Querzitron	„	—	333	—	—	—
Rhabarber	„	1/2	—	—	—	—
Reps	Malter	2	—	—	—	—
Röthel	Ztr.	18	—	—	—	—
Rohr	„	38	115	71 1/3	170 [6])	127 1/2
Rosinen	„	13	74 2/3	53	406 1/3	457 1/3
Reifling	Stück	—	—	—	—	4000
Rosshaar	Ztr.	6	36 3/4	8	14 4/5	—
Rum	Eimer	205	—	—	—	—
Russ	Ztr.	—	9	—	—	—
Sago	„	19	2 1/2	3 1/3	—	—
Safian	„	1 3/4	—	—	—	—
Salmiak	„	4 3/4	—	—	—	—
Seesalz	„	13/100	—	—	—	—
Sand	Tonnen	214	399 1/2	79	165 [7])	162 1/2 [8])
Sardellen	Ztr.	7	1/4 [9])	—	—	—
Sattlerwaaren	„	3/4	6 1/4	12 1/3	3 1/4	16 3/4
Schachteln	„	2 1/4	—	34 3/5	1	1 1/2
Schachtelhalm	„	1/2	—	—	—	—
Schellack	„	43 3/4	2 1/2	—	—	—
Schieferstein	„	—	—	117 [10])	146 [11])	255 [11])
Schilf	„	3	—	—	—	—
Schmalte	„	2	—	—	—	—
Schmalz	„	1 1/4	2	1 3/5	2 1/2	6 3/4
Schwärze	„	—	—	127	—	28 1/4

[1]) Ausserdem 136 2/3 Ztr. [2]) Ausserdem 1/2 Schelch. [3]) Ausserdem 2 Pack u. 1 Korb. [4]) Ausserdem 1 Korb. [5]) Korb. [6]) Ausserdem 1/2 Fuhr. [7]) Zentner [8]) Tönnchen. [9]) Ausserdem 1/2 Tonne. [10]) Ausserdem 141 Reiss. [11]) Reiss.

Waaren	Einheit	1. Mai 1829 1. Mai 1830	1. Mai 1830 1. Mai 1831	1. Mai 1832 1. Mai 1833	1. Mai 1833 1. Mai 1834	1. Mai 1834 1. Mai 1835
Schmirgel	Ztr.	61	1/2	—	—	—
Schmier	„	10	—	—	—	—
Schusterhölzer	Fuhr	—	9 5/8	—	—	—
Schwanenfell	Ztr.	1	—	—	—	—
Schweine	Stück	2	—	—	—	—
Schweinsborsten	Ztr.	—	2	—	—	—
Seidenwaare	„	12	8 1/2	5	6	3 3/4
Schwämme	„	—	5	10	—	—
Seife	„	10	11 1/4	7	1/4	18 1/2
Seilerwaare	„	3	—	3 3/4	5 4/5	2 3/4
Senf	„	18	29	27 1/3	32	25 3/4
Senfmehl	„	4	—	—	—	—
Syrup	„	17	12 2/3	2 1/4	85	1838
Soda	„	36 [1])	65 2/3	—	—	4 1/4
Sparwasser	Korb	9 1/2	16	7	—	—
Spezereiwaaren	Ztr.	5	3 1/3	—	—	—
Spiritus	Eimer	1 1/2	—	—	—	—
Stärke	Ztr.	10	8 2/3	13	16 3/5	104
Steinplatten	Schuh	—	—	10	—	—
Steinkohlen	Fass	668	974	867	1011	—
Stockfisch	Rollen	36 [1])	45 3/4	39 1/2	54	—
Stopfer	Ztr.	11	9 1/3	—	—	6 3/4
Stroh	Fuhr	36 1/2	26 3/4	6 1/2	13	16
Strohwaaren	Ztr.	2	4	—	—	—
Tannenrinde	„	78	25 3/4	—	—	—
Stützen	Bund	—	25	—	—	—
Tapeten	Ztr.	2	65 1/4	34 4/5	28 4/5	5
Terpentin	„	1 1/4	1/8	—	8 4/5	1/3
	Tonne	1/4	—	—	—	—
„ öl	„	1	—	—	—	—
Thee	Ztr.	6 1/2	13 1/8	20 1/2	69	44 1/3
Theer	„	6 1/2	19 1/4	22 1/4	4 1/4	6
Thran	Tonnen	69 1/2	523 1/4	215	236	380
Tonkabohnen	Ztr.	2 1/2	—	—	—	—
Tiegel	„	—	—	—	109	—
Torf	„	23	—	—	1 [2])	—
Trass	„	15	—	1 3/5	9	22 1/4
Trüffel	„	1/4	1/3	—	—	—
Traubenfässer	Schelch	—	2	1/3	—	1 3/4
Uhren	Stück	1	—	—	—	—
Unschlitt	Ztr.	9 3/4	12 1/3	133	81	83
Vögel, ausgebälgte	„	1/2	—	—	—	—
Wachs	„	1 1/2	15	102 1/2	20	188

[1]) Zentner. [2]) Fuhr.

Waaren	Einheit	1. Mai 1829 1. Mai 1830	1. Mai 1830 1. Mai 1831	1. Mai 1832 1. Mai 1833	1. Mai 1833 1. Mai 1834	1. Mai 1834 1. Mai 1835
Wachslichter	Ztr.	$2^1/_3$	—	—	—	—
„ tuch	„	$2^1/_8$	$^1/_5$	—	—	—
Wagen	Stück	1	3	3	3	1
Wagnerholz	Fuhr	—	—	—	1	—
Waid	Ztr.	1	—	—	—	—
Wasserblei	„	$^7/_{10}$	$^1/_2$	—	—	—
Watt	„	$1^1/_3$	—	—	—	—
Wein	Eimer	5620 [1])	18 [2])	$5823^1/_4$	$4910^1/_8$	$5154^1/_4$
„ feine	Eimer	$2^1/_2$	—	—	$6^3/_8$	21
Weinstein	Ztr.	17	$10^1/_8$	$3^1/_2$ [3])	$^1/_4$	$4^1/_3$
Weihrauch	„	$^1/_3$	—	—	—	—
Weisserde	„	$21^3/_4$	—	—	—	—
Werg	„	$1^3/_4$	$^1/_4$	—	—	—
Wetzsteine	Fass	7	$6^1/_6$	$8^1/_2$	$28^1/_2$	$12^1/_2$
Wolle	Ztr.	$14^3/_4$	$124^3/_4$	61	$47^1/_3$	$20^3/_4$
Zink	„	4	—	—	—	—
Zinnsand	Tönnchen	20	—	—	—	—
Zinnsalz	Ztr.	$10^1/_4$	1	—	—	—
Zwilch	„	13	—	—	—	—
Ziegel	Stück	—	—	—	2850	3500
Rindvieh	„	—	—	—	—	10

[1]) Ohm. [2]) Ausserdem 314 Fuder. [3]) Ausserdem $2^1/_2$ Fass.

II. Die Rheinschiffahrtsakte von 1831 und ihre Rückwirkung auf den Main. Die Verträge mit Köln.

Der Beginn der 30er Jahre bedeutet einen Wendepunkt im deutschen Erwerbsleben. Die deutschen Staaten schlossen sich mehr und mehr zu wirthschaftlichen Einheiten zusammen, bis zuletzt der grosse deutsche Zollverein daraus entstand. Der bisher gebundene Verkehr wurde damit eines Theils seiner Fessel entledigt, und dem Rhein- und Mainverkehr wurde damit die industrielle Rheingegend, dem agrarischen Süden der Abfluss seiner Produkte erschlossen. Der durch Gesetz vom 1. Juli 1834 in Gang gebrachte Bau des Donau-Mainkanals liess eine weitere Förderung in dieser Richtung erwarten. Parallel ging damit eine grosse Aktion im Schiffahrtswesen. Am 31. März 1831 kam die Rheinschiffahrtsakte zu Stande, welche endlich die Grundsätze der Wiener Kongressakte von 1815 verwirklichte und eine freie Bewegung auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen zu begründen suchte. Die für uns wichtigsten Bestimmungen lauteten:

Art. 43. „Der Schiffspatron oder Führer, welchem die Befahrung des Rheins verstattet ist, und welcher denselben befährt, darf nirgendwo gezwungen werden, wider seinen Willen zu löschen oder seine Ladung an Bord eines anderen Schiffes zu bringen; daher sind alle Rechte, Privilegien und Gebräuche, die mit dieser Bestimmung direkt oder indirekt im Widerspruche stehen, und in den Rheinhäfen oder sonstwo auf dem Rheine bis ins Meer, entweder zum Vortheil einer Schiffergilde und um die unter ihnen hergebrachte Rangfahrt zu begünstigen oder aus einem anderen Grunde hergebracht waren, ein für allemal abgeschafft und dürfen, unter welchem Namen es immer sei, nie

wieder eingeführt werden. Eben dasselbe gilt in Gemässheit des Artikels 110 der Wiener Kongressakte und der ihr unter Nr. XVI angehängten Artikel auch von den mit dem Rhein in direkter Verbindung stehenden Flüssen."

Art. 44. „Alle bis jetzt noch bestehenden Schiffergilden und Zünfte sind aufgelöset." —

Art. 45. „Die Zahl der Rheinschiffer — Patrone oder Führer — ist unbestimmt. Soferne ihnen das Recht eingeräumt wird, auf den in den Rhein sich ergiessenden Nebenströmen, als dem Neckar, dem Main, der Mosel und der Maas, ingleichen auch auf der Schelde, die Schiffahrt auszuüben, sind gegenseitig auch die dortigen Schiffspatrone oder Führer auf dem Rheine zuzulassen. Sie beweisen alsdann nur, dass sie auf einem dieser Nebenflüsse zur Schiffahrt berechtigt sind."

Art. 48. „Die Frachtpreise und alle übrigen Bedingungen des Transports beruhen lediglich auf der freiwilligen Uebereinkunft des Schiffpatrons oder Führers und des Versenders oder dessen Kommittenten; und wie diese unter mehreren Schiffspatronen oder Führern, ohne Rücksicht auf ihren Wohnort, die Wahl haben, so bleibt es dem Schiffspatrone oder Führer freigestellt, eine ihm angebotene Ladung auszuschlagen oder zu übernehmen."

Art. 49. „Zwei oder mehrere Handelsstädte können gleichwohl mit einer beliebigen Anzahl Schiffspatrone oder Führer, die sie für ihren wechselseitigen Verkehr für nöthig erachten, Verträge auf eine bestimmte Zeit abschliessen, hierin die Frachtpreise, die Zeit der Abfahrt und Ankunft und andere in ihrem Interesse liegende mit keinem gebietenden oder verbietenden Gesetze in Widerspruch stehende Bedingungen feststellen und also eine Rangfahrt einführen, welche dem Handelsstande billige Frachtpreise und den Schiffspatronen oder Führern, so oft sie in einen Hafen einlaufen, eine baldige Rückfracht sichert."

Art. 50. „In den Städten, wo eine dergleichen Rangfahrt eingeführt wird, steht es jedoch jedem einzelnen Handelsmann, sowie jedem Schiffspatron oder Führer frei, an dieser Vereinigung Antheil zu nehmen oder seinen Beitritt zu versagen. Handelsleute sowohl als Schiffspatrone oder Führer, welche der Vereinigung einmal beigetreten sind, können, nachdem sie drei Monate vorher aufgekündigt haben, mit dem Ablauf jedes Kalenderjahres wieder ausscheiden. So lange ein Handelsmann zu der Vereinigung gehört, bleibt er verbunden, die Rangordnung zu beobachten und darf, dem Vertrage

zuwider, seine Waaren weder unter seinem eigenen noch unter einem fremden zu dem Ende entlehnten Namen in ein anderes Schiff verladen; unbeschadet der besonderen Verfügungen fremder Kommittenten, welche nicht zu der Vereinigung gehören. Ebenso hat auch jeder Schiffspatron oder Führer, so lange er zu der Vereinigung gehört, die Rangordnung zu beobachten. Wenn jedoch die Handelsinteressen zweier kontrahirender Städte eine Aenderung der vorstehenden Bestimmungen fordern sollten, so kann solche zwar stattfinden, die Verträge müssen aber in diesem Falle einer besonderen Genehmigung der respektiven Regierungen unterworfen werden."

Art. 51. „Da Verträge über die Errichtung einer Rangfahrt gleich jedem unter Privatpersonen abgeschlossenen Befrachtungsvertrage nur diejenigen verbinden, welche darein gewilligt haben, und wenn sie Bedingungen enthalten sollten, welche mit einem gebietenden oder verbietenden Gesetze im Widerspruche stehen oder die Rechte anderer Personen verletzen, ohnehin ungültig sein würden, so bedürfen sie keiner anderen Form und Fassung als der, welche überhaupt bei Verträgen dieser Art, nach den gemeinen Rechten des Ortes, wo sie geschlossen sind, dazu erforderlich ist. Die Centralkommission so wenig als der Oberaufseher der Rheinschiffahrt sind berechtigt zu fordern, dass solche Verträge durch sie vermittelt oder die Frachtpreise mit ihrer Bewilligung bestimmt werden. Gleichwohl nehmen die betreffenden Regierungen von diesen Verträgen Kenntniss und lassen dieselbe der Centralkommission oder in deren Abwesenheit dem Oberaufseher der Rheinschiffahrt mittheilen."

Als die Rheinschiffahrtsakte vollzogen war, entstand eine grosse Bewegung am Rhein, theils um auf dem durch die Akte zugelassenen Weg die Schiffahrt zu ordnen, theils um aus den alten aufgehobenen rechtlichen Stapeln moderne faktische Stapelplätze zu schaffen, theils um die durch die Rheinschiffahrtsakte geschaffene Freiheit im Wege des Vertrages wieder theilweise zu beschränken und den Schiffern ihre bisherige Domäne zu sichern.

Mit geradezu bewundernswerther Energie erfasste die neue Aufgabe die Handelskammer in Köln. Besorgt, es möchte das weiter vorgeschobene Mainz der Hauptumschlagsplatz zwischen Main und Oberrhein und zwischen Holland werden, traf Köln seine Massregeln, um sich zum Mittelpunkte dieses ganzen Verkehres zu machen[67]). Eine Schiffahrtsvereinskommission, aus den Kölner Interessenten gebildet, war der Träger der Aktion, und nach allen Richtungen ging

man zielbewusst vor. Vor allem ermässigte Köln die Krahnen-, Werft- und Wagegebühren von 20 auf 6 Centimes pro Zollzentner, schuf Lagermagazine mit höchst billigen Lagergebühren und traf Einrichtungen, dass jede Schiffsladung binnen längstens 24 Stunden nach der Ankunft vollständig gelöscht sein konnte. Sodann sicherte sich Köln eine möglichst billige, rasche und reichliche Verbindung mit den Niederlanden durch Vertragsabschlüsse mit der niederländischen Dampfschiffahrtsgesellschaft und solche mit der Handelskammer von Amsterdam und Rotterdam bezüglich einer geregelten Segelschiffahrts-Verbindung oder Beurtfahrt. Besonders ersteres war sehr wichtig. Die Schiffahrt nach Holland war vor der Dampfschiffahrt eine äusserst lästige, weil von Emmerich abwärts der Strom des Leinpfads entbehrte, also nur den Gebrauch der Segel zuliess, widrige Winde mithin durch langes Aufhalten oft empfindlichere Nachtheile zufügten, als selbst aus den mit dem bis dahin bestandenen Beurtmangel verknüpften unmässig hohen Frachten erwachsen konnten. Der bayer. Hofrath Nau in Mainz hatte in einem Bericht vom 11. Juni 1818 geradezu den Uebelständen am Rhein die Hauptschuld beigemessen, dass der Güterzug von London nach Wien über den Rhein und Main verloren gegangen sei. Die Schiffer legten, wie er mittheilt, oft in kaum 2—3 Monaten ihre Reise von Amsterdam bis Köln zurück, dann vergingen mehrere Wochen zum Entladen in Köln, und bis Waaren von London nach Wien gelangten, verstrichen 6—7 Monate. Er setzte darum schon damals seine ganze Hoffnung auf die künftige Aufhebung der Stapel und Einrichtung direkter Fahrten.

Suchte Köln von Holland her den Handel an sich zu ziehen, so war noch wichtiger, die oberhalb gelegenen Rhein- und Mainorte an sich zu ketten. Von Köln nach Mainz gingen ohnehin schon täglich Dampfschiffe, die jedesmal 800—900 Ztr. laden konnten. Am Oberrhein sollte in Folge getroffener Verabredungen versucht werden, ob man nicht die Dampfschiffahrt bis Strassburg und Basel ausdehnen könne. Mit Mannheim richtete es ausser der bereits bestehenden Dampfschiffahrt durch Vertrag mit dem dortigen Handelsstand eine regelmässige Rangschiffahrt ein, die am Tage der Einführung der neuen Rangschiffahrtsordnung begann. Analoges geschah gegenüber Frankfurt a/M. bereits am 22. März 1830. In letzterem Vertrage war die Zahl der Rangschiffer auf acht festgesetzt[68]), wovon die Hälfte Köln, die andere Hälfte Frankfurt wählte; bei der Wahl sollte nicht sowohl die Nationalität, als die Tüchtigkeit der Schiffer und ihrer Schiffe den

Ausschlag geben. Die Frachten waren gemeinschaftlich vom Handelsstand und den Schiffern festzustellen. Der Handelsstand verpflichtete sich, bei Versand oder Bezug zwischen Köln und Frankfurt, nur der Rangschiffer sich zu bedienen; doch galt dies nicht für Dampfschiffe, die in der Folge etwa zwischen beiden Städten fahren sollten. Frankfurt ging noch weiter und hoffte seinen alten Rivalen Mainz bei dieser Gelegenheit etwas niederdrücken zu können; es fasste eine Rangschiffahrtsverbindung mit Strassburg einerseits und den oberen Mainplätzen andererseits ins Auge, auch trug es sich mit dem Gedanken, einen Freihafen einzurichten und durch billige Gebühren das Niederlagswesen zu fördern.

Es schien, als ob Mannheim, Strassburg, Frankfurt und Köln die ganze Spedition des Rheins und seiner Nebenflüsse an sich ziehen wollten. Das bayer. Ministerium verfolgte diese Bewegung nicht ohne Besorgniss und regte den Gedanken an, es sollten sich die bayerischen Mainstädte mit Mainz oder mit dem neuen Freihafen Biebrich, falls aber die Mainschiffe tauglich genug seien, gleich mit Köln und rheinaufwärts mit Speier und Frankenthal verbinden, um dem fremden Handelsnetz sich zu entziehen.

Die Anregung des bayer. Ministeriums fiel natürlich bei den Kölnern auf guten Boden. Es entsprach nur ihrem Interesse, jeden Stapelplatz, der zwischen den schiffbaren Endpunkten und Köln sich einschob, zu eliminiren, also die Güter des Ober- und Mittelmaines Köln zum Umschlag zuzuführen. Mainz und Frankfurt konnten brach gelegt werden. Die Sache kam sehr leicht und rasch in Gang; der bayer. Konsul Bartels in Köln war mit der Speditionshandlung Kaspar Langens & Co. associirt und hatte also alles Interesse, der bayer. Schiffahrt und dem bayer. Handel nach Köln die Wege möglichst zu ebnen.

Bereits am 18. April 1833 kam es zwischen dem Genannten, Herm. Heck und Niebour als Deputirten der Stadt Köln und dem Würzburger Handelsstand zu einem Vertrag über eine direkte Rangfahrt zwischen Köln und Würzburg. Der Würzburger Handelsstand erbot sich, vier Schiffe für die Rangschiffahrt zu stellen, welche „gesohlt und gehörig bedacht“ sein mussten, damit die Versicherung der Waaren in Köln nicht abgelehnt werden konnte. Alle 10 Tage sollte ein Schiff von Kitzingen, bezw. Würzburg nach Köln und umgekehrt abgehen. Den Schiffern, die der Handelsstand für Versendungen nach Köln (und Holland) und für Bezüge von da allein zu be-

nutzen versprach, wurde für die Thalfahrt ein Quantum von 500 Ztr. derart garantirt, dass bei geringerer Ladung für jede fehlende 100 Zentner 20 fl. vergütet werden sollten; bei der Bergfahrt wurden 12–1500 Ztr. garantirt; Köln behielt sich aber vor, bei zu geringer Thalladung ein entsprechendes Mehr bei der Bergladung laden zu dürfen. Auch über Frachten und Zulagen bei niederem Wasserstand war Bestimmung getroffen. Am 22. April 1833 trat auch der Kitzinger Handelsstand bei. Bamberg und Schweinfurt wurde der Beitritt offen gehalten, jedoch unter der Bedingung, dass die Ladungen nicht von den Würzburger und Kitzinger Schiffern dortselbst abgeholt werden mussten, sondern dass solche von Bamberg und Schweinfurt aus an die in Würzburg oder Kitzingen liegenden Schiffer zu liefern waren.

Diese Vereinbarungen waren zunächst ohne Mitwirkung der Schiffer seitens des Handelsstandes geschlossen. Drei Kitzinger Schiffer liessen sich herbei, dem Vertrag gemäss zu fahren, doch mussten ihnen durch Zusatzvertrag vom 27. April 1833 einige weitere Konzessionen gemacht werden; es wurde das garantirte Thalquantum von 500 auf 700 Ztr. erhöht; die Kölner mussten sich dafür verhaften, dass die Mainschiffe, so wie sie waren, nach gänzlicher Bedachung zur Assekuranz zugelassen würden; auch musste der Kölner Handelsstand selbst die Rheinzölle entrichten; die Schadloshaltung für mangelnde Thalladung durch Vermehren der Bergladung wurde aufgegeben. Sämmtlichen Kitzinger Schiffern blieb der Eintritt offen.

Die Würzburger Schiffer weigerten sich hartnäckig, dem Vertrag sich anzuschliessen; sie fürchteten Nachtheil, namentlich weil Mainz drohte, jenen Rangschiffern, die direkt nach Köln führen, keine Ladung mehr zukommen zu lassen; auch hätten sie grössere Auslagen für Schiffsgeschirr u. s. w. Die Regierung des Untermainkreises erklärte nun, dass, wenn die Schiffer bei ihrer Weigerung beharrten, man sich gezwungen sehe, die Schiffahrt derart frei zu geben, dass Jeder, der im Stande sei, ein Schiff bauen zu lassen, eine Schiffskonzession erhalte. Die Stadt aber, besorgt, es könnte ihr der angestrebte Freihafen entgehen, versprach den zwei Schiffern, welche der Beurtfahrt nach Köln sich anschlössen und zuerst die Fahrt machten, 150 Thlr. Allein weder die Drohung der Regierung noch die Prämie der Stadt half sogleich. Die Würzburger Schiffer (sieben an der Zahl) suchten erst mit den Kitzingern (15) und einem Schweinfurter Schiffer sich zu verständigen, und das Resultat war, dass sie alle beitraten; dadurch

war Mainz ausser Stand, die einen gegen die andern auszuspielen. Freilich verlangten die Würzburger Schiffer noch, dass die Stadt ihre Prämie erhöhe und dass per Ztr. ihnen wie in der früheren Zeit eine Frachtzulage von 4 Kr. aus der Staatskasse gegeben werde. Diese Bitte wurde nicht gewährt. Die Stadt gab nur ausser 300 fl. eine Fahne von 44—50 fl. Werth.

Der erste Schiffer, der die bayer. Flagge vom Main nach Köln brachte, war Kraus in Kitzingen, der am 5. Mai 1833 in Würzburg anlandete; er erhielt vom König zur Anerkennung die goldene Civilverdienstmedaille (21. April 1836). Aus Würzburg trat der Schiffer Lenk die erste Fahrt nach Köln am 19. Mai 1833 an. Unter Kanonendonner und in Gegenwart des Regierungspräsidenten, der beiden Regierungsdirektoren, der Stadtbehörde vollzog sich das Ereigniss.

Die Erneuerung des Beurtfahrtsvertrags nach Köln pro 1834 brachte manche Widerwärtigkeit. Die Rivalität und der Sondergeist machten sich sogleich wieder geltend. Als die Verhandlungen angeknüpft waren, schlossen Kitzingen, Marktbreit und Marktsteft mit Köln rasch einen Separatvertrag ab, wahrscheinlich in der Hoffnung, „eine direkte Fahrt zwischen Würzburg und Köln hiedurch zu vereiteln und die Absicht, einen Freihafen in Kitzingen zu erhalten, desto leichter zu erreichen", Würzburgs Bemühungen in dieser Richtung aber zu vereiteln; ebenso hatten Wertheim, Miltenberg, Aschaffenburg, Hanau und Offenbach Separatverträge, so dass Würzburg ganz isolirt war. Die Kreisregierung gab ihrem Missfallen Ausdruck, bedauerte diese Zersplitterung und befürchtete, dass Kitzingen bei dem an sich unbedeutenden Eigenhandel kaum genügende Thalfracht haben werde. Die persönlichen Bemühungen des Präsidenten, den Kitzinger Handelsstand zur Umwandlung des Vertrags in einen mit dem Handelsstande zu Würzburg gemeinschaftlich abzuschliessenden Vertrag umzuwandeln, misslangen. Es blieb also nichts anderes übrig, als dass Würzburg am 14. März 1834 allein einen Vertrag abschloss, dem auch der Schweinfurter Handelsstand beitrat. Für die Thalladung wurden 350 Ztr. bis Mainz garantirt, für die Bergladung von Köln bis Mainz 1500 Ztr. Für jeden Zentner, der an dieser Ladung fehlte, musste eine Entschädigung von 12 Kr. per Ztr. entrichtet werden. Die Würzburger Handelsleute verpflichteten sich, alle ihre Güter, welche zwischen Köln und Würzburg den Main auf- und abwärts gingen, nur durch Würzburger Schiffer und zwar nur durch solche,

die sich dem Vertrag anschlossen, laden und fahren zu lassen, und zwar bei Strafe der Entziehung des betreffenden Frachtgeldes an die in Ladung liegenden Schiffe, wenn die zu versendenden Güter an einen andern Schiffer zur Verladung übergeben wurden. Das wurde so aufgefasst, dass auch für Ladungen nach Mainz und für Ladungen von Mainz diese Bestimmung galt. Es wurde aber am 16. Mai 1834 konstatirt, dass Mainz allen Schiffern, die den Beurtvertrag mit Köln abgeschlossen hatten, die Ladung verweigerte[69]). Handelsvorstand und auch die Regierung bemühten sich, Wandel zu schaffen.

Im Jahre 1834 betrug die Summe, welche den Schiffern in Würzburg wegen mangelnder Ladung zu vergüten war, 1172 fl. 3 Kr.; davon trug 700 fl. der Handelsstand, den Rest übernahm die Stadt.

Für das Schiffahrtsjahr 1835 hatte sich eine Vereinigung zwischen Würzburg und einem Theile von Marktbreit einerseits, sodann Kitzingen und dem übrigen Theile von Marktbreit andererseits für die Fahrt nach Köln gebildet, zuletzt aber zerschlagen, weil der Handelsstand in Mainz sich zu der gleichfalls projektirten Einreihung der Würzburger Schiffer in eine Rangfahrt nach Mainz nicht herbeiliess. Die Kreisregierung forderte, als Kitzingen am 30. März seine Bereitwilligkeit aussprach, mit Würzburg zur Beurtfahrt nach Köln sich zu vereinigen, den Würzburger Handelsstand auf, sich mit Marktbreit und Kitzingen zu vereinigen (20. April 1835). Ich kann nicht feststellen, ob es dazu kam.

Die statistischen Ergebnisse der direkten Fahrten von und nach Köln seitens der Mainschiffer waren pro 1833 und 1834 folgende:

		1834	1833
Zu Thal nach Köln			
von Würzburg und Schweinfurt	17 734 Ztr.	27 307 Ztr.	18 886 Ztr.
von Kitzingen, Marktbreit u. Marktsteft	9 573 „		
von Offenbach, Hanau, Aschaffenburg Miltenberg, Wertheim	17 952 „		
	45 259 Ztr.		
Zu Berg von Köln			
nach Würzburg und Schweinfurt	22 311 Ztr.	51 455 Ztr.	46 911 Ztr.
nach Kitzingen, Marktbreit u. Marktsteft	29 144 „		
nach Offenbach, Hanau, Aschaffenburg, Miltenberg, Wertheim	14 176 „		
	65 631 Ztr.		
Zu Thal und zu Berg im Ganzen	110 890 Ztr.		65 797 Ztr
Von Mainschiffern wurden widerrechtl. Kölner Güter in Mainz umgeschlagen	4 918 „		
	115 808 Ztr.		

Inzwischen regte sich auch der Neckar wieder. Am 18. Dezember 1835 hat der Geh.-Rath Nau dem Staatsministerium angezeigt, dass der Handelsstand am Neckar für das nächste Frühjahr eine direkte Rangfahrt mit Köln vertragsmässig eingegangen habe und dass die Rangschiffahrt der Neckarschiffer nach Mainz mit Schluss des Jahres zu Ende gehe. Der Handelsstand in Mainz machte Gegenvorstellungen, allein die württembergische Regierung erwartete sich von der neuen Einrichtung grössere Vortheile, als von der alten Rangfahrt nach Mainz. Der bayer. Handelsstand am Main wird gemahnt, sein Interesse im Auge zu behalten. „Die Handelsplätze am Neckar waren von jeher ebenso gefährliche als thätige Rivalen der Handelsplätze am Main, und es ist ihnen auch wirklich gelungen, einen beträchtlichen Theil des Speditions- und Transithandels an sich zu ziehen, der früher Eigenthum der Mainplätze war.“ Dieses Schreiben war geeignet, die Regierung in ihrer Aktion neu zu beleben. Es bot sich eine neue Gelegenheit, um die Neckarkonkurrenz zu überbieten. Kaufmann Schleusner aus Marktbreit hatte mit der Schiffahrtskommission der Stadt Köln Unterhandlungen eingeleitet, um eine Schnellschiffahrt zwischen Köln und Marktbreit zu organisiren. Er fixirte die Grundzüge, nach denen dies möglich wäre. Der bayer. Konsul Bartels in Köln ermunterte sehr zu dieser Unternehmung. Und das Ministerium des Innern liess es an wiederholten eindringlichen Vorstellungen nicht fehlen (9. Dezember 1835, 3. Januar 1836, 3. März 1836). Es wurde auf Grund Bartels'scher Angaben dargethan, dass bei Einrichtung der Schnellfahrt es möglich werde, „den höchstwichtigen Transithandel zwischen London und Oesterreich für die Mainstrasse zu gewinnen, da die Mainstrasse die geradeste und kürzeste, daher auch die wohlfeilste sei, indem auf derselben der Zollzentner von London über Köln und die Mainplätze nach Wien in 30—40 Tagen zu 6 fl. 9 Kr., dagegen über Triest in 70 Tagen zu ca. 7 fl. und über Hamburg und von da zu Land nach Wien in 33 bis 40 Tagen zu 8 fl., über Holland und Köln den Neckar hinauf ohne Schnellfahrt in 45 Tagen zu 6 fl. 52 Kr. geliefert werden könne.“ Auch Schleusner war der Ansicht, dass bei einer Beschleunigung der Fahrten eine grosse Masse feinerer Artikel, wie Indigo, Tuch u. s. w., die bisher den Weg über Hamburg oder durch Deutschland per Achse nahmen, auf die Mainroute gezogen werden könnten.

Ein Uebereinkommen der Handelsleute und Schiffer der Mainstädte zu Würzburg, Marktbreit, Marktsteft und Kitzingen mit der

Kommission des Schiffahrtsvereins gelang nur sehr schwer und nur durch persönliche Verhandlung des Regierungspräsidenten von Rechberg mit den Betheiligten. Der Vertrag wurde am 20. Februar 1836 in Kitzingen abgeschlossen. Für die Schnellfahrt wurden 14 Schiffer bestimmt, wovon 5 von Würzburg, 2 von Marktbreit und 7 von Kitzingen waren. Alle 10 Tage (10., 20., 30. des Monats) musste ein Schiffer von Kitzingen und ebenso einer von Würzburg zu Thal abfahren; analog erfolgte alle 10 Tage eine Bergreise. Die Kitzinger Schiffer erhielten die Kitzinger, die Würzburger Schiffer die Würzburger Thalgüter, und dem Handelsstand von Marktbreit blieb es freigestellt, an die einen oder anderen dieser nach Köln fahrenden Schiffer seine Thalgüter zu übergeben; der eine Marktbreiter Schiffer war den Kitzingern, der andere den Würzburgern zugetheilt. Als Maximum der Ladung waren 2000 Zollzentner, als Minimum 1200 Zollzentner bewilligt; für letzteres Quantum wurde Garantie geleistet, die Schiffahrtskommission in Köln sollte Mitgarantie gewähren. Wurde der Schiffer veranlasst, bei Mangel an Verladungsgelegenheit in Köln ein grösseres Quantum als 2000 Ztr. einzunehmen, so musste er 6 Kr. per Ztr. in eine Kasse zahlen, deren Einnahmen zur Förderung des Schifferstandes bestimmt waren. Die Frachten und Zulagen für kleinen Wasserstand waren dieselben wie im Vorjahr. Die Schiffer waren verbunden, eine bestimmte Lieferzeit einzuhalten. Dieselbe war für die Zeit vom 1. April bis Ende September von Köln nach Würzburg 16, nach Marktbreit 17, nach Kitzingen 18 Tage. Bei Frachtzulage, d. h. bei niederem Wasserstand wurden 1—2 Tage mehr zugestanden, ebenso 2 Tage für die Zeit vom Ende September bis Ende März. Force majeure, wozu auch das erzwungene Leichtern in Mainz gehörte, blieb vorbehalten. Die Schiffer waren verpflichtet, sich der zwischen Köln und Mainz akkordirten Relaisgespanne zu bedienen. Hielt der Schiffer die Lieferzeit nicht ein, so musste sich derselbe für jeden Tag späterer Lieferung 1 Kr. per Ztr. Abzug gefallen lassen, welcher in die oben erwähnte Schifferkasse bezahlt wurde. Die Schiffer verbanden sich, von allen von Köln abgehenden und in den genannten Mainstädten auszuladenden Gütern in eine an jedem Platz vom Handelsstand zu errichtende Kasse 1/4 Kr. per bayer. Zentner zu zahlen. Die Schiffer verpflichteten sich ferner, keine Güter von Köln für Orte unterhalb Lengfurt in Ladung zu nehmen. Es wurde ihnen aber der ausschliessliche Transport der Güter von und nach Köln und oben genannten Mainstädten, solange die Zahl der

Schiffer zureichte, zugesichert; waren von den kontrahirenden Schiffern keine in Köln anwesend, stand es der Kommission frei, andere Schiffer zu befrachten.

Dieser Vertrag wurde nicht ratifizirt. Bamberg hatte plötzlich den Beitritt zum Vertrage angesprochen, und die Schiffahrtskommission fand es für gut, die Genehmigung abzulehnen und die Zusagen ihres bei den Verhandlungen anwesend gewesenen Mitglieds zu desavouiren. Der Präsident des Obermainkreises, Freih. v. Andrian, war im Allerh. Auftrage selbst nach Köln gereist, um Bamberg die direkte Fahrt nach Köln zu verschaffen. Bamberg hatte am 23. März 1836 einen Separatvertrag geschlossen, wonach es alle 18 Tage ein Schiff nach Köln abgehen lassen sollte. Die Kreisregierung von Unterfranken arbeitete nun mit Hochdruck, um dem Wunsche des Staatsministeriums entsprechend die Mittelmainstädte nachträglich zum Anschluss an den Bamberger Vertrag zu bestimmen. Allein die Schiffer, die über die ihnen von Bamberg gemachte Konkurrenz nicht erfreut waren, sowie der Würzburger Handelsstand lehnten ab. Die Kreisregierung ordnete nun, um nicht eine bedenkliche Unterbrechung der Fahrt nach Köln vom Mittelmain aus eintreten zu lassen — Bamberg hätte das ganz gerne gesehen, auch wollte die Schiffahrtskommission zu Köln 30—40000 Thlr. Kapital stellen, um die nöthigen Schiffe zu erhalten — sowie um Erfahrungen zu sammeln, auf Grund ihrer Befugniss, zum Zweck der Beförderung des Handels für Ladung und Abfahrt bestimmte Termine und eine feste Reihenfolge vorzuschreiben, die Einhaltung der von den Mittelmainstädten im Vertrag vom 20. Februar 1836 stipulirten Schnellfahrten nach Köln an, was auch bis zum Ablauf des Schiffahrtsjahres geschah. Sie duldete auch nicht, dass von dritter Seite die Rangfahrten gestört wurden[70]).

Was dieser Verkehr mit den Mainstädten für den Kölner Gesammthandel bedeutete, das zeigt die Statistik nur zu deutlich. Es gingen nach den Angaben des Konsuls Bartels im Jahr 1836:

von Holland nach Köln	326047	Ztr.
„ Köln nach Holland	143640	„
„ der Mosel nach Köln	58231	„
„ Köln nach der Mosel	58279	„
„ Mainz nach Köln	58231	„
„ Köln nach Mainz	74158	„
„ Worms, Rheinschanze, Mannheim, Heilbronn, Leopoldshafen nach Köln	48531	„

von Köln nach diesen Orten	135281 Ztr.
vom Niederrhein nach Köln	38780 „
von Köln nach dem Niederrhein	28580 „
	969758 Ztr.
Die Maingüter betrugen	224351 „
	1194129 Ztr.

Der fünfte Theil der Gesammtgütermasse in Köln wurde also durch die bayerischen Schiffer dahin gebracht oder von dort geholt. Man begreift, dass Köln daran gelegen sein musste, die grosse Verstimmung der Mittelmainstädte zu beschwichtigen. Bereits im Juli 1836 brachte der bayer. Konsul Bartels zu Köln die Vereinigung sämmtlicher Mainstädte oberhalb Lengfurt zu einer gemeinschaftlichen Schnellschiffahrt von und nach Köln abermals in Anregung und erklärte sich bereit, selbst nach Würzburg zu reisen und, mit ausgedehnten Vollmachten versehen, an den Verhandlungen theilzunehmen.

Die Regierung traf ihre Vorbereitungen. Der Oberzollinspektor Rumpler musste einen Vertrag entwerfen. Dieser Entwurf wurde sämmtlichen Betheiligten der beiden Kreise zur Einreichung ihrer schriftlichen Erinnerungen mitgetheilt, die denn auch sehr zahlreich einliefen. Daran schlossen sich die mündlichen Berathungen vom 23. bis 26. Januar unter dem Vorsitz des Regierungsassessors Ploner und des Oberzollinspektors Rumpler.

Die Sache verlief kaum ganz nach den Wünschen Kölns. So sehr man bayerischerseits es zu schätzen wusste, dass durch die Verbindung mit Köln die theils im Vorurtheil befangenen, theils von der Macht der Gewohnheit beherrschten bayerischen Schiffer gezwungen worden waren, die entferntere Wasserstrasse des Rheins zu betreten, sich mit den Verhältnissen und Eigenthümlichkeiten der neuen Fahrt vertraut zu machen und so ihre eigene früher nicht gekannte Kraft zu erproben, so sehr man es begrüsste, dass hiedurch zugleich ein Wetteifer zwischen Mainz und Köln zum Besten der „tiefgesunkenen“ Mainschiffahrt geweckt und der Impuls zu einem regeren Verkehr, mächtig unterstützt durch den erweiterten Markt im Bereich des grossen deutschen Zollvereins, gegeben wurde, so war man sich doch völlig klar darüber, dass es den bayerischen Interessen nicht entsprach, den Kölnern förmlich sich auszuliefern, zumal manche Anzeichen bereits vorhanden waren, die auf eine Abnahme der Spedition Kölns hinwiesen.

Köln war bis dahin sehr zu Gute gekommen, dass Preussen die Rheinzölle für alle überseeischen Waaren, die in Preussen in freien Verkehr traten und dann auf dem Rhein stromaufwärts über Koblenz weiter versendet wurden, nachliess, dagegen für jene Waaren erhob, die in nichtpreussischen Häfen verzollt oder in Länder verbracht wurden, die ausserhalb des Zollvereins lagen. Dadurch war die Spedition förmlich an Köln gekettet. Man genoss einen erheblichen Zollvortheil, wenn man die in Köln umgeschlagenen Waaren bezog. Allein die anderen Regierungen wirkten dem entgegen[71]), und auch die bayerische Regierung hatte eine Rückvergütung von $^2/_3$ der erlegten preussischen Rheinzölle eintreten lassen[72]), so dass man nicht gezwungen war, bloss von Köln zu beziehen, wie überhaupt später eine Einigung über diesen Streitpunkt zu Stande kam[73]). Die Spedition über Mainz stellte in der Bergfahrt von Rotterdam nach Würzburg sich neuerdings um 2 Kr. per bayer. Zentner wohlfeiler, als jene über Köln, so dass viele Konsum- und Speditionsgüter, namentlich Rohzucker und Schmelzlumpen, wieder über Mainz bezogen wurden. Zudem hatte Mainz eine direkte Dampfschiffahrt von und nach Holland eingerichtet und gedachte dieselbe 1837 noch durch 7 Fahrzeuge, welche eine Gesellschaft von Mainz und Düsseldorf unterhielt, zu vermehren. In Folge davon und in Folge erleichterter Behandlung in Mainz bezog man rascher über Mainz als über Köln. Mainz war zudem schon lange der gewohnte Markt für die bayerischen Erzeugnisse und Ausfuhrartikel an Kommerzialsalz, Getreide, Steine, Wein, gedörrtes Obst, Sämereien u. s. w., es war der natürliche Speditionsplatz für die Güter aus Sachsen, Oesterreich und Italien, soweit sie noch auf der Mainstrasse zogen. Auch die eigenen Güter, welche Köln liefern konnte für die Bergfahrt, hatten schlechte Aussichten. Der Hauptversandt Kölns nach den bayerischen Mainstädten bestand in raffinirtem Zucker aus seinen durch Ausfuhrprämien von 7 Thlr. per Zentner begünstigten 22 Raffinerien. Allein gerade dieser Zweig wurde sehr bedroht durch die damals im Zollverein aufkommenden Runkelrübenzuckerfabriken. Im Jahr 1836 waren allein sieben Konzessionen hiefür in Unterfranken ertheilt worden. Auch ging viel Rohzucker auf der Weser ein. Das Ladequantum in Köln schien nach allen Richtungen in Zukunft eher geringer als grösser zu werden. Ob es Köln gelingen werde, in anderer Weise seine Ueberlegenheit wieder zu gewinnen, namentlich dadurch, dass es — wie es damals geplant wurde — direkte Seefahrten ins Leben rief und dadurch

Hollands Spesen ersparte, war abzuwarten. Die Zukunft zeigte nur zu bald, dass man auch damit Fiasko machte.

Bayerischerseits wurde deshalb als unumgängliche Forderung aufgestellt, dass auch Frankfurt und Mainz bei dem Rangschiffahrtsvertrag mit berücksichtigt werden müssten, zumal Mainz gedroht hatte, den Kölner Rangschiffern die Rückfracht entziehen zu wollen, und in der Lage war, den Güterzug über den Neckar gegen den Main auszuspielen. Auch eine weitere Ausdehnung der Schiffahrtsverbindung nach dem Ober- und Niederrhein behielt man sich seitens der Mainstädte vor.

Die Verhandlungen zeigten sich ungemein schwierig, da es galt, zwischen den vielen Sonderinteressen auszugleichen. Besonders die Vertheilung der Rangfahrten auf die einzelnen Mainstädte wollte schwer gelingen, und es hätte nicht viel gefehlt, so wäre daran die ganze Sache gescheitert. Nur dem Gemeinsinn der Schweinfurter, die ihren Antheil zu Gunsten Bambergs kürzen liessen, war das schliessliche Zustandekommen zu danken. Auf die Nachgiebigkeit der Schiffer wurde eingewirkt theils durch das Inaussichtstellen vermehrter Konzessionirungen, theils durch Drohung mit Konzessionsentziehung wegen Missbrauchs des Gewerbes, Ungehorsams u. s. w., theils durch die Vorstellung, dass, wenn keine Vereinbarung erzielt werde, beliebig fremde Schiffer den Main befahren könnten.

Der Hauptinhalt des am 26. Januar 1837 zwischen den Vertretern des Handels- und Schifferstandes von Bamberg, Schweinfurt, Kitzingen, Marktsteft, Marktbreit und Würzburg und dem Vertreter der Kölner Schiffahrtskommission Niebour geschlossenen Vertrages, der, falls er nicht gekündigt wurde, für je ein Jahr weiter galt, war folgender: Sämmtliche (konzessionirte Rang-) Schiffer der Ober- und Mittelmainstädte waren berechtigt, an den direkten Fahrten nach Frankfurt, Mainz, Köln theilzunehmen, falls sie mit gut gedeckten Schiffen und Geräthschaften versehen waren. Die Zahl der (konzessionirten Rang-) Schiffer in den einzelnen Städten wird aufgeführt: Bamberg hatte 15, Kitzingen 10, Würzburg 7, Schweinfurt 7 und Marktbreit 3; es waren also 42. In jedem Monat des Schiffahrtsjahres hatten 12 Schiffe ihre Thalreise nach Frankfurt, Mainz und Köln anzutreten, davon kamen fünf auf die Fahrt nach Köln. Man hatte gegen bisher die Zahl der für Köln bestimmten Fahrten etwas vermindert, weil das letzte Jahr gezeigt, dass das Güterquantum

nicht im Verhältniss stand; es war vorgekommen, dass die Mainschiffer 8—10 Wochen in Köln zubringen mussten, um eine Schiffsladung zu erhalten; die Verzögerungen hatten sich so ausgedehnt, dass einer der Schiffer von der Thalfahrt aus dem Grunde dispensirt werden musste, weil er noch nicht zurückgekehrt war, als ihn die Tour wieder traf; das Missverhältniss wäre noch grösser geworden, wenn nicht mehrere Mainschiffer in Mainz umgeschlagen hätten. Jede Stadt verführte zunächst ihre Thalgüter auf den eigenen Schiffen, die Bergladung dagegen war zwischen sämmtlichen Vertragsschiffern gemeinschaftlich[74]). Die Fahrten nach Köln vertheilten sich unter die Schiffer so, dass Bamberg mit Schweinfurt 1/3, Kitzingen mit Marktbreit 1/3 und Würzburg mit Marktbreit 1/3 zugewiesen erhielten. Zwischen Bamberg und Schweinfurt vollzog sich die Theilung so, dass Bamberg 13 und Schweinfurt 2 Fahrten bekam; der eine Schweinfurter Schiffer erhielt die erste auf den Antheil beider Städte im Monat April kommende Fahrt und nahm für selbe alle in Bamberg vorhandenen Thalgüter für die Städte Frankfurt, Mainz und Köln in Empfang, der zweite aber hatte, ohne solchen Antheil an Bambergs Thalgütern, die erste im Monat September auf beide Städte treffende Thalreise von dem Platze Schweinfurt anzutreten. Von den drei Schiffern zu Marktbreit waren nur zwei für den Rang nach Köln geeignet, der eine wurde den Schiffern zu Kitzingen, der andere jenen zu Würzburg zugetheilt, wogegen der Handelsstand zu Marktbreit seine Thalgüter in den Kitzinger und Würzburger Rang, jedoch mit freier Wahl zwischen beiden, abgeben musste. Sache des Handelsstandes war es, die Anzahl der Schiffer zu bestimmen, die den Kölner Rang zu übernehmen hatten, unter den Schiffern aber entschied das Loos, so dass die in dem einen Jahr ausfallenden Schiffer im nächsten Jahr zur Einreihung gelangten, dafür aber neben den nach Köln fahrenden Schiffern zu den Fahrten nach Frankfurt und Mainz verwendet wurden. Die Ungleichheit in der Vertheilung auf die einzelnen Orte, durch sehr verschiedene Momente bedingt, wurde korrigirt bei den Rangfahrten nach Frankfurt und Mainz. Dahin waren 63, also im Monat 7, vorzunehmen; 13 trafen auf Bamberg, 25 auf Schweinfurt, 11 auf Kitzingen, 3 auf Marktbreit, 11 auf Würzburg; diejenigen Orte, die bei der Rheinschiffahrt zu kurz gekommen waren, wurden hier so bedacht, dass — wenn man von Marktbreit absieht — für jede Stadt 26—27 Fahrten im Ganzen herauskamen[75]). Jede Stadt verband sich, die ihr zugemessene Anzahl Fahrten nach Frankfurt und Mainz auszuführen,

es blieb ihr aber unbenommen, nach Mass ihrer Thalgüter noch mehrere zu vollführen.

Jeder in den Kölner Rang eingereihte Schiffer war verpflichtet, seine Fahrt bis nach Köln fortzusetzen und durfte keiner seine nach Köln bestimmten Güter unterwegs auf ein anderes Schiff umschlagen. War grosser Andrang von Berggütern in Köln, so war derjenige in Mainz vorhandene Ober- und Mittelmainschiffer, der an diesem Platze zuletzt angekommen und seine Mainzer Ladung gelöscht hatte, verbunden, auf Avis der Schiffahrtskommission zu Köln seine Thalreise zur Aufnahme der Berggüter fortzusetzen, ohne dass jedoch dadurch eine Unterbrechung im festgestellten Range stattfinden durfte. Die Kölner Rangfahrer durften höchstens 2000 Zollztn. laden, falls ihre Schiffe diese Tragkraft hatten; eine Ueberschreitung des Ladequantums wurde mit Einzahlung der Fracht derselben in die Schifferkasse geahndet. Eine Garantie und Schadloshaltung für ein Ladequantum unter 1200 Ztr. war von Köln abgelehnt worden. Eine Begünstigung einzelner Mainstädte war ausgeschlossen.

Den am Vertrag betheiligten Schiffern blieb der ausschliessliche Transport der Güter von und nach Köln und den Ober- und Mittelmainstädte zugesichert. Die Thalfahrt nach Köln dehnte sich über alle nach den Handelsplätzen am Maine unterhalb Lengfurt bestimmten Güter aus, wogegen die Bergfahrt von da auf die nach den bayer. Mainstädten oberhalb Lengfurt incl., nämlich Marktheidenfeld, Lohr, Gemünden, Karlstadt, Würzburg, Marktbreit, Kitzingen, Schweinfurt und Bamberg bestimmten Güter beschränkt blieb. Wenn ein Versender aus diesen Mainstädten Güter durch einen andern als einen Vertragsschiffer verführen liess, so war er einer Strafe von 10 Kr. für jeden Zentner zu der treffenden Schifferkasse unterworfen; analog wurde der Empfänger geahndet. Für Kölner Versender und Empfänger fielen diese Strafen weg, weil nur Vertragsschiffer hinkamen. Kölner Häuser, die dem Schiffahrtsvereine nicht angehörten, durften ihre nach den Mainstädten bestimmten Güter erst dann verladen, wenn keine andere zureichende Ladung von Häusern aus dem Schiffahrtsvereine vorhanden war; auch mussten sie 3 Kr. per Ztr. mehr an Fracht bezahlen. Diese Bestimmung war auf den Wunsch Kölns aufgenommen worden, weil sechs Handelshäuser in Köln sich noch nicht angeschlossen hatten. Die Schiffer waren verbunden, von jedem in den genannten Mainstädten auszuladenden Gute $^1/_4$ Kr. per Zollztr. an die vom Handelsstand dieser Städte verwaltete Kasse zum Zweck örtlicher

Verbesserungsanlagen zu bezahlen, wie sie auch in Köln selbst von jedem ein- oder ausgeladenen Gute 1 Centime per Ztr. zur Bestreitung der Verwaltungskosten an die Kasse des Schiffahrtsvereins zu entrichten hatten.

Die Frachttarife für Frankfurt, Mainz, Köln waren im Vertrag für alle Waaren genau geregelt. Frachtzulagen wurden bei niederem Wasserstand gewährt; solche waren auch in den Schiffahrtsverträgen zwischen Mainz und Amsterdam, zwischen Rotterdam und Köln, zwischen Rotterdam und Düsseldorf vorgesehen. Ueber die Frachttarife war es zu lebhaften Verhandlungen gekommen. Der Bevollmächtigte Kölns hatte eine Frachtminderung von 8 Kr. per Zentner für raffinirten Zucker verlangt und war hierin von dem Handelsmann Kluge zu Marktbreit, der mit seinem Schwiegervater, dem Kaufmann Schleusner allda, Antheil an einer bedeutenden Zuckerraffinerie zu Köln hatte, sowie in der Ausdehnung einer ähnlichen Frachtminderung auf die weiteren Artikel Farin und Syrup kräftig unterstützt worden, so dass raffinirte Zucker und Syrup mit der niederen Fracht für Rohzucker, Farin aber noch um 2 Kr. per Ztr. geringer als Rohzucker belegt werden sollten. Köln wollte dadurch seine Raffinerien gegen die bayerischen begünstigen. Rumpler veranlasste nun, dass die Städte Bamberg, Schweinfurt und Würzburg auch Herabsetzung der Fracht für Rohzucker und Kitzingen für Tabakblätter und Krapp verlangten. Die Folge war, dass sämmtliche Obermain- und Mittelmainschiffer alle diese Forderungen ablehnten. Die bisherigen Frachten für raffinierten Zucker, Farin und Rohzucker blieben unverändert; dagegen liessen sich die Schiffer eine Reduktion der Frachtzulagen bei niederem Wasserstand für alle Güter ohne Ausnahme und eine Ermässigung der Fracht von 2 Kr. per Ztr. für den Artikel Syrup gefallen.

Die Lieferzeit war von Köln nach Würzburg auf 16, nach Marktbreit auf 17, nach Kitzingen auf 18, nach Schweinfurt auf 21 und Bamberg auf 24 Tage festgesetzt, bei Verlust von 1 Kr. per Ztr. an der Fracht. Die Lieferzeit verlängerte sich um 1—2 Tage bei niederem Pegelstand. Der Vertrag hatte eine besondere Bedeutung, insofern er eine Verkürzung der Lieferzeit ins Auge fasste, indem ähnlich wie am Rhein, so auch von Mainz bis Bamberg Relaisstationen eingerichtet werden sollten, deren sich die Schiffer bedienen mussten. Von Frankfurt nach Bamberg betrug bisher die Lieferzeit 16 Tage, für das Jahr 1837 wollte man sie auf $14^1/_2$ und im Jahre 1838 auf $11^1/_2$ Tage herabdrücken; die obigen Zahlen für Köln kürzten sich dann

auch entsprechend; man hielt für den Wechsel an den einzelnen Stationen 154 Pferde für nöthig.

Dem Schiffahrtsvertrage war als wesentlicher Bestandtheil die Rangschiffahrtsliste, ein genauer Tarif der Frachten für die einzelnen Güter, ein Tableau über die Relaisstationen zwischen Mainz und Bamberg und ein Reglement beigegeben. Letzteres hatte sich als ein dringendes Bedürfniss erwiesen, einerseits um den genauen Vollzug der Rangfahrt zu sichern, andererseits den fast täglichen Differenzen zwischen Schiffern und Kaufleuten bei vermeintlichen Waarenbeschädigungen oder hinsichtlich der Dauer der Haftbarkeit der Schiffer bis zur Empfangnahme der Güter von Seiten der Adressaten Grenzen zu setzen. Das Reglement war für den Main ungefähr das, was die Rheinschiffahrtsordnung für den Rhein war.

Von den beiden Städten Frankfurt und Mainz waren bei Abschliessung des Vertrages keine Vertreter zugegen gewesen. Es gelang aber den Ober- und Mittelmainstädten sich nach den Grundsätzen des Hauptvertrags mit ihnen ohne Zuziehung Kölns nachträglich zu verständigen. Der Vertrag mit Mainz war datirt vom 9. März 1837[76]). Als Besonderheit daraus ist hervorzuheben: Das Ladequantum zu Berg war auf 1200 bayer. Zentner festgesetzt, welches unter keinem Vorwande überschritten werden durfte; der Schiffer sollte, sobald er es beisammen hatte, unverzüglich abfahren. Ueberschreitung des Ladequantums — 50 Ztr. Spielraum war gegeben — wurde mit Einzahlung der Fracht derselben in die betreffende Schifferkasse geahndet. Die Ladezeit in Mainz wurde auf 8 Tage bestimmt; jedoch blieb es dem Ermessen der Handelskammer zu Mainz überlassen, ihre Dauer um 4 Tage zu verlängern, wenn das in den ersten 8 Tagen angewiesene Quantum nicht 1000 Ztr. erreiche. Nach Ablauf dieser weiteren Frist musste der Schiffer abfahren, auch wenn er keine 1000 bayer. Ztr. zusammengebracht hatte. Die Lieferzeit in der Bergfahrt betrug vom 11. April bis Ende September von Mainz bis

Würzburg	11	Tage
Marktbreit	12	„
Kitzingen	13	„
Schweinfurt	16	„
Bamberg	19	„

Die zum Range gehörigen Schiffer hatten ihre Reisen ohne allen Aufenthalt fortzusetzen und war ihnen untersagt, unterwegs Beiladungen aufzunehmen unter der Strafe, von dem Mainzer Range aus-

geschlossen zu sein und zu bleiben, sofern durch solche Beiladungen die vorgeschriebene Lieferzeit überschritten werden würde. Den im Vertrag begriffenen Schiffern der Ober- und Mittelmainstädte wurde der ausschliessliche Transport der Güter von und nach Mainz und genannten Mainstädten während ihrer Ladezeit zugesichert, unbeschadet der Befugniss für die Mainstädte, die in der Zwischenzeit weiters vorkommenden Mainzer Güter durch die zum Kölner Rang gehörigen Schiffer nach Mainz verführen zu lassen. Fuhr ein Mainzer Rangschiffer mit Gütern, die über Mainz hinaus bestimmt waren, im Hafen daselbst an, so war er gehalten, sie einem Speditionshause zur weiteren Beförderung zu übergeben. Etwaige Zuwiderhandlungen hatten die Ausschliessung aus dem Mainzer Rang für alle Zeiten unwiderruflich zur Folge.

Nachdem die Rangschiffahrtsverträge geschlossen, galt es den Dienst der Relaisstationen zu organisiren[77]). Auch das zeigte sich ziemlich schwierig. Nach mancherlei Weitläufigkeiten war es am 18. Mai 1837 gelungen, unter Vermittlung der Regierung mit dem Gutsbesitzer Nikolaus Marget von Mainaschaff und dem Schiffsreiter Georg Weiss von Würzburg, der 18 Pferde und sieben Knechte besass, und einem präsumtiven Vertreter der Rangschiffer einen Vertrag abzuschliessen, wodurch eine Lieferzeit von 12½ Tagen von Mainz bis Bamberg sicher gestellt werden sollte; der Vollzug sollte am 1. Juli 1837 beginnen. Allein gegen den provisorischen Vertrag wurden seitens der Schiffer so grosse Bedenken laut, dass er nicht perfekt wurde. Derselbe war für die Schiffer nicht günstig; für ein Pferd sollten von Frankfurt—Wertheim 5 fl. 30 Kr., von Wertheim bis Würzburg 4 fl. 30 Kr., von Würzburg bis Schweinfurt 6 fl., im Ganzen 16 fl., dazu noch 3 fl. 40 Kr. Trinkgeld bezahlt werden; der Schiffer hatte aber — und das erschien besonders lästig — ausserdem die Pferde, die Knechte, den Schiffsreiter selbst, wenn er beim Zug war, zu verköstigen, die Stall- und Ueberfahrtsgelder, Brücken- und Pflasterzölle, auch den nöthigen Vorspann zu zahlen.

Ein neuer Versuch hatte einen besseren Erfolg; die Verträge wurden unter Leitung eines Regierungskommissärs zu Aschaffenburg am 28., zu Marktheidenfeld am 30. Dezember 1837, zu Schweinfurt am 2. und 11. und zu Würzburg am 15. und 16. Januar 1838 zwischen den Bevollmächtigten der Schiffer und 10 Pferdebesitzern, bezw. Leinreitern abgeschlossen. Es gelang, die Lieferzeit von Frankfurt bis Bamberg wirklich von 14½ auf 11½ Tagen zu bringen

und die Entlohnung der Schiffsreiter ausschliesslich in Geld zu fixiren. Man nahm an, dass dadurch die Kosten sich niedriger stellten als bisher. Die bei den Wehrlöchern zu Würzburg, Kitzingen, Schweinfurt und Eltmann noch besonders nothwendige Pferdehilfe hatte der Schiffer eigens zu tragen. Es wurden 18 Stationen zwischen Frankfurt und Bamberg gebildet; die Leinreiter mussten an jeder dieser Stationen frische Pferde stellen und für die vorgeschriebene Lieferzeit bis zur nächsten Station haften. Für entsprechende Avisirung war gesorgt. Die Ueberschreitung der Lieferzeit wurde durch Abzüge am Preise und noch polizeilich geahndet. Von Ende September bis 1. April wurde die Lieferzeit etwas verlängert, wesshalb auch der Schiffer in dieser Zeit eine Zulage erhielt. Die Einhaltung der Lieferzeiten wurde auch amtlich durch auszufüllende Laufzettel kontrollirt. Den Unternehmern des Leinritts wurden alle Bergfahrten garantirt, welche die im Schiffahrtsvertrage vom 26. Jan. 1837 benannten 42 Rangschiffer des Ober- und Mittelmaines aus oder von Frankfurt, Mainz, Köln und unterhalb gelegenen Plätzen für die Städte Würzburg, Marktbreit, Marktsteft, Kitzingen, Schweinfurt und Bamberg vollzogen. Dabei blieb ihnen unbenommen, in der vom Schiffszug nicht angesprochenen Zeit ihre Pferde zu beliebigen anderen Zwecken zu verwenden. Wie und wo sie die Pferde herbekamen, war ihre Sache. Was die Zahl der Pferde anlangt, welche dem Schiffszug vorzuspannen waren, so waren bei einem Pegelstand von 22″ und darüber auf 500 Zollzentner oder 25 Tonnen zwei Pferde gerechnet; bei einem Pegelstand von nur 18 bis 22″ kam auf die ganze Schiffsladung 1 Pferd mehr und bei einem Pegelstand von unter 18″ noch ein zweites hinzu [78]).

Der Vertrag begann mit dem Schiffahrtsjahr 1838 und blieb verbindlich bis zur Kündigung, die am Ende eines Schiffahrtsjahres im Oktober erfolgen konnte. Die Kündigung, die ein Unternehmer bewirkte, löste nicht auch die andern Verträge auf; auf Seite der Schiffer hatte die Kündigung nur dann Erfolg, wenn sie von dem gesammten Schifferstand einer der Städte Würzburg, Kitzingen, Schweinfurt oder Bamberg gegeben ward. Streitigkeiten unterlagen einem Schiedsgericht.

Die Zahl der Stationen und die vertragsmässig festgestellten Leinrittspreise sind in nachfolgender Uebersicht vorgeführt. In Folge der wiederholten Kündigungen wurden die Sätze mehrmals geändert; auch der Vertrag sonst in einigen Einzelheiten modifizirt.

Station	Lieferzeit Tage	Preis für ein Pferd 1838 fl. kr.	1839 fl. kr.	1842 fl. kr.	1843 fl. kr.	1844 fl. kr.
Frankfurt-Hanau	1/2	4 —	3 —	3 30	4 —	2 45
Hanau-Dettingen	1/2	4 —	2 30	2 30	3 —	2 45
Dettingen-Obernburg	1	5 —	4 —	4 30	5 —	5 30
Obernburg-Reistenhausen . .	1	5 —	4 —	5 —	5 30	5 30
Reistenhausen-Kreuzwertheim .	1/2	4 —	2 30	2 30	3 —	2 45
Kreuzwerth.-Marktheidenfeld .	1/2	4 —	3 30	3 —	3 30	2 48
Marktheidenfeld-Lohr	1/2	3 50	3 30	3 —	3 30	2 48
Lohr-Wernfeld	1/2	2 15	2 15	2 15	2 30	2 48
Wernfeld-Retzbach	1/2	2 30	2 30	2 15	2 30	2 48
Retzbach-Würzburg	1/2	3 —	3 —	2 30	2 45	2 48
Würzburg-Segnitz	1	5 —	5 30	5 —	5 55	5 26
Segnitz-Kitzingen	1/2	2 10	2 25	2 —	2 26	2 58
Kitzingen-Volkach	1	3 30	3 45	3 —	3 33	5 36
Volkach-Wipfeld	1/2	2 30	3 —	3 —	3 33	2 98
Wipfeld-Schweinfurt	1/2	4 —	4 —	4 —	4 45	2 47
Schweinfurt-Hassfurt	1/2	3 30	3 45	3 30	4 08	2 47
Hassfurt-Limbach	1/2	2 —	2 30	2 30	2 56	2 47
Limbach-Bamberg	1	4 —	4 15	4 —	4 44	5 36
	11 1/2	64 15	59 55	58 —	67 15	64 —

Durchschnittlich kostete in den 4 Jahren 1 Pferd pro Tag 5,4 fl. 2 Pferde also 10,8 fl. = 18,36 Mk. 2 Pferde kosten heute per Tag 15 Mk.

Das komplizirte Vertragswerk über die Rangschiffahrt hatte im Jahre 1837 sich leidlich bewährt; es fehlte zwar nicht an einzelnen Wünschen[79]), aber es kam zu keiner Kündigung. Der Vertrag vom 26. Januar 1837 ging unverändert auf das Jahr 1838 und ebenso auf das Jahr 1839 über. Für das gute Einvernehmen mit Köln zeugte die Thatsache, dass, wie Ende des Jahres 1837 der bayerische Konsul in Köln dem bayerischen Ministerium mittheilte, den bayerischen Rangschiffern des Ober- und Mittelmains ausser ihren vertragsmässigen Reisen nach den Mainstädten noch ein Nebenverdienst zugewiesen worden war dadurch, dass dieselben über Köln hinaus fahren und von den holländischen schwer beladenen Schiffern als Lichterschiffer gegen eine runde Summe einen Theil der Ladung übernehmen durften, welchen diese wegen an mehreren Stellen vorhandenen seichten Wassers überzuschlagen genöthigt waren. So wurden bereits 1837 zwei Rangschiffe von der Schiffahrtskommission in Köln mit je 2400 Ztr. befrachtet.

Die vertragsmässige Regulirung der Fahrten fand soviel An-

klang, dass man auch auf die Theilstrecken sie anzuwenden begann. So erzielten durch Vertrag vom 21. Februar 1838 mit dem Handelsstande auch die den Rangschiffern nicht angehörigen Schiffseigenthümer zu Bamberg, welche zwischen Bamberg und Würzburg den Transport der zu der grösseren Rangfahrt nicht geeigneten Waaren besorgten, eine gewisse Ordnung, nach welcher alle 10 Tage eine Fahrt von Bamberg nach Würzburg zu geschehen hatte. Diese kleineren Schiffer verpflichteten sich auch, der für den Dienst der grossen Rangschiffer aufgestellten Relaisschiffsreiter unter gleichen Bedingungen sich zu bedienen, worauf diese auch eingingen.

Nachdem der Rangschiffahrtsvertrag vom 26. Januar 1837 drei Schiffahrtsjahre überdauert hatte, musste man zu einer theilweisen Modifikation desselben schreiten. Die unterfränkische Regierung ging ungern an das Werk. Sie hatte die Sache so lange als nur möglich hinausgezogen. Sie reagirte deshalb auch nicht, als die Kölner Kommission des Schiffahrtsvereins am 12. November 1838 und 28. Februar 1839 verschiedene Abänderungsanträge stellte; erst als diese im Oktober 1839 die eventuelle Kündigung in Aussicht stellte, liess sich die Regierung zu neuen Verhandlungen bei. Der Grund dieser Zögerung lag darin, dass man erst die Verhältnisse sich etwas konsolidiren lassen wollte; auch war man sehr besorgt, dass bei den divergirenden Interessen von Köln, Mainz und Frankfurt ein neuer Vertrag scheitern könnte.

In erster Linie stand bei den vom 27.—30. Januar 1840 zu Würzburg dauernden Verhandlungen die Frage, ob dem Antrag Lohrs und Gemündens um Aufnahme in die Rangfahrt willfahrt werden sollte. Schon im Juli 1838 hatten diese beiden Städte die Aufnahme eines Rangfahrers in der Person des Schiffers Netscher in Gemünden verlangt. Man war damals seitens der leitenden Kreise nicht sehr geneigt, dieses Begehren zu unterstützen [80]), und auch bei den Verhandlungen von 1840 erklärten sich anfangs der Handelsstand wie sämmtliche Schiffer der Ober- und Mittelmainstädte dagegen, um aber schliesslich einstimmig das Gesuch zu genehmigen. Es war wieder einmal eine jener fatalen Zwangssituationen eingetreten, wie sie beim Main häufig sich ergaben. Die Städte Gemünden und Lohr hatten bereits mit ihren Schiffern einen Vertrag abgeschlossen und der unterfränkischen Regierung zur Genehmigung vorgelegt; man konnte diese nicht versagen, wenn Lohr und Gemünden nicht aufgenommen wurden. Ein solcher Zwischenschiffahrtsvertrag war nicht ohne Ge-

fahr, da man befürchten musste, dass zu Gemünden und Lohr neue Speditionsplätze sich bildeten, durch Benutzung der neu hergestellten nur 12 Stunden langen Strasse von Gemünden über Sachsenheim, Hundsbach, Arnstein, Werneck, Schweinfurt nach Bamberg einen Theil des Güterzugs vom Main ableiteten und mit jenen des Ober- und Mittelmains in Konkurrenz träten; letztere konnten das Emporkommen der ersteren dadurch begünstigen, dass sie ihre Waaren mit Frachtbriefen auf Lohr und Gemünden lautend — wie schon vorgekommen — von Mainz und Köln aus sogleich mit doppelten Frachtbriefen versehen liessen, wovon einer auf den Namen eines Lohrer oder Gemündener Handelsmannes als angeblichen Spediteurs, der andere auf den eigentlichen Waarenempfänger zu Würzburg oder Schweinfurt etc. gestellt war, und auf diese Weise von Gemünden oder Lohr aus, nämlich fingirt aus der zweiten Hand, ihre Güter an sich zogen und zwar mit dem Gewinn billigerer Wasserfracht durch die dem Vertrage nicht beigetretenen Schiffer von Gemünden und Lohr; denn da die Waaren mit Frachtbriefen von Lohr und Gemünden begleitet waren, so konnten die Empfänger in den Vertragsstädten von Bamberg bis Würzburg nicht der im Art. 11 des Vertrags normirten Strafe von 12 Kr. für jeden Zentner zu der treffenden Schiffervereinskasse unterworfen werden. Hierdurch konnten die wesentlichsten Bestimmungen der Schiffahrtsverbindung umgangen und der Vertrag selbst zerstört werden. Die Zuckersiedereien gingen bereits mit dem Gedanken um, so zu verfahren, ihren Rohzucker also billig nach Gemünden bringen und dort auf die Strasse gehen zu lassen. Das Quantum Rohzucker für Würzburg, Schweinfurt, Bamberg und Bayreuth betrug aber jährlich 60 bis 70 000 Ztr., war also von grosser Bedeutung. Diese Vorstellungen des Oberzollinspektors Rumpler schlugen durch; der Anschluss der Städte Gemünden und Lohr wurde genehmigt unter folgenden Bedingungen: 1. dass für beide Städte nur ein Rangschiffer aufgestellt werde; 2. dass demselben in jedem Schiffahrtsjahre drei Rangfahrten nach Frankfurt und Mainz, jedoch nicht nach Köln zu bewilligen seien; 3. dass er bei diesen Fahrten lediglich die Thalgüter beider Städte zu verführen habe, wogegen die übrigen 42 Rangschiffer der Ober- und Mittelmainstädte bei ihren regelmässigen Fahrten auch zur Uebernahme der Thalgüter von Lohr und Gemünden berechtigt und verpflichtet blieben, während 4. die Bergladungen von sämmtlichen Vertragsschiffern gemeinschaftlich übernommen werden sollten. Die Zahl der Rangfahrten

von Mainz und Frankfurt erhöhte sich so im Ganzen von 63 auf 67; von diesem Plus erhielt Marktbreit 1, Lohr und Gemünden 3; die Zahl der Rangfahrten nach Köln wurde bei 45 belassen; die Zahl der Rangschiffer hatte sich in Bamberg um 1 gemindert, in Kitzingen um 1 gemehrt.

Die weiter geltend gemachten Wünsche fanden meist glatte Erledigung.

Der Bevollmächtigte der Handelskammer zu Frankfurt reservirte sich im Art. 3 die Theilnahme der Frankfurter Schiffer an den Rangfahrten, was um so mehr gerne zugestanden wurde, als Frankfurt damals keine den Mittel- und Obermain befahrende Schiffe besass.

Zu Gunsten des im Monat September von Schweinfurt abfahrenden Schiffers wurde beigefügt, dass derselbe von Mainz aus seine Rangfahrt nach Köln fortzusetzen nicht verbunden sei, wenn er keine zureichende Ladung Güter dahin haben sollte.

Das nämliche Recht, welches dem Handelsplatz Köln beim Andrang von Berggütern und beim Mangel an zureichenden Schiffen bisher eingeräumt war, wonach der in Mainz zuletzt angekommene Schiffer auf erhaltenes Avis hin nach Köln zu fahren hatte, nahm auch der Bevollmächtigte von Mainz in Anspruch und wurde ihm zugestanden, dass, wenn in Köln die Schiffe zureichen, der nächste in Mainz ankommende für Köln bestimmte Thalschiffer angehalten werden dürfe, seine Güter nach Köln in ein anderes Schiff umzuschlagen und alsbald die in Mainz vorhandenen Berggüter in Ladung zu nehmen und seine Rückfahrt anzutreten.

Den Rangschiffern wurde zu ihrer Sicherstellung eine bestimmte Zentnerzahl Bergladung garantirt (in Mainz 1500 Ztr., in Köln 2000 Ztr.) und die Lade- und Abfahrtszeit in Frankfurt nach dem Eintreffen und der Abfahrt des Landbotenfuhrwerks zu Würzburg bemessen.

Der Frankfurter Bevollmächtigte stellte in Aussicht, dass die Städte Hanau und Offenbach in Ansehung des Transportes ihrer Berggüter gerne dem Schiffahrtsvertrage beitreten würden, welche Beitrittserklärung auch später erfolgt zu sein scheint.

Die Lieferzeit der Berggüter an die verschiedenen Mainplätze wurde nach Massgabe der durch die Errichtung von Relaisstationen eingeführten Schnellschiffahrt regulirt. Sie betrug

				1837	1840
von	Köln	bis	Würzburg	16	14
„	„	„	Marktbreit	17	15
„	„	„	Kitzingen	18	16
„	„	„	Schweinfurt	21	18½
„	„	„	Bamberg	24	21 Tage.

Ausserdem wurde auf Beschwerde des Mainzer Bevollmächtigten vorgeschrieben, dass die Schiffer die Thalfahrt von Frankfurt nach Mainz ohne Aufenthalt unterwegs fortsetzen müssten.

Das angedrohte Präjudiz — dass der im Vertrage begriffene Waarenempfänger oder Versender, wenn er aus einer der kontrahirenden Städte Güter durch einen andern als einen Vertragsschiffer verführen lässt, einer Strafe von 12 Kr. für jeden Zentner zu der treffenden Schiffskasse unterworfen sei — wurde auf allseitigen Antrag auch auf die Waarenempfänger oder Versender in Köln ausgedehnt und nebstdem noch jeder Schiffer, der diesen Bestimmungen zuwiderhandelte, mit einer Strafe von 50 fl. zur Schifferkasse seines Wohnorts bedroht.

Die Regulirung des Frachttarifs führte zu einer hartnäckigen Debatte. Der Bevollmächtigte von Köln verlangte nämlich und zwar mit Grund, dass Mainz seine Thal- und Bergfrachten auf dem Main mit jenen in Köln in Uebereinstimmung bringen und nicht niedriger stellen solle, welches letzteres bisher geschehen sei. Die Abgeordneten der bayerischen Mainstädte und der Bevollmächtigte von Frankfurt schlossen sich diesem Verlangen an und stellten als Grundsatz die Gleichstellung der Frachtsätze auf dem Mainstrome auf, so zwar, dass die bayerischen Waarenempfänger und -Versender stets freie Wahl hätten, ihre Güter entweder von Frankfurt, Mainz oder Köln beziehen oder dahin versenden zu können, je nachdem sie in einer oder der andern dieser drei Städte besser bedient und billiger in der Provision behandelt wurden. Nach langem Unterhandeln vereinigte man sich über diesen schwierigen Punkt, wobei obiger Grundsatz in der Hauptsache vorherrschend geblieben ist. Die Frachtermässigung auf fabrizirten Zucker, verlangt und vertreten durch den Bevollmächtigten von Marktbreit, Kaufmann Kluge, der Antheil an einer Zuckerraffinerie zu Köln hatte, wurde abgelehnt, dagegen auf den beharrlichen Antrag der bayerischen Zuckersiedereibesitzer die Bergfracht für Schmelzlumpen um 2 Kr. und für Farin um 1 Kr. per Zentner herabgesetzt.

Dem dringenden Antrage sämmtlicher Rangschiffer um Frachterhöhung im Allgemeinen, weil bei den niedrigen Sätzen ihre bürger-

liche Existenz gefährdet sei, wurde ungeachtet der hartnäckigen Verweigerung von Seiten des Zuckerraffinadeurs vom Rath und des besagten Kaufmanns Kluge am Ende in der Art entsprochen, dass man für alle Waarenartikel die Thal- und Bergfracht zwischen den Ober- und Mittelmainstädten und den Handelsplätzen Mainz und Köln um 1 Kr. per Zentner erhöhte. Die Bevollmächtigten von Schweinfurt, sowohl Kaufleute als Zuckerraffineriebesitzer beantragten sogar eine Frachterhöhung von 2 bis 3 Kr. per Zentner für alle Güter.

Auf allseitiges Verlangen wurden im Tarif bloss die Nettofrachten aufgeführt, wie solche für die dem Schiffahrtsvertrage beigetretenen Handelshäuser der treffenden Städte galten, wogegen für jene Häuser und Privaten, die dem Vertrage nicht angehörten, die Fracht von deren Gütern um 3 Kr. per Zentner zu erhöhen war. Bisher hatte man umgekehrt gerechnet.

Auch sonst wurden eine ganze Reihe kleiner Frachtfragen erledigt. Ein eigenthümlicher Fall betraf den starken Mainzoll, den Baden für Felle und Rauchwaaren erhob, der 1 fl. 45 Kr. auf den bayerischen Zentner ausmachte, was fast der doppelten Fracht gleich kam. Die Mainschiffer verlangten, dass ihnen der badische Mainzoll abzüglich der in der Frachtliste begriffenen 6 Kr. von den Empfängern besonders vergütet werden möge, was auch bewilligt wurde. In diesem Zugeständniss lag von selbst eine Art Verbot des Transportes von Fellen und Rauchwaaren auf dem Main, weil die Landfracht für besagte zwei Artikel um die Hälfte niedriger stand, als die Wasserfracht inkl. Vergütung des badischen Mainzolls.

Auch in das Reglement wurden eine Reihe von Bestimmungen auf Grund der gemachten Erfahrungen eingesetzt, und hiebei der Schiffer gegen manche Machinationen der Spediteure geschützt.

Endlich wurden noch mehrfache Wünsche und Anträge gestellt; dazu gehörte der auf Einrichtung eines zweiten Krahnens von Gusseisen beim Hauptzollamt Würzburg und von Lagerhäusern an den Ländeplätzen am Main, ferner der auf Ermässigung der Wasserzölle auf dem Main im Wege des endlichen Abschlusses einer Mainschifffahrtsordnung unter sämmtlichen Mainuferstaaten, der auf Einziehung der Rangschifferkonzessionen im Falle deren Erledigung wegen Ueberzahl der vorhandenen Mitglieder.

Als der Vertrag abgeschlossen war, wurden auch die Schiffer von Aschaffenburg bei der Regierung vorstellig (2. März 1840), entweder ihren Beitritt zur Schiffahrtsverbindung vom 30. Januar 1840

zu vermitteln und vier von ihren Schiffern in den Rang aufzunehmen oder sich dahin zu verwenden, dass ein eigener Vertrag für sie abgeschlossen werde, der sich nur auf die Schiffahrt der Untermainstädte und der Handelsplätze Hanau, Offenbach, Frankfurt, Mainz und Köln beziehe. Der Beitritt zu dem Verband der Ober- und Mittelmainstädte wurde nicht bethätigt. Aschaffenburg besass damals keinen einzigen konzessionirten Rangschiffer; es fehlten also die erforderlichen Qualitäten. Seine Thal- und Berggüter konnte Aschaffenburg durch seine Schiffer verfrachten lassen, da den Vertragsschiffern nur die Berggüter oberhalb Lengfurt vorbehalten waren. Das, was Aschaffenburg bieten konnte, erschien nicht als ein genügendes Aequivalent, um vier weitere Schiffer noch zu den 43 Vertragsschiffern hinzutreten zu lassen. Der grösste Theil der Aschaffenburger Güter, wie Holz, Steine, Schwerspath, Roheisen, altes Brucheisen waren keine Ranggüter. An solchen kamen nur Buntpapier, Steingut und Weingeist in Betracht, ausserdem der Bezug von Spezerei- und Materialwaaren von Frankfurt, sowie der von Tabakblättern und -Stengel für die dortigen Tabakfabriken. In der Spedition leistete Aschaffenburg gar nichts; ein Anfang dazu war dem Beitritt nur hinderlich. Der Handelsmann Stenger hatte begonnen, Güter von Hanau in Aschaffenburg einzuschiffen und von dort zu Land auf der Strasse über Hain, Lohr, Schweinfurt nach Thüringen zu versenden; ein solcher Ausbruch der Maingüter war aber seitens der bisherigen Kontrahenten eben nicht gewollt. Rumpler empfahl den Schiffern von Aschaffenburg und Miltenberg, sie sollten sich mit den dortigen Handelsleuten verständigen und eigene Verträge mit Frankfurt, Mainz und Köln abschliessen. An Vorbedingungen dazu scheint es nicht ganz gefehlt zu haben; wenigstens behauptete Dessauer im Jahre 1841, er habe bereits seit 2 Jahren durch Aschaffenburger Schiffer auf Rechnung seines Hauses fortwährend eine direkte Fahrt zwischen Köln und Aschaffenburg ins Leben gerufen und unterhalten.

Der Vertrag der Mainstädte mit Köln vom 30. Januar 1840 ging ohne Kündigung auf das Jahr 1841 über. Keine Wolke schien den Himmel zu trüben. Am 20. Februar 1841 machte der bayer. Konsul Bartels in Köln der unterfränkischen Regierung sogar noch die Mittheilung, dass er angesichts des Umstandes, dass der Rheinpfalz tüchtige Schiffer fehlten, dagegen der Mainschiffer eher zuviel seien, sich bei der Kommission des Kölner Schiffahrtsvereins verwendet habe, einige Mainschiffer in die Rangfahrt nach Mannheim

resp. der bayer. Rheinschanze aufzunehmen, was auch für drei bewilligt wurde, wenn sie sich erklärten, zu denselben Bedingungen, wie die andern acht zu fahren; auch wollte man anregen, dass die bayer. Schiffer bei den Thalgütern in der Rheinpfalz bevorzugt würden. So drängten die Verhältnisse dahin, dass die Mainschiffer selbst die Mainroute untergraben helfen sollten.

Gegen Ende des Jahres 1841 erfolgte von Seite der Handelsstände Schweinfurt, Marktbreit und Würzburg die Aufkündigung. Man hielt Aenderungen für wünschenswerth, bezüglich einiger Tarifsätze, dann bezüglich der Konkurrenz mit der auf dem Main einzuführenden Dampfschiffahrt und bezüglich des Einflusses der durch die Mainkorrektion bewirkten grösseren Vertiefung des Fahrwassers im Main auf die Wasserzulagen.

Am 5. Februar 1842 kam ein neuer Schiffahrtsvertrag zu Stande. In diesem unter Zustimmung sämmtlicher Bevollmächtigter abgeschlossenen Vertrage wurde 1. die Bergfracht zwischen Mainz und Frankfurt nach den Ober- und Mittelmainstädten um 1 Kr. vom bayer. Zentner herabgesetzt; 2. die dem Verkehre lästigen Frachtzulagen bei niederem Wasserstande, sowie die Winterzulagen kamen in Wegfall. 3. Zur Erleichterung der Schiffahrt und des Handels wurden einige Vertragspunkte an der Hand der Erfahrung abgeändert.

Wider Erwarten versagte aber die Schiffahrtskommission zu Köln am 12. Februar 1842 die Ratifikation des Vertrages, welchem 8 Tage zuvor deren Bevollmächtigter zugestimmt hatte, und zwar aus dem Grund, weil bei diesem Bergfrachttarife Mainz und Frankfurt um 1 Kr. per Ztr. gegen Köln begünstigt worden seien. Dieser Differenzpunkt entstand dadurch, dass Köln seine frühere Bergfracht nach dem Main um 1 Kr. per Ztr. in dem vorangegangenen Schiffahrtsvertrage von 1837 herabgesetzt und diese Minderung in seinem Interesse erwirkt hatte, wodurch es einen Vorsprung in der Konkurrenz und Spedition gegen Mainz und Frankfurt erlangt hatte, welches sich die beiden letzten Handelsstädte nicht länger mehr gefallen liessen, sondern auf dem früheren Frachtverhältniss zwischen Köln und Mainz, dann Frankfurt beharrten. Hiezu kamen noch die begonnenen direkten Fahrten aus dem Main nach Holland, wodurch sich Köln in seinem Interesse wesentlich verletzt fühlte.

Alle Bemühungen der Regierung von Unterfranken und Aschaffenburg, die Parteien zu vereinigen, scheiterten an der Hartnäckigkeit Kölns; inzwischen rückte auch das Schiffahrtsjahr vor, welches einen

abermaligen Zusammentritt und den Versuch einer Vereinigung der Betheiligten nicht mehr gestattete. Die Folgen dieses Zustandes waren nun, dass Köln nur denjenigen Mainschiffern Berggüter zur Ladung übergab, die sich schriftlich verpflichteten, solche um 1 Kr. per Ztr. billiger als nach der Frachttaxe fahren zu wollen; hiedurch erachteten sich aber auch die Schiffer, namentlich jene, welche hierauf nicht eingingen, an die Erfüllung der Vertragsbestimmungen nicht mehr gebunden und führten sofort die früheren Winterfrachtzulagen und die Zuschläge bei niederem Wasser wieder ein, wozu der beispiellos geringe Wasserstand im Jahre 1842 und die dadurch erschwerte und kostspieligere Schiffahrt auf dem Main Veranlassung gab.

Der Versuch der Regierung, für das Jahr 1843 einen Vertrag zu Stande zu bringen, scheiterte abermals an Köln. Bevor noch der Zusammentritt der hiezu eingeladenen Bevollmächtigten stattfand, bereisten einige Abgeordnete der Schiffahrtskommission zu Köln die Ober- und Mittelmainstädte und schlossen mit den Städten Marktbreit, Marktsteft und Kitzingen Separatverträge ab[81]), daher auch am bestimmten Termin des Zusammentritts am 30. Januar 1843, ein Bevollmächtigter Kölns nicht erschien, sondern nur eine schriftliche Erklärung der Kölner Schiffahrtskommission vom 19. Januar 1843 einlief mit der hierin enthaltenen bestimmten Weigerung des Beitritts zu jedem Schiffahrtsvertrag, bei welchem die Städte Frankfurt und Mainz betheiligt seien, welcher Erklärung sich auch die erschienenen Bevollmächtigten des Handelsstandes der Städte Marktbreit und Marktsteft anschlossen; der Vertreter des Handelsstandes von Kitzingen erklärte ebenfalls, einer gemeinsamen Uebereinkunft nicht mehr beitreten zu können, dass er aber gleichwohl nicht abgeneigt sei, auch mit den Handelskammern von Frankfurt und Mainz einen Separatvertrag einzugehen. Der Regierungskommissär hielt sich bei dieser Sachlage zu jedweder weiteren Wirksamkeit nicht mehr befugt und überliess es den Betheiligten, nach Massgabe der Rheinschiffahrtsakte im Wege des Privatübereinkommens vorbehaltlich der im Art. 51 Abs. 2 vorgeschriebenen näheren Kognitionsnahme der k. Regierung Verträge einzugehen und abzuschliessen.

Ein solcher Vertrag kam auch am 31. Januar 1843 zwischen den Bevollmächtigten von Mainz und Frankfurt und jenen der Städte Bamberg, Schweinfurt, Kitzingen, Würzburg, Gemünden und Lohr, dann den Rangschiffern zu Gemünden, Würzburg, Marktbreit, Kitzingen, Schweinfurt und Bamberg zum Abschluss, zerfiel aber in sich

durch die Bestimmung im Art. 17 des Inhalts: „Dieser Vertrag tritt für alle Theile ausser Wirkung auf den Fall die Kölner Schiffahrtskommission für den Handelsplatz Köln mit den Mainstädten Marktbreit und Marktsteft einen Vertrag abschliessen und zur Ausführung bringen sollte, wodurch eine Aenderung in dem unterm 4. Februar 1842 verabredeten Frachttarife für Köln herbeigeführt würde."

Köln that die nöthigen Schritte, um sich die Dienste von Schiffern zu sichern und seine Bundesgenossen zu unterstützen[82]).

Weshalb der Handelsstand in Marktbreit die Hand bot, das gemeinsame Vertragswerk zu zerstören, das hat er in einem Bericht vom 21. Februar 1843 an das Herrschaftsgericht näher dargelegt. Er wollte möglichst billige Frachtsätze. Der neue Tarif von Marktbreit nach Köln war 1843 durchgängig um 2 Kr. per 56 Kilo niedriger, als 1842; nach Mainz betrug die Differenz 3—17 Kr.; bei der Bergfahrt von Köln nach Marktbreit ergab sich nur in einigen Fällen eine Differenz von 3 Kr.; dagegen von Mainz nach Marktbreit durchgängig eine solche von 4—11 Kr. Der Marktbreiter Handelsstand beklagte sich über die Rangschiffer und ihre Willkür; sie hätten z. B. 1842 schon im Monat September plötzlich und ohne dem Handelsstand Anzeige zu machen, ihre Fahrten eingestellt, während Massen von Gütern zur Verschiffung bereit lagen. Es sei nicht zu vermeiden, „dass die rivalisirenden Städte Frankfurt, Mannheim und Heilbronn durch solche unnatürliche Schiffahrtsverhältnisse zu empfindlichem Nachtheile der Mainstädte begünstigt worden seien." „Die seitherigen Verträge, heisst es da, betrachten wir als Ursache, dass sich ein so beträchtlicher Theil des Güterzugs dem Neckar zugewendet hat, und dass wir zur Unterhaltung von Niederlagen in Heilbronn und Mannheim genöthigt waren. Dagegen sind die Vortheile, welche wir jetzt unserm Handelsverkehr sichern, darauf berechnet und lassen auch gar keinen Zweifel zu, dass sich jener Güterzug wieder dem Maine zuwenden wird, so dass jene kostspieligen Niederlagen bereits überflüssig geworden und auf diese Weise auch dem Schifferstande wieder mehr Beschäftigung, mithin grössere Einnahme zu Theil werden wird. — Unser Interesse verlangt gebietend, dass wir fortan nicht mehr durch nachtheilige Verträge gebunden sind, sondern uns freie Hand gelassen werde, alle sich darbietenden Vortheile in Anwendung zu bringen. Ein solches Verfahren wird ja auch von Seite der k. Behörden beobachtet, welche sowie sie im Allgemeinen bei Bauten stets die freie Konkurrenz benutzen, sich

auch beim Transport der Schienen für die Staatseisenbahnen an keine Verträge gebunden und dadurch die Fracht von Köln bis Bamberg auf 1 fl. 18 Kr. und 1 fl. 20 Kr. per Ztr. bedungen haben, während die niedrigste Taxfracht auf 1 fl. 28 Kr. stipulirt war. Auch ist, ebenfalls durch Benützung der Konkurrenz der Transport eines ansehnlichen Quantums Schienen von Mainz bis Kitzingen à 33 Kr. und bis Bamberg à 47 Kr. in Accord genommen, während die niedrigsten Taxen 43 und 58 Kr. betragen."

Von anderer Seite beurtheilte man freilich die Sache wesentlich anders[83]). Der Oberzollinspektor Rumpler befürchtete den Ruin der früherhin wohlhabenden Rangschiffer. Er bezweifelte auch, dass, wie die Marktbreiter behaupteten, wegen einer Frachtzulage von 3—4 Kr. per Ztr. der Waarenzug vom Main auf den Neckar getrieben worden sei; Ursache hiefür sei vielmehr der Mainzoll von 16 Kr. per Ztr. bei der Bergfahrt und die nähere Lage der Städte am Lech und der Isar, besonders von Augsburg und München. Die grössere Billigkeit der Marktbreiter Frachten beruhte hauptsächlich darauf, dass nun auch die Nichtrangschiffer Bergladungen übernahmen; es waren das Schiffer, welche die Güter, die nicht zu den Ranggütern zählten, wie Getreide, Holz, Steine, Lohrinde nach Mainz zu Thal brachten und früher meist leer zurückzukehren pflegten. Nach Rumpler's und Anderer Anschauung waren die Frachtsätze der Marktbreiter für die Schiffer verlustbringend; allein diese Rechnungen waren nicht einwandfrei[84]). Auch lässt sich nicht leugnen, dass die Verurtheilung eines Theils der Schiffer dazu, dass sie leer die Bergfahrt machen mussten, also hohe Spesen bekamen, bei der ganzen Organisation etwas sehr Gekünsteltes hatte. Eine andere Frage war freilich die, „ob mit solchen Transportmitteln, deren Benützung vom Zufalle abhing, nämlich davon, ob gerade Sendungen von Getreide, Steinen, Holz und Lohrinde aus dem Main nach Mainz erfolgten und dergleichen sog. Retourgelegenheiten zum Waarentransport sich immer darboten, eine geregelte Fahrt nach dem Main und Rhein stromabwärts und -aufwärts dauernd und ohne Unterbrechung hergestellt werden konnte." Der Handelsstand, damals noch auf den Wassertransport angewiesen, scheint es doch bedenklich gefunden zu haben, lediglich der freien Konkurrenz zu vertrauen. Feste Lieferungsfristen waren und sind für ihn unentbehrlich. Thatsächlich erlosch auch das Vertragswesen keineswegs; es zersplitterte sich nur, weshalb es sehr schwer ist, seinen weiteren Verlauf zu verfolgen.

Abgesehen von dem Abkommen, das die Marktbreiter und Marktstefter getroffen hatten, wird in den Akten dreier Verträge gedacht. Die Handelskammer zu Mainz vereinbarte für das Jahr 1844 mit den Schiffern Netschert, Fink, Kirchner und Kaiser von Gemünden, Zimmermann und Lang von Marktbreit und Weiler von Kitzingen einen Rangschiffahrtsvertrag. Diesen schlossen sich später an die beiden Schiffer Selig und Michel von Schweinfurt und ungefähr der vierte Theil der in Bamberg domizilirenden 14 Rangschiffer, welche sämmtlich ihre Fahrten gewöhnlich nicht weiter als bis Mainz ausdehnten. Alle übrigen Schiffer von Bamberg, Schweinfurt, Kitzingen, Marktbreit und Würzburg traten dem Vertrag nicht bei, weil der bindende Artikel 1 die lästige Beschränkung ihrer Fahrt rheinabwärts und eine Art erzwungenen Stapels im Interesse der Mainzer Spedition zum Gegenstand hatte[85]). Dieser Mainzer Vertrag erlitt bald eine Aenderung in Ansehung der Frachtsätze, indem der Handelsplatz Köln seinen Frachttarif für die Strecke von Köln bis Mainz um 1 Kr. per Ztr. kürzte, weshalb auch Mainz die Fracht um 1 Kr. per Ztr. herabsetzte, welches sich die bayer. Schiffer, wollten sie aus dem Vertrag nicht austreten, gefallen lassen mussten. Einen ähnlichen Separatvertrag schloss die Schiffahrtskommission in Köln mit einigen bayerischen Schiffern in Aschaffenburg, Reistenhausen, Klingenberg, Kitzingen, Bamberg und zwei Würzburger Schiffern ab; einen ferneren mit Miltenberg. Ein weiterer Vertrag kam am 1. März 1844 zwischen dem Würzburger Handels- und Schifferstand zu Stande. Danach haben die sieben Rangschiffer das Recht und die Verbindlichkeit, sämmtliche Thalgüter zu verführen, welche von Würzburg aus nach Orten von Lengfurt an mainabwarts versendet werden, unabweisliche Verfügungen fremder Kommittenten vorbehalten. Sollte ein besonderer Schiffahrtsvertrag mit Holland abgeschlossen werden, so ist eine Ausnahme dafür ebenfalls vorbehalten. Die Ladezeit dauert je 7 Tage, schliesst mit Samstag Mittag 12 Uhr jeder Woche und der Schiffer ist gehalten, Sonntag Mittag abzufahren. Die Lieferzeit nach Frankfurt ist auf Donnerstag, nach Mainz auf Freitag derselben Woche festgesetzt, Ausladezeit und force majeure ausgenommen. Wird die Fahrt nicht direkt nach Köln oder Holland fortgesetzt, worüber jederzeit der Würzburger Handelsvorstand zu bestimmen hat, so hat der Schiffer die Verbindlichkeit, in Frankfurt oder Mainz die erste bereite Schiffgelegenheit zur weiteren direkten Beförderung zu benutzen. Eine Versäumniss darin, sowie die nicht rechtzeitige

Abfahrt in Würzburg giebt jedem Versender oder Empfänger das Recht, die Fracht zu kürzen oder sich solche nach Zahlung wiederersetzen zu lassen, sobald das Verschulden gehörig nachgewiesen ist. Ausserdem steht dem Handelsvorstande zu Würzburg die Befugniss zu, den Schiffer mit 1 fl. bis 25 fl. Strafe zu belegen und sogar ganz aus der Rangfahrt zu entfernen. Die Bergfahrt von Mainz nach Würzburg wird durch dieselben Schiffer bewerkstelligt und die Ladezeit auf 7 Tage der Art festgestellt, dass jeden Donnerstag ein Schiffer bestimmt von da abfährt, und zwar derselbe Schiffer, welcher Sonntags seine Reise von Frankfurt zu Berg antritt, so dass er längstens am darauffolgenden Samstag Vormittag seine in Mainz, Frankfurt, Offenbach, Hanau gesammelten Güter zu Würzburg ausliefert. Die Handelskammer zu Mainz wird durch den Würzburger Handelsvorstand von dieser Uebereinkunft für die Fahrten zwischen Mainz und Würzburg unterrichtet und zur Förderung des Unternehmens eingeladen werden; ihrerseits werden die Mitglieder des Würzburger Handelsstandes dafür sorgen, dass alle jene Güter, über welche sie zu verfügen haben, nur den fraglichen Schiffern zugetheilt werden. Die Schiffer werden die getroffene Einrichtung auf ihre Kosten in Mainz veröffentlichen, um die dortigen Versender damit vollkommen vertraut zu machen. Der Betrieb der Fahrten von Köln zu Berg findet nach den mit der Schiffahrtskommission dieser Stadt geschlossenen oder künftig zu schliessenden Verträgen statt. Insoferne für die Thalfahrten noch besondere Bestimmungen mit Köln vereinbart worden sind oder noch werden, so wird deren Giltigkeit hiemit vorbehalten. Frachten und Zulagen werden nach dem beigefügten Tarif erhoben, dessen Taxen auf den Zollzentner reduzirt den bestehenden Verträgen entsprechen. Im Fall anderwärts Schiffahrtsverträge abgeschlossen und bekannt werden, nach welchen für die Befahrung gleicher Stromstrecken weniger Fracht zu bezahlen ist, müssen die angenommenen Taxen um ebensoviel erniedrigt werden, was bei Verminderung der in der Fracht inbegriffenen Mainzölle gleichfalls geschieht. Da notorisch inländische Güter schon jetzt in Mainz 3½ Kr. per Zollzentner ersparen, so sind solche bei dergleichen Gütern an der Fracht in Abzug zu bringen; ebenso 2½ Kr. per Zollzentner von notorisch inländischen Versendungen aus preussischen Häfen, weil dafür soviel an Mainzoll in Frankfurt a/M. nachgelassen ist. Nichtmitglieder des Vertrags zahlen 3 Kr. per Ztr. mehr. Die Schiffer entrichten ¼ Kr. per ausgeladenen Zentner an die

vom Handelsstand verwaltete Kasse in Würzburg zum Zweck örtlicher Verbesserungen.

Mit Frankfurt a. M. wurde ein Vertrag vom 1./20. März abgeschlossen, der ganz mit dem vorstehenden harmonirte und nur Details regelte und für die Bergfahrt die erforderlichen Verpflichtungen des Frankfurter Handelsstandes fixirte. Der Ladeschluss war in Frankfurt auf Samstag Abend festgesetzt; die Abfahrt erfolgte Sonntag und musste der Schiffer bis Samstag Vormittag in Würzburg eintreffen. Zulagen wegen niedrigen Wasserstandes wurden vor der Hand, und so lange andere Städte für die Befahrung der gleichen Stromstrecke keine zugestehen, nicht vergütet, wohl aber für die Zeit vom 1. November bis 1. März. Die Thalfrachten nach Mainz und Köln werden nach den Tarifen dieser Städte erhoben. In Frankfurt mussten die Schiffer für alle aus- und einzuladenden Güter 1 Centime pro Zollztr. zahlen. Die den Schiffern vorbehaltene Thal- und Bergfracht der Kontrahenten erleidet eine Ausnahme in Bezug auf die Dampfschiffe.

Mainz und Köln traten dem Vertrag nicht bei. Dagegen brachte die Neue Würzburger Zeitung vom 31. März 1845 die Anzeige, dass der Vertrag mit Frankfurt allseitige Anerkennung gefunden und „trotz der fortgesetzten Weigerung eines hiesigen Kaufmanns, ihm beizutreten“ auch 1845 fortbestehe.

Später hört man auch nichts mehr von besondern Verträgen Würzburgs mit Frankfurt. Am 31. Januar 1852 schlossen die sieben Schiffer nur noch einen Vertrag mit dem Handelsstand in Würzburg, worin die Rangschiffer die Thalfracht in bisher üblicher Weise sich sicherten und der Tarif festgelegt wurde; die Ladezeit dauerte wie bisher 7 Tage, an jedem Sonntag musste ein Schiffer abfahren. Die Lieferzeit nach Frankfurt war auf 6, nach Mainz auf 7—8 Tage, nach Köln auf 14 Tage festgesetzt. Dass der Handelsstand die Fahrt nach Köln verlangen könne, davon ist keine Rede mehr; es besteht nur noch die frühere Verpflichtung, falls die Schiffer nicht selbst nach Köln fahren, die erste bereite Schiffsgelegenheit in Frankfurt a. M. oder Mainz zur weitern direkten Fahrt zu benutzen. Ja in einem weitern Vertrag vom 1. März 1853 ging man noch weiter. Es wurde darin den Schiffern zur Pflicht gemacht, vom 1. April ab jede Woche zwei Thalfahrten zu machen, so dass jeden Donnerstag und jeden Sonntag ein Schiff abging. Auch wurde die Zeit noch mehr abgekürzt: nach Frankfurt auf 3 Tage, nach Mainz auf

5 Tage und nach Köln auf 12 Tage. Da die Zahl der Würzburger Schiffer sich nicht vermehrt hatte, vielmehr immer noch 7 betrug, so ist klar, dass es bei dieser Mehrung der Fahrten immer schwieriger werden musste, die lange Reise nach Köln zu machen. Da eine Reise nach Mainz und zurück mit Ladezeit selbst in dieser Abkürzung 14 Tage erforderte, so waren schon vier Schiffer ununterbrochen beschäftigt, um nur den Turnus nach Mainz aufrecht zu erhalten. Augenscheinlich war die Schiffsgelegenheit auf dem Rhein bereits reichlich und billig geworden, dehnte sich auch die Schleppschiffahrt mehr und mehr aus, so dass die Schiffer es vortheilhafter erachteten, in Mainz umzuschlagen, als selbst nach Köln zu fahren.

Vom Jahre 1853 ab finde ich in den Akten keinen Vertrag mehr; der Handelsstand dürfte kein Interesse mehr daran gehabt haben; denn im Jahre 1854 wurde die Eisenbahn eröffnet zwischen Würzburg-Frankfurt. Er überliess die Schiffer ihrem Schicksal. Auch auf dem Rhein ging die Einrichtung der Rangfahrt der Segelschiffer rasch ihrem Verfall entgegen. Der Bericht der Centralkommission für die Rheinschiffahrt sagte im Jahre 1862 von ihr, dass sie nur dem Namen nach noch bestehe[86]).

Mit der Wendung, welche die Dinge seit 1843 genommen hatten, sank die bis dahin festgehaltene Gliederung der Schiffer in Rang- und andere Schiffer dahin. Man hatte bis dahin bei der Ertheilung der Gewerbskonzession diesen Unterschied scharf betont. Mit der Zersplitterung, die eingetreten war, hörten die festen Grenzen auf. Am 17. April 1845 erklärte denn auch ein Erlass der Kreisregierung von Unterfranken, dass fortan keine Rangschifferkonzessionen mehr verliehen würden, die Konzession habe nur noch die Bedeutung, dass der Schiffer „fähig“ sei.

III. Die direkte Schiffahrt nach Holland und ihr rascher Zerfall.

Manche Nachrichten deuten darauf hin, dass im vorigen Jahrhundert vom Main Schiffe nach Holland gingen. Schon im Jahre 1700 heisst es, dass Stefter Schiffe von Steft nach Holland „auf- und abgefahren". In einem Würzburger Strassenbaukommissionsprotokoll von 1751 wird, als es sich um den Wettbewerb der Städte Wertheim und Würzburg beim kaiserlichen Hofe hinsichtlich der Erbauung der Chaussee von Günzburg nach dem Main handelte, behauptet, Würzburg habe regelmässige Schiffahrt mit Holland[87]). Es ist möglich, dass es sich in beiden Fällen nur um übertreibende Wendungen handelt. Die Stapelrechte zu Mainz und Köln, die scharfe Auftheilung der Schiffahrt auf dem Rhein sprechen nicht gerade für die Richtigkeit. Sollten aber wirklich Fahrten nach Holland vorgekommen sein, sicher ist, dass im 19. Jahrhundert die Erinnerung daran verschwunden war und die Mainschiffer längst nicht mehr nach Holland fuhren. Selbst gegenüber Köln lag ein ähnliches Verhältniss vor. Auch da ist 1746 sogar in Würzburger Verordnungen von direkten Rangfahrten nach Mainz, Frankfurt und Köln die Rede[88]), aber im günstigsten Fall handelte es sich um eine ganz vorübergehende Durchbrechung des Mainzer Stapelrechts. Der vorige Abschnitt zeigte, wie selbst die Fahrten nach Köln im Jahre 1833 als eine neue That erschienen.

Bei der grossen Wichtigkeit, welche man in den 30er Jahren der Ausdehnung der Schiffahrt bayerischerseits mit Rücksicht auf den geplanten Donau-Main-Kanal beilegte, kann es nicht verwundern, wenn man über Köln hinausstrebte. Die Anregung ging von der

bayerischen Staatsregierung aus. In einem Bericht an die unterfränkische Regierung vom 1. April 1837 wird Folgendes mitgetheilt: „Der Eigenthümer des Handlungsetablissements in der Rheinschanze hat Beurtfahrtsverträge nicht nur mit Köln, sondern nunmehr auch mit Rotterdam und Amsterdam abgeschlossen, und die bayerische Flagge wird nun demnächst auch in den holländischen Seestädten wehen. Statt der grossen niederländischen Schiffe und der grossen Rheinschiffe wird sich derselbe, wie überhaupt schon seit einiger Zeit geschieht, zur Fahrt dahin der weit schicklicheren Mainschiffe bedienen, um die Ladezeit abzukürzen und den Wechsel der Fahrten zu beschleunigen. Dieses Ereigniss ist schon deswegen höchst wichtig, weil diese von dem Eigenthümer des Rheinschanzer Etablissements beabsichtigten Fahrten den unumstösslichen Beweis liefern, dass mit Mainschiffen nicht bloss nach Köln, sondern selbst bis nach Holland gefahren werden kann, seit die Einrichtung getroffen ist, dass diese Schiffe abwärts von Düsseldorf auf der Waal zu Berg durch Dampfschiffe bugsirt werden, dort sonach nicht auf Wind zu warten oder beim Gegenwinde still zu liegen gezwungen sind, eine Einrichtung, unter deren Schutze auch Schiffer Ohlenschläger von Frankfurt mit seinem Mainschiffe bereits seit Jahr und Tag nach Rotterdam und wieder zurück nach Frankfurt fährt. Die direkte Fahrt aus dem Main nach Rotterdam etc. ist aber auch für den Handel Bayerns im Allgemeinen und insbesondere für den Mainhandel und namentlich für die bayerischen Mainhandelsstädte von entschiedener Bedeutung, und es dürfte eben nicht schwer halten, durch eine direkte Fahrt aus dem Maine nach den genannten holländischen Seestädten den Mainhandel in kurzer Zeit bedeutend zu beleben und der Wasserstrasse des Mains gegenüber jener des Neckars das ihr zukommende Verhältniss zu sichern, insbesondere aber die nicht unbedeutenden Zwischenspesen der Spedition, des Umschlags etc. in Köln, Mainz, Frankfurt zu erübrigen und dem inländischen Produktenhandel einen direkten Absatz nach Holland ohne Dazwischenkunft von Spediteurs und ohne mehrmaliges Verweilen auf Zwischenplätzen zu sichern und ihm durch die Fahrt von Emmerich vorbei alle jene Freiheit zuzuwenden, welche für solchen Fall der Rheinschiffahrtsvertrag zusagt.“

In Franken nahm man den Vorschlag skeptisch auf. Es wurde nämlich eruirt, dass der Speditionshandlung Scharf in der Rheinschanze wenig Schiffe zu Gebote standen, weshalb sie der Mainschiffe

sich bedienen wollte. In Speier befand sich damals nur ein Schiffer, Namens Ueberle, der aber nicht weiter als bis Frankfurt mit rheinbayerischen Weinen und Tabakblättern fuhr; in Worms gab es zwei Schiffer, Oeser und Hut, die auch nicht weiter als nach Frankfurt und Köln kamen; die Schiffer zu Mannheim waren zu direkten Fahrten von Mannheim nach Holland vertragsmässig gebunden, die Neckarschiffe mit ihrer geringen Ladefähigkeit von 1200 Ztr. eigneten sich nicht zur Fahrt nach Holland. Nur der Schiffer Schankenberger in Frankfurt hatte noch ein Schiff, das zur Fahrt nach Holland eingerichtet war, und dieser war es auch gewesen, der bisher für die Speditionshandlung Scharf fuhr. Die fränkischen Mainschiffe in den Dienst der letzterwähnten Handlung zu stellen, hielt man für sehr bedenklich. Der Oberzollinspektor Rumpler sowohl als die Schiffer meinten, man befördere dadurch nur den Untergang des Mainhandels. Der Verkehr vom Main nach der Rheinschanze sei sehr unbedeutend, es ginge dahin nur Salz aus den königlichen Salinen und in Zeiten der Noth Getreide; was von dort bezogen werde, bestehe aus Wein, Obst, Tabakblättern, Krapp, Schwefelsäure, Gusseisen und Eisensteinen, wovon aber die für die Donaugegenden bestimmten Mengen über den Neckar gingen. Es fehle an genügenden Ladungen für einen direkten Verkehr mit der Rheinschanze. Das holländische Unternehmen Scharfs sei aber nur zu Gunsten Mannheims und des Neckars, aber nicht zu Gunsten des Mainhandels.

Man erörterte nun lebhaft, ob die Mainplätze nicht selbst die direkte Schiffahrt und Verbindung mit Holland ins Leben rufen sollten. Das Ministerium bot sofort eine Gelegenheit dar. Als das Kriegsministerium 1837 75 Kanonengeschütze aus Schweden bestellt hatte, liess der Minister des Innern dem Rangschiffer Seb. Schön, der die Absicht einer Probefahrt nach Rotterdam ausgesprochen hatte, am 18. August 1837 mittheilen, dass er dieselben in Rotterdam in Empfang nehmen könne; er stellte aber eine so unsinnige Frachtforderung, dass man davon abstehen musste. Ebenso scheiterten die Bemühungen des Staatsministeriums (Ende 1837), den Mainschiffern den Transport der vom Comité in Augsburg in England bestellten Schienen zuzuwenden; die Neckarroute hatte sich als vortheilhafter erwiesen. Allein bereits am 31. Oktober 1837 forderte das Ministerium des Innern von Neuem auf, eine Verbindung der Mainstädte mit Rotterdam und Amsterdam zu betreiben. Man stiess auf Nichts als Hindernisse. Der Würzburger Handelsstand, der in einem

früheren Stadium sich dafür erklärt hatte, wenn die am Anfang unzureichenden Thalladungen durch Getreide aus den königlichen Speichern ergänzt und letzteres durch den bayerischen Konsul in Rotterdam verkauft würde, gab nun ein ablehnendes Gutachten ab; er wies darauf hin, dass nicht einmal Frankfurt nach Holland direkt handle; es fehle an zureichenden regelmässigen Thalgütern, die Getreidefracht nach Holland sei sehr prekär wegen der gleitenden Zollskala Hollands, nicht einmal die Rückfracht sei sicher, da bald Hamburg, bald Bremen für den Bezug vortheilhafter sei; vielleicht dass mit Eröffnung des Ludwigskanals sich eine bessere Konstellation ergebe. Auch die Mainschiffer machten, wie sie es seinerzeit gethan hatten, als es sich um die Fahrt auf dem Rhein nach Köln handelte, Schwierigkeiten; sie meinten, ihre Schiffe seien für die Fahrt nach Holland zu schwach, verstärkt würden sie für den Main zu schwer. Nach dem Urtheil Sachverständiger mussten die damaligen Mainschiffe im Boden um 1 Fuss breiter gebaut und die etwas flach gelegenen Nebenborde mehr in gerader Richtung getellt werden, dass sie schwerer trugen und für die Rheinschiffahrt nach Holland geeigneter wurden. Diese Bedenken der Schiffer hoffte man jedoch durch die Mainkorrektion zu beheben; allerdings war von Mainz den Main aufwärts eine Leichterung d. h. Theilung der Ladung nothwendig.

Man fing nun auch an, eingehend zu studieren, welche Handelsartikel im Verkehre mit Holland in Betracht kämen. Es ergab sich hiebei Folgendes:

Haupthandelsartikel, die aus und über Bayern nach Holland seither auf dem Main und Rhein ausgeführt wurden.

	Gegenstände der Thalladung	Ursprungs- oder Bezugsorte und Länder	Bestimmungsländer	Ungefähre Mengen Zollztr.
1	Obstbäume zum Verpflanzen	LandgerichtsbezirkeForchheim und Gräfenberg	Polen, Russland	500
2	Baumwollene Zeuge und Tücher	Bayreuther Oberland	Holland, England, Amerika	100
3	Baumwoll. Mützen, Strümpfe, Handschuhe	Erlangen	Holland, England, Amerika	200
4	Beinschwärze für Zuckersiedereien	Würzburg, Zwing u. s. w.	Holland	500

	Gegenstände der Thalladung	Ursprungs- oder Bezugsorte und Länder	Bestimmungsländer	Ungefähre Mengen Zollztr.
5	Bleistifte	Regensburg, Nürnberg, Fürth, Aschaffenburg	Holland, Amerika	200
6	Eisenwaaren u. Stahl aus Steiermark	Oesterreich	—	—
7	Farberde	Churhessen, Amberg u. Ebersbach an der Rhön	Holland u. seewärts	1000
8	Felle von Hasen	Bayern	„ „ „	100
9	Getreide, bes. Weizen	Mittel- und Unterfranken	Holland	unbestimmt
10	Glas- u. Glaswaaren	Böhmen, Oberpfalz, Ober- und Unterfranken (Schleichach)	Holland u. seewärts	2000
11	Graphit (Eisenbecher, Ofenfarbe)	Oesterreich, Oberpfalz, Ober- und Unterfranken	Holland	1000
12	Holzwaaren, hölzern. Kinderspielwaaren	Sonneberg, Berchtesgaden, Schallenberg, Mittenwald, Nürnberg	Holland, Amerika	2000
13	Hülsenfrüchte	Ober- und Unterfranken	Holland u. seewärts	1000
14	Knotendisteln	Forchheim, Herzogenaurach und Gräfenberg	Niederlande, England	50
15	Kleesamen	Ober- und Unterfranken	Holland u. seewärts	200
16	Knoppern, Knoppernextrakt	Ungarn	Holland	150
17	Leonischer Draht u. leon. Waaren	Mittelfranken, Allersberg, Roth, Nürnberg	Amerika	1000
18	Lithographiesteine und Platten	Solnhofen	Frankreich, England, Amerika	4000
19	Mineralwasser	Kissingen	England, Russland	3000
20	Nürnberger, Fürther Manufakturwaaren, Spiegel, Metallwaaren, Nadlerarbeiten etc.	Nürnberg, Fürth, Schwabach, Erlangen, Forchheim	England, Frankreich, Amerika	3000
21	Obst, gedörrtes	Ober-, Mittel-, Unterfranken	Holland u. seewärts	3000
22	Buntpapier	Nürnberg, Aschaffenburg	England, Frankreich, Russland	1000
23	Pottasche	Ober- und Unterfranken	Holland	1000
24	Pottloth	Niederbayern	„	300
25	Schmalte	Schauberg, Böhmen, Sachsen	Holland, Frankreich, England	5000
26	Schmelztiegel und Formen	Passau	Holland u. seewärts	1000
27	Schwerspath	Wendelstein, Lohr	Niederlande	100
28	Schiefertafeln, Stifte	Lauenstein, Ludwigstadt	Holland u. seewärts	1000
29	Süssholz	Bamberg	„ „ „	100

	Gegenstände der Thalladung	Ursprungs- oder Bezugsorte und Länder	Bestimmungsländer	Ungefähre Mengen Zollztr.
30	Steinschusser	Sonneberg, Neustadt	Holland u. seewärts	500
31	Thonerde	Klingenberg	Holland, Frankreich, Amerika	5000
32	Wachholderbeeren	Unterfranken	Holland	2000
				40000

Haupthandelsartikel, welche auf dem Rhein und Main nach und durch Bayern aus und über Holland kamen.

	Gegenstände der Bergladung	Ursprungs- oder Bezugsland	Bestimmungsländer u. -Orte	Zentnerzahl
1	Amarilsteine	Holland	Spiegelfabriken zu Nürnberg, Fürth, Erlangen, Forchheim etc.	1000
2	Apothekerwaaren	„	Ober-, Mittel-, Unterfranken etc.	100
3	Barden (Fischbein)	„	Bayern z. Regenschirmarbeiten	100
4	Baumwolle, ostind.	Kolonien	Oesterreich in der Durchfuhr	1000
5	Blei	England	Bayern für die Gewerbe	300
6	Cacao	Kolonien	Bayern	
7	Caffee	„	Bayern, besonders die Plätze Würzb., Mktbreit, Mktsteft, Kitzingen, Schweinfurt, Bamberg, Bayreuth, Nürnberg, Regensburg, München, Augsburg etc.	20000
8	Cedernholz	„	Aschaffenbg., Nürnberg, Fürth, Regensburg,	500
9	Eisen, rohes	England	König u. Bauer in Zell.	500
10	Eisenbleche, verzinnte	„	Bayern für die Gewerbe in den meisten Kreisen.	1900
11	Farbhölzer	Kolonien	Oesterreich in der Durchfuhr; Bayern für die inländ. Färbemühlen, Färbereien.	5000
12	Garne, baumwollene (Twist)	England	Marktbreit, Bayreuther Oberland etc.	3000
13	Gewürze	Kolonien	wie bei Caffee.	4000
14	Häute, rohe, amerik.	Amerika	Bayern für die inl. Gerbereien	500
15	Horn u. Hornspitzen	„	„ „ „ „ Gewerbe	200
16	Juchten	Russland	„ „ „ „ „	100
17	Krapp u. Krappmehl	Holland	Oesterreich im Durchgange	500

	Gegenstände der Bergladung	Ursprungs- oder Bezugsland	Bestimmungsländer u. -Orte	Zentnerzahl
18	Kupfer	England, Frankreich	Oesterreich, Mittelfranken	1000
19	Indigo	Kolonien	Bayern	100
20	Material- u. Specereiwaaren	Holland	„	500
21	Oele	„	„	100
22	Reis, ostind.	Ostindien	„	1600
23	Seefische	Holland	„	2000
24	Steinkohlen (Coaks)	England	Maschinenfabrik König und Bauer in Zell	500
25	Stuhlrohre	Kolonien	Oesterreich, Bayern	500
26	Tabakblätter und -Stengel	„	Oester. Tabakregie, Augsburg, Nürnberg, Erlangen, Bamberg, Würzbg., Aschaffenbg.	2500
27	Theer	Holland	Bayern für die Mainschiffe	100
28	Thran	„	Bayern	500
29	Weine	Spanien, Frankreich	„	800
30	Zinn	England	Oesterreich, Bayern	800
31	Zucker, roher	Kolonien	Bayreuth, Bamberg, Schweinfurt, Würzburg	30000
				80000

Die Mehrzahl dieser Güter erhielten erst durch die Hand der Mainzer oder Kölner Vermittler ihre eigentliche Bestimmung. Doch fehlte es bei dem Einfuhrhandel nicht ganz an direkten Beziehungen zu den holländischen Seeplätzen Rotterdam und Amsterdam. Mehrere Grosshandlungen wie C. A. Schleussner, Karl und Gebhardt, J. A. Lampert, C. A. Tauber, Georg Günther zu Marktbreit und Lampert und Sohn, H. E. Müller zu Marktsteft hatten Fonds genug, um ihre Waaren aus der ersten Hand zu beziehen. Sie liessen durch Kommissionäre auf den dortigen Märkten bei den bedeutenden jährlichen Versteigerungen von Kolonialwaaren ihren Bedarf an Kaffee, Gewürzen, Rohzucker, Tabakblättern etc. auf ihre Rechnung ankaufen oder bezogen dergleichen Artikel von Holländer Grosshandlungen, denen sie in beiden Fällen die Versendung durch holländische oder preussische Schiffe bis Köln oder Mainz überliessen, von wo aus die Waaren zur weiteren Spedition auf dem Rhein und Main nach Bayern in andere Hände übergingen.

Diese Aufklärungen waren nicht ganz ohne Nutzen; denn auf der wechselseitigen Unkenntniss der Handelsverhältnisse beruhte es

hauptsächlich, dass Mainz und Köln den Stapel der Maingüter sich zu erhalten wussten. Man meinte, die holländischen Grosshandlungen würden bei direkter Schiffahrt wohl bald es in ihrem Interesse finden, in Bayern Vorräthe von Kolonialwaaren für eigene Rechnung lagern zu lassen, so dass „der so vortheilhafte Kommissionshandel, der lediglich mit dem Gelde des Auslandes betrieben werde, festen Fuss in Bayern fassen könnte". Andere wie Sattler in Schweinfurt, befürworteten einen „schwimmenden oder freien Hafen in Holland" wegen der enormen Platzspesen, die weher thäten als alle Spesen in Köln, Mainz und auf dem Rhein, vorzüglich bei kleinen Sendungen; ohne eine solche Einrichtung würden die bayerischen Kaufleute doch wieder auf Bezüge durch die Grossisten in Frankfurt etc. sich zu beschränken gezwungen werden[89]). Inzwischen hatte Bayern dafür gesorgt, dass die Begünstigungen und Erleichterungen, welche die Niederlande in dem Schiffahrtsvertrag vom 3. Juni 1837 Preussen zugestanden hatte, auch auf Bayern ausgedehnt wurden[90]).

Die Sache kam jedoch keinen Schritt vorwärts. Noch hielt Köln die Fäden fest in der Hand und ging eben daran, sie durch Inslebenrufen der Seefahrten von Köln aus noch fester zu ziehen[91]). Es entsprach eigentlich wenig den bayerischen Interessen, dieses Unternehmen zu fördern, wie es seitens der Regierung geschah, wenn man wirklich eine direkte Verbindung mit Holland anstrebte. Oberzollinspektor Rumpler meinte nicht so unrichtig, die Holländer sähen das Kölner Unternehmen nicht gerne, und man müsse das zur Anknüpfung mit Holland benützen; das Vorgehen Kölns diene nur dazu, dass Main, Neckar und Mosel auch fernerhin ihren Stapel in Köln haben müssten, die bayerischen Aktionäre würden zur Erzielung einer stärkeren Dividende alle Kräfte aufbieten, der Seeschiffahrt Kölns ergiebige Zufuhren zu verschaffen, so dass den direkten Fahrten vom Main nach Holland wenig übrig bleibe. Uebrigens war diese Besorgniss eine ziemlich unnöthige. Die Aufforderung der bayer. Regierung, durch Aktienzeichnung sich zu betheiligen, wurde seitens Würzburgs und wohl der meisten andern Handelsstädte abgelehnt, und der Versuch, Köln zu einem Seehandelsplatz zu machen, erwies sich bald als verfrüht[92]).

Den jahrelangen Bemühungen namentlich des Oberzollinspektors Rumpler in Würzburg gelang es schliesslich, Schiffer und Handelsstand für die direkte Fahrt zu gewinnen. Erstere liessen sich dazu herbei, den Bau der neuen Schiffe und die Verbesserung der im Ge-

brauche gestandenen Fahrzeuge nach und nach zu diesem Zwecke einzurichten. Es bedurfte nur noch der nöthigen Handelsspekulation. Das Verdienst, diese entrirt zu haben, gebührte dem Würzburger Handelsvorstand Jansen, Eigenthümer der Grosshandlung Lülsdorf und Bans. In Folge einer günstigen Konjunktur war er im Stande, eine Menge Getreide nach Holland zu verkaufen, so dass 10 Mainschiffe damit hätten befrachtet werden können.

Das erste Schiff, das die bayerische Flagge nach Holland trug, war das des Schiffseigenthümers G. J. Schön. Sie war ein Geschenk des Würzburger Handelsstandes. Die Abfahrt vollzog sich wieder unter grosser Feierlichkeit in Gegenwart der Behörden am 6. März 1842. Musik zog in Kähnen dem Schiffe voran, Kanonendonner begleitete die Abfahrt. Es war ein erhebender Moment. Mit Stolz erfüllte die neue That die Zeitgenossen[93]). Schön hat diese Fahrt von Würzburg bis Rotterdam in 16 Tagen zurückgelegt. Andere Schiffer folgten dem Beispiel Schön's, im Ganzen erfolgten sieben direkte Fahrten im Jahre 1842. Die näheren Details dieser sieben Fahrten ergeben sich aus umstehender Uebersicht.

Die ganze Operation hatte sich zu allgemeiner Zufriedenheit abgewickelt. Man hob namentlich folgende drei Vortheile hervor: Während sonst durch die Vermittelung von Köln oder Mainz die Handelsgüter von Rotterdam und Amsterdam bis Würzburg oder Bamberg 2—3 Monate lang unterwegs waren, wurden solche durch die unmittelbare bayerische Schiffahrt mit Zuhilfenahme des Schleppdienstes in Köln in vier Wochen geliefert, und man hoffte, diese Zeit noch auf zehn Tage und weniger abkürzen zu können, wenn die Schiffer sich bis Mainz oder Frankfurt schleppen liessen, oder wenn es gelang, eine Dampfschleppschiffahrt bis Würzburg einzurichten. Einen zweiten Gewinn sah man in der Ersparung der Umschlaggebühren und Spesen von 6—8 Kr. per Zollzentner zu Köln oder Mainz und in der Unabhängigkeit von beiden Speditionsorten. Als einen dritten Gewinn betrachtete man die Schonung der Waaren und Emballagen und die Ersparung namhafter Auslagen bei der umständlichen zollamtlichen Abfertigung in Köln[94]) und Mainz, die meist schon einen 8—14tägigen Aufenthalt verursachten. Auch war von Vortheil, dass die Waaren erst bei ihrer Ankunft an den Mainplätzen zur zollamtlichen Verwiegung kamen, also der Gewichtsverlust in Folge Eintrocknens und Auslaufens nicht mitverzollt zu werden brauchte.

Allein alle diese Vortheile konnten nicht verhindern, dass der

Schiffahrt aus den bayer. Mainhäfen nach Holland im Jahr 1842.

	I. Thalfahrt.							II. Bergfahrt.			
	Name und Wohnort des Schiffers	Tag der Abfahrt	Ort der Abfahrt	Bestimmungsort	Ladung	in Zollgewicht Ztr.	Befrachter	Tag der Ankunft in Würzburg	Handelsgüter in Zollgewicht Ztr.	davon waren bestimmt nach	Ztr.
1.	G. Jos. Schön aus Würzburg	6. März	Würzburg	Rotterdam	800 Schffl. Korn	2500	Handelsvorsteh. Kaufm. Heinr. Jansen zu Würzburg	14. Mai	2101	Würzburg Marktbreit Kitzingen Bamberg	773 300 50 978 2101
2.	Seb. Selig von Kitzingen	9. März	Kitzingen	Amsterdam	900 Schffl. Weizen und Korn	2700	„	15. Mai	2577	Würzburg Marktbreit Marktsteft Kitzingen	708 1233 72 564 2577
3.	Bernh. Kraus von Kitzingen	9. März	„	Rotterdam	900 Schffl. Weizen	2700	„	31. Mai	2574	Würzburg Marktbreit Kitzingen	1120 1187 267 2574
4.	Gg. Lang von Marktbreit	17. März	Mktbreit	Amsterdam	883 Schffl. Weizen und Korn. Moussir. Frankenweine aus Würzb.	2750 46½	Kaufmann Schleussner zu Marktbreit	9. Juni	2515	Würzburg Marktbreit Schweinfurt	931 1546 38 2515
5.	Kil. Schön, Würzburg	24. Mai	Würzburg	„	1200 Schffl. Weizen	3600	Handelsvorsteh. Kaufm. Jansen aus Würzburg	13. Aug.	2911¾	Würzburg Marktbreit Kitzingen Schweinfurt Bamberg	2448½ 112¼ 17¼ 244½ 79¼ 2911¾
6.	Jos. Schön's Wwe. von Würzburg	26. Mai	„	Rotterdam	1000 Schffl. Weizen und Roggen	3000	„	19. Sept.	2475	Würzburg Marktbreit Marktsteft Kitzingen Schweinfurt Bamberg	1691 309 34 145 230 66 2475
7.	G. Jos. Schön aus Würzburg	29. Juli	„	Amsterdam	807 Schffl. Raps, 727 Krüge Rakozi, Bier	2260 32½ 15 19604	„	17. Nov.	2491½ 17645¼	Würzburg Marktbreit Marktsteft Schweinfurt	1145½ 483 245¾ 617¼ 2491½

Verkehr mit Holland wieder zusammenbrach. Im Jahre 1843 fand eine direkte Fahrt nach Holland nicht statt. Der gestiegene Getreidepreis im Inlande machte eine Ausfuhr nach dem Niederrhein nicht möglich, hatte vielmehr eine Einfuhr aus dem Auslande zur Folge. Im März 1844 lud ein Würzburger Rangschiffer Hülsenfrüchte für Holland und ausserdem Handelsgüter. Am 30. August 1845 fuhr G. J. Schön aus Würzburg nach Rotterdam mit 1074,27 Ztr. (nämlich 6 Fass Braunstein, 7 Fass Knoppernextrakt und 1908 Stück Lithographiesteine); befrachtet hatten das Schiff Handelsleute in Würzburg und Marktbreit. Am 5. Dezember 1845 kehrte Schön von Rotterdam zurück mit 1597,91 Zentner (grösstentheils Kaffee). Das war die letzte direkte Fahrt eines Mainschiffes nach Holland. Im Jahre 1846 fuhr in Folge der Vollendung des Donaukanals ein niederländisches Schiff „Amsterdam und Wien“ mit 939 Zentner von Holland nach Oesterreich; im Jahre 1847 brachte es 3014 Ztr. Eisen- und Maschinentheile für die Kettenbrücke zu Pest und 1782 Ztr. Kaffee, gewalzte rohe Eisenplatten, rohes Zinn, gebrauchte Effekten, ungespaltene Stuhlrohre für Wien in zwei direkten Fahrten von Holland nach Oesterreich.

Die Gründe für den raschen Zerfall des so schön und so hoffnungsreich begonnenen Unternehmens waren folgende: Vor allem fehlte es an der regulären Thalfracht; die Konjunkturen mit Getreide waren so wechselnder Natur, dass darauf eine regelmässige Schiffahrt sich nicht gründen liess. Sodann hatte Köln, das mit Verwunderung und Neid den neuen Eindringling beobachtete[95]), sofort Massregeln getroffen, um ihm den Garaus zu machen. Dazu diente ihm namentlich die gewaltsame Zerreissung des Vertragswerks im Jahre 1842/43 und die Veruneinigung der bisher geschlossen handelnden Ober- und Mittelmainstädte. Damit hoffte es, der dauernden Organisation einer Rangfahrt nach Holland die Spitze abzubrechen. Besonders aber war es der Neckar, der wieder siegreich sein Haupt erhob. Die zwischen Holland und Mannheim eingerichtete Schleppschiffahrt neigte das Zünglein der Wage wieder ganz bedeutend nach der Neckarseite. In einer Eingabe des Würzburger Handelsstandes vom März 1845 wird es als eine Thatsache hingestellt, dass in Folge der höheren Frachtlöhne „der Güterzug für Mittel- und Obermain bereits auf den eigenen Bedarf und den des Nordostens Bayerns beschränkt, dagegen der österreichische Güterzug sammt den für Süden und Westen Bayerns Mannheim und Ulm zugefallen sei.“

Die Aussichten schienen sich noch weiter zu trüben. Frankfurt trug sich mit dem Gedanken, eine Schleppschiffahrt ins Leben zu rufen und dadurch den Ober- und Mittelmain in seine Gewalt zu bekommen, ja den Gütertransport auch oberhalb Frankfurts selbst zu besorgen. Köln sah seine Position gefestigt durch die rheinisch-belgische Eisenbahn nach Antwerpen und durch den mit Belgien abgeschlossenen Handelsvertrag; es stand trotz der Bestrebungen der Konkurrenten wieder im Mittelpunkt der Handelsbeziehungen.

Handels- und Schifferstand in Franken waren sehr niedergedrückt. In der eindringlichsten Weise baten sie um Hilfe[96]). Sie glaubten das Heil in einer Verbindung mit Holland zu finden. Dieses war, seit es von Belgien ernstlich bedroht wurde, sehr nachgiebig geworden. Fünf Würzburger ehemalige Rangschiffer[97]) erboten sich, direkte regelmässige Fahrten nach Rotterdam einzurichten, da von daher die Verbindungen mit England, Antwerpen und Ostende die besten wären und auch von Amsterdam leicht die Güter dahin gebracht werden könnten. Alle 14 Tage sollte eine Fahrt stattfinden. Sie erboten sich, zu Berg und zu Thal ihre Schiffe schleppen zu lassen und so die Fahrten in derselben kurzen Zeit zurückzulegen, welche nur immer in den Fahrten anderer Städte am Rheine erlangt werden könnte. An Frachtlohn sprachen sie nicht mehr an, als sich aus einer Zusammensetzung der gleichzeitigen Rhein- und Mainfahrten ergab. Güter von und nach Amsterdem wollten sie im gleichen Frachtverhältnisse liefern. Allein eine Konkurrenz bei der direkten Fahrt hielten sie nur für möglich, wenn die bisherigen Bergfrachten von Holland um 15 Kr., die Thalfrachten um 8 Kr. erniedrigt würden, und sie verlangten deshalb die Verleihung einer Prämie in der angebenen Grösse aus der Staatskasse für alle jene Güter, welche erweislich in direkter Fahrt auf einem und demselben Schiffsboden, sohin ohne Umladung — Fälle der nöthigen streckenweisen Leichterung ausgenommen — entweder von Holland an die bayr. Mittel- und Obermainstädte, dann an die Städte am Ludwigskanal versendet würden, oder von besagten Orten nach den holländischen Seehäfen gelangten.

Die unterfränkische Kreisregierung befürwortete diese Petition beim Ministerium aufs wärmste (3. April 1845). Sie sah darin angesichts der Mainzölle das unerlässliche Mittel, in dem Augenblick, wo man der Vollendung des Donau-Main-Kanals entgegensah, nicht den Main veröden zu lassen; auch hoffte sie, dass diese Massregel in Bezug auf die Thalladungen nach Holland die veruneinten Handels-

plätze wieder zusammenschliessen werde. Der Artikel 15 des Zollvereinsvertrages v. 22. März 1833, wonach kein Staat den Schifffahrtsbetrieb seiner Unterthanen gegenüber dem der Angehörigen anderer Vereinsstaaten bevorzugen durfte, werde nicht verletzt, da die Vergünstigung auch fremden Schiffern nicht abgesprochen werde. Möglicher Weise liesse sich die als zeitlich beschränkt und widerruflich gedachte Prämie noch um den Betrag mindern, um den Holland seine Schifffahrtsabgaben voraussichtlich herabsetzen werde [98]).

Auch der Oberzollinspektor Rumpler trat für die Gewährung ein; doch glaubte er von der Prämie die Stadt Aschaffenburg und Miltenberg ausschliessen zu sollen, was aber die Generaldirektion nicht befürwortete [99]). Aschaffenburg hatte, wie schon oben erwähnt, überhaupt keine Spedition, und Miltenberg nur eine bedeutende Firma, (Karl Waxmann, im Besitz von Schmitz aus Köln und des früheren Waxmann'schen Commis A. Schätzler); diese war aber dem Mainverkehr abträglich; „bei der beabsichtigten unmittelbaren Schiffahrt nach und von Holland war Miltenberg kein Allirter, sondern ein Konkurrent zu Gunsten Badens und Württembergs, durch welche es den Güterzug zu Land lenkt und vom Mittel- und Obermain und Ludwigskanal ableitet.“ Es schien ihm gerathen, die Prämie in der Weise zu gewähren, dass man den Schiffen, welche direkt Güter aus den bayerischen Mainhäfen von Bamberg bis Würzburg nach Holland und umgekehrt brächten, die Differenz der Mainzölle gegenüber den Neckarzöllen vergüte; nach seiner Annahme betrugen

bei der Thalfahrt die Mainzölle			10 Kr.
die Neckarzölle			4 „
		Differenz	6 Kr.
bei der Bergfahrt die Mainzölle	17—18	bezw.	14 Kr.
die Neckarzölle	6 „		2 „
Differenz	12		12 Kr.

Bei der Bergfahrt fielen im Jahre 1845 je 4 Kr. weg, weil die Württembergische Regierung 4 Kr. per Ztr. erliess, ebenso aber die hessische den Mainzoll zu Mainz bei Gütern, welche mainaufwärts nach Bayern gingen, um 4 Kr. ermässigte. Es sollten also in der Thalfahrt

die vollen badischen Mainzölle mit	4 Kr.
von den übrigen Mainzöllen	2 „
	6 Kr.

in der Bergfahrt

die badischen Mainzölle im höchsten Anschlag mit	7 Kr.
von den übrigen Mainzöllen	5 „
	12 Kr.

per Zollzentner zurückvergütet werden. Auf diese Weise waren die Mainstädte Miltenberg und Aschaffenburg von selbst schon theilweise vom Prämienanspruch ausgeschlossen, weil sie auf der oben erwähnten Landroute keinen badischen Mainzoll zu entrichten hatten, sohin auch die Rückvergütung derselben nicht ansprechen konnten. Die Ausdehnung der Prämie auch auf den Ludwigskanal hielt er für unnöthig, da vom Kanal auf den Main der Umschlag nicht zu vermeiden war, bezw. die kleinen Kanalschiffe auf dem Rhein sich nicht lohnten. Der Betrag der Prämie wurde von Rumpler auf höchstens 10500 fl. geschätzt unter der Annahme von 15 Thal- und ebensovielen Bergfahrten mit je 1000 bezw. 3000 Ztr. Ladung.

Es scheint nicht, dass dem Wunsche der Petenten in dieser Form entsprochen wurde. Die bayerische Regierung, schon lange bemüht, mit den andern Mainuferstaaten über das Mainzollwesen zu einer Einigung zu kommen, bot alle Kraft auf, um endlich hier einen Schritt vorwärts zu kommen.

IV. Das erste Uebereinkommen der Mainuferstaaten von 1845/46 über die Mainzölle und die gemeinsame Förderung der Mainkorrektion.

Bereits am 3. August 1820 fasste ein Bundesbeschluss die Regelung der Mainzölle ins Auge. Die Schwierigkeiten, welche die Durchführung der Wiener Kongressakte auf dem Rhein so lange verzögerten, waren naturgemäss auch für die Nebenflüsse abträglich. Als endlich Aussicht bestand, für den Rhein eine Verständigung herbeizuführen, wurde durch Beschluss der Bundesversammlung vom 31. Juli 1828 [100]) auch eine Konferenz der Mainuferstaaten vorgesehen. Die Vertreter derselben traten am 5. Juni 1829 in Mainz zusammen. Bayern wurde hierbei beauftragt, einen Entwurf zu einem Reglement der Mainschiffahrt auszuarbeiten, ferner sollten die Einzelstaaten über die bestehenden Tarife und Erhebungsmodi genaue Mittheilung machen. Zu einer zweiten Sitzung in Mainz kam es nicht; auf Vorschlag des bayerischen Gesandten Freih. v. Lerchenfeld wurde 1831 der Sitz der „Centralmainschiffahrtskommission" von Mainz nach Frankfurt verlegt mit der Bestimmung, ihre Arbeiten wieder aufzunehmen, sobald die Rheinschiffahrtskommission die ihrigen beendet.

Mit dem Zustandekommen der Rheinschiffahrtsakte war ein Vorbild geschaffen. Sie enthielt nicht nur eine vollständige Detailregelung der Schiffahrt auf dem Grund der Freiheit, sondern auch eine Neuordnung der Rheinzölle. Sie bestimmte von der badisch-französischen Grenze bis nach Holland 15 (und bis ans Meer 19) Zollstellen. Rheinabwärts betrug die Vollgebühr bis zur holländischen Grenze für alle Stationen zusammen 1,59 Frs., bis ans Meer 1,97 Frs.

und rheinaufwärts auf derselben Strecke 2,40 Frs. bezw. 2,96 Frs. Ein grosser Theil der Güter zahlte aber nur $^1/_4$, ein anderer nur $^1/_{20}$ der Vollgebühr, manche gar Nichts. Für die Güter des inneren Verkehrs wurde von den Einzelstaaten der Rheinzoll meistens erlassen[101]).

Bereits 1832 ging denn auch von Frankfurt ein sehr stark an die Rheinschiffahrtsordnung sich anlehnender Entwurf eines Mainschiffahrtsreglements aus[102]), und am 14. Sept. 1832 traten zu Würzburg mehrere bayrische Handelsleute zusammen und baten die bayerische Staatsregierung, sie möge nunmehr durch Unterhandlungen mit den Mainuferstaaten auch die Mainzollfrage ordnen; es sei das ein dringendes Bedürfniss; denn der Mainstrom sei durch die drückenden Zollverhältnisse am Untermain für die bayerischen Staatsangehörigen in einen „Peinstrom" verwandelt.

Bald darauf begannen die Verhandlungen behufs Bildung des grossen Zollvereins; keine Gelegenheit schien günstiger; die gegenseitige Annäherung der Staaten und die Liquidirung mancher anderer Verkehrshemmnisse liess eine Lösung auch der Mainzollfrage erwarten.

Bayern und Württemberg fanden sich durch Gemeinsamkeit der Interessen in dieser Sache zusammen; denn die Schmerzen, welche Bayern bezüglich des Mains bedrückten, machten bei Württemberg bezüglich des Neckars sich geltend.

In dem Zollvereinsvertrag vom 22. März 1833 zwischen Bayern und Württemberg einerseits, Preussen und den beiden Hessen andererseits erklärte der Art. 15[103]): „Die Wasserzölle oder auch Wegegeldgebühren auf Flüssen, mit Einschluss derjenigen, welche das Schiffsgefäss treffen (Rekognitionsgebühren), sind von der Schiffahrt auf solchen Flüssen, auf welche die Bestimmungen des Wiener Kongresses oder besondere Staatsverträge Anwendung finden, ferner gegenseitig nach jenen Bestimmungen zu entrichten, insofern hierüber nichts besonderes verabredet wird. In letzterer Hinsicht wollen die kontrahirenden Staaten, was insbesondere die Schiffahrt auf dem Rhein und dessen Nebenflüssen betrifft, unverzüglich in Unterhandlung treten, um zu einer Vereinbarung zu gelangen, in Folge deren die Ein- und Durchfuhr der Erzeugnisse der sämmtlichen Vereinslande auf den genannten Flüssen in den Schiffahrtsabgaben mit stetem Vorbehalt der Rekognitionsgebühren, wo nicht ganz befreit, doch möglichst erleichtert wird. Alle Begünstigungen, welche ein Vereinsstaat dem Schiffahrtsbetriebe seiner Unterthanen auf den Eingangs

genannten Flüssen zugestehen möchte, sollen in gleichem Maasse auch der Schiffahrt der Unterthanen der anderen Vereinsstaaten zu Gute kommen. Auf den übrigen Flüssen, bei welchen weder die Wiener Kongressakte noch andere Staatsverträge Anwendung finden, werden die Wasserzölle nach den privativen Anordnungen der betreffenden Regierungen erhoben. Doch sollen auch auf diesen Flüssen die Unterthanen der kontrahirenden Staaten und deren Waaren und Schiffsgefässe überall gleich behandelt werden."

Preussen, Bayern und Württemberg einigten sich des Weitern dahin[104]), dass sie sich auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen den vollen Erlass der Schiffahrtsabgaben unter Vorbehalt der Rekognitionsgebühren für alle im steuerlich freien Verkehr befindlichen Gegenstände mit Ausnahme der notorisch ausserdeutschen Erzeugnisse zugestanden[105]).

Dieser Vereinbarung trat bei den Münchener Verhandlungen zu Anfang des Jahres 1834 auch das Grossherzogthum Hessen bei, indem es für die Gegenstände des inneren Verkehrs mit Ausnahme der notorisch ausserdeutschen Erzeugnisse Befreiung von seinem Rheinzoll zu Mainz (mit Vorbehalt der Rekognitionsgebühr) zugestand und dafür Erlass von den Wasserzöllen der genannten Vereinsstaaten auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen Anspruch hatte.

Diese beiden Vereinbarungen hatten, wie leicht ersichtlich ist, für den Main eine unmittelbar praktische Bedeutung überhaupt nicht, da Bayern keinen Zoll am Main erhob, Preussen und Württemberg keinen Antheil am Main hatten und Hessen ausdrücklich nur für seinen Rheinzoll den auf Gegenseitigkeit beruhenden Erlass gewährte.

Kurhessen schloss sich für den Main diesem Abkommen ebenfalls nicht an, erklärte aber im Schlussprotokoll vom 22. März 1833, dass es willfährig sei, diesen Punkt bei Gelegenheit besonderer Verhandlungen mit Bayern unter Zugrundelegung der bayerischen und württembergischen Vorschläge auf eine wünschenswerthe Weise zu erledigen. Es zielte auf eine Entschädigung seitens Bayerns für etwaige Konzessionen hin[106]), wie es auch im Protokoll der Münchener Verhandlungen zu erkennen gab[107]).

Alles spitzte sich nun auf die Frage zu, ob beim Anschluss Badens eine Lösung erzielt werden könne. In dem Separatartikel 7 zu dem Zollvereinsvertrag mit Preussen vom 22. März 1833 hatten Bayern und Württemberg nämlich den Vorbehalt gemacht, zu einem Anschluss Badens nicht eher ihre Zustimmung geben zu können, als bis

wegen der Schiffahrtsverhältnisse auf dem Main und Neckar die erforderliche Uebereinkunft abgeschlossen worden sei.

Als die Verhandlungen wegen des Zollanschlusses Badens in Berlin begannen, trat letzteres selbst mit sehr weitgehenden Vorschlägen hervor, in denen sehr geschickt sein Interesse am Rhein, Main und Neckar gleichmässig berücksichtigt war. Baden verlangte, den Rheinzolltarif einfach auf den Main und Neckar zu übertragen, aber mit der Massgabe, dass auf dem Rhein, Main, Neckar sowie auf der Mosel die Schiffsgebühr in allen Fällen, der volle Wasserzoll nur von Transitgütern, dagegen von allen Vereinsausgangs- und allen Vereinseingangsgütern, sowie von allen Gütern, die lediglich im Innern des Vereinsgebietes cirkulirten, nur $^1/_3$ des Wasserzolls zu erheben seien[108]). Preussen lehnte diesen Antrag ab; es wollte die gänzliche Steuerfreiheit, welche für die im freien Verkehr befindlichen Güter zwischen Emmerich und Koblenz gesetzlich bestand, nicht aufgeben, andererseits aber auch nicht alle Rheinzölle von den Vereinseingangsgütern verlieren, da auf dem Oktroi Renten und die Unterhaltung der Ufer ruhten. Es erklärte, in seinem Opfer nicht weiter gehen zu können, als es in dem Vertrag mit Bayern, Württemberg und Hessen geschehen sei. Thatsächlich kam es auch dahin, dass Baden dem mehrerwähnten Uebereinkommen beitrat, und zwar für seine Rheinzölle ganz, bezüglich der Neckarzölle mit $^2/_3$ ihres Betrages[109]), der Main blieb wiederum ausgeschlossen.

Preussen liess es aber nicht an Bemühungen fehlen, auch bezüglich der Mainzölle einen gedeihlichen Abschluss herbeizuführen. Das preussische Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten richtete an die Gesandtschaften zu München, Stuttgart, Kassel, Darmstadt und Karlsruhe am 25. Juli 1834 ein Memorandum, worin es den Vorschlag machte, dass die bisher auf dem Main nach sehr verschiedenen Tarifen erhobenen Schiffahrtsabgaben für die Folge von den Mainuferstaaten unter Vorbehalt des Beitritts von Nassau und Frankfurt a. M. auf das dem Rheinschiffahrtstarif entsprechende Mass herabgesetzt und überhaupt im Wesentlichen nach den Grundsätzen dieses Tarifes regulirt werden möchten, und zwar sollte dies so geschehen, dass die (alte) Berggebühr von 2 Frs. pro Ztr. und die Thalgebühr von 1,33 Frs. in dem Verhältniss gemindert werde, als die Strecke des schiffbaren Mains kleiner sei, als die des Rheins von Strassburg bis an die niederländische Grenze. Dieser so im Ganzen regulirte Mainzoll sollte jedoch zwischen den einzelnen Uferstaaten

nicht nach der Länge der Uferstrecken, welche jeder besass, vertheilt werden, da hierdurch das Verhältniss ihrer Zollrechte zum Nachtheil des einen und zum Vortheil des anderen mehr oder minder gestört worden wäre; hierfür war kein Anhalt in der Wiener Kongressakte und namentlich auch nicht in der Analogie der nach den Uferlängen vertheilten Rheinzölle zu finden, nachdem die Erhebung der Rheinzölle eine neue Erwerbung für die Rheinuferstaaten war, welche ihnen mit Bedingungen eingeräumt werden konnte, wogegen die Erhebung der Mainzölle auf einer über das Jahr 1802 weit zurückgehenden als rechtlich anerkannten Basis beruhte. Eben um diese Verhältnisse gehörig zu beachten, ging der Vorschlag Preussens dahin, den für den ganzen Lauf des Main zu berechnenden Zoll vom Zentner Waare unter die Mainuferstaaten in dem Verhältniss der bestehenden Berechtigungen zu vertheilen, wobei auch Bayern nach dem im Jahre 1802 geltenden Zollstatus eingerechnet werden sollte.

Dieser preussische Vorschlag wurde von den badischen Bevollmächtigten gebilligt. Auch die grossh. hessischen Bevollmächtigten erklärten ihre Zustimmung, jedoch mit der Einschränkung, dass der zu regulirende Mainzoll für das Grossh. Hessen nach Verhältniss der Länge der hessischen Uferstrecke zu der Gesammtstrecke des ganzen Maingebietes repartirt werde. Der kurhessische Bevollmächtigte jedoch bemerkte, dass er bestimmt angewiesen sei, den Antrag auf Vertagung der ganzen Mainschiffahrtsfrage zu stellen, da seine Regierung dieselbe von den Unterhandlungen über Badens Beitritt zur Union gänzlich getrennt wissen wollte — obgleich Kurhessen zur Theilnahme an diesen Unterhandlungen lediglich aus Rücksicht auf die Mainschiffahrtsfrage eingeladen war — und dass kurhessischerseits auch in der Zukunft jedenfalls zu Verabredungen irgend einer Art, wodurch die bisherige Mainzolleinnahme Kurhessens gemindert werden würde, nur gegen angemessene Entschädigung durch diejenigen Uferstaaten, denen, wie z. B. Bayern, die Minderung der bisherigen Mainzollabgaben hauptsächlich zum Nutzen gereichen würde, gestimmt werden könne.

Der bayerische Bevollmächtigte beantragte auf Grund seiner Instruktionen einen besonderen Zusammentritt der Bevollmächtigten der Mainuferstaaten in Frankfurt a. M. und beanstandete auch die Uebertragung des Rheinzolltarifs auf den Main, weil man bayerischerseits im Gegensatz zu Kurhessen und den anderen Staaten irrigerweise glaubte, es ergebe sich dadurch eine höhere Belastung auf dem Main, als sie bisher bestand[110]).

Preussen betonte, dass wenn man den Rheinzolltarif nicht acceptire, so gebreche es an jeder auch nur einigermassen haltbaren Basis für die Unterhandlungen in Frankfurt a. M., jede andere Basis sei eine willkürliche, und da die Interessen der Mainuferstaaten in Bezug auf die Höhe der Abgaben einander gerade entgegengesetzt seien, so sei vorauszusehen, dass jene Unterhandlungen Jahre lang dauern könnten, ohne zur Vereinbarung zu führen, während dieselben sehr schnell zum Schlusse gebracht werden könnten, wenn der gegenwärtige, einer Vereinbarung so günstige Moment ergriffen würde, um unter den Vereinsstaaten die Basis festzustellen, von der die Bevollmächtigten in Frankfurt a. M. auszugehen hätten, und welche auch von denjenigen Uferstaaten, die noch nicht zum Zollvereine zählten, nämlich von Nassau und Frankfurt um so weniger beanstandet werden würden, je kompakter die Masse sei, welche sich den allenfallsigen Kontestationen derselben vereint entgegenstellen könne. Der bayerische Bevollmächtigte Bever bat denn auch daraufhin (22. Dezember 1834), zumal er sich überzeugt hatte, dass die Uebertragung des Rheinzolltarifs wahrscheinlich eine Herabsetzung der Mainzölle von ca. 19 Kr. auf ca. 12—15 Kr. mit sich bringe, seine Regierung um eine Instruktion, die in der Richtung der preussischen Anregungen lag.

Gegen Schluss der Berliner Zollvereins- und während der Münchener Vollzugskonferenzen hatten sich die Ansichten schon bedeutend genähert; namentlich war die verhältnissmässige Uebertragung des Rheinzolltarifs auf den Main, wie sie auch den ausdrücklichen Bestimmungen des Art. 110 und 111 der Wiener Kongressakte vom 9. Juni 1815 entsprach, im Prinzip von der Mehrheit der Uferstaaten als die ausführbarste Vollzugsweise jener vertragsmässigen Normen anerkannt, und nur in dem Vertheilungsmassstab der sich ergebenden Gesammtgebühr auf die einzelnen Staaten konnten diese sich in ihren Ansichten nicht ganz einigen. Um in den Hauptsachen keinen Aufenthalt zu verursachen, blieb die Lösung den Frankfurter Verhandlungen vorbehalten. Aber man hielt es für nützlich, eine Art Mahnparagraph in den Zollvereinsvertrag aufzunehmen[111]).

Während so die Lösung der Mainzollfrage vertagt oder richtiger die günstigste Gelegenheit zur Lösung versäumt wurde, hatten die Neckarstaaten, obwohl die Verstimmung zwischen Württemberg und Baden in dieser Sache zeitweise den höchsten Grad erreicht hatte, über eine Regelung der Neckarzölle am 30. Juli und 15. August 1835 sich vollständig geeinigt. Darnach wurde der badische Neckarzoll

— Württemberg und Hessen machten von ihrem Zollrecht keinen Gebrauch — nach dem Systeme des Rheinoctroitarifs gebildet. Es betrug

der volle Zoll	zu Berg	6	Kr.	zu Thal	4	Kr.
„	$^1/_4$	„	„	„	$1^1/_2$	„	„	„	1	„
„	$^1/_{20}$	„	„	„	$^3/_{10}$	„	„	„	$^1/_5$	„

Dieser Zoll wurde bei jeder der drei Neckarzollstellen Mannheim, Neckargemünd, Neckarelz zu $^1/_3$ erhoben und zwar bei der Bergfahrt von jedem Fahrzeug, das dort ab- oder vorbeifuhr; bei der Thalfahrt von jedem Fahrzeug, das dort ankam oder passirte. Bei Befahren der ganzen Strecke konnte an der ersten Zollstelle der Zoll für alle drei entrichtet werden. — Für die Güter des freien Verkehrs ermässigten sich gegenüber Bayern, Württemberg, Preussen, Hessen die Zollsätze auf Grund der oben S. 106 u. 108 erwähnten Verträge um $^2/_3$. — Die Schiffsgebühr wurde nach dem Rheinoctroitarife, jedoch bloss von befrachteten Schiffen von 600 Ztr. Ladefähigkeit und zwar je für eine Fahrt zu Berg oder Thal nur einmal erhoben. — Bezüglich des Holzes wurde der Zoll für jede der drei Neckarzollstellen vorläufig nach der im Jahre 1802 bestandenen Uebung beibehalten. Diese Vereinbarung war gültig vom 1. Oktober 1835 an[112]). Sie bildete die Grundlage für die am 1. Juli 1842 zu Stande gekommene Schiffahrtsordnung für den Neckar[113]). Die Zollsätze wurden hierin nicht geändert. Bezüglich des Holzes wurde eine gemeinschaftlich zu verabredende bessere Regulirung vorbehalten, welche auch im Jahre 1845 gelang[114]).

Der Neckar war auf diese Weise mit einem Schlage in Vorsprung gekommen. Der Main hatte zunächst nichts gewonnen. Im Gegentheil Bayern hatte sich durch das oben erwähnte Uebereinkommen von 1833/34 nur selbst die Hände gebunden. Es begab sich damit eines Retorsionsmittels gegen Baden; es war z. B. ausser Stande, gegen letzteres die Zölle zu Miltenberg und Aschaffenburg wieder eintreten zu lassen. Die Vortheile, die Bayern am Neckar und badischen Rhein eintauschte, waren gering, da seine Mainschiffe wenig Verkehr dahin hatten. Wenn gleichwohl Bayern sich dazu verstand, so mag der Grund hauptsächlich darin gelegen haben, dass die angedeutete Retorsionsmassregel im Falle ihrer etwa nothwendigen Anwendung bedenklich geworden wäre, weil die Zahl der bayerischen Schiffer, welche ein Zoll in Miltenberg und Aschaffenburg traf, viel grösser war, als die Zahl der badischen, welche nach Wertheim kamen.

Doch ganz erfolglos blieb die Sache auch für den Main nicht. Es gelang Bayern, mit Frankfurt sich zu verständigen und eine sehr vortheilhafte Abmachung zu erzielen[115]); dieser zufolge wurden 1. die bayerischen Rheinzölle mit Ausnahme der Rekognitionsgebühr und die bayerischen Mainzölle mit Vorbehalt einer noch für die Folge zu regulirenden Rekognitionsgebühr für alle aus dem freien Verkehr von Frankfurt herrührenden und nicht in die Kategorie der notorisch ausserdeutschen Erzeugnisse gehörigen Waaren, welche von Frankfurt verschifft wurden, gänzlich erlassen; 2. die in Hafenplätzen des bayerischen Gebiets im freien Verkehr verladenen Güter, soferne sie nicht notorisch zu den ausserdeutschen gehörten, von dem Mainzolle, welcher in der freien Stadt Frankfurt erhoben wurde, befreit; auf den Fall jedoch, dass für den Mainstrom eine Rekognitionsgebühr eingeführt werden sollte, blieb dieselbe der freien Stadt Frankfurt vorbehalten.

Baden trat aber durch Vertrag vom 8. Juli u. 19. Oktober 1837 in den Genuss gleicher Vortheile, indem Frankfurt für alle aus grossh. badischen Rhein-, Main- und Neckarhäfen abgehenden Güter des freien Verkehrs — notorisch ausserdeutsche Güter also ausgenommen — auf den Mainzoll verzichtete, wogegen alle aus dem Frankfurter Hafen kommenden Güter des freien Verkehrs in Bezug auf den badischen Rhein- und Neckarzoll dieselben Vergünstigungen erhielten, wie sie gegenüber Preussen, Bayern, Württemberg und Hessen bereits bestanden[116]).

Von Baden selbst erwirkte Bayern vorerst wenigstens eine kleine Vergünstigung, indem ersteres auf bayerischerseits erfolgte Vorstellung hin den in Freudenberg erhobenen Guldenzoll am 29. November 1836 fallen liess, was zur Folge hatte, dass für Wein, Branntwein, Arrac und sonstige geistige Getränke die Wasserfracht um 6 Kr. vom bayerischen Zentner ermässigt wurde[117]). Auch verzichtete Baden von 1843 ab auf die Erhebung des Brandzolls von den Schiffen, die zum ersten Male Wertheim oder Freudenberg passirten[118]). Die Versuche, auch den hess. Guldenzoll in Steinheim[119]), sowie den während des Monats Juni zu Seligenstadt zur Erhebung gelangenden Kirschenzoll[120]) und den zu Steinheim in der Charwoche während 4 Tage üblichen Palmzoll zu beanstanden[121]), bezw. zu beseitigen, hatten keinen Erfolg. Immerhin hatte Hessen, da der Steinheimer Guldenzoll die Wirkung hatte, dass viele Pfälzer Weine mit Umgehung des Maines, sohin auch zum Nachtheil Hessens den Weg zu Land durch

Baden nach Franken nahmen, seit 1. April 1837 eine bedeutende Ermässigung eintreten lassen.

Bedeutungsvoller waren die Erleichterungen, die Bayern in anderen Richtungen einstweilen bethätigte. So wurden mit Allerhöchster Genehmigung durch Ministerialentschliessung vom 18. November 1837 die Gebühren zu Frickenhausen und Hassfurt, welche als Surrogate für die ehemaligen Wehrlochsgelder, bezw. als Aequivalente für die Kosten bei Beseitigung der Hindernisse bestimmt waren, vom 1. Januar 1838 aufgehoben. Ferner wurden die Kanalgebühren für die zu Würzburg die Schleusse passirenden Schiffe um die Hälfte ermässigt, also von 48 Kr. auf 24 Kr. herabgesetzt und zugleich die bis dahin bestandenen Wehrmeisteraccidenzien (24 Kr. für jedes beladene Schiff) ausser Hebung gesetzt; dagegen blieben die Gebühren der Würzburger Wehrlochdurchlässe für die durch die Aufhebung der früheren Ausfuhrzölle und der in Frickenhausen und Hassfurt bis dahin bestandenen Abgaben ohnehin begünstigte Flossfahrt einstweilen bestehen. Ein erhebliches finanzielles Opfer bedeutete übrigens die Ermässigung der Schleussengebühr in Würzburg nicht. Das Wehr und der Kanal lieferten 1837 1964 fl. 12 Kr. bezw. 2604 fl. 12 Kr. Nettoeinnahme; auch vermochte man beim Tod des Wehrmeisters die Erhebung sehr zu vereinfachen und billiger zu gestalten.

Schliesslich wurde auch grosses Augenmerk darauf gerichtet, dass die vom Zollverein festgehaltenen Transitzölle nicht zu sehr zu Ungunsten der Mainroute und bayerischen Durchgangszüge ausfielen[122]).

Gleichwohl wurde die Stimmung am Main immer erregter; man fühlte den Besitzstand sehr bedroht; man ventilirte wieder lebhaft den Rückgang des Transports auf dem Main gegenüber dem Neckar[123]). Der bedeutende Zollnachlass auf dem letzteren, der angeblich viel bessere Zustand der Strassen in Baden und Württemberg, der Wegfall der Wege und Brückengelder, der geringe Betrag der Pflasterzölle wurden als Vorzüge der Neckarroute betont. Die offiziellen Erhebungen, die man über die Kosten der Güterspedition auf dem Main und dem Neckar 1842 anstellen liess, ergaben in der That ein ungünstiges Resultat für den Main, obwohl durch höchstes Reskript vom 24. April 1839 die Erhebung des Chausseegeldes auf den Strassenstrecken von den Mainhäfen nach Regensburg und zurück für Fuhrwerke mit Ladungen im Durchgange sistirt und im Jahr 1840 das Chausseegeld überhaupt aufgegeben worden war. Nach den Berechnungen der Handelsvorstände der grösseren Mainstädte

stellte sich auf der Mainroute z. B. bei Kaffee in der Bergfahrt der bayer. Zentner von Rotterdam bis Regensburg um 8—10 Kr., bis Augsburg um 12 Kr., bis München um 12 Kr. höher als auf dem Neckar; holl. Krapp wurde nach dem Kitzinger Bericht in grossen Partien von Rotterdam über Mannheim, Ulm nach Oesterreich sogar um 12—14 Kr. billiger als auf dem Main bis Kitzingen und von da über Regensburg nach Oesterreich geliefert. Nicht minder stand man in der Lieferzeit sehr hinter dem Neckar zurück. Man rechnete

als Lieferzeit	auf dem Main	auf dem Neckar
von Rotterdam bis Regensburg	37	26—27 Tage
„ „ „ Augsburg	38—39	22 „
„ „ „ München	38—40	22—23 „

In umgekehrter Richtung von Regensburg nach Rotterdam war der bayer. Zentner Knoppern über Ulm, Cannstatt, Mannheim um 9—10 Kr. billiger als über Würzburg; die Lieferzeit betrug über Mannheim 25½, über Würzburg 27 Tage; analog war das Verhältniss bei anderen Waaren.

Besonders trug zu diesen Verschiebungen der Umstand bei, dass die Neckarschiffer die seit 1840 eingeführten direkten Fahrten nach Holland aufrecht zu erhalten verstanden[124]), während, wie wir sahen, die Mainschiffer keinen dauernden Erfolg nach dieser Seite aufwiesen; ferner dass im Jahr 1842 der Handelsstand in Mannheim mit der niederländischen Dampfschiffahrtsgesellschaft einen Vertrag abschloss, nach welchem letztere die nöthigen Dampfboote stellte, wodurch alle oberrheinischen Schiffe die Güter von Rotterdam und Amsterdam nach Mannheim um 4 Kr. billiger als die bisherigen Segelschiffe und in viel kürzerer Zeit, nämlich in 4—5 Tagen, bringen konnten. Ein Miltenberger Spediteur berichtete am 1. September 1845 an das Finanzministerium, der Antheil des Maines an dem südbayerischen und österreichischen Handel sei beinahe auf Null herabgesunken: der Bezug an roher Baumwolle für die Baumwollspinnereien zu Augsburg und Kaufbeuren gehe über Mannheim und Cannstatt, ebenso der Bezug der Augsburger Tabakfabriken an rohem Tabak. Was Oesterreich aus Belgien und Holland an Kolonialwaaren und Maschinen beziehe, gehe über Mannheim, Cannstatt, Ulm. Die grossen Bezüge von Kupfer seitens der südbayerischen Messingfabriken und des k. b. Bohrhauses aus Schweden gingen nicht mehr über Holland, sondern über Stettin und Halle. Die Schiffer seien in den letzten Jahren durch den Transport der Eisenbahnschienen bei sehr niedrigen Frachten beschäftigt gewesen, aber das sei nur vorübergehend und

trügerisch[125]). Analog lauteten die Berichte der oberen Mainstädte. So äusserst sich der Bericht des Würzburger Handelsstandes vom 3. Januar 1843: „Die Städte des Mittelmains Würzburg und Kitzingen haben die Güterspedition nach München und Augsburg, die vor unfürdenklichen Zeiten bei ihnen einheimisch war, in den letzten Jahren nach und nach grösstentheils verloren, und daneben beginnt schon der Maingüterzug nach Nürnberg die Richtung über Mannheim einzuschlagen. — Der Güterzug über Freilassing nach dem Ober- und Mittelmain hat seit Moderation der Neckarzölle fast gänzlich aufgehört; indessen konzentriren sich die Tiroler Güter meistens in Augsburg, für welche Stadt dieselben Verhältnisse gelten, wie für Regensburg, nur mit dem Unterschied, dass die Landfracht von Augsburg nach Cannstatt gegen jene von Augsburg nach Würzburg sich billiger stellt.“ Es war desshalb nichts Seltenes, dass die Marktbreiter und Marktstefter Grosshandlungen ihre Bezüge an Kaffee aus Holland und ihren Zucker von Köln nach Mannheim und von dort aus an ihre Abnehmer in Baden, Württemberg, Oberbayern und Schwaben gehen liessen.

Daneben waren auch die Verschiebungen, die zu Gunsten der nördlichen Route damals vorgingen, nicht ohne Belang. Preussen hatte im Jahre 1833 unter Beiziehung von 700 schlesischen Bergleuten die Strasse von Erfurt über Arnstadt, Ilmenau, Schleusingen, Hildburghausen nach Bamberg vollendet und dadurch eine vorzügliche Verbindung der Niederelbe zum Mittel- und Obermain und der Donau hergestellt, die geeignet war, dem Güterzug über Holland auf dem Rhein und Main, aber auch dem von Bremen auf der Weser und Werra und zu Land über Hannover und Göttingen, sowie jenem von Hamburg zu Land Abbruch zu thun, und Magdeburg als Handelsplatz zu heben.

Die Hilferufe in Franken wurden immer ungestümer[126]): Beschleunigung der Mainkorrektion, Abschaffung der Mainzölle waren die Hauptpostulate. Sie fanden um so freundlichere Aufnahme, als 1834 der Bau des Ludwigkanals beschlossen war und seiner Vollendung entgegen ging. Was sollte aus dieser Unternehmung werden, wenn alles den Mainverkehr bedrohte? Man musste um jeden Preis zu einer Lösung kommen. Die oben erwähnten Verhandlungen über ein Mainschiffahrtsreglement — die Basis der Berathung bildete der von dem bayer. Bundesgesandten von Mieg ausgearbeitete Entwurf — hatten in Frankfurt 1839 begonnen. Hinsichtlich der Zölle machten Bayern

und Baden Vorschläge, die in den Hauptpunkten sich deckten. Bayerns Vorschlag enthielt folgende Zahlengrössen:

	Zollrechte incl. Accidenzien 1802				Stromlänge	
Baden	bei 2	Zollstätten	7	Kr.	$5\frac{1}{16}$	Stunden
Bayern	„ 24	„	45	„	86	„
Frankfurt	„ 1	„	4	„	2	„
Grossh. Hessen	„ $1\frac{1}{6}$	„	2	„	$8\frac{7}{16}$	„
Kurhessen	„ 1	„	3	„	$3\frac{8}{16}$	„
Nassau	„ 1	„	4	„	$5\frac{8}{16}$	„
			65	Kr.	$110\frac{1}{2}$ =	$55\frac{1}{4}$ Meilen.

Auf dem Rhein kamen auf jede Meile zu Berg 1,29 Pf., zu Thal 0,86 Pfg. Zoll. Das übertragen auf den Main ergab für die Bergfahrt 36 Kr., für die Thalfahrt 24 Kr. pro Zollzentner. Vertheilte man diesen Gesammtbetrag nach Massgabe der Zollrechte, so berechneten sich

		zu Berg		zu Thal	
für Baden	vom Ztr.	$3\frac{57}{65}$	Kr.	$2\frac{38}{65}$	Kr.
„ Bayern	„ „	$24\frac{60}{65}$	„	$16\frac{40}{65}$	„
„ Frankfurt	„ „	$2\frac{14}{65}$	„	$1\frac{31}{65}$	„
„ Grossh. Hessen	„ „	$1\frac{7}{65}$	„	$0\frac{48}{65}$	„
„ Kurhessen	„ „	$1\frac{43}{65}$	„	$1\frac{7}{65}$	„
„ Nassau	„ „	$2\frac{14}{65}$	„	$1\frac{31}{65}$	„
		36	Kr.	24	Kr.

Vertheilte man dagegen nach der Uferlänge, so entfielen

		zu Berg		zu Thal	
auf Baden	vom Ztr.	$1\frac{32}{49}$	Kr.	$1\frac{22}{221}$	Kr.
„ Bayern	„ „	28	„	$18\frac{150}{221}$	„
„ Frankfurt	„ „	$0\frac{32}{49}$	„	$0\frac{96}{221}$	„
„ Grossh. Hessen	„ „	$2\frac{37}{49}$	„	$1\frac{184}{221}$	„
„ Kurhessen	„ „	$1\frac{7}{49}$	„	$0\frac{168}{221}$	„
„ Nassau	„ „	$0\frac{39}{49}$	„	$1\frac{43}{221}$	„
		36	Kr.	24	Kr.

Da bei der ersten Alternative die andern Staaten meistens mehr erhielten, als bei der zweiten, so war Bayern für die erstere, um dadurch die Chance des Zustandekommens einer Uebereinkunft zu erhöhen.

Zu diesen Abgaben sollte noch die auf dem Main bis dahin unbekannte — höchstens kann man das Brand- und Rudergeld in

Parallele stellen — Recognitionsgebühr kommen; dafür waren aber die Mainzölle entsprechend zu ermässigen[127]). Es lagen zwei Vorschläge vor; der eine ging dahin, das Verhältniss der Gesammteinnahmen zur Recognitionsgebühr auf dem Rhein zu Grunde zu legen, was 8% für die Thalfahrt und 6⅝% für die Bergfahrt ergab[128]); der andere von Baden vertretene wollte einen mittleren Durchschnitt der Entfernungen der an jedem von beiden Strömen bestehenden Zollstätten als Masstab wählen, was die künftige Rekognitionsgebühr auf dem Main gegen jene auf dem Rhein wie 8 zu 12 erscheinen liess, wenn auf dem Main ebenso wie auf dem Rhein 14 Stationen angenommen wurden.

Es sollte also vor allem die lästige Erhebungweise aufhören und ein einziger allgemeiner Zollsatz an die Stelle der verschiedenartigen Gattungszölle treten.

Die Verhandlungen nahmen keinen günstigen Verlauf. Staatsrath von Mieg schrieb am 1. Oktober 1840: „Auf meiner langen amtlichen Laufbahn ist mir keine verdriesslichere Unterhandlung vorgekommen.“ Kurhessen und Nassau besorgten in Folge der Uebertragung des Rheinschiffahrtstarifs eine Minderung der Mainzollerträgnisse und weigerten sich, eine Verringerung der Schiffahrtsabgaben zuzugestehen. Man stand rathlos da. Da wandte sich der Finanzminister (Graf Seinsheim) an den Rheinschiffahrtskommissär Hofrath Nau; dieser schlug am 30. Mai 1840 vor, die Mainzölle der fremden Staaten seitens Bayerns in dem Betrag zu vergüten, um welchen die Mainzölle höher waren, als die des Neckar. Nahm man, wie Nau, an, dass die Güter, welche über den Main gingen, als ganzen Zoll 18 Kr. per Zentner zahlten, so ergab sich zu Gunsten der Neckargüter, welche nur 6 Kr. zahlten — dabei ist von den inländischen Gütern, die, wie schon oben mitgetheilt, besonders begünstigt waren, abgesehen — ein Unterschied von 12 Kr., hiebei war die Rheinschiffahrtsgebühr von 13½ Cts. = 4 Kr. von Mainz bis an den Neckar nicht eingerechnet. Es schien, als ob man mit des Rückvergütung von 12 Kr. die Sachlage vollständig zu Gunsten des Mains gestalten könne.

Allein bei näherer Prüfung stellten sich grosse Schwierigkeiten und Bedenken heraus. Vor allem musste man sich sagen, dass die Rückvergütung von 12 Kr. behufs Gleichstellung der Mainschiffahrt mit der Neckarschiffahrt möglicherweise nicht ausreichte; die Neckar-

staaten konnten durch Ermässigung oder vollständige Aufhebung der Neckarzölle im Betrag von 6 Kr. per Zollzentner immer wieder in Vorsprung kommen, so dass also Bayern eventuell seine Vergütung auf 18 Kr. per Zentner erhöhen musste. Das Opfer konnte sehr gross werden und zwar um so grösser, je bessern Erfolg die Massregel hatte, während man gleichzeitig die Einnahmen der anderen Staaten durch die Verkehrsbelebung erhöhte und sie in ihrem Widerstand in der Mainzollfrage nur bestärkte. Die Erfahrung hatte ja bereits gezeigt, wie wenig Eindruck die Aufgabe der Mainzölle durch Bayern gemacht hatte. Angesichts dessen musste man erwägen, ob nicht wenigstens eine Beschränkung des finanziellen Opfers möglich sei. Es lag nahe, die Rückvergütung nur den bayerischen Schiffern zukommen zu lassen, dagegen nichtbayerische Schiffer, welche Güter in bayerische Mainhäfen brachten, auszuschliessen; allein abgesehen von der geringen finanziellen Ersparung, die auf diese Weise erzielt worden wäre, verstiess es auch gegen Art. 15 Abs. 3 des Zollvereinsvertrags und gegen die besondere Verabredung zwischen Bayern, Württemberg, Baden und Hessen im Schlussprotokoll vom 12. Mai 1835 (Anschlussvertrag Badens).

Dieser Weg war also verschlossen. Dagegen lag nahe, bei den Gütern eine Aussonderung vorzunehmen. Da es sich doch in hervorragendem Masse darum handelte, die Spedition und den Transit ausländischer Güter auf dem Main und durch Bayern in der Konkurrenz mit dem Neckar zu heben, so schien es zweckmässig, nur bei ausländischen Gütern die Rückvergütung zu leisten, wenn sie zu Berg in einem Mainhafen ankamen, um entweder direkt über ein an der Donau oder südlich der Donau gelegenes bayerisches Zollamt zu transitiren oder erst an ein Amt im Innern zu gehen und später über ein derartiges Amt auszutreten, oder welche überhaupt vom Main nach dem Süden Bayerns gingen und dort zum Eingang versteuert wurden. Misslich blieben aber auch hierbei, abgesehen von der Verschiebung der Konkurrenz im Bezug wichtiger Rohstoffe und Fabrikate zu Gunsten der südlichen Orte, manche Punkte. Namentlich war eine heikle Frage, ob man auch für die untern Mainorte die Rückvergütung gewähren sollte. Es stand zu erwarten, dass dann ein grosser Theil des Mainverkehrs ausbrach; das wurde namentlich hinsichtlich Miltenbergs befürchtet. Die Stadt Miltenberg war ihrer geographischen Lage gemäss der Punkt, wo sich der Main auf der kürzesten Entfernung zu

Land sowohl dem Neckar als dem Rheine näherte: an den Nekar waren von Eberbach in Baden über Amorbach, in gerader Linie gemessen, 8½ Stunden oder auf der Landstrasse über Berfelden, Erbach, Amorbach bis Miltenberg 12½ Stunden; vom Rhein bei Worms waren in der Richtung über Heppenheim, Reichelsheim, Erbach, Amorbach an den Main zu Miltenberg beiläufig 20 Stunden. Diese dem Handel günstige Lage gewährte Miltenberg den Vortheil, durch Benützung der sich darbietenden Wasser- und Landstrassen auf den kürzesten Routen den Güterzug von und nach Ober- und Niederbayern, Tyrol, Steiermark und Oesterreich mit Umgehung des Obermains und des grössten Theils des Königreichs Bayern durch Baden und Württemberg, begünstigt durch die Chausseegeldbefreiung in beiden Staaten, an sich zu ziehen, setzte dasselbe sohin in den Stand, dem Mainverkehr und der Schiffahrt nach dem Mittel- und Obermain, dann nach dem Ludwig-Donau-Mainkanal den grössten Schaden und Abbruch zuzufügen. Der Handel Miltenbergs hatte seit einiger Zeit bereits eine höhere Bedeutung gewonnen. In den Monaten April, Mai, Juni 1840 waren 5686 Ztr. Begleitscheingüter von Oesterreich, Frankfurt, Mainz, Köln dort eingegangen; dagegen 639 Ztr. unter Begleitscheinkontrolle theils nach Frankfurt, theils nach Regensburg, München, Augsburg, Nürnberg und 767 Ztr. zum direkten Transit nach Oesterreich und der Schweiz abgefertigt, sodann 4010 Ztr. zum Eingang daselbst verzollt worden. Hieraus ergab sich, dass selbst unverzollte Waaren nach Augsburg und München schon über Miltenberg und von dort zu Land in der angegebenen Richtung zogen, ohne die weit grösseren Massen der dahin bestimmten, theils in Miltenberg zum Eingang verzollten, theils im freien Verkehr befindlichen Güter in Anschlag zu bringen, dass es demnach bei den Gütern nach Augsburg mit dem Neckar zu konkurriren schon im Stande, mithin nicht in der Lage war, seinen Güterzug durch das Schutzmittel der theilweisen Rückvergütung der beiden hessischen, Frankfurter und Nassauer Mainzölle wahren zu müssen. Noch frequenter konnte sich derselbe gestalten, wenn die damals zur Ausführung bereits beschlossene Handelsstrasse von Miltenberg über Eichenbühl längs der Erf nach badisch Hardheim hergestellt wurde, wozu die Stadt Miltenberg 12000 fl., der dortige Spediteur Waxmann 2000 fl. angewiesen und die grossherzoglich badische Regierung sich angeblich bereit erklärt hatte, die Strecke auf ihrem Gebiete von Hardheim bis zur bayerischen Reichsgrenze herstellen zu lassen. Durch

Erbauung dieser abgekürzten Strasse durch den Erfgrund wurden die steilen Berge von Neukirchen bis unterhalb badisch Hundheim, welche bis dahin nur mit Vorspann und mit geringen zweispännigen Ladungen zu passiren waren, vermieden, und Miltenberg konnte dann, wie der Spediteur Waxmann behauptete, den Ztr. Gut um 14 Kr. geringer in der Fracht, als bisher nach Baden, Württemberg und Bayern spediren, weil diese 14 Kr. per Ztr. seither die Auslage für den benöthigten Vorspann bildeten, die dann auf der fraglichen Strasse wegfiel. In der That waren manche Zollbeamte für Gewährung der Rückvergütung nur dann, wenn die Güter am Main zwischen Würzburg und Bamberg ankamen, wogegen andere sogar für Miltenberg einen Freihafen haben wollten. Diese wenig erfreuliche Situation liess auch die Frage diskutabel erscheinen, ob man nicht mit der Wiedereinführung der bayerischen Mainzölle eine Pression ausüben könne und solle. Allein auch dieser Weg war nicht verlockend; denn wollte man sie auf solche Ausfuhrartikel beschränken, die das Ausland und die Vereinsstaaten nicht entbehren konnten, z. B. Brennholz, Kommerzialbauholz etc., so hätten die andern Mainuferstaaten zwar das sicher schwer empfunden; aber es stand die Uebereinkunft zwischen Preussen, Bayern und Württemberg (Schlussprotokoll vom 22. März 1833) im Wege, wonach die genannten Staaten auf dem Rhein und dessen Nebenflüssen ihren Unterthanen gegenseitig einen Erlass der Schiffahrtsabgaben für alle im freien Verkehr befindlichen (mit Ausnahme der notorisch nicht zu den deutschen Erzeugnissen gehörenden) Gegenstände gewährten, welche aus einem dieser drei Staaten in einen andern derselben zum Verbleiben im Lande oder zur Ausfuhr auf Landwegen verführt oder aus einem dieser drei Staaten durch einen andern nach dem Auslande gebracht wurde. Wollte man die bayerischen Mainzölle in der Thal- und Bergfahrt ohne Ausnahme einführen von allen Waaren, die sowohl durch bayerische als durch fremde Schiffer nach Wertheim, Freudenberg, Seligenstadt, Hanau, Offenbach, Frankfurt, Höchst und Mainz bestimmt waren oder von daher kamen, so konnte dieser Retorsionsmassregel, abgesehen von ihrer Gehässigkeit gegenüber den betheiligten Vereinsregierungen — und die bayerische Regierung wollte von einer solchen nichts wissen — zwar der Erfolg auf den Handel der gedachten Plätze nicht fehlen, derselbe fiel aber in gleicher Schwere auch auf die bayerischen Mainstädte, wenn nicht für die Strecke des Mittel- und Obermains die bayerischen Schiffer von

der Entrichtung des Mainzolls befreit blieben, was wieder der Stipulation in Artikel 15 Abs. 3 der Vereinsverträge entgegen war.

Andere Pläne, die auftauchten, aber das Unpraktische an der Stirn trugen, gingen dahin, die Mainuferstaaten sollten den Regierungen von Kurhessen und von Nassau ihre Zölle abpachten und dann in geringerer Höhe normiren, oder es solle die bayerische Regierung die Erhebung sämmtlicher Mainzölle für die ganze schiffbare Flusstrecke übernehmen und den zollberechtigten Staaten feste Renten überweisen, die nichtbayerischen Zölle aber auf den ganzen Mainstrom vertheilen und dadurch streckenweise die Last erleichtern. Es wollte sich kein Ausweg zeigen. Während die Berathungen über die übrigen Artikel einer Mainschiffahrtsordnung einen wenn auch langsamen Fortgang nahmen, blieb die Hauptsache, die Mainzollregulirung, in Schwebe. Bereits auf der zweiten Konferenz vom 1. Febr. 1839 waren seitens Bayerns die Grundzüge über die Regulirung der künftigen Mainschiffahrtsabgaben vorgelegt worden, aber im Mai 1843, nachdem man das Mainschiffahrtsreglement in 13 Konferenzen durchberathen[129]), hatten Kurhessen und Nassau noch keinerlei verbindliche Erklärung abgegeben; sie wollten sich überhaupt nur auf auf Etwas einlassen, wenn man sie möglichst schadlos halte und erst ein Separatabkommen mit ihnen treffe, so dass der bayerische Gesandte Freiherr von Lerchenfeld an seine Regierung berichtete, es werde bei der hartnäckigen Weigerung Nassaus wohl nichts anderes übrig bleiben, als Anzeige beim Bunde zu erstatten über die Anstände, welche der Vollziehung des Beschlusses vom 3. August 1820 und der Aufforderung vom 31. Juli 1828 in Ansehung der Regulirung der Mainschiffahrtsverhältnisse entgegenständen, und die Vermittelung und Entscheidung desselben zu erbitten[130]).

Bayern, Baden, Grossherzogthum Hessen und Frankfurt waren einig in Bezug auf den Grundsatz, den Rheinoktroi nach Verhältniss der Uferlänge auf den Main, also 36 Kr. zu Berg, 24 Kr. zu Thal zu übertragen. In Bezug auf die Vertheilung dieser Grössen waren Baden, Bayern und Frankfurt einverstanden, dass sie nach Verhältniss der Zollrechte geschehen sollte, dagegen beanspruchte Grossherzogthum Hessen wie früher seinen Antheil nach der Stromlänge, was um so mehr zu berücksichtigen war, als Grossherzogthum Hessen auch noch seinen Rheinzoll in die Wagschale legen konnte und eine besonders schwierige Korrektionsstrecke namentlich an der Ausmündung des Mains besass[131]). Baden bezweifelte auch die Richtigkeit der

Höhe der von Bayern berechneten Zollansprüche[132]). In Bezug auf die Rekognitionsgebühr wurde von Frankfurt, Baden, Hessen die Bemessung nach dem Distanzenverhältniss der Zollstätten auf dem Main zu jenem der Zollstätten auf dem Rhein gebilligt, sie sollte also $^2/_3$ der Rekognitionsgebühr auf dem Rhein betragen.

Ueber diese Grenzen kam man nicht hinaus. Die Mainzölle wurden durch neue Vorgänge sogar noch unleidlicher gemacht[133]). Im Jahre 1845 erliess Frankfurt von allen nach Frankfurt bestimmten und allda ein- und ausgeladenen Gütern den Mainzoll; das Gleiche geschah in Freudenberg, in Wertheim und bereits seit 1. Juli 1834 auch in Hanau; Mainz liess seit 1. Oktober 1845 für alle Waaren, die in Mainz ausgeladen wurden, den Bergzoll von $13^1/_2$ Centimes fallen, nachdem die württembergische Regierung einen analogen Betrag d. h. $^2/_3$ der badischen Neckarzölle oder 4 Kr. seit 1. Aug. 1845 rückvergütete; letzteres geschah ausgesprochenermassen, um der Konkurrenz der badischen Eisenbahnen zu begegnen, hatte aber zugleich eine Spitze gegen die Spedition von Mainz und die Mainroute überhaupt. Diese Nachlässe in Wertheim, Hanau, Frankfurt, welche den offenkundigen Zweck hatten, die Spedition an diese Orte zu ziehen, genossen zwar auf Grund der Zollvereinsverträge auch die bayerischen Schiffer, wenn sie dort ausluden, aber nicht für die Waaren, die sie nach dem Mittel- und Obermain vorbeiführten. Die Mainzölle standen geradezu auf dem Punkt, in reine Transitzölle auszuarten, die lediglich zu Ungunsten Bayerns aufgelegt waren[134]).

Merkwürdiger Weise gelang es gerade kurz darauf, ein Einverständniss zu erzielen. Das war einestheils der Vollendung des Donau-Main-Kanals zu danken, der einen gesteigerten Verkehr auf dem Main erwarten, also eine erhebliche Einnahmeverminderung auch bei reduzirten Zöllen nicht sehr wahrscheinlich werden liess. Anderntheils gelang es Bayern noch ausserdem, eine die finanziellen Verhältnisse der Mainuferstaaten möglichst schonende Basis aufzufinden. Auch scheute Bayern nicht davor zurück, gegenüber den bisher hartnäckigsten Staaten ein Opfer zu bringen. Man verfolgte zudem die Taktik, sich mit jeder Regierung einzeln zu verständigen. Die Verhandlungen führte der bayr. Regierungsdirektor von Bever; er scheint auch wesentlich die neuen Kombinationen aufgefunden zu haben.

Die erste Uebereinkunft schloss Bever mit Nassau am 3. Dez.

1845 zu Wiesbaden[135]), hernach folgte die mit Hessen und Frankfurt am 6. Dez. 1845 zu Mainz, mit Baden am 2. Februar 1846 zu Karlsruhe, mit dem Kurfürstenthum Hessen am 22. April 1846 zu Cassel.

In diesen Verträgen[136]) gelang es, ein dem Rheinoctroisystem nachgebildetes Zollwesen zu schaffen. Man hatte in Folge dessen zweierlei Abgaben: den Zentnerzoll, der je nach Gattung der Waaren ganz oder zu $^1/_4$ oder zu $^1/_{20}$ zu zahlen war, und die Rekognitionsgebühr. Ein Theil Waaren blieb ganz frei. Die Klassifikation der Waaren, welche den ganzen, Viertel etc. Zoll zu entrichten hatten, war die der Rheinschiffahrtskonvention. Alle Nebenabgaben, wie Ruder- und Fahrgeld, Ganggeld, Flaschenzoll, Nachengeld, Sporteln oder Beamten- und Zolldienersaccidenz, Marktrecht, Messgebühren, Lichtergeld, Ueberschlagsgebühr, Brandzoll, Pflockgeld, Kirschen- und Palmenzoll, Guldenzoll und wie sie immer Namen haben mochten, hörten auf. Für die exakte Zollentrichtung war durch eine Reihe von Bestimmungen, wie durch Vorschrift der Schiffsaiche, der Verladung der Waaren gegen Frachtbrief, Eintragung derselben in ein Manifest, Revision der Ladung u. s. w. gesorgt.

Der Zentnerzoll wurde bedeutend ermässigt. Man ging nicht mehr wie früher und noch bei den Frankfurter Konferenzen von den angeblichen Zollrechten aus, sondern legte die wirklich erhobenen Sätze zu Grunde, indem man namentlich die nachsichtige Zollbehandlung in Kurhessen und Nassau mit in Anschlag brachte. Die früher immer angenommene Grösse von 20 Kr. für die volle Gebühr der Untermainzollstaaten reduzirte sich unter Anrechnung der Rekognitionsgebühren so auf $12^1/_2$—13 Kr. Der durch sorgfältige Liquidirung festgestellte Zollbetrag des Einzelstaates wurde dann möglichst auf die Hälfte vermindert.

Gegenüber den bisher auf Grund der Zollrechte angenommenen Grössen ergab sich in Folge dessen für Handelsgüter eine bedeutende Herabsetzung:

Nach den Zollrechten 1802		Nach den neuen Verträgen von 1846		
		Volle Gebühr Kr.	$^1/_4$ Gebühr Kr.	$^1/_{20}$ Gebühr Kr.
Bayern	(45 Kr.)	(14 Kr. im Maximum)		
Wertheim	7	3	$^3/_4$	$^3/_{20}$
Freudenberg		—	—	—
Höchst	4	$1^1/_4$	$^5/_{16}$	$^1/_{16}$
Frankfurt	4	$1^1/_4$	$^5/_{16}$	$^1/_{16}$
Hanau	3	$^3/_4$	$^3/_{16}$	$^3/_{80}$
Steinheim	2	$^1/_2$	$^1/_8$	$^1/_{40}$
	20	$6^3/_4$	$1^{11}/_{16}$	$^{27}/_{80}$

Grossh. Hessen versprach ausserdem, die Zollabgabe, die von den in der Bergfahrt aus dem Rhein in den Main übergehenden Gütern mit $13^1/_2$ Centimes = 4 Kr. zur ganzen Gebühr für den Zollzentner erhoben worden war, auf $1^1/_4$ Kr. in der vollen Gebühr herabzusetzen. Doch hatte es thatsächlich schon vom 1. Okt. 1845 ab diesen Bergzoll nicht mehr erheben lassen, ausgenommen bei den Gütern, die für den Hafen in Frankfurt bestimmt waren.

Bezüglich der Rekognitionsgebühren schlug man ein einfaches Verfahren ein. Nachdem in dem Vertrag mit Nassau eine Basis gewonnen worden war, wurden die übrigen genau in dem Verhältniss gebildet, als die Zentnerzölle zu einander standen; z. B. der Höchster Zoll ($^3/_4$ Kr.) verhielt sich zum Wertheimer ($2^1/_2$ Kr.), wie 1 : 2; in Folge dessen ist die Rekognitionsgebühr für alle Schiffsklassen in Wertheim doppelt so gross als in Höchst.

Dieses erfreuliche Resultat war nur durch eine Reihe Ausnahmen und sowie durch eine bayerischerseits eingegangene Garantieleistung und sonstige Opfer möglich. Vor Allem suchte man, um die Einnahme nicht zu sehr zu erschüttern, nach dem Vorgang der Neckarkonvention v. 1. Juli 1842 möglichst den Status quo beizubehalten bezüglich der Zölle vom Bau- und Nutzholz. Diese brachten einen grossen Theil des ganzen Zollertrages auf[137]). Auch entsprach das den Interessen der nichtbayrischen Mainuferstaaten mit Rücksicht auf die Konkurrenz ihrer Walderzeugnisse am Rhein. Es wurden die bestehenden Mainzollabgaben von Bau- und Nutzholz belassen, in so weit der Zollzentner ($^1/_{10}$ cbm beim weichen, $^1/_{20}$ cbm beim harten Holz) nicht mit über $^1/_5$ der vollen Zentnergebühr[138]) belegt war[139]); für Nassau wurde vorläufig

die Beibehaltung der bestehenden Abgaben vom Bau- und Nutzholz soweit zugestanden, als die volle Gebühr für den Zollzentner Handelsgüter überhaupt nicht überschritten ward, jedoch mit der weiteren Massgabe, dass der sehr hohe nassauische Zoll von Sägewaaren auf die Hälfte der bestehenden tarifmässigen Abgaben herabgesetzt werden musste. Kurhessen durfte Sätze vom Bau- und Nutzholz erheben, welche $^1/_5$ der vollen Zentnergebühr überstiegen, sollte aber baldmöglichst eine Ermässigung eintreten lassen. Im Uebrigen wurde auch beim Holz eine gleichartige Klassifikation eingeführt. Eine weitere Ausnahme betraf das Getreide, Mehl und die Hülsenfrüchte. Nassau erhielt hier zugestanden, hierfür vorerst noch die Hälfte der vollen Gebühr erheben zu dürfen, während sonst die Viertelsgebühr massgebend war; doch sollte es sobald als möglich auch auf diesen Satz herabgehen. Analog durfte Kurhessen vorerst sogar die volle Gebühr bei Getreide und Hülsenfrüchten erheben, sollte aber auch sobald als möglich die Herabsetzung auf $^1/_4$ bewirken. Diese Ermässigung beim Holz und Getreide hatte Kurhessen auf einmal eintreten zu lassen, wenn die Bruttoeinnahme der kurhessischen Regierung aus dem Mainzoll einschliesslich der Rekognitionsgebühren in einem fünfjährigen Zeitraum den Betrag von 35000 fl. im Durchschnitt jährlich erreichte oder überstieg. Blieb sie hinter diesem Betrag zurück, überstieg aber den von 25000 fl., so sollte die Ermässigung verhältnissmässig und successive in folgender Art stattfinden:

a) Wenn die Mehreinnahme jährlich 3000 fl. im fünfjährigem Durchschnitt erreichte oder überstieg, so war der Zoll von Getreide oder Hülsenfrüchten auf die halbe,

b) bei einer weiteren Mehreinnahme von 2000 fl. auf die Viertelsgebühr herabzusetzen;

c) bei einer weiteren Mehreinnahme von 5000 fl. waren die Zölle von Bau- und Nutzholz auf die Normalsätze zurückzuführen.

Während man bei Kurhessen ohne Garantieleistung auskam [140]), war dies nicht der Fall bei Nassau. Die bisherigen Mainzollabgaben von Getreide und Hülsenfrüchten in Höchst hatten 5400 fl. und von Sägewaaren 12000 fl. durchschnittlich per Jahr ergeben. Die Herabsetzung auf die Hälfte neben den übrigen Zollminderungen gestand Nassau nicht schlechtweg zu. Es willigte in diese Herabsetzung nur ein, wenn es in folgender Weise schadlos gehalten wurde: 1. Wenn im Laufe der nächsten fünf Jahre oder überhaupt im Laufe von fünf

aufeinanderfolgenden Jahren die Bruttoeinnahme an Mainzöllen und Rekognitionsgebühren durchschnittlich 42000 fl. pro Jahr betrug, so wurde nassauischerseits auf jede Art von Entschädigung und für immer verzichtet, es mochten die Einnahmen aus Getreide und Sägewaaren betragen was sie mochten. Blieb aber der Bruttoertrag in der ersten fünfjährigen Periode hinter 42000 fl. zurück, dann übernahm Bayern die Garantie, dass dieser Ausfall baar gedeckt werde, soweit als derselbe erweislich aus dem Zurückbleiben der Einnahmen von Getreide und Hülsenfrüchten hinter dem Betrag von 5000 fl. und von Sägewaaren hinter dem Betrag von 12000 fl. herrührte. Ergab die nächste fünfjährige Periode einen Ueberschuss über 42000 fl., so war die empfangene Summe zurückzuzahlen, soweit der Ueberschuss reichte. Die bayerische Regierung behielt sich Kontrolle und ausserdem vor, jederzeit das Garantieverhältniss aufzulösen, wodurch auch die Zollermässigungen für Getreide und Sägewaaren wieder wegfielen. Stieg der Bruttoertrag des Höchster Zolls über 50000 fl. jährlich, so hatte eine weitere Ermässigung der Abgaben für Getreide etc. und Sägewaaren einzutreten, wobei die Wünsche der bayerischen Regierung zu berücksichtigen waren.

Was Baden betrifft, so verstand es sich zwar nicht zu der von Bayern zuerst gewünschten Herabsetzung seines Zollrechts im Verhältniss von 10 zu 4, aber es gestand wenigstens prinzipiell eine Ermässigung auf die Hälfte zu[141]). Die genaue Liquidirung der bad. Zollrechte hatte ergeben, dass dieselben auf 5 Kr., nämlich das Wertheimer auf $3^1/_3$ Kr.[142]), das Freudenberger auf $1^2/_3$ Kr.[143]) zu schätzen waren. Die Hälfte war sonach $2^1/_2$ Kr. Dieser Satz sollte aber erst dann eintreten, wenn durch die zwischen den Rheinuferstaaten schwebenden Verhandlungen auf dem Rhein mindestens der Bergzolltarif auf den bestehenden Betrag des Thalzolltarifs herabgesetzt war. Bis dahin galt als volle Zentnergebühr der Betrag von 3 Kr. Diese Klausel wurde bayerischerseits nicht unbillig gefunden, weil man anerkannte, dass die Zahl derer, welche in Baden eine Erleichterung für die Mainschiffahrt wünschten, gering, dagegen die Zahl derer, die ein Interesse an der Herabsetzung der Rheinzölle hatten, sehr gross war; es war die Vermuthung begründet, dass die badischen Stände keine Schwierigkeiten machten, wenn mit der Herabsetzung zu Gunsten der Rheinschiffahrt, wo doch Bayern auch seinen Einfluss in die Waagschale warf, etwas geschah. Baden war auch so loyal, dass es die Aufhebung der Zollstation Freudenberg konzedirte, was allerdings auch nach Herab-

setzung des Zolls schon im Interesse geringerer Erhebungskosten lag, aber unter allen Umständen der Schiffahrt wegen Wegfall des Aufenthalts wohlthat[144]). Ebenso ging es mit den anderen Staaten darauf ein, dass alle Nachlässe die gewährt würden, stets auch den Schiffen und Unterthanen, sowie Ein- und Ausladeplätzen der anderen Kontrahenten eingeräumt werden sollten. Die Begünstigungen Wertheims, Hanaus u. s. w. für alle Waaren, die dort eingeladen wurden, waren damit definitiv beseitigt.

Die bayerische Regierung versprach bezüglich ihrer eigenen Zollrechte, die volle Gebühr auf $^2/_5$ desjenigen Betrages festzustellen, welcher an Zoll und Accidenzien nach den bisherigen Zollrechten wirklich erhoben werden durfte, unter keinen Umständen aber über 14 Kr. vom Zentner hinauszugehen. Um die badischen Konzessionen zu erlangen, ging es in dem Vertrag mit Baden noch weiter. Für die Strecke oberhalb Wertheim blieben $11^1/_2$ Kr. vom Zentner als Maximalbetrag über. Für die Strecke unterhalb Wertheim fixirte Bayern ausdrücklich sein Zollrecht (in Stadtprozelten, Miltenberg, Klingenberg, Aschaffenburg und Stockstadt) auf den Betrag des badischen Zolls = $2^1/_2$ Kr.; das bedeutete eine Ermässigung im Verhältniss von 10 zu 3,51[145]). Ebenso ermässigte es seine Holzzollsätze mehr, als sie grundsätzlich hätten reduzirt werden müssen. Für die Erhebung seiner Abgaben durfte Bayern auf der gedachten Mainstrecke nicht mehr als zwei Zollstätten, nämlich Aschaffenburg und Miltenberg, halten, wo je die Hälfte der oben bezeichneten Abgaben erhoben werden durfte; doch konnte Bayern die beiden Hebestellen auch in eine einzige zusammenziehen. Das hatte zunächst nur einen theoretischen Werth, da ja nicht wohl daran zu denken war, dass Bayern die Mainzölle wieder einführen werde; allein man legte, wie aus den Verhandlungen hervorgeht, doch auf diese Konzessionen Bayerns Werth, da es sein Zollrecht damit zu einem Theile definitiv aufgab.

Die Ratifikation der Verträge von 1845/46 verzögerte sich etwas. Am 28. März 1846 fand eine Konferenz zu Offenbach statt, worin man sich über das Manifestformular, sowie über das, was von den Verträgen veröffentlicht werden sollte, einigte. Man beschränkte sich in dieser Hinsicht auf die für das Verkehrspublikum nothwendigen Bestimmungen, weshalb denn auch die mitgetheilten Details der Verträge bis heute unbekannt blieben. Sodann galt es, noch eine Differenz

zwischen Frankfurt und Hessen zu beseitigen oder doch der Beseitigung die Wege zu ebnen.

Wie oben bereits mitgetheilt, hatte Hessen die Erhebung des Bergzolls von den aus dem Rhein in den Main gehenden Gütern im Betrage von 13½ Centimes seit 1. Oktober 1845 provisorisch eingestellt. Diese Abgabenbefreiung hatte jedoch eine Ausnahme, insoferne sie auf diejenigen Waaren keine Anwendung fand, welche für den Hafen zu Frankfurt bestimmt waren; das geschah, weil Frankfurt von allen Waaren, welche im dortigen Hafen umgeladen wurden, den Mainzoll nicht erhob; darin lag eine Begünstigung Frankfurts als Stapelplatz gegenüber Mainz, die Hessen auf diese Weise zu kompensiren suchte. Auch war es eine Art Repressalie dafür, dass Frankfurt die Begünstigungen, welche es in Beziehung auf seinen Mainzoll den aus preussischen, bayerischen und badischen Häfen kommenden Gütern des freien Verkehrs zugestand, den aus hessischen Häfen kommenden Waaren gleicher Art nicht einräumte[146]). Der Zustand konnte nicht bleiben; nach den neuen Verträgen war es ebenso unzulässig, dass Frankfurt nur von den vorbeigehenden Gütern den Zoll erhob und nicht auch von den in Frankfurt ausgeladenen, als es unzulässig war, dass Mainz nur die Frankfurter Güter belastete. Die Frankfurter Handelskammer wollte aber nichts davon wissen, dass auch von den in Frankfurt ausgeladenen Gütern Zoll bezahlt werden solle. Das führte am 14. Mai 1846 zu einer Vereinbarung zwischen dem Grossherzogthum Hessen und Frankfurt[147]). Danach gewährte Frankfurt allen aus grossherzoglich hessischen Häfen abgehenden nicht notorisch ausserdeutschen Gütern des freien Verkehrs, welche auf dem Main mit Berührung des Frankfurter Mainzollamtes verschifft wurden, den Nachlass des Mainzolls mit Ausnahme der Rekognitionsgebühr; dagegen bewilligte Hessen Frankfurt für alle nicht notorisch ausserdeutschen Güter des freien Verkehrs, welche von Frankfurt kamen und rheinthalwärts auf dem Rhein versendet wurden, den Nachlass des grossherzoglich hessischen Antheils an der Rheinzollerhebung in Mainz mit Ausnahme der Rekognitionsgebühr. Dem Schlussprotokoll zufolge hatte der Frankfurter Bevollmächtigte auch den Nachlass des grossh. hessischen Mainzolls zu Steinheim und den grossh. Rheinzollantheil von den Rheinzollämtern Caub und Mannheim von den Gütern des freien Verkehrs verlangt, worauf jedoch hessischerseits nicht eingegangen wurde; dagegen entsprach Hessen dem Verlangen des Frankfurter Bevollmächtigten, wo-

nach der Nachlass der Mainzer Abgabe von den aus dem Rhein bergwärts in den Main gehenden Gütern auf alle Güter ohne Unterschied ihres Ursprungs ausgedehnt werde. Auch wurde mit Rücksicht auf die Klagen der Frankfurter über die Mainzer Hafenbehörden gegenseitige freundliche Behandlung zugesichert. Für den Fall, dass Bayern seine Mainzölle einführen sollte, behielten sich die Kontrahenten neue Vereinbarungen bezüglich des Mainzer Zolls, bezw. Rücktritt vom Vertrage vor[148]).

Dieser Vertrag zwischen dem Grossherzogthum Hessen und Frankfurt bedeutete zunächst nichts anderes, als eine räumliche Erweiterung des zwischen Frankfurt und Bayern im Jahre 1836 Vereinbarten; in Folge anderer bereits bestehender Verträge[149]) erstreckte er sich auch noch auf weitere Staaten, so dass Frankfurt seit 1. Juni 1846 mit Ausnahme des Holzzolls und der Schiffahrtsgebühren überhaupt keine Zölle von den Gütern des freien Verkehrs mehr erhoben zu haben scheint[150]), und dass der durch die letzten Verträge ohnehin schon auf 1 1/4 Kr. herabgesetzte Bergzoll zu Mainz gänzlich cessirte.

Als die neue Ordnung am 1. Juni 1846 in Kraft trat, zeigte sich wider Erwarten, dass dieselbe keineswegs allgemein günstig aufgenommen wurde. Das Publikum war etwas enttäuscht, es hatte eine noch grössere Herabsetzung erwartet, statt einer solchen auf die Hälfte, eine solche auf 1/5. Ueber die Rekognitionsgebühr, welche die Herabsetzung der Zentnergebühr wieder zum Theil kompensirte, waren die Schiffer sehr verstimmt; sie war auf dem Main eine Neuerung, und man wandte nicht mit Unrecht gegen dieselbe ein, dass, worauf übrigens Baden schon bei den Verhandlungen aufmerksam gemacht hatte, die Uebertragung der verhältnissmässigen Rekognitionsgebühren des Rheins auf den Main insoferne nicht passe, als auf dem Rhein die Ladefähigkeit eines Schiffes weit besser ausgenutzt werden konnte, als auf dem Main; auch wollte den Schiffern nicht recht einleuchten, dass ein Schiff mit einer Ladefähigkeit von 3000—4000 Ztr., das in Frankfurt die Hälfte auslud, gleichwohl in Höchst wie ein vollgeladenes 3 fl. 20 Kr., in Hanau 2 fl., Steinheim 1 fl. 20 Kr., Wertheim 6 fl. 40 kr. bezahlen musste, selbst wenn es in Wertheim nur noch 400 Ztr. hatte. Die Rangschiffer mussten abfahren, auch wenn sie nur kleine Ladung beisammen hatten. Die Nothwendigkeit der Aichung, die Führung der Aichscheine und besonders die der Manifeste wurde ebenfalls unangenehm empfunden. Viele Steinschiffer konnten nicht recht schreiben, sie mussten Hilfskräfte verwenden, um die Abschriften über die geladenen Güter für jede der zu passirenden

Zollstätten zu liefern. Die genaue Feststellung und Kontrolle der zollbaren Güter an Stelle früherer Pauschalzahlung musste auch erst gewohnt werden.

Schliesslich stellte sich auch heraus, dass eine Reihe von Produkten sogar mehr als früher zahlten. Es wurde behauptet, die Verzollung der Schmelztiegel, Lithographiesteine, gemeinen Holzwaaren, Braunsteine, Pottloth stelle sich — abgesehen von den Rekognitionsgebühren — ungefähr doppelt so hoch wie früher. Analog lag die Sache bei Schwerspath. Unverpackt zahlte er allerdings nur die Viertelsgebühr, allein derselbe wurde hauptsächlich in Fässern versandt, weil er für England bestimmt war und mehrmals umgeschlagen wurde. Verpackt zahlte er die volle Gebühr von 6 3/4 Kr., während doch der Zentner im Ankauf nur 1 fl. kostete. Am meisten Anstände gab es bezüglich der behauenen Steine. Ein mit solchen beladener Aschaffenburger Schiffszug, aus einem Ruderschelch und einem Steinschelch bestehend, zahlte früher in Steinheim 1 fl. 12 Kr., in Hanau 1 fl., in Frankfurt —, in Höchst 5 fl. 30 Kr., im Ganzen also 7 fl. 42 Kr., hatte der Schiffer mehr als 1500 Ztr. geladen, kostete es auch nicht mehr; nach der neuen Ordnung zahlte ein solcher Zug bei 22 Zoll Wasserstand, d. h. bei 1500 Zollzentner in Steinheim 3 fl. 7 Kr., in Hanau 4 fl. 41 Kr., in Frankfurt —, in Höchst 7 fl. 48 Kr., zusammen 15 fl. 36 Kr.; dazu kam noch die Rekognitionsgebühr von 3000 Ztr. Ladefähigkeit (bei 2000 Kubikfuss Steine) im Betrag von 8 fl. 30 Kr. Man befürchtete ernstlich, dass man fortan in solchen Produkten mit den Moselgegenden, mit Baden und Kurhessen nicht mehr konkurriren könne. Die Schiffer wurden sogar beim König in Aschaffenburg persönlich vorstellig[151]). Es scheint, dass man Abhilfe schuf dadurch, dass man die rauh behauenen Steine ähnlich wie die unbehauenen zollfrei liess; so geschah es in Wertheim; doch war im Jahre 1847 an den verschiedenen Zollstationen noch keine gleiche Praxis vorhanden.

Fragt man, wie nach der neuen Ordnung Neckar- und Mainzölle zu einander standen, so lässt sich nicht leugnen, dass erstere immer noch günstiger waren. Wohl waren die Zentnergebühren einander äusserlich sehr genähert: 6 3/4 Kr. auf dem Main und 6 Kr. auf dem Neckar standen einander gegenüber; allein letztere kamen für die Mehrzahl der Güter des freien Verkehrs nur zu 1/3 und in Folge der württembergischen Rückvergütungen zum grossen Theil überhaupt nicht zur Erhebung. Auch stellten sich sehr erhebliche Unterschiede in Bezug

auf die Rekognitionsgebühr heraus. Auf dem Neckar wurde diese Schiffsgebühr nur einmal und zwar an jener Zollstätte erhoben, bei welcher das Fahrzeug abfuhr oder welche dasselbe zuerst berührte; auf dem Main kam an jeder der fünf Mainzollstätten eine solche zur Erhebung. Addirt man diese zusammen, was um so berechtigter ist, als sie für den Mittel- und Obermain in der Regel auch alle entrichtet wurden, so ergiebt sich folgende Gegenüberstellung:

Rekognitionsgebühr.

Nach der Neckarschiffahrtsordnung[152])		auf dem Main
Ladefähigkeit	vom 1. Juli 1842	seit 1846
600—1000 Ztr.	— 51 Kr.	1 fl. 40 Kr.
1001—1500 „	1 fl. 24 „	3 „ 30 „
1501—2000 „	2 „ 06 „	6 „ — „
2001—2500 „	2 „ 48 „	8 „ — „
2501—3000 „	3 „ 30 „	11 „ — „
3001—3500 „	4 „ 12 „	13 „ 30 „
3501—4000 „	4 „ 54 „	16 „ — „
4001—4500 „	5 „ 36 „	18 „ 30 „
4501—5000 „	6 „ 18 „	21 „ — „
5001 und darüber	7 „ — „	23 „ — „

Immerhin ist nicht zu verkennen, dass im Ganzen ein erheblicher Schritt vorwärts gethan war; es war schon werthvoll, dass auf dem Rhein, Main und Neckar eine gleiche Klassifikation der Güter und Klarheit über die Zollpflichtigkeit hergestellt worden war. Für die Mehrzahl der Handelsgüter waren die Ermässigungen im Ganzen auch thatsächlich recht erheblich. Von besonderer Wichtigkeit war der Umstand, dass die Mainzollstaaten nun auch am eigenen Leibe den Druck der Zölle zu fühlen bekamen. Es wurde in Wertheim höchst peinlich empfunden, dass die seit 1829 bestandene Begünstigung des Platzes aufhörte und sämmtliche Ausfuhren der Stadt Wertheim — sofern es sich nicht um zollfreie Güter handelte — nun ebenfalls verzollt werden mussten. Die Klagen wurden so laut, dass Baden bereits im Jahre 1847 mit der Forderung hervortrat, wenigstens für die die Tauber abwärts nach Wertheim gelangenden Thalgüter den Wertheimer Zoll aufgeben zu dürfen. Bei dieser Sachlage konnte man für die Zukunft Gutes hoffen.

Was die Zollerträgnisse der Mainzollstaaten anlangte, so scheint die frühere Höhe nicht ganz erreicht worden zu sein. Für Baden wenigstens stellte sich die Sache folgendermassen:

Zolleinnahme

	in Wertheim	Freudenberg	zusammen
1842	33150 fl.	17838 fl.	50988 fl.
1843	41637 „	22663 „	64300 „
1844	41579 „	22614 „	64193 „
1845	41118 „	22018 „	63136 „
	157484 fl.	85133 fl.	242617 fl.
	Im vierjährigen Durchschnitt		60654 fl.
1847			56007 „
1848			40274 „
1849			51281 „
1850			60374 „
			207936 fl.
	Im vierjährigen Durchschnitt		51984 fl.
1847—60 durchschnittlich			54028 fl.

Was Nassau betrifft, so betrug für die Jahre vom 1. Juni 1846 bis 1. Juni 1851 die garantirte Summe 5 × 42000 fl. = 210000 fl. Thatsächlich entzifferte die Höchster Bruttoeinnahme nur 199901 fl. 8 Kr., so dass Bayern, da auch die oben S. 126 erwähnten Voraussetzungen zutrafen, an Nassau 10098 fl. 52 Kr. zahlen musste. Es scheint aber Bayern nach Ablauf der ersten 5 Jahre das Garantieverhältniss aufgelöst zu haben, ohne dass Nassau seine Zölle für Getreide und Sägewaaren wieder erhöht haben möchte.

Der Zollertrag an den fünf Zollstationen[153]) belief sich in den Jahren 1846—60 durchschnittlich auf 156330 fl. pro Jahr, davon trafen auf

Baden (Wertheim)	34,6 %	oder	54027 fl.
Höchst (Nassau)	31,4 %	„	48618 „
Hanau (Kurhessen)	18,9 %	„	29559 „
Steinheim (Grossh. Hessen)	9,1 %	„	14717 „
Frankfurt	6,0 %	„	9409 „

Die gesammte Einnahme betrug in den Jahren 1847—60

in	von den Waaren	v. Bau- u. Werkholz	an Schiffsgebühr
Wertheim	465895 fl.	241976 fl.	48786 fl.
Steinheim	116683 „	66448 „	23020 „
Hanau	216698 „	163913 „	33767 „
Höchst	404301 „	208990 „	47439 „
Frankfurt	84292 „	— „	70559 „
	1287869 fl.	681327 fl.	223580 fl.

Neben den Unterhandlungen über die Mainzölle spielten noch andere nicht minder wichtige über die Korrektion des Mains. Es gelang Bayern schliesslich auch in dieser Hinsicht, die Sache ein Stück vorwärts zu bringen.

Schon oben wurde dargelegt, was Bayern gleich, nachdem der Main in der Hauptsache ein bayerischer Strom geworden war, auf diesem Gebiete leistete. Mit dem Bauangriff des Donau-Main-Kanals war dem Main eine erhöhte Bedeutung zugewiesen. Auf der Möglichkeit, ihn durch Korrektion auf eine bedeutende Tiefe zu bringen, beruhte sozusagen das ganze Projekt, wie ich in meiner Schrift über den Donau-Main-Kanal und seine Schicksale 1894 S. 4 gezeigt habe. Auch ging man gegenüber der Kanal-Aktiengesellschaft bestimmte Verpflichtungen ein[154]).

In dem Zeitabschnitt 1836 bis Ende 1842/43 wurde denn auch von Bayern für den speziellen Zweck der umfassenden Korrektion und Reinigung des Mains eine Summe von 636945 fl. aufgewendet, während gleichzeitig auf Grund der jährlichen ordentlichen Etats dieser Periode ein Betrag von 262136 fl. für Bauten zu örtlichen Verbesserungen des Fahrwassers und Herstellung von Ziehwegen ausgegeben wurde, so dass sich der Gesammtaufwand dieser Periode auf nahezu 900000 fl. belief[155]). Um diesen Betrag wurden die eine Wegstunde langen Durchstiche bei Zeil zur Abschneidung von fast dreimal längeren Stromkrümmungen und zur Regelung der in Folge dessen ganz in Unordnung gerathenen Strombahn, ferner zu gleichem Zweck die Durchstiche bei Obertheres[156]) und Wipfeld[157]), der Umlaufkanal bei Eltmann, dann die Kammerschleusse bei Schweinfurt zur Umgehung der dortigen Wehre für die Schiffahrt in Ausführung gebracht[158]), endlich durch Beschränkung der versandeten und übermässig verbreiterten, daher der Schiff- und Flossfahrt hinderlichsten seichten Flussstrecken der Regnitz und des Mains, sowie mittelst durchgreifender Beseitigung vieler Steine und fest aufgeschobener Kiesschwellen, durch Aussprengungen durchziehender Felsenlager und einzelner grosser Steinblöcke an verschiedenen Stellen die Wasserstrasse von Bamberg bis zur k. b. Grenze bei Kahl auf eine Ausdehnung von 92⁵/₈ Stunden Länge in der Art verbessert, dass die Segelschiffahrt, welche, sowie selbst die Flossfahrt, an manchen der erwähnten Stellen sogar bei nicht ganz kleinem Wasserstande oft mehre Tage liegen bleiben musste, nun keine wesentliche Unterbrechung mehr erlitt, und der vorher in das Bereich der Unmöglich-

keit verwiesene Plan einer Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Maine ins Leben treten konnte[159]). Zwischen Schweinfurt und Kitzingen hatte sich das Flussbett des Mains um 3 Zoll, zwischen Kitzingen und der Landesgrenze um 4 Zoll vertieft[160]). Man zählte auch bereits 1841 zwischen Bamberg bis an die bayr. Grenze 354 Buhnen und 7 Durchstiche[161]).

In den darauf folgenden Jahren 1843/44 bis Ende 1848/49 wurden mit Rücksicht auf die Dampfschiffahrt an ausserordentlichen Mitteln 252801 fl. aufgewendet und an ordentlichen 208366 fl., was einen Gesammtaufwand von ca. 461260 fl. entzifferte.

Mit diesem Betrage wurden die Regnitz von Bamberg bis zu ihrer Vereinigung mit dem Maine bei Bischberg und der Main von da abwärts durch die noch auszuführenden Durchstiche bei Staffelbach und durch Ergänzung der in der vorhergehenden Periode geschaffenen Bauten vollständig, mittelst zusammenhängender Bausysteme auf ihre normale Breite und Tiefe gebracht, die Flussstrecke nächst oberhalb der Einmündung des Eltmanner Umlaufkanals und letzterer selbst verbessert, sowie die darüber führende Brücke um 3 Fuss erhöht (1843)[162]), die Mühle bei Knetzgau angekauft[163]) und das Wehr herausgenommen, sowie die dortige für die Schiffahrt höchst schwierige Flussstrecke, dann jene zwischen Limbach und den Zeiler Durchstichen durch Beschränkungsbauten geregelt, eine durchgreifende Korrektion des ganz in Unordnung gerathenen Stromgebietes bei Schonungen ausgeführt, ferner am Untermaine die mit dem Grossherzogthum Baden gemeinschaftliche, bisher noch am wenigsten verbesserte und durch Steine und Untiefen am meisten gefährdete Stromstrecke zwischen Wertheim und der gemeinschaftlichen Grenze unterhalb Freudenberg, insoweit es von bayerischer Seite ohne die gemeinsame Mitwirkung Badens möglich und zulässig war, durch zusammenhängende Bausysteme und durchgreifende Räumungen der fest aufgelagerten groben Geschiebe und der zerstreut im Fahrwasser liegenden Steinblöcke nachhaltig verbessert und endlich zur Durchführung der allgemeinen Stromregulirung in der nach hydrotechnischen Grundsätzen von unten nach oben zu verfolgenden Richtung die Stromstrecke zwischen Aschaffenburg und Kahl durch Ergänzung der schon in der ersten Periode ausgeführten Bauanlagen mittelst Herstellung zusammenhängender Bausysteme, Aussprengungen der grossen Steine und durchziehenden Felsenlager bei Mainaschaff, Stockstadt und Kleinostheim und Aus-

tiefung mehrerer lästiger Steine in so weit geregelt, als dies auch hier nur theilweise ohne die Mitwirkung der an dem linken Ufer dabei betheiligten grossherz. hess. Regierung ausführbar und zulässig war[164]). In diese Zeit fallen auch die ersten Schritte, um die Kitzinger Mainmühle, die mit ihrem Wehr ein grosses Schiffshinderniss darstellte, zu beseitigen[165]). Die Mühle gehörte zu den grösseren, sie besass acht Mahlgänge. Man musste das Expropriationsverfahren einschlagen und durch alle Instanzen durchführen, um die Abtretung der Mühle im Jahre 1849 zu erlangen[166]).

Für Unterhaltung der bestehenden Bauten und für nothwendige momentane Räumungen waren

1836/37—1843/44	jährlich	6500 fl.
1843/44—1848/49	„	29420 „

zur Verwendung gelangt.

So gross die Opfer auch waren, die Bayern für die Mainkorrektion brachte, und noch ferner zu bringen bereit war[167]), es musste dieselbe doch ein Stückwerk bleiben, wenn es nicht gelang, in Gemeinschaft mit den andern Uferstaaten planmässig die Korrektion durchzuführen. Diese Einsicht musste auch bei den andern Mainuferstaaten durchdringen. In der That hat in der 8. Konferenz der Mainschiffahrtskommission (25. Januar 1840) der kurhessische Vertreter eine Vereinbarung unter den Mainuferstaaten über eine übereinstimmende Verbesserung des Fahrwassers, über Breite und Tiefe, über Vertheilung der Arbeiten bei gemeinschaftlicher Flussstrecke angeregt und wurde darin von dem bayerischen Vertreter auf das lebhafteste unterstützt. Letztere wies darauf hin, dass schon 1838 zwischen bayerischen und grossherzoglich hessischen Wasser-Baubeamten zu Darmstadt wegen der gemeinschaftlichen Strecken Konferenzen stattgefunden hätten, und wünschte nun einen Zusammentritt von Technikern aller betheiligten Uferstaaten, um über einen Korrektionsplan Einverständniss zu erzielen. In der Sitzung vom 6. März 1843 wurde der Zusammentritt der Techniker beschlossen und als Tag der 19. April 1843 und als Zusammenkunftsort für die vorgeschlagenen Techniker Mainz bezeichnet. Baden lehnte jede Betheiligung hieran ab.

Bereits im Jahre 1842 war von der bayerischen Regierung mit Rücksicht auf den Donau-Mainkanal und die auf dem Main ins Leben tretende Dampfschiffahrt ein Korrektionsplan entworfen worden.

Nach diesem sollte der Fluss durch ein System von Fangbuhnen, welche 60 Ruthen stromaufwärts geneigt und in Entfernungen gleich der 4—5maligen Länge derselben angelegt werden sollten, auf Grund von Wahrnehmungen an bereits korrigirten Stellen zwischen Bamberg und Würzburg auf 90 m Breite eingebaut, und die Kiesanschüttungen an den Bachausmündungen auf mindestens eine Breite von 20 m künstlich ausgegraben werden, so dass bei kleinstem Wasser eine Tiefe von 0,90 m (statt der bisherigen 0,40 m) in Aussicht genommen gewesen wäre. Diesem von bayerischen Technikern bearbeiteten Korrektionsplan wurde von Baden nicht beigetreten, da der Kostenaufwand für die kurze badische Abtheilung des Flusses im Verhältniss zum Nutzen allzugross erschien, und auch manche Stimmen gegen das System der Fangbuhnen sic herhoben[168]). Dagegen verständigte sich Bayern mit drei anderen Mainuferstaaten.

Am 6. Februar 1846 wurde zu Mainz zwischen Bayern, Grossh. Hessen, Nassau und Frankfurt die Uebereinkunft wegen Korrektion des Mainbettes abgeschlossen, die 7 Artikel umfasst. Nach diesem Vertrag soll die geringste Wassertiefe der Fahrbahn, welche durch die auszuführenden Korrektionsbauten herzustellen gegenseitig zugesagt wurde, bei dem niedrigsten Wasserstande — dieser vom Nullpunkt des Frankfurter Brückenpegels an gerechnet — betragen: oberhalb Würzburg 0,6 m; von Würzburg bis zum Einfluss der Saale 0,6—0,9 m; von da bis zur Ausmündung in den Rhein 0,9 m; die normale Breite der Fahrbahn mit der festgesetzten Tiefe soll mindestens betragen oberhalb Würzburg 22 m; von Würzburg bis zum Einfluss der Saale 22—26 m; von da bis an die grossherzoglich hessische Grenze oberhalb Kostheim 26 m; von da bis zur Ausmündung in den Rhein in zunehmder Erweiterung 26 bis 37½ m. Als normale Breite des Mainstroms, bis zu welcher sein Bette zu beschränken war, wurde, um die bestimmte Tiefe und Breite der Fahrbahn zu erlangen, bei Bamberg übereinstimmend mit den bayerischerseits aufgestellten Bauplänen eine Breite von 44 m angenommen dergestalt, dass dieselbe von da bis zur Ausmündung in den Rhein successiv im Verhältniss der stattfindenden Wasserzuflüsse auf 140 m an der Mündung anzusteigen hatte. Zur Beurtheilung der Wirkungen der in Aussicht genommenen Korrektionsarbeiten sollten die zu Bergrheinfeld, Würzburg, Miltenberg und Aschaffenburg befindlichen und die zu Steinheim, Rüsselsheim und Kostheim neu anzulegenden Pegel nach dem Nullpunkte des Frank-

furter Brückenpegels regulirt, mit der Meterskala versehen und täglich beobachtet werden. Die Breite der Leinpfade wurde allgemein auf 3,5 m festgesetzt, ihre Höhe sollte thunlichst überall mindestens 2 m über dem niedrigsten Wasserstand betragen, auch war der Leinpfad möglichst unmittelbar an den Fluss zu legen und das Ueberspringen desselben von einem Ufer an das andere zu vermeiden. Die Korrektionsbauten von Bamberg bis zur bayerisch-badischen Grenze oberhalb Miltenberg waren in ununterbrochener Reihenfolge fortzusetzen und nach Massgabe der zu beseitigenden Hindernisse und des damit verbundenen bedeutenden Kostenaufwands thunlichst zu beschleunigen; für die Korrektionsbauten von der bayerisch-badischen Grenze oberhalb Miltenberg bis zur grossherzoglich hessischen Grenze oberhalb Kostheim sollte womöglich ein Zeitraum von 4 Jahren eingehalten werden.

Die Korrektion der Mainmündung übernahm das Grossherzogthum Hessen allein, doch verstanden sich die übrigen Mainuferstaaten dazu, im Jahr der planmässigen Vollendung einen Beitrag von 90 000 fl. zu leisten, wogegen sich aber die grossherzoglich hessische Regierung verpflichtete, für alle Zukunft auf ihre Kosten die Mainmündung in dem Zustande zu erhalten, dass die Tiefe und Breite des Fahrwassers nicht unter die festgesetzten Minimalmaasse zurückgingen. Der einmalige Beitrag von 90 000 fl. vertheilte sich so, dass hiervon Bayern 30 000 fl., Frankfurt 30 000 fl., Nassau 10 000 fl. und Baden und Kurhessen 20 000 fl. übernehmen sollten. Da Kurhessen und Baden sich weigerten, dem Vertrag beizutreten, leistete für die letzten 20 000 fl. Bayern Garantie. Es sollten aber mit diesen Staaten sobald als möglich die Verhandlungen wegen ihres Beitritts aufgenommen werden. Das geschah auch, aber ohne Erfolg.

Baden, dessen Interesse am Main ein geringes war, wollte gegenüber den übrigen Kontrahenten keine Verbindlichkeit übernehmen, eine zusammenhängende Regulirung herzustellen und für alle Zukunft zu unterhalten; man zog vor, diese Arbeit allmählich nach Massgabe der disponiblen Mittel in Ausführung zu bringen. Als aber Bayern einseitig auch auf der bayerisch-badischen Mainstrecke mehrere grössere Zeilenbauten zur Ausführung brachte und sich zeigte, dass dadurch der Zustand eher schlimmer als besser wurde, so wurde mit Genehmigung beider Regierungen eine gemeinschaftliche Bereisung des bayerisch-badischen Mains durch eine technische Kommission vor-

genommen, um einen definitiven Plan zur Regulirung des Flusses festzustellen. Die Normalbreite zwischen Lohr und Wertheim wurde zu 280 Fuss (84 m) und zwischen Wertheim und Miltenberg zu 300 Fuss (90 m) festgesetzt. Ferner wurde auf Grund der an dem bayerischen Main gemachten Erfahrungen beschlossen, statt der Buhnen Parallelbauten anzulegen, welche an geeigneten Stellen mittelst Querbauten mit den Ufern zu verbinden seien. Die Parallelwerke sollten Verlandungsöffnungen erhalten, durch welche der Strom bei höhern Wasserständen die Geschiebe ablagern kann. Mit Rücksicht auf die längs des Mains bestehenden zahlreichen Steinbrüche ward auch festgesetzt, dass die Parallelbauten mit einer Höhe von 0,75 m über Niederwasser ganz aus Bruchsteinen herzustellen seien und zwar mit 1,2 m Kronenbreite und 1½ fachen Böschungen. Die Traversen sollten in gleicher Weise hergestellt werden und 1 % Steigung gegen das Ufer erhalten. Ferner wurde bestimmt, dass die Leinpfade auf eine Breite von 3,0 m und eine Höhe von 2,1 bis 2,4 m über Niederwasser (3,3 m Wertheimer Pegel) und die Geröllablagerungen an den Mündungen der Seitenbäche (badisch bei Bettingen, Urphar, Grünenwörth und am Boxthal) durch Abgrabungen und Regulirung der Ausmündungen beseitigt werden[169]). Die Kosten dieses Regulirungsplans, zu dessen Ausführung badischerseits jedoch keinerlei Verpflichtung gegenüber Bayern übernommen wurde, waren für das badische Gebiet zu 188 560 Mk. = 110 000 fl. veranschlagt. Von 1852—1860 erscheinen im badischen Budget regelmässig kleinere Summen, zuerst 5000, später 10 000 fl., um die dringendsten Parallelbauten herzustellen. Auch die Leinpfade wurden badischerseits in normalmässigen Stand gebracht. Nach dem Jahre 1860 aber wurden die Arbeiten kräftiger betrieben und 1867 war der Plan badischerseits wesentlich durchgeführt.

Mit Kurhessen scheint man zu keinem Einverständniss gelangt zu sein. Noch 1857 erklärte die kurhessische Regierung, dass sie den Grundsatz, dass jedem Mainuferstaate obliege, die durch die Korrektion des Stromes auf seinem Gebiete entstehenden Kosten selbst und allein zu tragen, nicht annehme.

V. Die statistischen Ergebnisse der Segelschiffahrt und des Verkehrs auf dem Main 1836—1853. Stand der Schiffereien um 1857.

Die ausserordentlich rege Einflussnahme auf den Mainverkehr seitens der b. Regierung, die mancherlei Wechselfälle und Verschiebungen lassen die Frage entstehen: Was war nun das Facit von alledem? Wie haben sich Schiffahrt und Verkehr in der behandelten Periode entwickelt? Ist ein Fortschritt oder Rückschritt bemerkbar?

Wir sind in der glücklichen Lage, in ziemlich erschöpfender Weise festzustellen, welchen Effekt die Schiffahrts- und Zollpolitik gehabt hat. Das Würzburger Oberzollamt besitzt in seinen Akten ein reiches statistisches Material, zu welchem der seinerzeitige Oberzollinspektor Rumpler den Anstoss gegeben hat. Er hatte aus eigenem Antriebe am 20. Mai 1836 begonnen[170]), den Verkehr zwischen dem Ober- und Mittelmaine und Frankfurt, Mainz, Köln und Oberrhein summarisch zusammenzustellen. Das wurde in der Weise möglich, dass in Würzburg und Bamberg Güterbestättereien — übrigens die einzigen am bayerischen Main — waren, durch deren Manualien die Handelsgüter liefen. Rumpler hätte gerne diese Statistik noch erweitert, so dass man auch über die Gattung der einzelnen Waaren und ihre Bewegung Aufschluss erhalten hätte. Er versprach sich davon auch grossen praktischen Nutzen, indem manche neue Handelsverbindung geschaffen, die Beseitigung überflüssiger Zwischenglieder ermöglicht würde. Nach der Rheinhandelszeitung vom 15. Januar 1842 waren z. B. nach Mainz 452578 Malter Getreide gekommen, wovon 376234 Malter von Mainz aus in den Grosshandel gingen und nach dem Niederrhein, Holland und Belgien befördert wurden. Rumpler meinte, diese Länder wüssten kaum, dass $^3/_4$ davon aus den drei fränkischen Provinzen stammten. Man verhindere so, dass der Getreidemarkt nach Franken sich ziehe und die Grosshändler direkt

nach Franken kämen. Das Mittel zu einer detallirten und zuverlässigen Statistik sah Rumpler in der Einführung von Manifesten oder Ladkarten und der zollamtlichen Anschreibung des Waarenverkehrs auf Grund derselben[171]). Allein das Finanzministerium ging darauf nicht ein, sondern ordnete nur Fortsetzung der summarischen Uebersichten in der bereits begonnenen Weise und jährliche Vorlage derselben an. Der Grund der Ablehnung lag theils darin, dass man bald eine Mainschiffahrtsordnung mit den Mainuferstaaten zuwege zu bringen hoffte, theils wohl auch darin, dass man durch die Zollmanifeste nicht noch den andern Staaten die Handhabe zur besonders strengen Kontrolle der mainzollpflichtigen Gegenstände bieten wollte.

Die von Rumpler begonnene Aufschreibung endete mit dem Jahre 1853. Der Oberzollinspektor Braun in Würzburg beklagt in einem Bericht vom 14. März 1852, dass die Schiffer manchmal die Angabe verweigerten, indem sie sich nicht zur Angabe ihrer Ladungen für verbunden erachteten. Am 4. Oktober 1853 beantragte das Hauptzollamt die Einstellung der bisherigen Statistik, und am 3. November 1853 wurde dieselbe von der Generalzolladministration genehmigt, „nachdem durch die Anschreibungen bei dem herzoglich nassauischen Mainzollamte Höchst, mit welchem der dortige k. bayer. Kontrolleur beauftragt ist, die Nachweisung der Schiffahrt und des Verkehrs auf den unteren Mainstrecken im Wesentlichen ersetzt wird".

Dieses Material bildet die Hauptgrundlage der nachfolgenden von mir ausgearbeiteten Uebersichten. Es beschränkt sich, wie ausdrücklich hervorgehoben werden muss, auf die eigentlichen Handelsgüter, die man, so lange eine feste Rangordnung bestand, auch Ranggüter nannte. Keine Ranggüter waren folgende grösstentheils schwer ins Gewicht fallende Waaren der Mainstädte und deren Umgebung: Mehl, Getreide und Hülsenfrüchte; Oekonomiegegenstände, als Heu, Stroh, grünes Obst; Brenn- und Kommerzialflossholz, dann Büttner- und andere Holzwaaren, z. B. Hausgeräthe, Weinpfähle etc.; Fassdauben, Fässer, hölzerne Reifen und Winden, dann Korbmacherarbeiten; Holz-, Braun- und Steinkohlen, Torf; Bau-, Dach-, Schiefer- und Mühlsteine; Thonerde, Töpferwaaren; Schwerspath, Kalk und Gyps; Roheisen aller Art und Brucheisen, auch Eisenbahnschienen, Mineralwasser, Oelkuchen, Gerberlohe und Lohrinde, Bäume zum Verpflanzen, Abfälle von Fabriken und Oekonomien. Rumpler schätzt die schwer ins Gewicht fallenden statistisch nicht erfassbaren Gegenstände auf 2 Millionen Zentner.

Nicht sicher ist, ob diese Abgrenzung nach Verfall der Rangordnung scharf festgehalten wurde. Bei manchen Waaren wie Getreide, Eisenbahnschienen scheint es geschehen zu sein, dagegen wurden andere Artikel wie Kohlen und Mineralwasser in den 50er Jahren auch zu den Handelswaaren gerechnet.

Zunächst lasse ich die Tabellen über den Thalverkehr folgen:

I.

Thalladungen der Bamberger, Schweinfurter, Kitzinger und Würzburger Schiffe nach

Jahre	Frankfurt-Offenbach [1]) Ztr.	Mainz Ztr.	Köln Ztr.	Summe Ztr.	Zahl der Fahrten	Durchschnittl. Zentnerzahl pro Fahrt
1836 [2])	19159	28842	23853 [3])	71854	88	816
1837	31997	31371	41296	105664	140	755
1838	36502	52516	47355	136373	124	1100
1839	36036	32824	43751	112611	125	900
1840	34023	32056	43104	109183	122	895
1841	30825	34648	46989	112462	126	892
1842	34798	27319	50926	113043	134	843
1843	29979	25702	44763	100444	135	744
1844	25857	27332	44846	98035	137	716
1845	35601	30563	46348 [4])	113586	155	732
1846	37211	35408	52668	125287	160	783
1847	42685	35129	55206	133020	168	792
1848	29785	21160	53782	104727	170	616
1849	38079	20937	47907	106923 [5])	182	587
1850	52329	29321	58119	139769 [6])	218	641
1851	54546	24153	43687	122386 [7])	207	591
1852	66255	22291	54236	142782 [8])	231	618
1853	75803	26037	68668	170508	254	671

[1]) Nach einem Anschreiben Rumplers vom 19. Mai 1836 an die verschiedenen betheiligten Hauptzollämter möchte anzunehmen sein, dass in dieser Spalte Wertheim, Miltenberg, Aschaffenburg, Hanau, Offenbach und Frankfurt enthalten sind. [2]) 1836 umfasst nur die Zeit vom 20. Mai bis 31. Dezember. Das ist auch bei allen folgenden Tabellen im Auge zu behalten. [3]) Für das ganze Jahr 34459 Ztr. [4]) Ausserdem 1074 Ztr. für Holland. [5]) Ausserdem 25 000 Scheffel Getreide. [6]) Ausserdem 50 000 Scheffel Getreide. [7]) Ausserdem 50 000 Scheffel Getreide; 241 860 Ztr. Gypsstein; 8400 Ztr. Knochen; 3600 Ztr. Rapskuchen. [8]) Ausserdem 34 300 Scheffel Getreide; 173 750 Ztr. Gyps- und sonstige Steine; 23180 Ztr. Knochen; 700 Scheffel Raps.

II.
Thalladungen nach

Jahre	Frankfurt	Mainz	Köln	Summe	Zahl der Fahrten
		1. Vom Ludwigskanal [1].			
1845	1601	1283	2089	4973	41 [2])
1846	2656	3110	2347	8113	41 [2])
1847	3674	5486	5000	14160	44 [2])
1848	2335	2215	1853	6403	44 [2])
1849	4263	2157	3111	9531	43 [2])
1850	6961	2952	6724	16657	45 [2])
1851	3459	1184	4239	8882	46 [2])
1852	4923	1922	5029	11874	47 [2])
1853	4064	2230	3391	9685	44 [2])
		2. Von Bamberg.			
1836	5210	9978	9260	24449	24
1837	9017	11019	19076	39112	32
1838	7809	9086	18455	35950	30
1839	8173	11010	16691	35874	31
1840	9367	10537	18321	38225	31
1841	8112	13450	20331	41893	34
1842	8960	10097	21540	40597	36
1843	10561	10913	20664	42138	39
1844	9988	14100	23359	47447	42
1845	8657	13367	16711	38735	41
1846	11985	13185	18182	43352	41
1847	13038	14053	20508	47599	44
1848	11975	11311	29826	53112	44
1849	16304	11229	27277	54810	43
1850	20083	15663	25117	60863	45
1851	19028	13809	21276	54113	46
1852	21332	13580	27526	62438	47
1853	24068	15560	34390	74018	44
		3. Von Schweinfurt.			
1836	1488	2397	1156	5041	22
1837	2053	2725	1650	6428	40
1838	2231	2570	1340	6141	28
1839	2270	2968	2202	7440	29
1840	2185	3401	1831	7417	29

1) Es sind dies die direkt vom Kanal auf den Main übergegangenen Waaren, dagegen liess sich nicht feststellen, was ausserdem vom Ludwigskanal her den Mainschiffen in Bamberg beigeladen wurde.

2) Die Zahl der Fahrten bezieht sich auf Bamberg und den Ludwigskanal.

Jahre	Frankfurt	Mainz	Köln	Summe	Zahl der Fahrten
1841	2527	2993	2150	7670	29
1842	2650	2651	1754	7055	28
1843	2637	2353	2803	7793	31
1844	2663	3080	3058	8801	27
1845	2837	3595	2875	9307	26
1846	3232	4459	3884	11575	29
1847	3312	3316	3776	10404	27
1848	2643	1984	2828	7455	30
1849	2476	2133	2690	7299	30
1850	2783	2989	3787	9559	31
1851	3131	2680	2910	8721	30
1852	3576	1861	2768	8205	32
1853	8258	4819	4208	17285	27
		4. Von Kitzingen.			
1836	8396	4946	9272	22587	20
1837	14064	8228	15077	37369	35
1838	15846	7307	21500	44653	30
1839	16111	6626	20061	42798	35
1840	12426	7093	18455	37974	32
1841	12247	8581	15253	36181	34
1842	12956	7393	19625	39974	37
1843	10094	4076	16616	30786	34
1844	7636	2665	14788	25089	28
1845	10166	6801	14918	31885	30
1846	9392	4048	10996	24436	32
1847	4956	3637	8292	16885	31
1848	4379	1328	7887	13594	33
1849	4887	1722	4503	11112	31
1850	7898	3819	8481	20198	34
1851	10618	3461	6915	20994	36
1852	7810	2267	9519	19596	32
1853	5118	1573	11223	17914	59
		5. Von Marktsteft.			
1845	48	—	—	48	3
1846	54	—	—	54	5
1847	74	—	—	74	5
1848	141	—	—	141	6
1849	82	1	—	83	9

Jahre	Frankfurt	Mainz	Köln	Summe	Zahl der Fahrten
1850	92	57	—	149	21
1851	73	16	—	89	11
1852	65	24	—	89	8
1853	164	83	—	247	4
		6. Von Marktbreit.			
1845	4760	852	4185	9797	17
1846	1209	4635	11113	16957	13
1847	3489	3277	12355	19121	21
1848	2116	1022	6438	9576	15
1849	3773	1154	5257	10184	28
1850	7498	882	7308	15688	43
1851	12386	969	3530	16885	41
1852	22854	491	4923	28268	70
1853	21946	229	10744	32919	52
		7. Von Würzburg.			
1836	4091	11523	4164	19777	22
1837	6863	9399	6493	22755	33
1838	10616	32953	6060	49629	36
1839	9482	12220	4797	26499	30
1840	10045	11025	4497	25567	30
1841	7939	9624	9155	26718	29
1842	10232	7178	8007	25417	33
1843	6687	8360	4680	19727	31
1844	5570	7487	3641	16698	40
1845	7532	4665	5570 [1]	18841	38
1846	8683	5971	6146	20800	40
1847	14142	5360	5275	24777	40
1848	6196	3300	4950	14446	42
1849	6294	2541	5069	13904	41
1850	7014	2959	6702	16675	44
1851	5851	2034	4817	12702	43
1852	5695	2146	4471	12312	42
1853	12185	1543	4712	18440	68

[1]) Ausserdem 1074 Ztr. für Holland.

Das Gesammtbild des Thalverkehrs ist folgendes: Vor allem tritt uns ein fortwährendes Steigen der Fahrtenzahl entgegen. Successive hebt sich die Zahl der Fahrten von 140 im Jahre 1837 auf 254 im Jahre 1853. Nicht ebenso günstig gestaltet sich die Summe der Thalgüter; zwar nimmt sie auch etwas zu, aber schwach, was gegenüber der gestiegenen Fahrtenzahl zur Folge hat, dass die Gütermenge, welche auf die einzelne Fahrt trifft, eine entschieden abnehmende Tendenz zeigt; anfangs betrug sie nahezu 900 Ztr., später über 700 Ztr., in den letzten 6 Jahren etwas über 600 Ztr., manchmal diese nicht einmal erreichend. All das deutet daraufhin, dass die Mehrung der Fahrten hauptsächlich durch den Bergverkehr herbeigeführt worden ist.

Die Bewegung der Thalgüter im Einzelnen zeigt zwei Abschnitte. Von 1838 bis 1844 ergiebt sich eine sinkende Tendenz, von 136373 Ztr. vermindert die Thalladung sich auf 98035. Von 1845—53 dagegen macht sich ein gehobener Thalverkehr, wenn auch unter Schwankungen, geltend. Der beschränkte Vorrath an Thalgütern „die, wie es schon damals hiess, den bayerischen Schiffern die Fracht erst lohnend mache", wurde in den 30er und 40er Jahren stets betont und darum der Rückgang von 1838—1844 doppelt beklagt. Man führte ihn namentlich auf drei Ursachen zurück: 1. Der Zug der aus den sächsischen Herzogthümern versendeten Schmalte, der Stein- und Sonneberger Holzwaaren, dann der Thüringer Waldprodukte, die früherhin an den Main gingen und gewöhnlich in Bamberg und Schweinfurt eingeladen wurden, zogen seit Herstellung neuer Strassenzüge in Thüringen und Vermehrung der Uebergangspunkte über das Thüringer Waldgebirge zum Theil mit Umgehung des Mains auf den Landstrassen Thüringens nach der Leipzig—Frankfurter Kommerzialstrasse und auf dieser direkt nach Frankfurt oder an die Elbe; 2. viele österreichische, ungarische, mährische und böhmische Produkte und Waaren schlugen statt durch das Königreich Bayern und an den Main die Richtung auf die Ferdinandsnordeisenbahn und an die Elbe ein. Diese Richtung drohte dem Mainverkehr noch grösseren Nachtheil bei vollendeter Herstellung der Eisenbahn von Wien nach Hamburg; 3. die Mehrzahl der italienischen, steiermärkischen, kärnthener und österreichischer Produkte und Waaren, namentlich die Stahl- und „Eisengeschmeidwaaren" aus Steiermark hatten die Wasserstrasse des Mains verlassen und sich dem Neckar zugewendet, der grosse Erleichterungen in Bezug auf den Wasserzoll erlangt hatte, während

der Mainstrom noch immer mit den hohen Wasserzöllen der übrigen Mainuferstaaten belastet war und wenigstens eine Gleichstellung in den Zollabgaben mit dem Neckar fühlbar entbehrte. Dieser Umschwung machte sich namentlich bei Kitzingen geltend, welches die Einladestelle für österreichisch-ungarische Güter war. Von 44653 Ztr. im Jahre 1838 sank sein Thaltransport auf 25089 Ztr. im Jahre 1844. Die Spedition Kitzingen in diesen Gütern ging sehr zurück. Auch Würzburg zeigt eine ersichtlich sinkende Tendenz. Schliesslich ist noch hervorzuheben, dass die sehr geringe Ziffer in der Summe der Thalgüter im Jahre 1844 zum Theil auch auf einen Entgang in der Anschreibung zurückzuführen ist, indem in Folge der Auflösung der Schiffahrtsverträge die Zahlen für Marktsteft und Marktbreit entschlüpften und später nicht mehr eruirt werden konnten.

Das Jahr 1845 bedeutet einen Wendepunkt im Thalverkehr; es hebt sich die Summe der Thalgüter wieder etwas und überschreitet selbst in einzelnen Jahren die Ziffer des Jahres 1838. Hauptächlich lag das in der Zufuhr durch den Ludwigskanal, der aber ein Abgang in Kitzingen gegenüberstand. Die Zufuhr vom Ludwigskanal zeigt übrigens grosse Schwankungen; sie fällt in den Jahren 1848 und 1849 in Folge der politischen Wirren, steigt dann auf den Maximalbetrag von 16657 Ztr. im Jahre 1850, um 1851 — in Folge der Eisenbahn und geringeren Versands von Landesprodukten und mangelhafter Anschreibung[172]) — fast auf die Hälfte herabzusinken, ohne in den beiden folgenden Jahren sich vollständig erholen zu können. Neben dem Ludwigskanal trug zur Hebung des Mainthalverkehrs in der Periode 1845—53 auch bei die Ermässigung und Regulirung der Mainzölle, wie sie 1846 vereinbart wurden. Nicht minder mögen die niedrigen Frachten in Folge wachsender Schiffskonkurrenz von Einfluss gewesen sein. Schliesslich war auch die fortschreitende Flussregulirung und die Besserung der Leinpfade von einiger Bedeutung.

Was die Vertheilung der Thalgüter nach Bestimmungsorten anlangt, so ergiebt sich, dass die seitens Kölns in den 30er Jahren eingeleitete Aktion wohl gelungen ist. Köln hat den rivalisirenden Plätzen Mainz und Frankfurt über $^1/_3$ der Thalgüter entzogen; die Auflösung des Vertragswerks 1843 hat die Zufuhr nach Köln nur ganz vorübergehend geschwächt. Die bayerische Schiffahrt und der bayerische Handel haben die einmal betretene Bahn in dieser Periode unentwegt festgehalten. Den bedeutendsten Betrag von den Thalladungen, die nach Köln bestimmt waren, lieferte Bamberg.

Als wichtigste Thalgüter, welche die Schiffer zu Bamberg mainabwärts frachteten, sind genannt und ihren Qantitäten nach geschätzt:

7000	Ztr.	Schmalte aus Sachsen und Böhmen;
5000	„	Holzwaaren (Sonneberg, Neustadt);
7000	„	Steinschiesser von eben da;
2000	„	Schiefertafeln, Schiefergriffel, Wetzsteine von Sachsen-Koburg und dem Obermainkreise;
3000	„	Pottasche von Bamberg;
1000	„	Arsenik aus dem sächsischen Erzgebirge;
200	„	Kleesamen von Bamberg;
5000	„	gedörrte Zwetschgen von Bamberg;
2000	„	Farb- und Alaunerde von der Oberpfalz und Sachsen;
1000	„	Vitriol von der Adlerhütte des Püttner zu Hof;
200	„	Obstbäume vom Obermainkreis;
50	„	Süssholz von Bamberg;
500	„	Hasenfelle vom Obermainkreis;
800	„	Glas- und Glaswaaren vom Obermainkreis und Böhmen;
1500	„	Porzellanwaaren aus Sachsen und dem Obermainkreis;
500	„	Kardendisteln aus dem Bezirk Forchheim und Gräfenberg;
100	„	Korbmacherarbeiten (Lichtenfels etc.);
1000	„	Mineralwasser aus Böhmen.
37800	Ztr.	

Ausserdem kommen 3000 Ztr. Meerrettig von Bayersdorf und 2000 Ztr. = 100 000 Stück Oelkuchen von Bamberg in Betracht, die aber meist nicht von Rangschiffern verführt wurden.

Unter den Thalgütern unserer Statistik sind ferner noch erwähnt Braunstein, Knoppernextrakt, Stahl, Sensen, Ultramarin, Lithographiesteine, Bleiweiss, Farbwaaren, Sago, Kunstmehl, Papier, Oel, Bier, Rapskuchen, Wein.

Wir wenden uns zu den Berggütern.

Bergladungen nach Würzburg—Nürnberg

von

Jahre	Köln Zollztr.	Oberrhein Zollztr.	Mainz Zollztr.	Frankfurt Zollztr.	Summe Zollztr.	Zahl der Fahrten	Durchschn. Zentnerzahl einer Bergfahrt
1836	62977 [1])	9342	35471	16863	124653	85	1466
1837	99422	5247	59023	18990	182682	117	1561
1838	81605	20113	80358	33587	215663	146	1477
1839	80044	15444	119778	55172	270438	172	1572
1840	81331	21074	122004	56190	280599	144	1949
1841	106841	22671	159535	32586	321633	189	1700
1842	59269	21842	119975	34472	235558	172	1369
1843	150000	19163	138219	60981	368363	282	1306
1844	140946	21162	212230	70633	359967	281	1281
1845	154641	29978	214531	49770	359668	305	1180
1846	79371	13291	158320	59931	311852	252	1237
1847	123123	40255	211844	98353	478372	262	1826
1848	102473	28825	154484	36625	322407	185	1743
1849	97258	28683	240842	48078	414861	245	1693
1850	105697	32155	226729	57745	422326	267	1582
1851	160343	25046	293133	110795	589317	288	2046
1852	165698	36120	409962	171089 [2])	814608	407	2001
1853	136643	44842	337670	176165 [3])	742490	405	1833

Bergladungen von Frankfurt, Mainz, Köln, Oberrhein

nach

Jahre	Zahl der Fahrten	Würzburg Zollztr.	Marktbreit Zollztr.	Marktsteft Zollztr.	Kitzingen Zollztr.	Schweinfurt Zollztr.	Bamberg Zollztr.	Nürnb. resp. Kanal Zollztr.	Summe Zollztr.
1836	85	41824	29943	2640	26269	9483	14493	—	124653
1837	117	61018	43278	4403	35773	21395	16815	—	182682
1838	146	73907	46545	4707	37053	34152	19299	—	215663
1839	172	83474	58799	3116	42220	54631	28198	—	270438
1840	144	84872	61725	5989	39793	53444	34776	—	280599

[1]) Für das ganze Jahr 92849 Ztr.

[2]) Dazu gehören noch 31793 Ztr. in 73 Fahrten, welche von den oberhalb Frankfurt gelegenen Handelsplätzen kamen.

[3]) Dazu gehören noch 47170 Ztr. in 109 Fahrten, welche von den oberhalb Frankfurt gelegenen Handelsplätzen kamen.

Jahre	Zahl der Fahrten	Würzburg Zollztr.	Marktbreit Zollztr.	Marktsteft Zollztr.	Kitzingen Zollztr.	Schweinfurt Zollztr.	Bamberg Zollztr.	Nürnb. resp. Kanal Zollztr.	Summe Zollztr.
1841	189	109378	62530	7125	43603	53978	45019	—	321633
1842	172	69686	45491	4506	31190	48779	35906	—	235558
1843	282	69311	64498	4763	85330	42878	92613	8970	368363 [3]
1844 [1]	281	71981	67509	6498	48615	32616	80274	52474	359967
1845 [2]	305	90652	71866	4965	27867	31098	70610	62610	359668 [3]
1846	252	74151	50533	3727	17596	46256	60405	59184	311852
1847	262	101434	66395	7833	25501	72215	87187	117807	478372
1848	185	60084	47550	4942	13306	51057	55057	90345	322407
1849	245	64401	55201	3466	19640	45423	81593	145137	414861
1850	267	68418	59235	5351	20865	47241	107509	113707	422326
1851 [4]	288	95650	71357	3335	25571	60455	123184	209765	589317
1852 [5]	407	90681	88228	4680	16019	81001	191812	342187	814608
1853 [6]	405	75238	88646	1601	16779	125224	90843	344159	742490
Auf die Vertragschiffer kamen:									
1837	100	55647	39860	4264	33416	20558	15432	—	169177
1838	131	67616	41581	4498	36567	30383	19108	—	199753
1839	139	72029	51710	2891	40379	49046	27916	—	243971
1840	144	71590	54366	5319	35775	47594	33515	—	248159
1841	159	107282	50710	7125	40248	38600	42578	—	286543
1842	136	59980	39646	4506	29021	41435	34673	—	208261

Bergladungen (in Zollzentnern) nach

Jahre	Zahl der Fahrten	Würzburg	Marktbreit	Marktsteft	Kitzingen	Schweinfurt	Bamberg	Nürnb. bezw. Ludw.-kanal	Summa
1. Von Köln.									
1836	—	26645	18778	1337	10418	2569	3230	—	62977
1837	—	34901	26106	2675	20372	7251	8117	—	99422
1838	41	32814	21543	1987	13993	4445	6823	—	81605
1839	41	23342	24077	1481	14575	6646	9923	–	80044

[1]) Ausserdem an Eisenbahnschienen für Marktbreit 1500, Kitzingen 25736, Schweinfurt 1200, Bamberg 54668, Nürnberg resp. Kanal 1900 Ztr.; Summe 85004 Ztr.

[2]) Ausserdem an Eisenbahnschienen für Marktbreit 3700, Marktsteft 1800, Kitzingen 33602, Bamberg 48230, Nürnberg resp. Kanal 3500 Ztr.; Summe 90832 Ztr.

[3]) Die direkten Zufuhren von Holland sind nicht eingerechnet; über diese sieh oben S. 100, 101.

[4]) Ausserdem an Getreide 30000 Schffl.

[5]) Ausserdem an Getreide für Würzburg 16286, Marktbreit 16424, Marksteft 3200, Kitzingen 4550, Schweinfurt 1200 Ztr., Bamberg 900 Ztr.; Summe 42560 Ztr. in 25 Fahrten.

[6]) Ausserdem 5446 Ztr. an Getreide für Würzburg in 3 Fahrten.

Jahre	Zahl der Fahrten	Würzburg	Markt-breit	Markt-steft	Kitzin-gen	Schweinfurt	Bam-berg	Nürnb. bezw. Ludw.-kanal	Summe
1840	—	23967	23107	1972	12794	9241	10250	—	81331
1841	48	44984	22145	3283	15741	8846	11842	—	106841
1842	28	18340	16015	2559	8966	6703	6686	—	59269
1843	70	29635	30451	3841	35406	10565	37679	2423	150000
1844	61	23841	23584	3983	18684	6384	47282	17188	140946
1845	64	34974	21811	4546	24346	9551	42247	17166	154641
1846	33	29746	12880	1904	4401	9078	7970	13392	79371
1847	46	47773	21219	3540	5936	15298	7608	21749	123123
1848	38	23557	23988	3057	3732	14482	6675	16982	102473
1849	36	27366	25546	1448	5084	9345	8081	20388	97258
1850	41	33471	32720	3074	3213	3219	8614	21386	105697
1851	60	39177	28815	1118	2405	6270	13718	68840	160343
1852	55	39713	32716	566	3728	9579	9276	70120	165698
1853	45	20228	26020	508	3971	9386	7846	68684	136643
Davon kamen auf die Vertragsschiffer:									
1837	—	34901	26106	2675	20372	7251	8117	—	99422
1838	—	32814	21543	1987	13993	4445	6823	—	81605
1839	—	22092	23947	1357	14275	6646	9783	—	78100
1840	—	23967	23107	1972	12794	9241	10250	—	81331
1841	—	44984	22145	3283	15741	8846	11842	—	106841
1842	28	18340	16015	2559	8966	6703	6686	—	59269

2. Vom Oberrhein.

1836	—	519	1133	—	5258	382	2050	—	9342
1837	—	690	339	24	2042	236	1916	—	5247
1838	11	1924	4617	1390	7937	1755	2490	—	20113
1839	9	1794	3480	160	8015	376	1619	—	15444
1840	—	1489	4641	1900	7662	1027	4355	—	21074
1841	14	1793	5199	2143	7217	588	5731	—	22671
1842	14	5315	2951	290	6827	1382	5077	—	21842
1843	16	2304	5448	—	4943	858	5610	—	19163
1844	11	3710	5152	70	4109	1084	4565	2472	21162
1845	16	2932	10890	489	4471	1412	4304	5480	29978
1846	8	1382	3381	—	1503	1065	2865	3095	13291
1847	18	5595	4391	1378	5027	1957	7752	14155	40255
1848	17	4653	3010	20	2365	1156	3251	14370	28825
1849	21	2134	6172	400	3440	3172	7816	5549	28683
1850	23	5288	7830	—	1510	2995	6467	8045	32155
1851	14	1391	2302	—	2147	1128	5205	12873	25046
1852	15	2576	3563	—	1402	6745	7284	14550	36120
1853	21	3855	4353	500	1943	3904	6519	23768	44842

Jahre	Zahl der Fahrten	Würzburg	Markt-breit	Markt-steft	Kitzin-gen	Schweinfurt	Bam-berg	Nürnb. bezw. Ludw.-kanal	Summe
Davon trafen auf die Vertragsschiffer:									
1837	—	690	339	24	2042	236	1916	—	5247
1838	—	1924	4617	1390	7937	1755	2490	—	20113
1839	—	1794	3480	160	8015	376	1619	—	15444
1840	—	1489	4641	1900	7662	1027	4355	—	21074
1841	—	1713	3890	2143	6342	530	5610	—	20228
1842	—	5198	2681	290	6527	1382	4602	—	20680

3. Von Mainz.

1836	—	8386	8846	1065	6759	5506	4909	—	35471
1837	—	19284	13044	1459	8892	12017	4327	—	59023
1838	45	26937	16771	884	7940	24485	3341	—	80358
1839	61	38665	16803	903	12585	41866	8956	—	119778
1840	—	37220	23041	1438	13007	37281	10017	—	122004
1841	80	53062	28620	1446	14030	39430	22947	—	159535
1842	81	34224	20355	1535	10532	35408	17921	—	119975
1843	90	25861	19381	673	37829	26914	23898	3663	138219
1844	112	31670	29108	2018	44101	17404	59910	28019	212230
1845	138	38367	32401	1500	26665	18381	58000	39217	214531
1846	108	24873	25997	1571	7212	26017	40707	31943	258320
1847	113	31663	30073	1606	8294	49971	50866	39371	211844
1848	96	15873	14745	1400	3898	31133	41822	45613	154484
1849	152	25533	17433	1157	6001	30642	59565	100511	240842
1850	165	18059	15776	1577	12882	37082	81487	59866	226729
1851	158	38333	15489	1363	16049	38460	90913	92526	293133
1852	194	26503	14725	152	6950	52380	155366	153886	409962
1853	159	28407	14694	96	6584	95241	62033	130615	337670
Davon kamen auf die Vertragsschiffer:									
1837	—	17604	11219	1423	8627	11935	4013	—	54821
1838	—	22122	12606	768	7940	20887	3341	—	67664
1839	—	35096	15563	903	11885	37196	8911	—	109554
1840	—	32921	19421	938	10319	33291	9287	—	106177
1841	—	52421	21020	1446	13050	25230	20947	—	134144
1842	63	27884	17698	1535	9359	28714	17845	—	103035

Jahre	Zahl der Fahrten	Würzburg	Marktbreit	Marktsteft	Kitzingen	Schweinfurt	Bamberg	Nürnb. bezw. Ludw.-kanal	Summe
				4. Von Frankfurt.					
1836	—	6274	1186	238	3834	1026	4304	—	16863
1837	—	6143	3789	245	4467	1891	2455	—	18990
1838	49	12232	3614	446	7183	3467	6645	—	33587
1839	61	19673	14439	572	7045	5743	7700	—	55172
1840	—	22196	10936	679	6330	5895	10154	—	56190
1841	47	9539	6566	253	6615	5114	4499	—	32586
1842	49	11807	6170	122	4865	5286	6222	—	34472
1843	106	11511	9218	249	7152	4541	25426	2884	60981
1844	97	12760	11165	427	7457	8944	23185	6695	70633
1845	86	14083	9291	230	5987	1754	14279	4146	49770
1846	102	18150	8275	252	4480	10096	8863	9815	59931
1847	83	16403	10712	1309	6244	4989	20961	37735	98353
1848	34	6001	5807	465	3311	4286	3375	13380	36625
1849	36	9368	6050	461	5115	2264	6131	18689	48078
1850	38	11600	2889	700	3260	3945	10941	24410	57745
1851	56	16749	24751	854	4970	14597	13348	35526	110795
1852	70	14731	29395	662	3656	10187	15863	96595	171089
1853	71	12350	27637	497	2691	11624	9321	112045	176165
		Davon kamen auf die Vertragsschiffer:							
1837	—	2452	2196	142	2375	1136	1386	—	9687
1838	—	10756	2815	353	6697	3296	6454	—	30371
1839	—	13047	8720	471	6204	4828	7603	—	40873
1840	—	13213	7197	509	5000	4035	9623	—	39577
1841	—	8164	3655	253	5115	3994	4179	—	25360
1842	30	8558	3252	422	4169	4636	5540	—	26277
				5. Von „oberhalb Frankfurts gelegenen Handelsplätzen“.					
1852	73	7158	7829	3300	283	2110	4023	7036	31739
1853	109	10398	15942	—	1590	5069	5124	9047	47170

Der Bergverkehr zeigt imposantere Zahlen als der Thalverkehr. Anfangs ist er nicht ganz doppelt so gross als der Thalverkehr, steigt dann aber fortwährend, um bald das drei-, vier- und schliesslich fünffache des ersteren zu erreichen.

Den grössten Einfluss auf dieses stete Wachsthum hatte unstreitig die Bildung des Zollvereins, wodurch grosse Zufuhren von den industriellen Rheinlanden her möglich wurden. Zum Theil

mag auch die ausgedehntere Einbeziehung verschiedener Güter in die Anschreibung seit 1847 mitwirken.

Die Schwankungen in den einzelnen Jahren erklären sich zumeist einfach. Die grosse und plötzliche Steigerung im Jahre 1841 kommt von der vermehrten Einfuhr von Lumpenzucker in Folge der Kündigung des holländischen Handelsvertrags; es wurde sozusagen nur in das Jahr 1842 vorgegriffen, das deshalb eine sehr niedrige Ziffer ausweist. Der Rückschlag in den Jahren 1844 und 1845 wurde theils der erbitterten Konkurrenz des Neckars, theils der Störung der Schiffahrtsverträge durch Köln zugeschrieben. Der Rückgang im Jahre 1846 war hauptsächlich in der Theuerung aller Lebensbedürfnisse und der dadurch verminderten Konsumtionsfähigkeit begründet; an fabrizirtem Zucker gingen allein 6738 Ztr. weniger auf dem Main ein; alle Plätze wurden von dem Rückgang erfasst, ausgenommen Schweinfurt, das mehr Rohzucker aus Holland statt über Bremen für die Zuckersiedereien bezog. Der Rückschlag 1848 war Folge der politischen Ereignisse; die Zuckerraffinerie J. J. v. Hirsch in Rottendorf betrieb ihr Zuckergeschäft in diesem Jahr so flau, dass die Zufuhr von Rohzucker nach Würzburg dadurch allein um 41 350 Ztr. sank. Von der Würzburger Festung brachte man im Jahr 1848 4855 Ztr. Kanonen zu Wasser nach Ingolstadt.

An der Steigerung des Bergverkehrs sind alle Herkunftsorte betheiligt. Es stellen sich die Ziffern

	1837:	1853:
für Köln auf	99 422	136 643,
„ den Oberrhein	5 247	44 842,
„ Mainz	59 023	337 670,
„ Frankfurt	18 990	176 165.

Mit dem Löwenantheile ging doch schliesslich Mainz unter den Rivalen hervor.

Am meisten zugebracht vom Rhein und untern Main erhielt in der ersten Hälfte unserer Periode Würzburg, dann folgt Marktbreit und Schweinfurt. In der zweiten Hälfte rückt Bamberg in Folge des Kanals sehr stark vor, um schliesslich alle Mainorte zu überflügeln. Weitaus das Meiste ging aber nach Nürnberg. Kitzingen wurde durch diese Umgestaltung am härtesten getroffen. Es hörte auf Ausbruchsstelle des Mains zu sein, sein Bergverkehr sank auf ungefähr die Hälfte herab.

Was die Güter des Bergverkehrs anlangt, so geben die Daten, welche in dem Bericht des Oberzollinspektors Braun zu Würzburg für das Jahr 1852 enthalten sind, einigen Aufschluss. Danach bestanden die Berggüter dieses Jahres hauptsächlich

in Kaffee 56555 Ztr.,
davon 2912 Ztr. geladen in Köln,
13705 „ „ „ Mainz,
39632 „ „ „ Frankfurt,
306 „ „ „ Hanau;

in Reis 27465 Ztr.,
davon 8109 Ztr. geladen in Köln,
10005 „ „ „ Mainz,
9351 „ „ „ Frankfurt;

in fabrizirtem Zucker[1]) 63624 Ztr.,
davon 57704 Ztr. geladen in Köln,
295 „ „ „ Mainz,
488 „ „ „ Frankfurt,
5137 „ „ „ Duisburg, meist für Würzburg und Marktbreit bestimmt;

in Rohzucker[2]) 40154 Ztr.;

in Rohtabak 20560 Ztr.;

in Wein 7299 Ztr.;

in Eisen- und Eisenwaaren 238121 Ztr.,
davon 32575 Ztr. von Köln,
1500 „ „ Koblenz,
2388 „ „ Bingen,
159784 „ „ Mannheim,
21911 „ „ Frankfurt,
4179 „ „ Hanau,
15470 „ „ dem Oberrhein;

in Mineralwasser 4579 Ztr.;

in Steinkohlen[3]) 135473 Ztr., bestimmt für Schweinfurt, Bamberg und Nürnberg;

---

[1]) Im Jahre 1851 waren es ca. 40000 Ztr., wovon 24000 nach Würzburg, 10000 nach Marktbreit gingen. Der meiste Zucker kam von der Kölner Raffinerie Rath und Jöst u. Söhne.

[2]) Im Jahre 1851 gingen an indischem Rohzucker 8149 Ztr. nach Würzburg; 5388 nach Schweinfurt.

[3]) Im Jahre 1851 gingen von 140000 Ztr. Steinkohlen ca. 28000 Ztr. nach Schweinfurt; 80000 Ztr. nach Bamberg; 26000 Ztr. nach Nürnberg.

ferner aus Gewürzen, Südfrüchten, Branntwein, Oelen, Terpentinen, Harzen, Häuten, Sämereien, Farbwaaren, Glas, Schwefel, Farbhölzern, Blei, Zucker; ferner in Folge der schlechten Ernte und hohen Getreidepreise aus 14182 Scheffel Getreide vom Rhein und den untern Mainhäfen nach Würzburg und darüber hinaus. Dieses Getreide ist in den Tabellen nicht verzeichnet.

Von den Berggütern hatten ihre Bestimmung nach Oesterreich, insbesondere nach Linz und Wien, wohin auch einige direkte Fahrten stattgefunden haben,

35788 Ztr. Rohzucker,
13082 „ Rohtabak,
38954 „ Eisenwaaren,
115 „ Wein,
1287 „ Mineralwasser.

Ueber die Betheiligung der Schiffer der einzelnen Mainorte am Verkehr des Ober- und Mittelmains lassen folgende von mir zusammengestellte Uebersichten den Gang der Entwickelung ersehen.

Von der Bergladung haben gefrachtet Zollzentner nach:

Jahre	Zahl der Fahrten	Würzburg	Marktbreit	Marktsteft	Kitzingen	Schweinfurt	Bamberg	Nürnb. bezw. Ludw.-kanal	Summe
				1. Die Schiffer von Bamberg[1]).					
1836	21	6024	7270	426	5831	2283	7988	—	29822
1837	29	13545	12089	1243	8126	6568	7690	—	49261
1838	43	20650	12514	1934	8778	8660	11112	—	63648
1839	41	18190	12703	654	9906	14312	16471	—	72236
1840	45	18596	12198	2990	8423	18803	19542	—	80562
1841	47	26239	17794	3435	12193	9823	25447	—	94931
1842	50	18770	9628	1280	8450	13993	24273	—	76394
1843	54	16500	4030	371	5733	12133	40424	5613	84804
1844	48	23409	5752	861	4609	6795	19306	25440	86172
1845	47	21237	11420	824	7452	7368	23357	19662	91320
1846	51	14046	6975	1184	3364	8572	27805	21281	83227
1847	47	18256	9855	2563	2819	12398	22660	37127	105678
1848	42	8695	8375	1235	1633	8015	24024	28731	80708
1849	63	16534	10967	938	3070	8900	33516	47076	121001
1850	64	17259	10598	1154	3448	5631	34570	34329	106989
1851	68	17561	16696	1080	4448	9455	39588	76857	165685
1852	62	12734	12304	225	3946	10649	23282	88911	152051
1853	61	12523	14751	258	3078	14813	29790	88410	163623

[1]) Die Vertragsschiffer und Rangschiffer sind in den Jahren 1837—1842 identisch gewesen; ebenso decken sich die verfrachteten Mengen.

Jahre	Zahl der Fahrten	Würzburg	Marktbreit	Marktsteft	Kitzingen	Schweinfurt	Bamberg	Nürnb. bezw. Ludw.-Kanal	Summe
				2. Die Schiffer Schweinfurts[1]).					
1836	10	2830	2751	469	2006	4645	2358	—	15059
1837	10	5269	2780	263	2173	4536	887	—	15908
1838	18	7863	2376	370	2693	11052	1891	—	26245
1839	23	3405	2000	59	1815	22395	1076	—	30750
1840	19	9105	5707	89	2122	13557	3212	—	33792
1841	26	5956	2118	236	2508	11715	2892	—	25425
1842	18	4708	1384	264	1715	10519	2468	—	21058
1843	13	2008	25	15	342	7748	2234	40	12412
1844	6	1000	—	—	40	5100	1600	850	8590
1845	14	6033	1100	—	295	5118	7138	3274	22958
1846	16	1901	1683	189	115	8182	8242	3288	23600
1847	21	5427	866	110	910	17522	3638	5372	33845
1848	12	80	11	189	61	7965	2463	2752	13521
1849	20	1455	1294	310	198	13041	4744	5835	26877
1850	25	2518	3030	349	103	18881	3672	8641	37194
1851	12	1740	1006	40	198	13109	969	2492	19554
1852	14	2582	207	—	34	8895	8306	8256	28280
1853	23	1063	499	3	201	32330	3707	4647	42450
				3. Die Schiffer Würzburgs.					
1836	19	17714	7907	776	4496	648	636	—	32177
1837	26	15873	12389	1706	9221	2689	1912	—	43790
1838	27	14017	13004	710	7089	3876	3001	—	41697
1839	33	22423	16668	1192	8005	4536	3957	—	56781
1840[2])	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1841	30	30341	11399	418	1764	2741	1292	—	47955
1842	28	17282	10113	1164	4936	7605	3312	—	44412
1843	22	15644	4125	630	3725	3409	5681	833	34047
1844	36	5000	11189	88	1926	1792	12366	3580	35941
1845	33	11071	4017	830	5898	1843	4413	1763	29835
1846	24	11371	2323	100	2206	7411	3183	1654	28248
1847	17	6665	3086	3	1076	2884	2691	10918	27323
1848	14	7780	7017	406	1708	4642	741	3610	25904
1849	23	12903	6487	400	4008	3233	3377	11853	42261
1850	27	10237	12351	752	7459	2192	3576	19379	55946
1851	30	20697	10693	807	2454	7146	4926	20269	66992
1852	33	17625	11128	160	2225	6715	6274	41958	86085
1853	35	26980	11579	230	2659	11859	1956	43786	99049

[1]) Die Vertragsschiffer und Rangschiffer sind in den Jahren 1837—1842 identisch gewesen; ebenso decken sich die verfrachteten Mengen.

[2]) Die Angaben für das Jahr 1840 fehlen.

Jahre	Zahl der Fahrten	Würzburg	Marktbreit	Marktsteft	Kitzingen	Schweinfurt	Bamberg	Nürnb. bezw. Ludw.-kanal	Summe
Die Vertragsschiffer haben gefrachtet:									
1837	26	15873	12389	1706	9221	2689	1912	—	43790
1838 [1])	29	15237	13804	790	7569	4136	3081	—	44617
1839 [1])	32	24766	18254	1091	8915	4571	3997	—	61594
1840	37	23242	18177	660	8806	5376	4453	—	60714
1841	30	30341	11399	418	1764	2741	1292	—	47955
1842	28	17282	10113	1164	4936	7605	3312	—	44412
4. Die Schiffer Kitzingens [2]).									
1836	26	10973	8758	692	11473	1055	2424	—	35375
1837	34	20960	12602	1052	13896	6765	4943	—	60218
1838	41	23866	12887	1404	17527	6535	3024	—	65243
1839	43	25668	18753	1087	19743	7768	6372	—	79391
1840	42	20447	16884	1580	16014	9858	6278	—	71061
1841	42	34887	12095	1253	16117	10430	10704	—	85486
1842	32	16815	13277	1591	11858	7822	4078	—	55441
1843	37	7878	13614	2709	25419	3088	8054	1187	61949
1844	55	13225	10824	2660	21621	3506	58516	10474	120826
1845	44	13623	9467	923	13981	3846	38012	17267	97119
1846	34	16499	8507	926	5996	5255	12015	16650	65848
1847	53	33206	16728	2116	13483	11028	27682	26593	130836
1848	43	23217	11637	1544	6143	13759	12344	33666	102301
1849	52	18572	18003	1327	7207	8509	20158	37069	110845
1850	60	17145	11540	1510	5722	2419	42628	31475	112439
1851	77	19430	17778	500	6067	12521	58825	69704	184825
1852	102	31576	30773	724	7411	18766	77216	104816	271282
1853	81	9762	20307	346	6444	33695	28745	133674	232973
5. Die Schiffer Marktbreits und Gemündens.									
1836	9	4283	3257	277	2463	852	1087	—	12219
1837	18	5371	3418	139	2357	837	1383	—	13505
1838	17	7511	5764	289	966	4029	271	—	18830
1839	32	13788	8675	124	2751	5620	322	—	31280

[1]) Es liegt wohl eine Verwechslung vor derart, dass dies die Zahlen für die Rangschiffer und die obigen die für die Vertragsschiffer sind.

[2]) Die Vertragsschiffer und Rangschiffer sind in den Jahren 1837—1842 identisch gewesen; ebenso decken sich die verfrachteten Mengen.

Jahre	Zahl der Fahrten	Würzburg	Markt-breit	Markt-stoft	Kitzin-gen	Schweinfurt	Bam-berg	Nürnb. bezw. Ludw.-kanal	Summe
				6. Die Schiffer Marktbreits.					
1841	12	6382	3005	1705	7441	3766	788	—	23087
1842	3	1118	905	117	905	675	339	—	4059
1843	6	1222	673	20	720	1390	410	—	4435
1844	6	907	7790	100	393	186	75	142	9593
1845	7	2975	1995	1800	354	704	984	1442	10254
1846	7	3500	4877	309	574	791	364	1584	11999
1847	5	2083	4137	250	497	2382	486	916	10751
1848	7	1857	2747	250	233	2204	1394	2127	10812
1849	2	170	260	—	29	50	160	2301	2969
1850	4	228	1281	—	58	778	168	2661	5174
1851	5	3420	15	40	160	880	1522	788	6825
1852	3	—	5034	—	—	—	—	—	5034
				7. Die Schiffer Gemündens.					
1840 [1]	1	200	1400	—	400	—	30	—	2030
1841 [1]	6	3477	4299	78	225	125	1455	—	9659
1842 [1]	5	1287	4339	90	1157	821	203	—	7897
1843	29	11464	17761	50	5551	7156	3526	1055	46563
1844	25	13395	6114	—	3919	5828	7625	8557	45438
1845	19	15896	3782	—	2647	3285	5818	5232	36660
1846	16	5056	9825	555	1729	4938	3172	6499	31774
1847	25	14144	7187	760	2319	6740	12263	10150	53563
1848	18	7097	6312	413	1375	4884	5686	5915	31682
1849	18	5514	3710	31	532	5221	4518	10536	30062
1850	16	6849	3334	227	1631	6541	720	8435	27737
1851	14	8044	2295	—	113	4069	1581	9555	25657
1852	13	1118	1889	61	228	2800	6349	10589	23034
1853	5	1717.	1122	41	180	986	493	2939	7478
				8. Die Schiffer Aschaffenburgs.					
1844	43	8732	16348	1066	7452	2415	14429	3706	54148
1845	72	12505	29954	1714	14778	2584	12890	4342	78667
1846	59	12801	10390	394	1860	3245	2985	4694	36369
1847	28	4681	7857	1461	228	3614	7771	8252	33864
1848	14	4205	4797	5	336	345	805	5045	15538
1849	18	5784	6565	460	1601	459	1623	3784	20276
1850	16	4386	6191	—	700	310	2110	1449	15146
1851	14	6870	8889	2	533	1819	3909	6417	28439
1852	31	7426	5660	21	434	1201	4816	15848	35406
1853	32	5714	6407	517	918	2104	3868	6078	25606

[1]) Vertragsschiffer.

Jahre	Zahl der Fahrten	Würzburg	Markt-breit	Markt-steft	Kitzin-gen	Schweinfurt	Bam-berg	Nürnb. bezw. Ludw.-kanal	Summe
				9. Die Schiffer Reistenhausens.					
1844	4	727	1800	1323	3500	—	625	300	8275
1845	2	1843	278	120	124	7	998	727	4097
1846	1	—	—	—	—	—	2016	—	2016
				10. Die Schiffer Miltenbergs.					
1844	5	1193	730	—	95	63	1217	—	3298
1845	9	1283	1966	—	1019	237	2986	1040	8531
1846	7	1203	700	70	152	45	216	560	2946
1847	9	1770	1620	60	960	55	3120	3869	11454
1848	9	2090	1205	450	517	894	3002	4075	12233
1849	7	1758	1070	—	1085	210	2500	3920	10543
1850	8	2255	885	160	490	505	2331	2650	9276
1851	14	4267	6030	30	1053	1969	1856	5472	20677
1852	12	3273	5113	185	814	2558	5584	15981	33508
1853	17	5034	10273	67	1523	4913	1906	17290	41006
				11. Die Schiffer von Frickenhausen.					
1844	12	—	1400	—	13653	—	6530	—	21583
1845	19	327	6000	—	10975	200	9400	300	27202
1846	7	700	2460	—	200	—	—	—	3360
1847	12	2646	8014	100	700	—	—	3300	14760
1848	5	225	330	—	—	2100	—	2000	4655
1849	7	—	200	—	—	—	1700	13200	15100
				12. Die Schiffer von Neustadt.					
1844	8	2250	1800	—	1150	4300	—	—	9500
1845	6	2000	—	—	—	3100	3700	—	8800
1846	5	4800	—	—	—	3500	—	—	8300
1847	7	2800	200	—	—	7000	—	—	10000
1848	1	—	—	—	500	—	—	—	500
1849	3	—	—	—	1800	2000	—	1200	5000
				13. Die Schiffer von Segnitz.					
1844	4	100	1200	—	—	—	—	—	1300
1845	5	—	1473	—	400	—	—	—	1873
1846	7	—	1350	—	60	—	20	—	1430
1847	6	—	1950	—	150	—	—	—	2100
1848	1	—	600	—	—	—	—	—	600
1849	3	—	810	—	—	—	—	—	810

Jahre	Zahl der Fahrten	Würzburg	Markt-breit	Markt-steft	Kitzin-gen	Schweinfurt	Bam-berg	Nürnb. bezw. Ludw.-kanal	Summe
				14. Die Schiffer von Lohr.					
1844	2	78	—	—	900	—	—	—	978
				15. Die Schiffer von Marktheidenfeld.					
1844	7	373	500	—	9389	221	4141	—	14624
1845	5	490	—	—	—	—	—	10957	11447
1847	4	—	600	—	160	1800	1800	—	4360
				16. Die Schiffer von Klingenberg.					
1844	4	1522	3300	150	1750	100	1400	125	8347
1845	3	1369	2644	279	506	256	1386	104	6544
1847	6	4100	2500	110	1420	2120	1600	2550	14400
1848	4	1900	2800	1150	430	709	950	800	8039
1849	2	1300	1800	—	50	1500	550	500	5700
				17. Die Schiffer von Marktsteft.					
1844	7	—	100	250	1600	1500	4900	—	8350
1845	6	—	1320	275	1540	200	897	—	4232
1846	3	55	—	—	460	—	150	50	715
1847	3	150	330	300	20	100	200	200	1300
1849	2	—	—	—	—	—	2400	—	2400
1850	4	30	—	200	270	1230	1200	—	2930
1851	1	—	—	300	—	—	—	—	300
1852	1	—	—	—	—	—	2812	—	2812
				18. Die Schiffer von Wertheim.					
1850	8	2461	2497	220	454	725	370	1660	8387
1851	5	632	949	84	1105	308	731	2778	6587
1852	7	1164	1430	4	469	1178	2277	8476	14998
				19. Die Schiffer von Frankfurt a. M.					
1850	4	1014	—	—	—	—	5200	—	6214
				20. Sonstige Schiffer.					
1841	26	2096	11820	—	3355	15378	2441	—	35090
1842	36	9706	5845	—	2169	7344	1233	—	26297
1843	121	14595	24270	968	43840	7954	32284	242	124153
1844	9	70	162	—	2354	2010	2212	1200	8008
1845	14	—	150	—	1500	2350	6861	—	10861

Jahre	Zahl der Fahrten	Würzburg	Marktbreit	Marktsteft	Kitzingen	Schweinfurt	Bamberg	Nürnb. bezw. Ludw.-kanal	Summa
1846	14	724	1004	—	372	4158	2135	1853	10246
1847	19	5506	1465	—	759	4572	3276	8560	24138
1848	14	2938	1719	—	379	5540	1698	1624	13898
1849	25	411	4035	—	60	2300	6347	7864	21017
1850	31	4036	7528	779	530	8029	10964	3028	34894
1851	48	12989	7006	452	9440	9179	9277	15433	63776
1852	129	13183	14690	3300	458	28239	54896	47352	162118
1853	151	12445	23708	139	1776	24524	20378	47335	130305

Die vorstehenden Tabellen lassen uns erkennen, wie sehr die ganze Schiffahrt auf dem Main nach Auflösung des einheitlichen Vertragswerks entfesselt wurde.

Bamberg kam gut weg; es vermochte seine Transportgrösse noch zu steigern, Schweinfurt hielt sich ziemlich auf dem frühern Niveau; die Würzburger Schiffer hatten dagegen grosse Einbussen zu verzeichnen, erst seit 1849 gelang es ihnen, wieder einen grössern Theil des Transports an sich zu ziehen; ihre Klagen Mitte der 40er Jahre über Konkurrenzdruck und ihre Hilferufe wollten auch kein Ende nehmen[174]). Um so glänzender war dafür die Entwickelung der Kitzinger Schifferei. Sie überholte in kurzer Frist die der übrigen Mainstädte. Die Marktbreiter Schiffahrt zeigte einen Rückgang, wogegen die Gemündener sehr vorwärts strebte. Wie die neuen Eindringlinge von Aschaffenburg, Reistenhausen, Miltenberg, Frickenhausen, Neustadt, Segnitz, Lohr, Marktheidenfeld, Klingenberg, Marktsteft, zuletzt auch von Wertheim und Frankfurt a. M. an den Mittel- und Obermain sowie an den Kanal vordrangen und mit welchen Quantitäten sie sich betheiligten, dafür sprechen die Tabellen selbst.

Der Verkehr, um den es sich in den vorstehenden Betrachtungen handelte, bezieht sich lediglich auf den direkten Verkehr der Ober- und Mittelmainstädte mit Frankfurt, Mainz, Köln, Oberrhein. Es fehlt der Verkehr der Untermainstädte Gemünden, Lohr, Wertheim, Miltenberg und Aschaffenburg mit den Hafenorten am untern Main und Rhein, ebenso der Binnenverkehr der bayerischen Plätze unter sich.

Ueber ersteren finde ich eine Angabe in dem Bericht des bayerischen Konsuls Bartels vom 29. Januar 1837 für das Jahr 1836. Danach gingen von Wertheim, Miltenberg, Aschaffenburg, Hanau,

Offenbach nach Köln 43421 Ztr., in umgekehrter Richtung 32193 Ztr. und nach Frankfurt 21429 Ztr., zusammen also 97043 Ztr., wogegen die Mittel- und Obermainstädte nach Köln 34459 Ztr. und von dort 92849 Ztr. nach Hause brachten. Im Thalverkehr überwog der Untermain, im Bergverkehr aber war der Mittel- und Obermain mit seinem grössern Hinterland weit überlegen.

In den Jahren 1848—55 wurden seitens des Würzburger Hauptzollamts auch über den Verkehr der bayerischen Plätze unter sich einige Daten gesammelt.

Die Bamberger Kleinschiffer, welche zwischen Bamberg und Würzburg einen Rang bildeten und oberhalb der Würzburger Brücke am Schwanenthor aus- und einzuladen pflegten, haben

	zu Thal nach Würzburg gebracht	zu Berg nach Bamberg verladen
1848	5600 Ztr.[1])	12000 Ztr.,
1849	2000 „	3000 „
1850	19000 „	22000 „
1852	4630 „	13629 „
1854	13676 „	9373 „
1855	18268 „	2475 „

Der grosse Betrag des Bergverkehrs im Jahre 1850 bestand hauptsächlich aus Zucker, Tabak, Wein, welche auf der Eisenbahn in Bamberg nach Thüringen, Sachsen und Preussen weitergingen.

Der Thalverkehr der Klein- und Marktschiffer nach den unterhalb Würzburg gelegenen Mainorten bis Aschaffenburg betrug

1849	9000 Ztr.	diverse	Güter;	9000	Scheffel	Getreide,
1850	7000 „	„	„	—		
1854.	6925 „	„	„	9748	„	„
1855	7201 „	„	„	15006	„	„

Diese Schiffer brachten zu Berg

1849	13—14000 Ztr.,
1850	12000 „
1854	10438 „
1855	8420 „

Von den 10438 Ztr. im Jahre 1854 waren 5373 Ztr. Eisenwaaren; 639 Ztr. Kaffee; 464 Ztr. Zucker; 152 Ztr. Tabak; 64 Ztr. Wein; 2400 Ztr. Eisenbahnschienen.

---

1) Hölzer, Bretter, Pfähle sind hierin nicht eingerechnet.

Will man sich ein Gesammtbild des bayerischen Mainverkehrs machen, dann empfiehlt sich, eine der oberhalb Frankfurt gelegenen Zollstellen zu benutzen.

Wie schon oben mitgetheilt, betrug der gesammte Bergverkehr bei Hanau

1832	247522	Zollztr.	durchschnittlich 233785 Zollztr.
1833	232556	„	
1834	221279	„	

In Wertheim ergaben sich 1843—1854 für den Bergverkehr folgende Grössen:

1843	463967	Zollztr.	durchschnittlich 492638 Zollztr.
1844	522232	„	
1845	491716	„	
1846	435391	„	„ 527984 „
1847	662340	„	
1848	486222	„	
1849	556603	„	„ 692353 „
1850	662478	„	
1851	857979	„	
1852	1064535	„	„ 1026649 „
1853	945556	„	
1854	1069856	„	

Da es so gut wie ausgeschlossen ist, dass oberhalb Hanaus noch eine Mehrung der Berggüter eintrat, so darf man, wenn die amtliche Umrechnung in Zentner bei Hanau keine erheblichen Fehler in sich schliesst, annehmen, dass in den Jahren 1832—1834 mehr Güter als die angegebenen auf dem bayerischen Main bergwärts nicht gingen. Bis Wertheim sind mancherlei Berggüter bereits abgestossen; aber gewiss ist, dass die Wertheimer Zahlen als Maximalzahlen des Bergverkehrs für den Mittel- und Obermain erscheinen.

Im Ganzen hat sich der Bergverkehr des bayerischen Mains seit den dreissiger Jahren fortwährend gehoben und zwar hat er sich in je zehn Jahren immer mehr als verdoppelt. Die Durchschnittssumme der drei Jahre 1852—54 mit 1026649 ist das Maximum des 19. Jahrhunderts (bis heute); es sind das 51332 Tonnen, immer noch wenig, wenn man moderne Verhältnisse in Parallele stellt. In Heilbronn kamen 1892 94482, also fast das Doppelte zu Berg an.

Was den Thalverkehr betrifft, so ist ein zeitlicher Vergleich der Hanauer und Wertheimer Ziffern unstatthaft, insofern unterhalb Wertheim noch viele Thalgüter, namentlich Steine und Holz, hinzukommen. Beschränkt man sich auf die Wertheimer Ziffern, so ist zweifellos, dass auch der Thalverkehr — ganz abgesehen vom Holz — in unserer Periode sich gehoben hat. Am höchsten war derselbe in den Jahren 1849—1851.

Wertheimer Thalverkehr (ohne Holz).

1843	772931	Zollztr.	durchschnittlich	735254	Zollztr.[175])
1844	603326	„			
1845	829504	„			
1846	1053432	„	„	1188629	„
1847	1273047	„			
1848	1239409	„			
1849	1593190	„	„	1838380	„
1850	2273873	„			
1851	1648076	„			
1852	1283334	„	„	1453417	„
1853	1477355	„			
1854	1599561	„			

Bezüglich des Holzverkehrs wird auf die Zusammenstellung im VIII. Abschnitt verwiesen.

Der Waarenverkehr in seinem vollen Detail ist aus der nachfolgenden Uebersicht des Thal- und Bergverkehrs bei Wertheim für die Jahre 1843—1845 zu ersehen. Die Daten wurden den Akten der badischen Zolldirektion entnommen. Für die Jahre 1846 ff. wird auf die Jahresberichte der Centralkommission für die Rheinschiffahrt und auf die im Abschnitt VIII. für Hanau mitgetheilten Ziffern bezogen.

Die in Wertheim verzollten Waaren in Zollzentner

	im Thalverkehr			im Bergverkehr		
	1843	1844	1845	1843	1844	1845
Alaun	—	1	—	2022	2003	1460
Amarilsteine	—	—	—	1199	1790	2352
Anis	1	—	—	3	11	—
Apothekerwaaren	4191	5240	5273	3798	3364	5476
Aescherich	10700	7200	7600	—	50	—

	im Thalverkehr			im Bergverkehr		
	1843	1844	1845	1843	1844	1845
Backsteine	—	—	—	170	75	185
Bäume	—	12	—	2	—	—
Baumwolle	—	—	—	1027	1431	1289
Bier	14939	14713	18430	1	86	25
Blech und Blechwaaren	74	22	48	8024	10446	12277
Blei und Bleiwaaren	54	30	39	5028	3857	3843
Bohnen	—	—	—	26	62	14
Borsten	—	—	—	—	13	—
Bouteillen, leere	—	—	—	1729	—	—
Buchdruckerschwärze	40	—	—	1	—	—
Bücher	277	127	93	32	133	71
Branntwein, Liqueure, köln. Wasser	627	20	71	1466	423	1630
Cacao	—	—	—	271	187	152
Caffee	65	39	27	29210	31246	29985
Cedernholz	32	—	—	1628	—	—
Chokolade	2	1	2	—	5	—
Citronen	1	—	7	—	—	—
Curcume	—	—	—	—	—	—
Diverse Waaren	93	—	—	823 1/8	162	17
Draht in Ringen	15	8	25	2241	991	535
Eisen unverarb., neu.	151	22	24	133813	185143	129290
„ altes	478	385	464	7818	9702	14213
Eisenwaaren	2523	2173	1574	10194	9856	14318
Eisenfarbe	4399	4512	4766	—	9702	1
Erbsen	32	—	—	—	—	—
Erdgeschirr	—	—	—	355	—	200
Erz	1	—	—	2471	2901	2859
Essig	91	92	287	109	110	95
Farbe	3763	2578	2563	708	754	760
Farberde	8697	6480	7190	1201	1107	534
Farb- u. Tischlerholz	—	77	6	6005	8304	6704
Fass, neue leere	6104	6392	6018	—	—	6018
Bettfedern	6	—	32	1	—	—
Kalbfelle	171	—	—	100	—	—
Schaffelle	30	—	—	132	—	—
Lammfelle	1	—	—	—	—	—
Geisfelle	4	—	—	21	—	—

	im Thalverkehr			im Bergverkehr		
	1843	1844	1845	1843	1844	1845
Fische, grüne	90	152	92	—	—	—
„ getr.	78	1	4	338	396	165
Flachs	7	22	11	5	32	43
Fleisch, gedörrtes	14	—	5	3	2	—
Flintensteine	—	—	—	52	10	25
Garn	54	22	421	4161	4172	5532
Gartenwaaren	668	525	555	—	—	—
Gerste, gerollte	25	48	30	9	21	24
Getreide	307898	115040	346948	14266	10298	—
Gewürz	10	17	16	2471	2680	3042
Dunggyps	35775	39150	29250	—	—	—
Gypssteine, rauhe	58000	53800	21400	—	—	—
Glas	9779	3620	2620	135	1373	2353
Glasscherben	—	39	67	—	18	—
Silberglätte	—	3	5	728	1451	1299
Gölden, einf.	2125	—	—	—	—	—
Grünspan	7	—	—	1069	647	317
Gummi	—	—	—	128	55	28
Hafnererde	—	—	—	3928	3868	3932
Häringe	34	23	3	1124	2795	1938
Haare	79	49	28	30	14	—
Häute (Ochsen-, Schmal- und Wildhäute)	196	143	40	388	1132	1415
Hanf	364	296	239	636	737	813
Harz und Pech	566	663	944	2252	2421	3154
Hausrath, gebraucht.	1829	1832	1734	2004	1521	1770
Heu	200	—	—	—	—	—
Hirse, geschälte	—	—	20	527	1484	440
Holzwaaren und musik. Instr.	10997	11420	12330	225	139	248
Hörner und Knochen	4376	6963	5669	730	652	486
Honig	147	36	50	35	231	270
Hopfen	167	365	1189	77	306	12
Indigo	—	—	3	332	291	238
Käse	44	12	21	566	386	307
Kalk, Kalksteine	21980	21120	15000	—	16	—
Kartoffeln	—	464	—	68	14	25
Kienruss	1107	1000	1465	1	—	—
Kleider, getragene	351	415	368	175	231	163
Klicker	4544	—	—	—	—	—
Holzkohlen	2640	5760	3580	—	—	—
Steinkohlen	1665	110	770	50010	66843	85216

	im Thalverkehr			im Bergverkehr		
	1843	1844	1845	1843	1844	1845
Krämerwaaren	3802	5531	5792	1511	2460	2857
Krapp	2	105	—	635	508	985
Kratzen	36	37	25	1	—	35
Kraut	—	—	—	75	123	35
Kreide	15	18	8	77	446	334
Krüge, ord. Steingut	—	—	—	2425	4343	5995
Kupfer	39	15	99	1889	1106	1229
Laberdan	—	—	—	2	—	—
Leder	28	81	28	277	498	447
Leim	69	81	73	132	134	94
Leimleder	148	195	139	—	100	27
Leinwand	121	107	71	80	121	—
Lein- u. Rapskuchen	13334	13496	12592	—	—	—
Lohe	3680	2407	2025	—	—	17
Lohrinde	2310	1805	2480	75	—	320
Lumpen	515	49	173	—	56	39
Mandeln	1	—	—	325	6	152
Marktschelche	—	—	—	250	250	50
Marmor, unbearb.	3509	4839	8353	—	1	1
Mehl	1095	636	1277	—	11	—
Messing u. Messingwaaren	186	155	72	342	164	203
Mineralwasserkrüge	1762	2043	1653	4280	4546	5401
Mineralwasser in Kisten	387	206	260	22	29	11
Monturen	525	760	364	—	—	—
Nägel	4	—	—	—	—	—
Nüsse	—	—	—	84	123	106
Obst, ged.	3051	7619	2590	15	2	15
„ frisches	1320	1430	514	192	980	948
Oefen, eiserne	—	—	—	569	30	3
Oel	2949	2412	1652	2143	1593	2241
Papier	1637	1797	1543	512	546	756
Hasenbälge, Pelzwaaren	493	185	4	—	—	—
Puppenwaare	1909	1231	1640	—	22	—
Porzellan	1442	1181	907	610	520	528
Pfeifen- und Porzellanerde	226	1064	1633	170	3031	—
Pottasche	1479	740	960	—	208	—
Pulver	—	10	—	19	66	64
Quecksilber	8	—	—	2	—	—
Holz-Fassreife	5594	5692	5368	—	—	—

	im Thalverkehr			im Bergverkehr		
	1843	1844	1845	1843	1844	1845
Reis	2	4	1	2570	3253	1794
Rohr für Schreiner	—	202	—	301	—	296
Rosinen	—	—	1	196	8	8
Rapssamen	670	10422	5128	1653	525	644
Salpeter	—	—	—	799	262	811
Salz	454	218	409	—	—	—
Sand	—	61	74	998	2470	1849
Sattlerarbeit	16	32	8	93	24	41
Schiefersteine	7447	7352	7238	800	1855	1480
Schildereien	23	21	—	22	4	10
Schmalz	127	79	239	4	6	2
Schrot	3	—	—	—	—	—
Schwamm	3	—	—	—	—	—
Schwärze	—	36	27	—	—	3
Schwefel	2	—	8	2918	754	1660
Schweine	233	370	1147	—	—	—
Seidenwaare	5	5	6	23	32	25
Seife	141	176	11	182	249	203
Seifenfluss	1035	1364	1727	—	24	60
Seilerwaare	12	4	—	4	6	7
Senf	—	—	—	96	2	8
Syrup	—	—	—	1557	4220	3945
Soda	—	—	—	2523	1925	1853
Stahl	1841	2164	940	169	193	268
Stärke	107	2	6	195	144	135
Steine aller Art	170814	200438	247205	4060 [1])	4978 [1])	5784 [1])
Stützen	—	—	2	—	—	—
Süssholz	—	—	—	—	5	77
Stroh	280	168	16	—	—	—
Tabak	182	118	134	3239	3162	4566
Tabaksblätter	1021	866	1608	8384	5933	6652
Tapeten	42	23	20	14	12	2
Terpentin	14	15	9	115	65	17
Thee	—	—	—	5	2	1
Theer	—	—	—	332	305	218
Thran	56	11	17	568	863	1024
Tiegel	3554	2650	3605	—	—	—
Torf	—	—	—	—	—	200
Unschlitt	424	197	359	164	363	850
Vitriol	757	740	501	510	537	137
Wachs	50	43	61	51	38	46

[1]) Mühlsteine.

	im Thalverkehr			im Bergverkehr		
	1843	1844	1845	1843	1844	1845
Wachholderbeeren	—	—	—	—	—	37
Wagen	8	—	—	—	15	30
Wein	1132	1427	1371	16417	8830	9953
Weinhefe	—	—	—	2	—	—
Weinstein	—	164	110	165	—	1
Wetzsteine	56	—	—	72	—	—
Wicken	50	—	800	—	—	—
Wolle	514	983	717	111	20	36
Woll- u. Baumwollwaaren	1336	1114	1030	2994	3157	4000
Wurzeln, Kräuter	650	708	1221	377	355	350
Ziegel	—	—	—	—	20	—
Zinn	1	10	3	2504	2040	1740
Zucker	198	—	—	82880	—	—
Farin	—	27	—	—	5626	6068
Melis	—	159	21	—	37590	39705
Candis	—	19	13	—	2178	815
„ roher	—	—	—	—	30071	27235
Zuber	—	—	2000	—	—	—
Summa Ztr.	772931	603326	829504	463967	522232	491716

Oft ist in den früheren Ausführungen der Konkurrenz des Maines mit dem Neckar gedacht. Es verlohnt sich, der Entwickelung des Verkehrs in den beiden Perioden nachzugehen. Den besten Gesammtüberblick dürfte man erhalten, wenn man den Verkehr beider Ströme an oder möglichst nahe an ihrer Mündung beobachtet; dazu eignet sich Mannheim und Höchst, für welche die Zahlen von 1840 bis 1855 gegeben werden können[176]).

Jahre	Bei dem Neckarzollamt Mannheim wurden abgefertigt (ausser Flossholz und Holzwaare)			Bei dem Mainzollamt Höchst wurden abgefertigt (ausser Flossholz und Holzwaare)		
	zu Berg	zu Thal	zusammen	zu Berg	zu Thal	zusammen
	Zollztr.	Zollztr.	Zollztr.			Zollztr.
1840	631937	434200	1066137	—	—	2552125
1841	772457	443787	1216244	—	—	2708838
1842	555846	401124	956970	—	—	2599417
1843	793353	2460297	3253650	—	—	2489742
1844	917666	2056866	2974532	—	—	2189172
1845	867807	1803804	2671611	—	—	2405278
1846	874189	2570415	3444604	—	—	2597003

Jahre	Bei dem Neckarzollamt Mannheim wurden abgefertigt (ausser Flossholz und Holzwaare)			Bei dem Mainzollamt Höchst wurden abgefertigt (ausser Flossholz und Holzwaare)		
	zu Berg	zu Thal	zusammen	zu Berg	zu Thal	zusammen
1847	1204652	2275295	3479947	1866456	1450073	3316529
1848	932161	1776870	2709031	1536866	1092407	2629273
1849	725753	1300124	2025877	1503705	1460191	2963896
1850	1048010	1716627	2764637	1847410	2142651	3990061
1851	1379222	2154909	3534131	2005097	1215724	3220821
1852	1961030	2555511	4516541	2426967	1370914	3797881
1853	1532899	2949089	4481988	2285094	1682352	3967446
1854	1504630	2551371	4056001	2827005	2042792	4869797
1855	1407214	2539577	3946791	2933573	2386885	5320458

Aus dieser Uebersicht ergibt sich, dass in der That der Neckar seit 1843 zu einem vollständig ebenbürtigen Rivalen des Mains sich emporgeschwungen hatte und sogar nicht selten den letztern überholte. In dem lohnenden Thalverkehr, der seit 1843 einen ungeheueren Aufschwung nahm — wohl hauptsächlich in Folge der Salinen —, war der Neckar überlegen; im Bergverkehr blieb dagegen der Neckar um ca. 500000—700000 Ztr. gegenüber dem Main zurück.

Für die Entwicklung war auch von Einfluss der in Mannheim im Jahr 1834 fertig gestellte Rheinhafen, der damals schon als der beste am Rhein galt und in späterer Zeit zum grössten Binnenhafen Deutschlands ausgebaut wurde.

Man ist in der Lage, den Neckarverkehr noch etwas detaillirter zu verfolgen. Dazu dienen die beiden folgenden von mir zusammengestellten Uebersichten[177]).

Thalfahrt

Jahre	Von Cannstatt nach dem Ausland		Von Cannstatt nach Heilbronn		Von Heilbronn ins Ausland		Summe	
	Zahl der Fahrzeuge	Ladung Ztr.	Zahl der Fahrzeuge	Ladung Ztr.	Zahl der Fahrzeuge	Ladung Ztr.	Zahl der Fahrzeuge	Ladung Ztr.
1. Juli 1833/34	149	78050	98	41016	461	198229	708	318295
1834/35	118	52774	99	43780	385	177684	602	274238
1835/36[1])	215	109567	102	46382	374	224788	693	381432
1836/37	317	125846	74	25872	525	203566	916	355284
1837/38	357	136874	103	34348	617	226907	1077	398129
Kalj. 1838	517	178515	103	30885	758	258792	1378	468192
1839	649	175986	115	28840	825	239354	1589	444180
1840	660	169209	46	12703	823	206310	1529	388222
1841	632	225653	48	17628	920	228581	1600	471862

[1]) Ausserdem 2 Fahrzeuge mit 695 Ztr. Ladung von Cannstatt in die Saline.

Jahre	Von Cannstatt nach dem Ausland Zahl der Fahrzeuge	Ladung Ztr.	Von Cannstatt nach Heilbronn Zahl der Fahrzeuge	Ladung Ztr.	Von Heilbronn ins Ausland Zahl der Fahrzeuge	Ladung Ztr.	Summe Zahl der Fahrzeuge	Ladung Ztr.
Kalj. 1843	779	2878970	59	18471	685	164079	1523	470520
1845	866	296064	76	21575	561	150578	1503	468217
1846	841	322435	61	12795	764	194441	1666	529671
1847	858	319779	8	296	733	189843	1599	509918
1848	420	172596	2	624	855	206720	1277	379940
1849	282	139439	—	—	1138	279762	1420	419201
1850	442	213521	—	—	1411	431274	1853	644795
1851	462	235065	—	—	1153	351898	1615	586963
1852	516	249693	—	—	1526	432371	2042	682064
1853	412	240480	—	—	1285	813098	1697	1053578
1854	402	212680	—	—	1937	787305	2339	999985

Bergfahrt

Jahre	Vom Ausland nach Heilbronnn Zahl der Fahrzeuge	Ladung Ztr.	Vom Ausland nach Cannstatt Zahl der Fahrzeuge	Ladung Ztr.	von Heilbronn nach Cannstatt Zahl der Fahrzeuge	Ladung Ztr.	von der Saline nach Cannstatt Zahl der Fahrzeuge	Ladung Ztr.	Summe Zahl der Fahrzeuge	Ladung Ztr.
1787	—	—	—	98989[1]	—	—	—	—	—	—
1833/34	678	292714	88	41626	66	29009	33	13655	865	377004
1834/35	917	350021	125	60060	84	32614	23	10335	1149	453030
1835/36	627	270516	197	95814	61	22571	40	20640	925	409541
1836/37	724	243990	312	136896	25	55824	56	20901	1117	407611
1837/38	975	299851	308	104215	25	4465	83	26714	1391	435245
1838	1060	300014	531	161945	21	4919	80	23965	1692	491143
1839	1211	270430	677	184212	24	2612	87	23013	1999	480267
1840	1275	294815	649	169774	12	2652	58	19460	1994	486701
1841	1408	318474	790	208092	4	1099	48	12815	2250	540480
1843	1199	336453	1075	308091	38	13185	47	14740	2359	672469
1845	1027	298171	1236	363949	16	4712	47	13651	2356	680483
1846	1365	302183	1360	335334	18	4885	66	13542	2809	655944
1847	1431	392468	1866	572824	37	12455	29	10105	3363	987852
1848	1489	372466	838	346764	28	4763	20	6884	2375	730877
1849	1410	346770	398	169837	20	4314	32	11041	1860	531962
1850	1595	424406	514	243003	22	4667	32	12746	2163	684822
1851	2317	772991	416	216216	30	9974	22	7906	2785	1007087
1852	3514	1248867	522	264362	42	10445	28	8789	4106	1532463
1853	2353	969963	364	183725	34	6853	20	7192	2771	1107733
1854	2294	801965	280	135088	46	5237	30	10224	2650	952514

[1]) Pfaff, Geschichte der Neckarschiffahrt in Württemberg bis zum Anfang des 19. Jahrh. Württ. Jahrb. 1859 2. Heft S. 187.

Aus diesen Tabellen, in denen unter Ausland auch das Zollvereinsland ausser Württemberg zu verstehen ist, geht hervor, dass es gelungen war, den Neckarverkehr möglichst weit in das Land zu ziehen. Heilbronn verliert geradezu seine Bedeutung als Umschlagsplatz für alle Güter, die nach Cannstatt und vielfach weiter bestimmt waren. In dem Mass als der Verkehr zwischen den Stationen Cannstatt und Heilbronn abnahm, hat sich der unmittelbare Verkehr von Cannstatt mit dem Ausland gehoben. Beide Orte aber zusammen haben einen grösseren Bergverkehr, als der Main noch in seinem unteren Lauf, z. B bei Wertheim. In den Jahren 1843/45 ist das Verhältniss wie 6:4, ein deutlicher Hinweis, dass, je weiter man emporsteigt, der Vorsprung, den der Main noch bei Höchst hat, rasch verloren geht, mit anderen Worten, dass viele Berggüter schon in Frankfurt zur Ausladung kamen. Die günstigen Ergebnisse des Neckar erscheinen um so bedeutsamer, als die Bahn Mannheim—Heidelberg bereits am 12. September 1840, und Cannstatt—Unterdürkheim am 22. Oktober 1846 eröffnet wurde.

Auch die Verkehrsbeziehungen der Neckarorte Cannstatt und Heilbronn waren wohl ausgedehnter als die der Mainorte[178]).

Ueber den Stand der Schiffereien um die Mitte des Jahrhunderts sind wir ziemlich gut unterrichtet[179]). Baden, Bayern, Frankreich, Hessen und Preussen veranlassten im Jahre 1848 eine Aufnahme für den Rhein und seine Nebenflüsse. 1856 erfolgten Ermittelungen auch in Nassau. Im Januar 1857 erneuerten die erstgenannten Staaten die statistische Erhebung. Dagegen fehlen Angaben für Schiffer und Schiffe, die Württemberg, Kurhessen und Frankfurt angehörten. Die Ergebnisse sind mitgetheilt in den Jahresberichten der Centralkommission für die Rheinschiffahrt 1855 S. 170, 1856 S. 129, 1857 S. 123[180]). Ausserdem liegt noch eine Zusammenstellung vor, die der Petition des Schiffervereins zu Kitzingen vom 17. Oktbr. 1855 beigegeben ist. Dieselbe weicht von den amtlichen Erhebungen erheblich ab und trägt den Charakter einer approximativen Schätzung deutlich an der Stirne. Wir theilen dieselbe aber mit, weil sie ein Bild der ungefähren Vertheilung der Schiffe auf die einzelnen Mainorte gibt.

Die amtliche Feststellung ergibt zu Ende des Jahres 1856 eine Gesammtzahl von 914 Mainschiffen; davon treffen 784 allein auf Bayern; von dieser Zahl hatten 236 zugleich die Berechtigung, den Rhein zu befahren; die Zahl der bayerischen Mainschiffer ist auf 245 (nicht wie in der Kitzinger Petition auf 857) angegeben.

Für den Vergleich mit dem Segelschiffsbestand des Rheins und Neckars verweise ich auf die Uebersicht selbst.

Stellt man den Schiffsbestand des Mains vom Jahre 1818 und 1856 gegenüber, so ergibt sich folgendes: Die Gesammtzahl der Schiffe auf dem Main betrug 1199 im Jahre 1818; dagegen 914 im Jahre 1856; die Zahl der bayerischen Schiffe 1011, bezw. 784. Diese Abnahme ist für den ersten Augenblick auffällig, da doch der Verkehr von 1818 auf 1856 sehr zugenommen hat; allein sie findet ihre Erklärung theils darin, dass die Maindampfschiffahrt viele der kleinen Fahrzeuge, die mehr dem interlokalen Verkehr dienten, eliminirte, theils darin, dass die Entwickelung des Schiffsbaues in Folge der Beseitigung der Mainhindernisse und des Fortgangs der Korrektion, sowie der Befahrung des Rheins mehr in der Richtung der Grösse, als in der Anzahl sich bewegte[181]). Der Schiffsverkehr auf grössere Strecken war trotz der geringeren Schiffszahl viel bedeutender als früher, wie oben bereits gezeigt wurde. Die Zahl dieser grösseren Schiffe hat auch sicherlich zugenommen.

Zusammenstellung der Schiffereien auf dem Main auf Grund der amtlichen im Januar 1857 erfolgten Aufnahme[182]).

	Segelschiffer	Segelschiffe	Ladungsfähigkeit Ztr.	Darunter Schiffe mit einer Ladefähigkeit bis zu 999 Ztr.	von 1000 bis 3499 Ztr.	von 3500 bis 5999 Ztr.	über 6000 Ztr.
I. Bayern.							
a) Zugleich für den Rhein berechtigt	99	236	310355	115	113	8	—
b) lediglich für den Main berechtigt	146	548	286780				
	245	784	597135				
II. Baden.							
a) Zugleich für den Rhein berechtigt	13	31	29609	21	10	—	—
b) lediglich für den Main berechtigt	16	28	18050				
	29	59	47659				
III. Hessen.							
Zugleich für den Rhein berechtigt	23	38	26837	29	9	—	—
IV. Nassau.							
Zugleich für den Rhein berechtigt	24	33	2873	24	8	1	—
	321	914	674504				

Die Schiffereien auf dem Neckar:

	Segelschiffer	Segelschiffe	Ladungsfähigkeit Ztr.	Darunter Schiffe mit einer Ladefähigkeit bis zu 999 Ztr.	von 1000 bis 3499 Ztr.	von 3500 bis 5999 Ztr.	über 6000 Ztr.
I. Baden.							
a) Zugleich für den Rhein berechtigt	167	311	300884	208	91	11	1
b) lediglich für den Neckar berechtigt	41	61	30650	61	—	—	—
	208	572	331534	269	91		
II. Hessen.							
Zugleich für den Rhein berechtigt	59	99	76749	83	16	—	—
	267	671	408283	352	107		

Die Schiffereien auf dem Rhein.

Lediglich Rheinschiffer	820	943	1831819	411	282	201	49
Davon bayerisch	23	24	36487	14	8	1	1

„Zusammenstellung der Schiffereien auf dem Main"

in der Petition des Schiffervereins zu Kitzingen vom 17. Okt. 1855 Beil. Bd. II zu den Verh. d. Kam. d. Abg. 1855/56 S. 36.

	Schiffe	Familien	Werth des Kapitals fl.
Bamberg	150	165	130000
Schweinfurt	70	56	54000
Bergrheinfeld	10	10	8000
Kitzingen	110	60	100000
Marktsteft	30	20	18000
Marktbreit und Segnitz	25	30	15000
Kleinochsenfurt	12	6	7000
Würzburg	70	60	80000
Gemünden, Langenprozelten . .	60	60	50000
Lohr, Neustadt	36	30	20000
Rothenfels, Hafenlohr, Marktheidenfeld, Lengfurt	60	80	50000
Stadtprozelten, Faulenbach, Dorfprozelten, Reistenhausen . . .	60	80	50000

	Schiffe	Familien	Werth des Kapitals fl.
Miltenberg, Heubach, Lauterbach, Klingenberg, Wöhrd, Obernburg, Wallstadt	80	100	70000
Obernau	50	60	50000
Aschaffenburg	50	40	40000
	875	857	742000
Schiffbauer an sämmtlichen Plätzen	40		20000
Schiffreiter	40		50000
Krahnenknechte	30		
Seiler und alle anderen Handwerker	200		
	1167		812000

In einer polemischen Erwiderung der Mainschiffer gegen die Dampfschleppschiffahrt vom 23. Januar 1853 (Fränk. Kurier Nr. 23) heisst es: Der bayerische Schifferstand von Bamberg bis Aschaffenburg vertritt mit 110 grossen Schiffen, die eine Tragfähigkeit von 251700 Ztr. besitzen, ein Kapital von 330475 fl.; überdies gehören hiezu eine grosse Zahl von Anhang- und Lichterschiffen, die mindestens ein Kapital von 250525 fl. vertreten. Das Gesammtkapital von 691000 ist der Betrag der für den Gütertransport konzessionirten bayerischen Schiffer; die vielen anderen Schiffer, welche den Transport von Steinen, Holz, etc. besorgen, belaufen sich auf mehr als das Doppelte der angegebenen Zahl. In der Würzburger Zeitung vom 9. und 10. Februar 1853 (Nr. 40, 41) ist dagegen nur von 72 Grossschiffern, die nach dem Rheine fahren, mit 115 Schiffen im Werthe von 453950 fl. und 259400 Ztr. Ladefähigkeit die Rede.

VI. Die Maindampfschiffahrt 1842—1858 und ihre Schicksale.

Die Bestrebungen in den 30er und 40er Jahren, die Schiffahrt auf dem Main und der Donau zu heben, und die beiden Flüsse für den Donau-Main-Kanal geeignet zu machen, erschöpften sich nicht in dem Interesse für die Segelschiffahrt, sondern man richtete auch auf die Einführung der Dampfschiffahrt sein Augenmerk. Allerdings war diese schon viel früher ins Auge gefasst worden, ohne aber damals weit zu gedeihen. Im Jahre 1817 ging das erste Dampfschiff auf dem Rhein[183]), und das folgende Jahrzehnt war mit Versuchen ausgefüllt, um auf diesem Fluss dieses Transportmittel einzubürgern[184]). Sofort trat auch in Bayern ein ähnliches Bestreben auf. Freiherr von Cotta in Stuttgart stellte 1823 bei der allerhöchsten Stelle das Ansuchen, ihm die Erbauung eines Dampfbootes zu Lindau zur Beschiffung des Bodensees zu gestatten und ein ausschliessliches Privilegium zur Benützung aller Seen und Flüsse des Landes mittels der Dampfboote zu ertheilen. In Folge dieses Ansuchens wurden Gutachten eingefordert, darunter auch ein solches von der Handelsinnung und den Schiffahrtsbetheiligten in Würzburg mit Bezug auf den Mainfluss. Fischer und Schiffer hielten die Einführung der Dampfboote auf dem Maine für unmöglich; die Seichtheit des Flussbettes schliesse sie aus. „Es wäre, meinten sie, für die Schiffahrt auf dem Mainfluss ein weit dringenderes Bedürfniss, für die Schiffe einen gehörigen Fahrweg herzustellen; wird in dieser Hinsicht von dem k. Aerar keine Fürsorge getroffen, so lässt sich sogar befürchten, dass im Sommer, wo ohnedem der Wasserstand ein sehr niederer ist, der Main mit etwas grossen Schiffen gar nicht mehr befahren werden kann.“ Der Handels-

stand beanstandete, dass das Privileg als ein ausschliessliches verlangt wurde, und der Magistrat empfahl, man möge die Sache erst auf dem Bodensee erproben; bewähre sie sich dort, so könne man die Dampfschiffahrt ausdehnen und vielleicht die erste Unternehmung auf gewisse Zeit begünstigen.

Inzwischen war aber durch die Bemühungen des württembergischen Königs Wilhelm am 3. Juli 1824 eine württembergische Betriebsgesellschaft zu Stande gekommen, welche am 17. August 1824 das erste Dampfschiff auf dem Bodensee vom Stapel laufen liess[185]). König Ludwig I., der im Oktober 1825 den bayerischen Thron bestieg, betrieb nun auch für Bayern die Dampfschiffahrt; bereits am 17. November 1825 ertheilte der König dem Freiherrn v. Cotta und dessen Associé Church, der Konsul der Vereinigten Staaten zu Bordeaux war und in den Jahren 1823—25 auf den schweizerischen Seen die Dampfboote eingeführt hatte, „ein ausschliessliches Privileg[186]) zu Einführung der Dampfschiffahrt auf den Flüssen im Königreich“ auf 12 Jahre, jedoch so „dass dadurch die an den Flüssen befindlichen berechtigten Schiffer in Ausübung ihrer bisherigen Schifffahrt nicht gehindert und die Inhaber des Privilegiums verbunden sein sollten, diesen berechtigten Schiffern eine verhältnissmässige Anzahl Aktien zu beliebiger Uebernahme gegen Erlage des betreffenden Werthes anzubieten und zur Bemannung der Dampfboote vorzugsweise bayerische Schiffsleute anzustellen“.

Es scheint nicht, dass für die bayerischen Flüsse dieses Privileg irgend eine praktische Bedeutung gewonnen hat. Die Erfahrungen, welche Cotta und Church in Lindau machten, waren kaum geeignet, die Beiden zur Ausnützung ihres Privilegs auf den bayerischen Flüssen zu bestimmen[187]).

In den 30er Jahren ermunterte das Fortschreiten der Dampfschiffahrt auf dem Rhein zur weiteren Ausdehnung[188]). Es wird 1834 von einem Versuch zwischen Mainz und Frankfurt berichtet; die ins Leben getretene Dampfschiffahrt ward aber bald wieder unterbrochen, wozu vorzüglich die Untiefen des Maines bei Kostheim beigetragen haben[189]).

Gegen Ende der 30er und zu Anfang der 40er Jahre machte sich eine Art Parallelaktion für Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Neckar, der Donau und dem Main geltend. Die bayerisch-württembergische Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft konstituirte sich

bereits 1837, auf dem Neckar begann zwischen Heilbronn und Heidelberg der Dienst der Neckardampfboote im Jahre 1841[190]).

In Bezug auf den Main machte, als die beschleunigte Verbindung zwischen den Städten des Ober- und Mittelmains mit den Städten Frankfurt, Mainz, Köln vereinbart wurde, das rührige Mitglied der Rheinschifffahrtskommission in Mainz, der k. b. geh. Rath von Nau, die allerhöchste Stelle auf die Einführung der Dampfschiffahrt aufmerksam, und als der damalige Regierungspräsident von Oberfranken Freiherr von Andrian-Werburg behufs der direkten Schiffahrt zwischen Bamberg und Köln und der Ausführung der darauf bezüglichen Verträge den Rhein und Main bereist hatte, wurde auch von ihm derselbe Gegenstand lebhaft angeregt. In Folge dessen erhielten die Präsidien der Regierungen von Oberfranken und Unterfranken durch Ministerialreskript vom 14. Oktober 1837 den Befehl, nähere Einleitungen zu treffen.

Nachdem man sich überzeugt hatte, bezw. glaubte, dass wenn die Korrektionsarbeiten regierungsseitig tüchtig gefördert würden, die Dampfschiffahrt auf dem Maine sich ermöglichen lasse, zumal der Bau der Flussdampfschiffe sich immer mehr verbesserte, erliessen im Jahre 1839 mit Genehmigung des Ministeriums des Innern die Regierungspräsidien von Ober- und Unterfranken an mehrere Private zu Bamberg und Würzburg die Aufforderung, sich der Bildung einer Gesellschaft für die Dampfschiffahrt auf dem Main zu unterziehen. Im Mai 1839 traten diese Personen zusammen, um die Sache in die Hand zu nehmen[191]). Gleichzeitig boten sich auch Leute in anderen Städten und selbst am Rheine an. Das Ministerium erklärte (14. Novbr. 1839), dass man einer sich bildenden Gesellschaft die Konzession auf längere Zeit gerne ertheilen und dieselbe in jeder Hinsicht fördern, namentlich auch bei den andern Main-Staaten das Nöthige vermitteln wolle.

Es traten aber sogleich Sonderbestrebungen auf[192]). Namentlich war es Aschaffenburg, das einen Sonderplan verfolgte[193]). Man interessirte sich dort nur für eine Dampfschiffahrt zwischen Frankfurt und Wertheim. Der obere Stromtheil sei zu mangelhaft, während auf der Strecke Frankfurt—Wertheim die Flusskorrektion mit 200000 fl. in 1½—2 Jahren leicht durchgeführt werden könnte. Frankfurt—Mainz brauche keine Dampfbootverbindung, weil daselbst schon die Taunusbahn gehe, auch sei die Mainkorrektion bei Frank-

furt sehr schwierig; auf der Strecke Frankfurt—Wertheim könne man, wie die Omnibusse der verschiedenen Orte bewiesen, auf einen grossen Personenverkehr rechnen[194]). Aschaffenburg sei keine Handelsstadt, an dem Transport der Güter habe es nur ein untergeordnetes Interesse; eine flotte Personenverbindung komme für Aschaffenburg allein in Betracht. Eine vorläufige Zeichnung ergab schon in Aschaffenburg mehr als den hiezu nöthigen Betrag. Man bat um Genehmigung beim König. Auch erschien in Aschaffenburg am 16. April 1841 auf Veranlassung des Oberzollinspektors Schneider in der Rheinschanze das Dampfschiff „le Stanislas", das dem Vicomte Alex. von Ressequier aus Metz, Mitglied der Moseldampfschiffahrtsgesellschaft, gehörte[195]); es war das erste Dampfschiff, das bis Aschaffenburg vordrang; Bürgermeister und eine Deputation des Magistrats begrüssten seine Ankunft[196]).

Inzwischen hatten auch die Ober- und Mittelmainstädte das grössere Projekt, welches den ganzen Main umfasste, weiter gefördert. Eine Konferenz, aus neun Mitgliedern von Bamberg, Marktbreit, Kitzingen, Würzburg, Köln bestehend[197]), hielt auf Wunsch des Königs unter dem Vorsitze des Regierungspräsidenten Freiherrn v. Andrian vom 10. bis 12. Dezember ihre Berathungen, wurde über den Gesammtplan schlüssig und entwarf die Statuten.

Die Arbeiten erfreuten sich allerhöchster beifälliger Würdigung. Nachdem aber mehrere Mainstädte Anträge auf Einführung der Maindampfschiffahrt eingereicht hatten, war der König bemüht, dass alle sich vereinigten, und es wurde deshalb der Regierungspräsident von Unterfranken Graf v. Fugger-Glött beauftragt, die verschiedenen Betheiligten am Mainstrom zur gemeinsamen Feststellung des Unternehmens und Einleitung der weiteren nöthigen Schritte zusammenzurufen. Diese Sitzungen erfolgten vom 14. bis 16. Juni 1841. Der festgestellte Entwurf der Satzungen mit einem „Prospektus für die beabsichtigte Main-Dampfschiffahrt von Mainz bis Bamberg" wurde am 16. Juni 1841 publizirt und die Aktienzeichnung eröffnet.

Den bayerischen Mainstädten[198]), insbesondere deren Handels- und Schifferstand wurde eine Anzahl von Aktien reservirt, auch den auswärtigen Mainstädten Wertheim, Höchst, Hanau, Offenbach, Frankfurt und Mainz entsprechende Summen zur Zeichnung bereit gestellt. Die provisorischen Satzungen wurden am 23. August 1841 vom König mit einigen Abänderungen gutgeheissen. Das Aktienkapital war auf 500000 fl. (2000 Stück à 250 fl.) angenommen; die

Konzession sollte auf 50 Jahre verliehen werden; der Tarif musste jedes Jahr zur Genehmigung vorgelegt werden. Ein Anspruch auf ausschliesslichen Betrieb wurde nicht gewährt, der König behielt sich alle etwa angemessen scheinenden Anordnungen für den Fall eines hervortretenden entschiedenen Bedürfnisses vor. „Bezüglich der vollständigen Korrektion des Flussbettes und der Hinwegräumung mehrerer Hindernisse der Dampfschiffahrt auf dem Main blieb die Beschlussfassung auf die besonderen gutachtlichen Vorlagen und Voranschläge von der königlichen Kreisregierung ausgesetzt.“ Als besondere Vergünstigung wurde noch am 14. Oktober 1841 die Zusicherung ertheilt, dass die vom Auslande bezogenen Dampfboote nicht verzollt zu werden brauchten, so lange sie den Main befahren.

Am 16. und 17. November 1841 fand die erste konstituirende Generalversammlung zu Würzburg statt. Bis dahin waren 1400 Aktien mit 350000 fl. gezeichnet. An der Spitze der Aktieninhaber stand der Kronprinz Maximilian mit 4 Aktien = 1000 fl. Man erachtete auch das Kapital von 350000 fl. zum Beginn des Unternehmens für ausreichend[199]). Doch waren bis zum 12. Juni 1842 1626 Aktien mit einem Kapital von 406500 fl. gezeichnet; damit wurde die Abgabe weiterer Aktien eingestellt. Die Generalversammlung fasste die zur nächsten Durchführung nöthigen weiteren Beschlüsse, unterliess auch nicht, die Regierung zu bitten, dass sie auf Beseitigung oder Erleichterung der an einigen Orten des Untermains noch bestehenden Zölle dringe und selbst die Mainkorrektion so fördere, dass bis zum Frühjahr 1842 die Dampfboote ungehindert von Bamberg bis Mainz gehen könnten! Die ausführlichen Berichte des königlichen Regierungs- und Kreisbauraths Schierlinger, der auch in England, Frankreich, Belgien die Flussdampfschiffe im Auftrag des provisorischen Comité's besichtigt hatte, zeigten, welche Aufgaben noch zu lösen waren. Durch Einengung auf die Normalbreite, ausgedehnte Baggerungen und zahlreiche Sprengungen an den den Fluss durchziehenden Felsbänken glaubte er auf dem obern Main eine Fahrtiefe von 2 Schuh (= 0,58 m) und auf dem untern Main eine solche von 3 Schuh (= 0,88 m) beim niedrigsten Wasserstande in Aussicht stellen zu können. Ausserdem hielt er für nothwendig, dass die Brücke zu Eltmann neu gebaut, sowie die zu Würzburg über dem Schiffkanal vor dem Burkarderthor mit einer Höhe von 13′ 7″, die bei 6′ Pegelhöhe unpassirbar war, erhöht werde. Die alte Schleusse am obern Schleussenhaupt, nur 21′ 6″ breit, sollte auf 22′ gebracht

werden, indem zur Minderung der Dicke der Diagonalstreben eiserne Zugbänder angebracht werden sollten. Der Schiffsdurchlass in Kitzingen, 20′ 6″ weit, war zu erweitern und zum schnellen und kräftigen Durchziehen der Schiffe durch die Wehröffnung wurde die Aufstellung einer Dampfmaschine auf der Insel empfohlen bezw. der Ankauf der Mühle und die vollständige Beseitigung des Wehrs angerathen. Die Schleusse zu Schweinfurt, 19′ 7″ breit, hoffte man durch Abspitzen der Schleussenhäupter auf jeder Seite um 3—4″ auf 20′ 6″ bis 20′ 8″ zu bringen, falls man es nicht vorziehen sollte, zwischen Bamberg und Schweinfurt ein eigenes Dampfboot gehen zu lassen[200]).

Man war vertrauensselig genug, zu glauben, all das lasse sich in kürzester Frist fertig stellen.

In Bezug auf die Rentabilität gab man sich den besten Hoffnungen hin; man stützte sich hierbei auf den Vergleich mit den Anlage- und Betriebskosten der Rhein- und bayerischen Donau-Dampfschiffahrt; die 100 Städte und bedeutenderen Ortschaften zwischen Bamberg und Mainz liessen einen hinlänglichen Personenverkehr erwarten. Bezüglich der Güter machte man eine mässige Annahme, da die Maindampfschiffe nur eine Ladefähigkeit von 500—2000 Ztr. haben konnten und in Folge dessen zum Transport von Schwergütern sich nicht eigneten; diese sollten der Segelschiffahrt bleiben. Man rechnete auf 15—20000 Ztr. an Schnell- und Luxuswaaren. Diese Menge war nach den Berechnungen des Oberzollinspektors Rumpler schon durch die Zufuhren des Eilboten- und Eilgüterfuhrwerks gesichert[201]). Die relativ hohen Landfrachten (von Würzburg bis Frankfurt 1 fl. 12 Kr. bis 1 fl. 24 Kr.; von Nürnberg bis Frankfurt 2 fl. per Ztr.) liessen es nicht unwahrscheinlich erscheinen, dass diese Güter den Dampfschiffen zufielen; man stellte in Aussicht, die Güter zwischen London und Wien in dem „ausserordentlich kurzen Zeitraum“ von 16—20 Tagen liefern zu können; man werde von Bamberg bis London über Köln und Rotterdam in 5 und über Köln per Eisenbahn via Ostende sogar in 4 Tagen, von Kitzingen aus aber selbst in 4 und 3 Tagen gelangen. Feststehende Kalkulationen — die aber nicht mitgetheilt sind — machten es nach dem Prospekt sehr wahrscheinlich, dass an dem Waarentransport auch bei Ermässigung der Frachten gegenüber den noch ziemlich unverdorbenen Frachtsätzen der seitherigen Rangschiffer ausser den Zinsen noch eine hübsche Dividende zu erzielen sei, die Aufnahme der Personen werde noch eine beträchtliche Beisteuer liefern! Schliesslich wies

man auf die bald zu erwartende Eröffnung des Ludwigskanals, auf die in Bamberg auslaufenden mitteldeutschen, bayerischen, sächsischen Eisenbahnen, die Ausdehnung der Rhein- und Moseldampfschiffahrt und das westliche Eisenbahnsystem hin.

Unmittelbar nach Schluss der ersten Generalversammlung wurde der Versuch einer Probefahrt eingeleitet. Das Dampfboot la Jeanne d'Arc, von dem Ingenieur Gâche zu Nantes nach seinem brevetirten System der inexplosibles erbaut[202]), von ihm und dem Ingenieur Laveche geführt und von einem der Direktoren der Moseldampfschiffahrt Vicomte de Ressequier begleitet, traf am 8. Dezember ein und machte seine Fahrt von Mainz bis Bamberg zwischen dem 9. und 16. Dezember 1841. Es war ein wahrer Triumphzug; aber nur mit den grössten Anstrengungen gelang es in der vorgerückten Jahreszeit und bei den sehr hoch angewachsenen Wasserstand die Fahrt namentlich an den lokalen Schiffshindernissen durchzuführen.

Die definitive Konzession ertheilte der König am 21. März 1842 unter der Bedingung, dass die Dampfschiffahrt binnen der ersten 3 Jahre wirklich eröffnet und in regelmässigen Betrieb gesetzt werden müsse. Aus der verliehenen Konzession soll der Gesellschaft keinerlei Anspruch auf den ausschliesslichen Betrieb des Gegenstandes ihrer Unternehmung erwachsen; es wird jedoch zugesichert, dass nur in dem Fall eines entschieden hervortretenden Bedürfnisses — worüber der König sich das Urtheil vorbehält — eine neue derartige Konzession verliehen werde. Bezüglich der Post und polizeilichen Bestimmungen werden die selbstverständlichen Vorbehalte gemacht. Bezüglich der Mainkorrektion und der Abänderung einiger Brückenjoche und Wehrdurchlässe sollen „jedoch ohne die Uebernahme einer bestimmten desfallsigen Verbindlichkeit gegen die Gesellschaft" die erforderlichen Verfügungen getroffen werden. Die Konzessionen der andern Mainstaaten folgten bald nach, die hessische lautete aber nur auf 12 Jahre. Sämmtliche Staaten verlangten unentgeltliche Beförderung der Briefe und Zeitungen, sowie der Postbediensteten.

Kurz vor Ertheilung der definitiven Konzession hatten die Rangschiffer von Würzburg, Bamberg, Schweinfurt, Kitzingen bei Regierung und Ministerium eine Vorstellung eingereicht, dass bei Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Main der hierfür zu bildenden Aktiengesellschaft nicht gestattet werden wolle, Lichterschiffe zu führen und Güter über 100 Pfd. schwer zu laden. Im Auftrag des

Ministeriums wurde am 17. Januar 1842 ihnen aber eröffnet, dass die vorläufige Konzession diese Beschränkung nicht zulasse. Die Rangschiffer wurden zugleich dahin belehrt, dass, wie das Beispiel auf allen Flüssen zeige, die Segelschiffahrt eine wesentliche Beeinträchtigung durch die Dampfschiffahrt nicht befürchten lasse, vielmehr von dieser und dem durch sie gesteigerten Verkehr gar manche Erleichterung und selbst eine Zunahme ihres Betriebes zu hoffen habe, weshalb auch den Schiffern am Main die Betheiligung an der zu gründenden Gesellschaft angeboten und dieses Anerbieten von mehreren der einsichtsvollen Schiffer benutzt worden sei.

Es begann nun für die Gesellschaft, die ihren Sitz in Würzburg hatte, eine schwere Arbeit, das Ganze ins Werk zu setzen. Es galt die Dampfboote zu schaffen, die geeigneten Personen zu gewinnen, die Dienstverträge und Instruktionen zu entwerfen, die Agenturen zu bestimmen und zu besetzen — zwischen Bamberg und Mainz waren 16 Agenturen und 31 Nachenstationen vorgesehen — die Tarife zu entwerfen und die Landungsplätze einzurichten. In Bezug auf letztere fand die Gesellschaft allerwärts grosses Entgegenkommen. Alle Gemeinden am ganzen Main, für welche Landungsplätze, Landungsbrücken und dergleichen bestimmt wurden, übernahmen entweder deren Herstellung auf ihre Kosten oder gaben die dafür nöthigen Plätze und Baumaterialien unentgeltlich oder bewilligten namhafte Geldbeiträge aus ihren Mitteln[203]).

Schwieriger gestaltete sich die Herstellung eines Winterhafens[204]), die sich bis 1844 hinzog. Man ersah dazu das Bassin an der Ausmündung der Stadtbäche in Würzburg aus; die Aushebung wurde auf 1800 fl. veranschlagt, welche der Gesellschaft zur Last fielen; die Stadt trug davon 500 fl.; die Benützung stand aber der Gesellschaft allein zu; andere Schiffe konnten nur mit ihrer Zustimmung eingelassen werden.

Im Jahre 1843 erwarb die Gesellschaft für ihre Bureaux ein eigenes Haus am Ländeplatz und Hafen, mit dem sich bald eine eigene Schiffswerft und Reparaturwerkstätte verband.

Die Beschaffung der Boote vollzog sich in der Weise, dass von Cochot père in Paris der „Ludwig“ um 85000 Frcs. gekauft, ein zweites Schiff, der „Verein“ dagegen miethweise übernommen wurde; an Miethe waren pro 1842 12000 Frcs. zu zahlen; wurde das Boot behalten oder ein neues bestellt, so fiel das Miethgeld weg; der Kaufpreis für „Ludwig“ und „Verein“ zusammen betrug

160000 Frcs., wurde statt des letzteren ein neues Boot bestellt, so waren hiefür 85000 Frcs., zusammen also 170000 Frcs. zu zahlen. Ein drittes Boot wurde bei Cockerill in Seraing um 71500 Frcs. bestellt und sollte am 1. August 1842 geliefert werden; es war für den Obermain bestellt.

Am 16. Juni 1842 begannen die beiden Boote „Ludwig" und „Verein" ihre Fahrten und zwar so, dass der „Ludwig" die Verbindung zwischen Würzburg und Frankfurt, der „Verein" wegen seines grösseren Tiefganges die zwischen Aschaffenburg und Mainz und den Zwischenorten unterhalten sollte. Der äusserst niedere Wasserstand erlaubte gleich anfangs nicht die Zurücklegung der Fahrt zwischen Aschaffenburg und Mainz hin und her in einem Tage; das Boot erreichte auf der Rückfahrt kaum Hanau. In Folge dessen gab man den Dienst zwischen Frankfurt und Mainz auf und suchte lediglich den zwischen Würzburg und Frankfurt aufrecht zu erhalten. Der immer weiter zurückweichende Wasserstand des Maines vermehrte die Schwierigkeiten bei den Thalfahrten immer mehr, man hielt es gerathen, den Dienst mit dem bloss geliehenen Schiff auf dem Main gänzlich einzustellen. Der „Ludwig" setzte zwar seine Fahrten noch einige Zeit fort; allein der gänzlich abnorme Wasserstand des Maines — einmal sank er sogar 5″ unter Null des Pegels bei Würzburg — gestattete alsbald auch nicht mehr, in der vorgeschriebenen Zeit den Endpunkt der Thalfahrt, Frankfurt, zu erreichen; selbst in den längsten Sommertagen zu Ende Juni war es wegen Mangels an Fahrwasser nicht möglich, an einem Tage von Würzburg bis Frankfurt zu gelangen. Die Reisenden mussten auf andere Weise an den Ort, wohin sie eingeschrieben waren, befördert werden, wodurch der Gesellschaft besondere Kosten veranlasst wurden; diese würden bei längerer Dauer allen Nutzen solcher Fahrten verschlungen haben, und es wurde deshalb auch dieser Dienst eingestellt. Um nun aber das Anlagekapital nicht ganz todt liegen zu haben, wurde nach langwierigen Verhandlungen mit dem Schiffseigenthümer der „Verein" an die Düsseldorfer Gesellschaft auf dem Rhein gegen 75 Frcs. täglich vermiethet und der „Ludwig" zum Dienst zwischen Mainz und Bingen verwendet; bei besonderer Gelegenheit fuhr er auch zwischen Mainz und Kostheim.

Unter diesen Verhältnissen war nicht zu verwundern, dass das erste Betriebsjahr mit einem beträchtlichen Defizit abschloss.

Auch das zweite Dienstjahr, 1843, in welchem auch eine Art Bädeker

für die Mainreisen erschien und Propaganda für dieselben zu machen suchte[205]), war noch ein Leidensjahr. Von John Cockerill in Seraing hatte man als weiteres Boot den „Leopold", von Penn in Greenwich die „Therese" und von Gâche in Nantes den „Maximilian" geliefert erhalten. Die Lieferung erfolgte vielfach verspätet, so dass die Konventionalstrafen eingezogen wurden.

Der Schiffsdienst begann am 1. März mit den drei Dampfern „Ludwig", „Verein" und „Leopold" zwischen Würzburg und Frankfurt. Als am 28. April die „Therese" dazu kam, wollte man die Fahrten bis Mainz ausdehnen; allein des Schiff zeigte alsbald Fehler, welche dasselbe bis 1. Juli unbrauchbar machten. Auch am „Ludwig" und am „Verein" waren namhafte Reparaturen vorzunehmen, und der „Leopold" musste neue, stärkere Räder erhalten. Vom 1. Juli bis 23. August dehnten sich die Reisen bis Mainz aus; da trat ein neues Missgeschick ein; in finsterer stürmischer Nacht wurde der „Leopold" bei einer Bergfahrt oberhalb Mainz durch ein nicht nach gesetzlicher Vorschrift beleuchtetes Floss in den Grund gebohrt. Ein langwieriger Entschädigungsprozess war die Folge; auch musste der „Maximilian", der vom 9. Juli bis 25. August zwischen Bamberg und Schweinfurt verkehrt hatte, dort abgerufen und am Untermain in den Dienst gestellt werden. Durch die verschiedenen Missstände wurden im Ganzen bei den einzelnen Schiffen 225 Betriebstage verloren und der Verkehr blieb mangelhaft organisirt. Das Jahr schloss abermals mit einem Defizit ab.

Das Jahr 1844, in welchem noch zwei Schiffe von Gâche, der „Grossherzog von Hessen" und „Friedrich Wilhelm" in den Dienst gestellt werden konnten, zeigte noch immer eine Zubusse. Das Defizit, das so in den drei Jahren entstanden war, bezifferte sich im Ganzen am 31. Dezember 1845 auf 56661 fl. 46 Kr. Die Generalversammlung vom Jahre 1845 beschloss, dasselbe unter dem Titel Gründungsconto in die Aktiva einzustellen und jährlich zu dessen Tilgung 2500 fl. abzuschreiben.

Um das Mass der Leiden voll zu machen, stellten sich auch noch Konkurrenzgesellschaften ein. Schon 1842 theilt der Geschäftsbericht der Maindampfschiffahrtsgesellschaft mit, dass eine Konkurrenz zwischen Mainz und Frankfurt drohe, und zwar aus der Mitte der eigenen Aktionäre, von Mitgliedern des Verwaltungsraths selbst, und dass bereits ein Dampfboot, der „Delphin", bisher zwischen Mainz

und Bingen fahrend, von Cochot gekauft worden sei. Im Jahre 1845 begann die Frankfurter Schleppschiffahrtsgesellschaft ihren Dienst; sie verfolgte den Zweck, Frankfurts Handel mit Holland von den rheinischen Handelsplätzen zu emancipiren[206]). Später verkehrten zwei Dampfboote dieser Gesellschaft zwischen Frankfurt und Bingen und zwischen Frankfurt und Ludwigshafen[207]). Sie blieb überhaupt auf den Untermain und Rhein beschränkt, hat sich aber bis heute erhalten.

Der Anfang hatte sich sonach als recht ungünstig erwiesen. Man hatte auch viele Fehler gemacht; der Hauptfehler lag darin, dass man das Unternehmen begonnen hatte, ehe nur einige Erfolge der Mainkorrektion vorlagen[208]); man hatte es auch gleich bei Beginn zu glanzvoll eingeführt, anstatt nach und nach es zu entwickeln; in der Wahl der Boote hatte man gar keine glückliche Hand, beziehungsweise ihre Verbesserung vollzog sich erst nach und nach; die Dampfmaschinen verbrauchten enorm viel Steinkohlen, die damals noch sehr theuer waren; der Kohlenverbrauch verschlang die Hälfte des Bruttoertsags; die Dampfmaschinen sämmtlicher 7 Boote mussten deshalb abgeändert werden. Diesem Uebelstande mag es hauptsächlich zugeschrieben werden, dass auch auf der Donau und dem Neckar in den ersten Jahren analog ungünstige Geschäftsresultate sich ergaben[209]). Die Einzelheiten der Verwaltung waren bei der Main-Dampfschiffahrtsgesellschaft auch nicht immer gut geregelt[210]). Namentlich war der Organismus der Gesellschaft viel zu komplizirt angelegt, so dass eine konsequente und einheitliche Geschäftsleitung fehlte, dagegen Parteihader und Intriguen sich um so mehr geltend machten. Der Verwaltungsrath bestand aus 20 Mitgliedern und ebenso viel Ersatzleuten[211]). 14 waren aus der Zahl der bayerischen und 6 aus der der auswärtigen Aktionäre zu wählen. Unter den 14 bayerischen Mitgliedern und deren Stellvertretern mussten 2 von Bamberg, 1 von Schweinfurt, 1 von Kitzingen, 1 von Marktsteft, 1 von Marktbreit, 2 von Würzburg, 1 von Aschaffenburg sein und die 6 auswärtigen sollten 1 von Mainz, 1 von Höchst, 1 von Frankfurt, 1 von Offenbach, 1 von Hanau, 1 von Wertheim sein. Die Direktion bestand aus 4 Mitgliedern, die aus den Aktionären zu entnehmen waren[212]). Jeder Verwaltungsrath und jedes Direktionsmitglied musste wenigstens 4 Aktien besitzen, die während der Dauer des Amtes durch Stempelung ausser Kurs gesetzt wurden. Diese Breitspurigkeit kam daher, dass zur Zeit der Bildung der Gesellschaft es galt, vielfach ver-

zweigte, mitunter rivalisirende örtliche Interessen längs des ganzen Maines auszugleichen, zu verbinden und zusammenzuhalten.

Schon 1843 wurde eine Vereinfachung angeregt, und im Jahre 1844 wurden die revidirten Satzungen beschlossen. Der grosse Verwaltungsrath wurde zwar gelassen (an Stelle 1 Mitglieds von Marktsteft sollte 1 aus Lohr oder Gemünden und 1 aus Miltenberg genommen werden), aber er wählte einen engern Verwaltungsrath aus seinen Mitgliedern, bestehend aus einem Vorstande und fünf Mitgliedern; ein Mitglied musste aus Würzburg genommen werden. Dieser engere Verwaltungsrath vertrat die Gesellschaft. Statt 4 Direktoren begnügte man sich nur mit 1. Die Wahl fiel auf Langeloth, der bis dahin Verwalter der Dampfbootaktiengesellschaft auf dem Bodensee gewesen war; er stand 10 Jahre (1845—55) dem Unternehmen vor und hat, namentlich zu Anfang, alle Energie eingesetzt, um demselben auf die Beine zu helfen.

In der That folgten auf die drei mageren Jahre zwar keine fetten, aber doch befriedigendere. Man verzeichnete Ueberschüsse und konnte Dividenden vertheilen.

1845	waren	erstere	7661 fl. 10 Kr.
1846	„	„	10537 fl. 57 Kr.
1847	„	„	12218 fl. 13 Kr.

Im Jahre 1846 vertheilte man an 1622 Aktien 3% = 12165 fl. Es waren die ersten und letzten Dividenden, welche die Aktionäre zu sehen bekamen. Die Besserung in der Gebahrung wurde rasch unterbrochen durch die politischen Ereignisse von 1848 und 1849; sie brachten den Personen- und Güterverkehr so zurück, dass das Jahr 1848 mit einem Defizit und das Jahr 1849 mit einem minimalen Gewinn abschloss. Der Ueberschuss des Jahres 1847 wurde deshalb auch gar nicht vertheilt.

Bis dahin war der Schwerpunkt in dem Personentransport gelegen. Von 1843—1846 waren es die Linien Bamberg—Schweinfurt und Würzburg—Mainz, die man frequentirte und zwar so, dass von Würzburg nach Frankfurt ein direkter Dienst bestand und zwischen Aschaffenburg und Mainz Lokalboote verkehrten. Zu einer durchgehenden Befahrung der ganzen Strecke Bamberg—Mainz, kam es wegen der Stromhindernisse überhaupt nicht. In den Jahren 1847 und 1848 liess man die Route Bamberg—Schweinfurt fallen; dafür

beschloss man, im Jahre 1847 täglich eine zweite Fahrt zwischen Würzburg und Aschaffenburg ins Leben treten zu lassen, was auch mit dem 18. Mai geschah. Am 15. Juli musste sie aber bereits wieder eingestellt werden, weil das Sinken des Wasserstandes auf 18—19 Zoll die Fahrt der schwereren Schiffe auf dem Mittelmain unmöglich machte. Die zweite Fahrt hatte sich nicht sehr lohnend erwiesen, schien aber für die Zukunft mehr zu versprechen. Dagegen bewährte sich eine andere Neuerung; man liess nicht mehr die Boote in Wertheim bei der Bergfahrt übernachten, sondern den Weg ununterbrochen nach Würzburg fortsetzen. Eine grosse Zahl von Passagieren, die sonst in Wertheim das Dampfboot verliessen, fuhren nun nach Würzburg, auch gewann der Lokalverkehr zwischen Lohr und Würzburg. 1849 fügte man zu der Hauptlinie Würzburg bis Mainz noch die Lokalroute Würzburg—Kitzingen und behielt sie bis 1852 bei. 1850 und 1852 hatte man auch nochmals die Bamberg—Schweinfurter Fahrt erstehen lassen [213]); die Sistirung im Jahre 1851 hatte ihren Grund in lokalen Hindernissen, welche durch Flussbauten entstanden waren. Die Strecke Bamberg—Schweinfurt warf für sich in der Regel keinen Gewinn ab, sie war aber vom günstigsten Einfluss auf die Untermainfahrten, weil die Reisenden, welche sich des Dampfbootes auf jener Strecke bedienten, dadurch auf die weitere Route gelenkt wurden.

Inzwischen war für die Gesellschaft eine ganz neue Situation erwachsen. Am 23. Mai 1846 war ein Gesetz über den Bau einer Eisenbahn von Bamberg über Würzburg und Aschaffenburg an die Landesgrenze erlassen worden. Die Gesellschaft musste zu dieser Thatsache Stellung nehmen. Es war klar, dass der Personentransport am meisten darunter leiden würde, und es lag nahe, der Dampfschleppschiffahrt sein Augenmerk zuzuwenden.

Bereits im Jahre 1843 war eine Anregung hiezu erfolgt. In der Verwaltungsrathssitzung vom 25. Februar 1844 war daraufhin von der Direktion die Einführung der Dampfschleppschiffahrt zur Sprache gebracht und die Einsetzung einer Kommission beschlossen worden. In der Verwaltungsrathssitzung vom 31. Januar 1845 machte dieselbe ihre Vorlagen; man einigte sich dahin, in einer Denkschrift Mangels eigener Mittel — denn dass man für die noch restigen 378 Aktien im Betrag von 94 500 fl. keine Abnehmer finden werde, wusste man nur zu gut — die Staatsregierung um Unterstützung anzugehen; zugleich erhielt die Direktion den Auftrag mit den vor-

handenen stärkeren Dampfschiffen, namentlich dem Dampfboote Therese Schleppversuche zu machen, zu welchen Zweck die k. Kanalverwaltung in Nürnberg zwei kleine eiserne Kähne zur Verfügung stellte. Die Versuche befriedigten, und unterm 11. Juli 1845 wurde die von der Kommission verfasste Denkschrift höhern Orts vorgelegt. Zwischen Mainz und Bamberg waren 5 Schlepper und dreissig eiserne Schleppkähne mit einem Anschaffungskapital von 350 000 fl. für nothwendig erachtet. Da man aber, solange die Stromhindernisse zu Kitzingen und Schweinfurt nicht beseitigt waren, eine Dampfschleppschiffahrt bloss bis Marktsteft für möglich hielt, so wurde der Plan auf drei Schleppdampfschiffe und zwanzig Schleppkähne zurückgeführt. Ein Schlepper von 40 Pferdekräften sollte zur Fahrt zwischen Mainz und Aschaffenburg, die 2 andern mit 32 Pferdekräften zur Fahrt zwischen Aschaffenburg und Marktsteft dienen; die Ladefähigkeit der einzelnen Schleppkähne sollte zwischen 300—800 Zentnern sich bewegen. Die Auslage war auf 209 800 fl. berechnet; man hoffte auf diese Weise zwischen Mainz und Kitzingen 250 000 Zentner Gütern, mit einer Frachteinnahme von 112 500 fl. zu transportiren und dabei neben der Verzinsung des Kapitals und der Abschreibung vom Schiffswerthe für Abnützung noch einen reinen Gewinn von 15 000 fl. zu erzielen und gleichzeitig der Konkurrenz gegenüber der Neckarstrasse gewachsen zu sein.

Unterm 9. Juli 1847 genehmigte der König, dass der Staat für das zur Einführung der Dampfschleppschiffahrt auf dem Maine erforderliche Aktienzuschusskapital von 100 000 fl. auf zehn Jahre eine 4 prozentige Zinsengarantie übernehme, jedoch unter dem Vorbehalte der ständischen Zustimmung, dann unter der weitern Bedingung, dass die jährlichen Amortisationsraten gedachten Kapitals in entsprechender Weise und jedenfalls in der Art festgesetzt würden, dass dasselbe bis zum Ablaufe dieses Zeitraums vollständig getilgt sei. Auf erneute Vorstellung der Dampfschiffahrts-Gesellschaft vom 3. August 1847 wurde die Dauer der Zinsgarantie unter gleichen Bedingungen auf 25 Jahre ausgedehnt. (20. Febr. 1848.) Im Jahr 1847 wurde auch bereits der Schleppkahn „Franke“ in der Werkstätte der Gesellschaft hergestellt und am 29. Nov. 1847 machte der Dampfer „Verein“ mit dem Schleppschiff eine Reise nach Köln, die ein gutes Erträgniss abwarf.

Plötzlich war man aber wieder wankelmüthig geworden; man kam auf die unglückliche Idee, die Personenfahrten erst recht zu

forciren und die trotz vieler Reparaturen etwas heruntergekommenen Schiffe durch neue weniger tiefgehende zu ersetzen.[214]). Man bat zugleich die Regierung, da die Begebung neuer Aktien trotz der für eine Reihe von Jahren gewährten staatlichen Zinsgarantie offenbar auf Schwierigkeiten gestossen war, sie möge lieber baare Mittel gewähren und ihre Verwendung in dieser Richtung gestatten.

Auch darauf ging die Staatsregierung in der Hauptsache ein. Am 27. Januar 1850 erklärte sie sich bereit 60 000 fl. aus dem für die Unterstützung der Industrie und Kultur bestimmten Theile des freiwilligen Anlehens durch Uebernahme einer Anzahl von Maindampfschiffahrtsaktien im gleichen Betrage zu gewähren, jedoch unter der Bedingung, dass die Regierung das Recht eingeräumt erhalte, neben dem bereits ernannten kgl. Kommissär nach Gutdünken noch einen besonderen Delegirten zu den Sitzungen der Generalversammlung, des Verwaltungsraths und des Direktoriums abzuordnen, ferner dass für die 240 Aktien, mit denen der Staat sich nun betheiligte, die Regierung ein Votum von 50 Stimmen — gegenüber dem bisher zulässigen Maximum von 24 — erhalte; weiter dass die gewährte Unterstützung nur zur Herstellung, resp. Erwerbung von Dampfschiffen mit 12 Zoll Tiefgang verwendet werden dürfe, und endlich dass damit die frühere Zusicherung der 10 bezw. 25jährigen Zinsengarantie cessire.

Es wurden nun zwei neue Boote die „Königin Marie“ und die „Franconia“ beschafft[215]), die „Therese“ und der „Ludwig“ mit 29 420 fl. 50 Kr. vollständig umgebaut (1851). Der „Maximilian“ war bereits im Frühjahr 1850 neu hergerichtet worden und war in gutem Zustande. Die wenig mehr entsprechenden Schiffe „Verein“ und „Leopold“ wurden zu Güterfahrten benützt, die man seit 1851 von den Passagierfahrten zu trennen suchte. Als die herabgekommensten Schiffe wurden in dem Direktionsberichte vom 6. Mai 1852 der „Friedrich Wilhelm“ und „Grossherzog“ bezeichnet; man verwendete sie daher nur noch zu Lokalfahrten zwischen Hanau-Mainz und Kitzingen-Würzburg oder liess sie als Reserveschiffe liegen.

Die Uebernahme von 60 000 fl. Aktien durch die Staatsregierung sowie das vorzügliche Funktioniren der neuen Dampfboote, die als Musterschiffe, wie noch keine ähnlichen die kleineren Ströme befuhren, anerkannt wurden, soll nach den Geschäftsberichten das Vertrauen des Publikums sehr gehoben haben. Auch die Ausscheidung des eigentlichen Güterdienstes von dem Personendienste unter aus-

schliesslicher Beigabe reiner Eilgüter fand Anklang; man konnte die nur für den Personendienst geschaffenen Boote wegen Beseitigung der Oberladung auf dem Verdecke behaglicher machen und so schonen, dass ihre Abnützung nicht so rasch erfolgte; auch gab man sich der Hoffnung hin, die Gesellschaft könne auf diese Weise die Kosten eines eigenen Schleppdienstes ersparen. Die Nettoeinnahmen zeigten wieder eine aufsteigende Bewegung. Allein als man daran ging, einmal den Vermögensstatus genau zu prüfen, musste man sich bald überzeugen, dass die Ueberschüsse rein fiktiver Natur waren; eine reguläre Abschreibung hatte man bis dahin nicht bethätigt; man hatte Vermögen zugesetzt. Allgemein wusste man, dass trotz aller Reparaturen und Umbauten das Inventar nicht entfernt mehr den Werth hatte, zu dem es zu Buch stand. Man hielt es nun an der Zeit, Klarheit zu schaffen. Von der Generalversammlung vom 30. September wurde eine Kommission eingesetzt, welche unter Zuzug von Sachverständigen das Inventar neu schätzte. Den reellen Verkaufswerth des Inventars gab sie 1852 zu 248 246 fl., den Gebrauchswerth für die Gesellschaft zu 283 345 fl. an, während dasselbe am Schluss des Jahres mit 406 453 fl. zu Buch gestanden war. Dadurch, dass man nun den Gebrauchswerth einsetzte, entstand ein grosses Manko. In den Aktiva stand das Verlustkonto, mit dem man auch den noch nicht abgeschriebenen Theil (47 365 fl.) des sogenannten Gründungskontos, d. h. der Verluste der drei ersten Jahre vereinigte, in Folge dessen am Schlusse des Jahres 1852 mit 163 456 fl., und am Schluss des Jahres 1853 nach Abschreibung des vorjährigen Gewinnes mit 119 707 fl.

Angesichts der ungünstigen Vermögenslage und der durch den Eisenbahnbau drohenden Konkurrenz beschloss man bereits am 30. September 1851 das Aktienkapital allmählich und vorläufig um ein Fünftel, also von 465 500 fl. auf 384 400 fl. herabzumindern, und nachdem dieses erreicht, nach Lage der Sache einen neuen Plan zu berathen und zuzusehen, ob auf diese Weise eine Rentabilität zu erwarten stehe. Man ging hierbei davon aus, dass der Staat für seinen Antheil von 60 000 fl. die Rückzahlung nicht beanspruche, da seine Betheiligung den Charakter einer Subvention hatte. Die Staatsregierung genehmigte in der That einen Verzicht auf 10 Jahre unter der Voraussetzung, dass die Gesellschaft die Dividendenvertheilung unterlasse und den Gewinn zur Kapitalsrückzahlung verwende.

Im Jahre 1852 wurde eine Rückzahlung von 10 fl. pro Aktie,

1853 eine solche von 12½ fl. und 1854 eine solche von 10 fl. bewirkt.

Am 1. August 1852 war die Eisenbahnstrecke Bamberg-Hassfurt und am 3. November die von Hassfurt-Schweinfurt dem Verkehr übergeben worden. Damit war diese Strecke für die Dampfschiffahrt endgültig eliminirt; ebenso gab man für die Folgezeit Würzburg-Kitzingen auf, obwohl letzteres gerade von der Bahn umgangen wurde[216]). Auch Marktbreit hatte dieses Schicksal betroffen; der Handelsstand daselbst suchte seine bisherige Position durch eine Dampfschiffahrt zu retten. Da die Dampfschiffahrtsgesellschaft den Gewinn zu Rückzahlungen an die Aktionäre und auf Ausbildung und Vervollständigung des Dampfschleppschiffahrtsdienstes verwenden musste, so nahmen die Marktbreiter die Sache selbst in die Hand und bildeten einen Verein für Dampfschiffahrt auf dem Mittelmain, als Abtheilung der Maindampfschiffahrtsgesellschaft. Am 14. März 1854 wurde auf Grund der von der Generalversammlung vom 30. September 1853 ertheilten Ermächtigung zwischen der Maindampfschiffahrtsgesellschaft in Würzburg und dem Handelsstande in Marktbreit ein Vertrag abgeschlossen, worin erstere den Betrieb der Dampfschiffahrt oberhalb Würzburg dem Gegenkontrahenten für eigene Rechnung überliess. Letztere verpflichteten sich, in regelmässigen Fahrten die Strecke zwischen Würzburg und Marktbreit bezw. Kitzingen zu befahren, „vorausgesetzt, dass das Wehrloch bei Kitzingen entfernt und die Anlandung an der Stadt ermöglicht werde“[217]). Dagegen blieb es in das Belieben der Marktbreiter gestellt, später auch die Strecke zwischen Kitzingen und Schweinfurt, sowie endlich den Obermain zu befahren. Nach Ablauf von fünf Jahren konnte die Maindampfschiffahrtsgesellschaft zu Würzburg die Fahrt auf dem Mittel- und Obermain wieder aufnehmen, musste aber dann das Marktbreiter Inventar zu seinem dann geltenden Werth übernehmen. Die Kontrahenten hatten an einer die Maindampfschiffahrtsgesellschaft etwa treffenden Gewerbesteuererhöhung im Verhältniss Antheil zu nehmen. Auf der Würzburger Werft wurde auf Kosten der Marktbreiter ein ganz neues Dampfboot, der „Kronprinz Ludwig“ erbaut, das als vorzüglich galt, ein Beweis, wie leistungsfähig allmählich die Werft geworden war. Es begann seinen Dienst am 1. Juli 1854. Der „Maximilian“ wurde dadurch frei und diente zur Aufrechthaltung des Hauptdienstes zwischen Würzburg und Frankfurt. Die Maindampfschiffahrtsgesellschaft war

sehr erfreut über diese Regelung, sie wurde dadurch „der Opfer überhoben, die früher die Ausführung des Obermaindienstes stets auferlegte“ und genoss doch die „Fortsetzung des grössern Güterdienstes“. Die Marktbreit-Würzburger Linie wurde aber gleichwohl nur 1854 und 1855 thatsächlich betrieben; die Verkehrsresultate sind unten mitgetheilt.

In dem Maasse als die Gesellschaft im Osten sich zurückzog, in dem Maasse suchte sie am Rhein neuen Boden zu gewinnen, wobei sich nur bitter rächte, dass sie ihre Mittel so unrationell vergeudet hatte. Sie machte 1852 einen Versuch direkter Fahrten zwischen Frankfurt und Ludwigshafen-Mannheim, derselbe misslang aber und wurde nach kurzer Zeit wieder aufgegeben; dagegen schien ein anderer Versuch für die Zukunft Einiges zu versprechen. Es war bis dahin nicht gelungen, mit Köln in eine direkte Verbindung zu treten, weil alle Bemühungen, mit den rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaften wegen direkter Güterübernahme dahin eine Uebereinkunft zu treffen, zu keinem Resultat geführt hatten. Man liess nun die „Therese“ im Jahre 1852 zwischen Frankfurt und Köln zweimal verkehren. Das fand in beiden Städten Anklang. Bei 79 Reisen im Jahre 1852 wurden zwischen Frankfurt und Köln neben 2334 Reisenden 25346 Ztr. Güter mit einer Gesammtbruttoeinnahme von 29084 fl. befördert, wovon das reine Erträgniss auf mehr als 9000 fl. angeschlagen wurde. Der Zudrang von Gütern war in Köln so stark, dass viele Anmeldungen unberücksichtigt bleiben mussten.

Ein direkter Güterverkehr von Köln nach allen Mainplätzen wurde nun ins Auge gefasst. Es galt noch ein zweites Schiff dafür in den Dienst zu stellen. Man dachte daran, die beiden altersschwachen Dampfboote „Grossherzog“ und „Friedrich Wilhelm“ zu benützen, indem man ihre Maschinen herausnahm und in eine neue entsprechende Schiffsschale einsetzte, wodurch das Schiff 48 Pferdekräfte erlangte; die Kessel der Schiffe waren noch neu. Da man gehört, dass Gâche ainé in Nantes eine derartige Verbindung zweier Maschinen konstruirt habe, so erhielt der Direktor den Auftrag, auf einer Reise nach Frankreich die Art der Verkuppelung und ihre Wirksamkeit genau zu studiren. Er fand in der That ein Schiff, das auf diese Weise zu einem Remorqueur umgebaut war; es war nebst 22 eisernen Schleppkähnen verkäuflich; die Gesellschaft der neu eröffneten Eisenbahn von Nantes nach Orleans hatte, um keine

Konkurrenz zu haben, der Loireschleppschiffahrtsgesellschaft ihren Dienst abgekauft, ihr sämmtliches Material unter der Bedingung belassend, dass keines der Schiffe je wieder auf der Loire oder den damit in Verbindung stehenden Kanälen benutzt werden dürfe. Die Maindampfschiffahrtsgesellschaft erwarb diesen Remorqueur mit 48 Pferdekräften und vier eiserne Kähne zu 36000 Fr. = 17000 fl.; ursprünglich soll der Remorqueur 94000 Fr. und jeder der Schleppkähne 12—15000 Fr. gekostet haben. Der Remorqueur, der den Namen „Würzburg I" erhielt, vermochte auf der Loire bei schwächerem Gefäll, als es der Main hat, 2—3 Schiffe mit 2500—3000 Ztr. in befriedigender Zeitkürze zu schleppen. Er hatte noch kupferne Dampfkessel, die unzulänglich Dampf erzeugten; man liess in der Werkstätte zwei eiserne Röhrenkessel anfertigen, um den Kohlenverbrauch zu mindern und die Zugfähigkeit zu erhöhen. Von März bis Mitte September 1853 machte er noch in altem Zustand 20 Reisen zwischen Würzburg und Mainz resp. Ludwigshafen, wobei er 32000 Ztr. Güter mit einer Einnahme von 24000 fl. beförderte. Nachdem er im November 1853 die neuen Kessel erhalten und seine Zugkraft verdoppelt hatte, dehnte er im Februar 1854 seine Fahrt nach Köln aus.

Angesichts des Fortschreitens des Baues der Westbahn beschloss man, die Dampfboote „Friedrich Wilhelm" und „Grossherzog" zu einem zweiten Remorqueur umzugestalten[218]). Die eigene Werkstätte nahm den Umbau vor (mit 8909 fl.), und der Remorqueur „Würzburg II" war bereits seit Beginn des Sommers 1854 im Dienst.

In dem Bericht an die Generalversammlung vom 28. Juni 1853 sagte der Vorstand des Verwaltungsraths, dass es sehr wünschenswerth wäre, wenn man noch einen neuen Remorqueur beschaffen könnte, mit welchem die Gesellschaft auf dem Rheine die eigenen Kähne und die Segelboote der Mainschiffer, mit denen deshalb Verhandlungen schon gepflogen wurden, zu schleppen im Stande wäre; allein zur Erwerbung eines solchen grossen, ca. 90 Pferdekraft haltenden Schleppbootes fehlten die Mittel; man hatte sich deshalb an die Regierung gewandt, dass sie auch noch den Rest der noch nicht emittirten Aktien im Betrag von 34500 fl. übernehme, worauf diese jedoch nicht einging.

Als die Mainschiffahrtsgesellschaft den Schleppdienst ernstlich begann, erstanden ihr viele Feinde. Die völlige Trennung des Schlepp-

dienstes vom Frachtgeschäft war damals noch nicht so häufig, wie heute, wo der Schlepper keinen Gegensatz zum Güterschiffer darstellt. Die Segelschiffer waren sehr erbost[219]), auch die Konkurrenten am Rhein[220]) sahen den Eindringling ungerne. „Es gibt, heisst es im Bericht der Direktion vom 9. Juli 1854, keinen Ausdruck, der hart genug wäre, das Benehmen böswilliger Menschen, mit dem sie unserem Wirken entgegengetreten sind, zu bezeichnen. Verleumdungen jeder Art, Herabsetzung unseres Betriebsmaterials bei den Behörden, Assekuranzen und Handelsleuten, selbst Aussprengung falscher, beunruhigender Gerüchte waren die gewöhnlichen Mittel, der man sich gegen uns bediente, um das handeltreibende Publikum gegen uns misstrauisch zu machen, und die Folge war, dass wir sehr häufig mit geringer Ladung bei gleichen Unkosten unsere Fahrten mit den Schleppkähnen eingegangener Verbindlichkeiten wegen antreten mussten."

Die Gesellschaft trat im Jahre 1854 in die letzte Phase ihrer Geschichte. Am 1. Juli 1854 wurde die Eisenbahnstrecke Schweinfurt—Würzburg eröffnet. Dies war zunächst der Maindampfschiffahrt günstig, zumal grosse Massen von Reisenden zum Besuche der Industrieausstellung in München beiströmten. Das wurde jäh unterbrochen, als in München und Augsburg die Cholera ausbrach. Als am 1. Oktober 1854 auch die Eisenbahnstrecke Würzburg—Aschaffenburg dem Verkehr übergeben wurde, war der bisherige Fahrdienst nicht mehr aufrecht zu erhalten; man warf die vier neuesten und besten Dampfboote, „Königin Therese", „Würzburg II", „Königin Marie" und „Frankonia" auf den Rhein, um zwischen Köln und Frankfurt zu arbeiten, während „König Ludwig" und „Maximilian" noch eine tägliche Fahrt zwischen Wertheim und Frankfurt unterhielten und der „Verein" und der „Leopold" dazu dienten, den Güterverkehr zwischen Mainz und Würzburg, resp. Köln zu vermitteln. Da der Wasserstand im Rhein damals sehr niedrig war, so waren die wenig tief gehenden Mainschiffe im Vorteil. Auch machte das Dampfboot „Therese" zwei Extrareisen mit Auswanderern von Würzburg bis Rotterdam und erzielte damit günstige Ergebnisse. So schloss das Jahr 1854 noch mit einem Ueberschuss ab. Man liess sich aber dadurch nicht über die bedenkliche Lage täuschen.

Noch im Jahre 1854 wandte sich die Gesellschaft an die Staatsregierung. Eine gedruckte „Denkschrift des Verwaltungsrathes der Main-Dampfschiffahrtsgesellschaft die Verhältnisse der Gesellschaft

betr. mit zwei Beilagen" wurde dem k. bayer. Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten überreicht. Darin wird ausgeführt, dass mit der Eröffnung der Eisenbahn die sieben Personenschiffe grösstentheils überflüssig würden. Dieselben könnten nur kleine Ladungen von Eilgütern aufnehmen. Die Gesellschaft könne ihre Existenz nur durch die Dampfschleppschiffahrt sichern. Die für den Main bemessene Kraft der Güterdampfboote sei aber nicht ausreichend für den Rhein. Um einen geregelten dem künftigen Verkehr entsprechenden Güterdienst zwischen Köln bezw. Holland und dem Main durchzuführen, brauche man noch zweier stärkerer Remorqueure und einer entsprechenden Zahl von Schleppkähnen. Die schon sehr geschädigten Aktionäre könnten die hiezu nöthigen 200 000 fl. nicht beschaffen. Die Regierung möge, nachdem sie für die Donaudampfschiffahrt erst bedeutende Mittel beim Landtag beantragt, auch die Main-Rheinschiffahrt nicht im Stich lassen und entweder diese Summe zur Verfügung stellen oder das Unternehmen ganz wie den Donau-Main-Kanal und die Donaudampfschiffahrt gegen Entschädigung der Aktionäre übernehmen. „Gleiche Behandlungsweise mit den anderen Landestheilen spricht die in ihrer grossen Mehrheit aus bayerischen Staatsangehörigen bestehende Main-Dampfschiffahrts-Gesellschaft als eine Gleichberechtigung an." Lasse man die Gesellschaft im Stich, so sei ihr Untergang sicher; die 22 Stunden lange Wegstrecke von Lohr bis Aschaffenburg und die achtstündige von Kitzingen bis Würzburg blieben von dem Verkehr abgeschnitten; zahlreiche nicht gerade bemittelte Private verlören ihr Geld und 150 Menschen, meist bayerische Unterthanen, würden brotlos. Diese Eingabe hatte keinen Erfolg.

Das Jahr 1855 schloss wieder mit einem beträchtlichen Defizit ab. Die Kohlen waren aufgeschlagen, der Reiseverkehr auf dem Rhein war in Folge der Kriegs- und Theuerungsverhältnisse zurückgegangen, die Auswanderung hörte fast auf; die Personentaxen waren auf dem Rhein meist niedrig, indem für weite Strecken das Publikum die bequemen grossen Dampfboote vorzog[221]). Daher kam es, dass

1854	bei	102 286	Personen der Ertrag aus den Fahrtaxen		101 537 fl.
1855	„	102 501	do.	do.	do. 54 013 fl.

war. Die Güter hatten sich zwar der Zentnerzahl nach gemehrt, ergaben aber auch einen finanziellen Ausfall, weil sie meist nur kurze Strecken gefahren wurden und ordinäres Frachtgut waren. Auch hatte

man sich überzeugt, dass auf dem Rhein nur Schiffe von höherer Tragfähigkeit sich als lohnend erwiesen. Gerade die neuen leichten Boote „Königin Marie“ und „Frankonia“ waren für den Rhein unergiebig; die Dampfboote „Therese“ und „Würzburg II“ lieferten bessere Resultate. Auf dem Main hatte man den Versuch einer Lokalfahrt zwischen Hanau und Mainz gemacht; das bewährte sich nicht, und wurde bereits Ende April aufgegeben. Man substituirte dafür Wertheim und Frankfurt, machte aber auch da die Erfahrung, dass der Personen- resp. Güterverkehr eine tägliche Fahrt nicht lohnte; dagegen trug sich eine 2 bis 3 mal wöchentliche vorzugsweise auf den Gütertransport gerichtete Fahrt zwischen Frankfurt—Würzburg in der Verbindung mit der Fahrt von da nach Köln aus.

In ihrer Noth wandte sich die „Main- und Rheindampfschiffahrtsgesellschaft“ an den König selbst (13. Aug. 1855) und bat um allergnädigste Prüfung ihrer Betriebsthätigkeit und ihrer Vorschläge behufs Neubelebung ihrer Geschäftsaufgabe durch das Ministerium. Nachdem sie auseinandergesetzt, dass ihr die Konkurrenz mit der Bahn unmöglich sei, zumal diese keine Steuer und Mainzölle zu zahlen brauche, während sie selbst 700 fl. Gewerbesteuer entrichten müsse und die Zollplackereien habe, entwickelte sie folgenden Plan: Die Gesellschaft solle die grossen Massen von Transportgegenständen, welche die bayerische Eisenbahn dem Untermaine zuführe, zur Weiterbeförderung in Empfang nehmen und nicht minder die für den Eingang nach Bayern oder Durchgang durch dasselbe bestimmten Güter auf den Rheinhäfen mittels ihrer Schiffe holen und der Eisenbahn für den Weitertransport in Aschaffenburg übergeben, also die natürliche Fortsetzung der bayerischen Eisenbahn bilden und die „höchstgefährliche Konkurrenz“ der Thüringer- und Neckarbahn bekämpfen. Um das durchzuführen, müsse der Staat dazu helfen, den Betrieb in grossem Massstab einzurichten, weil nur so eine Rente zu erwarten und beträchtliche Transporte mit einem Male fortzubringen seien. Vor allem seien zwei kräftige Remorqueurs mit Anhängeschiffen an Stelle der entbehrlich gewordenen leichteren Personenschiffe nothwendig. Die Eisenbahn und die Dampfschiffahrt sollten sich brüderlich die Hand reichen und sich gegenseitig unterstützen.

Der König nahm das Ansuchen gnädig auf; eine Regierungskommission wurde ernannt, welche den Stand des Unternehmens untersuchte und in günstigem Berichte der höchsten Stelle eine Unter-

stützung desselben empfahl. Eine Deputation des Verwaltungsrathes ging im Dezember 1855 nach München, um in einer Ministerialkonferenz die Wünsche und Bedürfnisse der Anstalt vortragen und motiviren zu können. Der Fortbestand des vaterländischen Unternehmens wurde von den höchsten Stellen für sehr wünschenswerth, ja nothwendig erkannt und ein Subventionsvertrag vorbereitet. Man scheint aber bald wieder bedenklich geworden zu sein. Bis zum 8. April 1856 war noch keine Antwort eingetroffen. Da beschloss die Generalversammlung, dass der kgl. bayer. Regierung, um ihr wiederholt Gelegenheit zu geben, zu erwägen, ob sie das gemeinnützige vaterländische Unternehmen der Main- und Rheindampfschiffahrtsgesellschaft in der That wolle zu Grunde gehen lassen, die wiederholte Bitte vorgetragen werde, entweder das gesammte Inventar, bezw. sämmtliche Aktien der Gesellschaft gegen angemessene mit ihr zu vereinbarende Entschädigung zu übernehmen oder die Gesellschaft in so umfassender Weise durch Geldmittel, namentlich mit 70000 fl., zu unterstützen, dass ihr Fortbestand auf die Zukunft gesichert erscheine. Weiter beschloss sie, dass zu gleicher Zeit durch Immediateingabe bei den Ständen des Königreichs diese Bitte der Gesellschaft in Vorlage gebracht werde, sowie dass für den Fall der Nichtgewährung vorbezeichneten Antrags oder abschlägiger Bescheidung durch die Ständekammer eine ausserordentliche Generalversammlung bis spätestens im August 1856 einberufen werde, um über die Auflösung der Gesellschaft zu befinden. Schliesslich ermächtigte die Generalversammlung den Verwaltungsrath, die bereits entbehrlichen und mittlerweile entbehrlich werdenden Schiffe, Mobiliar- und Immobiliargegenstände der Gesellschaft in vortheilhaftester Weise zu veräussern! Der bereits erfolgte Verkauf des entbehrlich gewordenen Dampfboots „Frankonia“ an das Handlungshaus P. J. Berger in Venloo um 30 000 fl. — mit 5600 fl. Verlust — wurde genehmigt.

Im Jahr 1856 verkaufte die Gesellschaft zwei weitere Dampfboote; zwei alte wurden zerschlagen und deren Maschinen anderweitig benutzt[222]).

Das Jahr 1857 war ein äusserst ungünstiges; der schlechte Wasserstand beengte die Fahrt während 7 Monate, und die Verkehrsleistung des Jahres 1858 sank auf ein Minimum.

Alles drängte zum Ende. Am 16. November 1858 wurde durch Beschluss der Generalversammlung der Fortbetrieb des Unternehmens eingestellt[223]). Der erste Inspektor der letzten Jahre war Strecker

gewesen. Zu Liquidationskommissären wurden Regierungsrath von Schelhass und der Prokurator Dr. Osius, langjähriger Präsident der Generalversammlungen und des Verwaltungsausschusses, ernannt. Das finanzielle Gesammtresultat war ein äusserst ungünstiges.

Auf das Aktienkapitel von 405 500 fl., später 465 500 fl. waren Dividenden bezahlt worden: 1844 3% = 12 165 fl. An Rückzahlungen waren 51 797 fl. 30 Kr. erfolgt. Bei der Liquidation trafen auf jede Aktie noch 32 fl. 45 Kr. und später noch eine Nachzahlung von 8¾ Kr., das waren bei 1862 Aktien rund 61 260 fl.

Nachstehend folgen eine Reihe Uebersichten, welche das entworfene Bild vervollständigen. Das Material hiezu ist theils den jährlichen Berichten der Gesellschaft, soweit ich sie mir verschaffen konnte, theils und namentlich den Akten der Generalzolldirektion entnommen; letzteres gilt besonders von der Verkehrsstatistik. Sie wurde im Jahre 1843 vom Hauptzollamt Würzburg eingeführt. Die Kontrolle der übergangspflichtigen Waaren und des verbotenen Salztransports gab die Handhabe, um die Hauptmanifeste der Kapitäne über Personen- und Waarentransporte zu erhalten. Das Würzburger Hauptzollamt musste jedes Jahr über den Verkehr der Maindampfschiffahrt ausführlich berichten[224]).

1. Schiffsbestand der Maindampfschiffahrtsgesellschaft im Anfang des Jahres 1854.

Nummer	Name	Zweck des Schiffs	Jahr der Erbauung	Jahr der Indienstsetzung	Tragfähigkeit Zollztr.	Maschinen Anzahl	Maschinen Pferdekräfte	Maschinen Druckverhältniss	Kessel	Ort der Erbauung der Maschine	Ort der Erbauung des Schiffes
1	Verein	Pers.- u. Güterboot	1840	1841	412	1	28	52,5	Lokomotivkessel	Paris	Paris
2	Therese	„ „ „	1850/1	1851	560	2	36	16	Viereck. Röhrenkessel	London	Würzburg
3	Leopold	„ „ „	1841	1842	430	1	30	7,5	„ „	Seraing	Seraing
4	König Ludwig	Personenboot	1851	1851	407	1	24	52,2	Lokomotivkessel	Paris	Würzburg
5	„ Max II	„	1841	1842	387	1	20	16	Viereck. Röhrenkessel	Nantes	Nantes
6	Königin Marie	„	1850	1851	459	2	24	18	Viereck. Röhrenkessel	London	Würzburg
7	Franconia	„	1850/1	1851	457	2	24	18	„ „	„	„
8	Würzburg No. 1	Remorq. u. Güterboot	1846	1846/7[1]	474	2	50	16,5	2 viereck. Röhrenkessel	Nantes	Nantes
9	„ No. 2	„ „ „	1853/4	1854	587	2	50	16,5	„ „ „	„	Würzburg
10	Stadt Miltenberg	Schleppkahn gedeckt	1843	1853[1]	2410	—	—	—	—	—	Nantes
11	„ Aschaffenburg	„ „	1846	1853[1]	2240	—	—	—	—	—	„
12	„ Hanau	„ „	1850	1853[1]	2350	—	—	—	—	—	„
13	„ Wertheim	„ „	1850	1853[1]	2406	—	—	—	—	—	„
14	„ Marktbreit	„ „	1853	1853[1]	1247	—	—	—	—	—	„
15	Der Franke	„ offen	1847	1847	561	—	—	—	—	—	Würzburg
16	Marie	„ „	1848	1848	299	—	—	—	—	—	„
17	Antonie	„ „	1849	1849	207	—	—	—	—	—	„

[1]) Alle diese Schiffe wurden bereits in gebrauchtem Zustand im Jahre 1852 in Frankreich gekauft und im Jahre 1853 in den Dienst gestellt.

Die im Jahr 1844 vorhandenen Personendampfer hatten folgende Abmessungen [225]):

	Länge Fuss	Breite Fuss	Tiefgang Zoll	Pferdekräfte
Verein	132	23	19½	26
Ludwig	129	23	18	22
Therese	150	25	16	38
Grossh. v. Hessen	138	22	14	22
Friedr. Wilhelm .	138	22	14	22
Maximilian . . .	138	19½	14	22
Leopold	144	23	15½	25

2. Zusammenstellung der seit dem Jahr 1850 von der Main-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gemachten grösseren Anschaffungen bis Mitte 1855.

a) Personenschiffe.

1.	Anschaffung resp. Erbauung des Dampfbootes „Königin Marie“ . .	35 000 fl.
2.	„ „ „ „ „ „Frankonia“ . . .	35 000 „
3.	Umbau des Dampfbootes „Ludwig“	10 000 „
4.	„ „ „ „Therese“	16 000 „

b) Schleppdienst.

5.	Anschaffung resp. Erbauung des Schleppkahns „Stadt Marktbreit“	3 800 „
6.	„ des Remorqueurs „Würzburg I“ mit 2 neuen Kesseln	27 000 „
7.	„ der 4 Schleppkähne	
8.	Anfertigung des Dampfbootes „Würzburg II“	20 000 „
9.	„ zweier neuer Kessel hierzu	
10.	„ desgl. zum „Friedrich Wilhelm“ und „Maximilian“ .	7 000 „
11.	Herstellung der eisernen Güterhalle in Würzburg	3 300 „
12.	„ „ Güterhalle in Frankfurt	2 000 „
13.	„ des Agenturlokales daselbst	1 000 „
14.	„ einer Landungsbrücke in Koblenz	900 „
15.	„ „ „ „ Bingen	1 000 „
16.	„ „ „ „ Neuwied	350 „
17.	Vollständige Herrichtung der Maschine des „Remorqueurs“ und der Kessel von „Frankonia“ und „Königin Marie“	2 500 „
		164 850 fl.

3. Gesammtübersicht über den Verkehr der Main-Dampfschiffahrt.

Jahre	Anzahl der gemachten Reisen	Anzahl der geleisteten Fahrstunden (Zeitstunden im Dienste)	Zahl der beförderten Personen	Equipagen	Thiere (Hunde)	Güter Zollztr.	Geldsendungen fl.
1842	102	1000	13773	—	—	—	—
1843	338	8546	63572	40	212	15883	—
1844	602	15373	89217	44	523	27201	470567
1845	456	14686	103037	54	495	38037	45589
1846	503	16402	117264	35	513	41749	1072215
1847	509	18920	117612	36	634	58855	1278068
1848	492	16039	84217	14	276	42324	625490
1849	581	17354	84140	1	324	55350	345491
1850	599	18683	104722	7	383	71396	561105
1851	734	18221	130313	10	514	75896	617074
1852	1019	27338	161132	7	496	132411	778739
1853	711	24912	124800	17	435	198065	426095
1854[1])	740	25766	125286	8	338	266779	647928
1855[1])	601	22038	102501	10	158	279957	515491
1856	316	— [2])	29510	11	42	341070	751174
1857	311	— [2])	22881	6	6	278087	981422
1858	241	— [2])	14391	8	44	181728	393259

4. Die Verkehrsergebnisse der Maindampfschiffahrt im Einzelnen.

Fahrstrecke	Zahl der Fahrten			Es wurden befördert												Baares Geld fl.
				Personen			Reisewägen			Thiere bezw. Hunde			Güter			
	zu Thal	zu Berg	Summe	zu Thal	zu Berg	Summe	zu Thal	zu Berg	Summe	zu Thal	zu Berg	Summe	zu Thal Ztr.	zu Berg Ztr.	Summe Ztr.	
27. Februar bis 20. November 1843.																
Bamb.-Schweinfurt	38	39	77	1078	1381	2459	—	—	—	5	5	10	25	648	673	—
Würzb.-Fkft.-Mainz	274	270	544	30836	30929	61765	34	3	37	103	126	229	4554	12756	17310	—
Zusammen	312	309	621	31914	32310	64224	34	3	37	108	131	239	4669	13404	18073	—
5. März bis 4. Dezember 1844.																
Bamb.-Schweinfurt	97	97	194	1907	1533	3440	—	—	—	19	5	24	210	1031	1241	—
Würzb.-Fkft.-Mainz	500	499	999	43910	41876	85786	29	15	44	173	328	501	7395	19707	27102	—
Zusammen	597	596	1193	45817	43409	89226	29	15	44	192	333	525	7605	20738	28343	470567

[1]) Marktbreit-Würzburg ist natürlich hier nicht eingerechnet, weil es ein eigenes Unternehmen war. Siehe über dieses die Spezialnachweise.

[2]) Für diese 3 Jahre konnte ich die Zahlen nicht eruiren.

Fahrstrecke	Zahl der Fahrten			Es wurden befördert													
				Personen			Reisewägen			Thiere bezw. Hunde			Güter				Baares Geld
	zu Thal	zu Berg	Summe	zu Thal	zu Berg	Summe	zu Thal	zu Berg	Summe	zu Thal	zu Berg	Summe	zu Thal Ztr.	zu Berg Ztr.	Summe Ztr.		fl.
5. April bis 27. Dezember 1845.																	
Bamb.-Schweinfurt	50	50	100	6155	1587	7742	—	—	—	10	7	17	213	1763	1976		1725[1])
Würzb.-Fkft.-Mainz	407	406	813	45356	49922	95278	46	8	54	182	284	466	13321	26368	39689		43864[2])
Zusammen	457	456	913	51511	51509	103020	46	8	54	192	291	483	13534	28131	41665		45589
18. Februar bis 11. Dezember 1846.																	
Bamb.-Schweinfurt	42	42	84	2171	1144	3315	—	—	—	7	5	12	313	1323	1636		3659[3])
Würzb.-Fkft.-Mainz	462	461	923	56183	57766	113949	25	10	35	260	241	501	17400	27625	45025		1068556[4])
Zusammen	504	503	1007	58354	58910	117264	25	10	35	267	246	513	17713	28948	46661		1072215
Mitte Februar bis Mitte Dezember 1847.																	
Würzb.-Fkft.-Mainz	509	507	1016	55993	54755	110748	27	9	36	634	—	634	18402	40591	58993		1278178[5])
18. Februar bis 20. Dezember 1848.																	
Würzb.-Fkft.-Mainz	492	492	984	47103	37112	84215	8	6	14	142	134	276	14721	27624	42345		625490
24. Januar bis 27. November 1849.																	
Würzb.-Kitzingen	—	—	94	6488	6137	12625	—	—	—	20	33	53	178	206	384		3146
Würzb.-Fkft.-Mainz	—	—	487	39025	32490	71515	—	1	1	122	149	271	24015	30951	54966		342345
Zusammen	—	—	581	45513	38627	84140	—	1	1	142	182	324	24193	31157	55350		345491
1850[6]).																	
Bamb.-Schweinfurt 19. März bis 17. Aug.	90	90	180	3377	1940	5317	—	—	—	26	8	34	286	1453	1739		—
Würzb.-Kitzingen 13. März bis 11. Sept.	—	—	183	9873	11146	21019	—	—	—	7	2	9	183	603	786		4683
Würzb.-Fkft.-Mainz 12. Febr. bis 23. Dez.	—	—	302	39650	35810	75460	5	1	6	166	168	334	25707	43106	68873		543722
Zusammen	—	—	485	49523	46956	96479	5	1	6	173	170	343	25950	43709	69659		548405
1851.																	
Würzb.-Kitzingen 29. März bis 27. Sept.	—	—	162	8636	9914	18550	—	—	—	13	6	19	557	205	762		2475
Würzb.-Fkft.-Mainz 25. Jan. bis 22. Dez.	—	—	572	63085	48678	111763	8	2	10	241	254	495	27485	47648	75133		614599
Zusammen	—	—	734	71721	58592	130313	8	2	10	254	260	514	28042	47853	75895		617074

[1]) Davon 1725 fl. zu Thal. [2]) Davon 10 245 fl. zu Thal und 33 619 fl. zu Berg. [3]) Davon 3031 fl. zu Thal und 628 fl. zu Berg. [4]) Davon 723 290 fl. zu Thal und 345 266 fl. zu Berg. [5]) Davon 1 278 178 fl. zu Thal. [6]) Wegen kleiner Wasserstände wurden die Fahrten an 6 Tagen vom 19. bis 25. Juli ausgesetzt.

Fahrstrecke	Zahl der Fahrten			Es wurden befördert													
				Personen			Reisewägen			Thiere bezw. Hunde			Güter				Baares Geld fl.
	zu Thal	zu Berg	Summe	zu Thal	zu Berg	Summe	zu Thal	zu Berg	Summe	zu Thal	zu Berg	Summe	zu Thal Ztr.	zu Berg Ztr.	Summe Ztr.		
1852.																	
Bamb.-Schweinfurt	—	—	42	1887	1167	3054	—	—	—	6	3	9	214	535	749		—
Würzb.-Kitzingen	—	—	200	11995	12736	24731	—	—	—	2	2	4	1498	169	1667		1579
Würzb.-Fkft.-Mainz-Ludwigshafen	—	—	698	74337	56676	131013	4	2	6	239	243	482	42815	60834	103649		766855
Frankfurt-Köln	—	—	79	1727	607	2334	1	—	1	1	—	1	3864	21482	25346		10305
Zusammen	—	—	977	88059	70019	158078	5	2	7	242	245	487	48177	82485	130662		778739
1853.																	
Würzb.-Fkft.-Mainz	—	—	582	68060	53902	121962	7	5	12	203	226	429	44399	48355	92754		419595
Frankfurt-Köln	—	—	100	2076	588	2664	2	2	4	4	2	6	9328	44899	54227		500
Würzburg-Köln, bezw. Ludwigshafen (Schleppdienst)	—	—	29	155	19	174	1	—	1	—	—	—	11056	40028	51084		6000
Zusammen	—	—	711	70291	54509	124800	10	7	17	207	228	435	64783	133282	198065		426095
1854.																	
Marktbreit-Würzbg.	—	—	152	3455	2299	5754	—	—	—	—	—	—	1443	2596	4039		2400
Würzb.-Fkft.-Mainz	—	—	573	61186	45148	106334	1	4	5	140	178	318	45456	47626	93082		517483
Frankfurt-Köln	—	—	141	10985	8903	19888	3	—	3	8	12	20	24900	63843	88743		130445
Wzb.-Köln-Holland (Schleppdienst)	—	—	26	40	24	64	—	—	—	—	—	—	18735	66219	84954		—
Zusammen	—	—	892	75666	50374	132040	4	4	8	148	190	338	90534	180284	270818		650328
1855.																	
Mktbreit-Würzburg	—	—	484	8600	9100	17700	—	—	—	—	—	—	4540	3600	8140		—
Wzb.-Fkft.-Mainz [1])	—	—	275	16329	14476	30805	1	2	3	55	27	82	46774	33702	80476		165189
Frankfurt-Köln [2])	—	—	293	40154	31494	71648	5	2	7	81	18	99	42287	92424	134711		347623
Wzb.-Köln-Holland (Schleppdienst)	—	—	33	37	13	50	—	—	—	—	—	—	34764	30000	64764		2679
Zusammen	—	—	1085	65120	55083	120203	6	4	10	136	45	181	128365	159726	288091		515491
[1]) Davon Würzb.-Fkf.	—	—	131	8884	7433	16317	1	—	1	30	9	39	34711	5833	40544		97944
Wertheim-Fkft.	—	—	85	3401	4469	7870	—	2	2	14	17	31	10411	2537	12948		59839
Hanau-Mainz	—	—	59	4044	2574	6618	—	—	—	11	1	12	1652	2896	4548		7415
[2]) Darunter Extraf.	—	—	33	1728	795	2625	—	—	—	—	—	—	6290	11417	17707		300

Fahrstrecke	Zahl der Fahrten			Es wurden befördert												
				Personen			Reisewägen			Thiere bezw. Hunde			Güter			Baares Geld
	zu Thal	zu Berg	Summe	zu Thal	zu Berg	Summe	zu Thal	zu Berg	Summe	zu Thal	zu Berg	Summe	zu Thal Ztr.	zu Berg Ztr.	Summe Ztr.	fl.
1856.																
Würzbg.-Frankfurt	—	—	92	4513	2700	7213	—	—	—	8	—	8	37489	5639	43128	16847
Extrafahrten	—	—	35	1276	484	1760	—	—	—	—	—	—	13580	16911	30491	2100
Fkft.-Köln	—	—	161	12624	7882	20506	10	1	11	30	4	34	64918	100433	165351	732227
„ „ Schleppd.	—	—	28	3	28	31	—	—	—	—	—	—	42144	59956	102100	—
Zusammen	—	—	316	18416	11094	29510	10	1	11	38	4	42	158131	182939	341070	751174
1857.																
Würzb.-Frankfurt	—	—	83	3822	2338	6160	—	—	—	4	—	4	35803	3226	39029	23063
Fkft.-Köln Lokalf.	—	—	225	10496	6225	16721	6	—	6	2	—	2	90518	144465	234983	958359
„ „ Schleppd.	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4075	4075	—
Summe	—	—	311	14318	8563	22881	6	—	6	6	—	6	126321	151766	278087	981422
1858.																
Würzb.-Frankfurt	—	—	78	4101	2917	7018	—	—	—	9	2	11	22076	2452	24528	16191
Fkft.-Köln Lokalf.	—	—	122	4166	2194	6360	7	1	8	1	3	4	39208	81078	120286	377068
„ „ Extraf.	—	—	32	617	396	1013	—	—	—	—	29	29	6272	17903	24183	—
Köln-Mainz-Frankf. Schleppd.	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4003	8726	12729	—
Summe	—	—	241	8884	5507	14391	7	1	8	10	34	44	71559	110169	181728	293259

5. Uebersicht des Fahrdienstes der Maindampfschiffahrt seit 1852.

Fahrstrecke hin und zurück	Wie oft	Anfang	Ende	Zahl der Reisen	Zahl der verwendeten Schiffe
1852.					
Würzbg.-Aschaffbg.-Mainz	unregelmässig	15. Jan.	12. Febr.		3
„ „ „	andertägig	13. Febr.	13. März		3
Würzburg-Frankfurt	täglich	14. März	15. Okt.		3
Würzbg.-Aschaffbg.-Mainz	„	16. Okt.	24. Dez.		4
„ „ „	andertägig	25. Dez.	Ende Dez.	313	3
Güterfahrt Würzbg.-Mainz	2mal wöchentl.	27. März			2 mit Schleppkähnen
„ „ Ludwigsh.	„ „	19. Mai			2 mit Schleppkähnen
„ „ Frankfurt	„ „	6. Okt.			2 mit Schleppkähnen
„ „ „	unregelmässig	Mitte Nov.	Ende Dez.	79	2 mit Schleppkähnen
Lokalfahrt Mannh.-Mainz	täglich	14. März	18. Mai	64	1

Fahrstrecke hin und zurück	Wie oft	Anfang	Ende	Zahl der Reisen	Zahl der verwendeten Schiffe
Lokalfahrt Hanau-Mainz	täglich	15. März	16. Okt.	211	1
„ Kitzingen-Würzbg.	„	21. März	7. Okt.	200	1
„ Frankfurt-Köln	2mal wöchentl.	25. Mai	—		2
„ „ „	andertägig	4. Okt.	—	79	1
„ „ „	unregelmässig	21. Dez.	31. Dez.		—
Bamberg-Schweinfurt	täglich	1. Juni	13. Juli	42	1
Extrafahrten	unbestimmt	—	—	31	—
				1019	9 Schiffe mit 3 Schleppkähnen
1853.					
Würzbg.-Aschaffbg.-Mainz	andertägig	1. Januar	11. März	34	3
Würzburg-Frankfurt	täglich	13. März	30. Sept.	202	4
Würzbg.-Aschaffbg.-Mainz	„	1. Okt.	30. Nov.	61	4
Güterfahrt Würzbg.-Mainz resp. Frankfurt	unregelmässig	12. März	1. Mai	4	2
Güterfahrt Würzbg.-Mainz resp. Frankfurt	2mal wöchentl.	7. Mai	12. Nov.	54	2
Güterfahrt Würzbg.-Mainz resp. Frankfurt	1mal wöchentl.	13. Nov.	8. Dez.	2	1
Lokalfahrt Hanau-Mainz	täglich	13. März	30. Sept.	190	1
„ Frankfurt-Köln	unregelmässig	4. Januar	30. April	23	1
„ „ „	2mal wöchentl.	1. Mai	30. Sept.	44	1
„ „ „	andertägig	1. Okt.	30. Nov.	31	2
„ „ „	unregelmässig	1. Dez.	12. Dez.	2	2
Schleppdienst Würzburg-Köln bzw. Ludwigshafen	„	9. März	2. Dez.	29	1 mit 7 Schleppk.
Extrafahrten	unbestimmt	13. Januar	1. Dez.	35	
				711	10 Schiffe mit 7 Kähnen
1854.					
Würzburg-Marktbreit	täglich	8. Juli	17. Dez.	152	1
Würzbg.-Frankfurt-Mainz	andertägig	5. Febr.	28. Febr.	9	3
Würzburg-Frankfurt	täglich	2. März	30. Sept.	213	4
Würzbg.-Wertheim-Mainz	unregelmässig	19. Okt.	29. Dez.	31	2
Güterfahrt Würzbg.-Mainz resp. Frankfurt	„	11. März	28. Nov.	46	2
Lokalfahrt Hanau-Mainz	täglich	8. März	19. Sept.	193	1
„ Wertheim-Frankf.	„	1. Okt.	30. Okt.	28	2
„ „ „	andertägig	1. Nov.	11. Dez.	25	2
„ Frankfurt-Köln	2mal wöchentl.	6. Febr.	29. Sept.	64	1
„ „ „	täglich	1. Okt.	31. Dez.	76	4
Schleppdienst Würzb.-Köln	unregelmässig	6. Febr.	23. Dez.	26	1
Extrafahrten	„	4. Febr.	28. Dez.	28	—
				892	7 Dampfboote und 8 Schleppk.

Fahrstrecke hin- und zurück	Wie oft	Anfang	Ende	Zahl der Reisen	Zahl der verwendeten Schiffe
		1855.			
Würzburg-Marktbreit	täglich	11. März	1. Dez.	484	1
Würzburg-Frankfurt	andertägig	2. Januar	29. Nov.	131	4
Frankfurt-Köln	„	3. Januar	31. März	17	3
„ „	täglich	2. April	1. Dez.	243	4
Lokalfahrt Hanau-Mainz	„	2. April	31. Mai	59	3
„ Wertheim-Frankf.	andertägig	2. Juni	18. Nov.	85	4
Extrafahrten unbest.	unregelmässig	16. Jan.	7. Dez.	33	7
Schleppdienst unbest.	„	20. März	25. Nov.	33	2 Schiffe u. 8 Schleppk.
				1085	
		1856.			
Würzburg-Frankfurt	2 mal wöchentl.	19. Januar	31. Dez.	92	2 Dampfb. u. 3 kleine Schleppk.
Schleppdienst Frankf.-Köln	unregelmässig	1. Febr.	13. Dez.	28	1 Remorq. u. 5 Schleppkähne
Lokalfahrt Frankfurt-Köln	andertägig	1. Febr.	28. Dez.	161	4 Dampfb.
Extrafahrten unbest.	unregelmässig	1. Febr.	7. Nov.	35	3 Dampfb.
				316	7 Dampfb. und 8 Schleppk.
		1857.			
Würzburg-Frankfurt	1 mal wöchentl.	1. Januar	29. Januar	4	Auf dem Main 3 Dampfb. u. 3 kleine Schleppk.
	2 mal „	23. Febr.	21. März	10	
	3 mal „	23. März	12. Juli	43	
Frankfurt-Köln	unbestimmt	12. Juli [1])	bis Ende Dezember	26	Auf dem Rhein: anfänglich 3 Dampfboote u. 5 Schleppkähne, im Spätsommer 5 Dampfbooten
	5 mal des Monats	3. Januar	27. Febr.	10	
	je über den andern Tag	1. März	Ende Dez.	151	
Extrareisen	unbestimmt	1. März	Ende Dez.	64	
Schleppdienst Mainz-Köln	„	—	—	3[2])	
				311	
		1858.			
Würzburg-Frankfurt	3 mal wöchentl.	21. März	bis 20. Juni	33	(3
	1 mal „	22. Juni	„ 14. Juli	3	
	unbestimmt	17. Juli	„ 6. Nov.	42	
Frankfurt-Köln	je üb. d. and. Tag	21. März	b. Ende Sept.	93	
	unbestimmt	1. Okt.	Ende Nov.	29	
Extrareisen	„	20. März	„ „	32	
Schleppdienst Köln-Mainz	„	—	—	9	
				241	

[1]) Von da an kleiner Wasserstand; Ludwig und der Verein gingen in den Rhein.

[2]) Mittelst Schleppkähnen, welche von Remorqueuren der Mühlheimer Gesellschaft geschleppt wurden, da der Remorqueur Würzburg I, sowie das Dampfboot Leopold ausser Aktivität gesetzt waren.

[3]) 1858 auf dem Main 2 Dampfboote und 3 kleine Schleppkähne. Auf dem Rhein: Anfänglich 3 Dampfboote und 5 Schleppkähne, im Spätsommer 4 Dampfboote. Die 9 Schleppfahrten zwischen Köln und Mainz wurden mittelst Schleppkähne gemacht, welche durch die Remorqueure der Mühlheimer Gesellschaft geschleppt wurden, da der Remorqueur Würzburg I ausser Aktivität gesetzt war.

6. Uebersicht der mit den Dampfbooten von Würzburg abgegangenen und daselbst zu Berg angekommenen Frachtgüter einschliesslich der von und nach Nürnberg direkt konsignirten[1]).

	Zu Thal abgegangen Zollztr.					
	1853	1854	1855	1856	1857	1858
Baumwollen- u. Wollwaaren	5578	3981	2835	4315	2838	2300
Bier	7839	10578	7965	13428	4973	3914
Bleiröhren	—	—	—	—	—	600
Diverse Waaren	2408	2519	9612	2677	1092	900
Effekten	1154	1040	888	1112	471	340
Eisen- und Metallwaaren	1662	1572	210	1498	699	460
Felle	769	579	590	680	372	130
Glaswaaren	1571	1439	800	1645	648	710
Hopfen	3315	8412	5000	9587	3151	130
Knoppern	310	180	532	256	181	27
Kurzwaaren	3452	2941	2768	2868	1156	1120
Nürnberger Waaren	2158	1954	2900	2760	1266	1410
Papier	405	409	982	435	245	490
Seife	355	283	—	394	—	—
Spezereiwaaren	2055	1043	398	1183	200	212
Tabak und Cigarren	1144	923	1600	740	394	90
Ultramarin	2426	2166	1074	1823	347	560
Wein	2879	3084	5694	3377	2533	1126
Maschinentheile	—	—	2926	—	—	115
Düngererde	—	—	—	—	—	1062
Chokolade und Brünellen	—	—	—	—	—	530
Früchte	—	—	—	—	—	120
Hausrath	—	—	—	—	—	60
Käse und Butter	—	—	—	—	—	114
Mehl und Gries	—	—	—	—	—	937
Ocker	—	—	—	—	—	100
Zwetschgen	—	—	—	—	—	287
	39480	43103	46774	48778	20570	17854
Davon von Nürnberg direkt	6762	5651	8974	10374	n. a.	n. a.
„ „ Würzburg	32718	37452	37800	38404	„	„

	Zu Berg angekommen Zollztr.					
	1853	1854	1855	1856	1857	1858
Alaun	180	196	659	178	66	30
Baumwolle rohe	2354	2169	1096	3219	912	610
Cement	1780	1574	—	1953	514	200
Kaffee	3809	3912	407	2517	832	421
Diverse Waaren	2488	2376	3501	3110	882	900
Glas, rohes	5618	4209	602	4423	1106	500
Guano	862	785	803	1328	332	120
Harz und Pech	2247	2109	1410	3007	752	230
Hörner	3962	591	—	618	155	610
Manufakturwaaren	5618	6729	1191	7278	1819	1730
Papier	1280	1173	2609	2112	538	350
Reis	4494	5605	560	6319	1635	340
Seefische	—	593	509	738	255	90
Soda	2528	1417	1801	2311	580	440
Twiste	1123	1211	559	1627	407	310
Terpentinöl	1606	1473	2921	1513	380	612
Tabak und Cigarren	2809	2931	1806	3124	996	1040
Wein u. sonst. Getränke	2710	3414	2800	2476	619	802
Zucker	1685	2491	1552	3733	1144	780
Zink und Blei	630	741	4860	1381	421	212
Eisenwaaren, Blech etc.	8427	8954	—	12168	4665	2277
Draht	—	—	—	—	—	4913
Effekten	—	—	—	—	—	200
Fässer	—	—	—	—	—	519
Hausrath und Häute	—	—	—	—	—	918
	56210	54653	33702	65133	19010	19154
Hievon nach Nürnb. direkt	1385	1596	3356	1459	n. a.	n. a.
„ „ Würzburg	54825	53057	30346	63674	„	„

[1]) Auf Grund der Akten des Würzburger Hauptzollamts zusammengestellt.

7. Verkehr einzelner Stationen.

Es gingen mit den Dampfschiffen ab Zollzentner:

Von	zu Thal 1847	1848	1849	1850	1851	Von	zu Berg 1847	1848	1849	1850	1851
Kitzingen	—	—	30	21	366	Mannheim	—	—	—	35	—
Marktbreit	—	—	132	158	131	Mainz	21616	14840	15324	25093	25276[1])
Ochsenfurt	—	—	6	6	14	Frankfurt	10553	7570	8550	10682	13709[2])
Würzburg	9499	7693	16307	16649	18600	Offenbach	1607	1847	1972	2267	2675
Karlstadt	251	86	119	44	70	Hanau	993	745	1360	1066	1625
Gemünden	228	112	94	212	291	Aschaffenb.	1750	962	1069	1379	1697
Lohr	410	238	129	225	394	Miltenberg	1384	669	893	1172	1164
Wertheim	324	373	530	793	429	Wertheim	244	170	754	252	364
Miltenberg	865	370	532	893	1211	Lohr	416	316	195	486	351
Aschaffenb.	793	578	658	581	608	Gemünden	75	51	27	69	76
Hanau	1691	2144	2608	1949	2518	Karlstadt	20	5	9	7	18
Offenbach	2749	2077	2703	2638	1861	Würzburg	—	—	183	102	166
Frankfurt	547	653	216	1150	528	Ochsenfurt	—	—	—	8	13
Mainz	430	—	—	—	—	Marktbreit	—	—	—	2	5
Nachen-stationen	615	397	384	633	1023	Nachenstat.	1387	449	564	1091	714
						Köln	747	—	—	—	—
	18402	14721	24447	25950	28043		40591	27625	30903	43709	47853

8. Finanzielle Ergebnisse der Maindampfschiffahrts-Gesellschaft.[3])

Jahre	Brutto-Jahres-Einnahmen fl.	Jahres-ausgaben fl.	Reiner Gewinn fl.	Defizit fl.	Aktien-kapital am 31. Dez. fl.	Durchschn. Einnahmen pro Fahrstunde fl.	Kr.	Durchschn. Ausgaben pro Fahrstunde fl.	Kr.
1842	9752	33971	—	24219	—	9	45	33	58
1843	98908	109469	—	10561	405500	11	35	12	48
1844	119179	141061	—	21882	405500	7	45	9	11
1845	133356	125694	7661	—	405500	9	5	8	34
1846	144883	134345	10538	—	405500	8	50	8	11½

1) Hiervon nach Würzburg 9943
„ Hanau 6580
„ Offenbach 4339
„ Miltenberg 1013
„ Aschaffenburg 951
„ Frankfurt 897

2) Hiervon nach Würzburg 8766

3) Auf Grund der Geschäftsberichte der Gesellschaft.

Jahre	Brutto-Jahres-Einnahmen fl.	Jahres-ausgaben fl.	Reiner Gewinn fl.	Defizit fl.	Aktien-kapital am 31. Dez. fl.	Durchschn. Einnahmen pro Fahrstunde fl.	Kr.	Durchschn. Ausgaben pro Fahrstunde fl.	Kr.
1847	152815	140597	12218	—	405500	8	5	7	26
1848	103276	116150	—	12875	405500	6	26	7	14
1849	107121	104604	2517	—	405500	6	10	6	2
1850	138116	121019	17097	—	465500	7	24	6	30
1851	150152	119917	30235	—	465500	8	14½	6	35
1852	218620	174871	43749	—	450180	7	59	6	24
1853	247990	219156	28835	—	430822	9	57	6	48
1854	297685	259325	38360	—	413805	11	33	10	4
1855	222851	259527	—	36675	413782	10	6¾	11	47
1856	235012	229172	5840	—	413702	—	—	—	—
1857[1])	189215	—	—	—	—	—	—	—	—

Der Wasserstand war unbefriedigend im Jahre 1842 und im Spätsommer 1846. Im ersten Halbjahr 1847 herrschte die grosse Theuerung, wodurch der Personenverkehr bedeutend Noth litt. Die im März 1848 zum Ausbruch gekommenen politischen Ereignisse wirkten in den Jahren 1848 und 1849 äusserst nachtheilig auf die Anstalt; dazu kam noch der geringe Wasserstand, so dass in beiden Jahren der Fahrdienst zeitweilig eingestellt werden musste. Im Jahr 1850 war der Wasserstand günstig, im Jahr 1851 fast immer hoch, im Jahr 1852 mit Ausnahme der Monate Juli und August günstig, in den Jahren 1853, 1854 1855 meistens günstig, im Jahr 1857 sehr ungünstig.

9. Kohlenverbrauch und Kohlenkosten.

Jahre	Kohlen-verbrauch	Bruttobetrag für diese Kohlen	Durchschnittlicher Kohlenverbrauch in der Fahrstunde	Durchschnittlicher Geldbetrag des Kohlenverbr. in der Fahrstunde		Durchschnittspreis des Ztr. Kohlen		Kohlensorte
	Zollztr.	fl.	Pfde.	fl.	Kr.	fl.	Kr.	
1842	4800	5000	480	5	—	1	3	In den Jahren 1842-44 wurden theils englische Kohlen, theils Saarkohlen und Ruhrer Steinkohlen gebrannt.
1843	40735	49429	477	5	47	1	13	
1844	58256	63238	379	4	7	1	4	
1845	48974	49713	334	3	23	1	1	Im Jahr 1845 wurden Saarkohlen und Ruhrer Stückkohlen gebrannt.
1846	57042	49446	348	3	1	—	52	
1847	67399	54964	352	2	54½	—	49	

[1]) Für die Jahre 1857 und 1858 vermochte ich trotz aller Bemühungen die fehlenden Zahlen nicht zu beschaffen.

Jahre	Kohlenverbrauch	Brutto-betrag für diese Kohlen	Durchschnittlicher Kohlenverbrauch in der Fahrstunde	Durchschnittlicher Geldbetrag des Kohlenverbr. in der Fahrstunde		Durchschnittspreis des Ztr. Kohlen		Kohlensorte
	Zollztr.	fl.	Pfde	fl.	Kr.	fl.	Kr.	
1848	51451	39240	321	2	27	—	46	In den Jahren 1846 und 1847 wurden meist Gerisskohlen, doch auch Saarkohlen und Ruhrer Steinkohlen verwendet. Von dem Jahre 1848 an wurden, nachdem der „Ludwig" und der „Verein" neue Kessel erhalten hatten, bloss Ruhrer Gerisskohlen und nur probeweise etwas Saar- u. Zwickauer Kohlen konsumirt.
1849	56500	37771	325	2	10	—	40	
1850	67161	44401	359	2	22½	—	39⅔	
1851	65315	40178	358	2	12⅓	—	37	
1852	104098	61761	384	2	19½	—	36⅛	
1853	102124	57376	410	2	18¼	—	33⅜	
1854	113933	69064	442	2	41	—	36⅜	
1855	107409	66214	487	3	¼	—	37⅛	
1856	76347	41535	—	—	—	—	—	
1857	60844	33001	—	—	—	—	—	

10. Tarife der Maindampfschiffahrtsgesellschaft.

Der erste provisorische Tarif wurde nach dem Grundsatze aufgestellt, dass hinsichtlich der Personentaxe bei gleichen Distanzen mit dem Landwege die Eilwagentaxe die Norm für den 1. Platz bildete, bei beträchtlichen Krümmungen des Flusses durch eine Ermässigung derselben die Mehrzeit ausgeglichen, bei Einschreibung nach entfernteren Orten die zwischenliegenden Distanzen und deren Geldsätze nicht zusammengerechnet wurden; übrigens sollten je nach der örtlichen Konkurrenz anderer Fahrgelegenheiten auch Herabsetzungen stattfinden. Bei den Waaren wurden die Sätze der Landfracht angenommen, „weil bei der Beschaffenheit des Fahrwassers bis zu weiterem Fortschritt der Stromkorrektion doch nur erst leichtere Eilgüter auf die Dampfschiffe kommen würden."

Im Jahre 1843 und später wurden die Tarife wiederholt revidirt und modifizirt. Die mir zugänglichen Materialien reichen nicht aus, um ein vollständiges Bild der Bewegung zu geben. Ich kann nur einzelne Daten reproduziren.

a) Personentaxen der Dampfschiffahrt.

	18. Mai 1847		19. Mai 1850	
	I. Pl.	II. Pl.	I. Pl.	II. Pl.
Von Würzburg-Mainz	4 fl. 18 Kr.	2 fl. 48 Kr.	4 fl. 6 Kr.	2 fl. 36 Kr.
„ Würzburg-Frankfurt	3 „ 36 „	2 „ 24 „	3 „ 24 „	2 „ 12 „
„ Würzburg-Aschaffenburg	2 „ 39 „	1 „ 46 „	2 „ 39 „	1 „ 46 „
„ Würzburg-Lohr	1 „ 5 „	— „ 44 „	1 „ 5 „	— „ 44 „
„ Würzburg-Gemünden	— „ 47 „	— „ 31 „	— „ 47 „	— „ 31 „
„ Würzburg-Karlstadt	— „ 30 „	— „ 20 „	— „ 30 „	— „ 20 „

b) Güterfrachttarif der Dampfschiffahrt auf dem Main per Zollztr.

	Mai 1842 incl. Stromzölle zu Thal Kr.	zu Berg Kr.	1. März 1844 incl. Stromzölle Kr.	1847[1]) incl. Stromzölle I. Kr.	II. Kr.	III. Kl. Kr.	1852[2]) excl. Stromzölle I. Kr.	II. Kr.	III. Kl. Kr.
Würzburg-Mainz	78	70	84	63	67	70	28	31	34
Würzburg-Frankfurt	58	60	72	54	57	60	24	27	30
Würzburg-Aschaffenburg	48	40	48	32	36	40	21	24	27
Würzburg-Lohr	18	20	24	16	18	20	15	17	19
Würzburg-Gemünden	18	20	21	15	17	19	14	16	18
Würzburg-Karlstadt	—	—	18	11	12	13	11	12	13

c) Tarif der Segelschiffer auf dem Main per Zollztr.

	1842 incl. Mainzölle	1844 incl. Mainzölle I.	II.	III.	IV. Kl.	1847 excl. Stromzölle I.	II.	III.	IV. Kl.	1853 excl. Stromzölle I.	II.	III. Kl.
Würzb.-Frankf.	21—50	18	20	26	30	13	15	17	19	12	14	15
Würzb.-Mainz	25—58	23	25	31	35	16,5	18,5	20,5	22,5	15	17	18
Frankf.-Würzb.	27—34	21	24	27	30	19,5	21,5	23,5	25,5		—	
Mainz-Würzb.	38—45	31	34	37	40	24	26	28	30		—	
	excl. Rheinzölle	excl. Rheinzölle										
Würzb.-Köln	38—73	32	37	47	54	25,5	29,5	32,5	35,5	23	26	28
Köln-Würzb.	56—67	47	50	54,5	58	38	40	44	48		—	

d) Tarif der Landfracht, per bayer. Ztr. = 56 Kilo.

	1842	1847
Von Würzb.-Frankf. 3 Tage Lieferzeit	1 fl. — 1 fl. 12 Kr.	1 fl — 1 fl. 12 Kr.
„ „ -Mainz 5 „ „	1 fl. 18 — 1 fl. 36 Kr.	1 fl. 15 — 1 fl. 36 Kr.

Aus diesen Frachtangaben erhellt, dass die Segelschiffer selbst dann, als die Maindampfschiffahrtsgesellschaft ihren gesonderten Güterdienst durchgeführt hatte, noch erheblich billiger, allerdings auch langsamer fuhren, als die Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Der Antheil der Maindampfschiffahrt am Güterverkehr lässt sich approximativ bestimmen. Ich stelle gegenüber das, was die Dampfschiffahrt auf der Strecke Würzburg—Mainz überhaupt an Gütern transportirte, ferner den Gesammtschiffahrtsverkehr zu Wertheim und das, was die Segelschiffahrt von Würzburg aus nach Frankfurt—Mainz—Köln und vice versa an Handelsgütern brachte. Diese Gegenüberstellung zeigt, dass im gesammten Güterverkehr des Maines der An-

[1]) Bei Versendung durch gewöhnliches Boot fand eine Ermässigung von 10% und bei Verwendung durch Schleppboot, das wöchentlich einmal fuhr, bei Partien unter 50 Ztr. eine solche von 20% und bei Partien über 50 Ztr. eine solche von 25% statt.

[2]) Dieser Tarif galt für den besondern Güterdienst.

theil der Dampfschiffahrt einen verschwindenden Bruchtheil ausmachte. Das Maximum ist etwa 1/30. Erheblicher dagegen fällt der Verkehr der Dampfschiffahrt ins Gewicht, wenn man ihn lediglich mit dem Handelsgüterquantum vergleicht, das von Würzburg aus von den Segelschiffen nach Frankfurt—Mainz—Köln und vice versa oder von den Würzburger Schiffern von da überhaupt nach dem Obermain gebracht wurde. Hier treten sehr beträchtliche Grössen in Parallele, und aus den früher mitgetheilten Ziffern ergiebt sich auch, dass seit 1843 die Würzburger Segelschiffer gegenüber den Jahren 1836—42 etwas einbüssten. Sie waren der Konkurrenz am meisten ausgesetzt. Bei hochwerthigen und eiligen Waaren wurden eben auch die höheren Tarife der Dampfschiffahrt eventuell nicht gescheut. Doch darf nicht übersehen werden, dass bei der Dampfschiffahrt, wie Tabelle 7 ersehen lässt, auch viel Lokalverkehr eingerechnet ist.

Jahre	Zu Thal beförderte			Zu Berg beförderten			
	die Dampfschiffahrt auf der Strecke Würzburg-Frkft.-Mainz Zollztr.	die Segelschiffahrt v. Würzb. aus nach Frankf.-Mainz-Köln Handelsgüt. Zollztr.	Gesammter Thalverkehr bei Wertheim [1]) Zollztr.	die Dampfschiffahrt auf der Strecke Mainz-Frankfurt-Würzburg Zollztr.	die Segelschiffahrt von Köln-Mainz-Frkft. nach Würzb. Handelsgüter Zollztr.	die Würzb. Segelschiffer von Köln-Mainz-Frkft. überhaupt nach dem Obermain Zollztr.	Gesammter Bergverkehr bei Wertheim Zollztr.
1843	4554	19727	772931	12756	69311	34047	463967
1844	7395	16698	603326	19707	71981	35941	522232
1845	13321	18841	829504	26368	90652	29835	491716
1846	17400	20800	1053432	27625	74151	28248	435391
1847	18402	24777	1273047	40591	101434	27323	662340
1848	14721	14446	1239409	27624	60084	25904	486222
1849	24015	13904	1593190	30951	64401	42261	556603
1850	25767	16675	2273873	43106	68418	55946	662478
1851	27485	12702	1648076	47648	95650	66992	857979
1852	42815	12312	1283334	60834	90681	86085	1064535
1853	44399	18440	1477355	48355	75238	99049	945556
1854	45456	—	1599561	47626	—	—	1069856
1855	46774	—	1727131	33702	—	—	514051
1856	37489[2])	—	2045667	5639[2])	—	—	581631
1857	35803[2])	—	1552273	3226[2])	—	—	582231
1858	22076[2])	—	1563388	2452[2])	—	—	574422

1) Ohne Flossholz.

2) Diese Zahlen beziehen sich nur noch auf die Strecke Frankfurt-Würzburg.

Das Schicksal der Maindampfschiffahrt steht nicht allein da. Auch den gleichzeitig entstandenen Dampfschiffahrtsgesellschaften auf dem Neckar und auf der Donau wurden wenig Freuden zu Theil. Die auf dem Neckar 1842 eingeführte Dampfschiffahrtsgesellschaft wurde ebenso wie die auf dem Main nothleidend. Am 2. Januar 1858 übernahm der württembergische Staat die Dampfboote und das ganze Vermögen der Gesellschaft für 56000 fl. = 50% des Nominalwerthes der Aktien. Unter den Aktionären war die Finanzverwaltung schon bis dahin mit 75 Aktien einer der meistbetheiligten gewesen. Der staatliche Betrieb wurde bis 1868 aufrecht erhalten, dann musste man ihn aufgeben[226]). Auf der Donau hat der bayerische Staat ein vorhandenes, vollständig nothleidendes Dampfschiffahrtsunternehmen 1846 übernommen und tüchtig auszustatten gesucht — ohne wirklichen rechnerischen Erfolg. Mit Verlust hat er 1862 den Schiffspark an die österreichische Dampfschiffahrtsgesellschaft abgetreten. Für die Details verweise ich auf das in den Noten Mitgetheilte[227]).

Allen drei Fällen scheint eine gemeinsame Ursache zu Grund gelegen zu haben. Die Flussverhältnisse waren nicht geeignet, den Dampfmotor voll und ganz auszunützen, bezw. so zu entwickeln, dass er den Eisenbahnen gewachsen war. Die Tiefe war zu gering, die Zahl der schlechten Flussstellen zu gross, das Gefäll gegenüber dem angewandten Schiffssystem nicht selten zu erheblich. Nur da, wo man durch Korrektion oder Kanalisation ein befriedigendes und einigermassen konstantes Fahrwasser zu erzielen vermochte, hat die Dampfschiffahrt sich dauernd zu entwickeln vermocht.

VII. Die Minderung der Mainzölle im Jahre 1861 und ihre gänzliche Beseitigung im Jahre 1867.

Bald nach dem Inslebentreten der neu geregelten Mainzölle am 1. Juni 1846 erfolgten auf dem Rhein Ermässigungen der Abgaben. Am 1. Oktober 1847 wurde die Schiffsgebühr von unbeladenen Schiffen überhaupt und seit dem 1. Januar 1849 auch für die beladenen Segelschiffe die Hälfte der tarifmässigen Schiffsgebühr erlassen[228]). Am 1. Oktober 1851 trat auch für die Güter eine erhebliche Zollverminderung[229]) ein, so dass die von Baden im Jahre 1846 für die Herabsetzung des Wertheimer Zolls gestellte Bedingung zutraf; die volle Wertheimer Gebühr wurde demzufolge auf Anordnung des badischen Finanzministers vom 1. Oktober 1851 ab von 3 auf $2^1/_2$ Kr. vom Ztr. herabgesetzt[230]); die volle Gebühr der fünf Mainzollstationen ermässigte sich dadurch von $6^3/_4$ auf $6^1/_4$ Kr. Eben deshalb und mit Rücksicht auf die badisch-württembergische Bahn setzte Baden aber auf dem Neckar die volle Berggebühr von 6 Kr. auf 4 Kr. und zu Thal von 4 Kr. auf 3 Kr.[231]), ja vom 5. Januar 1852 ab auf 3,8 bezw. 2,7 Kr. herab[232]).

Es mehrten sich die Petitionen beim bayerischen Landtag[233]), namentlich nachdem auch noch die Westbahn im Jahre 1854 dem Verkehr übergeben worden war und die Schiffahrt mit ihrer Konkurrenz bedrohte. Die Petition des Kitzinger Schiffervereins ging auf Aufhebung der Mainzölle und der Kanalgebühr zwischen Bamberg und Nürnberg, wo die Bahn auch parallel lief, und fand eine sehr eingehende Würdigung im Landtag[235]). Man empfahl dringend

die möglichste Berücksichtigung dem Ministerium und legte — aber in sehr ungeschickter Weise — Repressalien nahe[235]). Man war besonders erbittert über einen Vertrag, den Baden und Frankfurt am 4. Juli 1855 mit einander geschlossen hatten[236]), wozu aber gar kein Grund vorlag, da derselbe in der Hauptsache nur eine Erneuerung eines am 31. Dezember 1853 abgelaufenen Vertrags vom 8. Juli 1837 war, dem gegenüber Bayern nicht im Mindesten benachtheiligt war[237]). Der kleine Zollkrieg, der bis zum Abschluss eines neuen Vertrags zwischen Frankfurt und Baden sich abgespielt hatte[238]), war allerdings eine unschöne Erscheinung, aber für die bayerischen Schiffer und Kaufleute nichts weniger als schädlich.

Man erreichte übrigens in den 50er Jahren nichts Erhebliches hinsichtlich der Mainzölle. Zu verzeichnen ist nur, dass Kurhessen vom 1. Oktober 1852 an für Getreide aller Art statt der bisherigen ganzen Gebühr nur die halbe und vom 1. Oktober 1859 ab nur die Viertelsgebühr forderte[239]); Schwerspath gemahlen und verpackt wurde aus der ganzen in die Viertelsgebührenklasse gesetzt[240]).

Die Frage der gesammten Mainzölle wurde erst wieder zur ernstlichen Diskussion gestellt, als am 12. Dezember 1860 unter den Rheinuferstaaten eine neue Uebereinkunft zu Stande kam, gemäss welcher mit 1. März 1861 auf dem vereinsländischen Rheine sowohl in der Berg- als in der Thalfahrt eine Ermässigung der Rheinzölle in dem Maasse eingetreten war, dass für die Antheile Badens, Bayerns und Preussens an der Rheinzollerhebung nur ein Zehntel des Normalsatzes der ganzen Bergzollgebühr, für die Antheile Hessens und Nassaus nur ein Sechstel desselben Normalsatzes erhoben wurde[241]). Der Rheinzoll betrug von denjenigen Gütern, welche der vollen Gebühr unterlagen, für die ganze über 80 Meilen lange Strecke von der Lauter bis Emmerich in der Berg-, wie in der Thalfahrt nur 20,59 Centimes oder 5 Kr. 3 Pfg. per Zollztr., sohin selbst um 23,94 Centimes weniger als die bisherige Viertelsgebühr der Bergfahrt und um 9,06 Centimes weniger als die bisherige Viertelsgebühr der Thalfahrt. Der Rheinzoll war so in der ganzen Gebühr, womit die bisherige Viertelsgebühr verschmolzen worden, auf $^1/_8$ des konventionsmässigen Satzes der vollen Gebühr der Bergfahrt und nahezu auf $^1/_6$ desjenigen für die Thalfahrt herabgesetzt und stand mithin beträchtlich niedriger als der Normalsatz des Mainzolles, mit welchem die Mainschiffahrt ausser den das Vierfache der Rheinsätze

betragenden Rekognitionsgebühren auf einer Flussstrecke von kaum 12 Meilen Länge noch belastet war.

Dieses grosse Missverhältniss zwischen der Belegung des Hauptstromes und seines konventionellen Nebenstromes wurde noch verstärkt durch die mit 1. März 1861 eingetretene Aufhebung der Abgaben für den Waarendurchgang auch zu Land. Es war zu befürchten, dass diejenigen Güter, welche bisher auf der Wasserstrasse durchgangszollfrei gewesen waren, diese verliessen und mehr und mehr auf die auf dem rechten und linken Mainufer an den Rhein führenden Eisenbahnen übergingen. In der Bergfahrt machte sich bereits der Rückgang der Schiffahrt sehr geltend und auch die Mainzolleinnahmen begannen seit 1854 rückgängig zu werden. Kam es dahin, dass die Mainschiffer die Bergladungen, worunter sich jährlich 10—15000 Ztr. auf der Wasserstrasse transitirende Güter befanden, verloren, so war auch die Schiffahrt zu Thal wegen mangelnder Rückfracht bedroht. Das Missverhältniss liess sich nicht aufrecht erhalten; die Zollstaaten mussten einsehen, dass die Sache eine Wendung zu nehmen beginne, die sich gegen ihr eigenes Interesse kehre. Die bayerische Regierung hatte deshalb auch ihre Zustimmung zu der Verkehrserleichterung für die Rheinschiffahrt und für den Landverkehr an die ausdrückliche Voraussetzung geknüpft, dass jene Rheinuferstaaten, welche zugleich Mainuferstaaten waren, sich bereit erklärten, zu einer den Bedürfnissen des Mainverkehrs entsprechenden Ermässigung der Mainzölle willfährig die Hand zu bieten, indem sie zugleich darauf hinwies, dass bei allen bisherigen Verhandlungen über die Ermässigung der Rheinzölle der in den Verhältnissen und Verabredungen wohlbegründete Gesichtspunkt festgehalten worden sei, dass die Ermässigung der Rheinzölle auch eine gleiche Ermässigung der Mainzölle bedinge.

Im Mai 1861 traten in München die Bevollmächtigten zu einer Konferenz zusammen. Der Bevollmächtigte für Bayern stellte den Antrag, die Mainzölle für die Bergfahrt überhaupt aufzuheben, die Gebührensätze für die Thalfahrt nach Verhältniss der Sätze des Rheinzolltarifs zu ermässigen, die Zölle von Getreide etc., Bau- und Nutzholz zu vermindern, die im Rheinzoll deklassifizirten Artikel in die Ausnahmsklasse des Mainzolltarifs zu versetzen und den Grundsatz anzuerkennen, dass jede Gebührenerleichterung, welche für den Rhein eintrete, in entsprechendem Verhältnisse gleichzeitig auch für den Main Anwendung finde, die hohen Rekognitionsgebühren zu

erniedrigen, endlich die Schiffahrt zu erleichtern dadurch, dass die Schiffer die Zölle an der ersten Zollstelle für alle folgenden entrichten dürfen, damit sie nicht an jeder Stelle anlegen müssen und Aufenthalt und Kosten erleiden. Die bayerische Regierung hielt diese Vorschläge für das Minimum der Erleichterungen, von dessen Bewilligung ihr der Fortbestand des Schiffergewerbes am Mainstrom bedingt erschien.

Die bayerischen Vorschläge fanden begreiflicher Weise nur getheilte Aufnahme. Frankfurt war für volle Befreiung des Mains, Hessen wollte vor allem erst eine Ausgleichung der Normalsätze des Mainzolls nach Massgabe der Uferlängen und hernach eine gleichmässige Herabsetzung; der hessische Bevollmächtigte wies darauf hin, dass von der Vollgebühr per Meile Uferlänge Frankfurt $2^1/_4$, Baden 2, Nassau 1, Kurhessen $^3/_4$ und Grossherzogthum Hessen $^1/_4$ Pfg. erhob. Gegen die gänzliche Aufhebung des Zolls in der Bergfahrt waren Baden und Hessen, ersteres, weil es darin eine wesentliche Bevorzugung der Mainschiffahrt gegenüber der Rhein- und Neckarschiffahrt sah, letzteres, weil dadurch Verhältnisse geschaffen würden, welche die Erzeugnisse anderer Staaten vor den eigenen Erzeugnissen der Mainuferstaaten bevorzugten, und welche einen Sturm gegen die Thalzölle heraufbeschwören würden. Frankfurt bestritt die Richtigkeit des Satzes, dass die Vertheilung der Erträgnisse unter die betheiligten Staaten nach den Uferlängen zu bemessen sei, Recht und Billigkeit erforderten vielmehr, dass bei jener Vertheilung der Verkehrsbeitrag der einzelnen Uferstaaten vorzugsweise mit in Betracht gezogen werde. Baden und Nassau lehnten überhaupt das Infragestellen der bisherigen Grundlage ab. Man einigte sich aber schliesslich im Wege des Kompromisses in folgender Weise: Baden sollte statt der bisherigen ganzen und Viertelsgebühr $^1/_6$, die beiden Hessen und Nassau $^1/_4$ und Frankfurt $^1/_{10}$ der bisherigen Sätze für die ganze Gebühr, und statt der bisherigen Zwanzigstelgebühr sollten alle $^1/_5$ der für die ganze Gebühr gebildeten neuen Sätze erheben lassen. Gegen eine für Bayern wichtige Ermässigung der Sätze für Holz wehrten sich mit Erfolg Baden und Nassau.

Folgende Uebersicht lässt den Unterschied des alten und neuen Tarifs ersehen.

	Vor 1861			Seit 1. August 1861	
	Ganze-	Viertels-	Zwanzigstelsgebühr	Ganze Gebühr	Fünftelsgebühr (Ausnahmskl. I)
Wertheim	12 Pf.	3 Pf.	0,6 Pf.	2 Pf.	0,4 Pf.
Steinheim	2 „	0,5 „	0,1 „	0,5 „	0,1 „
Hanau	3 „	0,75 „	0,15 „	0,75 „	0,15 „
Frankfurt	5 „	1,25 „	0,25 „	0,5 „	0,1 „
Höchst	5 „	1,25 „	0,25 „	1,25 „	0,25 „
	27 Pf.	6,75 Pf.	1,35 Pf.	5 Pf.	1,0 Pf.

Schiffsgebührentarif.

Ladungsfähigkeit von	Wertheim seit				Steinheim seit				Hanau seit				Frankfurt seit				Höchst seit			
	1846		1861		1846		1861		1846		1861		1846		1861		1846		1861	
	fl.	Kr.	fl.	Kr.	fl.	Kr.	fl.	Kr.	fl.	Kr.	fl.	Kr.	fl.	Kr.	fl.	Kr.	fl.	Kr.	fl.	Kr.
600—1000 Ztr.	—	40	—	24	—	8	—	8	—	12	—	10	—	20	—	6	—	20	—	15
1001—1500 „	1	40	—	48	—	20	—	20	—	30	—	20	—	50	—	12	—	50	—	20
1501—2000 „	2	40	1	12	—	32	—	30	—	48	—	30	1	20	—	18	1	20	—	45
2001—2500 „	3	40	1	36	—	44	—	40	1	6	—	40	1	50	—	24	1	50	1	—
2501—3000 „	4	40	2	—	—	56	—	50	1	24	—	50	2	20	—	30	2	20	1	15
3001—3500 „	5	40	2	—	1	8	—	50	1	42	—	50	2	50	—	30	2	50	1	15
3501—4000 „	6	40	2	—	1	20	—	50	2	—	—	50	3	20	—	30	3	20	1	15
4001—4500 „	7	40	2	—	1	32	—	50	2	18	—	50	3	50	—	30	3	50	1	15
4501—5000 „	8	40	2	—	1	44	—	50	2	36	—	50	4	20	—	30	4	20	1	15
5000 Ztr. u. darüb.	9	40	2	—	1	56	—	50	2	64	—	50	4	50	—	30	4	50	1	15

Die Klassifikation der Waarenartikel wurde mit derjenigen für die Rheinzollerhebung wieder vollständig in Uebereinstimmung gebracht[242]). Man kam überein, auch in Zukunft den Veränderungen in der Klassifikation einzelner Waarenartikel für die Rheinzollerhebung zu folgen. Die in Folge besonderer Verträge zugestandenen Ausnahmssätze für Getreide und Hülsenfrüchte, Mehl, Gries und Grütze aller Art, Kleesamen wurden für erloschen erklärt; dagegen wurde dem Wunsche des bayr. Bevollmächtigten, dass die bereits seits 1846 zugestandene Befreiung der weissen Quader und anderer unbearbeiteter Steine bei der Zollstätte zu Wertheim fortbestehen möge, vom badischen Bevollmächtigten Erfüllung zugesagt. Man war allseitig darüber einverstanden, dass durch die Uebereinkunft denjenigen Verträgen, welche wegen völliger oder theilweiser Befreiung gewisser Gegenstände vom Mainzolle zwischen einzelnen Mainuferstaaten (Baden, Bayern, Frankfurt, Grossherzogthum Hessen) bestanden, kein Eintrag geschehe. Die von Bayern gewünschte Erleichterung des Main-

verkehrs in der Weise, dass bei jedem Mainzollamte, bei welchem die Schiffer und Flösser ab- oder vorbeifuhren, zugleich die bei später zu erreichenden Mainzollstätten schuldigen Abgaben entrichten könnten und nicht anzulegen brauchten, wurde im Prinzip von allen, ausgenommen Nassau, gutgeheissen; die bayerische Regierung sollte zu den desfalls erforderlichen Verhandlungen die weiteren Einleitungen treffen. Bayern versprach endlich, dass, falls es eine Erhebung seiner Mainzölle wieder eintreten lasse, diese 1/5 des durch die Uebereinkünfte von 1845 und 1846 festgesetzten Maximalsatzes nicht überschreiten dürften. Analog mussten die Rekognitionsgebühren sich in Grenzen halten, welche dem neuen Uebereinkommen entsprachen.

Die im Jahre 1861 vereinbarten Ermässigungen traten in Kraft am 1. August 1861[243]). Frankfurt aber stellte die Erhebung der Mainschiffahrtsabgaben vom 17. September 1861 ab überhaupt ein[244]).

Auf dem Neckar vollzog sich natürlich die übliche Parallelbewegung. Die volle Gebühr von 3,8 Kr. zu Berg und von 2,7 Kr. zu Thal, sowie die Viertelsgebühr zu Berg von 1 1/2 Kr. wurden dort in den einen Satz von je 1 Kr. zusammengezogen. Mit Berücksichtigung des Verzichts Frankfurts auf die Mainzollerhebung war der Neckar um 1/2 Kr. im Zoll günstiger gestellt als der Main. Die Schiffsgebühren auf dem Neckar wurden von 51 Kr., 1 fl. 24 Kr., 2 fl. 6 Kr., 2 fl. 48 Kr. auf 30 Kr., 1 fl., 1 fl. 30, 2 fl. ermässigt und für Fahrzeuge von über 2500 Ztr. Ladefähigkeit ein Satz von 2 fl. 30 Kr. festgesetzt[245]).

Am 27. Januar 1862 schlossen Bayern und Baden einen Vertrag wegen Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Heidelberg nach Würzburg[246]). Bayern benützte die Gelegenheit, Baden zu einer weiteren Konzession zu bestimmen. Im Art. 19 versprach Baden, mit der Eröffnung der Bahn den Zentnerzoll auf die Hälfte, also die Vollgebühr von 2 Pf. auf 1 Pf. herabsetzen, den nach Ziffer 2 der Uebereinkunft vom 16. Mai 1861 zu erhebenden Mainzoll von den in die Ausnahmsklasse I gesetzten Gegenständen ganz aufheben und die Rekognitionsgebühr in Wertheim für befrachtete Schiffe bayerischer Staatsangehöriger in folgender Weise ermässigen zu wollen:

bei einer Ladefähigkeit von	600—1000	Ztr.	10 Kr.	statt	24 Kr.
„ „ „ „	1000—1500	„	20 Kr.	„	48 Kr.
„ „ „ „	1500—2000	„	30 Kr.	„	1 fl. 12 Kr.
„ „ „ „	2000—2500	„	40 Kr.	„	1 fl. 36 Kr.
„ „ „ „	2500 u. darüber		50 Kr.	„	2 fl.

Am 1. November 1866 erfolgte die Eröffnung dieser Bahn und damit das Inslebentreten dieser Ermässigung[247]).

Die Parallelaktion auf dem Neckar vollzog sich so, dass, da diese Bahn in ihrer Strecke von Heidelberg bis Mosbach der Neckarschiffahrt unmittelbar Konkurrenz machte, Baden die Neckarzölle von den Kaufmannsgütern am 23. Oktober 1862 überhaupt aufgab[248]); nur die Holzzölle blieben aufrecht, weil die Flösserei auch der Bahnkonkurrenz gewachsen war, ebenso die Rekognitionsgebühr, die man als ein Aequivalent für Unterhaltung des Leinpfades ansah. Baden opferte damals in seinen Neckarzöllen ungefähr 12000 fl.; die Flösserei ertrug noch 15000 fl., die Rekognitionsgebühr 3000 fl.[249]).

Die Festsetzung von 1847 hatte die Zolleinkünfte der Mainuferstaaten nur wenig beeinflusst. Die Festsetzung von 1861 mit den 1866 badischerseits erfolgten Nachlässen übte schon einen beträchtlicheren Einfluss; immerhin blieb, da die Flosszölle intakt blieben, selbst jetzt noch die Zolleinnahmen ansehnlich genug. Es lieferten die Mainzölle

	Im Ganzen	Hievon trafen auf die Flossgebühren	Hievon trafen auf die Schiffsgebühren
	im badischen Wertheim		
1860	47804 fl.	23600 fl.	3275 fl.
1861	47343 „	23356 „	3226 „
1862	38563 „	22481 „	2228 „
1863	40661 „	24646 „	2312 „
1864	36575 „	24978 „	1883 „
1865	34418 „	23273 „	1630 „
1866	28875 „	18089 „	1529 „
	im grossherz. Steinheim:		
1860	14266 „	6334 „	1818 „
1863	15156 „	7275 „	2276 „
1864	13484 „	7309 „	1928 „
1865	13656 „	7393 „	1940 „
1866	11306 „	5333 „	1632 „
	im kurhess. Hanau:		
1860	29154 „	15533 „	2694 „
1863	29427 „	18133 „	2446 „
1864	27282 „	18381 „	2012 „
1865	26051 „	17341 „	2006 „

	im nass. Höchst:		
1860	50008 „	17594 „	6190 „
1863	37693 „	20882 „	3566 „
1864	33084 „	20931 „	2960 „
1865	32614 „	20783 „	2746 „
1866	28016 „	17185 „	2105 „

Die Ereignisse von 1866 führten zur gänzlichen Beseitigung der Mainzölle. Nach Art. X Abs. 2 des unterm 22. August 1866 zwischen Bayern und Preussen abgeschlossenen Friedensvertrages haben sich die beiden Regierungen verpflichtet, vom 1. Januar 1867 ab die Erhebung der Schiffsabgaben auf dem Main und Rhein völlig einzustellen, soferne die übrigen Uferstaaten gleichzeitig dieselbe Massregel treffen würden. Die selbe Bestimmung findet sich im Art. 12 des zwischen dem Grossherzogthum Hessen und dem Königreich Preussen abgeschlossenen Friedensvertrags vom 3. September 1866, wogegen der zwischen Baden und Preussen bereits unterm 17. August 1866 zu Stande gekommene Friedensvertrag eine Stipulation bezüglich der Aufhebung des Mainzolles nicht enthielt. Die preussische Regierung stellte durch Erlass vom 24. Dezember 1866 die Erhebung des Mainzolls in den neuerworbenen Mainzollstätten zu Hanau und Höchst vom 1. Januar 1867 ab ein[250]), und das Gleiche that das Grossherzogthum Hessen bezüglich Steinheims vom 1. Mai 1867 ab. Es war also nur noch Wertheim übrig geblieben. In Folge Verhandlungen mit Bayern war auch Baden bereit, unter gewissen Voraussetzungen auf die Forterhebung Verzicht zu leisten. Diese Bedingungen gingen dahin, dass sämmtliche Mainuferstaaten für alle Zeit auf jegliche Zollerhebung verzichten sollten, namentlich also auch auf alle Abgaben für die Benützung von Anstalten und Vorrichtungen — ausschliesslich der Hafenanstalten — welche ganz oder theilweise der Schiffahrt und Flösserei dienen, soferne diese Anstalten und Vorrichtungen in den Händen des Staates sich befänden oder später in die Hände des Staates übergingen. Preussen und Hessen sollten auf jede Gebühr für den Durchlass der Schiffe und Flösse durch die Brücke bei Offenbach verzichten[251]). Bayern sollte endlich an den Kosten einer Brücke bei Wertheim sich hälftig betheiligen.

Man war bayerischerseits bereit, diese Bedingungen einzugehen; es handelte sich um die Kanal- und Wehrlochabgaben zu Würzburg und Schweinfurt; auch gedachte man die Holzflossgebühren und sog. Hufzölle auf der Saale, Sinn und Schondra einzubeziehen[252]). Allein ehe es noch zu der von Baden vorgeschlagenen kommissionellen Be-

rathung kam, hob die badische Regierung vom 23. Mai 1867 ab den Mainzoll in Wertheim auf[253]). Die Abgaben auf dem Neckar und dem Rhein hatten gleichfalls seit 1. Januar 1867 cessirt[254]).

Bayern glaubte nun aber auch seinerseits nicht zurückstehen zu sollen. Nach längeren Verhandlungen zwischen dem Handels- und Finanzministerium wurden vom 1. Januar 1869 ab die in Würzburg und Schweinfurt zu Gunsten der Staatskasse bisher erhobenen Kanal-, Wehrloch- und Schleussengebühren, dann die auf der Sinn, Saale und Schondra erhobenen Holzmess- und Flossgebühren und sog. Hufzölle ausser Hebung gesetzt. Die in Schweinfurt für Rechnung der Stadtgemeinde von den das dortige Wehrloch passirenden Flössen erhobenen Abgaben wurden durch diese Bestimmung nicht berührt, und ebenso hatte es bei der bisherigen Gebührenentrichtung für die Benützung des Winterhafens in Würzburg und des ärarialischen Holzlagerplatzes in Gemünden bis auf Weiteres sein Verbleiben[255]). Die mit der Verwaltung dieser Einrichtungen verknüpften und fortbestehenden Kosten wurden auf den Staat übernommen[256]). Es war damit ein von Schiffern und Handelstreibenden wiederholt geäusserter Wunsch in Erfüllung gegangen[257]).

Bald darauf gelang es, nach mehr als zehnjährigen Verhandlungen auch die für Rechnung der Schweinfurter Stadtgemeinde noch weiter bestehenden Abgaben zu regeln und gewissermassen ihres privatrechtlichen Charakters zu entkleiden[258]). Es geschah bei Gelegenheit eines grossen Umbaus der Wehre, indem neben dem Nadelwehr zur Regulirung des Wasserstandes noch ein Schützenwehr und für die Flösser ein Trommelwehr hergestellt wurde. Durch höchste Entschliessung vom 19. Oktober 1872 erhielt der unterm 8./11. Febr. 1872 zwischen der Stadtgemeinde Schweinfurt und dem Flossausschusse vereinbarte Wehrgebührentarif[259]) die Bestätigung unter der Bedingung, dass die Erträgnisse des Gefälls fortan ausschliesslich zur Tilgung und Verzinsung eines für Herstellung eines neuen Wehres aufgenommenen Baukapitals, dann zur Unterhaltung und Bedienung des Wehrs und Flossdurchlasses bei Schweinfurt zu verwenden und alljährlich gesondert zu verrechnen seien. Sollten diese Erträgnisse die Summe von 7000 fl. das Jahr übersteigen, so war der Ueberschuss zur Bildung eines unverzinslich anzulegenden Baufonds zu verwenden. Diesem Baufond sollen auch jene Erübrigungen zugewendet werden, welche sich mit der planmässigen Tilgung der Bauschuld rechnungsgemäss ergeben würden. Dem Ermessen der Staatsregierung blieb es

anheimgegeben, den Umständen entsprechende Tarifsermässigungen jederzeit vorzunehmen und die Gebührenerhebung zugleich einzustellen, wenn das mit mindestens 1 % annuitätenweise zu tilgende Baukapital abgezahlt und ein Baufond admassirt ist, dessen Zinsen zur Bestreitung der gewöhnlichen Unterhaltungs- und Bedienungskosten zureichen. Für Flösse, welche durch die Schleusse gehen, darf eine Abgabe nicht erhoben werden. Das bezügliche gegentheilige Verlangen der Stadt Schweinfurt, welche dadurch ein Ausweichen der Flösse und Verminderung ihrer Einnahmen verhindern wollte, wurde abgelehnt. Es konnten ohnehin nur kleine Flösse die Schleusse passiren.

Die Flösser erhielten durch die neue Ordnung eine raschere, bequemere und häufigere Durchfahrt. Bisher war nur 1 Stunde täglich die Oeffnung zulässig, in Zukunft zu jeder Stunde. Die ohnehin durch das Reichsgesetz vom 1. Juni 1870 nothwendig gewordene Umwandlung der Naturalabgaben an Brettern in ein fixes Geldreichniss war ein Fortschritt. Die Kontrolle wurde erleichtert und durch die Erhebung der Gebühren in städtischer Regie wurden die bisher üblichen Trink- und Schargelder, sowie andere bei der bisherigen Gebührenerhebung eingeschlichene Missbräuche beseitigt. Den städischen Mühlen kam aber der Umbau durch Verstärkung des Gefälls und Verringerung des Wasserverlustes beim Durchlass der Flösse ebenfalls sehr zu gut.

Die finanziellen Voraussetzungen der Ministerialentschliessung vom 19. Oktober 1872 erfüllten sich aber nicht ganz. Man hatte abgenommen, dass ein Jahresertrag von 8000 fl. durchschnittlich sich ergeben würde, dass man also einen Nettoertrag von 7000 fl. zur Verzinsung und Tilgung des Anlehens von 100000 fl. in 22 Jahren und den Rest zur Bildung eines Baufonds verwenden könne, so dass der Wegfall der Mühl- und Wehrgebühren in sehr absehbarer Zeit zu erwarten schien. Allein als der schwierige Bau 1873 vollendet war, stellte sich eine Ueberschreitung der 100000 fl. um 105085 fl. heraus, wodurch die Schuld der Flosskanalbaukasse sich am 1. Januar auf 353701 Mark stellte. Man entwarf einen Schuldentilgungsplan mit mit einer Jahresdotation von 15916 Mark, in Folge deren die Schuld bis 1933 abgetragen ist. Zur Dotation werden in erster Linie die Wehrgebühren verwendet; da dieselben aber nicht hinreichen, so muss die Stadt das Fehlende ergänzen. Die Rechnung hat sich seit 1877 folgendermassen gestaltet.

	Bruttoertrag der Wehrlochabgaben	Kosten für Bedienung des Flosskanals u. Erhebung der Wehrlochgebühr.	Instandhaltung des Flosskanals	Zuschuss der Stadt zur Dotation von 15916 Mk.
	Mk.	Mk.	Mk.	Mk.
1877	12696	715	607	4784
1878	12841	737	851	4600
1879	8625	602	513	9022
1880	10606	580	313	6396
1881	9576	636	184	7521
1882	9585	672	675	8105
1883	10499	675	161	6583
1884	10368	649	228	6764
1885	9411	559	72	7264
1886	9482	605	392	7678
1887	10219	651	501	6965
1888	10004	666	873	5698[1])
1889	9396	616	389	6049
1890	11305	770	1790	6220
1891	8705	678	149	6707
1892	8984	678	520	8238
1893	7900	610	79	8086

Diesem bedeutenden Opfer der Stadt steht gegenüber der beträchtliche Gewinn derselben aus ihren grossen Mühlenetablissements, deretwegen die Flussverbauung überhaupt da ist; dieser beträgt in minimo 12000 fl. Auch wenn man die Schuldaufnahme sowie ihre Verzinsung und Tilgung für die Mühlen in Rechnung zieht, bleibt immer noch ein schöner Gewinn für die Stadt[260]). Und würden die beiden Privatmühlen, welche ihr Gefäll vom Ueberfallwehr erhalten, die intensive Ausnützung der Wasserkraft nicht hindern, so würde die Stadt eine Wasserkraft ersten Ranges herstellen können.

---

[1]) Vom Jahre 1888 an wurde der Zins der Schuld von 4 auf $3^1/_2$ % herabgesetzt.

VIII. Die Verkehrs- und Schiffahrtsentwickelung auf dem Main unter dem Einflusse der Zollminderungen, bezw. Zollaufhebung, sowie der Ausdehnung der Eisenbahnen.

Um die Entwickelung auf dem Main statistisch darzulegen, benütze ich die Aufzeichnungen der Mainzollämter. Unter denselben eignet sich, soweit der bayerische Main in Betracht kommt, Wertheim als der vorgerückteste Punkt oberhalb Frankfurts am besten. Die nachfolgenden drei Uebersichten geben zu folgenden Bemerkungen Anlass:

Im Bergverkehr zeigt die Schiffszahl eine sinkende Tendenz seit 1857. Von 3645 geht sie herab auf 2726 im Jahr 1860. Das Jahr 1861 lässt die Schiffszahl nochmals enorm anschwellen auf 3848; dann tritt aber ein rapider Abfall ein. Das Jahr 1865 verzeichnet nur noch 1503, das Kriegsjahr 1866 nur 987 Schiffe. Die zu Berg beförderten Güter haben ebenfalls bedeutende Einbusse erfahren. Formirt man, um die Schwankungen der einzelnen Jahre etwas zu kompensiren, dreijährige Durchschnittszahlen, so stellt sich folgendes Verhältniss heraus;

1852/54	1 026 649 Ztr.
1855/57	559 304 „
1858/60	497 228 „
1861/63	547 458 „
1864/66	457 541 „

Deutlich geht hervor, dass die Zollermässigung von 1861 den Rückgang nur ganz vorübergehend aufhalten konnte.

Der Thalverkehr bietet nicht ganz dasselbe Bild dar. Die Schiffszahl, die bei Wertheim zu Thal geht, ist bedeutend grösser als die, welche zu Berg geht, ein Beweis, dass ein grosser Theil des Mainverkehrs erst in Wertheim seinen Ausgangspunkt hatte. Auch zeigt die Schiffszahl wohl Schwankungen, aber keine dezidirte Tendenz zur Abnahme. Das Gleiche tritt bei dem Güterverkehr auf. Erst in den Jahren 1864/66 macht sich ein entschiedenes und bedeutendes Fallen geltend. Der Thalverkehr betrug nämlich nach dreijährigen Durchschnitten:

1852/54	1 453 417	Zollztr.
1855/57	1 775 024	„
1858/60	1 605 719	„
1861/63	1 670 456	„
1864/66	1 201 010	„

Wenn der Thalverkehr im grossen Ganzen sich so viel besser zu halten vermochte, als der Bergverkehr, so ist hiebei zu beachten, dass der Holz- und Steinverkehr erst am Untermain sehr bedeutend wird und dieser wenig von der Bahn bedrängt ist.

Eines grossen Aufschwungs erfreute sich der Flossholzverkehr. Die Zahl der Flösse hob sich von 886 im Jahre 1854 auf 1517 im Jahr 1865. Besonders waren es Mastbäume und Tannenböden, sowie Sägewaaren, welche diese Steigerung herbeiführten.

Uebersicht der beim Mainzollamt Wertheim abgefertigten Fahrzeuge und Flösse.

Jahre	Zahl der Fahrten zu Berg			Zahl der Fahrten zu Thal				Summe der Thal- u. Bergfahrten
	Dampfboote	Segelschiffe	zusammen	Dampfboote	Segelschiffe	Flösse	Zusammen ohne Flösse	
1829/30	—	551	551	—	2876	784	2876	3427
1830/31	—	556	556	—	3898	929	3898	4454
1832/33	—	881	881	—	3761	889	3761	4642
1833/34	—	780	780	—	3438	877	3438	4218
1834/35	—	740	740	—	3160	844	3160	3900
1847	—	1781	1781	—	2907	829	2907	4688
1848	136	1481	1617	98	2953	679	3051	4668
1849	133	1635	1768	126	3482	786	3608	5376

Jahre	Zahl der Fahrten zu Berg			Zahl der Fahrten zu Thal				Summe der Thal- u. Bergfahrten
	Dampfboote	Segelschiffe	zusammen	Dampfboote	Segelschiffe	Flösse	Zusammen ohne Flösse	
1850	153	1779	1932	105	3981	961	4086	6018
1851	123	1596	1719	106	2247	866	2353	4072
1852	153	2099	2252	110	2282	877	2392	4644
1853	333	1832	2165	309	2505	897	2814	4979
1854	294	2391	2685	294	3150	886	3444	9129
1855	222	1821	2043	226	2990	927	3216	5259
1856	98	3403	3501	96	3607	1103	3703	7204
1857	82	3563	3645	79	3844	1178	3923	7586
1858	87	3218	3305	84	3303	1050	3387	6692
1859	—	3250	3250	—	3342	1112	3342	6592
1860	—	2726	2726	—	2815	1158	2815	5541
1861	—	3848	3848	—	3961	1226	5187	9035
1862	—	1769	1769	—	4031	1240	5271	7040
1863	—	1830	1830	—	3756	1365	5121	6951
1864	—	1513	1513	—	2981	1357	4338	5851
1865	—	1503	1503	—	3101	1517	4618	6121
1866	—	987	987	—	2434	1098	3532	4519

Mainverkehr bei Wertheim ohne das Flossholz.

Jahre	Thalverkehr in Zollztr.			Bergverkehr in Zollztr.		
	Verzollte Waaren	Unverzollte Waaren	Summe	Verzollte Waaren	Unverzollte Waaren	Summe
1843 [1])	772931	—	772931	463967	—	463967
1844 [1])	603326	—	603326	522232	—	522232
1845 [1])	829504	—	829504	491716	—	491716
1846	912915	140517	1053432	430070	5321	435391
1847	958459	314588	1273047	655463	6877	662340
1848	1036969	202440	1239409	477588	8634	486222
1849	1359513	233677	1593190	551804	4799	556603
1850	1982271	291602	2273873	651645	10833	662478
1851	1292109	355967	1648076	848953	9026	857979
1852	1054789	228545	1283334	1037015	27520	1064535
1853	1257631	219724	1477355	935953	9603	945556

[1]) Diese Ziffern sind den Akten der Karlsruher Zolldirektion entnommen. Für Freudenberg sind die bezüglichen Ziffern

1843	1297112	—	1297112	489094	—	489094
1844	1089961	—	1089961	551598	—	551598
1845	1236350	—	1236350	513986	—	513986

Jahre	Thalverkehr in Zollztr.			Bergverkehr in Zollztr.		
	Verzollte Waare	Unverzollte Waare	Summe	Verzollte Waare	Unverzollte Waare	Summe
1854	1355551	244010	1599561	1059447	10409	1069856
1855	1502671	224460	1727131	503554	10497	514051
1856	1751261	294406	2045667	569870	11761	581631
1857	1374799	177474	1552273	568930	13301	582231
1858	1400446	162942	1563388	569669	4753	574422
1859	1189627	231337	1420964	506465	5481	511946
1860	1578126	254499	1832625	396887	8429	405316
1861	1472518	250954	1723472	431569	7317	438886
1862	1359250	238088	1597338	558807	13761	572568
1863	1366407	324152	1690559	625214	5705	630919
1864	967820	210541	1178361	535459	7959	543418
1865	954861	181347	1136208	445118	14284	459402
1866	1009491	278970	1288461	344729	25073	369802
1873	—	—	—	—	—	282276 [1])
1874	—	—	—	—	—	221018 [1])
1877	—	—	—	—	—	145687 [1])

Flossholzverkehr zu Wertheim.

Jahre	Sägewaaren	Pfähle		Eichenholz		Tonnenfassholz	Holländer Eichenbäume	Mastbäume	Tannenböden		Halbbäume, Ruthen, Klötze etc.
		eichene	tannene	zu Stückfass	zu Zulastfass				doppelt	einfach	
	Stück										
1847	7822616	1085000	969675	148310	25100	283850	6081	1212	1443	13783	9524
1848	5349525	984000	537600	53420	7000	219300	4243	703	688	6368	6950
1849	6793270	586500	156500	12770	2300	193500	4642	671	1025	11345	11132
1850	6979137	621000	240500	6100	5400	272300	6615	874	1487	13321	19976
1851	8120385	712500	282500	7250	3200	263600	3889	658	953	13319	15234
1852	7617793	752050	319825	17550	9100	297350	3342	465	1107	14605	14729
1853	8056896	716600	289280	19350	13050	324500	4599	865	1309	14511	12288
1854	7211752	675000	278800	11725	8550	345100	10258	2609	1157	11044	15844
1855	8661182	590000	489000	11250	7050	230100	10282	2208	1197	11872	17283
1856	8754815	725200	292000	24160	11966	360600	17452	5032	1385	15682	23594
1857	8583976	861000	249000	29035	10260	432900	12218	2733	1875	19998	8611

[1]) Diese Ziffern sind Bellingrath, Reform der Mainschiffahrt 1880 S. 13 entnommen. Woher Bellingrath allerdings diese Ziffern hat, weiss ich nicht.

Jahre	Sägewaaren	Pfähle		Eichenholz		Tonnenfassholz	Holländer Eichenbäume	Mastbäume	Tannenböden		Halbbäume, Ruthen, Klötze etc.
		eichene	tannene	zu Stückfass	zu Zulastfass				doppelt	einfach	
	Stück										
1858	8897960	668300	111700	71636	23800	273750	7714	2324	1782	16398	7637
1859	9118230	834000	240400	41850	17990	366000	6814	1896	1434	13250	10314
1860	9901044	607000	166800	41390	12350	644900	13440	3955	2439	20437	16343
1861	10463775	318500	216200	5850	5550	500200	11478	4461	2347	21757	7170
1862	10507660	316200	194400	24650	10400	—	6601	4413	2735	27913	4368
1863	10896560	459100	398100	11050	9350	283800	7530	5900	4001	29900	6873
1864	10939140	651000	354600	5850	7800	279700	8131	5958	4721	27176	8757
1865	8772306	482500	125700	7600	7500	438400	7617	7872	6085	30028	9099
1866	7349835	753500	183600	11905	10820	440300	5494	8803	4131	17342	8555

Für den Verkehr am Obermain fehlen die statischen Feststellungen vom Jahre 1853 ab. Das einzige was ich anzuführen vermag, sind die Schleussengebühren in Würzburg für die zu Berg und Thal daselbst gehenden Schiffe. Danach war der Schiffsverkehr von 1853/54 ab in steter Abnahme, erholte sich etwas in den Jahren 1859/61 und war sogar bedeutend in den Jahren 1861/63.

Würzburg.

Jahre	Schleussengebühr fl.	Wehrlochgebühr fl.	Summe fl.	Jahre	Schleussengebühr fl.
1838/39	615	1527	2143	1853/54	1058
1839/40	716	1719	2435	1854/55	903
1840/41	810	1578	2388	1855/56	984
1841/42	848	1350	2198	1856/57	990
1842/43	888	2005	2893	1857/58	926
1843/44	730	1938	2669	1858/59	803
1844/45	718	1824	2542	1859/60	814
1845/46	808	1904	2712	1860/61	986
1846/47	800	1779	2579	1861/62	1284
1847/48	733	1361	2094	1862/63	1157

Schliesslich mag der Vollständigkeit halber auch noch der namentlich für Frankfurt wichtige Verkehr an der Höchster Zollstelle zur Darstellung gelangen und zwar wie früher in Parallele mit dem Neckarverkehr in Mannheim[261]).

	Mainverkehr in Höchst ohne Flossholz			Neckarverkehr in Mannheim		
Jahre	zu Berg Zollztr.	zu Thal Zollztr.	Summe Zollztr.	zu Berg Zollztr.	zu Thal Zollztr.	Summe Zollztr.
1854	2827005	2042792	4869797	1504630	2551371	4056001
1856	2633385	2741566	5374951	1502239	1741318	3243557
1857	2401512	2144002	4545514	1495451	1254747	2750198
1858	2869560	2179249	5048809	1564785	1228185	2792970
1859	2032840	1986703	4019543	1583920	2639966	4223886
1860	2311836	2533407	4845243	1937054	2739808	4676862
1861	2068883	2751456	4820339	1856800	2542001	4398801
1862	2151954	2486469	4638423	1964527	3143343	5107870
1863	2393257	2590305	4983562	1821809	3520728	5342537
1864	2226404	1651175	3877579	1551612	2558884	4110496
1865	2234185	1437027	3671212	1507735	2591034	4098769
1866	1807280	1370636	3177916	1652805	3337501	4990306

Auch bei Höchst zeigen die 60er Jahre eine sinkende Tendenz und zwar hier der Thalverkehr sogar mehr als der Bergverkehr; die Abnahme ist so stark, dass der Neckarverkehr in Mannheim den Höchster zuletzt erheblich übertrifft.

Wie sich der Mainverkehr bezüglich der wichtigsten Waaren gestaltet hat, dafür bin ich in der Lage, eine vergleichende Uebersicht zu geben, die ich auf Grund der zollstatistischen Anschreibungen in Hanau ausgearbeitet habe. Sie umfasst, allerdings mit einer kleinen Lücke, die Jahre 1851—65 und ist deshalb sehr geeignet, die Einwirkung der Bahn, die am 1. Juli 1854 von Schweinfurt bis Würzburg und 1. Oktober 1854 von Würzburg bis Frankfurt eröffnet wurde, auf den Mainverkehr zu zeigen.[262])

Es gingen auf dem Main

	1851	1852	1853	1854	1855
Güter überhaupt Zollztr.	1102902	1319719	1201572	1396655	1104624
Hievon treffen auf:					
Steinkohlen	281152	297628	319498	460671	628181
Eisenwaaren und Schienen	132659	248618	205656	348389	95128
Masseleisen	17020	33234	82591	20947	2760
Altes Eisen	8332	10075	9795	12098	7832
Zucker	102493	112216	90552	76444	59198
Kaffee	59314	89085	87056	64622	58726
Reis	13145	33719	18778	34282	11667
Tabak roh und fabrizirt	14440	31018	34451	36859	15657
Fische (Heringe)	3353	2481	1485	1600	1323
Gewürze	4591	5474	3920	3795	3546
Cichorien	1816	2402	2807	3053	2260
Syrup	5344	6161	6383	3423	5537
Wein und Most	21468	28351	26660	18763	10417
Oel	8075	12657	14496	16840	16439
Mineralwasser	5531	5584	6100	4811	4792
Getreide	169738	157741	11743	27354	1185
Sämereien	4647	4170	1619	1749	884
Erze	87775	57133	87558	70743	33077
Harz und Pech	16208	17626	14587	8774	10977
Felle und Häute	6156	3314	1998	1335	992
Alaun	2352	2298	1999	2853	1507
Soda	9829	9917	23079	30616	17168
Schwefel	4172	9047	4990	8651	5937
Vitriol	3498	3213	3134	3178	4744
Farbholz in Blöcken	11071	12042	6334	14437	9416
Blei und Bleiwaaren	4232	4644	4670	3687	3712
Zinn und Zinnwaaren, Zink und Zinkwaaren	4984	4413	4300	3323	2570
Farbwaaren	2984	4993	3793	3075	2051
Glas- und Glaswaaren	9073	12070	12008	14434	8852
Papier- und Pappendeckel	2375	4715	4758	5950	1643
Leder und Lederwaaren	1789	2350	1608	1831	598
Seife und Lichter	2229	3047	2877	3596	4007
Steinernes Geschirr	15825	13913	12540	10046	10734
Baumwolle u. Baumwollwaaren	18873	22766	29177	21725	22017
Trassteine u. gemahlener Trass	—	—	—	—	—

an Hanau vorbei zu Berg.

1856	1857	1858	1859	1860	1863	1864	1865
850745	849950	847202	592948	587859	800145 [1])	744578 [1])	678608 [1])
269504	244391	234246	204161	194324	350851	362933	351386
94074	198273	241676	160199	48518	89537	77131	88110
22551	42506	4170	11565	4758	12231	22276	5370
17667	12979	54830	6330	11006	9444	4433	—
45290	18067	20585	14459	12150	28246	15766	19153
40488	40934	26744	22375	19983	37380	17938	11448
14810	9794	8959	4417	1833	6907	5423	3972
27128	8387	7353	7938	7591	6880	10219	8991
996	818	293	302	677	251	372	158
3940	3860	3405	1560	2158	5628	4184	3080
2095	2103	1986	1371	1257	1221	922	970
3697	4183	4111	1654	320	2036	1050	856
14619	10744	20082	14131	17573	22664	7857	7406
23446	21607	25702	2680	7362	12385	11879	11828
6297	6815	5254	4246	3506	8622	10971	12890
126	349	190	3	71	12	39	287
809	847	626	3394	211	350	456	671
76320	49879	36876	19596	67731	174	177	94
13979	22420	30392	21016	31233	3459	4131	1517
1422	778	1039	1446	826	1079	1153	441
2009	3267	664	437	813	3911	1470	1180
21021	29223	13107	7594	8885	10500	5748	3518
12548	4811	3805	4570	5733	10965	8330	9029
6292	3519	3346	312	248	92	72	175
15354	10672	13847	1281	3022	5838	6749	4238
3607	2857	4602	2652	1083	7698	5000	3482
3695	1129	785	725	133	2467	3292	1380
2494	2345	2927	2084	1155	1327	1474	997
13518	14552	11230	10533	8522	9478	4977	2807
1577	1627	995	475	767	339	462	352
540	319	284	164	222	287	195	213
4250	3661	2239	2028	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.
12937	10357	16753	10341	6867	9172	9617	4758
14386	6420	5161	992	2796	6383	1375	651
9094	16386	—	—	560	800	1220	—

[1]) Zu Hanau wurden ausserdem ein- und ausgeladen 198324 204279 178869

Es gingen an Hanau vorbei zu

	1851	1852	1853	1854	1855
Güter überhaupt Zollztr.	3365539	3089209	3287828	3375073	4026886
Hiervon treffen auf:					
Brennholz und Holzkohlen	1253363	1174717	1123118	1315085	1288681
Werkholz	93711	90275	97499	148841	105027
Gemahlene Baumrinde	9792	10912	4973	8647	12766
Neue Fässer	4529	3773	6016	6354	7267
Hölzerne Fassreifen	4562	4571	5839	4674	4775
Unbehauene Bruchsteine	894685	798762	729731	696467	895361
Behauene Bruchsteine, Quadersteine, Steinplatten [1]), Lithographiesteine	370902	422794	416975	431530	756840
Ziegel- und Backsteine	37141	42433	33980	38532	22487
Gypssteine, gemahlener Gyps	100315	40732	53048	76345	78294
Thon- und Pfeifenerde	32080	44588	55922	76733	65173
Schwerspath	48500	44061	59000	78562	91307
Schiefertafeln, Schiesser, Knicker	6994	7033	6237	8550	6393
Getreide	225740	96606	291030	343780	589465
Samen	15740	23857	30263	14988	27633
Mehl, Gries, Grütze	4303	1304	29757	17045	17715
Hopfen	1880	4019	3716	9810	1228
Frisches Obst und Gemüse	43284	22411	65937	10644	57332
Obst, gedörrtes	1165	9192	12410	4645	6670
Oelkuchen	16645	18326	17388	20635	19454
Schwärze und Kienruss	16540	15563	20617	11950	13006
Bernstein	2055	4808	2443	2352	1792
Mineralwasser	5580	4600	6168	4736	5047
Schmelztiegel irdene	9010	10170	6954	9333	8667
Glas	5362	4726	6386	4037	3567
Holz- und Spielwaaren	47812	54082	50117	50674	40632
Farbwaaren und Farberde	10184	10754	12075	14279	9437
Baumwollene Waaren und andere Zeuge	7934	9183	8532	9953	4532
Eisenwaaren	12873	11531	11109	12333	9187
Papier	6884	7721	8040	6894	5698
Tabak	2397	6362	2367	3033	2440
Lumpen	3641	4861	6271	7964	5558
[1]) Darunter Lithographiest.	17406	311725	33759	23094	14586
Steinplatten	118651	149437	152317	151985	166851

Thal, ausgenommen Flossholz.

1856	1857	1858	1859	1860	1863	1864	1865
4504177	3770979	3520919	3294743	5059356	5186887[1])	3971258[1])	3974863[1])
1397360	1219442	1157516	1130534	1501758	1188920	1173845	1026504
131702	209969	194253	120674	198188	174481	206851	184322
7850	4317	3405	1902	2551	n. a.	n. a.	n. a.
8468	9305	18041	11871	7742	8811	5094	3877
5668	4520	—	4661	5360	5288	4880	5416
887508	639978	668498	586204	1376575	1540222	1112000	1109800
535196	587608	507802	519734	857544	718029	717522	739414
44132	34263	40050	37473	42847	42956	39790	68890
84448	67174	49630	38843	74270	94830	63770	39105
63890	25156	20957	16668	30020	71031	38682	21445
49397	97588	80940	88886	95731	72608	84212	92987
8791	6653	5108	14626	20570	14380	15352	14510
800728	529331	510747	406425	455362	1072484	518826	669267
5422	11033	7046	3512	211	9139	12000	5033
17533	30700	4846	8143	12284	14461	11202	33830
964	139	237	1	—	37	68	—
16301	39046	19871	20328	88174	69340	39280	19340
14538	16569	17858	18845	12009	13068	8929	3284
18939	18466	13771	14572	27256	13869	10123	10672
13888	19069	16830	13952	11612	748	1177	251
1388	921	1014	252	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.
6760	6057	5030	4008	3120	13068	1441	1518
6060	5439	3347	3330	3041	3208	2844	2451
3527	2074	1623	679	994	281	269	314
43077	32125	16072	10677	13811	9978	7076	5376
8682	6429	5623	4836	5328	4206	5000	3233
5751	3174	1249	169	1240	2784	1446	283
11139	10767	19550	7428	1133	495	1420	2835
5508	4715	2115	1727	4566	3074	2047	798
1726	852	540	173	292	566	111	391
5187	7145	4721	4084	5459	6523	2368	1918
26719	25860	21170	17411	17512	—	—	—
172416	132344	141309	115897	n. a.	—	—	—

[1]) Ausserdem wurden in Hanau ein- und ausgeladen 183743 222111 173766

Die Tabellen sprechen für sich. Die Mehrzahl der werthvolleren Waaren wird mit Eröffnung der Bahn dem Main im Bergverkehr mehr und mehr untreu.

Eine sehr grosse Bedeutung in der Verkehrsbewegung hatten Kohle und Eisen. Auch diese zogen sich etwas zurück. Der Steinkohlentransport zu Berg war von 281 152 Ztr. im Jahre 1851 auf 628 181 Ztr. im Jahr 1855 gestiegen, um dann auf fast 1/3 herabzusinken; in den 60er Jahren hob sich das Quantum wieder etwas, aber die frühere Höhe konnte nicht wieder erreicht werden. In der ersten Zeit bezogen die bayerischen Bahnen ihre Kohlen in Aschaffenburg vom Schiff, daher die grosse Steigerung zu Anfang. Nicht minder ansehnlich war der Transport von Eisen in den Jahren 1851 bis 1854, indem die Schiffe — ihr eigenes Unheil selbst herbeiführend — die Eisenbahnschienen für die zu bauende Bahn zubrachten.

Wollte man die Einwirkung der Bahnen in allen Phasen darlegen, so müsste man die Entstehung jeder weiteren Linie, sowie das Tarifwesen in allen seinen einzelnen Wandlungen reproduziren. Ich muss darauf verzichten. Hervorgehoben mag aber werden, dass man bereits 1855 betonte, dass der Transit von Frankfurt aus durch die Main-Thüringer und böhmische Eisenbahn dem Main entfremdet wurde, sowie dass die Differentialtarife und Rabatte, die von Frankfurt bis Nürnberg gewährt wurden, dem obern und mittlern Mainverkehr ausserordentlich abträglich waren[263]). Die bayer. Generalzolldirektion hebt in einem Bericht vom 12. März 1856 hervor, „dass durch diese Frachtermässigung der Mainschiffahrt und dem Verkehr der bayer. Mainstädte ein schwererer Schlag versetzt wurde, als es jemals die Mainzölle vermocht hätten.“

Ueber ein Jahrzehnt dauert nun diese Klage fort[264]), und es begann eine Leidenszeit für die von dieser neuen Politik betroffenen Kreise. —

Mit dem Jahre 1866 bricht in Folge der Aufhebung der Mainzölle die genau kontrollirte Statistik des Mainverkehrs ab. Es tritt eine Lücke ein, die, soferne nicht in Folge besonderer Verhältnisse Erhebungen für einzelne Orte angeordnet wurden, wie dies vorübergehend in den Jahren 1869 und 1870 für Schweinfurt und Würzburg der Fall war[265]), bis zum Jahr 1872 dauert. Unterm 7. Dezember 1871 hat aber der deutsche Bundesrath beschlossen, dass über den Verkehr auf den deutschen Wasserstrassen nach den in dem Bericht der Kommission für weitere Ausbildung der Statistik des Zollvereins

vom 18. August 1871 enthaltenen Bestimmungen[266]) statistische Aufzeichnungen stattfinden sollen, und zwar über die deutschen Wasserstrassen selbst sowie über den Bestand der deutschen Flussschiffe alle fünf Jahre, über den Verkehr dieser Wasserstrassen an Fahrzeugen und an Gütern jährlich. Diese Aufzeichnungen, die durch Bundesrathsbeschluss vom 30. Juni 1881 beschränkt wurden[267]), sind seit 1872 fortlaufend in der Statistik des deutschen Reichs mitgetheilt. Aus den 22 Jahrgängen habe ich nachfolgende Uebersichten zusammengestellt[268]).

I. Der Bergverkehr auf dem Main auf Grund der Reichsstatistik.

Jahre	Zu Berg angekommen			Zu Berg durchgegangen			Zu Berg abgegangen		
	Schiffe		Transport-Güter	Schiffe		Transp.-Güter	Schiffe		Transp.-Güter
	im Ganzen	davon unbelad.	Tonnen	im Ganzen	davon unbeladen	Tonnen	im Ganzen	davon unbelad.	Tonnen
				1. Frankfurt.					
1873	394	5	169 (!)	n. a.	n. a.	n. a.	490	314	1613
1874	463	—	17293	„	„	„	5478	5355	1370
1875	776	8	33572	„	„	„	4629	4464	1568
1876	388	4	17184	„	„	„	3338	3238	1621
1877	189	—	8593	„	„	„	3330	3247	880
1878	191	—	10330	„	„	„	2454	2363	651
1879	174	1	8799	„	„	„	1918	1851	542
1880	153	9	6665	„	„	„	2246	2169	608
1881	158	4	6846	„	„	„	2020	1930	637
1882	174	2	7973	„	„	„	2486	2398	427
1883	301	—	14496	„	„	„	3185	3095	381
1884	251	—	10938	„	„	„	3950	3853	475
1885	245	—	10466	„	„	„	3679	3566	659
1886[2])	244	—	22826	„	„	„	3104	2987	617
1887[2])	789	27	207176	„	„	„	3202	2786	5013
1888[2])	991	21	334652	„	„	„	2995	2655	4414
1889[2])	1310	53	393714	„	„	19866[1])	3158	2942	3376
1890[2])	1353	25	462158	„	„	17690[1])	3522	3221	3112
1891[2])	1146	32	402978	„	„	13653[1])	2991	2803	1939
1892[2])	1326	20	501346	„	„	26990[1])	3157	2979	2020
1893[2])	1543	30	528398	„	„	44631[1])	3067	2908	1396

[1]) Durchgangsverkehr für Frankfurt fehlt; ebenso der für Hanau, für das überhaupt nur die Daten von 3 Jahren vorliegen. Als Durchgangszahlen sind die in den Handelskammerberichten von Frankfurt für Transit und Umschlag nach dem Obermain angegebenen Zahlen eingesetzt.

[2]) Am 16. Oktober wurde die Mainkanalisation eröffnet; deshalb die grosse

Jahre	Zu Berg angekommen Schiffe im Ganzen	Zu Berg angekommen Schiffe davon unbelad.	Zu Berg angekommen Transport-Güter Tonnen	Zu Berg durchgegangen Schiffe im Ganzen	Zu Berg durchgegangen Schiffe davon unbeladen	Zu Berg durchgegangen Transp.-Güter Tonnen	Zu Berg abgegangen Schiffe im Ganzen	Zu Berg abgegangen Schiffe davon unbelad.	Zu Berg abgegangen Transp.-Güter Tonnen
				2. Hanau.					
1873	163	—	5615	n. a.	n. a.	n. a.	126	—	525
1874	67	—	2465	"	"	"	213	110	169
1875	125	41	2035	"	"	"	359	248	511
				3. Aschaffenburg.					
1873	49	10	1004	4021	3510	14732	67	45	723
1874	8	4	180	7288	6678	15262	87	86	30
1875	2	—	125	5922	5456	11446	93	85	257
1876	11	—	247	3668	3182	13211	83	26	3012
1877	2	—	10	3809	3496	8357	8	2	99
1878	n. a.	n. a.	n. a.	3273	2906	9151	29	26	45
1879	14	—	1415	2447	2038	12775	35	28	255
1880	10	—	615	3110	2715	11325	111	102	59
1881	11	—	67	3022	2699	9300	67	58	132
1882	5	—	95	2756	2511	8250	24	19	51
1883	11	—	67	n. a.	n. a.	n. a.	17	—	263

Verkehrssteigerung von 1887 ab. Der Verkehr in Dampfschiffen war in Frankfurt seit 1886 folgender:

Jahre	Zu Berg angekommen Schlepper	Zu Berg angekommen Ketten-Tauer	Zu Berg angekommen Güter-schiffe	Zu Berg angekommen Güter Tonnen	Zu Berg abgegangen Schlepper	Zu Berg abgegangen Ketten-Tauer	Zu Berg abgegangen Güter-schiffe	Zu Berg abgegangen Güter Tonnen
1886	—	—	10	881	—	—	1	—
1887	299	197	152	7223	—	197	3	—
1888	543	270	184	11553	—	183	—	—
1889	685	145	119	4026	14	197	—	—
1890	666	153	137	6061	—	—	—	—
1891	660	108	19	1190	—	206	—	—
1892	751	129	99	4757	2	185	—	—
1893	786	98	92	6285	—	145	—	—

Die auf Dampfschiffen angekommenen Güter sind in den Ziffern auf S. 237 nicht enthalten, treten also zu ihnen noch hinzu; ebenso ist es mit den Schiffen.

Jahre	Zu Berg abgekommen Schiffe im Ganzen	Zu Berg abgekommen Schiffe davon unbelad.	Zu Berg abgekommen Transport-Güter Tonnen	Zu Berg durchgegangen Schiffe im Ganzen	Zu Berg durchgegangen Schiffe davon unbeladen	Zu Berg durchgegangen Transp.-Güter Tonnen	Zu Berg abgegangen Schiffe im Ganzen	Zu Berg abgegangen Schiffe davon unbelad.	Zu Berg abgegangen Transp.-Güter Tonnen
1884	8	—	49	n.	a.	a.	7	—	71
1885	13	—	110	3656	3434	6225	7	—	90
1886	13	—	270	2798	2600	5870	1	—	3
1887	17	—	134	3011	2844	6309	3	—	5
1888	14	—	321	3006	2875	6991	6	—	270
1889	16	—	594	3012	2871	7965	8	—	344
1890	25	—	1705	n. a.	n. a.	n. a.	14	—	905
1891	31	—	2860	3726	3500	11107	11	—	490
1892	26	—	2382	3728	3457	13031	8	—	149
1893	20	—	1006	3295	3012	11987	4	—	160
4. Miltenberg.									
1872	30	—	319	n. a.	n. a.	n. a.	8	—	132
1873	71	—	987	„	„	„	25	—	718
1874	119	—	1903	„	„	„	6	—	160
1883 [1])	22	—	222	„	„	„	4	—	37
1884	62	—	672	„	„	„	—	—	—
1885	80	—	696	„	„	„	2	—	5
1886	99	—	836	„	„	„	—	—	—
1887	134	—	1770	„	„	„	1	—	33
1888	56	—	1776	„	„	„	—	—	—
1889	54	—	1383	„	„	„	—	—	—
1890	35	—	1846	„	„	„	—	—	—
1891	55	—	1230	„	„	„	n. a.	n. a.	n. a.
1892	76	—	1374	„	„	„	„	„	„
1893	27	—	1516	„	„	„	„	„	„
5. Reistenhausen.									
1884 [2])	4	—	115	n. a.	n. a.		n. a.	n. a.	n. a.
1885	—	—	—	„	„		—	—	—
1886	1	—	43	„	„		1	—	25
1887	6	—	51	„	„		—	—	—
1888	10	—	96	„	„		—	—	—
1889	11	—	200	„	„		—	—	—
1890	5	—	60	„	„		—	—	—
1891	7	—	60	„	„		15	—	378
1892	10	—	67	„	„		n. a.	n. a.	n. a.
1993	11	—	71	„	„		6	—	62

1) Für die Zwischenjahre fehlen die Angaben.
2) Die Angaben für die übrigen Jahre fehlen.

Jahre	Zu Berg angekommen			Zu Berg durchgegangen			Zu Berg abgegangen		
	Schiffe		Transport-Güter Tonnen	Schiffe		Transp.-Güter Tonnen	Schiffe		Transp.-Güter Tonnen
	im Ganzen	davon unbelad.		im Ganzen	davon unbeladen		im Ganzen	davon unbelad.	
				6. Lohr.					
1872	—	—	—	n. a.	n. a.	n. a.	318	—	6959
1873	30	—	298	„	„	„	293	—	6918
1874	99	—	471	„	„	„	366	—	6720
1883	12	—	86	„	„	„	203	—	5334
1884	18	—	76	„	„	„	278	—	7551
1885	17	—	60	„	„	„	285	—	8470
1886	20	—	82	„	„	„	232	—	6859
1887	12	—	43	„	„	„	237	—	6760
1888	13	—	131	„	„	„	194	—	6927
1889	10	—	32	„	„	„	193	—	6757
1890	41	—	885	„	„	„	140	—	4576
1891	4	—	33	„	„	„	55	—	2131
1892	61	—	2248	„	„	„	—	—	—
1893	n. a.	n. a.	n. a.	„	„	„	35	—	1291
				7. Würzburg.					
1869	n. a.	n. a.	n. a.	1371	250	15723	n. a.	n. a.	n. a.
1870	„	„	„	1029	227	12952	„	„	„
1872	1532	10	22642	725	248	11126	192	82	62
1873	n.	n. a.	n. a.	638	25	11707	n. a.	n. a.	n. a.
1874	„	„	„	494	46	8128	„	„	„
1875	„	„	„	453	40	7795	„	„	„
1876	„	„	„	428	35	7462	„	„	„
1877	„	„	„	432	11	8640	„	„	„
1878	„	„	„	459	83	8554	„	„	„
1879	„	„	„	384	21	9073	„	„	„
1880	„	„	„	466	78	7581	„	„	„
1881	„	„	„	418	67	7287	„	„	„
1882	„	„	„	348	58	5983	„	„	„
1883	„	„	„	494	98	7300	„	„	„
1884	18	1	484	377	126	6505	„	„	„
1885	21	—	725	330	83	6515	„	„	„
1886	28	—	613	591	350	6945	„	„	„
1887	48	—	1871	544	276	6499	„	„	„
1888	54	—	2499	438	194	6405	„	„	„
1889	71	27	1564	343	89	6442	7	6	30
1890	49	16	1077	307	75	5353	10	10	—
1891	33	17	630	1353	1188	4890	6	5	40
1892	26	10	535	1002	823	4976	3	2	60
1893	29	22	299	1853	1728	4235	16	16	n. a.

Jahre	Angegekommen zu Berg Schiffe im Ganzen	Angegekommen zu Berg Schiffe davon unbelad.	Angegekommen zu Berg Transport Güter Tonnen	Durchgegangen zu Berg Schiffe im Ganzen	Durchgegangen zu Berg Schiffe davon unbeladen	Durchgegangen zu Berg Transp.-Güter Tonnen	Abgegangen zu Berg Schiffe im Ganzen	Abgegangen zu Berg Schiffe davon unbelad.	Abgegangen zu Berg Transp.-Güter Tonnen
				8. Marktbreit.					
1872	65	—	1319	n. a.	n. a.	n. a.	28	—	204
				9. Kitzingen.					
1883	27	—	1120	n. a.	n. a.	n. a.	1	—	40
1884	25	—	1105	„	„	„	6	—	131
1885	18	—	725	„	„	„	8	—	84
1886	33	—	1380	„	„	„	9	—	67
1887	24	—	923	„	„	„	5	—	120
1888	25	—	1035	„	„	„	6	—	131
1889	34	—	1621	„	„	„	15	—	635
1890	27	—	760	„	„	„	n. a.	n. a.	n. a.
1891	30	—	706	„	„	„	„	„	„
1892	18	—	480	„	„	„	„	„	„
1893	10	—	270	„	„	„	„	„	„
				10. Schweinfurt.					
1869	n. a.	n. a.	n. a.	914	334	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.
1870	„	„	„	896	445	4824	„	„	„
1873	166	28	1008	405	257	2349	651	4	1024
1874	75	36	650	465	349	1675	51	9	847
1875	311	126	996	400	255	2392	163	48	312
1876	218	88	679	381	228	2639	84	26	165
1877	201	67	663	343	225	2026	40	15	172
1878	176	47	717	263	175	1637	2	1	15
1879	180	85	420	346	231	2304	35	12	140
1880	159	71	318	260	139	1952	11	5	20
1881	124	31	307	291	157	1177	52	3	109
1882	91	33	206	181	78	1188	19	17	10
1883	188	—	n. a.	308	158	1639	114	98	n. a.
1884	200	68	316	361	221	1412	98	69	775
1885	10	—	127	314	123	1519	54	—	977
1886	64	—	597	277	177	1283	64	—	760
1887	114	—	238	239	154	854	72	—	322
1888	146	6	568	145	95	781	154	51	525
1889	116	12	477	178	94	1178	102	12	844
1890	158	13	571	159	75	1154	117	10	873
1891	128	6	587	135	26	1481	109	18	764
1892	160	3	1005	142	21	1426	131	19	876
1893	140	3	747	159	33	1060	119	13	798
				11. Bamberg[1]).					

[1]) Siehe G. Schanz, Der Donau-Mainkanal und seine Schicksale 1894 S. 92.

II. Der Thalverkehr auf dem Main auf Grund der Reichsstatistik mit Ausnahme des Flossverkehrs.

Jahre	Angekommen zu Thal			Durchgegangen zu Thal			Abgegangen zu Thal		
	Schiffe		Transport	Schiffe		Transp.-	Schiffe		Transp.-
	im Ganzen	davon unbelad.	Güter Tonnen	im Ganzen	davon unbeladen	Güter Tonnen	im Ganzen	davon unbelad.	Güter Tonnen
1. Bamberg.[1])									
2. Schweinfurt.									
1869	n. a.	n. a.	n. a.	1132	217	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.
1870	„	„	„	1095	211	12247	„	„	„
1873	203	52	726	519	62	9947	178	9	2411
1874	78	1	963	461	80	5851	105	35	1144
1875	142	36	419	465	94	6811	219	104	1455
1876	55	14	157	441	111	5659	214	90	915
1877	47	15	132	429	87	5756	230	98	1074
1878	37	10	207	355	77	4587	199	108	1035
1879	79	20	235	422	86	7263	157	66	610
1880	35	10	156	315	90	4619	145	57	569
1881	48	—	175	394	26	4497	137	23	615
1882	17	—	207	339	46	3699	96	10	431
1883	114	—	n. a.	427	108	4447	114	98	n. a.
1884	82	—	1332	466	102	4502	182	—	1985
1885	78	—	987	454	142	3029	160	—	287
1886	74	—	1049	468	71	4644	125	2	297
1887	142	—	990	370	86	3456	84	—	528
1888	179	—	1676	294	50	4066	144	6	509
1889	145	—	1759	301	85	3158	100	3	432
1890	140	2	1207	268	62	2996	161	3	816
1891	134	1	1662	172	31	2393	130	4	739
1892	169	—	1940	198	21	2293	158	7	857
1893	167	—	1692	204	22	2020	132	3	684
3. Marktbreit.									
1872	44	—	643	n. a.	n. a.	n. a.	16	—	1018
4. Kitzingen.									
1883	6	—	120	n. a.	n. a.	n. a.	62	—	4413
1884	10	—	340	„	„	„	36	—	2187
1885	12	—	232	„	„	„	28	—	1861
1886	11	—	135	„	„	„	47	—	2065
1887	10	—	340	„	„	„	34	—	1785
1888	9	—	320	„	„	„	26	—	1357

[1]) Siehe G. Schanz, der Donau-Main-Kanal und seine Schicksale. 1894, S. 79, 82.

Jahre	Angekommen zu Thal Schiffe im Ganzen	Angekommen zu Thal Schiffe davon unbelad.	Angekommen zu Thal Transport Güter Tonnen	Durchgegangen zu Thal Schiffe im Ganzen	Durchgegangen zu Thal Schiffe davon unbeladen	Durchgegangen zu Thal Transp.-Güter Tonnen	Abgegangen zu Thal Schiffe im Ganzen	Abgegangen zu Thal Schiffe davon unbelad.	Abgegangen zu Thal Transp.-Güter Tonnen
1889	10		460	n. a.	n. a.	n. a.	30	—	2195
1890	n. a.	n. a.	n. a.	„	„	„	33	—	2114
1891	„	„	„	„	„	„	32	—	1610
1892	„	„	„	„	„	„	7	—	390
1893	„	„	„	„	„	„	12	—	540

5. Würzburg.

1869	n. a.	n. a.	n. a.	1362	239	25986	n. a.	n. a.	n. a.
1870	„	„	„	1043	171	24349	„	„	„
1872	195	2	1232	793	122	19671	693	22	3043
1873	n. a.	n. a.	n. a.	558	63	13034	n. a.	n. a.	n. a.
1874	„	„	„	487	154	8420	„	„	„
1875	„	„	„	410	86	9533	„	„	„
1876	„	„	„	390	90	8886	„	„	„
1877	„	„	„	365	48	6604	„	„	„
1878	„	„	„	482	119	11727	„	„	„
1879	„	„	„	410	108	11222	„	„	„
1880	„	„	„	469	86	13034	„	„	„
1881	„	„	„	420	108	9845	„	„	„
1882	„	„	„	397	105	11760	„	„	„
1883	„	„	„	500	111	12826	„	„	„
1884	„	„	„	409	198	5462	90	—	2165
1885	„	„	„	338	165	5540	20	—	665
1886	„	„	„	657	112	21329	58	—	1967
1887	„	„	„	541	126	15222	30	—	1610
1888	„	„	„	431	95	12868	49	—	2628
1889	10	9	5	351	127	7913	66	7	2597
1890	19	16	130	355	77	7429	52	14	1937
1891	19	15	120	1442	132	13379	38	10	1851
1892	25	24	1	1038	330	8388	43	14	1525
1893	27	27	—	1845	1578	16758	25	10	805

6. Lohr.

1872	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	227	9	6331
1873	162	—	2619	„	„	„	254	—	7255
1874	150	—	2973	„	„	„	211	—	5227
1883	140	—	3794	„	„	„	53	—	1746
1884	110	—	2322	„	„	„	62	—	2155
1885	109	—	2213	„	„	„	93	—	2929
1886	101	—	1641	„	„	„	45	—	1682

Jahr	Angekommen zu Thal			Durchgegangen zu Thal			Abgegangen zu Thal		
	Schiffe		Transport	Schiffe		Transp.-	Schiffe		Transp.-
	im Ganzen	davon unbelad.	Güter Tonnen	im Ganzen	davon unbeladen	Güter Tonnen	im Ganzen	davon unbelad.	Güter Tonnen
1887	114	—	2097	n. a.	n. a.	n. a.	31	—	1245
1888	86	—	1495	„	„	„	47	—	1728
1889	80	—	1322	„	„	„	40	—	1698
1890	85	—	1736	„	„	„	54	—	3150
1891	52	—	1061	„	„	„	37	—	2986
1892	n. a.	n. a.	n. a.	„	„	„	42	—	4335
1893	55	—	1439	„	„	„	26	—	970
7. Reistenhausen.									
1884	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	436	—	15727
1885	17	—	556	„	„	„	334	—	9477
1886	59	—	3095	„	„	„	298	—	9827
1887	62	—	1777	„	„	„	377	—	9319
1888	61	—	2278	„	„	„	279	—	10564
1889	72	—	2932	„	„	„	273	—	10073
1890	43	—	2695	„	„	„	264	—	8284
1891	58	—	1925	„	„	„	301	—	10147
1892	36	—	930	„	„	„	257	—	6375
1893	n. a.	n. a.	n. a.	„	„	„	262	—	7758
8. Miltenberg.									
1872	6	—	73	n. a.	n. a.	n. a.	349	—	11995
1873	17	—	300	„	„	„	399	—	14952
1874	5	—	56	„	„	„	850	—	22849
1883	11	—	364	„	„	„	472	—	26837
1884	8	—	265	„	„	„	401	—	28109
1885	10	—	178	„	„	„	453	—	24558
1886	4	—	190	„	„	„	410	—	27244
1887	30	—	334	„	„	„	346	—	20253
1888	10	—	285	„	„	„	181	—	22261
1889	—	—	74	„	„	„	348	—	27768
1890	2	—	90	„	„	„	254	—	66137
1891	n. a.	n. a.	n. a.	„	„	„	252	—	28249
1892	„	„	„	„	„	„	405	—	33130
1893	„	„	„	„	„	„	186		24470
9. Aschaffenburg.									
1873	107	—	5598	3957	6	188437	176	—	9453
1874	84	—	3867	7275	1	342505	58	—	3489
1875	98	—	5752	5900	—	329400	56	—	4760
1876	54	—	3564	3670	—	192851	62	—	4842

Jahre	Angekommen zu Thal Schiffe im Ganzen	Angekommen zu Thal Schiffe davon unbelad.	Angekommen zu Thal Transport Güter Tonnen	Durchgegangen zu Thal Schiffe im Ganzen	Durchgegangen zu Thal Schiffe davon unbeladen	Durchgegangen zu Thal Transp.-Güter Tonnen	Abgegangen zu Thal Schiffe im Ganzen	Abgegangen zu Thal Schiffe davon unbelad.	Abgegangen zu Thal Transp.-Güter Tonnen
1877	24	—	1239	3778	—	211450	57	—	5115
1878	54	—	3103	3250	—	183945	46	—	5197
1879	54	—	2945	2421	—	138892	43	—	4572
1880	158	—	8324	3099	—	180730	44	—	3624
1881	106	—	5886	3007	—	173222	40	—	3015
1882	47	—	3794	2737	—	155390	65	—	6645
1883	25	—	1144	n. a.	n. a.	n. a.	42	—	3735
1884	12	—	479	„	„	„	44	—	4470
1885	30	—	1269	3772	—	238475	35	—	2565
1886	16	—	591	2776	—	199278	51	—	4225
1887	15	—	966	2990	—	216499	41	—	2900
1888	19	—	1290	2996	1	217685	40	—	3150
1889	18	—	1071	3062	—	230088	42	—	3010
1890	23	—	1950	n. a.	n. a.	n. a.	48	—	3595
1891	34	1	2990	3660	—	278903	50	—	4385
1892	17	—	827	3665	—	269327	44	—	3820
1893	29	—	1663	3111	—	229137	34	—	2855
10. Hanau.									
1873	574	—	19554	—	—	—	54	—	2047
1874	470	—	11830	195	—	3577	23	—	609
1875	552	156	5904	226	85	4837	8	5	240
11. Frankfurt.									
1873	4961	—	183028	n. a.	n. a.	n. a.	82	11	1198
1874	5357	—	156695	„	„	„	202	172	2194
1875	4546	—	163316	„	„	„	643	555	2058
1876	3272	—	111820	„	„	„	313	282	695
1877	3314	—	123559	„	„	„	138	104	586
1878	2431	—	108623	„	„	„	148	109	1032
1879	1907	—	87752	„	„	„	158	121	1313
1880	2235	4	84012	„	„	„	133	77	2537
1881	2008	—	75027	„	„	„	131	81	2219
1882	2471	—	116294	„	„	„	145	103	2086
1883	3140	—	130957	„	„	„	253	206	2402
1884	3885	—	137582	„	„	„	185	149	1519
1885	3594	—	138430	„	„	„	159	117	1249
1886	3031	—	125085	„	„	„	170	87	6407
1887	3130	74	98854	„	„	„	705	512	38753
1888	2903	47	125672	„	„	„	874	709	34839

Jahre	Angekommen zu Thal Schiffe im Ganzen	Angekommen zu Thal Schiffe davon unbelad.	Angekommen zu Thal Transport-Güter Tonnen	Durchgegangen zu Thal Schiffe im Ganzen	Durchgegangen zu Thal Schiffe davon unbeladen	Durchgegangen zu Thal Transp.-Güter Tonnen	Abgegangen zu Thal Schiffe im Ganzen	Abgegangen zu Thal Schiffe davon unbelad.	Abgegangen zu Thal Transp.-Güter Tonnen
1889	3006	18	122968	n. a.	n. a.	238568 [1])	1126	757	51533
1890	3399	17	136904	„	„	276240 [1])	1212	872	91771
1891	2844	9	113786	„	„	252075 [1])	1018	683	56656
1892	3073	16	100508	„	„	285187 [1])	1241	790	97677
1893	2888	11	86656	„	„	255035 [1])	1333	931	93752

	Angekommene Dampfschiffe Schlepper	Ketten-Tauer	Güter-schiffe	Güter Tonnen	Abgegangene Dampfschiffe Schlepper	Ketten-Tauer	Güter-schiffe	Güter Tonnen
1886	—	—	1	7	—	—	10	134
1887	—	197	3	4	299	197	152	2890
1888	—	183	—	—	548	270	184	5668
1889	14	197	—	—	685	145	119	1993
1890	—	—	3	10	666	152	140	3086
1891	1	206	—	—	660	108	19	615
1892	2	185	—	—	751	129	99	2809
1893	—	145	—	—	786	98	93	3018

III. Flossverkehr auf dem Main.

	Angekommene Flösse Stück	Angekommene Flösse Tonnen	Durchgegangene Flösse Stück	Durchgegangene Flösse Tonnen	Abgegangene Flösse Stück	Abgegangene Flösse Tonnen
1. Kronach.						
1876				39982		
1877				29894		
1878				27043		
1879				21230		
1880				n. a.		
1881				n. a.		
1882				33814		
2. Lichtenfels.						
1872			527	1027 (!)	n. a.	n. a.
1873			554	111595	16	4173
1883			n. a.	n. a.	n. a.	n. a.
1884			„	„	—	2461
1885			„	„	—	3814
						3380

[1]) Transit und Umschlag vom Obermain her in Frankfurt auf Grund der Frankfurter Handelskammerberichte.

	Angekommene Flösse		Durchgegangene Flösse		Abgegangene Flösse	
	Stück	Tonnen	Stück	Tonnen	Stück	Tonnen
3. Bamberg[1]).						
4. Eltmann und Hassfurt.						
1872					30	3834
1873					33	4778
a) Eltmann.						
1883					n. a.	8536
1884					"	30686
1885					"	32686
1886					"	31242
1887					"	35782
1888					"	43031
1889					"	37780
1890					"	51672
1891					"	57693
1892					"	62538
1893					"	51941
b) Hassfurt.						
1883					n. a.	2010
1884					"	1550
1885					"	2634
1886					"	935
1887					"	1677
1888					"	1227
1889					"	2508
1890					"	3738
1891					"	2724
1892					"	2602
1893					"	1985
5. Schweinfurt.						
1870			1616[2])	n. a.		
1871			2062[2])	"		
1872			2082[2])	"		
1873			2284	405992		
1874			2039	390390		

[1]) Siehe G. Schanz, der Donau-Main-Kanal und seine Schicksale 1894. S. 79, 82.

[2]) Bericht des Stadtmagistrats der Stadt Schweinfurt über die Ergebnisse der gesammten Verwaltung 1869—1874 bezw. 1876 II. Band 1. Abth. S. 654. Der Werth des 1871 durchgegangenen Flossguts berechnete sich auf 4 867 000 fl.

	Angekommene Flösse		Durchgegangene Flösse		Abgegangene Flösse	
	Stück	Tonnen	Stück	Tonnen	Stück	Tonnen
1875			1761	330331		
1876			1588	283421		
1877			1520	239965		
1878			1512	262541		
1879			1399	236021		
1880			1199	187223		
1881			1092	202695		
1882			n. a.	206069		
1883			„	184913		
1884			„	123856		
1885			„	107971		
1886			„	105114		
1887			„	112340		
1888			„	106978		
1889			„	99669		
1890			„	116001		
1891			„	99331		
1892			„	103324		
1893			„	88240		
6. Kitzingen.						
1885					n. a.	217
1886					„	2250
1887					„	111
1888					„	—
1889					„	—
1890					„	320
1891					„	n. a.
1892					„	n. a.
1893					„	„
7. Würzburg.						
1872	12	790	626	196807	38	6906
1873	n. a.	n. a.	2053	213338	n. a.	n. a.
1874	„	„	1979	410291	„	„
1875	„	„	1519	321332	„	„
1876	„	„	1445	270878	„	„
1877	„	„	1299	177231	„	„
1878	„	„	1289	254433	„	„
1879	„	„	900	196439	„	„
1880	„	„	1093	210378	„	„
1881	„	„	1166	269111	„	„

	Angekommene Flösse		Durchgegangene Flösse		Abgegangene Flösse	
	Stück	Tonnen	Stück	Tonnen	Stück	Tonnen
1882	n. a.	n. a.	n. a.	234929	n. a.	n. a.
1883	„	„	„	216883	„	„
1884	„	„	„	167417	„	21960
1885	„	„	„	184731	„	25946
1886	„	„	„	159695	„	24920
1387	„	„	„	168666	„	48900
1888	„	„	„	161071	„	52670
1889	„	„	„	164355	„	44600
1890	„	„	„	224243	„	65720
1891	„	250	„	187729	„	25305
1892	„	1420	„	240909	„	20965
1893	„	875	„	215915	„	8265
			8. Lohr.			
1872	22	4099	n. a.	n. a.	61	12041
1873	10	1367	„	„	20	5045
1874	19	9526	„	„	24	10052
1883	n. a.	2120	„	„	n. a.	2420
1884	„	2205	„	„	„	1039
1885	„	1560	„	„	„	4738
1886	„	865	„	„	„	1895
1887	„	2800	„	„	„	8450
1888	„	1900	„	„	„	4635
1889	„	3000	„	„	„	4395
1890	„	2240	„	„	„	—
1891	„	n. a.	„	„	„	2585
1892	„	„	„	„	„	10040
1893	„	„	„	„	„	710
			9. Miltenberg.			
1873	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	2	85
1874	„	„	„	„	2	403
1883	„	335	„	„	—	—
1884	„	n. a.	„	„	n. a.	359
1885	„	„	„	„	„	334
1886	„	„	„	„	„	517
1887	„	„	„	„	„	400
1888	„	„	„	„	„	—
1889	„	„	„	„	„	232
1890	„	„	„	„	„	625
1891	„	„	„	„	„	800
1892	„	„	„	„	„	510
1893	„	„	„	„	„	64

	Angekommene Flösse		Durchgegangene Flösse		Abgegangene Flösse	
	Stück	Tonnen	Stück	Tonnen	Stück	Tonnen
			10. Aschaffenburg.			
1873	17	3836	436	209958	n. a.	n. a.
1874	22	2377	521	299702	24	2335
1875	15	2143	463	227752	12	1700
1876	22	1923	340	202095	16	1110
1877	13	1692	325	192620	9	510
1878	15	1306	343	130021	14	1165
1879	9	335	238	96993	6	475
1880	8	187	219	105830	11	722
1881	n. a.	n. a.	204	84515	10	480
1882	„	1045	n. a.	90396	n. a.	1055
1883	„	3115	„	n. a.	„	1110
1884	„	4640	„	„	„	390
1885	„	2108	„	133453	„	180
1886	„	1070	„	70772	„	1215
1887	„	948	„	85415	„	2949
1888	„	783	„	62056	„	3505
1889	„	291	„	66765	„	396
1890	„	2780	„	n. a.	„	8430
1891	„	2260	„	84542	„	2588
1892	„	1600	„	102293	„	3650
1893	„	3215	„	79652	„	840
			11. Hanau.			
1873	170	8145	n. a.	n. a.	43	1570
1874	n. a.	4260	„	„	n. a.	n. a.
1875	„	11859	„	„	„	5629
			12. Frankfurt.[1])			
1887	133	19627	1529	191541		
1888	148	20356	1438	140471		
1889	245	25213	1354	155443		
1890	313	26616	1481	201273		
1891	223	18497	1244	162062		
1892	267	29903	1385	193872		
1893	227	24532	1211	164673		

[1]) Auf Grund der Handelskammerberichte.

Die Unvollkommenheit der Reichsstatistik des Flussverkehrs ist bekannt[269]). Man musste überall darauf verzichten, den Fahrzeugen der statistischen Notirung wegen irgend eine Hemmung in ihrer Fahrt zu bereiten. Es dürfen deshalb nur da die durchgehenden Fahrzeuge um ihre Beschaffenheit und ihre Ladung befragt werden, wo sie aus anderen Gründen genöthigt sind anzuhalten und in Verkehr mit einer Stelle zu treten, welchen die Notirung übertragen werden kann. Im Innern des Landes ist das im Wesentlichen nur möglich bei Schleussen oder an den Zahlstellen von Kanalgebühren oder ähnlichen Schiffahrtsabgaben; im Uebrigen können nur solche Schiffe befragt werden, welche ihres eigenen Geschäftsbetriebes wegen, um Güter ein- oder auszuladen, an geeigneten Orten anlegen. Allein auch da glaubte man von der Aufzeichnung absehen zu müssen, wenn die Behörden nicht der Natur des Verkehrs und bestimmter Verwaltungszwecke wegen stets zur Stelle oder leicht zu erreichen sind, wie dies z. B. bei Hafenorten der Fall zu sein pflegt. Ein Gesammtbild des Schiffs- und Güterverkehrs auf den offenen Strömen ist sonach ausgeschlossen, es sind nur Detailbilder, die selbst für den einzelnen Ort nicht selten nur ein Bruchstück des Verkehrs darstellen. Vergleiche mit der älteren auf ganz anderen Grundlagen beruhenden Statistik verbieten sich zumeist ganz.

Diese allgemeinen Bemerkungen gelten nun auch in vollem Mass für den Main. Sieht man von der sehr genauen und durchgebildeten Statistik des Untermains seit seiner Kanalisirung ab, so ist es mit der des übrigen Mains ziemlich übel bestellt. Sie ist unvollkommen, insofern nur einige Plätze herausgegriffen sind, aber auch unvollkommen, insofern selbst bei diesen sogar zuweilen nur der kleinere Theil des Verkehrs wirklich erfasst ist.

Für den bayer. Main ist entscheidend die Ministerialentschliessung vom 28. November 1883. Die Erhebung des Flossverkehrs soll geschehen in Eltmann, Hassfurt, Schweinfurt, Würzburg, Gemünden und Lohr, Miltenberg, Aschaffenburg und zwar liegt sie in Schweinfurt und Aschaffenburg dem Stadtmagistrat, in Würzburg dem Strassen- und Flussbauamt, in den übrigen Fällen dem Bezirksamt ob. Analog soll der Schiffsverkehr in Schweinfurt, Kitzingen, Würzburg, Lohr, Miltenberg, Reistenhausen, Aschaffenburg festgestellt werden und zwar in Schweinfurt (wegen der Schleusse) und in Würzburg durch das Strassen- und Flussbauamt, in Kitzingen und Aschaffenburg durch den Stadtmagistrat, in den übrigen Fällen durch das Strassen-

und Flussbauamt. Sache dieser Aemter ist es, die passendsten Unterorgane hiefür zu wählen, wie Flusswärter, Wehrmeister, Hafenaufseher, Schutzmannschaften (so in Kitzingen) u. s. w. Wie wenig diese Erhebung ausreicht, mag durch einige Beispiele erläutert werden.

Der Flossverkehr des Mains wird aus einer grossen Zahl Orte gespeist, es sind dies: Kronach, Küps, Hochstadt, Mainleus, Burgkundstadt, Lichtenfels, Nannersdorf, Zapfendorf, Baunach, Bamberg, Staffelbach, Eltmann, Zeil, Hassfurt, Euerheim, Schonungen, Schweinfurt, Stadtschwarzach, Kitzingen, Ochsenfurt, Marktbreit, Würzburg, Gemünden, Langenprozelten, Lohr, Marktheidenfeld, Hafenlohr, Wertheim, Stadtprozelten, Miltenberg. Die durch gesperrten Druck hervorgehobenen Orte sind die hauptsächlichsten Zufuhrstellen. Die oben mitgetheilte statistische Uebersicht zeigt, für wie wenige Orte der Flossabgang notirt ist. Die Feststellung desselben fehlt selbst für solche Orte, für die sie in exakter Weise angegeben werden könnte, wie für die neuen Einpollerungsplätze, die eine Geleiseverbindung haben, wie z. B. Kitzingen, wo der Betrieb seit Mai 1891 im Gang ist. Die gänzliche Unbrauchbarkeit der Aschaffenburger Angabe über den Durchgang der Flösse liegt auf der Hand. Wenn in Würzburg im Jahre 1892 240909 Tonnen Flossholz durchgegangen und 20965 Tonnen abgegangen, in Aschaffenburg aber für den Durchgang nur 102293 Tonnen, in Frankfurt 223775 Tonnen angekommene und durchgegangene Flösse notirt sind, so ist die Unrichtigkeit der Aschaffenburger Ziffer augenscheinlich.

Die in Würzburg angekommenen und abgegangenen Güter beziehen sich nur auf den Hafenverkehr. Dieser stellt aber nur den kleineren Theil des Maingüterverkehrs dar; der weitaus grössere spielt sich ausserhalb des Hafens am Mainquai ab. Bruchsteine z. B., die zu Schiff von den oberhalb Würzburg gelegenen Steinbrüchen kommen, um in Würzburg selbst verwendet zu werden, werden sehr häufig oberhalb der Schleusse ausgeladen, also nicht aufgezeichnet[270]). Die grosse Masse Steine, die zur Zeit für den Bau der oberen Brücke zu Schiff ankommen, entgehen vollständig der Notirung. Aehnlich ist es mit fast sämmtlichem Brennholz; dasselbe kommt meist zu Berg aus dem Spessart; diese Brennholzeinfuhr betrug 1862/63 63268 Ster, vom 1. Mai 1883—1889 immer noch trotz des wachsenden Kohlenkonsums durchschnittlich 45647 Ster[271]) oder ungefähr 18000 Tonnen. Ebenso fehlt der Verkehr der kleinen Marktschiffe, welche

die Woche ein- oder zweimal von Veitshöchheim, Zellingen, Retzbach, Erlabrunn, Margetshöchheim, Himmelstadt, Karlstadt, Lohr mit Viktualien aller Art kommen und mit allen möglichen Waaren reich beladen zu Thal zurückkehren. Auch sie liegen nicht im Hafen an, sondern am Ufer. Die meisten von Frankfurt oder Mainz kommenden Waaren werden am Krahnen und wieder nicht im Hafen ausgeladen. Man sieht daraus, wie irreführend geradezu für den Nichtkenner die reichsstatistischen Angaben über die zu Berg angekommenen (1892 nur 535 Tonnen) oder die zu Thal gegangenen Güter (1892 nur 1525 Tonnen) werden können.

So mangelhaft die Statistik auch ist und so wenig sie ausreicht, ein Gesammtbild des Mainverkehrs zu geben, für den Gang der Bewegung ist sie genügend.

Betrachten wir zunächst den Bergverkehr, da derselbe doch immer am besten die wirkliche Leistungsfähigkeit einer Flussschiffahrt indicirt. Im Allgemeinen treten recht dürftige Ziffern auf, und selbst diese zeigen vielfach sehr starke Abminderungen. Der Obermain wurde besonders stark von der Abnahme betroffen. Die Zahlen für die durch die Würzburger und Schweinfurter Schleusse gegangenen Güter sind ein deutlicher und auch exakter Beleg. Die über Würzburg den Main hinaufziehenden Güter sind immer weniger geworden; von 15723 Tonnen im Jahre 1869 ist man bei 4976 im Jahre 1892 angelangt und in Schweinfurt ging der analoge Güterbetrag von 4824 Tonnen auf 1426 herab. Der Unter- und Mittelmain hielten sich etwas besser. Zwar ist die Zahl der in Frankfurt eingeladenen und von da erst zu Berg gegangenen Güter auch stark im Rückgang; von 1613 Tonnen im Jahre 1873 sanken sie auf 617 Tonnen im Jahre 1886, aber die zu Berg angekommenen Güter erholten sich doch immer wieder; die Zahl der durchgegangenen Güter, die leider fehlt, überragte offenbar weit die beiden andern, doch zeigen auch die Aschaffenburger Durchgangsziffern bis 1886 entschiedene Neigung zum Sinken. Das Jahr 1887 bedeutet für den Untermain einen Wendepunkt. Der Verkehr bis Frankfurt wuchs in Folge der Kanalisation ganz enorm[272]) und diese Bewegung theilt sich in Folge der Kettenschiffahrt auch dem Bergverkehr bis Miltenberg freilich in eminent abgeschwächtem Maass mit.

Was die hauptsächlichsten Güterarten des Mainverkehrs zu Berg oberhalb Frankfurt betrifft, so mögen folgende Daten zur Illustration dienen:

	1891 Tonnen	1892 Tonnen
In Frankfurt sind zu Berg gegangen	1939	2019
Davon waren Steinkohlen	660	327
Roh- und Brucheisen	426	227
Verarbeitetes Eisen	42	328
Getreide und Hülsenfrüchte	358	585
Mehl	34	15
Fette Oele und Fette	16	42
Petroleum und andere Mineralöle	17	16
In Aschaffenburg sind zu Berg durchgegangen	11107	13031
Davon waren Eisen	825	295
Steinkohlen	1030	1312
Steine und Steinwaaren	4926	6544
Mauersteine, Dachziegel etc.	365	704
Gemüse und Pflanzen	790	626
Petroleum und andere Mineralöle	180	135
Zucker, Melasse und Syrup	361	120
In Aschaffenburg sind zu Berg abgegangen	490	149
Davon waren Mauersteine, Dachziegel etc.	350	133
Steine und Steinwaaren	140	16
In Miltenberg sind zu Berg angekommen	1230	1374
Davon waren Steine und Steinwaaren	873	822
Thonröhren, Mauersteine etc.	85	217
Verarbeitetes Eisen	10	14
Getreide	50	90
Petroleum, Fette und fette Oele	26	32
Zucker, Melasse und Syrup	6	107
In Würzburg sind zu Berg durchgegangen[273])	4890	4976
Davon waren Brennholzscheite	2890	3689
Reisig und Faschinen	974	—
Steinkohlen	110	114
In Würzburg sind zu Berg abgegangen		
Brennholzscheite	40	60
In Schweinfurt sind zu Berg durchgegangen	1481	1426
Davon waren Steine	414	153
Cement, Trass und Kalk	—	622
Reisig und Faschinen	311	145
Obst, frisches und getrocknetes	221	71
Verarbeitetes Eisen	59	—
Asphalt, Theer, Pech etc.	70	34
Fette Oele und Fette	44	51

		1891 Tonnen	1892 Tonnen
In Schweinfurt sind zu Berg angekommen		587	1005
Davon waren	Obst, frisches und getrocknetes	323	166
	Cement, Trass und Kalk	—	448
	Verarbeitetes Eisen	39	40
	Fässer, Kisten, Säcke	41	70
	Reisig und Faschinen	23	—
	Steine und Steinwaaren	24	21
In Schweinfurt sind zu Berg abgegangen		764	876
Davon waren	fette Oele und Fette	—	192
	Mehl und Mehlfabrikate	150	154
	Zucker	71	88
	Gemüse und Pflanzen	18	43
	Steine und Steinwaaren	24	45

Der Thalverkehr giebt zu folgenden Bemerkungen Veranlassung. In Schweinfurt hat sich die Zahl der zu Thal angekommenen Güter in den 80er Jahren etwas gehoben, allein dieser ganze Verkehr bedeutet sehr wenig, die höchste Ziffer geht nicht über 1940 Tonnen hinaus. Dagegen ist der exakt festgestellte Durchgangsverkehr ganz enorm zurückgegangen, von 12247 Tonnen im Jahre 1870 auf 2293 Tonnen im Jahre 1892; ebenso ist der ohnehin unbedeutende Betrag der zu Thal abgegangenen Güter im Rückgang begriffen. Analog zeigen einen starken Abfall die zu Thal durch die Würzburger Schleusse gegangenen Güter, aber mit dem Unterschied, dass der Rückgang kein kontinuirlicher ist, sondern von 1873 ab der Verkehr wenn auch unter grossen Schwankungen eine gewisse Höhe festzuhalten suchte, zwischen Würzburg und Schweinfurt machen sich aber die Steineinladungen bereits geltend. Der Brennholz-, Bretter-, Stein-, Sand- und Zementverkehr entscheidet dann im unteren Mainverkehr. Ausser diesen spielen im Thalverkehr auch Getreide und Mehl eine gewisse Rolle. Folgende Uebersicht lässt die innere Zusammensetzung des Thalverkehrs näher ersehen.

		1891 Tonnen	1892 Tonnen
In Frankfurt zu Thal angekommen excl. Flossholz		113786	100508
Davon waren	Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dachziegel, Thonröhren	75413	29782
	Steine und Steinwaaren	6109	42036
	Cement, Trass, Kalk	1186	703
	Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide	3240	2118

	1891 Tonnen	1892 Tonnen
weiche Brennholzscheite	11594	11372
Getreide und Hülsenfrüchte	4792	3790
Kartoffeln	100	65
Obst	112	102
In Aschaffenburg zu Thal durchgegangen (excl. Flossholz)	278903	269327
Davon waren Steine und Steinwaaren	207647	201206
Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide	6532	12322
harte Brennholzscheite	16727	4419
weiche „	8445	2064
Borke, Lohe	1008	—
Getreide	12389	8749
In Aschaffenburg zu Thal angekommen (excl. Flossholz)	2990	827
Davon waren Steine und Steinwaaren	2110	240
harte Brennholzscheite	250	—
Getreide und Hülsenfrüchte	40	—
In Aschaffenburg zu Thal abgegangen (excl. Flossholz)	4385	3820
Davon waren harte Brennholzscheite	2190	1260
weiche „	680	1200
verarbeitetes Eisen	90	—
Bier	45	—
In Miltenberg zu Thal abgegangen (excl. Flossholz)	28249	33130
Davon waren Steine u. Steinwaaren, Mauersteine	19433	25674
harte Brennholzscheite	4680	2962
weiche „	166	—
Hafer	1194	855
Gerste	97	—
In Reistenhausen zu Thal abgegangen	10147	6375
Davon waren Steine	10147	6375
In Würzburg zu Thal durchgegangen (excl. Flossholz)	13379 [274])	8388
Davon waren Sand	6125	4952
Steine	2180	725
Gerste	2334	1441
sonstiges Getreide	941	483
Mehl und Mühlenfabrikate	441	172
In Kitzingen zu Thal abgegangen (excl. Flossholz)	1610	390
Davon waren Sand	500	130
Gerste	370	140
sonst. Getreide und Hülsenfrüchte	250	—

	1891 Tonnen	1892 Tonnen
In Schweinfurt zu Thal durchgegangen (excl. Flossholz)	2393	2293
Davon waren Getreide	511	72
Mehl und Mühlenfabrikate	160	179
verarbeitetes Eisen	41	—
Obst und Gemüse	27	25
In Schweinfurt zu Thal abgegangen	739	857
Davon waren Mehl und Mühlenfabrikate	178	208
Zucker	25	43
In Schweinfurt zu Thal angekommen	1662	1940
Davon waren Getreide	346	205
Steine	355	231
Obst	101	53
Branntwein	47	—
Mehl und Mühlenfabrikate	47	11

Was schliesslich den Flossverkehr betrifft, so nimmt derselbe in dem Mainverkehr eine sehr hervorragende Rolle ein. Für den Main oberhalb Frankfurt bis Würzburg darf man annehmen, dass das Flossholz in Quantität wenig hinter dem anderen Verkehr zurücksteht. Nach einer amtlichen Spezialerhebung bei den Schiffern im Jahre 1891 wurden zwischen Würzburg und Aschaffenburg zu Thal 223926 Tonnen Güter, zu Berg 42550 Tonnen im Ganzen verfrachtet[275]). Die Menge des von Würzburg insgesammt den Main abwärts gehenden Flossholzes betrug aber 1891 213034 Tonnen, 1892 261874 Tonnen. Zerlegt man diese Menge nach Sorten, so lässt sich für jede der Werth ungefähr folgendermassen berechnen:

	Durch das Würzburger Trommelwehr gingen Tonnen	Vom Hafen gingen ab Tonnen	Zusammen Tonnen	Ungefährer Werth Mark
		1891		
Harte Stämme	20280	8330	28610	2288800
Weiche „	165650	16975	182625	6848437
Weiche Schnittwaaren	1799	—	1799	129528
	187729	25305	213034	9266765
		1892		
Harte Stämme	25850	4950	30800	2464000
Weiche „	213552	16015	229567	8608762
Weiche Schnittwaaren	1507	—	1507	108504
	250909	20965	261874	11181266

Hiebei ist die Tonne Hartholz (= 10 cbm) zu durchschnittlich 80 Mk., die Tonne Weichholz (= 15 cbm) zu durchschnittlich 37,50 Mk. und die Tonne Schnittwaaren (= 20 cbm) zu durchschnittlich 72 Mk. gerechnet. Im grossen Ganzen kann man den Werth des bei Würzburg durch- und abgehenden Flossholzes auf rund 10 Mill. Mark annehmen.

Eine genaue Geschichte des Flossverkehrs und seiner Alimentirung müsste eine interessante Arbeit sein. Nach dem mir vorliegenden statistischen Material halte ich es für wahrscheinlich, dass der Flossverkehr früher auf dem Main bedeutend geringer war als in den letzten Jahrzehnten.

Nach Rudhart[276]) wären in den Jahren 1819—1823 durchschnittlich aus dem Main in den Rhein an Flossholz übergegangen Eichenholz 33588 cbm, Tannenholz 82962 cbm; das wären ungefähr 14107 Tonnen Eichenholz und 28207 Tonnen Tannenholz, zusammen 42414 Tonnen.

In den Jahren 1847—1851 gingen bei Höchst vorbei an Floss- und Werkholz[277]):

1847	84007	Tonnen
1848	51018	„
1849	71861	„
1850	86828	„
1851	79649	„

Gegenüber den 20er Jahren hatte sonach noch vor der eigentlichen Eisenbahnära das Flossholz in seiner Menge sich fast verdoppelt; man wird nicht fehlgehen, wenn man diese Steigerung hauptsächlich dem Donau-Main-Kanal zuschreibt, der eine neue sehr beträchtliche Quelle für Flossholz eröffnete.

Seitdem hat in Folge der Bahnzufuhren, wie unsere Tabellen ausweisen, der Flossverkehr sich abermals mehr als verdoppelt. Schon in den 60er Jahre erfolgte ein grosser Aufschwung. Der Flossverkehr zeigt sonach gegenüber der Mainschiffahrt ein gegensätzliches Bild; er ist in stetem Fortschreiten begriffen, zumal, wie Abschnitt IX noch näher darlegen wird, seinem Bedürfnisse auch vollständig Rechnung getragen und die Heilbronner Konkurrenz in gewissen Schranken gehalten wurde.

Was aus dem Obermaingebiet an Flossholz zusammen strömt und vom Kanal noch herrührt, das kommt deutlich in den Durch-

gangszahlen Schweinfurts zum Ausdruck. Dieser Theil des Flossverkehrs ist in entschiedener Abnahme begriffen. Gegenüber dem überreizten Spekulations-Jahr 1873 ist eine Abnahme um $^3/_4$, gegenüber den gedrückten Jahren 1876—82 um die Hälfte ersichtlich. Man wird den Hauptgrund der Abnahme in dem Nachlassen der Zufuhr auf dem Ludwigskanal zu suchen haben[278]).

Anders ist das Bild bei Würzburg. Hier sammelt sich, was mit der Bahn dem Main zwischen Schweinfurt und Würzburg zugeführt wird. Lässt man die abnormen Jahre 1874 und 1875 ausser Berechnung, so hält sich dieser Flossverkehr mit Schwankungen im Einzelnen immer über 200000 Tonnen; allerdings mit einer bedeutenden lokalen Verschiebung. Mit Errichtung des Würzburger Hafens und seiner Geleiseverbindung geht von 1884 ab ein grosser Theil des Holzes mit der Bahn bis Würzburg, um erst hier unterhalb des Wehrs in den Main geworfen und zu Flössen zusammengestellt zu werden. Darin macht sich neuerdings wieder ein Umschlag durch die Pollerplätze oberhalb Würzburg geltend; das durch das Würzburger Trommelwehr gehende Flossholz mehrt sich, das unterhalb desselben in Würzburg eingeworfene und erst von da abgehende mindert sich.

Seit etwa 3 Jahren geht ein Theil Holz (ca. 10000 Tonnen), das aus den Donaustaaten kommt, überhaupt nicht mehr mit der Bahn[279]) durch Oesterreich und Bayern an den Main, sondern wird in Fiume auf Schiffe verladen, um zur See nach Holland transportirt zu werden. Einiges hievon wird sogar von Holland nach dem Niederrhein gebracht. Die grosse Konkurrenz im Seeschiffahrtsverkehr und die besonders niedrigen Frachten in der Zeit, in der der Getreidetransport ruht, haben diese Ablenkung über Fiume rentabel gemacht. Im gesammten Flossverkehr des Mains tritt diese Verschiebung bis jetzt wenig hervor.

Das Flossholz, das von Würzburg in toto abgeht, wird auf dem Weg abwärts zum Theil veräussert, namentlich bleibt ein Theil in Aschaffenburg, ein anderer in Frankfurt, das Meiste nimmt aber seinen Weg nach Mainz und den Rhein hinunter. Die folgenden Zahlen geben hierüber Aufschluss.

	Von Würzburg sind insgesammt abgegangen an durchgehenden und erst dort gespannten Flössen	Nach Frankfurt gelangten	In Aschaffenburg, Hanau u. andern Zwischenorten sind somit ungefähr veräussert worden	In Frankfurt sind geblieben
1887	217566 Tonnen	211168	6398	19627
1888	213741 „	160827	52914	20356
1889	208955 „	180656	28299	25213
1890	289963 „	227889	62074	26616
1891	213034 „	180559	32475	18497
1892	261874 „	223775	72669	29903
1893	224180 „	189205	34975	24532

Bei dem Rückgang der Mainschiffahrt seit Mitte der 50er Jahre konnte der Schifferstand seine Position nicht aufrecht erhalten. Viele Schiffe wurden verkauft, andere, die schadhaft geworden, nicht wieder ergänzt, die Schiffersöhne mussten einem andern Berufe sich zuwenden. Wie sehr das Schiffsmaterial zusammenschmolz, dafür bieten die Angaben der Reichsstatistik im Vergleich mit unserer früheren Feststellung belehrenden Aufschluss[280]).

Es betrug auf dem Main in Ober- und Unterfranken

	die Zahl der Segelschiffe	ihre Tragfähigkeit im Ganzen t	ihre durchschnittliche Tragfähigkeit t
1857	784	29857	38
1872	550	28196	51
1877	463	21835	47
1882	287	17781	62
1887	247	16388	66

Die Zahl der Schiffe ist auf weniger als 1/3 seit 1857 zusammengeschrumpft, die Tragfähigkeit ist nicht ganz auf die Hälfte gesunken. In Oberfranken sind alle Schiffsgrössen an der Abnahme betheiligt, in Unterfranken dagegen sind hauptsächlich die Schiffe bis zu 100 Tonnen oder 2000 Ztr. von dem Rückgang betroffen worden, während die Schiffe von 100—200 Tonnen zugenommen haben[281]). Etwas mag zu dieser Tendenz, die Tragfähigkeit der Schiffe zu steigern, die am 7. August 1886 eröffnete Kettenschleppschiffahrt bis Aschaffenburg beigetragen haben[282]); im Uebrigen kommt darin das Streben zum Ausdruck, mit den Schiffen in Bezug auf die Tragfähigkeit an die äusserste Grenze, welche der Fluss gestattet, zu gehen, um auf diese Weise konkurrenzfähig zu bleiben.

Das weitere Detail ergiebt die folgende Uebersicht.

Bestand der auf dem Main beheimateten Segelschiffe auf Grund der Reichsstatistik.

	31. Dez. 1872		31. Dez. 1877		31. Dez. 1882		31. Dez. 1887		31. Dez. 1892[5]	
	Zahl	Tragfkt. in t	Zahl	Tragfkt. in t	Zahl	Tragfkt. in t	Zahl	Tragfkt. in t	Zahl	Tragfkt. in t
Oberfranken	42	2487	27	1800	12	471	8	551	—	—
Unterfranken	510	25709	436	20035	275	17310	239[3]	15837	239[6]	16527[6]
Baden	42	2230	43	2220	46	2701	40	2822	—	—
Rgsbz. Wiesb.	37[1]	6895	15	1100	27[2]	6948	24[4]	7416	—	—
Hessen	28	998	29	1451	13	797	24	1264	—	—
	659	38319	550	26606	373	28227	335	27890	334	35649

	Oberfranken				Unterfranken				
	1872	1877	1882	1887	1872	1877	1882	1887	1892[6]
Zahl d. Segelschiffe	42	27	12	8	510	436	275	239	239
Tragfähigkeit	2487	1800	471	551	25709	20035	17310	15837	16527
Es hatten eine Tragfähigkeit									
von 10— 20 T.	—	—	4	—	41	57	14	14	22
20— 30 „	9	1	—	1	56	93	27	23	
30— 40 „	10	3	1	—	126	67	38	17	73
40— 50 „	8	12	6	2	104	72	50	57	
50— 75 „	5	2	—	2	71	67	62	46	
75—100 „	—	2	—	—	61	40	32	19	74[7]
100—150 „	10	7	1	3	47	36	42	54	67
150—200 „	—	—	—	—	3	4	5	9	
200—250 „	—	—	—	—	—	—	3	—	3
300—350 „	—	—	—	—	1	—	—	—	—
350—400 „	—	—	—	—	—	—	1	—	—
532 „	—	—	—	—	—	—	1	—	—
von 10— 50 T.	27	16	11	3	327	289	129	111	95
von 50—100 T.	5	4	—	2	132	107	94	65	74[7]
von 100 T. u. darüber	10	7	1	3	51	40	52	63	70

1) Ausserdem 4 Schleppdampfer. Unter den 37 Segelschiffen sind 16 eiserne Kähne mit 5434 t Tragfähigkeit.

2) Ausserdem 1 Personen- und 5 Schleppdampfer.

3) Ausserdem 2 Personendampfer mit 45 Tonnen Tragfähigkeit und 1 Schleppdampfer mit 28 Tonnen Tragfähigkeit.

4) Ausserdem 1 Personendampfer mit 42 Tonnen Tragfähigkeit und 7 Schleppdampfer mit 774 Tonnen Tragfähigkeit.

5) Die Erhebung pro 1892 lässt die Gliederung nach Stromgebieten und zugleich nach Staaten und Landestheilen fallen.

6) Schiffe in Unterfranken überhaupt.

7) Nach Abzug von 8 Schiffen auf der fränkischen Saale mit 50—75 Tonnen Tragfähigkeit bleiben 66.

IX. Neuere Versuche und Massregeln zu Gunsten des bayerischen Mains.

I. Die Korrektionsarbeiten.

Der bayerische Staat ist zu keiner Zeit erlahmt, die Korrektion des Mains zu fördern, auch dann nicht, als man im Uebrigen die Schiffahrt ihrem Schicksal zu überlassen schien. Der Ausbau der Parallelwerke und die Einengung des Flusses in seine Normalbahn sind, wenn auch langsam, mit jedem Jahr fortgeschritten. Ich gebe nachstehend eine kleine Uebersicht für die Jahre 1869, 1873[283]), 1893.

Der Main

	in Oberfranken	Unterfranken	Zusammen
Länge	8,4 km	314,76 km	323,16 km
Hievon sind durch Leit- oder Uferdeckwerke in normale Bahn gebracht:			
1869	8,4 km	166,50 km	174,90 km
1873	8,4 „	184,09 „	192,49 „
1893	8,4 „	206,27 „	214,67 „
In unkorrigirtem Zustand befanden sich			
1869	— km	148,26 km	148,26 km
1873	— „	130,67 „	130,67 „
1893	— „	108,50 „	108,50 „
Gesammtlänge der Leit- oder Uferdeckwerke			
1869	13,84 km	339,59 km	353,43 km
1873	13,99 „	372,91 „	386,90 „
1893	13,99 „	415,71 „	429,69 „

Auf beiden Seiten waren die Ufer versichert

	in Oberfranken	in Unterfranken	Zusammen
1869	55,88 km	103,97 km	109,46 km
1873	55,88 „	104,72 „	110,30 „
1893	55,88 „	206,27 „	211,86 „

Wie ersichtlich, ist in Oberfranken der Ausbau der Parallelwerke längst vollendet, wogegen in Unterfranken noch ein Drittel in unkorrigirtem Zustand sich befindet, wovon jedoch manche Strecken nicht sehr korrektionsbedürftig sind.

Bis zum Jahr 1883 hat der bayer. Staat an Korrektionskosten und Kunstbauten für den Main aufgewendet in Summa 5 300 000 Mk. Auf erstere treffen 4,3 Mill. M. In Unterfranken kommen hiezu 1883–92

	für Neubau	Unterhaltung	Zusammen
1883	123 346	92 768	216 114 Mk.
1884	89 996	94 878	184 874 „
1885	100 960	92 103	193 063 „
1886	108 643	89 025	197 668 „
1887	119 656	95 579	215 235 „
1888	269 971	88 410	358 381 „
1889	298 681	91 402	390 083 „
1890	324 715	91 207	415 922 „
1891	180 814	99 653	280 467 „
1892	258 842	97 693	356 535 „
	1 875 624	932 718	2 808 342 Mk.

In dieser Summe sind auch enthalten der Aufwand für die Würzburger Schleusse, das Würzburger Trommelwehr, Aschaffenburger Hafen und Brücke (ohne Stadtbeitrag) Dampfbagger u. s. w. (zusammen ungefähr 1½ Mill. Mark).

Der Staatsaufwand für den Main stellt sich sonach bis 1893 auf rund 8,1 Mill. Mark. Rechnet man noch die letzten 10 Jahre für Oberfranken, so dürften reichlich 8,5 Mill. Mark anzunehmen sein, wovon ca. 6 Mill. M. auf die Korrektion treffen.

Hiezu kommt noch der Aufwand der Kreise Ober- und Unterfranken für den Uferschutz. Für solchen wurden seitens des unterfränkischen Landraths bewilligt:

1853—62	130 624 Mk.	pro Jahr	13 062 Mk.
1863—72	70 969 „	„ „	7 097 „
1873—82	79 278 „	„ „	7 928 „
1883—92	144 000 „	„ „	14 400 „
1893	11 700 „	„ „	11 700 „
1894	12 300 „	„ „	12 300 „
	448 871 Mk.		10 687 Mk.

Rechnet man diesen Posten und den analogen für Oberfranken zu dem obigen Aufwand von 8,5 Mill. hinzu, so dürfte sich die Gesammtsumme, die der Staat und die Kreise für den Main aufgewendet haben, zwischen 9—10 Mill. Mark bewegen.

Die seit 1819 bis 1869 am Main beobachtete Senkung des Wasserspiegels in Folge der Korrektionen betrug bei Miltenberg 5″ = 0,12 m; bei Schweinfurt 1′11″ = 0,56 m, im Durchschnitt an den vier Beobachtungsorten Schweinfurt, Würzburg, Miltenberg, Aschaffenburg 9″ = 0,22 m[284]). Viel Gelände, das früher fortwährend vom Strom bedroht war, ist jetzt gesichert[285]), dem Fluss sind feste Schranken gezogen.

Dagegen wird vielfach behauptet, dass hinsichtlich der Fahrtiefe trotz aller Korrektionen eine erhebliche Verbesserung bis jetzt nicht erreicht und man eigentlich nicht weiter als zu Anfang des Jahrhunderts sei[286]). Zwar lässt sich ein strikter Gegenbeweis kaum führen; aber es will mir scheinen, als ob die ausserordentlich grosse Zahl kleiner Fahrzeuge um das Jahr 1818, sowie die Thatsache, dass man früher, um auch nur mässige Quantitäten zu transportiren, in der Regel einen ganzen Schiffszug bilden musste, gerade nicht für die gleiche Fahrwassertiefe in früherer Zeit sprechen, von den vielen lokalen Hemmnissen und Untiefen damals ganz abgesehen. Wenn wir ferner finden, dass noch 1837 in dem Vertrag mit Mainz das Maximum des Ladequantums auf 1200 bayer. Ztr. fixirt ist, dass im Jahre 1843 28″ Würzburger Pegel = 84 cm als der „günstigste“ Wasserstand für die Schiffahrt bezeichnet wird, dass aber selbst bei diesem „günstigsten“ Wasserstand das Güterquantum von 2835 Zollztr. auf zwei Schiffszüge von je zwei Schiffen[287]) bis Würzburg vertheilt war, so möchte die Annahme berechtigt sein, dass das Flussbett früher schlechter und das Fahrwasser nicht allgemein so tief wie heute war. Zugegeben muss allerdings werden, dass von grossen durchgreifenden Erfolgen keine Rede sein kann.

Der Wunsch, die Korrektionsarbeiten zu beschleunigen, wurde schon lange gehegt. Nach einem dem Finanzausschuss der zweiten Kammer 1886 übergebenen schriftlichen Bericht war anzunehmen, dass es bei Fortgewähr der bis dahin etatisirten Mittel noch bis zum Jahre 1920 dauerte, bis die planmässige Mainkorrektion von Aschaffenburg bis Bamberg durchgeführt werden konnte. In der Kammer der Reichsräthe vom 4. April 1892 wurde deshalb mit Recht angeregt, man möge die zur Vollendung nöthigen 3½ Mill. in sechs Jahren verwenden und durch eine Anleihe beschaffen[288]). Im Zusammenhang mit dem Projekt der Einführung der Kettenschleppschiffahrt musste der Frage von Neuem nahe getreten werden. Der Entwurf vom 28. September 1893, der am 5. Juni 1894 Gesetzeskraft erlangt hat, nimmt in der That eine Korrektion von Aschaffenburg bis Kitzingen in Aussicht, durch welche die vertragsmässige Mindestfahrwassertiefe von 0,7 m, also eine Mindesttauchtiefe von 0,65 m sicher gestellt werden soll. Um dies Ziel zu erreichen, bedarf es hauptsächlich einer Reihe Sprengungen und Baggerungen. Die Kosten für die Bagger- und Sprengarbeiten bei 595260 cbm Baggermasse sind auf 3154614 Mk. angeschlagen; dazu kommen noch die Kosten für Anschaffung von Sprengmaschinen und Dampfbaggern nebst Zubehör im Betrag von 501386 Mk. Des Weiteren sollen auch noch zwei Mühlen zwischen Würzburg und Kitzingen behufs Beseitigung der in den Main eingebauten Wehre angekauft werden, wofür 160000 Mark angesetzt sind. Unter Einrechnung einer 4,8%igen Reserve ergiebt sich ein Gesammtaufwand von 4 Mill. Mark. Von diesem Aufwand hätte Baden für seine gemeinschaftliche Strecke 338000 Mk. zu tragen; um bezüglich der Kettenschleppschiffahrt nicht beengt zu sein, hat Bayern sich entschlossen, den Aufwand ganz zu übernehmen. Durch die Korrektion, die in den Jahren 1894—97 durchgeführt werden soll[289]) wird eine Mindestladung von 1400—2000 Ztr. für je ein Schiff sicher gestellt[290]).

Auf der Strecke zwischen Frankfurt und Miltenberg ist seit Legung der Kette die Verbesserung des Fahrwassers ernstlichst angestrebt worden, namentlich waren am Anfang sehr störend die Untiefen bei Dörnigheim, Grosssteinheim, Kleinauheim, Fechenheim. Im hessischen Budget 1888/91 wurden hiefür 93000 Mk. ausgeworfen, ebensoviel in Preussen[291]); das Fahrwasser der bayer. Strecke wird gelobt.

2. Brücken.

Im Jahr 1818 hatte man bis Kostheim auf dem Main sieben Brücken. Heute zählt man bis Kostheim 31 Strassen- und 10 Eisenbahnbrücken[292]). All diese Brücken verstärken zwar die Strömung und sind dadurch der freien Schiffahrt etwas beschwerlich; ihre Höhe und lichte Weite reicht aber für reguläre Fälle aus.

3. Der Bau des Hafens in Aschaffenburg 1869/70.

Eine alte Klage der Mainschiffer war, wie schon oben erwähnt, der Mangel an Häfen, welche gegen Eisgang und Hochwasser den nöthigen Schutz boten; die in verschiedenen Orten mit gemeindlichen Mitteln und von den Schiffern selbst hergestellten Anstalten[293]) in den Altwässern waren meist unzureichend. Als Staatsanstalt war lediglich der Winterhafen im Festungsgraben zu Würzburg vorhanden, der aber schon in den 50er Jahren mehr und mehr verschlammte und auch wegen Ueberfluthung keine Sicherheit gegen Eisgang gewährte, so dass die Dampfschiffahrtsgesellschaft im Jahr 1851 für räthlich hielt, ihre neuen Dampfboote in einem rheinischen Hafen und die älteren in Hanau überwintern zu lassen[294]). Es wurde gelegentlich in der Kammer der Abgeordneten konstatirt, dass bei jedem grösseren Hochwasser, bei jedem unvermutheten Eisgang der Schaden Tausende betrug und ein einziger Schiffer 35000 fl. in wenigen Stunden verlor. Es kam einmal vor, dass 16 stattliche Schiffe, die vielleicht den grössten Theil des Besitzthums von vielen Familien ausmachten, von der Macht des Elementes fortgerissen, mit aufgerichteten Masten stromabwärts fuhren und an der Aschaffenburger Brücke wie Rohre zerknickt wurden[295]). Zu diesen immer wieder erneuten Klagen und Petitionen[296]) gesellten sich bald andere, welche Hafenanlagen und Ländeplätze auch im Interesse des Verkehrs wünschten und insbesondere auf Geleiseverbindungen drangen.

Das Ministerium trat der Frage näher. Schon im Jahre 1846 wurden, nachdem Würzburg zum Freihafen erklärt worden war, Pläne und Kostenanschläge für einen grösseren Hafen in Würzburg gefertigt, allein das Jahr 1848 verhinderte die Ausführung[297]). Unter den misslichen Verhältnissen konnte auch ein anderes Projekt, das der Kronacher Flossausschuss 1851 unmittelbar bei der höchsten Stelle angeregt hatte, nicht sogleich auf Erfüllung rechnen. Der Vorschlag ging dahin, in Aschaffenburg unterhalb der Brücke

einen Flosshafen herzustellen, damit die Flösser im Stande wären, ihre Bretter und Langhölzer in Aschaffenburg zu überwintern, sie da zu grösseren Flossstücken zu vereinigen und dann im Frühjahr, wo die Holzpreise am günstigsten seien, rasch an die weiter abwärts gelegenen Handelspätze Hanau, Höchst und nach dem Rhein zu verbringen. Da jedoch die Staatsforstverwaltung an dieser Frage interessirt war und den Antrag des Kronacher Flossausschusses wärmstens empfahl, betonend, dass aus dem fränkischen Wald allein jährlich für über 2 Mill. fl. Holz auf den Main gingen, so kam der Aschaffenburger Winterhafen schliesslich 1869 und 1870 zur Ausführung. Der Aufwand betrug 43480 fl. und ging auf Kosten der Staatsforstverwaltung und des Wasserneubauten-Etats. Die Stadtgemeinde Aschaffenburg trug von der Summe 4000 fl.

4. Der Bau des Würzburger Hafens 1876/78 und die Herstellung des Verbindungsgeleises.

Der Aschaffenburger Hafenbau brachte auch die Obermaininteressenten wieder in Bewegung. Bereits im Herbst 1869 erschien in der Beilage zur Neuen Würzburger Zeitung ein Artikel „ein ernstes Wort an den Handels- und Gewerberath der Stadt Würzburg"; der Sekretär der Handels- und Gewerbekammer, Karl Müller, publizirte eine Schrift: „Würzburg als bayerische Handelsstadt"[298]) und am 17. November 1869 wurde die unterfränkische Handels- und Gewerbekammer bei der Staatsregierung und dem Landtag vorstellig, indem sie um die Herstellung einer Bahnverbindung zwischen dem Bahnhof und dem Main in Würzburg, sowie um Anlage eines Staatshafens daselbst bat. Die Kammer der Abgeordneten überwies die Petition zur sachgemässen Würdigung der Regierung, und der Ausschussreferent hatte mit Billigung des Ausschusses dem Gedanken Ausdruck gegeben, dass es für jeden bedeutenden Handels- und Verkehrsplatz wichtig sei, eine Verbindung zwischen dem schiffbaren Fluss und Bahnhof zu besitzen; auch lag eine Petition von Ochsenfurt in dieser Richtung vor[299]).

Allein schon das Würzburger Projekt selbst fand eine verschiedene Beurtheilung. Die Freunde desselben hegten überspannte Erwartungen. Man träumte sich, es brauche nur der Hafen und das Geleise da zu sein, um Würzburg zu einem Umschlagsplatz ersten Ranges zu machen. Der Mainstrom, sagte der Abgeordnete Prof. Gerstner, ist von Würz-

burg ab erst bequem schiffbar; hier ist der Vereinigungspunkt von fünf grossen internationalen Bahnlinien, die Bahnen aus Wien, Prag, Leipzig, München Frankfurt treffen hier zusammen. Auf diese Weise verbindet Würzburg die wesentlichsten und wichtigsten Bedingungen zur Anlage eines internationalen Stapelplatzes, es bildet das Centrum von mächtigen weithinragenden Eisenbahnen und den Ausgangs- und Schlusspunkt eines schiffbaren Stromgebietes, hier des Rhein- und Maingebietes. Durch die Ausführung des Projekts wird es möglich, den Zwischenhandel in Würzburg auf eine ungeahnte Höhe zu bringen. Die Flussschiffahrt hat auch neben den Eisenbahnen noch ihre Bedeutung für Güter, die keinen grossen Raum beanspruchen, einen niedrigen Tarifsatz verlangen, eine lange Fracht vertragen können, wie z. B. Getreide, Holz, Steinkohlen, Strassenmaterial u. s. w. Wenn eine Wasserstrasse zum Transport dieser Güter nicht benützt wird, so beruht die Ursache nicht in der Natur der Wasserstrasse (!), sondern vielmehr in dem Mangel an Einrichtungen, welche die leichte, bequeme und wohlfeile Benützung dieses Verkehrsmittels möglich machen[300]), oder sie liegt auch in dem Monopol, in dem System der Alleinherrschaft des Eisenbahnwesens.

In der That hatte die Generaldirektion der Verkehrsanstalten geltend gemacht, dass die gewünschte Bauanlage die Betriebsinteressen der Staatsbahn schädigen werde, indem hiedurch nur der Bahnstrecke Würzburg-Aschaffenburg Konkurrenz gemacht werde. Das Ganze erscheine als ein ziemlich schwacher Versuch, die ausgespielte Rolle des Zwischenhandels wieder zu Ehren zu bringen, von welchem Standpunkt aus man ganz entschieden gegen das Projekt sich aussprechen müsse. Der Handelsminister von Schlör erklärte jedoch, dass die Anschauung der Staatsregierung damit nicht zum Ausdruck komme, aber skeptisch war er auch; der Mainstrom komme nur in einer Richtung als Vermittler des Verkehrs in Betracht, das sei die an den Rhein; dass diese Richtung nicht von der Heidelberger Bahn benützt werde, um die Güter von Heidelberg und Mannheim u. s. w. über Würzburg an den Rhein zu schicken, sei selbstverständlich. Ebenso falle in Zukunft mit der Bahnverbindung Schweinfurt-Gemünden eine zweite Linie aus, indem eine Masse Güter gar nicht mehr nach Würzburg kämen; es blieben also nur die Linien von Ansbach und Nürnberg, für die Würzburg einen günstig gelegenen Punkt als Umschlagsplatz darstelle; allein auch da müsse man bezweifeln, ob man angesichts der Krümmungen des Mains die Konkurrenzfähigkeit der Schiffahrt

in den Vordergrund zu schieben berechtigt sei. Es bedürfe grosser Anstrengungen, wenn Würzburg den Zwischenhandel von Mainz und Mannheim, wohin er sich durch den Eisenbahnverkehr gezogen habe, theilweise an sich ziehen wolle. — Hiebei wurde freilich verschwiegen, dass die bayerische Bahnverwaltung selbst ihr gut Theil dazu beigetragen hatte und noch fortwährend beitrug, durch exorbitante Differenzialzölle den Zwischenhandel der Mainstädte zu ruiniren, wenn auch zuzugeben ist, dass die Konkurrenzrouten mehr oder minder dazu nöthigten[301]). Es kostete 1869

auf der Route		direkt	via Würzburg
Frankfurt-München	Eisen Kl. A_2	41,5 Kr.	50,7 Kr.
„ „	„ „ B_2	40,1 „	47,0 „
„ „	Kaffee	74,0 „	91,5 „
Mainz-Wien	Eisen	59,6 „	84,9 „
Frankfurt-Innsbruck	Harz und Terpentinöl	58,9 „	73,3 „
„ „	Oel, Fettwaaren, Flachs, Hanf	58,9 „	74,7 „
Marchienne-Mainz-Wien (Belgien)	Eisen	90,1 „	118,3 „

Diese grossen Differenzen, über welche der fränkische Handelsstand seit 1861 die bitterste Klage führte, waren auch der Schiffahrt selbst abträglich[302]).

Im Jahre 1871 eignete sich auch der Landrath von Unterfranken die Anforderung der Herstellung eines Staatshafens und der Verbindung des Eisenbahnhofes in Würzburg mit dem Maine an; der Landrathsabschied vom 22. Juli 1872 erklärte auf diesen Antrag, dass diese Angelegenheit noch näheren Erwägungen unterliege, von deren Ergebniss die Einstellung eines entsprechenden Postulates in dem Entwurf des Budgets für die 12. Finanzperiode abhängig erscheine[303]). Das Ergebniss war ein günstiges.

Das Budget pro 1874/75 enthielt 140000 fl. für den Beginn der Herstellung eines Staatshafens und Ländebaues[304]). Der Zustand des bisherigen Winterhafens war in Folge der Mainkorrektion und der hiedurch herbeigeführten Senkung des Wasserspiegels geradezu unhaltbar geworden; das Hafenbassin bildete nur noch einen gesundheitsschädlichen Sumpf. Das Handelsministerium war inzwischen aufgelöst; das Ministerium des Innern konnte sich freier bewegen, es war nicht durch die Eisenbahninteressen beengt; es betrieb vor

allem den Hafenbau. Dieser wurde im Jahre 1878 vollendet. Der Bau kostete 510 419 Mk. Der Hafen hat eine Wasserfläche von 28 500 qm oder 2,85 ha.

Noch während des Baues richtete der Handelsverein von Würzburg am 30. Oktober 1875 die Bitte an die Kammer um Herstellung eines Verbindungsgeleises[305]). Der Handelsverein hob hervor, dass sich in Heilbronn die Kosten für Verladung eines Holzwagens zu 400 Ztr. auf 48 Kr., in Marktbreit am Main dagegen auf 18—20 fl. beliefen. Die Münchener Holzhändler stellten in Aussicht, dass sie nach Herstellung eines Verbindungsgeleises ihre Versendungen an den Rhein über Würzburg statt über Heilbronn leiten würden[306]). Die Kammer forderte am 8. Juli 1876 die Regierung auf, dem nächsten Landtage eine Vorlage zu machen. Am 12. Juli 1878 erfolgte eine Interpellation im gleichen Sinne[307]). Das Jahr 1881 kam aber heran, und das Verbindungsgeleise war noch immer nicht hergestellt[308]). Erst am 1. Mai 1882 konnte dasselbe dem Betrieb übergeben werden. Die Stadt leistete hiezu einen Kostenbeitrag von 31 250 Mk.[309]), wofür ihr aber ein Aequivalent theils in den Lagerplatzmiethen, theils in dem Gebührenantheil für die Geleisebenützung zugesprochen wurde[310]).

5. Der Bau eines zweiten neuen Hafens in Aschaffenburg 1888/1893.

Im Jahre 1883 fassten die Flössereiinteressenten den Entschluss, den Hauptflossmarkt für den Main nach Aschaffenburg zu verlegen. Der Flössereibetrieb vom Obermain her vollzog sich bis dahin so, dass, wer sich mit diesem Geschäft abgab, am Obermain ein Quantum Holz kaufte, es an den Obermain brachte, zum Floss verband, um am Untermain es an irgend einem Ort zu einem angemessenen Preis loszuschlagen. Das pflegte hauptsächlich an den Orten zwischen Aschaffenburg und Mainz zu geschehen[311]). Bietet sich an den Orten des Mittelmaines Verkaufsgelegenheit, so wird natürlich auch diese benutzt. In Würzburg z. B. beobachtet man regelmässig oberhalb der alten Brücke die Abgabe von Brettern, Stangen, kleinen Balken. Je weiter der Weissflösser mit seinem Material fahren muss, um so mehr ist er geneigt, seine Waare billig loszuschlagen, um nicht länger aufgehalten zu sein. Die Konzentration der Weissflösse in Aschaffenburg sollte dazu dienen, der Verschleuderung entgegenzuwirken. Aschaffenburg lag noch nahe genug, um erwarten zu können, dass die Händler,

wenn sie Mainz, Mannheim, Hanau besuchten, auch nach Aschaffenburg kommen würden. Für diesen Zweck erwies sich der bisherige alte Hafen, der nur 600 m lang und 2 1/2 ha gross war, zu klein, geschweige dass er für Schiffe und Flösse zusammen ausgereicht hätte; auch wurde behauptet, dass in dem stagnirenden Wasser das Weichholz Schaden leide und verderbe. Die provisorischen Einrichtungen und die Aenderungen in den Korrektionsbauten oberhalb der Mainbrücke genügten nicht. So entstand die Forderung nach einem neuen Floss- und Handelshafen mit Verbindungsgeleise. Derselbe sollte auch dazu dienen, dass bei frühzeitigem Wintereintritt die Flösse in Aschaffenburg verbleiben, statt in Frankfurt, Mainz, Schierstein oder Köln überwintern zu müssen. Man hoffte, es werde sich in Aschaffenburg auch ein gut organisirtes Beleihungsgeschäft für Holz etabliren und damit der häufigen Verschleuderung von Rundholz vorgebeugt werden. Auch die Kettenschleppschiffahrt liess eine erweiterte Hafenanlage wünschenswerth erscheinen.

Am 21. Februar 1888 reichte die Regierung ein Nachtragspostulat für die Herstellung des Hafens ein[312]). Das ausgearbeitete Projekt wollte die Krone des Hafendammes auf 7,6 m über Niederwasser, d. h. 0,5 m über dem höchsten Wasserstand des Jahres 1845 stellen; die Kosten berechneten sich in diesem Falle auf 1680000 Mk. Um die Kosten zu mindern, begnügte man sich vorerst mit 3,6 m über Niederwasser — der alte Hafen hatte 3 m Dammhöhe —, was gegen gewöhnliche Hochwasser ausreicht, und überliess es einer späteren Zeit, das weitergehende Projekt noch zu verwirklichen. Man glaubte mit 750000 Mk. auszukommen, wovon 150000 Mk. die Stadt Aschaffenburg tragen wollte. Ausserdem wurden 250000 Mk. bewilligt, um ein Verbindungsgeleise herzustellen. Der neue Hafen wurde am 24. Mai 1892 an die k. Staatseisenbahnverwaltung übergeben. Der Hafenbetrieb war schon einige Wochen früher eröffnet worden. Von den Flössern wurde der Hafen bereits im Jahre 1890 benützt. Derselbe hat eine Uferlänge von 2000 m und ist 8 1/2 ha, also 3 mal so gross als der Würzburger. Die Gesammtkosten beliefen sich bis Juni 1892 auf 1102339 Mk., davon trug die Stadt schliesslich 256957 Mk.; dieses Opfer ist jedoch nur scheinbar ein grosses; denn von den Kosten kamen effektiv nur 476189 Mk. auf den Hafen und 519620 Mk. auf die neue Brücke, deren Bau eigentlich der Stadt oblag. Der Rest dürfte für Verwaltung und Arbeiten im freien Fluss u. s. w. erforderlich gewesen sein.

Die schöne Hafenanlage bedarf noch mancher ergänzenden Korrektionsbauten; auch besteht die Absicht, mit der Zeit den neuen Hafen noch so zu verlängern, dass der alte unterhalb der Brücke und der neue oberhalb der Brücke mit einander zu einem einzigen verbunden werden.

Die Erwartungen bezüglich des Aschaffenburger Weissflossholzmarktes haben sich ziemlich erfüllt. Wie schon oben gezeigt, bleiben nicht unbeträchtliche Mengen Flossholz in Aschaffenburg, um von da nach Hessen u. s. w. versandt zu werden. Für den Schifffahrtsverkehr hat dagegen die Hafenanlage nur geringe Bedeutung. Sie und das Geleise haben ihre volle Nutzbarmachung erst zu erwarten, wenn die Mainkanalisation bis nach Aschaffenburg geht. Dann wird wohl auch die Erhöhung der Dammkrone um weitere 3 m ins Auge gefasst werden, was ungefähr einen Aufwand von 1 200000 Mk. verursacht, weil durch die Erhöhung der Dammkrone das Hochwasser sich auf die andere Seite des Flusses wirft, wodurch der Ankauf von Ländereien und eine Verlängerung der Brücke nothwendig wird.

6. Das Projekt eines Flosshafens in Würzburg und die Herstellung der Pollerplätze zu Ochsenfurt, Marktbreit, Kitzingen.

Noch während das Hafenprojekt in Aschaffenburg zur Verhandlung stand, trat auch in Würzburg wieder ein grossartiger Plan ans Licht. Der Würzburger Hafen hatte sich bewährt, insoweit es sich um Bergung von Schiffen gegen Hochwasser und Eisgang und zur Ueberwinterung von Schiffen und Flossholz handelte. Auch das Verbindungsgeleise, gegen das die Bahn Jahre lang sich gesträubt, hat sich als eine sehr rentable Anlage erwiesen, freilich nicht ganz in der Richtung, die man sich ursprünglich dachte. Der Hafen und das Geleise haben Würzburg nicht zu einem „Emporium des internationalen Handels“ gemacht, der Zwischenhandel hat keinen „ungeahnten“ Aufschwung erlebt. Wenn man seiner Zeit solchen Phantasien sich hingab, so beachtete man dabei, abgesehen von anderen Dingen, zwei wesentliche Dinge nicht, den mangelhaften Zustand des Flusses und den beschwerlichen Charakter der Mainschiffahrt mit Pferdezug. Die oben auf Grund der Reichsstatistik angegebenen Zahlen, die sich lediglich auf den Würzburger Hafen beziehen, zeigen die Bedeutungslosigkeit des Güterverkehrs im Hafen. Im Jahre 1892 kamen dort Güter an

535 Tonnen zu Berg, 1 Tonne zu Thal; es gingen im Hafen ab zu Berg 60 Tonnen, zu Thal 1525 Tonnen. Dagegen zeigte sich das Verbindungsgeleise eminent vortheilhaft einestheils für den Sandbezug der Bahn, anderntheils für den Flossverkehr. Der Hafenplatz entwickelte sich in kurzer Frist zu einem grossen leider nicht hochwasserfreien Pollerplatz[313]); das Flossholz, das aus dem Süden und Südwesten Bayerns an den Main kam, wurde mehr und mehr nach Würzburg gerichtet, um dort mittels des Geleises am Hafen eingeworfen und zu Flössen zusammengestellt zu werden. Obwohl Würzburg am weitesten entfernt war, so kam wegen des leichten Einwurfs die Sache doch billiger, auch fiel der oft lange Aufenthalt weg, den die Flösser vor dem Würzburger Wehr damals noch hatten, wenn das Holz oberhalb eingeworfen worden war. In Würzburg strömte mehr Holz im Hafen zusammen, als sämmtliche andern Orte von der Bahn zugeführt erhielten. Im Jahre 1889 zählte man von Mainleus angefangen bis einschliesslich Ochsenfurt 5400 Waggons; davon gingen 2464 nach Staffelbach[314]), 1547 nach Marktbreit, 840 nach Ochsenfurt; nach Würzburg dagegen kamen 5569 Waggons Holz zum Weiterflössen.

Wie sehr dieser Umschlag in kurzer Zeit wuchs, das zeigen die im Würzburger Hafen abgegangenen Flossholzquantitäten:

1884	21960	Tonnen
1885	25946	„
1886	24920	„
1887	48900	„
1888	52670	„
1889	44600	„
1890	65720	„

Die unerwartet hohe Zufuhr führte zu Missständen, die gänzliche Inanspruchnahme des Hafens für den Holzverkehr beschränkte seine Verwendung für Schiffahrtszwecke und liess namentlich einen Mangel zu Tage treten für den Fall, dass die Kette bis Würzburg gelegt werden wollte. Durch einen neuen grossen Central- und Schutzhafen sollte diesem Uebelstand vorgebeugt und ausserdem der Holzgrosshandel und die Sortimentsgeschäfte nach Würzburg gezogen werden. Das bayer. Holz sollte hier einen Sammelplatz finden und dem Handel besonders dadurch entgegengekommen werden, dass man am Hafen hochwasserfreie Lagerplätze darbot. Mittels der Kettenschiffahrt hoffte man noch besonders dem Brettergeschäft einen Rückhalt zu

geben. Grosse Firmen in Heilbronn, Mannheim und Duisburg stellten ihre Uebersiedelung nach Würzburg, bezw. die Errichtung von Filialen daselbst in Aussicht, für den Fall, dass der Hafen in entsprechender Weise ausgeführt würde[315]).

So war das Projekt eines grossen Flosshafens geboren.

Im Jahre 1887 liess die Würzburger Stadtverwaltung mit einem von der Stadtgemeinde übernommenen Kostenaufwand von nahezu 600 Mk. ein Projekt ausarbeiten, welches aber nicht die Billigung der höchsten Baubehörde und des zuständigen Ministeriums fand[316]). Letzteres liess 1888 und 1889 ein neues Projekt anfertigen und am 14. März 1890 erfolgte in Form eines Nachtragspostulats eine Vorlage an den Landtag[317]). Die Kosten für den Bau eines Flosshafens in Würzburg wurden auf 2425000 Mk. veranschlagt. Hievon wollte die Stadt Würzburg 360000 Mk. oder 15% des Aufwands tragen. Der Flosshafen sollte unterhalb Würzburg in der Nähe der Dürrbachmündung erbaut und hier in das alte Flussbett des Maines gelegt werden, während dem Main auf der rechten Uferseite mittelst eines Durchstiches ein anderes Bett geschaffen werden sollte, so dass der neue Hafen auf die linke konkave Mainseite zu liegen gekommen wäre, was eine Ueberbrückung des Maines nöthig machte. Das Hafenbecken sollte 1050 m Länge, 85 m grösste Breite und 66 m mittlere Breite erhalten, woraus sich eine Wasserfläche von 69300 qm ergeben hätte.

Sofort entstand am Main eine Art Wettlauf; die Städte Ochsenfurt, Marktbreit und Kitzingen bewarben sich um Holzeinwurfstellen. Die Kammern lehnten den Würzburger Flosshafen ab und bewilligten für Herstellung eines Einbindeplatzes mit Schienenverbindung zum Main in Ochsenfurt 176600 Mk., in Marktbreit 193000 Mk., in Kitzingen 138000 Mk. und in Würzburg für eine Holzeinbindestelle am Dürrbach mit Geleiseverbindung dahin 202000 Mk., zusammen also 709600 Mk., in allen vier Fällen aber unter der Bedingung, dass die Gemeinden den Grund und Boden unentgeltlich zur Verfügung stellten.

Für diesen Beschluss, der durch die Parteikonstellationen sehr unterstützt wurde, machte man namentlich folgendes geltend: Vor allem betonte man den höchst komplizirten Bau und die Wahrscheinlichkeit einer bedeutenden Ueberschreitung des Voranschlags, sowie die missliche Lage des Würzburger Bahnhofs, dessen Ueberlastung und schwierige Platzverhältnisse nicht für eine verkehrsstauende

Centralisation des Holzverkehrs in Würzburg sprächen. Ferner erschien Kitzingen für die Hölzer von Nürnberg her, sowie Ochsenfurt und Marktbreit für die von München—Ansbach her konkurrenzkräftiger gegenüber Heilbronn als Würzburg, weil dann das Holz früher in den Main geworfen wird und nicht erst noch die Strecke auf der Bahn bis Würzburg zu laufen braucht. Auch wurde behauptet — und die Flössereiinteressenten bestätigen das —, dass im Allgemeinen im offenen Flusswasser die Hölzer bequemer und billiger zusammengestellt werden könnten, indem die Flussströmung das Richten befördere. Man bezweifelte, dass man den Holzhandel nach Würzburg zu ziehen vermöge; der natürliche Platz für den Holzumsatz sei der Rhein, wo die Hölzer des Neckars und des Mains zusammenströmten; auch in Heilbronn sei kein eigentlicher Flossholzmarkt; das, was an Holzhandel in Würzburg zur Zeit sich finde, falle nicht sehr schwer ins Gewicht[318]), zur Zeit sei es in der Hauptsache nur ein Speditionsplatz, nur ein Platz, an dem die Hölzer umgeschlagen werden und transitiren. Für diskutabler hielt man dagegen die Frage mit Bezug auf den Bretterhandel.

Die Handels- und Gewerbekammer von Würzburg reichte am 21. Mai 1891 eine neue Petition und eine von Dr. Zöpfel verfasste Denkschrift „Der Main als Verkehrsstrasse“ beim Ministerium ein, worin sie auf Fortsetzung der Kette und um nochmalige Vorlage des Flosshafenprojekts bei dem Landtag nachsuchte. Analoge Petitionen gingen an die Kammer[319]). Die Handelskammer sucht nachzuweisen, dass mit den genehmigten Einpollerungsplätzen den Bedürfnissen des Holzhandels nicht genügt sei, dass der Winterhafen in Würzburg durch die ersteren überhaupt nicht entlastet werde (!), und es namentlich nach wie vor an hochwasserfreien Lagerplätzen fehle. Diese Bemühungen waren, wie vorauszusehen, vergebliche. Die Kammer der Abgeordneten ging in der Sitzung vom 10. Dezember 1891 über die Petition zur Tagesordnung über, „in der Erwägung, dass die k. Staatsregierung erklärte, es sei erst abzuwarten, wie die im vorigen Budget genehmigten Einwurfsstellen und Geleiseverbindungen sich bewähren, und es würde die Frage der Anlage eines Flosshafens bei Würzburg zu gegebener Zeit von ihr selbst wieder aufgegriffen“.

Die Verbindungsgeleise an die Einpollerungsplätze wurden hergestellt mit Ausnahme des Geleises an dem projektirten Einbindeplatz beim Einfluss des Dürrbachs bei Würzburg. Diese Verbindung unterblieb, weil die Stadt die gestellte Bedingung nicht erfüllen und

den Grund und Boden nur pachtweise auf Zeit überlassen wollte (!) Zu Kitzingen erfolgte die Eröffnung im Mai 1891, in Ochsenfurt im Oktober 1891 und in Marktbreit im August 1892.

Die Pollerplätze haben sich vorzüglich bewährt. Vor allem hat die Eisenbahn selbst durch die Geleiseverbindung einen erheblichen Nutzen erzielt, indem sie für die Legung zweiter Geleise nach Nürnberg u. s. w. sämmtliches Sandmaterial dem Main entnehmen konnte. In Kitzingen wurden so allein ca. 100000 cbm und in Marktbreit etwa 40000 cbm Mainsand bis jetzt für diesen Zweck verladen. Es bedeutet das einen Gewinn von etwa 40—50000 M. Sodann haben die Pollerplätze in der That die Entlastung des Würzburger Hafens herbeigeführt; das von der Bahn denselben zugeführte Holz betrug 1893:

in	Waggons	Langholz Tonnen
1. Marktbreit	2772	28120[1])
2. Ochsenfurt	2737	28447
3. Kitzingen	1710	17323
4. Würzburg	1976	19932
	9195	93832

Würzburg, das im Jahre 1890 65720 Tonnen Flossholz aus dem Hafen abgehen liess, verzeichnet pro 1891 bereits wieder nur 25305, pro 1892 20965 und 1893 8265 Tonnen. Der Hafen könnte im Bedarfsfalle noch erheblich weiter entlastet werden durch Ausführung des ursprünglich beabsichtigten und sehr geeigneten Einbindeplatzes am Dürrbach. Das wird geradezu nothwendig werden, wenn die Kettenschleppschiffahrt in Gang kommt und mehr Schiffe das Bedürfniss der Bergung bedürfen und ein wirklicher Umschlag vom Schiff zur Bahn und umgekehrt erfolgt. Man darf nur den Betrieb am Hafen beobachten, um sich zu überzeugen, dass der Hafen auch heute noch viel zu viel durch Flossholz in Anspruch genommen ist, um zugleich der Schiffahrt voll dienen zu können. Im Fall der Kanalisation reicht die Einrichtung überhaupt nicht mehr aus.

Auch gegenüber Heilbronn[320]) scheint die Einrichtung der Pollerplätze ihre Schuldigkeit zu thun, obwohl der Zeitraum noch zu kurz ist, um definitiv urtheilen zu können. Der Flossholzverkehr daselbst hatte eine rapide Zunahme zu verzeichnen[321]). Während derselbe in den Jahren 1878—82 zwischen 52953—77100 Tonnen sich bewegte, schwankte er 1883—90 zwischen 105600—144500 Tonnen,

[1]) Ausserdem 367 Tonnen Sägeholz.

für die Jahre 1891 und 1892 führt die Reichsstatistik sogar 157451 und 189266 Tonnen an. Dieser letzte Zuwachs rührt augenscheinlich von einer abnormen Situation, vom Abtrieb des Nonnenholzes des Ebersberger Waldes her. Das Jahr 1893 aber weist bereits einen erheblichen Rückgang in Heilbronn auf. Die Handels- und Gewerbekammer in Heilbronn theilt mir folgende Daten mit:

Es wurden in Heilbronn eingebunden

		1891	1892	1893
Flösse		725	844	574
Diese Flösse enthielten Stämme				
weiche	à 9—10 m	49666	37766	42302
„	à 11—16 m	130803	168640	120776
„	à 17—28 m	126136	147456	106972
Holländer	à 14—19 m	3225	4825	2149
„	à 20 - 24 m	4157	2125	1172
„	à 24—28 m	1215	1031	583
		315202	361843	273954

Ausserdem sind vom oberen Neckar herkommend in Heilbronn durchgeführt worden

Flösse 209	93	118	
mit ungefähr 100000	45000	59000	Stämmen.

Das in Heilbronn im Jahre 1893 eingebundene Flossholz ist weit unter den Bestand von 1891 gefallen; man darf annehmen, dass aus Bayern das meiste Holz wieder seine Richtung an den Main nimmt. Die Flossholzhändler rechnen den Frachtvortheil für den Pollerplatz Marktbreit gegenüber Heilbronn bis Mainz auf 10—12 Mk. per 10 Tonnen, was bei einem Floss von 200 Tonnen — das ist ungefähr das Gewicht der in Marktbreit eingebundenen Flösse — 200 bis 240 Mk. ausmacht.

Diese Gestaltung der Dinge hat aber auch noch eine andere Lichtseite. Mit ihr ist ein seit den 70er Jahren so oft und so laut ausgesprochener Wunsch nach möglichst zahlreichen Verbindungsgeleisen an den Main seiner Erfüllung erheblich näher gebracht. Die Verbindung ist nunmehr, abgesehen von Frankfurt und Wertheim, hergestellt in Aschaffenburg, Würzburg, Marktbreit, Kitzingen, Ochsenfurt, Schweinfurt und Staffelbach. Sobald die Kettenschleppschiffahrt bis an den Obermain fortgesetzt ist, werden diese Verbindungen auch für andere Waaren als Flossholz von Bedeutung werden.

Bedauerlich aber bleibt bei all dem, dass man nicht in irgend einer Weise — es liessen sich noch andere als die vorgehabten

Lösungen denken — die Möglichkeit bot, dass in Würzburg ein Emporium des Bretterhandels entstand, wozu es ähnlich günstige Bedingungen, wie Heilbronn, das in diesem Zweig gross dasteht, besitzt.

7. Das neue Trommelwehr 1890/91 und die neue Schleusse in Würzburg 1892/93.

In neuerer Zeit wurden auch erhebliche Verbesserungen bewerkstelligt, um die durch die Stauwerke in Würzburg hervorgerufenen Beengungen des Schiffahrt- und Flossverkehrs auf ein Mindestmass herabzusetzen.

Wie früher schon erwähnt, war für die Schiffe ein winkeliger Umlaufkanal mit einer Schleusse und für die Flösse ein Nadelwehr errichtet. Die längere Zeit dauernde Oeffnung des letzteren bewirkte bei niedrigem Wasserstand ein so starkes Fallen, dass die Schiffe nicht mehr durch den Kanal kommen konnten, ja selbst die hintersten Flösse geriethen unter Umständen aufs Trockne. Auch mussten die Mühlen bei jeder Lochöffnung 3—4 Stunden stille stehen. Ueberstieg der Wasserstand die mittlere Höhe, so hatte die Oeffnung des Wehrlochs nur geringe Verzögerung im Mahlgeschäfte zur Folge. Um nun die Mühl- und Schiffahrtsinteressen zu schonen, war seit alter Zeit[322]) für die Flösse eine beschränkte Zahl Lochöffnungstage bestimmt: bei niederem Wasserstand wöchentlich nur zwei (Mittwoch und Samstag Nachmittag 2 Uhr); bei mittlerem Wasserstand wöchentlich drei (Montag, Mittwoch und Samstag); bei hohem Wasserstand jeder Zeit. Für Holländer Flösse war das Wehr nach Bedarf täglich zu öffnen, wobei auch die gerade vorhandenen Weissflösse passiren durften. Als der Flossverkehr seit 1845 (siehe oben S. 258) stetig zunahm und mit dem Steigen der Staatsforstgefälle gleichen Schritt hielt, blieb nichts anders übrig, als das Wehr noch öfter als an drei Wochentagen öffnen zu lassen, welche Praxis in der Wehrmeisterinstruktion vom 12. Mai 1850 auch anerkannt wurde. Später hat sich der Flossverkehr abermals bedeutend gesteigert, wodurch der Aufenthalt für die Flösse immer lästiger und der Schaden für die Mühlen grösser wurde. Die Klagen wurden immer lebhafter, so dass 1872 der unterfränkische Landrath an die kgl. Regierung die Bitte stellte, das Wehr wenigstens täglich auf mehrere Stunden zu öffnen[323]).

Um dem Missstand abzuhelfen, tauchte schon in den 60er Jahren der Gedanke auf, den Wehrbau ganz herauszunehmen. Im Jahr 1881 wurde auch ein Projekt ausgearbeitet, aber bald davon Abstand genommen. Das Stauwerk ermöglicht den Betrieb dreier werthvoller Mühlen[324]), auch dient die obere Mühle dazu, Wasser auf den Marienberg zu pumpen und dem ehemaligen Hofbrauhaus Wasser zuzuführen. In Folge erworbener Privatrechte wären grosse finanzielle Opfer für Entschädigung bezw. auch Pachtverluste entstanden, der Fluss hätte zudem an den dann nicht mehr gestauten Stellen grosse Korrektionsarbeiten erfordert.

Man suchte nach einer anderen Lösung. Sie fand sich in der Weise, dass man neben dem Nadelwehr, welches fortan nur zur Regulirung des Wasserstandes diente, ein Trommelwehr erbaute; die Flösse können nun jederzeit passiren, und der Wasserverlust während des Passirens ist auf ein Minimum beschränkt. Es wird dies auf doppelte Art erreicht, einmal durch die Schnelligkeit des Niederlegens und Wiederaufrichtens des Wehres, wozu im ersten Fall $1^1/_2$, im letzteren $3^1/_2$—5 Minuten erforderlich sind, sodann durch die Höherlegung der Wehrsohle; die Sohlschwelle der alten Flossschleusse liegt um 1,6 m tiefer als die des Trommelwehrs; diese grössere Tiefe ist für die Flösse unnöthig, so dass bei jedem Oeffnen des Flosslochs sekundlich mehr als die doppelte Wassermenge genüber dem eigentlichen Bedarf unnütz verloren ging. Bei der jetzigen Einrichtung braucht der Mühlenbetrieb überhaupt nicht mehr eingestellt zu werden[325]).

Das Trommelwehr wurde im November 1891 fertig gestellt und hat rund 176000 Mk. gekostet.

Für die Instandsetzung der schadhaften alten Flossgasse wurden im letzten Landtag 70000 Mk. bewilligt[326]). Auch sei erwähnt, dass von den Kosten des in Kostheim zwischen Main und Rhein erbauten Flosshafens im Betrag von 467000 Mk. Bayern 100000 Mk. übernommen hat[327]).

Nicht minder werthvoll ist die Erbauung einer neuen Schleusse in Würzburg. Die Ausmasse der alten Kammerschleusse sind zwar nicht kärglich bemessen, sie hat 6,4 m Weite und 46,7 m Länge; allein es war kaum möglich, Schiffe von solcher Länge durch die scharfe Krümmung am Eingang des Umlaufskanal zu bringen; auch beträgt heute noch die lichte Höhe der Burkarder Thorbrücke bei Niederwasserstand nur 4,9 m, so dass gerade bei den für die Schiffahrt

günstigen um 1,0—1,8 m höheren Wasserständen die Brückenöffnung leicht hinderlich wurde.

Die Länge der neuen in den Hauptstrom eingebauten Schiffahrtsschleusse misst vom Oberdrempel zum Unterdrempel 61 m, die nutzbare Länge 55 m; die lichte Weite zwischen den Schleussenhäuptern beträgt 10,5 m. Diese Breite wurde erst während des Baues auf Veranlassung des Prinzen Ludwig an Stelle einer geringeren gewählt. Dadurch ist die lichte Weite in Uebereinstimmung gebracht mit den Schleussen des kanalisirten Mains zwischen Frankfurt und Mainz. Die neue Schleusse ist gross genug, um die Kettendampfer aufzunehmen[328]), sie hat eine Lage, dass sie ohne Schwierigkeiten verlängert werden kann, um eine ganzen Schleppzug auf einmal durchzuschleussen. Durch diese Schleusse ist erst eine wirkliche Verbindung des Ober- und Mittelmains hergestellt; auch halten jetzt bereits die Schiffe mit Vorliebe an dem gegenüber der Schleusse zum Ein- und Ausladen bequem gelegenen Mainquai. Durch das Stauwerk ist der Main in der Nähe der Schleusse tief und die Schiffe können in Folge dessen gleich gegenüber der Schleusse hart an das Mainquai auf einer langen Strecke herankommen. Zudem ist dasselbe hier weniger hoch, als unterhalb der alten Brücke in der Nähe des Krahnens. Die Ein- und Ausladung geschieht vielfach mit Hilfe der an den Schiffen angebrachten Ausleger. Im Lauf der Zeit dürfte sich wohl die Aufstellung eines Krahnens als nothwendig erweisen.

Der Schleussenbau, der eine Zierde des Mainstromes darstellt, wurde 1893 vollendet. Die Gesammtkosten stellten sich auf rund 192 000 Mk., wozu noch die Kosten für das Schleussenwärterhaus mit 20 100 Mk. kamen[329]).

8. Versuche, den Transportbetrieb auf dem Main zu modernisiren.

Als die Mainschiffahrt von den Eisenbahnen umklammert wurde, stellte sich bald heraus, dass die alte Betriebsweise unrentabel war. Weder der Treidel- noch der Dampfbetrieb vermochten sich zu halten. Die Schlepper waren noch unvollkommen und die geringe Flusstiefe und die starke Strömung verhinderten eine ökonomische Ausnützung der theuren Anlage. Kein Hoffnungsstrahl schien für die Mainschiffahrt mehr zu leuchten. Da kam die Kunde von der Kettenschleppschifffahrt, die in Nachahmung französischen Vorgangs in Deutschland zuerst auf der Elbe Anwendung gefunden und in den Jahren 1869—74 von Hamburg bis Aussig sich ausgedehnt hatte[330]). Der technische

und finanzielle Erfolg, der sich gerade bei nicht sehr tiefen Flüssen mit starken Strömungen zeigte, wirkte allerwärts neu belebend.

Im Jahre 1872 traten auf Anregung der Firma H. Held u. Co. eine Reihe Männer zusammen, um die Kettenschleppschiffahrt von Mainz bis Würzburg, bezw. Bamberg ins Leben zu rufen. Das bezügliche Gesuch war noch nicht instruirt, als sich in Frankfurt a/M. eine neue Gesellschaft unter der Firma Rigaud u. Co. aufthat. Es hatten sich damals auch die Regierungen der Mainuferstaaten bereit erklärt, eine betreffende Konzession zu ertheilen, und es war im Jahre 1872 eine vorläufige Uebereinkunft wegen der der Unternehmung zu stellenden Konzessionsbedingungen erzielt worden. Hierbei wurde festgesetzt, dass der fraglichen Firma eine Frist von einem Jahr für die Konstituirung der beabsichtigten Aktiengesellschaft und die definitive Nachsuchung der Konzession gewährt werden sollte. Auf Nachsuchen der Firma wurde diese Frist um ein Jahr bis Ende 1873 verlängert. In Folge der ausgebrochenen Börsenkrisis kam aber die definitive Konstituirung der Gesellschaft in diesem Jahre nicht zu Stande, weshalb eine abermalige Fristverlängerung von einem Jahr gewährt wurde. Mittlerweile schien ein von Frankfurt seit längerer Zeit angestrebtes Projekt der Herstellung eines Seitenkanals seiner Realisirung entgegen zu gehen. Auf Grundlage der vom Ingenieur Schmick 1868 für das rechte und 1870 für das linke Ufer ausgearbeiteten Pläne erlangte die Frankfurter Handelskammer bei der preussischen und hessischen Staatsregierung die Konzession zur Herstellung eines Kanals von Frankfurt a/M. nach Mainz, und am 3. Februar 1874 wurde vom preussischen Abgeordnetenhause eine Subvention von 1 Million fl. bezw. die erste Rate im Betrage von 280000 Thaler bewilligt[331]). Innerhalb des seither für die Kettenschleppschiffahrt bestandenen Comités entstanden, angeregt durch ein der Stadt Frankfurt angehöriges Mitglied, nun Zweifel darüber, ob es räthlich sei, die Kette nur bis Frankfurt oder bis Mainz zu legen. Obgleich die Mehrheit des Comités der Ansicht war, dass das Projekt der Mainkettenschleppschiffahrt mit demjenigen des Mainkanals überhaupt nicht verschmolzen werden dürfe, dass ersteres einen selbständigen Zweck habe, welcher sich allerdings mit den Zwecken des Kanals sehr gut vertrage, jedoch denselben nicht untergeordnet werden dürfe, zeigte sich jedoch nunmehr bei den Frankfurter Kapitalisten weniger Geneigtheit, das Projekt der Kettenschleppschiffahrt zu fördern[332]). Zwar wurde das Frankfurter Seitenkanalprojekt unter den eingetretenen

ungünstigen allgemeinen Zeit- und Geldverhältnissen und wegen der nicht zu besiegenden Schwierigkeiten bald aufgegeben, aber nicht lange darauf dafür vom Regierungs- und Baurath Cuno die Kanalisirung des Mains selbst angeregt. Die Interessen gingen immer mehr auseinander, und von Frankfurt war für die Kettenschleppschifffahrt vorerst nichts mehr zu erwarten. Die Sache gerieth also ins Stocken[333]). Erst als die auch auf dem Neckar entstandene Bewegung bewirkte, dass dort 1878 durch eine Aktiengesellschaft mit Staatsgarantie die Kettenschleppschiffahrt eingeführt wurde[334]), und dieselbe sofort einen grossen Erfolg aufwies[335]), kam die Sache wieder in Fluss. Das verfehlte nicht seinen Eindruck.

Die Schiffer und Vertreter des Handelsstandes am Main erhoben sich zu neuen Anstrengungen[336]). Nach einer Vorbesprechung von Freunden der Mainschiffahrt am 15. Juni 1879 in Aschaffenburg, welche zur Bildung eines engeren und weiteren Comités geführt hatte, fand am 13. Juli 1879 eine grössere Versammlung statt, welche die Einführung der Kettenschleppschiffahrt technisch und praktisch für möglich und zur Erhaltung und Belebung der Mainschiffahrt für wünschenswerth erklärte. Auch wurde ein Comité aus Schiffereibesitzern gewählt, welches mit dem eigentlichen Aktionscomité in steter Fühlung bleiben sollte. Das letztere trat am 14. August 1879 in Frankfurt a/M. zu einer Sitzung zusammen, zu welcher auch die erste Autorität auf dem Gebiete der Kettenschleppschiffahrt, E. Bellingrath, beigezogen war. Am 14. September 1879 wurde eine grössere Versammlung nach Würzburg berufen. Auf derselben waren ausser dem Mainschifferstande die Uferstädte des Mains und Donau-Main-Kanals, die Handelskorporationen des Maingaues, sowie die Flussbauämter der Uferstaaten vertreten. Es wurde folgende Resolution gefasst:

1. Die Errichtung einer Dampfkettenschleppschiffahrt auf dem Main von Mainz bis Bamberg im Anschluss an die Rheinschifffahrt einerseits und an die Donau-Main-Kanalschiffahrt andererseits ist als ein für Handel, Verkehr und Schiffahrt des Maingaues im höchsten Grade wichtiges Unternehmen mit allen Kräften zu fördern und freudigst zu unterstützen.
2. Die baldmöglichste Ausführung der Kettenschleppschiffahrt auf dem Main ist energisch zu betreiben, ohne Rücksicht darauf, ob die Kanalisation des Mains von Mainz bis Frankfurt a/M. zu Stande kommt oder nicht. Diese letztere wäre auch für

erstere von hohem Werthe und deren Ausführung daher ebenfalls wünschenswerth, um so mehr, als auch der Betrieb in dem Kanale am zweckmässigsten durch die Kettenschleppschiffahrt auszubeuten ist (!), wie dies auch auf der kanalisirten Seine geschieht. Die preussische Regierung ist daher zu ersuchen, bei der Ausarbeitung der Pläne für die Kanalisirung des Mains darauf Rücksicht zu nehmen, dass die Kettenschleppschiffahrt auch auf dem kanalisirten Theile des Mains in zweckmässiger Weise betrieben werden kann.

Die Kettenschleppschiffahrt ist jedoch in keiner Weise von dieser Kanalisirung abhängig. Nach Erklärung der Schiffer ist es eine Lebensfrage für die ganze Mainschiffahrt, dass die Kettenschleppschiffahrt baldigst ins Leben gerufen wird.

Da nach den Erläuterungen des Herrn Direktor Bellingrath eine Fahrwassertiefe von 55 cm als Minimum genügt, um die Kettenschiffahrt ins Leben zu rufen, es jedoch im höchsten Grade wünschenswerth und wichtig für die letztere erscheint, dass die Fahrwassertiefe auf 70 cm im Minimum gebracht wird, so ist bei den vier Uferstaaten auf's energischste darauf hinzuwirken, dass durch Korrektion des Mains in kürzester Frist diese Fahrwassertiefe von 70 cm hergestellt und baldigst die nach den früheren Staatsverträgen in Aussicht genommene Tiefe von 90 cm als Minimum erreicht werde.

3. Obgleich der gute Erfolg der Kettenschleppschiffahrt auf der Oberelbe und namentlich auch auf dem weniger wasserreichen Neckar den Beweis für die Ausführbarkeit und Rentabilität des gleichen Unternehmens auf dem Main gewissermassen schon erbracht hat, so soll dennoch zur Beseitigung aller Bedenken:
   a) ein technisches Gutachten über die Fahrwasserverhältnisse des Mains und die Ausführbarkeit und Zweckmässigkeit der Kettenschlepperei auf demselben,
   b) eine Rentabilitätsberechnung mit Kostenvoranschlägen über das Unternehmen von Sachverständigen ausgearbeitet werden.
4. Zur Ausführung des Unternehmens soll die Gründung einer Aktiengesellschaft in Aussicht genommen werden, deren Aktienkapital im Nominalbetrage der Summe gleichkommt, welche zum Bau und Betrieb der ganzen Strecke Mainz—Bamberg nöthig ist.

5. Um das Zustandekommen dieser Aktiengesellschaft möglich zu machen und zu sichern, ist eine Unterstützung des Unternehmens durch die vier Mainuferstaaten (und zwar namentlich und in erster Linie durch Bayern als den an dem Unternehmen wegen seiner Schiffahrt am meisten interessirten Staat) anzustreben, sei es durch Gewährung einer Zinsgarantie oder durch jährliche Zuschüsse der Uferstaaten à fonds perdu.

   Zur Begründung dieses Ansinnens ist namentlich auf das lobenswerthe Vorgehen Württembergs hinzuweisen, welches der Neckar-Kettenschleppschiffahrt für deren ganzes Anlagekapital eine 5%ige Zinsgarantie auf 20 Jahre gewährt hat.

6. Diejenigen Stadt- und Handelskorporationen des Maingaues, welche noch keinen Zuschuss zu den Vorarbeiten bewilligt haben, sind unter Mittheilung dieser Resolution wiederholt darum anzugehen und ist denselben anzubieten, einen Delegierten als Mitglied des Gesammt-Comités zu bezeichnen, insoweit sie in letzterem nicht schon vertreten sind. Als Massstab für die erwarteten Zuschüsse wird angenommen, dass jeder Ort mindestens Mk. 40 für je 1000 Einwohner beizusteuern hätte."

Im September 1879 reichte auch das Schiffer-Comité im Namen von 257 Mainschiffern — worunter 219 bayerische — eine ausführliche Denkschrift beim Ministerium ein, worin die Bitte ausgesprochen wurde, es möge die Staatsregierung der zur Errichtung der Kettendampfschleppschiffahrt auf dem Main ins Leben zu rufenden Aktiengesellschaft jede mögliche Förderung angedeihen lassen in der Art, dass dem Aktienunternehmen eine Zinsgarantie aus Staatsmitteln auf eine Reihe von Jahren, bis dasselbe durch den Betrieb hinreichend erstarkt ist, gewährt werde. Diese Denkschrift wurde auch den Regierungen der drei übrigen Uferstaaten vorgelegt.

Im Juli 1880 erschien das Gutachten des Sachverständigen E. Bellingrath unter dem Titel „Die Reform der Mainschiffahrt, Bericht an das Comité zur Errichtung der Kettenschiffahrt auf dem Main", eine äusserst gründliche und gediegene Arbeit, die alle relevanten Seiten mit ebenso grosser Klarheit als Schärfe darlegte, in einem Punkte aber, in der Beurtheilung des Einflusses der Kanalisirung des Mains für die Kettenschleppschiffahrt fehl ging.

Bereits im Oktober 1879 suchte das engere Comité bei den Regierungen der Uferstaaten um die Konzession für die Kettenschleppschiffahrt zwischen Mainz und Würzburg und um Gewährung

einer Zinsgarantie nach. Die bayerische Regierung lehnte es ab, diesem Gesuche näher zu treten, wenn die Staatsgarantie nicht fallen gelassen werde. Weder die Bemühungen des Landtages noch der Schiffer vermochten das Ministerium entgegenkommend zu stimmen[337]).

Inzwischen nahm das Projekt der Mainkanalisirung zwischen Mainz und Frankfurt eine ernstere Gestalt an und drängte trotz aller Schwierigkeiten, die seitens der hessischen Regierung in den Weg gelegt wurden[338]), zur endlichen Ausführung. Die zwischen den Mainuferstaaten und dann speziell zwischen Hessen und Preussen hierwegen geführten Verhandlungen wurden Ende 1882 zum Abschluss gebracht[339]).

Mainz, das eben noch mit enormem Aufwand grossartige Hafenanlagen und Uferbauten hergestellt hatte[340]), war nun von zwei Seiten bedroht. Einestheils fürchtete es, die Kettenschleppschiffahrt auf dem Neckar werde die Zufuhr der Güter nach Mannheim auf Kosten von Mainz noch mehr steigern, anderntheils war zu besorgen, dass die Spedition von Mainz nach Frankfurt vorrücke und dieses statt Mainz der Umschlagsplatz werde. Nicht minder bedenklich schien die Sache für Offenbach zu liegen, das in der Konkurrenz mit den unteren Mainorten benachtheiligt wurde, wenn diese in Folge der Kanalisation die Kohlen und Rohprodukte so viel billiger erhielten. Die von Mainz ausgehende Kettenschleppschiffahrt schien ein Mittel, um das Unheil einigermassen abzuwenden. Man hoffte, in Mainz die Güter an die Kette zu bekommen und im kanalisirten Main auf Grund irriger Voraussetzungen den übrigen Schleppern überlegen zu bleiben. Das hessische, speziell Mainz-Offenbacher Interesse war der eigentlich treibende Faktor[341]), die bayerischen Mainstädte und Schiffer aber die natürlichen Bundesgenossen.

Im Februar 1882 erliess die grossherzoglich hessische Handelskammer in Mainz einen Aufruf, der die Situation klar genug bezeichnet: „Die Errichtung einer Dampfschleppschiffahrt auf dem Main ist als ein für Handel, Verkehr und Schiffahrt des ganzen Maingaues im höchsten Grade wichtiges Unternehmen anzusehen und deshalb mit allen Kräften zu fördern und zu unterstützen. Gerade für unsere Vaterstadt erscheint es von hervorragendstem Interesse, die Kettenschleppschiffahrt von Mainz aus aufwärts und nicht etwa nur von Frankfurt aus aufwärts eingerichtet zu sehen, weil sonst nach Herstellung der Kanalstrecke Frankfurt-Mainz unsere Stadt von dem

Wasserverkehr nach dem Main und der Donau, also nach Hessen, Bayern und Oesterreich, sowie vice versa so gut wie abgeschnitten würde, und Frankfurt der Ausgangspunkt der Rhein- und Mainschiffahrt zu werden droht. Andererseits ist Seitens des kgl. preussischen Arbeitsministeriums die Einrichtung und Herrichtung der Kanalschleussen des Mains zur Durchschleussung ganzer Schleppzüge nur für den Fall in Aussicht gestellt, dass sich ein geeignetes Kettenschleppschiffahrtsunternehmen vorher bildet. Es ist mit Recht zu erwarten, dass der ungemein rege Verkehr des Rheines auf der Mainstrecke sich ausdehnen wird, wenn die Bedingung zur Erfüllung gelangt, dass die Beförderung auf derselben so rasch und zuverlässig wird, wie eine solche den Anforderungen des heutigen Verkehrs entspricht. Die Kettenschleppschiffahrt allein ist im Stande, dies zu leisten, und wirft, wie die angeschlossenen Rentabilitätsberechnungen und die Erfahrungen von Neckar und Elbe beweisen, einen erklecklichen Ertrag ab. Trotzdem fällt es schwer, eine Finanzirung ausschliesslich aus Bankierskreisen zu bewirken, weil das betreffende Unternehmen immerhin als ein gewissermassen noch neues angesehen wird. Wir glauben deshalb zunächst an den Patriotismus unserer Mitbürger zu appelliren und dieselben zu der Erklärung, einen entsprechenden Theil des erforderlich werdenden Aktienkapitals zu zeichnen, im Interesse der Mainschiffahrt und der Stadt Mainz auffordern zu sollen."

Dieser Aufruf blieb nicht ganz ohne Erfolg, ein nicht unerheblicher Theil des Aktienkapitals wurde von Mainzer Bürgern übernommen. Ein weiterer Aufruf des oben erwähnten Comités im Juli 1882 führte dazu, dass auch in Bayern ein Theil des Aktienkapitals zugesichert wurde. Allein es scheint zur Kompletirung noch viel gefehlt zu haben. Die hessische Regierung schrieb am 30. Dezember 1882 an die zweite Kammer: „Der Versuch, die Beschaffung des erforderlichen Aktienkapitals ohne staatliche Beihilfe herbeizuführen, ist dem Comité bis jetzt nicht gelungen, einestheils, weil die gegenwärtigen Zeitverhältnisse derartigen Unternehmungen überhaupt nicht günstig sind und anderentheils, weil die Handels- und Mainstadt Frankfurt mit ihren Finanzkräften für das Projekt nicht fördernd eingetreten ist. Das Comité hofft aber zuversichtlich auf Erfolg, wenn Seitens der Uferstaaten eine staatliche Beihilfe in Aussicht gestellt wird." Der Antrag der hessischen Regierung, eine solche für die Strecke Mainz-Aschaffenburg[342]) in begrenzter Weise und unter

gewissen Bedingungen zu gewähren, wurde von der Kammer im Juli 1883 gebilligt[343]).

Bereits am 1. Februar 1883 war zwischen den Staatsregierungen von Preussen, Bayern, Baden und Hessen ein Staatsvertrag abgeschlossen worden, in dessen Schlussprotokoll zu Artikel VI es hiess: „Für den Fall, dass sich ein Unternehmer zum Betriebe der Tauerei mainaufwärts finden sollte, werden die Regierungen der Mainuferstaaten demselben die Konzession nicht versagen, soferne den Voraussetzungen genügt wird, unter denen nach den bestehenden Verwaltungsgrundsätzen von ihnen Konzessionen dieser Art sonst ertheilt werden.“ Es wurde nun Alles aufgeboten, und es gelang auch, das noch fehlende Kapital aufzubringen, und am 4. Oktober 1883 wurde die Aktiengesellschaft „Mainkette“ mit dem Sitz in Mainz errichtet. Die hessische Regierung ertheilte unterm 5. Januar 1884 für ihre Strecke die Konzession und die Zusicherung eines Jahreszuschusses bis zur Höhe von 3 % des für die Strecke Mainz-Aschaffenburg jeweils eingezahlten, im Höchstbetrage auf eine Million Mark festgesetzten Aktienkapitals.

Die Zusicherung der hessischen Regierung wurde hinfällig, soferne nicht bis spätestens zum 1. Januar 1885 von den Regierungen von Preussen und Bayern die Konzession zum Betrieb der Kettenschleppschiffahrt auf der Strecke Mainz-Aschaffenburg ertheilt würde. Zwei Gesuche der Mainkette um die Konzession bis Würzburg vom Oktober 1883 und Januar 1884 blieben seitens der bayerischen Regierung ohne Bescheid, zumal die Gesellschaft für die Legung der Kette bis Wertheim eine Frist von vier Jahren, für die Legung der Kette bis Würzburg eine solche von zehn Jahren beantragt hatte. Als letztere jedoch im Februar 1885 bat, einstweilen wenigstens die Konzession für die bayerische Strecke bis Aschaffenburg zu ertheilen, erfolgte sie am 8. Juni 1884[344]). Ein weiteres Gesuch vom 31. März 1886, die ertheilte Konzession auf die Strecke Aschaffenburg-Wertheim auszudehnen, wurde abgewiesen, da man fürchtete, dass bei Wertheim der Verkehr zum Schaden der bayerischen Bahnen auf die badischen übergehe.

Als die „Mainkette“ von der bayerischen Regierung angegangen wurde, eine Geleiseverbindung in Aschaffenburg vom Hafen zum Bahnhof herzustellen oder doch einen Beitrag dazu zu leisten, machte man einen neuen Versuch; man war bereit, falls die Konzession über Aschaffenburg ausgedehnt werde. Die königl. Generaldirektion eröffnete aber am 1. September 1886 im Auftrage der

höchsten Stelle, „dass die gewünschte Konzession keinenfalls ertheilt werden könne, da die von der „Mainkette“ behauptete besondere Bedeutung der Fortsetzung ihres Betriebes stromaufwärts thatsächlich nicht gegeben sei, namentlich eine wesentliche Förderung allgemeiner Verkehrsinteressen durch dieselbe nicht in Aussicht stehe, wohl aber eine Beeinträchtigung von Staats- und einer Reihe von Einzelinteressen sicher eintreten würde.“ Es blieb also vorerst bei der am 7. August 1886 eröffneten Strecke Mainz-Aschaffenburg.

Die Schwierigkeiten, welche die bayerische Regierung anfangs dem Projekt der Kettenschleppschiffahrt machte, zeitigten einen andern Versuch, bei dem man eine Konzessionirung nicht brauchte[345]).

Eine auf den 30. September 1883 nach Schweinfurt einberufene Versammlung beschloss die Gründung der „Gesellschaft zur Hebung und Belebung der Mainschiffahrt“. Diese Gründung erfolgte am 12. Januar 1884 in Würzburg unter dem Namen „Vereinigung für Förderung der Mainschiffahrt“. Im Juli 1885 wurde diese Vereinigung in eine Aktiengesellschaft umgewandelt; der Gründungsvertrag am 14. Oktober 1885 verlautbart. Der Zweck derselben war nach den Statuten „die Förderung der Mainschiffahrt durch Betrieb der Dampfschleppschiffahrt“. Das Grundkapital betrug 57900 Mk. in 193 Aktien zu je 300 Mk.; die ausgegebenen Aktien lauteten auf Namen. Im Jahr 1888 wurde das Aktienkapital auf 63000 Mk. erhöht; den Erhöhungsbetrag von 5100 Mk. hatte die Schiffsbaufirma Gebr. Schulz in Mainz vertragsmässig übernommen. Die Gesellschaft besass nur 1 Hinterrad-Schleppdampfer, den die genannte Firma um 58000 Mk. lieferte. Derselbe befriedigte bei der im Spätherbst 1885 unternommenen Probefahrt nicht, so dass man die Abnahme ablehnte. Bei der am 15. April 1886 erfolgten Uebernahme des reparirten Schiffes wurde auf den ursprünglich vereinbarten, unter den gegebenen Verhältnissen aber nicht erreichbaren Tiefgang verzichtet. Der leere Tiefgang betrug 0,51 m, bei höchster Beladung 0,65 m; auf dem offenen Main schleppte der Dampfer 3000—4500 Ztr. je nach Zahl und Bauart der geschleppten Schiffe, auf dem Rhein 8—10000 Ztr., auf dem kanalisirten Main 12—16000 Ztr.

Leider machten sich bald neue Reparaturen nöthig, so dass 1886 von neun Monaten Betriebszeit drei gefeiert werden mussten. Der Kessel war nach kurzer Zeit defekt geworden; man hatte bisher eine Maschinenkraft von 70—130 H. P., höchstens aber eine solche von 160—180 H. P. für nöthig erachtet, um die Stromschnellen des Mains

zu überwinden; es zeigte sich, dass aber thatsächlich 220 H. P. aufgewendet werden mussten, um einen Schleppzug von zwei bis drei Schiffen mit 3500—4000 Ztr. Ladung über einzelne Strömungen wegzubringen. Der Hinterraddampfer war zwar mit einer Maschine von 220 H. P. ausgerüstet, der Kessel war aber auf ein geringeres Leistungsmaass berechnet, so dass er überanstrengt wurde. Bei der Aschaffenburger (alten) Brücke war man zur besseren Sicherung des Schleppzugs und Schonung von Maschinen und Kessel anfangs genöthigt, Pferdevorspann zu benutzen.

Im Jahr 1887 verlor man abermals drei Monate durch Kesselreparaturen; das rasch abfallende Wasser im Juli nöthigte dann dazu, die Fahrten nach dem Obermain ganz einzustellen und den Betrieb auf den kanalisirten Main und bis Offenbach, wie auf den Rheinschleppdienst zwischen Lahnstein und Mannheim zu beschränken. Während dieser Zeit schleppte das Boot trotz defekten Kessels mit Leichtigkeit das Drei- und Vierfache dessen, was durch die Stromschnellen des Mains nur mit Aufbietung der ganzen Maschinenkraft geschleppt werden konnte.

Im Jahr 1888 erhielt das Boot einen neuen Kessel, der hinsichtlich des Dampfhaltens und Kohlenverbrauchs befriedigte; auch war der Wasserstand während des ganzen Jahres sehr günstig; doch gingen von 209 Betriebstagen 59 meist wegen Reparaturen verloren; eine kleinere Zahl von Liegetagen entsprang auch dem zeitweiligen Mangel passender Schleppzüge, indem einzelne Schiffer den Hinterradschlepper nicht benützten in der Hoffnung, dadurch die raschere Fortsetzung der Kette zu fördern. Das Jahr schloss mit einem Betriebsverlust ab.

Auch das dritte Jahr verlief unbefriedigend und brachte einen Verlust von 6034 Mk. Das höchst ungünstige Ergebniss wurde hauptsächlich durch die häufigen Reparaturen veranlasst, die fast zwei Monate der Fahrzeit beanspruchten, ein weiterer Monat ging wegen Mangel an Schleppzügen verloren. Verlustbringend war auch die durch die Arbeitseinstellungen hervorgerufene Kohlennoth, die dazu nöthigte, mit geringwerthigen, aber doch theuren Kohlen fürlieb zu nehmen. Auf der Strecke Frankfurt-Aschaffenburg wurde über ungünstige Konkurrenzverhältnisse (offenbar in Folge der Kettenschleppschiffahrt) geklagt, so dass die Schlepplohnsätze unergiebig waren.

Die Schlepplöhne der Gesellschaft waren augenscheinlich denen der Kettenschleppschiffahrt auf dem Neckar nachgebildet[346]). Sie

betrugen für die Ladung per Tonne und Kilometer 1 Pfg. und für das Fahrzeug pro Kilometer

bei	600	Ztr.	Ladefähigkeit	35 Pfg.
„	1000	„	„	40 „
„	1500	„	„	45 „
„	2000	„	„	50 „
„	2500	„	„	60 „
„	3000	„	„	75 „
„	4000	„	„	100 „
„	5000	„	„	115 „
„	6000	„	„	130 „
„	7000	„	„	140 „
„	8000	„	„	150 „

Diese Tarifsätze galten bei einem Fahrwasser von 0,50 m bis 1,50 m (—0,20 bis 0,70 m Würzb. Pegel); bei hohem und niedrigem Wasserstand erfolgten Zuschläge von 10—15 %. Für geeignete grössere Fahrzeuge, welche ihre volle Ladungsfähigkeit ausnutzen konnten, konnte Rabatt bis 20 % gewährt werden.

Ueber die finanziellen Ergebnisse und Verkehrsleistungen entnehme ich den Geschäftsberichten folgende Daten:

	15. April 1886 b. 31. Dez. 1887	1. Jan. 1887 b. 31. Dez. 1888	1. Jan. 1888 b. 31. Dez. 1889
Aktienkapital	57900	63000	63000
Ausgaben für Kohlen	9397	4521	6453
„ „ Löhne	13730	6059	6347
„ „ Reparaturen	2528	1718	2740
„ „ Sonstiges	6725	3322	2594
Summe der Ausgaben	32380	15630	18134
Einnahme an Schlepplohn	31089	13017	12100
„ „ Sonstigem	1065	—	—
Betriebsverlust	227	2613	6034

	1888	1889
Betriebstage	209	234
Ausgenützt hievon	160	151
Thal- und Bergreisen je	23	22
zu Berg geschleppt		
leere Fahrzeuge	87	80
beladene Fahrzeuge	61	58
Tonnen	3107	2314
pro Fahrzeug	51	40

	1888	1889
In der Stunde wurden zurückgelegt		
zu Thal	13,15 km	—
zu Berg	4,00 „	—
Kohlenverbrauch für das Fahrkilometer	35,5 kg	48,12 kg

Zu Thal wurde fast nichts geschleppt.

Am 6. Juni 1890 wurde von der Generalversammlung die Auflösung der Gesellschaft beschlossen[347]). Die Liquidation ergab ein äusserst ungünstiges Ergebniss. Die Schlussabrechnung stellte sich folgendermassen:

Kassabestand der Liquidationsbilanz vom 31. Dezember 1890 . . .		Mk. 139,50
Nachlässe der Gläubiger		„ 194,26
Erlös für das Schiff mit Ausrüstung		„ 6000,00
„ „ den Drahtschleppstrang und Ketten		„ 225,00
„ „ „ Eisschrank		„ 18,00
Verlust des Aktienkapitals	Mk. 63000,00	
Verlust, gedeckt durch Mitglieder des Aufsichtsraths, die Vorstandschaft und die Liquidatoren	Mk. 14519,10	
		Mk. 77519,10
		Mk. 84095,86

Aktien-Kapital-Konto	Mk. 63000,00
Kreditoren der Liquidationsbilanz vom 31. Dezember 1890	„ 18259,04
Nachträglich angemeldete Forderungen	„ 299,19
Der Volksbank für Zinsen und Provisionen vom 1. Januar 1891 bis 1. Juli 1892	„ 1020,58
Kosten der Generalversammlung, Gerichtsgebühren, Inserate . . .	„ 138,70
Versicherung, Unterhaltung, Beaufsichtigung hier und in Mainz . .	„ 461,18
Ueberführung nach Mainz	„ 449,06
Versteigerungs- und Verkaufskosten	„ 343,70
Prozesskosten und Zeugengebühren	„ 124,41
	Mk. 84095,86

Der Schleppdampfer, der seiner Zeit auf 58000 Mk., mit dem neuen Kessel auf 63600 Mk. zu stehen gekommen war, wurde für 6000 Mk. nach Mainz verkauft! Das Anerbieten der Liquidatoren an die Schiffereibesitzer des Mains, den Schlepper billig an sie abzugeben, auf dass sie in rentabler Weise genossenschaftlich den Schleppbetrieb ausüben könnten, da in absehbarer Zeit keine Hoffnung zur Weiterführung der Kette bestehe, hatte keinen Erfolg gehabt. Die Aktionäre hatten nicht nur keine Dividende erhalten, sondern auch das ganze Aktienkapital verloren. Die Ueberschuldung, welche durch die Betriebsverluste und sonstige Unkosten entstanden

war, betrug 14519 Mk. 10 Pfg. und wurde durch die Mitglieder des Aufsichtsraths, die Vorstandschaft und Liquidatoren gedeckt.

Das Unternehmen war von allem Anfang an nur als ein Versuch betrachtet worden; derselbe war nicht so ausgefallen, dass man auf dieser Basis eine Ausdehnung in Angriff nehmen wollte. Zwar war der Betriebsleiter Schön der Ansicht, dass nach gründlicher Umänderung des Rades nicht allein der grösste Theil der seither nothwendig gewordenen Reparaturauslagen und des dadurch herbeigeführten Zeitverlustes in Wegfall kämen und dann auch mit dem einen Schiff ein Verdienst erzielt werden müsste, allein es lag auf der Hand, dass der Apparat einer Aktiengesellschaft für ein einziges Schiff und der Aufwand an Arbeit und Zeit zu gross geworden, den Mainschiffern auch nicht gedient gewesen wäre, wenn nicht wenigstens mit 4—5 Schleppern ein regelmässiger Dienst geboten werden konnte. Dazu war aber keine Aussicht; denn alle Welt hatte die Ueberzeugung gewonnen, dass bei den mangelhaften Tiefenverhältnissen und den starken Strömungen des Mains das System der Raddampfer deplacirt sei, wenn auch zugegeben werden kann, dass die Chancen der Hinterraddampfer wegen des bei ihnen möglichen breiteren Baues des Schiffskörpers auf dem Main etwas bessere sind, als die der Seitenraddampfer. Es war auch wohl nicht so voller Ernst, wenn der letzte Geschäftsbericht bemerkte: „Nach wie vor sind wir aber der vollen Ueberzeugung, dass mit gut gebauten, den Stromverhältnissen des Mains angepassten Hinterradschleppschiffen auf absehbare Zeit hinaus selbst bedeutend gesteigerten Bedürfnissen der Mainschiffer vollständig genügt werden könnte"; denn wäre diese Ueberzeugung eine verbreitete gewesen, so würde sich wohl auch das Kapital gefunden haben.

Inzwischen hatte auch die „Mainkette" ihre Bemühungen um Ausdehnung ihrer Konzession bis Würzburg fortgesetzt. Die Gesellschaft überzeugte sich nur zu bald, dass die Strecke Mainz-Frankfurt in Folge der Kanalisation für sie eine Verluststrecke sei[348]); sie hatte doppelt Ursache, die obere lukrative Strecke zu forciren. Ihre Gesuche vom 30. Dezember 1886 und vom 18. Mai 1887 blieben ohne Bescheid. Gegenüber einzelnen Anregungen aus der Kammer heraus verhielt sich das Ministerium ablehnend. Gegen die Weiterlegung der Kette, hiess es, spreche das Interesse der Eisenbahnen, das der oberen Mainstädte und endlich das Interesse der Landwirthschaft, da dann amerikanisches Getreide bis Würzburg gehen würde[349]).

Man suchte nun in der hessischen Kammer unter Darlegung der misslichen Verhältnisse die Regierung zu Gunsten der Gesellschaft zu animiren und forderte dieselbe geradezu auf, im Verein mit den Regierungen von Preussen und Baden bei der bayerischen Regierung sich dahin nachdrücklich zu verwenden, dass in Betracht der Bestimmung des Abs. 2 zu Art. 6 des Schlussprotokolls zum Staatsvertrag vom 1. Febr. 1883 von Seiten Bayerns die Konzession zum Betriebe der Tauerei mainaufwärts bis Würzburg bald ertheilt werde. Während die hessische Regierung aber wegen des Ausbaues der Ansatzschleussen im kanalisirten Main und wegen der dringend nöthigen Korrektionen bei Fechenheim, Klein-Auheim, Dörnigheim und Grosssteinheim günstige Aussichten eröffnete, schwieg sie sich über den angeregten Punkt aus[350]).

Fast gleichzeitig mit dieser Aktion erfolgte eine solche in Bayern. Neunzehn bayerische Land- und sechs Stadt- und Marktgemeinden petitionirten beim bayerischen Landtag. Aber diese Petition vermochte ebensowenig wie die in der Kammer am 27. und 28. November 1889 geäusserten Wünsche die Staatsregierung zu einem Entgegenkommen zu veranlassen[351]). Auch eine Denkschrift des Vereins für Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt für Süd- und Westdeutschland zu Frankfurt a. M.[352]) blieb ohne Eindruck bei der bayer. Regierung. Erst als im Jahre 1890 abermals 65 Petitionen vorlagen, erfolgte zwar keine direkte Zusage, aber der Staatsminister Freiherr v. Crailsheim liess durchblicken, dass er einer Legung der Kette durch den Staat selbst nicht abgeneigt sei. „Wir wollen Herr im eigenen Hause bleiben“ — war sein Ausspruch[353]). Im Uebrigen sollte die Lösung solange vertagt werden, bis der Würzburger Hafen von dem Flossholz entlastet sei. Ein neuerliches Konzessionsgesuch vom 2. März 1891 betreffend die Kettenschleppschiffahrt bis Würzburg blieb ohne Bescheid; als aber am 27. Mai 1891 die Gesellschaft bat, wenigstens bis Miltenberg die Konzession nicht zu versagen, indem sie sich zugleich bereit erklärte, im Fall der Aufnahme des Staatsbetriebs gegen angemessene Entschädigung ihre Anlage wieder zurückzunehmen, und als sie am 18. Dezember 1891 diese Bitte erneuerte, wurden Verhandlungen eröffnet.

In Franken erwachte die Agitation für die Weiterführung der Kette bis Würzburg, bezw. Bamberg von Neuem. Am 21. Mai 1891 richtete die Handels- und Gewerbekammer in Würzburg eine Petition an das Staatsministerium, worauf die beiden Ministerien des Aeussern

und Innern am 24. Juli 1891 eine demnächstige Entscheidung in Aussicht stellten. Im Herbst 1891 wandte sich die Handels- und Gewerbekammer auch noch mit einer Petition an den Landtag[354]) und erstere liess durch Dr. Zöpfl eine Schrift über die „volkswirthschaftliche Bedeutung der Kettenschleppschiffahrt von Aschaffenburg bis Bamberg" (1892) ausarbeiten. Die sehr ausgedehnten und animirten Verhandlungen der Kammer der Abgeordneten führten zu nichts, als zu dem Beschluss, die Petition der Regierung zur Kenntnissnahme zu überweisen; ein Antrag auf Hinübergabe „zur Würdigung" erhielt keine Majorität, wohl aber war das in der Kammer der Reichsräthe der Fall. Der Grund für diese laue Haltung der ersteren lag darin, dass die Regierung erklärte, sie sei geneigt, demnächst die Konzession bis Miltenberg — jedoch ohne Präjudiz für einen etwaigen späteren Staatsbetrieb — zu geben; auch stellte sie die Fortsetzung der Kette von Miltenberg in sichere Aussicht[355]). Das Gleiche geschah mit einer Petition des Fischer- und Schiffervereins Miltenberg um Bewilligung der Mittel zur Erweiterung der Winterhaltung in der Mud bei Miltenberg zu einem Sicherheitshafen. In dem kleinen Hafen können am Ausfluss der Mud 35 Schiffe geborgen werden. Soviel sind auch in Miltenberg. Die Kosten für die Erweiterung wurden von der Regierung auf 80000 Mk. geschätzt. Die Petition wurde von der Kammer der Regierung zur Kenntniss überwiesen (10. Dez. 1891). Für den Fall in Folge der Kette eine Erweiterung sich nothwendig machen sollte, war die Regierung zur Hilfe bereit[356]).

Die Konzession für die Strecke Aschaffenburg-Miltenberg wurde in der That am 21. Juni 1892 widerruflich ertheilt[357]). „Im Fall des Widerrufs oder der Erlöschung der Bewilligung ist nach der Konzessionsurkunde die Kette von der Aktiengesellschaft ohne Inanspruchnahme einer Entschädigung innerhalb der durch die kgl. Staatsregierung festgesetzt werdenden Frist wieder aus dem Fluss zu entfernen." Zu der Frage, ob das von der Aktiengesellschaft Mainkette zu beschaffende Betriebsmaterial seiner Zeit abzulösen sei, lehnte die bayerische Staatsregierung ab, irgend wie Stellung zu nehmen, es „bleibt ihrem völlig freien Ermessen vorbehalten, ob sie hierwegen mit der Aktiengesellschaft in Verhandlung treten wird oder nicht." Die Auslagen für Verlegung oder Aenderung der Fähren werden von Bayern vergütet, falls die Bewilligung zum Kettenbetrieb vor Ablauf von 5 Jahren zurückgezogen wird, um einem staatlichen Tauereiunternehmen Platz zu machen. Erfolgt die Rücknahme der

Bewilligung zu dem bezeichneten Zweck nach Ablauf von 5 Jahren, so werden die fraglichen Kosten nur insoweit vergütet, als sie den Betrag von 2000 Mk. übersteigen.

Die Eröffnung dieser Strecke, die zu einem Steinbruchgebiet oberhalb Miltenberg führt, fand im Frühjahr 1893 statt.

Man muss sich wundern, dass die Aktiengesellschaft „Mainkette" auf diese Bedingungen einging. Sie mochte vielleicht hoffen, dass man, wenn sie einmal ihren Arm weiter nach Bayern herein gestreckt habe, sich doch entschliesse, auch den Rest ihr zu übertragen. Darin sollte sie sich sehr bald getäuscht sehen.

Dem letzten Landtag 1893/94 wurde der Entwurf eines Gesetzes betreffend die Verbesserung des Mainfahrwassers und die Einrichtung der Kettenschleppschiffahrt auf dem Main für die Strecke von Aschaffenburg bis Kitzingen am 28. September 1893 vorgelegt[358]). Die Kammern haben den Entwurf gebilligt[359]) und am 5. Juni 1894 wurde er allerhöchst sanktionirt[360]). Ueber diesen Entwurf habe ich in ausführlicher Weise mich in meiner früheren Studie „Die Kettenschleppschiffahrt auf dem Main", geäussert.

In der Kammer drehte sich die ganze Debatte fast lediglich um einen Punkt, ob nämlich die Weiterführung der Kette nicht besser der vorhandenen Aktiengesellschaft „Mainkette" zu überlassen wäre. Der Aufsichtsrath und die Direktion der Aktiengesellschaft „Mainkette" hatte in einer Eingabe am 23. November 1893 die Kammern gebeten, den Entwurf, soweit er auf Errichtung einer staatlichen Kettenschleppschiffahrt sich bezieht, abzulehnen und die Fortsetzung der Kettenschleppschiffahrt durch die „Mainkette" zu unterstützen. Sie erbot sich, ohne jede Zinsgarantie die Kette soweit aufwärts zu legen, als sie eine einigermassen befriedigende, für bescheidene Ansprüche ausreichende Verzinsung des aufzuwendenden Kapitals erwarten lasse; sie erklärte sich auch bereit, die Kette gegen eine mässige Zinsgarantie über diese Grenze hinauszulegen, sowie von dem einen gewissen Prozentsatz übersteigenden Reingewinn einen Theil an den bayerischen Staat abzuführen. Sie wollte auch darauf eingehen, dass die Regierung das Recht sich vorbehalte, nach Ablauf einer angemessenen Konzessionsdauer unter gewissen im voraus festzustellenden Bedingungen die Kettenschleppschiffahrt selbst zu übernehmen. Endlich betrachtete sie es nicht als ausgeschlossen, nach Ablauf der grossherzoglich hessischen Staatsgarantie den Sitz des

Unternehmens in das kgl. bayerische Staatsgebiet zu verlegen und damit die Gesellschaft der Gewerbesteuerpflicht in Bayern zu unterwerfen. Die Gesellschaft betonte, dass nirgends der Staat die Kettenschleppschiffahrt verstaatlichte oder auch nur das Bedürfniss dazu fühlte, dass man all die Erfahrungen, die sie gesammelt, wieder neu machen müsse, dass die Theilung des Betriebes die Sache sehr vertheuere, man bekomme zwei Verwaltungen, könne das Material nicht entsprechend ausnützen, erhalte zu kurze Fahrstrecken; die Festsetzung der Schlepplöhne werde in erster Linie unter dem Gesichtspunkt der Eisenbahnpolitik erfolgen. Berechtigte Interessen könne der Staat durch die Konzessionsbedingungen auch beim Privatbetrieb wahren, wie ja schon jetzt ihre Schlepplöhne der Genehmigung unterlägen. Wolle man die Ausdehnung durch die jetzige Gesellschaft nicht, dann gebe es nur einen konsequenten Standpunkt, im Interesse eines einheitlichen Betriebes die Kettenschleppschiffahrt auf dem ganzen Maine zu verstaatlichen.

Das Unvernünftige letzterer Forderung liegt auf der Hand; Bayern hat keinen Grund, die unrentable Kettenschleppschiffahrt von Mainz bis Frankfurt sich aufzuladen und angesichts der doch sicher kommenden Kanalisirung bis Aschaffenburg ebensowenig die der Strecke Frankfurt—Aschaffenburg — von den Schwierigkeiten eines Staatsbetriebes in fremden Gebieten ganz abgesehen. Die Gründe für die Uebernahme der Ausdehnung durch die jetzige Gesellschaft sind dagegen zunächst einleuchtend, und es begreift sich, dass man in der Kammer der Abgeordneten sie reproduzirte und zu Gunsten der Gesellschaft sprach.

Der Staatsminister Freiherr von Crailsheim leugnete nicht, dass es für die Gesellschaft, welche die Kettenschleppschiffahrt bereits bis Bürgstadt betreibt, leichter ist, den Betrieb auch bis Kitzingen zu übernehmen, als die Regierung in der Lage ist, dies von Aschaffenburg bis Kitzingen zu thun. Allein er gab Folgendes zu erwägen: „Es handelt sich nicht um die prinzipielle Frage, ob das System des Staats- oder Privatbetriebes den Vorzug verdient. Wir haben vielmehr mit der Thatsache zu rechnen, dass in Bayern alle diejenigen Verkehrsanstalten, welche dem grossen Verkehr dienen, in der Hand des Staates vereinigt sind, und es fragt sich daher nur, ob wir gut thun, eine einzelne Masche dieses Netzes aus der Hand zu geben und dadurch einen Bruch in das System herbeizuführen. Dieser Bruch wird weniger fühlbar sein, solange die Kette nur dazu dienen wird,

der Mainschiffahrt einen billigen und bequemen Motor zur Verfügung zu stellen. Dagegen wird, wenn in weiterer Ausdehnung des Verkehrs sich vielleicht die Nothwendigkeit ergeben wird, mit dem Kettenbetrieb das Frachtgeschäft zu verbinden, eine Konkurrenz für die Eisenbahnen entstehen, welche es allerdings wünschenswerth macht, dass beide Unternehmungen in einer Hand sind. Dies wird namentlich dann der Fall sein, wenn einmal die Kette bis Bamberg gelegt ist. Soferne die Hoffnungen, welche sich an die Kette knüpfen, nur einigermassen in Erfüllung gehen, wird den Eisenbahnen dann eine empfindliche Konkurrenz erwachsen, und wir werden der Entwickelung der Kette nur dann froh werden, wenn dasjenige, was auf der einen Seite den Eisenbahnen entgeht, doch wieder auf der anderen Seite dem Staate zu Gute kommt. Bei den Bestrebungen nach Einführung der Kette auf dem Main spielt der Kohlenverkehr, insbesondere der Transport der Regiekohlen der Eisenbahnen eine grosse Rolle. In der That ist auch nicht zu verkennen, dass es einen wesentlichen Faktor für die Entwickelung des Verkehrs der Kette bilden würde, wenn es gelänge, in grösseren Quantitäten Kohlentransporte auf den Main zu ziehen. Heute bin ich nicht in der Lage mit Bestimmtheit zu sagen, ob es sich empfehlen wird, die Ruhrkohlen, welche wir für die Staatseisenbahnen beziehen, unter Umladung in Gustavsburg oder Frankfurt a/M. — denn eine Umladung wird unter allen Umständen erfolgen müssen — auf dem Main weiter zu verfrachten; aber das vermag ich schon heute mit ziemlicher Bestimmtheit zu sagen, dass die Verfrachtung von Regiekohlen auf dem Main mit Kette wohl dann kaum eintreten wird, wenn die Kette nicht von Staats wegen gelegt, sondern von einer Privatgesellschaft betrieben wird. Was mich aber hauptsächlich bestimmt, mich für den Staatsbetrieb auszusprechen, ist der Umstand, dass wir in Bezug auf den Betrieb der Kette viel freiere Hand haben werden, wenn sie von Staatswegen gelegt, als wenn einer Privatgesellschaft die Konzession ertheilt wird. Bekanntlich ist eine Strecke des Maines von Würzburg bis Aschaffenburg unter gemeinsamer bayerischer und badischer Landeshoheit. Wir haben daher mit Baden einen Staatsvertrag über die Legung der Kette durch den bayerischen Staat und über die Korrektion des Maines abgeschlossen. Dabei war die badische Regierung billig denkend genug, anzuerkennen, dass der bayerischen Regierung in Bezug auf den Betrieb der Kette möglichst freie Hand gelassen werden müsse, wenn sie die Kette von Staats wegen legt, und wenn,

wozu wir uns erboten haben, auch die Kosten der Korrektion auf der gemeinsamen Stromstrecke ausschliesslich auf bayerische Rechnung übernommen werden. Anders wird aber die Sache liegen, wenn die Kette nicht von der bayerischen Regierung, sondern von einer Privatgesellschaft gelegt wird. Schon die Korrektion des Maines wird in diesem Falle unter Umständen Schwierigkeiten begegnen. Es lässt sich wohl die Frage aufwerfen, ob die bayerische Regierung eine Veranlassung hat, die Kosten der Korrektion auch auf der gemeinschaftlichen Strecke ausschliesslich auf bayerische Rechnung zu übernehmen, wenn eine Privatgesellschaft die Konzession erhält. Andererseits wird die badische Regierung vielleicht nicht geneigt sein, einer Privatgesellschaft das Opfer der Korrektion zu bringen. Die Motive, welche die badische Regierung zu dieser Offerte veranlassten, als es sich um den Abschluss eines Staatsvertrages über die Legung der Kette von Seite der bayerischen Regierung handelte, werden für die badische Regierung wohl wegfallen, wenn eine Privatgesellschaft konzessionirt wird, und andererseits ist Baden der Konvention von 1846 über die Korrektion des Mainbettes nicht beigetreten (also zur Korrektion nicht verpflichtet). Auch wird die badische Regierung, wenn eine Privatgesellschaft die Konzession erhält, wohl kaum eine Veranlassung haben, der bayerischen Regierung diejenige freie Hand in Bezug auf den Betrieb der Kette einzuräumen, zu deren Einräumung sie bereit war, als wir erklärten, dass wir die Kette von Staats wegen legten. Die Gesellschaft wird sich vermuthlich auch in der Nothwendigkeit befinden, mit Rücksicht auf ihre besonderen Verhältnisse zu der grossherzoglich hessischen Regierung bei dieser um die Erlaubniss zur Annahme der bayerisch-badischen Konzession nachzusuchen, und die hessische Regierung wird vielleicht diese Erlaubniss von Vorbehalten abhängig machen, welche die freie Entschliessung der bayerischen Regierung wieder einschränken"[361]).

Man wird zugeben müssen, dass diese Gegengründe im grossen Ganzen schwer wiegen. Es darf als sicher gelten, dass Baden 338 000 Mk. Korrektionskosten nur dann aufzuwenden bereit war, wenn ihm, mochte die Kettenschleppschiffahrt betreiben wer wollte, in Bezug auf Tarifirung und Förderung Wertheims, bezw. seiner von dort ausgehenden Bahn entsprechende Konzessionen gemacht wurden. Bei den nun einmal sich kreuzenden Interessen war es schwer, eine andere Lösung zu finden. Auffällig ist aber, dass die Kammern zwei Punkte nicht aufgriffen.

Der Minister sprach es deutlich aus, dass er eventuell nicht bloss mit dem Kettenbetrieb, d. h. mit dem Schleppdienste sich begnügen, sondern auch das Frachtgeschäft selbst zu betreiben gedenke. Noch in der Sitzung vom 10. Dezember 1891 hatte der Abgeordnete Haus in Bezug auf die Weiterlegung der Kette bis Miltenberg erklärt: „Der erste Wunsch wäre der, dass, wenn der Staat die Kette nicht selbst legt, der Gesellschaft auferlegt würde, nicht selbst Schleppkähne zu bauen. Denn, wenn die Gesellschaft ihre Schleppkähne selbst baut, würden unsere kleinen Mainschiffer brotlos gemacht.“ In der That enthält die Konzession vom 21. Juni 1892 für die Strecke von Aschaffenburg bis Miltenberg in Ziffer 11 ausdrücklich das Verbot des Frachtgeschäftes, während die erste Konzession vom 8. Juni 1884 für die Strecke bis Aschaffenburg noch Fracht- und Schleppgeschäft zuliess. Man fragt sich billig: Werden die kleinen Mainschiffer nicht auch brotlos gemacht, wenn statt der Gesellschaft der Staat das Frachtgeschäft betreibt, statt auf das Schleppen der Schiffe sich zu beschränken? Hat man hier konsequent gehandelt? Steht die Erklärung des Ministers in vollem Einklang mit dem Satz der Motive, wonach „die Förderung der Geschäftsthätigkeit der kleineren Mainschiffer, d. h. also Förderung der Interessen einer nicht nur geschäftlichen, sondern sozialen Gruppe“ hauptsächlich angestrebt werde? Auf der Elbe betreibt die Gesellschaft Schlepp- und Frachtgeschäft. Verhältnisse, wie sie auf dem Main nicht bestehen und nicht zu erwarten sind, haben sie dazu gedrängt; besondere Freude an ihrem Frachtgeschäft hat sie nicht erlebt[362]). Auf dem Neckar beschränkt sich die Gesellschaft auf das Schleppen. Ich würde es für das Richtigste halten, wenn auch auf dem Maine es so gehalten würde. Man möge sich doch hüten, mit dem ganzen Schifferstand sich auf diese Weise zu verfeinden. Ich erinnere an die Erbitterung der Mainschiffer bei der seinerzeitigen Maindampfschiffahrt, als diese auch das Frachtgeschäft betrieb; noch in der Denkschrift der Schiffer vom September 1879 wird diese Thatsache aufgefrischt. Der Staat geräth auch in eine ganz fatale Stellung, wenn er auf der einen Seite feste Schlepplöhne, auf der andern fortwährend labile Frachtsätze anbietet — feste Frachtsätze sind aber im Schiffsverkehr nicht möglich. Der ganze Betrieb würde eine andere Gestalt bekommen. Es ist aber auch gar keine Nöthigung dazu da; die Regulirung der Schlepplöhne gibt dem Staat ja die Möglichkeit, zu verhindern, dass — übrigens eine gänzlich über-

flüssige Sorge — die Frachten gegenüber der Bahn so gering werden, dass die Schiffahrt ihm über den Kopf wächst. Er kann sich auch stets seinen entsprechenden Gewinnantheil sichern. Am ehesten möchte bei den Regiekohlen die eigene Verfrachtung in Frage stehen. Die Möglichkeit dazu hat die Regierung. Die Mittel sind im Entwurf reichlich bemessen, und, falls die Einsparungen nicht ausreichen, braucht sie nur, was ganz gut möglich ist, einen Kettendampfer weniger anzuschaffen, um sogar 10 eiserne Schleppkähne einzustellen. Ich würde, so verlockend es erscheint, stets einen oder einige Kohlenschleppkähne mitlaufen zu lassen, es für räthlich halten, den Transport der Eisenbahnregiekohlen in eigenen Schleppkähnen thunlichst zu vermeiden. Ganz abgesehen davon, dass ein klares Bild der Rentabilität der Kettenschleppschiffahrt dann nicht mehr gegeben ist, es würde der privaten Schiffahrt geradezu das Rückgrat genommen. Will man ernstlich die Hebung der letzteren, dann muss man ihr auch ein regelmässiges und unter allen Umständen sicheres Berggut nicht entziehen wollen[363]). Lässt doch der württembergische Staat Dienstkohlen durch die Schiffe nach Heilbronn bringen, obwohl ein Privatunternehmen vorliegt, die Schiffer zum grösseren Theil Badener sind und er am Gewinn nur beschränkt partizipirt[364]). Den Gewinn der Schiffer kann der Staat durch die Regulirung der Schlepplöhne für diese Kohlen mässig bemessen.

Ein zweiter Punkt, der in der Kammer wohl zur Sprache hätte gebracht werden können, ist der der Genehmigung der Maximaltarife. In Bayern besteht die Eigenthümlichkeit, dass die Kanalgebühren und die Eisenbahntarifsätze in ihren Maximalbeträgen von Budgetperiode zu Budgetperiode mit Beirath und Zustimmung der Kammer festgesetzt werden. Wenn nun die Kettenschleppschiffahrt so sehr, wie es von der Regierung geschehen ist, als ein Pendant zu den Eisenbahnen angesehen wird, dann wäre es doch wohl angezeigt gewesen, wenn man sich seitens der Kammern den „Beirath und die Zustimmung“ zu den Maximalbeträgen auch hier vorbehalten hätte.

Noch ehe die Vorlage über die Kettenschleppschiffahrt bis Kitzingen erfolgt war, hatten die bayerischen Mainschiffer einen Anlauf gemacht, um ihre Situation etwas zu bessern. Es galt als feststehend, dass der Handelsstand die Schiffahrt namentlich deshalb so vernachlässigte, weil derselben jede Regelmässigkeit fehlte; man war seitens der Kaufleute der Ansicht, dass bei Herstellung be-

stimmter Fahrtermine und Einhaltung fester Lieferfristen der Transport vieler von der Bahn hoch tarifirter Stückgüter der Schifffahrt wieder zugeführt werden könne. Es wurde vom Handelsverein eine Enquête veranstaltet, und die Schiffer erachteten das Ergebniss derselben als den Erfolg des Unternehmens sichernd. Am 30. April 1893 kam es zwischen den Vertretern des Handelsstandes und der Schiffer zu einer förmlichen Verabredung. Zu der Rangschiffahrt meldeten sich zwei Schiffer aus Marktheidenfeld und je einer aus Zell, Ochsenfurt, Bamberg und Kitzingen. Die Schiffer verpflichteten sich, allwöchentlich sowohl in Würzburg, als in Mainz bezw. Frankfurt zu laden. Die Ladezeit sollte sechs Tage betragen; eventuell durften auch Ochsenfurt, Marktbreit und Kitzingen in dieselbe einbezogen werden, wogegen die Schiffer Schweinfurt, weil zu weit abliegend, nicht berücksichtigen zu können erklärten. Als Lieferfrist wurden für Frankfurt-Würzburg und vice versa 6 Tage, für Mainz-Würzburg und vice versa 9 Tage festgesetzt. Die Ladezeit wurde bei der Lieferfrist nicht mitgerechnet. Die Aufnahme und Abladung von Gütern an Unterwegsstationen blieb den Schiffern gestattet, jedoch durfte keine Verzögerung der Lieferfrist eintreten. Ueber die Reihenfolge der Schiffer sollte das Loos bestimmen. Die Schiffer verpflichteten sich solidarisch für pünktliche Stellung der Fahrzeuge; bei jeder Versäumung dieser Pflicht sollte jeweils eine Konventionalstrafe von 25 Mk. verfallen und jeder Rangschiffer deshalb eine Kaution von 100 Mk. hinterlegen. Ueber die Verwendung der eingehenden Strafgelder hatten die Schiffer gemeinsam mit Stimmenmehrheit zu entscheiden. Verpflichtungen von Seiten der Kaufmannschaft zur Uebergabe eines bestimmten Quantums von Frachtgütern wurden ausdrücklich abgelehnt. Streitigkeiten der Schiffer aus dem Abkommen sollten vor einem von der Handels- und Gewerbekammer zu bestimmenden Schiedsgericht zur endgiltigen Entscheidung kommen. Als Frachtsätze wurden vereinbart pro 100 kg für Kaufmannsgüter

	bei Ladungen von		
	unter 100 Ztr.	100—200 Ztr.	200 Ztr.
Würzburg-Frankfurt u. Frankfurt-Würzburg	80 Pf.	70 Pf.	60 Pf.
Würzburg-Mainz u. Mainz-Würzburg	90 „	70 „	70 „
Würzburg-Wertheim	60 „	60 „	60 „
„ -Miltenberg	60 „	60 „	60 „
„ -Stadtprozelten	60 „	60 „	60 „
„ -Freudenberg	60 „	60 „	60 „
„ -Obernburg	60 „	60 „	60 „
„ -Klingenberg	60 „	60 „	60 „

Die Vereinbarung der Frachten für grössere Sendungen, speziell von Holz, Getreide, Eisen etc. blieben besonderer Abmachung vorbehalten.

Diese ganze Vereinbarung hatte keinen Bestand; die Rangschiffahrt schlief, ehe sie nur recht in Aktion trat, wieder ein. Der heisse Sommer 1893 mit seinem niedrigen Wasserstand verzögerte den Anfang. Aber auch nachdem der Wassermangel nicht mehr bestand, wie bisher im Jahr 1894, nahm die Rangschiffahrt keinen Fortgang. Die Schiffer, welche eine Kaution hinterlegt hatten, zogen sie wieder zurück. Der Handelsstand schiebt die Schuld hiefür auf die Schiffer, die absolut nicht an Regelmässigkeit zu gewöhnen gewesen seien; seitens der Schiffer aber wird geltend gemacht, dass es an einer lohnenden Thalfracht gefehlt habe, und die Schiffer bei Einhaltung der Termine nicht nur keinen Gewinn erzielt, sondern noch Verlust erlitten haben würden.

Die Frage der Rangfahrt wird erst wieder erstehen, sobald die Kettenschleppschiffahrt eröffnet sein wird. Man wird dann die günstigen Erfahrungen am Neckar in dieser Hinsicht sich zu Nutze machen.

Bekanntlich wurde die Kanalisirung des Mains von Mainz bis Frankfurt am 15. Mai 1883 begonnen und im Lauf des Jahres 1886 beendet. Durch dieselbe ist es möglich geworden, eine Wassertiefe von 2 m zu erzielen und den grossen Rheinschiffen den Zugang nach Frankfurt zu verschaffen. Es geschah in der Weise, dass man den Fluss, der auf dieser Strecke 33 km lang ist, an fünf Stellen durch bewegliche Nadelwehre aufgestaut hat. Für die Flösse ist eine wegen des an der Staustelle starken Gefällunterschiedes etwas schwierig passirbare Flossgasse mit Trommelwehr angelegt. Die Schiffe überwinden den Gefällsunterschied in einer Schleusse; die Schleussen wurden im Trocknen gebaut und mit dem Fluss durch einen Seitenkanal verbunden. Für die Fische, welche behufs Laichens emporsteigen wollen, ist je ein Fischpass angelegt. Für die Herstellung dieser Anlagen waren 5,5 Millionen Mk. vom preussischen Staat vorgesehen. Letzterer sah von der Erhebung von Schiffsgebühren ab, wohingegen die Stadt Frankfurt sich verpflichtete, die erforderlichen Lagerhausbauten, Hafenanlagen u. s. w. auszuführen, was über 6 Millionen Mark erforderte. Später wurden auch noch Ansatzschleussen mit einer Länge von 250 m und einer Breite von 20 m zum Durchschleussen ganzer Schiffszüge erbaut und hierfür

1,775 Millionen Mark ausgeworfen. Dieselben sind jetzt vollendet. Auch ist eine weitere Vertiefung von 2 auf 2,5 m beabsichtigt, bezw. in Ausführung begriffen.

Der grosse Erfolg, den die Mainkanalisation gehabt hat[365]), erweckte bald den Gedanken und den Wunsch, dieselbe noch weiter fortgesetzt zu sehen. Vor allem bemühte sich das nur eine Stunde von Frankfurt entfernte Offenbach um einen Anschluss an die Kanalisirung des Maines. Die hessische Regierung erbot sich unter Zustimmung der beiden Kammern, die Kanalisirung durchzuführen; aus Staatsmitteln wurden hierfür 1 356 000 Mark bewilligt. Sodann meldete sich auch Hanau und wünscht vom preussischen Staat, dass er 2,4 Millionen aufwende, um die Kanalisirung bis nach Hanau fortzusetzen, wogegen die Stadt ebenfalls die Hafenanlagen und Lagerhäuser um ca. 2,3 Millionen Mark herstellen will[366]).

Auch am bayerischen Main rührte man sich frühzeitig. Einige Wasserbaubeamten plaidirten sofort nach Fertigstellung der Frankfurter Bauten für eine durchgehende Kanalisirung des Maines, nachdem längst feststand, dass die blosse Korrektion bei den gegebenen Wassermengen des Maines in nur sehr beschränkten Grenzen Erfolge erzielen kann[367]).

Am 18. Dezember 1891 griff Prinz Ludwig in der Kammer der Reichsräthe den Gegenstand auf und entwickelte den Plan einer leistungsfähigen ganz Bayern durchquerenden Wasserstrasse. Die Kanalisirung des Maines bildet darin einen wesentlichen Theil, der im Umbau des Ludwigkanals und in der Verbesserung der Donau seine Ergänzung finden soll[368]). Diese Rede fand lauten Widerhall im ganzen Lande. Am 4. April 1892 entwickelte beim Etat für Wasserbauten Prinz Ludwig nochmals alles, was für den Plan im Rahmen einer Rede gesagt werden kann, wünschte vor allem eine Fortsetzung der Kanalisation bis Aschaffenburg und suchte die Bedenken der Flösser, von denen eine Petition vorlag, der sich namentlich Freiherr von Lerchenfeld annahm, zu beschwichtigen. Minister von Crailsheim erklärte, dass, wenn einmal der Main von Offenbach bis Hanau kanalisirt werde, Bayerns Interesse die Fortsetzung bis Aschaffenburg erfordere; er wies die grossen Vortheile nach, die sich daraus ergeben[369]).

Bis jetzt ist es nicht gelungen, die Kanalisation über Frankfurt hinaus zu bringen. Da die verschiedenen Mainuferstaaten sich immer erst verständigen müssen, so ist die Sache sehr erschwert, zumal man

in Frankfurt die Fortsetzung der Kanalisation nicht gerne sieht und am liebsten End- und damit Stapelplatz bliebe. Recht bezeichnend ist in dieser Richtung der Gang der Verhandlungen wegen der Fortsetzung bis zu dem nahen Offenbach[370].

Dieselbe wurde durch den Staatsvertrag vom 1. Februar 1883 für Hessen gewährleistet[371]. Auf dem 26. Landtag 1888/90 wurden einstweilen die Mittel bewilligt, theils darlehensweise an die Stadt Offenbach, theils als Beisteuer zu den Kosten, um die Ufer des Mains vor der Stadt Offenbach auszubauen. Es wurden von der Stadt unter Beihilfe des Staates hiefür 1½ Millionen Mark verwendet. Im Mai 1891 wurden auch, wie oben schon erwähnt, auf Antrag der grossh. Regierung von Seiten der Landstände die Mittel zum Ausbau der Kanalisirung des Mains auf der Strecke von Frankfurt nach Offenbach genehmigt. Noch im selben Monat trat die grossh. Regierung mit den Mainuferstaaten Baden, Bayern und Preussen in Verbindung, um deren Zustimmung zur Ausführung des Entwurfs der Kanalisirung zu erhalten. Bayern und Baden haben sich einverstanden erklärt, mit der nächstbetheiligten preussischen Regierung zogen sich aber die Verhandlungen sehr in die Länge. Die Bauten in Offenbach wurden vollendet, ohne dass die Kanalisationsarbeiten auch nur begonnen werden konnten. Aus den Anfragen im Abgeordnetenhaus und den darauf erfolgten Mittheilungen Seitens der Regierung geht hervor, dass die Stadt Frankfurt beim preussischen Ministerium etwas weitgehende Forderungen gestellt hatte. Die Stadt verlangte, dass das Wehr an die Sachsenhäuser Brücke gelegt werde; weil zwischen dem Eisernen Steg und der Sachsenhäuser Brücke eine ziemlich schwer zu beseitigende Felsbank sich findet. Das hätte dann bis Offenbach noch eine zweite Stauanlage nöthig gemacht und die Baukosten verdoppelt. Die preussische Regierung machte sich diese Forderung, welche im Interesse eines oberhalb Frankfurts zu erbauenden Flosshafens gestellt wurde, nicht zu eigen, sondern entwarf Vorschläge, die ein Kompromiss zwischen dem Staat und der Stadt Frankfurt darstellten. Sie stellte drei Forderungen: 1. die Verlegung der Wehr- und Schleussenanlage, welche in dem vorläufigen Entwurfe oberhalb der preussisch-hessischen Landesgrenze angeordnet war, an eine rund 2,5 km stromabwärts gelegene Stelle, um hiedurch der Stadt Frankfurt eine bessere Ausnützung der Uferstrecke oberhalb der Obermainbrücke, sowie die Anlage eines schon seit langer Zeit geplanten Flosshafens oberhalb Frankfurt zu ermöglichen. 2. Die

Uebernahme der Kosten für die Vertiefung des Mainbettes bis auf die Normaltiefe von 2,5 m auf der Stromstrecke vom sog. eisernen Steg in Frankfurt aufwärts bis zur Schleussenanlage ausschliesslich auf Rechnung des Grossherzogthums Hessen. 3. Desgleichen die Höherlegung des eisernen Steges auf Kosten des hessischen Staates. Es sollten also Hessen alle Kosten überbunden werden, welche die Fortsetzung der Kanalisation bis Offenbach hervorruft; dass Frankfurt damit die Möglichkeit erhielt, sich einen Flosshafen anzulegen, wurde nicht in die Waagschale gelegt, offenbar in der Erwägung, dass die Kanalisation bis Frankfurt den Offenbachern kostenlos in die Tasche fällt, indem ohne diese die Kanalisation für Offenbach überhaupt gegenstandslos wäre. Auch durfte nicht übersehen werden, dass Preussen den Aufwand für das Fahrwasser auf der Strecke vom Rhein bis zur Kostheimer Schleusse im hessischen Gebiet auf seine Rechnung übernommen hatte.

Hessen fand diese Bedingungen zu weitgehend. Im Laufe der Verhandlungen wurde, wie die hessische Regierung am 14. März 1894 in der Kammer mittheilte, über die zweite und dritte Forderung eine Verständigung erzielt, — in welcher Weise dieselbe erreicht, ob und welche Opfer Hessen übernommen hat, darüber lehnte die Regierung bei den noch schwebenden Verhandlungen nähere Angaben ab. In Bezug auf den Punkt 1 hat die hessische Regierung nachgegeben und im Prinzip sich mit der von Preussen verlangten Verlegung der Stauanlage einverstanden erklärt. Der hessische Oberbaurath Imroth theilte in der Kammer mit, dass eine Benachtheiligung Offenbachs hiedurch nicht entstehe; man werde an der neuen Stelle den Main um soviel höher stauen, als die Gefällsdifferenz ausmache, nämlich um 28 cm; dadurch werde der Wasserspiegel an den Kaianlagen bei Offenbach im Falle der Verlegung der Stauanlagen an die untere Stelle genau so hoch, wie wenn das Wehr an der oberen Stelle gebaut würde.

Für die Fertigstellung sind, sobald man sich mit Preussen definitiv geeinigt, wenigstens zwei gute Bausommer erforderlich. Die Schwierigkeiten, die man zu überwinden hat, sind grösser als auf der Strecke unterhalb Frankfurt, weil in Folge der Verhandlungen das Wehr an einer Stelle gebaut werden muss, die ungeheuer tief ist; auch findet auf der Strecke von Offenbach nach Frankfurt ein sehr lebhafter Schiffsverkehr statt, indem die vielen Steinschiffe von oberhalb passiren, wodurch der Bau beengt ist. Es wird also vor 1896 oder 1897 die

Vollendung der Kanalisation bis Offenbach nicht zu erwarten sein. Die Kosten werden in Folge der von Preussen gewünschten Verlegung der Stauanlagen grösser; doch tritt ein theilweiser Ausgleich insofern ein, als die Baggerstrecke dadurch etwas sich verkürzt.

Jedenfalls muss es freudigst begrüsst werden, dass endlich einmal die Kanalisation über Frankfurt a/M. hinausgebracht wird; es steht zu erwarten, dass bei der weiteren Fortsetzung der Widerstand geringer wird, da bei Hanau preussisches Interesse gegen preussisches Interesse steht.

Am 6. November 1892 bildete sich auf Anregung des Prinzen Ludwig der Verein für Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt in Bayern; er unterstellt die Wasserfragen Bayerns der Diskussion und sucht aufklärend und fördernd zu wirken, namentlich das grosse Projekt einer leistungsfähigen Wasserstrasse von Frankfurt bis Passau ins Auge fassend. Am 26. März 1892 hielt Prinz Ludwig auf einer Versammlung dieses Vereines, dessen Protektor er ist, eine neue Rede, worin er auf das grosse Projekt näher einging und ein sehr umfassendes Zukunfts-Programm über die Wasserstrassen Bayerns entwickelte [372]).

Diese Bestrebungen führten dahin, dass die bayerische Regierung auf eine Petition des genannten Vereins hin dem Landtag eine Vorlage machte. In dem Finanzgesetzentwurf für die Finanzperiode 1894/95 wurden behufs Ausarbeitung eines Projekts für die Herstellung einer für die Grossschiffahrt geeigneten Main-Donau-Wasserstrasse 100000 Mk. postulirt. Es sollte das eine erste Rate sein; der Gesammtaufwand für die Projektirungsarbeiten war auf 300000 Mk. veranschlagt. Die Projektirungsarbeiten sollten auf die Strecke von Kahl unterhalb Aschaffenburg bis Obernzell bei Passau in der Länge von 710 km sich ausdehnen; dabei war eine Wassertiefe von 2,2 m und ein Schiffahrtsbetrieb mit Fahrzeugen von 800—1000 Tonnen Ladungsfähigkeit zu Grunde zu legen. Die Projektirungskommissionen, deren man sich drei dachte, eine zu Würzburg, eine zu Nürnberg, eine zu Regensburg sollten die erforderlichen hydraulischen Erhebungen, Wassermessungen, Ermittelungen über Wasserzuleitung zur Beschaffung des nöthigen Speisewassers der Kanalstrecke, dann die Erhebungen bezüglich der Entschädigung der Wasserbezugsberechtigten bethätigen, die Terrainaufnahmen und nivellatorischen Messungen vornehmen, sowie die Konstruktionspläne für die Anlage der

Schleussen, Schiffshebewerke, Nadelwehranlagen, Uferaufdämmungen und herzustellenden Korrektionsbauten mit den Detailberechnungen fertigen.

Die Staatsregierung präcisirte ihre Stellung dahin, dass sie gegenüber einem Projekt, das so viel Anklang gefunden, und gegenüber einer Bewegung, die sich in so weiten Kreisen verbreitet habe, nicht unthätig bleiben könne. Andererseits fehle es nicht an Stimmen, welche das Projekt von vorneherein als aussichtslos, unausführbar, die Kosten als unerschwinglich und die Wirkungen als wirthschaftlich verderblich bezeichnen. Gegenüber dieser Verschiedenheit der Meinungen scheine es ihr nöthig, vor allem klärend zu wirken, und der erste Schritt hierzu sei eine technische Untersuchung. Wenn sich hierbei ergebe, dass das Projekt unausführbar sei, so sei die ganze Angelegenheit erledigt. Ergebe sich aber das Gegentheil, so werde sich an die technische Untersuchung noch eine wirthschaftliche Enquête anzuschliessen haben, um festzustellen, welche Vortheile von dem Projekte zu erwarten, dann welche Nachtheile damit verknüpft seien, und ob bei der Bilanz sich ein Aktivum ergebe, welches im richtigen Verhältniss zu den erwachsenden Kosten stehe. Erst nach Abschluss all' dieser Verhandlungen werde es für sie möglich sein, eine definitive Stellung einzunehmen. Die Bewilligung der Mittel für die Untersuchung der Frage solle keinerlei Präjudiz für die Ausführung des Unternehmens bilden. Die Bedürfnisse des Verkehrs wüchsen in so rascher Folge, dass möglicher Weise in verhältnissmässig wenigen Jahren die Herstellung einer grossen Wasserstrasse durch Bayern eine Lebensfrage bilden werde. Für diesen Fall müsse man sich rüsten, damit man nicht in späterer Zeit einen Vorwurf machen könne.

Die Kammer der Abgeordneten konnte sich nicht entschliessen, die verlangte Summe für die Projektirung zu bewilligen. Man fürchtete, mit der Bewilligung sich bereits für das Projekt selbst zu engagiren! Wirklich sachliche und zwingende Gründe gegen das Projekt selbst sind, solange jede technische Unterlage und ein ungefährer Kostenanschlag fehlt, nicht zu erbringen. Man kann die Stellung der Majorität schwer verstehen. Auf die Debatte im Einzelnen kann hier nicht eingegangen werden. Die Kammer der Reichsräthe hat sich einstimmig für die Genehmigung der Summe ausgesprochen, die Kammer der Abgeordneten blieb aber trotzdem auf ihrem Votum bestehen.

Während die Regierung in dieser Frage eine ebenso verständige

als erfreuliche Initiative ergriff, wurde ihr nach anderer Richtung der Vorwurf gemacht, dass sie es an solcher fehlen lasse.

In der Sitzung der Reichsrathskammer vom 14. März 1894 äusserte Prinz Ludwig: „Es hätte mich sehr gefreut, wenn von Seite der kgl. Staatsregierung uns ein Vertrag zur Genehmigung vorgelegt worden wäre, den die kgl. bayerische Staatsregierung mit der kgl. preussischen und grossh. hessischen Staatsregierung abgeschlossen hätte über die Fortsetzung der Kanalisation von Frankfurt bis Aschaffenburg. — Bei dem bekannten Interesse, das Seine Majestät der deutsche Kaiser und König von Preussen für Wasserbauten hegt, ist wohl nicht daran zu zweifeln, dass, wie er die Wasserbauten fördert in Preussen und in Norddeutschland, wobei durchaus nicht ausschliesslich preussische Gebiete berührt werden, er auch der Weiterführung der Kanalisation des Maines wohlwollend gegenübersteht. Ich zweifle nicht, dass bei ihm ein dahingehender Antrag der kgl. bayerischen Regierung auf Abschluss eines Vertrages freundliches Entgegenkommen finden würde. — Wenn einmal das rechtsrheinische Bayern an den grossen Rheinverkehr angeschlossen ist, ebenso wie es für das linksrheinische Bayern durch die Erbauung der Stadt Ludwigshafen und die Herstellung der dortigen Hafenanlage der Fall ist, so wird man, insbesonders in Franken, aber auch weiter hinauf in Bayern die grossen Vortheile sehen, die es hat, wenn man direkt an grosse Wasserstrassen angeschlossen ist, und es wird nicht leicht etwas der durchgreifenden Förderung einer ganz Bayern durchziehenden grossen Wasserstrasse so sehr zum Nutzen gereichen, als wenn einmal ein rechtsrheinischer bayerischer Platz an den grossen Rheinverkehr unmittelbar angeschlossen sein wird“[373]).

Darauf entgegnete der Staatsminister Freiherr v. Crailsheim: „Was die Kanalisation des Maines von Frankfurt bis Aschaffenburg anlangt, so hat die preussische Regierung, wie ich die Sache auffasse, ein Interesse nur an der Kanalisation bis Hanau; an der Fortsetzung der Kanalisation des Maines von Hanau bis Aschaffenburg wird die preussische Regierung eher ein negatives Interesse haben. Ich glaube daher, dass es zunächst der Initiative der preussischen Regierung zu überlassen sein dürfte, wann sie den Zeitpunkt dafür gekommen erachtet, die Kanalisation bis Hanau vorzunehmen. Bei den alsdann einzuleitenden Verhandlungen wird sich Gelegenheit geben, auch die Frage der Kanalisation von Hanau bis Aschaffenburg zum Austrag zu bringen. Dass die kgl. Staatsregierung

die Vortheile der Kanalisation von Hanau bis Aschaffenburg für überwiegend erachtet gegenüber den Nachtheilen, welche für die Flösserei zweifellos eintreten werden, das habe ich schon im vorigen Landtag des Näheren darzulegen mir erlaubt" [374]).

Nachdem von Hanau bis Aschaffenburg 30,7 km zu rechnen sind, wovon 11 km auf die zwischen Preussen und Hessen gemeinsame Strecke, 10,3 km auf die zwischen Hessen und Bayern gemeinsame Strecke und 9,4 km ausschliesslich auf bayerisches Gebiet treffen, so mag es ja wohl eine gewisse taktische Bedeutung haben und die Verhandlungen namentlich in Bezug auf den Kostenpunkt günstiger gestalten, wenn Bayern nicht die Initiative ergreift. Es ist ja etwas eigenthümlich, einem anderen Staat zuzumuthen, er solle die und die Verkehrsanlage machen, obschon bei Bahnen derartige Anregungen und Wünsche wegen Anschlusses nichts Seltenes sind. Auf der anderen Seite möchte aber das Moment auch nicht zu überschätzen sein. Dass man in Bayern und in Hanau die Kanalisirung wünscht, das weiss die preussische Regierung, sie weiss auch, welche Interessen für Bayern dabei in Frage stehen, und sie muss wissen, was die Fortsetzung der Kanalisation für die rheinische Kohlen- und Eisenindustrie bedeutet. Bei dem bundesfreundlichen Verhältniss wird man sich verständigen. Und wenn es wahr ist, was auf der letzten Versammlung des bayerischen Kanalvereines in Regensburg vom 18. März 1894 geäussert wurde: „Wenn wir so lange zuwarten, bis Preussen die Initiative ergreift und über Frankfurt hinaus bis Hanau kanalisirt, dann dürfen wir lange warten; denn so lange der preussische Minister der Finanzen, der frühere Oberbürgermeister von Frankfurt, Miquel, an der Spitze der preussischen Finanzverwaltung steht, haben wir eine Weiterführung der Kanalisation über Frankfurt hinaus nicht zu erwarten; solange er an leitender Stellung steht, bleibt die Sache aufgeschoben ad calendas graecas", so möchte dieser Widerstand doch sehr erschwert sein, wenn Bayern mit einem positiven Antrag an die preussische Regierung kommt. Besser wäre es freilich gewesen, wenn man schon bei Gelegenheit des Vertrages von 1883 sich das Nöthige gesichert hätte, wozu Bayern umso mehr in der Lage gewesen wäre, als die Kanalisirung von Mainz bis Frankfurt eine Erschwerung der bayerischen Flösserei bedeutete.

X. Die künftige Fortsetzung der Mainkanalisirung bis Würzburg und ihre Würdigung.

Wie aus der vorstehenden Darstellung hervorgeht, ist die Kanalisirung des Maines bis Aschaffenburg, wenigstens im Prinzip, so gut wie entschieden. Aber auch darüber hinaus ist sie als Theilstück des grossen Planes einer gleichartigen Wasserstrasse von Frankfurt bis Passau hervorgetreten. Es verlohnt sich, diesen Punkt näher ins Auge zu fassen, und zwar soll die Untersuchung in möglichst engen Grenzen gehalten werden. Wir wollen uns vorstellen, die Kanalisirung werde vorerst bis Würzburg oder Marktbreit fortgesetzt, und prüfen, wie sich da die Beurtheilung stellt.

Diese Beschränkung hat mancherlei Vorzüge. Vor allem wird dadurch der grösseren Wasserstrasse nach keiner Seite hin präjudizirt. Zwar ist neuerdings angeregt worden, von Gemünden nach Schweinfurt zur Umgehung der einen Mainkrümmung einen Kanal zu bauen; allein das ist vollständig aussichtslos; kein Vernünftiger wird den dichtest bevölkerten Theil des Maines von Würzburg bis Volkach von der leistungsfähigen Wasserstrasse abschneiden wollen. Eher hätte noch Aussicht ein Kanal von einem Platz oberhalb Würzburg nach Lengfurt oder Homburg. Ich verzichte, aus naheliegenden Gründen, das mit in Betracht zu ziehen. Jedenfalls lässt die Kanalisirung bis Würzburg die Frage noch vollständig offen, welche Richtung ein künftiger Kanal nach Nürnberg nehmen soll, ob eine Abkürzung sich empfiehlt, bezw. überhaupt möglich ist, oder ob man die alte Route über Schweinfurt, Bamberg beibehalten soll. Sodann hat diese

Betrachtungsweise den Vortheil, dass man das Ganze leichter übersieht; man hat einen festen Boden unter den Füssen und kann die Folgewirkungen eher sich vorstellen, als bei einem Projekt, bei dem es eine um so grössere Zahl unsicherer Punkte gibt, je weitausschauender es ist. Die Ausführung des grossen Projektes kann selbstverständlich ohnehin nur stückweise geschehen. Es dürfte auch taktisch richtiger sein, zunächst sich zu beschränken, und auf den kleineren Theil alle Kraft zu verwenden. Derselbe wird dann durch seine Vortheile stützend und kräftigend für den weiteren Ausbau wirken. In dritter Linie hat diese Betrachtung auch einen selbständigen Werth; denn selbst wenn aus dem grossen Projekt nichts werden sollte, ist ie Kanalisirung des Maines bis Würzburg, wenigstens meines Erachtens, ganz unabhängig davon; es sprechen, wie die folgenden Ausführungen zeigen, sehr viele und durchschlagende Momente dafür, einen direkten Anschluss an den Rhein bis in das Innere Frankens herzustellen. Die Kette ist hierzu nicht im Stande; sie hat grosse Bedeutung als interimistische Massregel, indem sie den Schifferstand nicht vollends auf dem Main zu Grunde gehen lässt und indem sie den Verkehr auf dem Main wieder hebt; aber sie lässt den bayerischen Main doch im Verhältniss zum Rhein im Zustand einer Schmalspurbahn gegenüber einer Normalbahn; sie macht die Umladung nöthig, da, wo die Kanalisirung endet. Es kann auch nicht durch Korrektion eine Tiefe wie die hier nöthige erreicht werden; denn der Main hat nicht soviel Wasser oder sekundlich ablaufende Wassermenge, dass man ein entsprechend breites und tiefes Wasserbett damit füllen könnte[375]), auch würde dem Flussregime hiebei soviel Gewalt angethan und es würden soviel andere Inkonvenienzen erzeugt, dass eine derartige Lösung ausgeschlossen ist.

Treten wir den einzelnen relevanten Punkten näher.

1. Die Kosten.

Man kann von Frankfurt bis nach Würzburg (217 km) = 32 bis 36 Haltungen rechnen; auf die Strecke von Kahl bis Würzburg (183 km) 27—29. Auf der 33 km langen Strecke zwischen Mainz-Frankfurt stellten sich die Kosten für die 5 Haltungen folgendermassen:

		pro Haltung durchschnittl.
für Grunderwerb	316 000 Mk.	63 200 Mk.
für 5 Nadelwehre, Flossrinnen und Fischpässe	1 752 560 „	350 512 „
für die Eisentheile der Nadelwehrböcke	135 340 „	27 068 „
für die 5 Schleussen	1 475 280 „	295 056 „
für die 5 Wärtergehöfte	118 150 „	23 630 „
	4 780 540 „	956 108 „

Die Gesammtkosten der einzelnen Bauten haben die Anschlagssumme, die 5½ Mill. Mk. betrug, nicht erreicht; der Rest ist aber auf Baggerungen verwendet worden.

Bei den Haltungen zwischen Mainz und Frankfurt a/M. hat man gleich bei ihrer Anlage Rücksicht darauf genommen, dass die Schleussen vergrössert werden können, um ganze Schiffszüge durchzuschleussen. Diese Ansatzschleussen besitzen im Innern der Kammern eine Länge von 255 m und eine Breite von 20 m. Für dieselben sind 1,775 Mill. Mk. veranschlagt[376]). Die Gesammtkosten belaufen sich sonach auf 6 550 540 Mk.

pro Haltung auf rund 1 310 000 Mk.
pro km „ 200 000 Mk.

Das übertragen auf die Strecke Kahl-Würzburg (183 km), würde unter Einrechnung des badischen Antheils ca. 38 Mill. Mk. ausmachen.

Es ist nicht zu besorgen, dass diese Schätzung zu niedrig wäre; die Bauwerke werden sogar vielfach billiger kommen. Vor allem wird in dieser Richtung von Belang sein, dass durch die für die Kette bewirkte Korrektion der Main bereits auf eine Tiefe von 0,7 m gebracht sein wird; ferner werden die Grunderwerbungen mainaufwärts sich billiger stellen als bei Frankfurt-Mainz; es werden sich auch Unterschiede in Bezug auf Löhne, Steine u. s. w. geltend machen; hat doch die neue Kammerschleusse in Würzburg, deren Breite ebenfalls 10,5 m beträgt, und die, nachdem sie schon zum Theil gebaut war, behufs Erweiterung wieder an der einen Seite eingelegt werden musste, nur 192 000 Mk. gekostet; sie ist allerdings auch nur 61,2 m lang (von Drempelspitze zu Drempelspitze); bei einer Länge von 85 m würde sie etwa 266 000 Mk., also immerhin noch fast 30 000 Mk. weniger, wie die des Untermains durchschnittlich gekostet haben. Schliess-

lich werden sich auch die Nadelwehre erheblich billiger stellen, da der Fluss nach oben an Breite fortwährend abnimmt. Während bei Mainz die Normalbreite noch 140 m beträgt, sinkt sie bei Kahl schon auf 100, bei Würzburg auf 73, also fast auf die Hälfte der Normalbreite an der Mündung. Sollte noch der Wegfall der Flossrinnen, worauf unten näher eingegangen werden wird, sich verwirklichen lassen, so würde eine weitere erhebliche Ersparniss sich einstellen. Dagegen wird man für Uferbauten, Entwässerungen u. dergl. einigen Aufwand erhalten.

Die Summe von 38 Millionen Mark hat nichts Erschreckendes, wenn man den Bahnbau gegenüberstellt. Die Ludwigs-Westbahn Bamberg—Aschaffenburg (206 km) kostete bis 1882

Bahnkörper und Schienenanlage	35 321 362 Mk.
Bahnhöfe, Stationsgebäude, Telegraph	4 336 600 „
Aufsicht und Verwaltung	1 843 542 „
Der neue Bahnhof zu Würzburg	4 143 541 „
Sa.	45 645 045 Mk.

Bis Ende 1890 waren die drei ersten Posten auf 47 759 127 Mark, der vierte auf 4 153 976 Mark aufgelaufen, so dass die gesammten Baukosten bis dahin rund 52 Millionen ausmachten. Auf eine unserer Wasserstrecke Kahl—Würzburg gleichen Eisenbahnlänge von 183 km kommen sonach rund 46 Millionen. Allein auch wenn man die Kosten des Bahnkörpers und der Schienenanlage für sich gesondert betrachtet, dürfte diese, wenn sie in den neueren offiziellen Publikationen ausgesondert wären, nur einen geringen Abstand gegenüber dem Kanalisationsaufwand aufweisen.

2. Prinzip der Kostendeckung.

Vor allem Anfang bin ich für das Prinzip eingetreten, dass die Herstellung einer künstlichen Wasserstrasse — und die Kanalisirung des Maines ist nichts anderes — nicht schlechtweg auf Kosten der Allgemeinheit geschehen, dass vielmehr der Verkehr den Aufwand für Zinsen und Verwaltung in der Hauptsache aufbringen sollte.

Es muss von vorneherein als das Naturgemässe gelten, dass wirthschaftliche Leistungen, soweit wie möglich, vergolten und nicht aus Steuern gedeckt werden. Diejenigen, die den unmittelbaren Vortheil von der Verkehrseinrichtung haben, sollen auch für dieselbe aufkommen. Wenn man die Steuern zur Deckung dieser Ausgaben

verwendet, so zieht man Leute mit heran, welche das Verkehrsmittel gar nicht oder nur wenig benützen, welche die transportirten Waaren wenig oder gar nicht konsumiren, ja gegen deren Interesse möglicher Weise sich die Transporterleichterung richtet. Man wird darin umsomehr bestärkt, wenn man sich die Steuern und das Heer von Gebühren ansieht, welche heutzutage nothwendig sind, um den wachsenden Aufgaben im Reich, Staat und in den Kreisen und Gemeinden gewachsen zu sein. Jeder Bissen Brod, jedes Stückchen Zucker, jede Tasse Kaffee, jede Cigarre, jeder Trunk Bier, jedes Liter Petroleum, jedes Körnchen Salz, jeder Grundstückskauf, jede Lombardschuld, jede Hypothekenschuldaufnahme, jeder Wechsel ist besteuert, ja selbst wenn der Staat eine Zahlung macht, zieht er noch rasch etwas ab. Die Sache wird nicht besser, wenn man die direkten Steuern ansieht. Jeder Kenner weiss, mit wie viel Mängeln sie behaftet, wie weit sie entfernt sind, die Einzelnen nach ihrer wirklichen Leistungsfähigkeit zu treffen, wie ungern sie bezahlt werden. Muss man da nicht bedenklich werden, die Steuern für wirthschaftliche Leistungen — und etwas anderes sind die Verkehrsleistungen nicht — an Stelle eines unmittelbaren Entgeltes treten zu lassen?

Die Kanalisirung eines Flusses schafft zudem einen neuen Weg, der mit den Bahnen immer in eine gewisse Konkurrenz tritt und treten soll; durch die Kanalisation soll ein in vieler Hinsicht der Bahn sogar überlegener Transportweg geschaffen werden. Diese Konkurrenz muss eine loyale sein, sie wäre es gewiss nicht mehr, wenn man die Zinsen für die Verbesserung der Wasserstrassen aus Steuern decken wollte, während man von der Bahn verlangt, dass sie sich bezahlt mache. Dürfte die Bahn auf die Verzinsung verzichten, dann könnte sie Tarife stellen, welche die ganze Wasserfrage gegenstandslos machen. Die Verzinsung der bayerischen Eisenbahnschuld erfordert ca. 39 Millionen Mark. Die Einnahmen aus dem Kohlentransport betragen ca. 11 Millionen Mark; dürfte also die Eisenbahnverwaltung diese Zinsenlast auf die Steuern wälzen, so könnte sie fast die vierfache Kohlenmenge den Leuten umsonst ins Haus fahren.

Man pflegt mancherlei gegen diesen Standpunkt einzuwenden. Man erinnert vor Allem an das Verhasste der alten Flusszölle, erinnert daran, wie man gekämpft und gerungen, bis man sie abgeschafft hatte. Diese Reminiscenz hat keine stichhaltige Bedeutung; denn diese Zölle wurden grösstentheils abverlangt, ohne dass man eine Gegenleistung bot; für das Flussbett geschah in alter Zeit so

gut wie nichts; die Flusszölle waren eine lediglich auf Gewalt beruhende Verkehrssteuer. Später änderte sich allerdings, wie wir auch beim Main gesehen, die Situation; man suchte den Fluss durch Korrektionen zu verbessern, machte wenigstens einen Aufwand in dieser Richtung, und ermässigte oder beseitigte gleichwohl die Zölle. Man kann nun sagen, es liege eine Inkonsequenz vor, dass man bei der Kanalisirung verlange, der Verkehr solle die Kosten aufbringen, während man bei der Korrektion davon absehe, da doch es lediglich vom Flussregime abhänge, ob man das eine oder andere Mittel wählen könne. Dem gegenüber ist zu erwidern, dass die Flusskorrektion nie lediglich des Verkehrs wegen geschieht; vielmehr ist sie ein Gebot der Nothwendigkeit für einen Kulturstaat; schon der Schutz der Ufer bedingt es, dass man dem Flussbett feste Schranken anweist. Die Kanalisirung eines Flusses oder die Erbauung eines Kanals ist dagegen mehr oder minder dem freien Ermessen anheimgestellt. Der Korrektionsaufwand tritt eben deshalb auch bei nicht schiffbaren Flüssen auf und vertheilt sich mehr oder minder über das ganze Land[377]). Höchstens kann man sagen, der Staat dürfe, insoferne er an einer Stelle erhebliche Aufwendungen für Korrektionen auf allgemeine Kosten mache und insoferne er damit zugleich den Schiffahrtsinteressen diene, auch für Kanalisirung bezw. Kanäle in anderen Gegenden ein theilweises Opfer bringen.

Man wendet ferner ein, es sei doch bedenklich, einen Fluss, der bisher als ein freier Strom galt, auf dem der Verkehr diese volle freie Bewegung gewohnt sei, nun wie einen Kanal zu betrachten und wieder neu mit Abgaben zu belasten und dadurch die freie Bewegung der Schiffe zu hemmen. Allein ein kanalisirter Fluss ist kein freier Strom mehr; er ist eine gebundene Wasserstrasse; von einer beliebigen freien Schiffsbewegung ist absolut keine Rede; die Schiffe müssen die Schleussen passiren und sind auf die Hilfe der Schleussenwärter angewiesen; diese Beengung ist eben die nothwendige Voraussetzung dafür, dass grosse Schiffe verkehren können. Vollends wird diesem Einwand die Spitze abgebrochen, wenn man, wie ich es für richtig halte, den Verkehr, der bisher auf dem Strom sich thatsächlich frei bewegen konnte, auch im kanalisirten Fluss freilässt. Für den Main würde in Betracht kommen das gesammte Flossholz, das zu Thal geht; der Flossholzverkehr ist durch die Kanalisation in seiner bisherigen Gebahrung ohnehin so beengt, dass von einer Gebührenbelastung absolut keine Rede sein kann, im

Gegentheil man muss noch daran denken, ihm über die Schwierigkeiten hinwegzuhelfen. Ebenso wird man die Schiffe bis zu 150 Tonnen Tragfähigkeit für die ersten 10 Jahre freigeben müssen; in Ober- und Unterfranken gibt es nur 3 Mainschiffe, welche zur Zeit diese Grösse überschreiten. (Siehe oben S. 261.)

Auch die nicht selten beliebte Parallelisirung des kanalisirten Flusses mit den Landstrassen muss abgelehnt werden. Letztere sind allerdings, wenigstens in Bayern, frei[378]); allein der Landweg ist ein viel elementareres Bedürfniss als eine künstliche Wasserstrasse; Strassen braucht alle Welt und tagtäglich. Auch hat man hier die Hauptlast den kleineren Verbänden, in Bayern den zunächst betheiligten Gemeinden und Distrikten überbunden[379]), Kreis und Staat greifen in der Hauptsache nur subventionirend ein. Die aus historischen Verhältnissen überkommenen sehr ungleich vertheilten Staatsstrassen in Bayern kann man auch nicht als Gegengrund anführen, zumal die Gesetzgebung früher oder später eine Umgestaltung bringen wird, ähnlich wie dieses in Norddeutschland geschehen ist. Zudem hat auch beim Wegewesen die volle Freiheit, die hauptsächlich wegen der Verkehrshemmung und anderer Unzukömmlichkeiten gewährt wurde, neuerdings erhebliche Einschränkungen erfahren, indem man in Preussen und anderen deutschen Staaten mehr und mehr diejenigen, welche die Wege sehr abnützen, wie die Wald-, Fabrik-, Steinbruchbesitzer etc., zu besonderen Beiträgen heranzieht. Auch der bayerische Fiskus gibt in seiner Eigenschaft als Waldbesitzer wenigstens freiwillige Beiträge zu den von seinen Holztransporten in Mitleidenschaft gezogenen Gemeindewegen (jährlich 17000 bis 20000 Mk.).

Allein man verweist auf das Beispiel anderer Staaten, namentlich auch darauf, dass auf der unteren kanalisirten Mainstrecke Frankfurt a. M.—Mainz keine Gebühren erhoben werden. Es ist richtig, dass im Ausland vielfach die Gebühren sogar auf Kanälen neuerdings aufgehoben worden sind, so theilweise in Holland und vollständig durch Gesetz vom 19. Februar 1880 in Frankreich. Allein da liegen aparte Verhältnisse vor. Holland hat ein ungeheuer dichtes Wassernetz, es hat mehr Kanäle als Eisenbahnen; dasselbe entspringt in erster Linie dem Bedürfniss nach Entwässerung und Landgewinnung; die Vortheile kommen allen Landestheilen ziemlich gleichmässig zu; immerhin wird es auch dort jetzt unangenehm empfunden,

dass bei den Privat-, Gemeinde- und Provinzkanälen Gebühren erhoben werden, bei den Staatskanälen theilweise nicht.

Auch das Beispiel Frankreichs zieht nicht. Sein Kanalnetz ist seit der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts successive herangewachsen und hat zur vorbahnlichen Zeit enorme Vortheile dem Land gewährt. Mit den Bahnen wurden die französischen Kanäle hart bedrängt, man liess sie nicht fallen, sondern baute sogar neue. Wie der Senator Krantz sich einmal ausdrückte, sah man in den Kanälen die Bremse gegenüber der Ausbeutungssucht der in Frankreich herrschenden Privatbahnen. Das Funktioniren dieser Bremse liess aber zeitweise zu wünschen übrig. Es wurden deshalb die Gebühren durch die Dekrete vom 4. September 1849, 29. Juni 1853, 5. September 1858 ermässigt. Das geschah abermals am 9. Februar 1867, indem zugleich die früher für jeden Schiffahrtsweg aufgestellten Spezialtarife in einen zusammengezogen, mehrere Schiffahrtswege, die bisher frei waren, nunmehr auch der Gebühr unterworfen wurden. Die Schiffer klagten aber jetzt erst recht; die Kanaldimensionen waren veraltet, es wurde immer schwieriger noch mit entsprechendem Gewinn die Konkurrenz mit den Bahnen zu bestehen. Da entschloss man sich im Jahr 1879 nicht nur zum Umbau der Kanäle, der übrigens sehr langsam fortschreitet und erst 1950 einigermassen vollendet sein wird, sondern hob vom 1. Oktober 1880 ab auch die Schiffahrtsgebühren auf[380]). Die Kammer sah sich hierzu — trotz des Widerspruches des Finanzministers und der Budgetkommission — besonders auch dadurch veranlasst, weil durch Gesetz vom 26. März 1878 eine 5 %ige Transportsteuer von den Frachtgütern aufgehoben worden war. Es sind also besondere Verhältnisse, die in Frankreich zu den übrigens in letzter Zeit dort sehr angefochtenen Massregeln geführt haben. Der französische Staat wendet jährlich ungefähr 14 Millionen Frcs. für Verwaltung und Unterhaltung der Wasserstrassen auf[381]). Er schiesst auch bei den Eisenbahnen in Folge verfehlter Eisenbahnpolitik zu. Die staatlichen Dividendenzuschüsse betrugen in den Jahren 1880—90 369 Mill. Frs. und man verfolgt die finanzielle Entwickelung in dieser Hinsicht in Frankreich mit grosser Besorgniss.

Aber man sagt: Wenn die anderen Staaten für ihre Verkehrsmittel Opfer bringen, so sind sie uns überlegen in der Konkurrenz. Das beruht zum grössten Theil auf Selbsttäuschung. Staaten, die eine unsinnige Verkehrspolitik treiben, haben eben auch regelmässig

eine höhere, die Produktion lähmende, Steuerlast und eben deshalb nicht selten ein von Ungeheuerlichkeiten und Ungerechtigkeiten strotzendes Steuersystem, wie gerade Frankreich beweist; von Natur begünstigte, reiche Länder können zudem sich manchen Luxus erlauben, den andere Staaten sich versagen müssen.

Auch die untere Mainstrecke beweist nichts gegen mich. Schon oben wurde dargethan, wie Hessen es war, welches — eigentlich gegen das Interesse von Mainz, wohl aber im Interesse Offenbachs, vielleicht lediglich aus taktischen Gründen — auf Gebührenfreiheit drang. In der Konferenz von 25. Februar 1877 gab der grossh. hessische Kommissar geradezu folgende Erklärung ab: „Es ist verstanden, dass keinerlei Gebühren und Abgaben von den Schiffern, welche die kanalisirte Strecke des Mains demnächst befahren, erhoben werden dürfen, dass die Bedienung der Schleussen und die Durchleitung der Schiffe, das Durchschleussen auf Kosten desjenigen Staates erfolgt, welcher die Kanalisirung auf der betreffenden Stromstrecke bewirkt hat“ [382]). Allein eine derartige Bestimmung ging nicht in den endgültigen Vertrag vom 1. Februar 1883 über. Das Einzige, was der Vertrag in dieser Hinsicht enthält, ist die Bestimmung, dass seitens Hessens bei der Fortsetzung der Kanalisirung „eine Erhebung von Abgaben für die Benutzung der Anlagen nicht erfolgen darf, solange solche Abgaben auf der Strecke des Maines unterhalb Frankfurt nicht erhoben werden“ [383]). Preussen kann sonach jeder Zeit die Gebührenerhebung dekretiren.

Als die Mainkanalisation ihrer Vollendung entgegen ging, wurde auch von der preussischen Staatsregierung die Frage aufgeworfen, ob preussischerseits von dem Rechte der Abgabenerhebung nicht Gebrauch gemacht werden solle. Im Einverständniss mit dem Minister der öff. Arbeiten entschied am 21. Juli 1885 der preussische Finanzminister dahin, dass bis auf Weiteres von der Einführung einer Abgabe für die Benutzung des kanalisirten Mains unterhalb Frankfurt Abstand genommen werde [384]). Man wollte den Verkehr erst anziehen, ähnlich wie ja auch neuestens die Privatgesellschaft des Manchester Seekanals für das erste Jahr Gebührenfreiheit zugestanden hat. Am 15. September 1889 griff aber der Finanzminister im Einverständniss mit dem Minister der öff. Arbeiten die „einstweilen sistirte Frage der Einführung einer Abgabe“ von Neuem auf; den Anstoss hiezu gab ausgesprochenermassen einestheils der ausserordentlich gestiegene

Verkehr, bezw. der darin zum Ausdruck kommende grosse Vortheil für die betheiligten Kreise aus dem Schiffer- und Handelsstande, anderntheils die Nothwendigkeit, die Fahrrinne bis auf 2,5 m zu vertiefen und zweite Unterhäupter anzulegen. Die kgl. Regierung in Wiesbaden entwarf einen Tarif. Darnach sollten alle Mainschiffe bis zu 3000 Ztr. freibleiben, weil schon im Vertrag von 1846 eine Fahrwassertiefe von 0,9 m zugesichert worden war und man nur diejenigen belasten wollte, welche die grössere Tiefe ausnützen konnten. Die mit Rohstoffen beladenen Schiffe sollten beim Passieren jeder Schleusse von jeder Tonne Tragfähigkeit 1 Pfg., die übrigen und die Dampfschiffe 2 Pfg. entrichten[385]).

Die Frankfurter Handelskammer sprach sich natürlich gegen die Belastung aus. Die Gründe, die sie anführt, sind zum Theil ganz hinfällig[386]). Doch gelang es ihrer Vorstellung, nochmals die Erhebung abzuwehren. Durch Entschliessung vom 31. Juli wurde dahin entschieden, dass für jetzt noch von der Einführung einer Kanalgebühr abzusehen sei und zwar auf Grund der Erwägung, dass andernfalls die weitere Entwickelung der in Folge der Verbesserung der Mainwasserstrasse neu angeknüpften Handelsbeziehungen Frankfurts gefährdet und seine Erstarkung im Wettbewerb mit den konkurrirenden Rheinhäfen erschwert werden würde. Daraus darf man schliessen, dass die preussische Regierung die Gebührenfreiheit auf dem Untermain nur als ein Provisorium ansieht. Im preussischen Abgeordnetenhaus wurde die Gebührenfreiheit ebenfalls bereits getadelt und als eine Inkonsequenz gegenüber den anderen Kanälen betrachtet[387]). Mag für die Uebergangszeit immerhin eine gewisse Rücksicht geboten sein, mag auch die scharfe Konkurrenz des durch Frankfurt deplacirten Mainz, welches gerade noch vor der Mainkanalisirung so grosse Opfer für seine Hafenanlagen gebracht hat[388]), und des vom badischen Staat sehr geförderten Mannheim[389]) in Betracht gezogen, mag schliesslich auch der Umstand in die Wagschale gelegt werden, dass die Stadt Frankfurt selbst eine Aufwendung gemacht hat, die hinter der des Staates nicht zurücksteht[390]): man wird das Alles nicht als ausreichend für die Gebührenfreiheit ansehen können. Jedenfalls ist Frankfurt a/M., welches den grössten Nutzen von der Kanalisation hat, kein gerade subventionsbedürftiges Gemeinwesen, und wenn es wahr ist, dass die Frachtersparniss für Frankfurt a/M. und die Orte zwischen Frankfurt und Mainz

1887 auf 1269000 Mk.
1888 „ 1800000 „
1889 „ 2408000 „

infolge der Mainkanalisirung sich berechnet[391]), so wäre es doch gewiss nichts Ungeheuerliches, wenn man hiervon 316000 Mk.[392]) für Verzinsung, Amortisation und Verwaltung abgäbe. Um diese Summe aufzubringen, wäre eine Gebühr von ca. 0,85 Pfg. pro tkm im Jahre 1893 nöthig gewesen[393]). Es fällt doch auch der Stadt Frankfurt nicht ein, alle bei dieser Gelegenheit geschaffenen eigenen Einrichtungen umsonst auszubieten[394]). Für Benützung der Krahnen, Waagen und für Arbeitsleistungen im Hafen wurden nach der Stadtrechnung von 1892/93 143539 Mk., an Werftgeleisegebühren 12524 Mk., an Lagergebühren für das Lagerhaus 170139 Mk. etc. erhoben. Nur die Benützung des Hafens ist gebührenfrei, aber selbst diese nur für den Fall, dass die Schiffe lediglich des Ein- oder Ausladens wegen eingelaufen sind und sofern ihr Aufenthalt darin nicht über die zur Vornahme des Ladegeschäfts erforderliche Zeit ausgedehnt wird oder sofern sie durch Wintersgefahr am Auslaufen gehindert werden. Die Gesammtrechnung der sämmtlichen städtischen Anlagen in Frankfurt stellt sich pro 1892/93 folgendermassen:

	Einnahmen	Ausgaben
Hafenverwaltung	204803 Mk.	223924 Mk.
Lagerhausverwaltung	177209 „	111421 „
Wasserdruckwerk	45 „	26625 „
Verbindungs- und Hafenbahn, sowie Hafenbahnhof	93946 „	57594 „
	476003 „	419564 „

Wenn auch von einer genügenden Verzinsung des aufgewendeten Kapitals, ausgenommen beim Lagerhaus[395]), keine Rede ist, so sieht man doch darauf, dass wenigstens die Verwaltungs- und Unterhaltungskosten reichliche Deckung finden. Aber selbst die Deckung dieser wird, soweit es sich um den Staat handelt, abgelehnt. Den ganzen Tag arbeiten die Schleussenwärter, im Jahr 1889 verlangte man sogar Nachtdienst; der Staat muss aber das Personal honoriren. Warum man bei den Schleussen die Sache auf einmal anders als beim städtischen Krahnen ansehen soll, ist unverständlich.

Schliesslich fiel es doch auch bei den Bahnen Niemand ein, unter Hinweis auf die von ihnen gebrachten enormen Frachtermässigungen[396]) zu verlangen, man solle sich mit den staatswirthschaftlichen Vor-

theilen begnügen. Es ist absolut unerfindlich, warum man bei der Wasserstrasse auf einmal einen anderen Maassstab anlegen und ökonomisch zu denken, d. h. Aufwand und Erfolg streng mit einander zu vergleichen aufhören soll.

Es hat sich übrigens in letzter Zeit mehr und mehr ein Umschwung geltend gemacht und die von mir schon länger vertretenen Anschauungen[397]) werden nicht bloss von Eisenbahnfachleuten getheilt[398]), sondern finden selbst im Kreis der Wasserfreunde mehr und mehr Billigung[399]); auch der Vorstand des Centralvereins für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschiffahrt hat am 13. Juni 1894 prinzipiell dem Grundsatz zugestimmt, dass auf den künstlichen Wasserstrassen — und ein kanalisirter Fluss ist ein solcher — Gebühren zu erheben sind, jedoch unter dem selbstverständlichen Vorbehalt mässiger Höhe, gerechter Vertheilung auf Schiff- und Frachtgut und einer den Verkehr nicht beeinträchtigenden Erhebungsart; auch hat er anerkannt, dass die Heranziehung der Interessenten in der Art der von der Regierung bei der Vorlage betr. den Dortmund-Rhein-Kanal geplanten Garantieleistung aus wirthschaftlichen Gründen berechtigt sei[400]).

Man könnte vielleicht noch formale Bedenken geltend machen wollen, indem man einestheils auf die deutsche Reichsverfassung, anderntheils auf die Rheinschiffahrtsakte vom 17. Okt. 1868 verweist. Der Art. 54 der Reichsverfassung lautet: „Auf allen natürlichen Wasserstrassen dürfen Abgaben nur für die Benutzung besonderer Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, erhoben werden. Diese Abgaben, sowie die Abgaben für die Befahrung solcher künstlichen Wasserstrassen, welche Staatseigenthum sind, dürfen die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung der Anstalten und Anlagen erforderlichen Kosten nicht übersteigen. Auf die Flösserei finden diese Bestimmungen insoweit Anwendung, als dieselbe auf schiffbaren Wasserstrassen betrieben wird.“ Dass Gebühren für den kanalisirten Fluss hiernach statthaft sind, ist um so zweifelloser, als der Art. 25 des Zollvereinsvertrags von 1867, an dessen Stelle der citirte Absatz der Reichsverfassung getreten ist, ausdrücklich „Kanal-, Schleussen-, Brücken-, Fähr-, Hafen-, Wege-, Krahnen- und Niederlagegebühren u. dergl.“ nennt. Man ist neuerdings sogar soweit gegangen, selbst auf Korrektionen im offenen Fluss die Bestimmung der Reichsverfassung anzuwenden. Es ist dies geschehen bei der von Bremen durchgeführten Korrektion der Unter-

weser, um sie von 2,75 m auf 5 m zu vertiefen und Seeschiffen zu ermöglichen, bis nach Bremen selbst zu gelangen[401]). Analog ist bekanntlich durch den Berliner Vertrag vom 13. Juli 1878 der ungarische Staat berechtigt worden, für die Regulirung des eisernen Thores seiner Zeit eine Gebühr zu erheben.

Auch die Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868, welche ein internationaler Vertrag ist und sonach auch Deutschland bindet, bildet kein Hinderniss. Der Art. 3 sagt: „Auf dem Rheine, seinen Nebenflüssen, soweit sie im Gebiete der vertragenden Staaten liegen, und den im Art. 2 erwähnten Wasserstrassen darf eine Abgabe, welche sich lediglich auf die Thatsache der Beschiffung gründet, weder von den Schiffen oder deren Ladungen, noch von den Flössen erhoben werden.“ Nach dem klaren Wortlaut dieser Bestimmung sind nur sog. Rekognitionsgebühren verboten, keineswegs aber Abgaben für vorgenommene Verbesserungen irgend einer Art.

Ich bleibe also dabei, dass die Mainkanalisation in der Hauptsache sich bezahlt machen muss. Nur wenn die Wahrscheinlichkeit hierfür besteht und auch dann noch der Flusstransport Vortheile aufzuweisen vermag, ist die Kanalisation wirthschaftlich berechtigt. Selbstverständlich liegt mir ferne, kleinlich zu rechnen; ohne einiges Opfer wird es, namentlich für das erste Jahrzehnt, selbstverständlich ohnehin nicht abgehen.

3. Die Höhe der Gebühren.

Die Abgaben für die Wasserstrassen sind in den verschiedenen Ländern sehr verschieden hoch. In England betragen sie pro tkm 2—10 Pfg. auf den Privatkanälen[402]). In Belgien ist auf den Staatskanälen der gewöhnliche Satz 0,4 Pfg., der gleiche Satz gilt für die vom Staat kanalisirte Ourthe. Dagegen ist die Gebühr für die kanalisirte Maas, Sambre, Lys nur 0,13 Pfg. Die belgischen Abgaben liefern keine Verzinsung des Anlagekapitels, sondern decken gerade die Unterhaltungskosten. Die Gehälter des Verwaltungspersonals werden aus den Nebeneinnahmen der Kanäle, wie Grundmiethen, Erträgnissen der Fischerei, der Pflanzungen, Heuernten, Fähren bestritten[403]). In Holland beträgt die Abgabe für Staats- und Provinzialkanäle 0,2—0,53 Pfg. In Frankreich war die Gebühr vor der Aufhebung im Jahr 1880 für die schiffbaren Flüsse, je nach Gattung der Waren 0,1 und 0,2 Cts., für die Kanäle 0,2 und 0,5 Cts., wozu aber noch die Zehntelzuschläge kamen. Die Abgaben für Privat-

kanäle betragen bis zu 8 Pfg. pro tkm. In Deutschland rechnet man im Allgemeinen 0,2 Pfg. durchschnittlich. Auf dem Ludwigskanal hat man 1,16 und 1,45 Pfg. pro tkm. In dem preussischen Entwurf vom 17. April 1894 betr. den Bau eines Schiffahrtskanals vom Dortmund-Ems-Kanal bis zum Rhein war mit Rücksicht auf die aussergewöhnlich hohen Baukosten eine Abgabe von 1 Pfg. für das tkm vorgesehen, um eine Verzinsung von 3,56 % zu erhalten.

Selbstverständlich können die Abgabensätze für die älteren in ihrem Bau überholten und in ihrer Leistungsfähigkeit beschränkten Kanäle nicht massgebend sein, da man hier Konzessionen machen musste, um dieselben gegenüber den Eisenbahnen nicht ganz veröden zu lassen.

Will man vom kanalisirten Main nicht bloss die Verwaltungs- und Unterhaltungskosten, sondern auch einen mässigen Zinsbeitrag erzielen, so wird man kaum erheblich unter einen Durchschnittssatz von 0,7 Pfg. pro tkm herabgehen dürfen. Das könnte sich nur dann modifiziren, wenn es gelänge, durch Nebeneinnahmen, wie aus Verwerthung der Wasserkraft, Bewässerung u. s. w. die Finanzirung zu unterstützen. (Siehe unten S. 326 f.)

4. Grösse des zur Rentabilität erforderlichen Verkehrs.

Wie oben gezeigt, kommt das Kilometer auf 200000 Mk. in der Anlage zu stehen; das sind bei $3^1/_2$ % 7000 Mk. Zinsen; dazu kommen noch auf Grund der Erfahrungen am Untermain rund 2000 Mk. Unterhaltungs- und Verwaltungskosten. Das sind im Ganzen 9000 Mk. pro km und Jahr. Diese Summe würde bei einer Gebühr von 0,7 Pfg. pro tkm aufgebracht, wenn der Verkehr 1,3 Mill. Tonnen betrüge; d. h. soviel müsste durchschnittlich die Strecke bis Würzburg durchlaufen; bei kürzeren Strecken müsste der Verkehr entsprechend grösser sein oder anders ausgedrückt, die Verkehrsleistung hätte im Ganzen 1,3 Mill. Tonnen $\times$ 183 km = 238 Mill. Tonnenkilometer zu betragen. Hierbei ist nichts für etwaige Mehrausgaben bei einer Vertiefung auf 2,5 m, nichts für Amortisation gerechnet, die angesichts der sich steigernden Steuerkraft der Staat immerhin auf seine Schultern übernehmen mag; ebenso ist angenommen, dass die Kosten der sonstigen Verkehrsanlagen, wie Häfen, Lagerhäuser u. dergl. von den Städten und Orten, die den Hauptnutzen haben, vorwiegend getragen werden.

Ein Verkehr von 1,3 Millionen Tonnen ist soviel, als die Tonnen-

zahl der im Mannheimer Hafen angekommenen Güter — ausschliesslich Flossholz — in den sieben Jahren 1886—1893 zugenommen hat. Die dort angekommenen Güter betrugen nämlich nach den Mannheimer Handelskammerberichten

1883	2544474	Tonnen
1886	1252924	„
bleiben	1291550	„

oder, um einen anderen Vergleich zu ziehen, die 1,3 Mill. entsprechen ungefähr der Menge Steinkohlen, die auf dem Rhein nach Mannheim zur Zeit gelangen, das waren 1893 1207959 Tonnen. Der gesammte Rhein- und Neckarverkehr im Mannheimer Hafen ausschliesslich des Flossverkehrs betrug 1893 3018684 Tonnen.

Auf der 33 km langen Strecke Frankfurt-Mainz stellte sich nach dem Frankfurter Handelskammerbericht pro 1893 die Verkehrsleistung auf 37 Mill. Tonnenkilometer oder auf 1,2 Mill. Tonnen pro km und zwar ohne Flossverkehr. Man kann also sagen: wenn im Lauf der Zeit ein Verkehr analog dem zwischen Frankfurt und Mainz auch oberhalb Frankfurts bis Würzburg sich herausstellen würde, ein annäherndes finanzielles Aequivalent für den Aufwand zu erwarten wäre.

Der Verkehr hat sich in Frankfurt seit dem Inslebentreten der Kanalisirung verdreifacht; er betrug pro km

1887	494193	Tonnen
1893	1209651	„

Wenn nun auch richtig ist, dass ein grosser Theil dieser Steigerung auf Kosten von Mainz vor sich ging[404]) und in den letzten Jahren das Wachsthum sich verlangsamt hat, so wird man doch es nicht in das Bereich der Unmöglichkeit stellen dürfen, dass bis 1903 die kilometrische Verkehrsleistung zwischen Mainz und Frankfurt bereits auf 2,5 Mill. Tonnen angelangt sein wird. Bei der Raschheit, mit der sich heute der Verkehr namentlich in Zeiten des Aufschwungs entwickelt, bei der Neigung des Handels, den Umschlag möglichst tief in das Innland zu schieben, wofern nur die Verkehrseinrichtungen dies unterstützen, ist ein derartiges Wachsthum durchaus nicht unwahrscheinlich; vermuthlich wird schon die Eröffnung der Ansatzschleussen, wodurch der grosse Zeitverlust der einzelnen Durchschleussungen sich vermindert, und die Vertiefung auf 2,5 m eine

neue Hebung des Verkehrs bringen. Man wird also in 15 Jahren, wo wir uns die Kanalisation wenigstens bis Würzburg fortgesetzt denken, auch auf einen lohnenden Verkehr unserer Wasserstrasse rechnen können.

5. Die Höhe der Frachttarife auf dem kanalisirten Main.

Man darf annehmen, dass bei einem Zuschlag von 0,7 Pfg. Gebühr das tkm auf dem kanalisirten Main auf 1,4—1,5 Pfg. zu stehen kommt. Vergleichen wir unter dieser Annahme die Wasser- und Bahnfracht für die Strecke Aschaffenburg-Würzburg. 10 Tonnen kosten auf dieser 90 km langen Strecke per Bahn:

Allgemeine Wagenladungsklasse	A_1		80 Mk.
	B		66 „
Spezialtarif	A_2		57 „
	I		53 „
	II		44 „
	III		32 „
Ausnahmetarif	2	(Schleifholz)	24 „
	4	(Wegebaumaterialien)	23 „
	5	(Torfstreu)	21 „

Nun hat der Main aber auf der genannten Strecke 163 km. 10 Tonnen kosten sonach auf dieser Strecke

$$163 \times 10 \times 1{,}5 \text{ Pfg.} = 24{,}45 \text{ Mk.}$$
$$\text{bezw. } 163 \times 10 \times 1{,}4 \text{ Pfg.} = 22{,}82 \text{ Mk.}$$

Kommen noch, wie gewöhnlich beim Schiff, erheblich billigere Verladungskosten in Betracht, oder fällt in Folge der direkten Schifffahrt in Zukunft ein Umschlag aus, wie bei Kohlen, so stellt sich der Transport zu Schiff auf dem kanalisirten Main bis Würzburg in allen Relationen niedriger als per Eisenbahn. In meinen Aufsätzen über die Mainkanalisirung und den Ludwigskanal (Münchener Neueste Nachrichten 22. April 1893 Nr. 184) habe ich als wahrscheinliches Rechnungsergebniss aufgestellt, dass für Würzburg 10 Tonnen Ruhrkohlen direkt mit dem Schiff um 20 Mk. billiger kommen würden, als wie jetzt beim Bezug per Bahn aus dem Ruhrkohlengebiete. Damit harmonirt auch unsere oben schon geltend gemachte Rechnung, dass auf der Strecke Mainz-Frankfurt, auch wenn ein volles Entgelt verlangt worden wäre, immer noch ein reichlicher Frachtgewinn übrig

geblieben wäre. Natürlich wird derselbe mit dem weitern Vorrücken auf dem Main wegen der Krümmungen des Flusses etwas beeinträchtigt.

6. Vortheile der Kanalisation.

Die Kanalisation bringt in erster Linie dem Handel und der Industrie Nutzen. Der dem Main entfremdete Umschlag und Zwischenhandel wird demselben zum Theil wieder zurückgegeben; die Industrie erhält die Möglichkeit einer erheblich billigeren Zufuhr von Kohlen, eines billigeren Bezugs von Rohstoffen, einer leichteren Abfuhr von voluminöseren Fabrikaten; der Main wird deshalb einen Attraktionspunkt für manche neue Industrie bilden. Von grosser Bedeutung kann in dieser Hinsicht auch die Verwerthung der in den Stauwerken angehäuften Wasserkräfte werden.

Am Untermaine ist diese Frage noch in der Schwebe. Seiner Zeit hatte man in Frankfurt a/M. auf eine für industrielle Zwecke disponibele Massermenge von mindestens 20 cbm gerechnet[405]).

Thatsächlich beträgt auch das Wasserquantum, welches in Frankfurt a/M. konzessionsmässig für eine Turbinenanlage zur Verfügung steht, 20 cbm. Dasselbe reicht aus, um drei Turbinen zu speisen. Der Kanaleinlauf, die drei Turbinenkammern und der Wasserauslauf lassen sich so anlegen, dass sie durch Schützenanlagen bei allen Wasserständen regulirbar sind und das konzessionirte Wasserquantum jederzeit genau einhalten lassen. Das Nutzgefälle beträgt 2,7 m, so dass bei einem Verluste von 25 % in den Turbinen und 3 % in den Transmissionstheilen 500 effektive Pferdestärken zur Verfügung stehen[406]). Von einer Ausnutzung der Wasserkraft des Maines am Nadelwehr bei Okriftel muss nach Angabe des Ingenieur O. von Miller wegen der dort vorhandenen Terrainschwierigkeit und der Hochwasserverhältnisse Abstand genommen werden. Bei Flörsheim beträgt das konzessionirte Wasserquantum 10 cbm. Das Nutzgefälle 1,5 m, so dass bei einem Verluste von 25 % in den Turbinen und 3 % in den Transmissionstheilen 145 effektive Pferdestärken zur Verfügung stehen[407]). Wie die Sache bei Kostheim und Höchst liegt ist mir nicht bekannt.

Man hat die Verwerthung dieser Wasserkraft bereits in Erwägung gezogen. In Frankfurt a/M. wurde für die Errichtung einer Centrale behufs Abgabe von elektrischem Licht und elektrischer Kraft auch die Mitheranziehung der Wasserkraft ins Auge gefasst und in dem

von den Ingenieuren W. H. Lindley und O. von Miller 1892 ausgearbeitetem Projekt rechnerisch geprüft; ihre Untersuchung ergab „dass eine Benützung der Wasserkraft in Folge der hohen Anlagekosten derselben und in Folge der langen Betriebsunterbrechungen während der Hauptverbrauchszeit für das Elektricitätswerk nicht vortheilhaft ist"; beide glaubten deshalb „die Ausführung der Turbinenanlage nicht empfehlen zu sollen, wenn dieselbe nicht für andere städtische Betriebe, insbesondere für die städtischen Hafenanlagen mit benützt werden kann". Zu ganz analogem Ergebniss gelangte kürzlich der Ingenieur O. von Miller, als er für Wiesbaden das Projekt einer elektrischen Centrale auszuarbeiten hatte hinsichtlich der Mitverwerthung der Stauanlage von Flörsheim. Die Hinzunahme der Turbinenanlage bietet wenigstens keine besondere Vortheile[408]).

Damit ist aber das Problem der Nutzbarmachung keineswegs hinfällig. Dass bei den mannigfachen Störungen, namentlich in der Winterszeit, die Wasserkraft zur Erzeugung elektrischen Lichts sich wenig eignet, ist klar; es müssen eben alle Anlagen so eingerichtet werden, als ob gar keine Turbinenanlage vorhanden wäre, und es treten deshalb die Kosten der Anlage der Wasserkraft mit ihren Zinsen und Amortisationsbeträgen einfach zu den Anlagen der Dampfmaschinenprojekte hinzu, finden aber, da gerade in den Monaten Dezember, Januar und Februar das Nadelwehr grösstentheils umgelegt werden muss, zu wenig Kompensation in den Ersparnissen an Heizmaterial und Bedienung. Dass dagegen die in den Stauwerken konzentrirte Kraft für andere Zwecke sehr wohl mit Vortheil nutzbar gemacht werden kann, steht ausser allem Zweifel. Wir haben dafür den Beweis in Würzburg und Schweinfurt, wo die Stauwerke neben einem sehr regen Flossverkehr und einem allerdings mässigen Schiffsverkehr recht erhebliche Triebkräfte zur Verfügung stellen. Der mässige Stau in Würzburg — das Gefälle beträgt 1—1,16 m — treibt drei Mahlmühlen, und man hat ungefähr 3—400 Pferdekräfte zur Verfügung, die freilich in Folge mangelhafter alter Einrichtungen nicht entfernt voll ausgenützt werden. In Schweinfurt berechnen sich zur Zeit die durch Stau gewonnenen Wasserkräfte bei unvollständiger Ausnützung des vorhandenen Gefälls und Wasserquantums und der unvollkommenen Ausnützung durch Wasserräder anstatt durch Turbinen auf 225—230 Pferdekräfte. Da aber das volle Wasserquantum bei einem durchschnittlichen Pegelstand (Durchschnitt von 60 Monaten, 1883—1887) per Sekunde 76,5 cbm und

das Gefälle 3,8 m beträgt, so wären bei Anwendung von Turbinen mit 72 % Nutzeffekt 2790 effektive Pferdekräfte erzielbar. Das riesige Gefälle beruht auf besonderen Ursachen, namentlich auf den Durchstechungen der Serpentinen unterhalb Schweinfurt.

Diese Beispiele sind nicht streng beweisend; denn die Frage ist die, ob auch unter den neuen Verhältnissen am Mittelmain Wasser genug da ist, um industriell verwerthet zu werden.

Der Main hat[409])

	eine kleinste sekundliche Niederwassermenge von	eine gewöhnliche sekundliche Niederwassermenge von
bei Würzburg	28,15 cbm	57 cbm
„ Gemünden	32,39 „	73,2 „
„ Aschaffenburg	42,20 „	95,0 „

Diese Menge reicht aus, um den Bedarf für Durchschleussungen bei regstem Schiff- und Flossverkehr zu bieten und ausserdem noch reichlich Wasser für Triebzwecke zu liefern.

Gehen wir von einer übergrossen Annahme aus, dass nämlich jede halbe Stunde eine Durchschleussung stattfände bei 12stündigem Tagesbetrieb, so würden, selbst wenn wir den Kubikinhalt der ganzen verlängerten Schleusse im Betrag von 12454 cbm in Ansatz bringen, 298896 cbm Wasser hiezu erforderlich sein; das würde auf 12 Stunden einen sekundlichen Wasserzulauf von rund 7 cbm erfordern. Bei dieser Annahme wäre man aber im Stand, leicht einen Verkehr zu bewältigen, der grösser wäre wie der in Frankfurt im Jahre 1893 bezüglich der Flösse und Schiffe; denn 1893, wo die verlängerten Schiffszugsschleussen noch nicht im Gange waren, also die Schiffe einzeln durchgeschleusst werden mussten, betrug ihre Zahl zu Berg 3136, zu Thal 3407 und die Zahl der Flösse, welche die Flossgasse passirten, 1211, so dass man im Ganzen nur 7854 Schleussungen erhalten hätte, falls Alles durch die Schleusse gegangen wäre; diese Zahl reduzirt sich, wenn die Ansatzschleussen im Gang sind, wenigstens um die Hälfte. Bei 250 Schiffahrtstagen à 24 Schleussungen erhält man aber 6000 Schleussungen.

Man sieht, dass selbst bei den reichlichsten Annahmen noch viel Wasser übrig bleibt, um als Triebkraft nutzbar gemacht zu werden; bei Würzburg würden selbst bei niedrigstem Wasserstand noch rund 21 cbm, bei Gemünden noch 25 cbm und bei Aschaffenburg noch 35 cbm pro Sekunde übrig bleiben. In wie weit diese nutzbar

gemacht werden können, hängt lediglich davon ab, in welchem Maasse es gelingt, die Wasserverluste am Wehr einzuengen. Im Jahre 1886 hat man für die untere Mainstrecke den Verlust beim Nadelwehr auf 20 cbm rund geschätzt. Dabei hat man es freilich mit einer Breite von über 160 m zu thun, die bei Kahl schon auf 100, bei Aschaffenburg auf 93 und bei Würzburg auf 73 zusammenschrumpft; man war auch auf der Strecke zwischen Frankfurt und Mainz genöthigt, um die Wassertiefe stets zu erhalten, den möglichen Ueberstau von 30 cm anzuwenden und auf eine möglichste Dichtung zwischen den Nadeln zu denken. Es gelingt nicht immer, die Nadeln eng genug an einander zu bringen, man benützt Heubündel und lässt sie durch den Wasserdruck zwischen die Lücken sich einpressen; ein Aufseher hat auch eine Art Gabel erfunden, um den vollen Anschluss der Nadeln herbeizuführen.

Man wird zu untersuchen haben, ob die Wasserverluste im Interesse der industriellen Ausnutzung nicht noch mehr eingeschränkt werden können. Bei den kleineren Breiten des Flusses mag es vielleicht sich empfehlen, das Klappenwehr statt des Nadelwehrs anzuwenden oder beide, wie es ja eigentlich jetzt schon in Folge des Trommelwehres der Fall ist, mit einander zu kombiniren; dadurch ist man im Stande, die Wasserverluste auf ein Minimum zu reduziren. Auch eine höhere Stauung, wie sie z. B. für Offenbach angewendet wird, würde den Zweck erfüllen lassen.

Man sollte meinen, es müsse wohl möglich sein, bei einer kleinsten Nieder-Wassermenge von 28—42 cbm, die (zwischen Würzburg und Aschaffenburg) den Main jede Sekunde hinabfliesst, und von denen 7 cbm sekundlich behufs Durchschleussung erforderlich sind, den Rest so zusammenzuhalten, dass 10 cbm für eine Triebkraft disponibel sind; rechnet man am Stau 1,5 m Gefälle und eine 75%ige Ausnutzung, so würden sich 150 effektive Pferdekräfte ergeben.

Als die naturgemässeste Verwendung des gestauten Maines wird die zu Getreide- und Sägemühlen betrachtet werden müssen. Der grösste Theil des Holzes, das den Main und Rhein hinabgeht, wird erst am Rhein verschnitten; abgesehen vom Mittelrhein verarbeiten die am Niederrhein zwischen Bonn und Wesel befindlichen Dampfsägen allein in jedem Jahr ungefähr 600000 cbm Fichten und Tannenholz[410]). Was für ein Leben würde es bedeuten, wenn von den 230—260000 Tonnen Mainflossholz nur die Hälfte bereits am Main verarbeitet, und welche Alimentation des Schiffsverkehrs, wenn

per Schiff die geschnittene Waare zu Thal weiter befördert würde! Zwar besitzen die Sägewerke am Rhein den leichten und billigen Kohlenbezug, aber die Wasserkraft wird doch mit ihnen erfolgreich den Kampf aufnehmen, zumal die Löhne am Main auch billiger sind als am Rhein. Der Spessart, der ohnehin neue Arbeitsgelegenheit braucht, würde durch die längs des Maines hinziehenden Werke sich wesentlich heben; manch andere holzverarbeitende Industrie, die Motoren nöthig hat, würde sich daran anschliessen können. Soweit ein Betrieb noch Dampfbetrieb sich beigesellt, wird ihm der Kohlenbezug auf dem kanalisirten Main erleichtert, nicht minder ein billiger und in Folge der meist nahe gelegenen Bahn sicherer Versand ermöglicht. Aber auch zu Getreidemühlen und zu anderen industriellen Zwecken könnte ein Theil der Stauwerke benützt werden. Das überschüssige Getreide Frankens, das heute oft schwer Absatz findet, würde mehr und mehr am Main sich konzentriren, das fremde, soweit es zur Mischung und Ergänzung nöthig ist, leichter bezogen werden können. Jede Mühle hat aber zugleich wegen der Rückstände wieder Bedeutung für die Viehzucht und Landwirthschaft.

All die industriellen Werke, die am Main sich bildeten, wären nicht krankhaft centralisirt, sondern wären in gesunder Weise decentralisirt und doch wieder unter sich verbunden. Alle aber würden einen Beitrag zu den laufenden Kosten liefern.

Der Pachtschilling beträgt in Würzburg für die eine durch den Stau betriebene Staats-Mühle 3600 Mk., für die andere 5100 Mk.; die dritte wurde am 30. Juni 1880, aber ohne die Wasserkraft, die der Staat im Eigenthum behalten hat, um 44000 Mk. verkauft; als jährliche Rekognition für die Wasserkraft wurde die bescheidene Summe von 500 Mk. festgesetzt. Die Schweinfurter Stadtmühlen zahlen, wie oben schon erwähnt, in minimo 12000 fl. pro Jahr. Wie viel hievon als Entgelt der Wasserkraft anzusehen ist, lässt sich schwer sagen.

Rechnet man auf Grund obiger Darlegung durchschnittlich 150 effektive Pferdestärken für jede Haltung, so möchte es keine übertriebene Annahme sein, wenn man den Werth einer Pferdestärke zu 1000 Mk. anschlägt[411]). Es würde sich für jede Haltung ein Kapitalwerth von 150000 Mk. und eine Rente von etwa 6000 Mk. ergeben. Bei ca. 29 Haltungen zwischen Kahl und Würzburg würden das 174000 Mk. per Jahr sein. Man könnte damit beinahe die Hälfte der Verwaltungs- und Unterhaltungskosten der Mainkanalisirung decken.

Allein selbst wenn man angesichts der Störungen in Folge der Niederlegung der Wehre u. s. w. nur 87000 Mk. rechnet, so ist es immer noch ein nicht ganz unansehnlicher Beitrag, der zu den laufenden Kosten beigesteuert würde.

Der Mainfluss hat bis heute für die Landwirthschaft unmittelbar so gut wie keinen Nutzen gestiftet; im Gegentheil man hat Mühe genug gehabt, um seinen verheerenden Wirkungen entgegen zu treten. Wie anders könnte das doch sein, wenn man den Main auch Bewässerungen dienstbar machen könnte? Zur Zeit ist es nicht möglich, weil die Ufer zu hoch sind. Durch die Kanalisirung werden die Ufer voll und man hat dann die Möglichkeit, die zahlreichen am Main gelegenen Wiesen im Sommer zeitweise zu befeuchten; viele am Main gelegene Aecker wird man in Wiesen umwandeln, sogar für manche Aecker die Bewässerung benützen. Manches Terrain bedarf natürlich dann der Umarbeitung, aber das ist bei der Mehrzahl der Bachbewässerungen gleichfalls so. Gerade angesichts der niedrigen Getreidepreise muss man es als eine grosse Wohlthat erachten, wenn man dem Wiesen- und Gartenbau die Wege ebnen kann. Dürfte man annehmen, dass längs der 183 km (von Kahl nach Würzburg) durchschnittlich nur ein Streifen von 50 m der Bewässerung allmählich dienstbar gemacht werden könnte, so wären das 915 ha; das ist soviel als $^1/_5$ der von den 432 Kulturgenossenschaften zur Zeit in Unterfranken überhaupt durchgeführten Meliorationen[412]). Auch diese Massregel wird davon abhängen, in welchem Maass man die Wasserverluste am Wehr einzuengen vermag.

Es ist bekannt, wie der Schiffskanal Navilio Grande in Italien 38000 ha Grundstücke, der von Pavia 4000 ha bewässert. Das Aabecken in Belgien verdankt seine landwirthschaftliche Blüthe den Wasserwegen; namentlich findet man in der Nähe von St. Omer mehrere Tausend Hektar Ackerland, auf welchen mit ungewöhnlichem Erfolge Gemüsezucht getrieben wird, weil in Folge der Kanalisation das Wasser aufsteigt und stets nur wenige Decimeter unterhalb der Erdoberfläche bleibt. Bei dem projektirten Donau-Oder-Kanal glaubt man 12000 ha bewässern zu können und rechnet auf einen kapitalisirten Mehrertrag von 7,2 Mill. fl.

Selten ist man in der Lage, Ackerbau, Industrie und Handel durch einen Fluss gleichmässig zu fördern. In der Regel muss das eine oder andere Interesse verletzt oder wenigstens vernachlässigt werden. Ich verweise auf die frühere Beseitigung der Mühlen an-

lässlich der Korrektionen, an manche zu grosse und der Landwirthschaft schädliche Senkung des Grundwassers. Bei der Kanalisirung des Mains aber kann, wenn sie mit voller Umsicht durchgeführt wird, allen drei Erwerbszweigen Rechnung getragen werden.

Man sollte meinen, die Kanalisirung bis ins Herz Frankens geführt, müsste so eine Quelle des Wohlstandes und reicher Erwerbsthätigkeit werden, die der Bevölkerung neuen Unterhaltsspielraum schafft. Und fürwahr, wenn man sieht, wie die Bevölkerung Unterfrankens in dem letzten Decennium sich gestaltet, so begreift man, dass der Kreis ein Verkehrsmittel braucht, das nicht ihm den Erwerb aus der Hand nimmt, sondern zuführt. Unterfranken hat von 1818—1864 eine wachsende Bevölkerung gehabt.

1818	501212
1830	556444
1830	579279
1852	595748
1861	601758
1864	617819

Seit 1864 zeigt es ein sichtliches Ringen um die Volkszahl; sie betrug

1867	584972
1871	586132[1])
1875	596929
1880	626305[2])
1885	619469
1890	618489[3])

Unterfrankens Volkszahl steht 1890 wieder auf derselben Stufe; wie 1864.

	Es treffen auf die 4 unmittelbaren Städte	auf die übrigen Gemeinden
1871	65509	520623
1875	73444	523485
1880	82733	543572
1885	87083	532387
1890	94648	523841

1) Hievon aktive Militär 5152.
2) „ „ „ 3287.
3) „ „ „ 4144.

7. Bedenken und deren Wiederlegung.

a) Die Schädigung der Flösserei. Von allem Anfang an haben die Flössereiinteressenten auf das lebhafteste gegen das Projekt der Mainkanalisirung protestirt. Am liebsten würden sie den Fluss für sich allein haben; der zunehmende Verfall der Schiffahrt hatte für sie das Angenehme, dass sie sich immer weniger um die Schiffe zu kümmern brauchten und der Main mehr und mehr zu einer Flossrinne herabsank. Doch haben die Flösser auch mit der Kette sich befreundet, namentlich weil die zu Berg geschleppten Schiffe zu wenigen Schiffszügen formirt werden, so dass die Flösse wenigstens den Bergschiffen nur ein- oder zweimal im Tag auszuweichen brauchen.

Nicht so einfach liegt die Sache bei der Kanalisation. Die Flösser beklagen sich über die Schädigungen, die ihnen bis jetzt schon die kanalisirte Strecke von Mainz bis Frankfurt gebracht, und behaupten den Ruin der Flösserei, falls diese weiter fortgesetzt werden sollte.

Die Schädigung der Flösserei durch die Kanalisation der kurzen Strecke von Mainz bis Frankfurt bildete auch bereits den Gegenstand der Erörterungen in der bayerischen Kammer der Reichsräthe vom 4. April 1892, aus Anlass einer Petition des Holzhändlervereins in Kronach, welche der Regierung zur Würdigung hinübergegeben wurde[413]). Es wurde hierbei erwähnt, dass eine Schädigung entstanden ist dadurch, dass für jedes Floss eine Verstärkung der Ausrüstung verlangt wurde, weil die Anker, die Taue, die Klammern vermehrt werden müssen, um das Floss durch die Flossrinnen mit ihrem gewaltigen Gefäll zu bringen; ferner hat die Kanalisirung der Flösserei einen grossen Zeitverlust und dadurch mehr Aufwand für die Bedienungsmannschaft gebracht; dieser Zeitverlust ist zum geringern Theil durch das Passiren der Flossrinnen bedingt, zum grössern Theil wird es durch die Stauwerke bewirkt, indem dadurch die Strömung des Wassers auf ein Minimum reduzirt wird, die Flösse also äusserst langsam weiterschwimmen. Vor der Kanalisirung dauerte die Fahrt $^3/_4$ Tage von Frankfurt nach Mainz, jetzt dauert sie je nach Wind und Wetter 3—4 Tage[414]). Bei ganzen Flosszügen — sie dürfen auf dem kanalisirten Main 6 Flösse betragen — wurden 1892 die Mehrkosten auf 30 Mk. pro Floss bei weichem Holz, auf 60 Mk. bei den schweren Holländern berechnet. Bei einzelnen Flössen sind die Kosten bedeutend höher, weil gewisse Auslagen ganz gleich bleiben. So sind die Auslagen ganz dieselben für einen Wahrschauer,

welcher jedem Flosszuge vorausfahren muss, mag es ein einzelnes Floss sein oder ein ganzer Flosszug. Es ist durch die Kanalisirung insbesondere die kleine und mittlere Flösserei geschädigt worden. Die Mehrkosten in Folge Zeitverlusts sollen hierbei gar nicht in Anschlag gebracht sein. Auch bei Hochwasser und plötzlichem Oeffnen der Nadelwehre sollen die Gefahren für die Flösser grösser geworden sein. Der Reichsrath Frhr. v. Lerchenfeld, der die Petition der Flösser vertrat, hielt eine Fortsetzung der Kanalisirung über Aschaffenburg hinaus für ausgeschlossen, aber selbst bei der Fortsetzung bis Aschaffenburg erachtete er besondere Massregel für geboten, um eine weitere Schädigung der Flösserei fernzuhalten. Als solche schienen ihm geeignet Erleichterungen in Bezug auf die Bemannung der Flösse, Wegfall des Wahrschauers, Bereithaltung von Schleppern von Staatswegen, welche die Flösse zum Selbstkostenpreise zu befördern hätten!

Sicher ist, dass die Mainkanalisirung manche Inkonvenienzen gebracht hat, dagegen ebenso sicher ist, dass weder die Preise noch die Mengen des geflössten Holzes darunter bis jetzt erheblich gelitten haben, wie die Durchgangsziffern von Frankfurt auf Seite 250 zeigen Ebenso unzweifelhaft aber ist, dass bei weiterer Fortsetzung der Kanalisirung, wenn nicht eine Kompensation geschaffen, bezw. der Betrieb umgestaltet werden kann, die Flösserei und die mit ihr zusammenhängenden Interessen auf schwerste geschädigt werden müssten. Brauchen die Flösse, wenn sie heute frei schwimmen, auf der unteren Strecke Frankfurt-Mainz $2\,^1/_4$ Tage mehr als vor der Kanalisation, so würden sie zwischen Frankfurt und Aschaffenburg $3\,^3/_4$ Tage, zwischen Frankfurt und Würzburg ca. 14 Tage mehr als bisher brauchen. Man sieht sofort ein, dass das eine Vertheuerung des Flossbetriebes bedeutet, welche den betheiligten Interessenten verhängnissvoll wird.

Diese betheiligten Interessenten sind 1. die Flösser selbst; man kann, da ein Flösser 10—20mal den Main hinunterfährt, auf jedem Floss zwei Leute sind und im Ganzen 2000 Flösse durchschnittlich in Betracht kommen, ihre Zahl höchstens auf 300 schätzen; 2. die Holzhändler, welche vielfach mit den Flössern identisch sind; 3. die Waldarbeiter, Fuhrleute; 4. die Waldbesitzer, darunter besonders der Staat; 5. die Bahn; 6. die meist nichtbayerischen Holzabnehmer. Die Summe der Interessen beträgt brutto, wie wir oben schon gesehen, 10 Mill. Mark, das ist der Werth des Mainflossholzes.

Sollte das Holz nicht mehr wie bisher transportirt werden können, dann werden wohl vor allem Verschiebungen in der Transportrichtung

sich ergeben. Das südbayerische Holz würde wohl überwiegend den Weg nach Heilbronn zu nehmen suchen; diese Eventualität wäre insofern misslich, als dadurch die bayerische Bahnrente in Mitleidenschaft gezogen würde. Es gehen zur Zeit aus dem südlichen Bayern 93 832 Tonnen an den Main per Bahn; es ist beinahe die Hälfte des sämmtlichen Mainflossholzes; wenn dieses Holz nach Heilbronn geleitet wird, so entfällt für Bayern ein Theil des Frachtgewinns. Auch die oberfränkischen Hölzer aus dem Frankenwald, die bisher nur geflösst wurden, würden wohl eine neue Richtung einschlagen, z. B. die Bahn aufsuchen, um nach Norddeutschland zu gelangen, namentlich um die Saale zu erreichen.

Selbst wenn diese schon an sich dem bayerischen Interesse wenig zuträglichen Verschiebungen eintreten, wird unter allen Umständen eine theilweise Transportvertheuerung übrig bleiben; denn man muss annehmen, dass die bisher gewählten Routen die billigsten und lohnendsten waren. Thatsächlich rechnet man heute, wie oben schon erwähnt, bei dem Holztransporte über Marktbreit nach Mainz gegenüber Heilbronn einen Frachtvortheil von 10—12 Mk. per 10 Tonnen; dieser würde hinfällig werden. Das kann nun zwei Folgen haben. Es heben sich entweder etwas die Holzpreise an den definitiven Absatzplätzen, z. B. am Niederrhein oder es sinken die Preise am Produktionsplatz, da wo das Holz geschlagen wird.

Ersteres ist nicht ausgeschlossen und wäre natürlich die erwünschtere Eventualität. Ein Holzquantum im Werth von 10 Mill. Mk. kann doch kaum von den günstiger gelegenen Konkurrenten auf längere Dauer ersetzt werden[415]). Wäre der gleich billige Ersatz so leicht möglich, dann wäre wohl auch nicht, wie das Mitglied des oberfränkischen Holzhändlervereins in der Schrift „Zur Frage der Mainkanalisation“ selbst anführt, im Jahr 1889 am Rhein ein Preisaufschlag für Nutzholz um 25—30 % eingetreten. Ob in Zukunft ausser den deutschen Mitbewerbern Schweden, Russland, Amerika eine Preishebung aufhalten könnten, ist schwer zu sagen.

Allein es könnte auch die zweite Eventualität eintreten, wenigstens theilweise; es würden also an den Holzgewinnungsplätzen die Holzpreise sinken, um die grösseren Transportkosten aufzuwiegen und dadurch an den Absatzplätzen konkurrenzfähig zu bleiben. Die Waldbesitzer, darunter auch der Staat selbst würden ihre Waldrente verkürzt sehen; theilweise würde wohl auch die Neigung bestehen, um die Rentenkürzung nicht zu gross werden zu lassen, die Holzhauerlöhne,

die Fuhrlöhne zu drücken, was auch gelingen kann, je mehr eine Bevölkerung auf diese Art des Verdienstes angewiesen ist, wie es vielfach im fränkischen Wald, Fichtelgebirge und Spessart der Fall ist.

Die Erscheinungen der zweiten Eventualität liegen nahe besonders dann, wenn die Nachfrage nach Nutzholz gering ist und wenn die betreffende Gegend nur durch die billigste Transportart bisher überhaupt auf einem Markt noch mitkonkurriren konnte.

Man wird wohl zugeben müssen, dass in dieser Hinsicht der Frankenwald und das Fichtelgebirge am meisten in Mitleidenschaft gezogen werden, dass aber auch der fränkische Jura und bayerische Wald, soweit sie ihr Holz nicht an die Donau abgeben, ihre naturgemässe Transportrichtung an den Main haben, während dem südlichen Bayern sonst noch die Neckarroute bequem liegt.

Die Waldfläche des Frankenwaldes allein umfasst 41818 ha; davon kommen auf die Staatswaldungen in 11 Forstämtern 18689 ha, auf die Privatwaldungen 21668 ha und auf die Gemeinde- und Stiftungswaldungen 1461 ha. Man kann diese Waldfläche auf über 100 Mill. Mk. schätzen[416]). Der bäuerliche Besitz besteht angeblich nur zum geringern Theil aus Wiesen und Feldern, vielmehr vorwiegend aus Wald. Gerade im Frankenwald herrschen hohe Holzpreise. Die staatlichen Holztaxen betragen hier 50—70%, sogar bis zu 100% mehr, als in anderen Waldbezirken Oberfrankens, Mittelfrankens und der Oberpfalz. „So werden z. B. in den Forstämtern Kronach, Wallenfels, Steinwiesen, Geroldsgrün etc. schwache Langhölzer, sog. Pfadenhölzer zu 14—17 Mk. pro cbm loco Wald verkauft, während solche in den übrigen Forstämtern Oberfrankens, wie im Fichtelgebirge und in Mittelfranken nur 8—11 Mk. und in der Oberpfalz sogar nur 6—10 Mk. kosten. Man muss für wahrscheinlich halten, dass dieser hohe Preis in der Hauptsache daraus resultirt, dass die Wasserfracht bis an das Absatzgebiet so billig kommt. Die Rodach und ihre Nebenflüsse sind schon zumeist flossbar und sie erschliessen in Verbindung mit dem Main den ganzen Frankenwald. Die Wasserfracht beträgt auf der bis zum Rhein ca. 500 km betragenden Entfernung nur 2—3 Mk. per cbm, also nur so viel als beim Achsentransport eine Wegstrecke von ca. 2 Stunden kostet. Manche behaupten allerdings, die Holzpreise seien dort vielfach so überspannt, dass die Flösser oft erhebliche Verluste erlitten, und prophezeihen ein baldiges Ende des ganzen Weissflossholzverkehrs. Die grosse Zahl der daselbst schon bankerott gewordenen Händler scheint allerdings die Befürchtungen zu bestätigen.

Angesichts der geschilderten Sachlage wird die Frage ungeheuer wichtig, ob es möglich ist, die Flösserei auf dem kanalisirten Main zu erhalten, und zwar handelt es sich darum, ob man bei Einführung eines Schleppbetriebes auch für die Flösse analog rasch und billig, wie bisher das Holz an den Rhein zu bringen vermag. Das ist der entscheidende Punkt; die Hinweise auf andere Kanäle — auch auf dem Ludwigskanale werden Flösse, allerdings von Pferden, gezogen — beweist hier so wenig, wie der Hinweis etwa darauf, dass Holz auf der Donau zu Schiff bis Regensburg gebracht wird. In diesen Fällen handelt es sich um Preislagen des Holzes an den Produktionsstätten, die eine solche Beförderungsart gestatten, die aber auf unsere Fälle angewendet enormen Preisdruck bedeuten würden.

Man hat nun den Vorschlag gemacht, die Flösse grösser zu bauen, was wegen der durch die Kanalisirung hergestellten bedeutenden Fahrwassertiefe möglich ist und dadurch an Lohn für die begleitende Mannschaft so viel einzusparen, als der Schlepplohn ausmacht.

Am 8. September 1893 wurde vom Holzhändler Eugen Adelmann in München in dieser Richtung eine Flossprobefahrt auf der kanalisirten Mainstrecke unterhalb Frankfurt angestellt. Das Probefloss wurde erheblich grösser und schwerer gebaut. Während sonst ein Floss 105—115 m Länge hat, 9—9½ m breit ist und im Ganzen aus 275 Stamm besteht [117]), war das Probefloss 130 m lang und 11 m statt 9 m breit; 4 Stämme lagen übereinander; das Floss enthielt so 636 Stamm Messholz-Pfahlholz, und sein Tiefgang betrug 65 cm. Der Probeversuch hat gezeigt, dass das Passiren eines so grossen Flosses durch die Flossgasse nicht unmöglich, aber auch nicht gerade bequem ist. Deshalb wurde auch vielfach der Wunsch nach Abänderungen laut [418]); die Einen waren der Anschauung, dass eine veränderte, mehr in das Flussbett hineinführende Bauart der Flossrinne angestrebt werden müsse, um das Hinüberdrücken des Flosses ans Ufer zu vermeiden, die Andern, darunter Adelmann, hielten den Bau eigener Flossschleussen, eventuell die Benützung der verlängerten Schiffsschleussen für geboten. Adelmann verlangte ausserdem eine Erweiterung der Brückendurchfahrten in der Weise, dass die Breite der Flösse möglichst auf 15 m gebracht werden könne; um dem Floss bei doppeltem Aufschleifen einen Halt zu geben, müsse, ähnlich wie es auf dem Rhein bei einfachem Aufschleifen geschehe, die erste Lage des Aufschleifens nahezu quer geschehen können; das kurze dazu auf dem Main verwendbare Holz habe aber eine Länge von

15 m. Auch wünschte er Beseitigung der schlimmsten Krümmungen durch Durchstiche.

Das Aufgeben der Flossrinnen ist in der That sehr erwägenswerth. Da wo der Verkehr nicht sehr gross ist, können die Schleussen zugleich für den Floss- und Schiffsverkehr dienen, woferne man nur, wie Regierungs- und Kreisbauassessor Lotter vorschlägt[419]), der Schifffahrt den Vorrang beim Schleussen liesse. Die Frankfurter Ansatzschleussen haben eine nutzbare Länge von 255 m und eine lichte Weite von 20 m. Danach hätte ein Floss wie das Probefloss mit sammt seinem Schlepper reichlich Platz; allein der Eingang zur oberen (kleineren) Schleusse hat nur eine lichte Weite von 10,5 m. Die Flösse müssten also etwas schmäler, als das Probefloss (11 m) gebaut werden. Man könnte sich wohl helfen in der Weise, dass man je drei schwere Flösse von je 9—10 m Breite so aneinanderkoppelt, dass nach Bedürfniss die Verbindung leicht aufgehoben und wieder hergestellt werden kann. An der unteren Mainstrecke ist bekanntlich schon eine ähnliche Prozedur im Gang. In der Regel sind dort 5 bis 6 Flösse aneinandergekoppelt, wenn sie geschleppt werden; vor jeder Flossgasse werden sie auseinandergenommen, jedes Floss geht einzeln durch die Flossgasse; der Schlepper geht durch die Schleusse und unterhalb der Schleusse findet sich wieder Alles zusammen. Würde man also drei Flösse so bauen, dass zwei Flösse je 125 m lang und 9,5 m breit und eines 125 m lang und 10 m breit wären, dann könnte jedes leicht in die Schleussen gebracht werden, und es hätte jedes dieser drei Flösse nebst dem Dampfer Platz, und es bliebe auch noch entsprechend Raum zum Manövriren. In der kleineren Schleusse könnte gleichzeitig sogar noch ein Schiff durchgeschleusst werden. Auf dem Probefloss von 130 m Länge und 11 m Breite hatte Adelmann untergebracht 635 Stamm Messholz-Pfahlholz = 625 Kubikfuss = 402 Tonnen; auf den drei Flössen von den oben angegebenen Dimensionen wären danach rund 1020 Tonnen unterzubringen. Natürlich kann diese Menge auch um 30 Tonnen, also auf 1050 Tonnen gesteigert werden. Das ist genau soviel als bisher 6 Flösse Tonnen hatten. Bei einer Verdoppelung der Flossschwere, wäre man also im Stande, ein Holzquantum von 6 bisherigen Flössen auf einmal durchzuschleussen.

Dem Verlangen, die Flossbreite bis zu 15 m zu ermöglichen, lässt sich unter den gegebenen Verhältnissen kaum Rechnung tragen. Die Brücken böten ja wenig Schwierigkeiten; nach dem Führer der

deutschen Wasserstrassen von 1893 Bd. I bietet bis Würzburg nur die alte Brücke in Frankfurt mit 13,88 m Weite im Bogen ein Hinderniss; für Würzburg selbst ist die Weite der Durchfahrtsöffnung der alten Strassenbrücke zu 17,40 m angegeben; die Breite des Fahrwassers darin ist 15,37 m. Die Durchfahrtsweite bei Ochsenfurt beträgt 15,7 und die bei Kitzingen 16,6 m. Die Schleussenbrücke bei Schweinfurt mit 11,3 m Weite wird in Folge der beabsichtigten Schleussenverlegung ohnehin kein Hinderniss mehr bilden. Die Aenderungen an den Brücken wären also selbst über Würzburg hinaus ohne zu grossen Aufwand zu ermöglichen. Allein um das Verlangen zu erfüllen, bliebe nichts übrig, als Schleussen 16 m breit zu bauen, was die ganze Anlage enorm vertheuern würde. Man wird also die Sache in der obigen Weise versuchen müssen. Auch ist nicht zu übersehen, dass die Bauart der Flösse sehr modifizirt werden kann, wenn sie nicht mehr durch die Flossgassen herabstürzen müssen. Im ruhigen Wasser des kanalisirten Mains können z. B. die Querhölzer unbedenklich schräg gelegt werden; auch genügt schon ein loser Verband, um mehrere Schichten der Länge nach aufzuschleifen, was viel schwieriger ist, wenn die Flösse die Flossgasse passiren und in Folge dessen sehr fest gebunden sein müssen. Nur dürften solche Flösse nicht unterwegs sein, wenn die Wehre niedergelegt werden.

Es wäre höchst wünschenswerth, wenn nochmals Versuche in der angedeuteten Richtung mit Probeflössen gemacht würden, sobald die Ansatzschleussen zwischen Mainz und Frankfurt dem Verkehr übergeben sind.

Nicht zu unterschätzen ist schliesslich der Vortheil, dass der Wasserverlust beim Durchschleussen der Flösse erheblich geringer ausfällt, als wenn die Flösse durch die Flossgasse gehen. Nach den in Frankfurt eingezogenen Erkundigungen braucht zur Zeit je ein Floss 2 Minuten, um die Flossrinne zu passiren, und der Wasserverlust beträgt hiebei 5760 cbm (pro Sekunde 48 cbm). Bei 6 Flössen ist der Wasserverlust sonach 34560 cbm. Werden die 6 Flösse zusammen genommen und so (in 3 Stücken) gespannt, dass sie die verlängerte Schiffsschleusse auf einmal passiren können, so beträgt der Wasserverlust noch keine 12000 cbm[420]).

Eine genauere Rechnung, unter welchen Umständen die von Dampfern geschleppten Flösse ungefähr gleich theuer wie bisher kommen, wurde von Adelmann nicht aufgestellt. Ich habe mich bemüht, eine solche aufzumachen. Ein Floss von Würzburg nach Frankfurt hat

durchschnittlich ungefähr 175 Tonnen. Dasselbe braucht von Würzburg nach Frankfurt mindestens 4 Tage, bei schlechtem Fahrwasser oder ungünstigem Wind kann es 8 Tage dauern; man wird ziemlich richtig gehen, wenn man 6 Tage durchschnittlich rechnet. Auf einem Flosse befinden sich 2 Mann; 6 Flösse haben 1 Koch und 1 Vorfahrer. Für je 1 Floss kommen also $2^1/_3$ Mann in Betracht. Man kann ungefähr 8 Mk. Lohn pro Tag und Mann ansetzen[421]); ein Floss von 175 Tonnen kostet also pro Tag auf seiner Fahrt $18^2/_3$ Mk. Die ganze Fahrt stellt sich von Würzburg bis Frankfurt

für 175	Tonnen	(1 Floss)	auf 112	Mk.
„ 350	„	(2 Flösse)	„ 224	„
„ 525	„	(3 Flösse)	„ 336	„

Die Frage ist nun: Wie gross muss das Floss werden, um durch Ersparung an Mannschaftslöhnen die Schleppkosten einzubringen, wie hoch lassen sich letztere ansetzen. Hiebei gehe ich von der Annahme aus, dass die drei schweren an einander gekoppelten Flösse zu 1050 Tonnen, wenn sie auf dem kanalisirten Main geschleppt und an den Wehren durchgeschleusst werden, incl. Wehrschauer höchstens 5 Mann im Ganzen (statt bisher 14) zur Bedienung brauchen. Flössereiinteressenten bestätigen diese Annahme. Auf dem Rhein hat ein grosses Nadelholzfloss, das geschleppt wird, ca. 2500 cbm und wiegt 1600—1700 Tonnen. Der Schlepplohn für ein solches Floss von 1600 Tonnen kostet von Mainz bis Ruhrort (283 km) 500 Mk., das Tonnen-Kilometer stellt sich sonach auf 0,11 Pfg. Ein solcher Satz ist für den Main unwahrscheinlich; der Schwerpunkt der Rheinschifffahrt liegt in der Bergfahrt; zu Thal werden wenig Güter transportirt; die grosse Zahl der Schlepper, die nach Mainz, Ludwigshafen und Mannheim kommen, streiten sich um die Schleppgelegenheit in der Thalfahrt. In der That kostet das Schleppen eines Flosses zwischen Frankfurt und Mainz erheblich mehr. Ein Flosszug, der aus 5—6 Flossstücken à 175—180 Tonnen besteht, kostet auf der Strecke Frankfurt—Mainz 80 bis 90 Mk. Rechnen wir 175 Tonnen und 6 Flossstücke, so kommt das tkm auf 0,23 Pfg. Werden diese 6 Flossstücke so gespannt, dass je 2 in Zukunft 1 Flossstück geben, so erhalten wir 3 Flösse von zusammen 1050 Tonnen. Bisher kosteten diese zwischen Würzburg und Frankfurt ungefähr 672 Mk. In Zukunft würden sie bei einem Schlepplohn von 0,23 Pfg. pro tkm 524 Mk. Schlepplohn + 240 Mk. für 5 Flossknechte, zusammen also rund 764 Mk. kosten. Das wären sonach 92 Mk. zu Ungunsten der

neuen Transportart; auf die Tonne Holz macht das eine Mehrbelastung von nicht ganz 9 Pfg. vom Werth 0,24 % bei Weichholz. Bedenkt man aber, dass die Fahrt im kanalisirten Fluss und der Durchgang durch die Schiffahrtsschleussen bedeutend geringere Anforderungen an die Geschicklichkeit, Arbeitskraft und Ausdauer der Flösser stellt, dass dann nicht mehr wie bisher zwischen Frankfurt und Mainz nach Vorschrift wegen der schwierigen Flossgassen 3 bezw. 4 Mann auf dem Floss sein müssen, sondern schon 2 Mann genügen, so kann als sicher gelten, dass auch der Lohn eine Ermässigung erfahren dürfte. Rechnet man z. B. 5 Mk. pro Tag und Mann, so kommt die neue Transportart nur um 32 Mk. theuerer, das sind 3 Pfg. pro Tonne oder 30 Pfg. pro Wagenladung. Sollte die Zusammenstellung der Flösse bereits am Mittelmain derart möglich sein, dass diese direkt auf dem Rheine weiter gehen können, so würde eine weitere Ersparniss sich ergeben; denn die Zusammenstellung am Untermain und Rhein, wo die Lebenshaltung kostspieliger ist, kommt theuerer zu stehen. Das setzt voraus, dass man dann entweder in Würzburg — aber erst dann — einen grossen Flosshafen baut, um alles daselbst zusammenströmende Holz zu geeigneten grossen Flössen zusammenzustellen, oder dass man gleich die Kanalisirung bis Marktbreit führt und dort diese Procedur vornimmt. Marktbreit ist der natürliche Sammelplatz des Flossholzes, dort trifft das Flossholz vom Obermain, das in Kitzingen von der Bahn eingeworfene und das auf der Ansbacher Linie angekommene, zusammen, dort wäre auch, falls man die Kanalisirung bis dahin führt, der richtige Platz für einen Flosshafen.

Allein es ist noch ein belastendes Moment nicht berücksichtigt. Nach Angabe eines grossen Flössereiinteressenten braucht ein geschleppter Flosszug von Frankfurt bis Mainz 15 Stunden durchschnittlich; vor der Kanalisirung brauchte man ca. 10 Stunden. Man würde, analog gerechnet, beim Schleppen von Würzburg bis Frankfurt (217 km) 33 Stunden mehr wie bisher bei offenem Fluss brauchen. Wenn man jedoch bedenkt, dass zur Zeit 6 einzelne Flösse unter Einrechnung der erforderlichen Manipulationen zum Durchgang durch die Flossgasse sicherlich ½ Stunde brauchen, dass unterhalb derselben die Flösse wieder zusammengekoppelt und mit dem Dampfer verbunden werden müssen, so sollte man meinen, dass bei der gleichzeitigen Durchschleussung dieser 6 in 3 vereinigten Flossstücke in der grossen Ansatzschleusse an Zeit wohl noch gewonnen werden könnte. Auch darüber kann nur der praktische Versuch entscheiden.

Man kann also resumirend sagen: Lassen sich die Flösse ungefähr doppelt so stark wie bisher auf dem kanalisirten Main bauen, kann noch etwas an Zeit beim Durchschleussen gewonnen werden, ist ein Schlepplohn von ca. 0,23 Pfg. erzielbar, kann der Lohn für die geringere Arbeitsleistung ermässigt werden, vermag man vielleicht die Bedingungsmannschaft für 3 schwere zusammen gekoppelte Flösse noch etwas weiter reduziren, als wir angenommen haben, so besteht alle Wahrscheinlichkeit, dass das Holz so billig wie heute von Würzburg nach Mainz auf dem Fluss transportirt werden kann. Ja lässt sich ein Schlepplohn von 0,2 Pf. pro tkm erzielen, so kann der Transport noch billiger wie heute werden. Der Betrieb würde aber ausserdem sehr gewinnen, insofern er ganz seine Gefährlichkeit verliert und viel unabhängiger von Wind und Wetter als bisher wird.

Zu konstatiren ist, dass auf dem Untermain in Folge der durch die Kanalisirung bisher erschwerten und vertheuerten Betriebsweise das Schleppen der Flösse in rascher Zunahme begriffen ist. Es wurden nach den Berichten der Frankfurter Handelskammer geschleppt:

	in der Haltung Frankfurt a. M. Flosszüge	mit Flössen	in der Haltung Kostheim Flosszüge	mit Flössen
1891	9	„ 53	9	„ 49
1892	35	„ 220	59	„ 344
1893	70	„ 405	84	„ 483.

Ungefähr ein Dritttheil aller durchgegangenen Flösse liess sich also 1893 schleppen.

Das bisher Gesagte gilt hauptsächlich von den Exportflössen. Etwas schwieriger liegt wohl die Lösung bezüglich der Weissflösserei. Ich habe oben diese Art des Betriebes dargestellt. Soweit der Bretterhandel in Frage steht, wird er der Flösserei untreu werden. Das ist aber schon jetzt in steigendem Maasse der Fall; die Bretter leiden so sehr durch das Nasswerden, dass nur noch ganz geringe Qualitäten und Quantitäten auf diesem Wege befördert werden. Die Bretter, wie manche andere Holzprodukte, z. B. Pfähle u. dergl., werden neben der Bahn das Schiff aufsuchen. Im Uebrigen bleibt der successive Verkauf des Weissflossholzes bis Würzburg ungestört; von da bis Aschaffenburg müsste der Betrieb gegen bisher erheblich umgestaltet werden; es wird nichts Anderes übrig bleiben, als dass mehrere Flösser sich zusammenthun, um auf einmal grössere Flösse herstellen zu können[422]) oder dass die Weissflösser streckenweise auf dem kanalisirten Main ihr Holz anderen grösseren Flössen zuladen.

Schon heute nimmt ein Weissflösser oft das Holz mehrerer Flossholzhändler neben dem seinigen mit. Möglicherweise wird auch der Holzabsatz der Weissflösser sich dann noch mehr als bisher konzentriren und theils in Würzburg, theils und namentlich in Aschaffenburg sich vollziehen.

Das Facit der Lösung im Ganzen ist, dass ein grosser Theil der Interessen geschont wird; nur die eigentlichen Flossbediensteten leiden etwas, theils weil man in Zukunft weniger braucht, theils aber auch, weil der Lohn im Allgemeinen etwas gedrückt wird. Das ist bedauerlich; allein wirthschaftliche Massregeln, bei denen Niemand geschädigt wird, sind äusserst selten; und wollte man vor solchen Unebenheiten zurückschrecken, dann müsste man überhaupt auf alle wirthschaftlichen Fortschritte verzichten. Die Pferdetreidler müssen es auch über sich ergehen lassen, wenn die Kettenschleppschiffahrt ihren bisherigen Erwerb zerstört, und als auf der Elbe sie eingeführt wurde, verloren etwa 1500 sog. Bomätscher, welche persönlich die Schiffe zogen, ihr Brot. Uebrigens werden die Schiffahrt und die neuen Erwerbsthätigkeiten den etwa bedrängten Flössern theilweise ein Unterkommen gewähren. Sagt doch der Frankfurter Handelskammerbericht für 1890 S. 113: „Wie die Verhältnisse sich jetzt gestaltet haben, ist in Folge der fortwährenden raschen Vermehrung der Schiffsfahrzeuge auf dem Rhein und dem Main ein starker Mangel an Schiffern eingetreten und werden oft gezwungener Weise Leute als Schiffer angenommen, denen die nöthigen technischen Kenntnisse fehlen.“ Genau dasselbe wird eintreten, wenn die Kanalisirung fortgesetzt wird; ein neuer Bedarf nach Schiffen und Schiffern wird sich geltend machen. Und schon zur Zeit der Kettenschleppschiffahrt wird in der sich dann wohl bildenden Schifferschule vorgearbeitet werden können.

b) Schädigung des bisherigen Schiffergewerbes. Allein gerade ein Bedenken, das man gegen die Kanalisation geltend macht, ist die „Vernichtung des bayerischen Schiffergewerbes“. Das Mitglied des oberfränkischen Holzhändlervereins äussert sich hierüber in der mehrerwähnten Broschüre folgendermassen: „Das alte bayerische Schiffereigewerbe, mit mehreren hundert Fahrzeugen betrieben, blüht vorwiegend am Untermain und zwar von Gemünden bis Aschaffenburg, und ist die Hauptaufgabe desselben, die Rohprodukte und die Erzeugnisse des Spessartgebietes in Steinen, Thonerde (Klingenberg),

Schnitt-, Gruben- und Brennholz nach den grösseren unteren Mainstädten, wie Hanau, Offenbach, hauptsächlich aber nach Frankfurt a/M. sowie nach dem Rhein auszuführen. Als Rückfracht dienen demselben verschiedene Güter, die es theilweise von den Rheinschiffern übernimmt. Die bayerische Schifferei auf der kanalisirten Strecke Frankfurt—Mainz ist bereits stark geschädigt und im Rückgang begriffen, überhaupt in ihrer weiteren Existenz äusserst gefährdet. Sie kann mit ihren kleineren Fahrzeugen die Konkurrenz mit den grossen rheinischen Schiffen mit einer zehn- bis fünfzehnmal grösseren Tragkraft nicht aufnehmen, indem sie zur Thalfahrt die theure Dampfkraft zu Hilfe nehmen, bezw. sich durch Dampfboote schleppen lassen muss. Bei einer Weiterführung der Kanalisation würde auch der Schiffahrtsbetrieb auf bayerischem Gebiete vollständig in die Hände der grossen rheinischen Gesellschaften und Kapitalisten übergehen, die alle vom Rhein kommenden Güter und Produkte selbst an Ort und Stelle liefern und als Rückfracht die bis jetzt durch bayerische Schiffe transportirten Güter zu solch niedrigen Preisen übernehmen würden, dass dieselben eine Konkurrenz bayerischer Schiffer ausschlössen. In den betheiligten Kreisen herrscht hierüber nur eine Stimme und werden diese Wahrnehmungen auf der oben genannten kanalisirten Strecke täglich gemacht. Mit dieser Beeinträchtigung bezw. gänzlichen Vernichtung der Mainschifferei würde auch die bedeutende viele Tausende von Menschen beschäftigende Spessarter Steinindustrie, die ihre Erzeugnisse, welche einen Werth von 5—6 Millionen Mark jährlich repräsentiren, auf dem Wasserweg nach den verschiedenen Städten des Untermains, wie auch nach dem Rheine und selbst nach Holland liefert, schwer geschädigt, da der Transport ihrer Produkte bedeutend erschwert und vertheuert würde, ja, dieselbe wäre gezwungen, zur Ausfuhr nicht mehr den Wasserweg, sondern die Bahn aufzusuchen, da der Transport ihrer Erzeugnisse in grossen Schiffen, wie sie der kanalisirte Main erfordern würde, nicht möglich ist bezw. mit den jetzigen Mainschiffen nicht mehr bewerkstelligt werden könnte, wodurch allein Hunderte von Mainschiffern verdienst- und brotlos würden.“ Auch Pfarrer Haus hat in der Sitzung der Kammer der Abgeordneten v. 17. Mai 1894 bestätigt, dass die Schiffer bisher fast alle gegen den Kanal waren, dass aber sämmtliche Schiffer einer Stadt in einer Zuschrift an ihn erklärt hätten, sie seien jetzt eines Bessern belehrt und für den Kanal[423]).

Zweifellos bedeutet die Kanalisirung des Maines eine Revolutionirung der Mainschiffahrt Ihr Zweck ist ja, den grossen Schiffen

den Betrieb möglich zu machen; auch ist es in der Natur der Dinge gelegen, dass dann die Rheinschiffe in den Main gelangen, dass überhaupt die Flaggen auf dem Main einen bunten vielfach internationalen Charakter erhalten werden. Umgekehrt wird aber auch den Mainschiffern ein grosses Feld der Thätigkeit auf dem Rhein eröffnet, das wegen der ungleichen Dimensionirung der Flüsse und Schiffe bisher als wenig lohnend ihnen verschlossen war. Es wird also Aufgabe der Schiffer sein, nach der Kanalisirung mit grösseren Kähnen sich allmählich zu versehen; vielleicht wird es erforderlich, in der Zeit des Uebergangs im Weg des Kredits nachzuhelfen. Dann wird auch die Spessarter Steinindustrie kaum geschädigt werden. Wohl ist richtig, dass in Zukunft die Steinschiffe sich schleppen lassen müssen, während sie bisher frei zu Thal gingen; allein das wird theils ähnlich wie bei den Flössen durch die grösseren Thalladungen, theils und insbesondere dadurch kompensirt, dass die Steinschiffe dann auch in der Fahrt zu Berg Rückladungen mitnehmen werden. Zur Zeit liegt doch die Sache so, dass die Thalfahrt den Rücktransport des leeren Steinschiffes vollständig mittragen muss. Die Kettenschleppschiffahrt schleppte z. B. von Frankfurt nach Aschaffenburg

1889	4434	leere	und	526	beladene
1890	3888	„	„	393	„
1891	3833	„	„	318	„
1892	3847	„	„	338	„

Fahrzeuge; es lohnt sich eben nicht, bei kleinem Schiffsgefäss dasselbe zu Berg zu beladen[424]).

Den bestsituirten Schiffern werden die neuen Verhältnisse auch noch andere Wege des Wohlstandes eröffnen. Es ist eine bekannte Thatsache, dass das Schleppgeschäft in der Hand der kleinen Leute heute besonders lukrativ sich gestaltet, und dass die grossen Gesellschaften sehr durch die Konkurrenz dieser Einzelunternehmer bedrängt werden. Der Schiffer, welcher einen Schleppdampfer erwirbt und denselben selbst unmittelbar steuert und verwaltet, verdient den Steuermannslohn selbst, während für die Gesellschaft das einen Ausgabeposten darstellt. Die unmittelbare Sorge um sein Schiff wirkt günstig auf die Reparatur- und Unterhaltungskosten; Agenten, der kostspielige Verwaltungs-Apparat der Gesellschaften fällt für ihn weg; er ist Unternehmer, Verwalter und Bediensteter in einer Person. Er kann jede Konjunktur ausnützen und durch persönliche Beziehungen sein Geschäft

noch besonders kräftigen. Auch hievon werden die Mainschiffer einzeln oder in Form des Compagniegeschäftes Gebrauch machen; es wird ein neuer Mittelstand an Stelle des alten sich herausbilden können. Man wird also bezweifeln dürfen, dass „der Schiffahrtsbetrieb auf bayerischem Gebiete vollständig in die Hände der grossen rheinischen Gesellschaften und Kapitalisten übergehen“ wird.

Selbst die bisherigen Schiffer werden es wenigstens zu Anfang wohlthätig empfinden, dass sie die Ladefähigkeit ihrer Fahrzeuge nun vollständig ausnützen können, was sie bisher nur ausnahmsweise vermochten; es ist doch eine lächerliche Vorstellung, wenn man etwa glaubt, dass alle Schiffe, die weniger wie 600—1000 Tonnen haben, nun mit einem Schlag verschwinden müssten; es gibt auch heute noch am Rhein eine Menge kleiner Kähne; für den Zwischenverkehr und viele kleinere Transporte braucht man auch solche. Und nachdem, wie oben vorgeschlagen, die bisherigen Mainschiffe auch für längere Zeit gebührenfrei gelassen werden sollen, so hat man ihre Interessen hinlänglich berücksichtigt.

c) Die Schädigung der Fischerei. Das Mitglied des oberfränkischen Holzhändlervereins sagt in seiner Broschüre „Zur Frage der Mainkanalisation 1893“: „Durch die in Folge der Kanalisation hervorgerufene Stauung des Mainwassers würde das seit langer Zeit am Main sesshafte Fischereigewerbe der Vernichtung anheimgegeben werden; denn nach den Anschauungen der Fischereiinteressenten namentlich in Unterfranken würde der Untermain durch die Kanalisation für Fischereizwecke absolut unbrauchbar gemacht; gleiches Schicksal würde auch der Obermain und seine Nebenflüsse erleiden; das Fischereigewerbe, das Hunderte von Personen am Maine beschäftigt, würde gänzlich ruinirt und der kolossale, einen wesentlichen Theil unseres Nationalvermögens repräsentirende Fischreichthum des Maines verschwinden.“

Es ist eine bekannte Thatsache, dass alljährlich hauptsächlich zur Laichzeit eine starke Fischwanderung stromaufwärts stattfindet; die Fische suchen die höheren Wasserläufe, namentlich die kleineren Seitenläufe auf, um daselbst ihren Laich abzusetzen. Nicht allein die eigentlichen Wanderfische, wie Lachs, Maifisch, Aal, steigen vom Meere in das Süsswasser auf, auch die heimischen Standfische, wie die zahlreichen Weissfischarten, Hechte, Barsche, unternehmen eine solche Wanderung und treten in grossen Mengen vom Rhein in den

Main und von da in dessen Nebenflüsse ein, eine starke Vermehrung des Fischbestandes herbeiführend. Es liegt auf der Hand, dass die Stauwerke den Aufstieg unmöglich machen; es wurden deshalb auf Anregung des Fischereivereins, dessen Bestrebungen die bayerische Regierung aufs lebhafteste unterstützte, unter Benützung der Erfahrungen an andern Flüssen, am Untermain an den fünf Stauwerken sogenannte Fischpässe angelegt, nachdem der deutsche Fischereiverein ein umfassendes Gutachten im März 1884 über die mitgetheilten Pläne erstattet hatte. Die kleinen Stufen — es sind ihrer 6 von je 0,3 m — vermag der Wanderfisch zu überspringen und so nach und nach in den angestauten Theil des Flusses zu gelangen[425]).

Die bei den Fischern seitens des Vereins eingezogenen Erkundigungen über das Funktioniren der Einrichtung lauteten nicht besonders günstig[426]). Am 24. April 1890 hat aber die k. preussische Regierung von Wiesbaden die an den Verein gelangten Klagen als unrichtig bezeichnet und dagegen ausgeführt, dass nach den angestellten Beobachtungen und Schätzungen im Frühjahr zur Laichzeit Millionen von Fischen durch die Fischpässe stromauf steigen, wobei die Fische gerade zum Aufsteig die stärkste in den muldenförmigen Ausschnitten der Sperren vorhandene Strömung, die übrigens durch Einsetzen der dort angebrachten Schützen auf jedes beliebige Maass herabgemindert werden könne, vorzögen, dass auch eine Trockenlegung der Pässe nach ihrer ganzen Anlage ausgeschlossen sei. Das wurde dem Verein auch von andern Seiten, namentlich 1892 bestätigt, und man neigt jetzt der Meinung zu, dass das Ausbleiben der Lachse, die man durch Einsetzen zahlreicher Lachsbrut in den 70er und 80er Jahren wieder im Maine heimisch zu machen suchte, bezw. das Aufhören der Lachsfänge einen andern Grund haben dürfte, und man sieht ihn hauptsächlich in den grossen Verunreinigungen unterhalb Aschaffenburg durch die chemischen, Gas- und Weisspapierfabriken, welche ihre Abwässer in den Main leiten[427]).

Neuerdings wurde in der bayerischen Abgeordnetenkammer vom Abg. Haus auch der Art der Anlage der Fischpässe Schuld gegeben[428]); er will beobachtet haben, dass die Fische über die zwei ersten Treppen wohl hinwegkämen, dagegen in Folge Ermüdung schwer über die folgenden; er schlägt deshalb vor, die Fischtreppen weiter auseinander zu legen.

Ein zutreffender und ausschlaggebender Einwand seitens der

Fischereiinteressenten gegen die Kanalisation wird bei dieser Sachlage kaum anerkannt werden können. Theils scheint er nur eingebildet, theils lässt sich dem Uebelstand, soweit er begründet, wohl abhelfen.

d) Schädigung der Landwirthschaft. Die grössten Bedenken gegen die Kanalisirung des Mains und gegen den Ausbau der Wasserstrassen in Bayern überhaupt werden von Seite der Landwirthe gehegt. Man fürchtet ein leichteres Eindringen des fremden Getreides und grossen Preisdruck.

Gewiss ist, dass Bayern so wenig, wie irgend ein anderes mit den modernen Verkehrsmitteln ausgerüstetes Land den Weltpreisen bezüglich des Getreides sich entziehen kann. Doch ist natürlich seine Stellung nicht ganz die gleiche, je nachdem es mehr exportirt oder importirt; in dem einen Fall werden die Produzenten billige Transportmittel begrüssen, im andern Fall mit gemischten Empfindungen betrachten.

Es ist schwer, da Bayern kein abgeschlossenes Wirthschaftsgebiet ist, festzustellen, ob es heute noch zur einen oder zur andern Gruppe gehört. Um wenigstens einigen Anhalt zu geben, wähle ich folgenden Weg.

Für das deutsche Reich lässt sich der Gesammtverbrauch an Getreide incl. Aussaat berechnen, indem man zur geernteten Menge die Einfuhr hinzuschlägt und die Ausfuhr abzieht; natürlich müssen hierbei die ein- und ausgeführten Mehl- und Malzmengen unter Reduktion auf die bezügliche Getreideart mit berücksichtigt werden[429]). Für die Jahre 1888/89—1892/3 berechnen sich so auf Grund der Angaben des reichsstatistischen Amtes folgende Durchschnittsmengen

Roggen	6231910	Tonnen
Weizen	3247575	„
Gerste	2995045	„
Hafer	4918310	„

Legt man die Bevölkerung vom 1. Dezember 1890 mit 49428470 zu Grunde, so ergeben sich folgende verbrauchte Getreidemengen pro Kopf der Bevölkerung:

Roggen	252	Pfund
Weizen	131	„
Gerste	121	„
Hafer	199	„

Wir können annähernd feststellen, wie viel jährlich in Bayern an Getreide geerntet wurde. Die offizielle Erntestatistik im Zusammenhang mit der Anbaustatistik gibt hierzu die Möglichkeit. Das statistische Bureau gibt in seinen Publikationen[430]) folgende Mengen in Ztr. (50 kg)

	Weizen	Spelz	Weizen und Spelz zusammen
1891	8070105	1735174	9805279
1892	10411878	2820398	13232276
1893	8430346	2365579	10795925

Die mit Weizen im Jahr 1893 angebaute Fläche betrug 323912,5 ha; an Aussaat hiefür sind erforderlich 981737,5 Ztr.; die mit Roggen angebaute Fläche betrug 553967 ha, an Aussaat hiefür braucht man 1661901 Ztr.[431]).

Unter Zugrundelegung der Bevölkerungszahlen vom 1. Dez. 1890 habe ich die Erntemengen pro Kopf der Bevölkerung berechnet.

Vergleicht man diese Ziffern mit den obigen Verbrauchsziffern im deutschen Reich, so ergibt sich folgende Gegenüberstellung:

	Verb. pro Kopf i. d. R.	Erntemengen pro Kopf in Bayern		
		1891	**1892**	**1893**
Roggen[432])	252 Pfd.	231	292	271
Weizen	131 „	176*)	236*)	193*)
	383 Pfd.	407	528	464

Die Ertragsziffern pro ha waren in Bayern in den drei Jahren

	für Weizen	Spelz	Roggen
1891	24,9	22,3	24,1
1892	32,3	30,4	30,0
1893	26	28,3	27,4

In den letzten 14 Jahren war bei Weizen das Jahr 1892 das günstigste Erntejahr; das Jahr 1891 sehr ungünstig, nur das Jahr 1888 mit 24,7 Ztr. war noch um eine Kleinigkeit ungünstiger; man kann sonach es als Regel betrachten, dass Bayern in Bezug auf Weizen und Spelz mehr produzirt als es verbraucht. Bei Roggen

*) Weizen und Spelz.

war ebenfalls in den letzten 14 Jahren das Jahr 1892 das günstigste. Noch ungünstiger dagegen als das Jahr 1891 waren nur 1880 mit 23,4; 1883 mit 23; 1884 mit 23,6; 1888 mit 21,8. Die Mehrzahl der Jahre hält sich aber in der Nähe von 23—24. Man muss also annehmen, dass Bayern in Bezug auf Roggen in der Regel der Zufuhr bedarf und dass es nur in günstigen Erntejahren im Stande ist, einen Ueberschuss zu produziren.

Bezüglich des Hafers und der Gerste können wir eine noch zuverlässigere Methode einschlagen.

Der Hafer dient so gut wie ausschliesslich als Pferdefutter. Man rechnet für ein tüchtiges Arbeitspferd z. B. schweres Brauerpferd pro Tag 14—15 Pfd. Hafer; ein Militärreitpferd erhält 9½ Pfd., ein Artilleriezugpferd 10½ Pfd.; für den grossen Durchschnitt des Landes wird man aber nur 7⅓ Pfd. pro Pferd und Tag rechnen dürfen. Das ist der Durchschnitt im deutschen Reich. In ganz Bayern zählte man am 1. Dezember 1892 369035 Pferde. Diese verbrauchen ungefähr durchschnittlich 9463057 Ztr. Für Aussaat sind erforderlich 1461617 Ztr.[433]), so dass ein Gesammtbedarf von 10924674 Ztr. sich ergiebt. Bayern erntete

1891	13598704 Ztr.
1892	12403154 „
1893	7435957 „

Die Ertragsziffern waren pro ha

1891	30,2 Ztr.
1892	27,5 „
1893	16,5 „

In den letzten 14 Jahren erscheint das Jahr 1891 als das günstigste, das Jahr 1893 geradezu als ein Fehlerntejahr; die Mehrzahl der Jahre steht aber etwas unter dem Jahr 1892. Man muss also annehmen, dass Bayern seinen Bedarf an Hafer im Durchschnitt der Jahre ziemlich deckt, jedenfalls nur geringer Zufuhr bedarf.

Was die Gerste anlangt, so dient sie in grossem Maasse zu Brauzwecken. Die versteuerte Menge Schrotmalz betrug in ganz Bayern 1893 6730116 hl (1892 6797179); dazu kamen noch 58218 hl Malz zu aufschlagfreien Zwecken; dieser Menge entsprechen 10589801 Ztr. Gerste[434]). Die Aussaat für 368200 ha beträgt 920500 Ztr.[435]). Der

Gesammtbedarf für diese beiden Zwecke beträgt sonach 11500301 Ztr.
Geerntet wurden im Königreich

1891	11132922	Ztr.
1892	10820341	„
1893	8591462	„

Die Ertragsziffern pro ha waren

1891	31,7	Ztr.
1892	30,8	„
1893	24	„

In den letzten 14 Jahren war das Jahr 1891 das günstigste, das Jahr 1893 das weitaus ungünstigste; der Ertrag der Mehrzahl der Jahre liegt zwischen 25,6—28. Bedenkt man, dass viele Gerste überhaupt nur als Futtergerste gebaut wird oder doch zu Brauzwecken sich nicht eignet, so steht ausser Zweifel, dass Bayern in Gerste der Zufuhr bedarf.

Das Bild über die Getreideproduktion würde noch ein erheblich besseres, wenn man nur das diesseitige Bayern in Betracht zöge und die volkreiche Pfalz mit ihrem ziemlich grossen Zufuhrbedürfniss ausschiede. Nachstehend gebe ich eine Rechnung, die ich angefertigt habe und die geeignet ist, die Rolle der einzelnen Kreise in der Getreideversorgung ihrer Bevölkerung ungefähr zu markiren. Niederbayern und Oberpfalz produziren, obwohl auch sehr dürftige Gegenden in dieselben einverleibt sind, einen recht erheblichen Ueberschuss und haben deshalb das Interesse möglichst ausgebildeter und billiger Transportmittel in die Gegenden, in denen der Getreidepreis am höchsten steht, das ist die Schweiz, der Westen Deutschlands und die Rheingegend.

Es wurden geerntet pro Kopf Pfund

	Roggen			Weiz.u.Spelz			Gerste			Hafer			Getreide zus.		
	1891	1892	1893	1891	1892	1893	1891	1892	1893	1891	1892	1893	1891	1892	1893
Niederbayern	359	422	385	263	357	315	270	253	282	283	292	220	1175	1324	1202
Oberpfalz	315	446	310	192	299	243	216	225	182	294	284	146	1017	1254	881
Oberbayern	213	258	249	166	201	189	112	103	98	286	272	210	777	834	746
Unterfranken	178	270	217	189	257	137	328	316	167	229	193	69	924	1036	590
Mittelfranken	232	284	256	167	228	168	176	172	115	219	200	87	794	884	626
Schwaben	131	158	166	235	313	305	185	186	157	241	220	139	792	877	767
Oberfranken	234	335	315	59	125	96	221	227	158	233	169	76	783	856	645
Pfalz	217	224	229	108	143	95	161	154	117	142	127	62	628	648	503
Königreich	231	292	271	176	236	193	208	193	154	243	222	133	858	943	751
Gesammtverbrauch i. d. R.	252			131			121			199			703		

Was speziell Unterfranken anlangt, so hat es sich in neuerer Zeit bekanntlich mit grosser Energie und grossem Erfolg wieder der Rindvieh- und Schweinezucht zugewendet[436]), während wie allerwärts die Schafzucht zurückgegangen ist. Es betrug die Stückzahl

	des Rindviehstandes	der Schweine	der Schafe
1863	321541	155081	236933
1873	297007	146887	152123
1883	292493	171464	145587
1892	326201	205177	143457
1. Dez. 1893	270335	171209	

Leider hat die grosse Dürre im Jahre 1893 zu einer grossen (vorübergehenden) Reduktion des Viehstandes genöthigt.

Im Zusammenhang mit der grösseren Betonung der lohnenderen Viehzucht, dem Zurückdrängen der Brache und der Einführung der sog. verbesserten Dreifelderwirthschaft haben sich auch die Anbauverhältnisse sehr verschoben. Der Getreidebau tritt etwas zurück, der Futter- und Kartoffelbau ist im Zunehmen, ebenso hat das Wiesland sich ausgedehnt. In Unterfranken waren angebaut

	1863	1883	1893
mit Getreide	203256 ha	198228 ha	197464 ha
„ Klee u. and. Futterpflanzen	49724 „	57554 „	56412 „
„ Kartoffeln	40677 „	45720 „	48275 „
das Wiesland betrug	68578 „	72860 „	72983 „

Die Verschiebungen der einzelnen Getreidearten sind folgende:

	1883	1893
Weizen	43072 ha	41466 ha
Roggen	52997 „	54849 „
Gerste	57781 „	57938 „
Hafer	41738 „	41736 „

Die Bevölkerung Unterfrankens ist heute nur um 670 Einwohner grösser als im Jahr 1864. In den letzten 30 Jahren hat aber die Landwirthschaft erhebliche Fortschritte gemacht; man hat einen qualitativ bessern Viehstand, in Folge reichlicheren Futteranbaus und rationellerer Wiesenwirthschaft, besonders aber der Wiesenbewässerung, reichlichere Düngemittel; aber auch der künstliche Dünger hat sich mehr und mehr eingebürgert, und selbst die kleinen Landwirthe haben begonnen, sich damit zu befreunden, seitdem sie ge-

sehen, wie sehr die Fruchtbarkeit der Aecker dadurch gehoben werden kann; besonders die Verwendung der phosphorsäurehaltigen Düngemittel, wie Thomasmehl u. dergl. haben auf den entnervten Aeckern und Wiesen Unterfrankens oft wahre Wunder gewirkt. Man darf deshalb annehmen, dass trotz einigen Rückgangs im Anbau von Getreide heute soviel, wenn nicht mehr wie vor 30 Jahren geerntet wird, und dass angesichts des stabilen Bevölkerungsstandes heute Unterfranken noch ebenso wie früher ein exportirendes Land ist. Stellen wir analoge Vergleiche und Berechnungen wie oben für ganz Bayern an, so ergibt sich Folgendes:

Verbr. pro Kopf i. d. R.		Erntemengen pro Kopf in Unterfranken		
		1891	1892	1893
Roggen	252	178	270	217
Weizen	131	189	257	137
	383	367	527	354

Unterfranken hat in der Regel ein Defizit an Roggen, dagegen einen Ueberschuss an Weizen; selbst das abnorm trockene Jahr 1893 deckte noch den Weizenbedarf.

Was die Gerste anlangt, so wurden im Jahr 1893 von den Brauereien Unterfrankens 415331 hl Schrotmalz versteuert. Das entspricht einer Gerstenmenge von 657916 Ztr. Für die Aussaat sind 144845 Ztr. erforderlich. Geerntet wurden in Unterfranken

1891	2029120	Ztr.
1892	1956341	„
1893	1035239	„

Der Ueberschuss betrug sonach

1891	1226359	Ztr.
1892	1153580	„
1893	232478	„

Aus der obigen Tabelle lässt sich ersehen, dass kein Kreis in Bayern pro Kopf der Bevölkerung soviel Gerste baut, als Unterfranken; die Frankengerste hat bekanntlich grossen Ruf. Wenn sie gut geräth, so wird der grösste Theil des Ueberschusses nach Abzug der Aussaat direkt oder indirekt an die Brauer verkauft; ist die Qualität mangelhaft, so dient sie hauptsächlich als Viehfutter; die Brauer beziehen dann vielfach fremde (ungarische oder mährische) Gerste. Ein Ueberschuss ist stets da und die Qualität der fränkischen Gerste gerade für Brauzwecke

meist vorzüglich, so dass — Misserntejahre wie 1893 ausgenommen — regelmässig Unterfranken Gerste ausführt.

Unterfranken hatte bei der Zählung vom 1. Dezember 1892 21 606 Pferde, darunter ca. 700 Militärpferde. Darnach würde sich der Haferverbrauch in Unterfranken auf 573 326 Ztr. stellen. Für die Aussaat sind ausserdem noch 135 642 Ztr. erforderlich; der Gesammtverbrauch beträgt sonach 708 968 Ztr.

Im Jahr 1891 wurden in Unterfranken 1 415 240 Ztr., im Jahr 1892 1 192 730 Ztr., im Jahr 1893 bei fast gänzlicher Missernte 430 534 Ztr. Hafer geerntet. Bei einigermassen guten Ernteverhältnissen stellt sich also auch bei Hafer ein beträchtlicher Ueberschuss heraus.

Im Ganzen gehört Unterfranken sonach zu den exportirenden Getreidegebieten. In Folge dessen lässt sich erwarten, dass seine Preise, namentlich bei Weizen, Hafer und Gerste gegenüber den Hauptabnahmeplätzen jeweils um soviel niedriger stehen, als die Transportkosten dahin ausmachen. Es erzielt um so bessere Preise, je billiger ihm die massgebenden Transportmittel zu stehen kommen. Die Weltpreise muss es über sich ergehen lassen, aber seine Preise können relativ nur gewinnen in dem Maasse, als es mit geringeren Kosten sein Getreide an die durch den Weltmarkt konkurrenzirten Absatzplätze zu bringen vermag.

Würden wir genaue und besonders gleichartige Getreidepreisnotirungen besitzen, so würde sich das unschwer zahlenmässig und exakt beweisen lassen. Ich muss mich mit einem unvollkommenen Versuch begnügen. Ich gebe zunächst eine Reihe Preisdaten für den Westen, von woher man in Folge der Mainkanalisirung die grosse Einfuhr und den Preisdruck befürchtet und zwar von Lindau bis hinunter an die Rheinlande. Die Daten sind der Reichsstatistik (R.-St.) oder den Berichten der Handelskammern (H.-K.) entnommen. Die Daten für Hessen-Nassau und die Rheinlande beruhen auf der preussischen Statistik; es sind dies die Durchschnitte aus den niedersten und höchsten Preisen ohne Rücksicht auf Qualitäten[437]). Für die unterfränkischen Plätze hat man nur Preisangaben von den Schrannen, die aber nur den kleinern Theil des verkauften Getreides umfassen. Die Angaben sind den verschiedenen Jahrgängen der Zeitschrift des kgl. bayer. statist. Bureaus entnommen. Für die zwei letzten Jahre sind auch die freilich nur auf Schätzung der Händler beruhenden Angaben in dem Berichte der Gewerbe- und Handelskammer pro 1892/3 beigefügt. Die Vergleichbarkeit dieses auf so

verschiedenartigen Grundlagen beruhenden Materials lässt viel zu wünschen übrig. Selbst für einen und denselben Platz ergeben sich ganz verschiedene Grössen, je nachdem die Preise auf eine bestimmte Qualität sich beziehen oder allgemein durchschnittliche sind. Frankfurt ist hierfür deutlicher Beleg. Die unterfränkischen amtlichen Ziffern sind insofern gute, als geometrische Durchschnitte zu Grunde gelegt sind.

Immerhin dürften diese Zusammenstellungen beweisen, dass bei Weizen, Hafer und Gerste der Westen im Allgemeinen in der That höhere Preise als Unterfranken hat; er muss Getreide für seine starke Bevölkerung beiziehen; Unterfranken kann dagegen solches dahin abgeben. Jeder unterfränkische Brauer bestätigt, dass, wenn er wegen mangelhafter Qualität der heimischen Gerste fremde beiziehen muss, er pro Tonne eine Mehrauslage von 20—30 Mk. hat gegenüber dem Bezug gleichguter Qualität aus Franken selbst.

Unterfranken kann nicht hindern, dass fremdes Getreide den Rhein herauf nach Mannheim und nach der Schweiz zieht; aber dass, so lange es einen Ueberschuss produzirt, das Getreide am Rhein massenhaft zu uns dringen kann, ist ausgeschlossen. Es wird Niemand einfallen, da nicht zu verkaufen, wo der Preis hoch ist, dagegen Getreide dahin zu bringen, wo es niedrig im Preise steht. Die unterfränkische Landwirthschaft hat von der Kanalisirung des Maines nicht Nachtheil, sondern Vortheil, weil sie mit geringeren Transportkosten ihren Ueberschuss nach dem theueren Westen abstossen kann, weil in Folge einer billigeren Transportgelegenheit ihre Preise sich heben können — im Verhältniss zu den jeweiligen Weltmarktpreisen an den Hauptkonsumplätzen.

	1888	1889	1890	1891	1892	1893
1. Weizenpreise pro Tonne.						
a) im westlichen Deutschland.						
Lindau (R.-St.)[1]	206,83	220,17	233,06	257,88	237,29	205,50
Stuttgart (R.-St.)	209,60	212,50	220,80	243,65	205,60[3])	179,70[3])
Mannheim (R.-St.)	206,22	211,28	218,32	241,48	204,49	178,54
Frankfurt (H.-K.)	179,86	187,97	197,61	226.45	189,88	157,45
„ (R.-St.)[2])	188,23	197,18	209,13	233,58	194,75	163,38
Hessen-Nassau	186	193	207	235	195	—
Rheinlande	190	195	205	231	198	—
b) auf den unterfränkischen Schrannen.						
Königshofen	179,40	183,40	191,20	208,20	179,60	155,80
Mellrichstadt	183,00	182,60	195,80	192,60	170,40	161,20
Münnerstadt	177,80	181,00	184,80	207,00	168,40	159,00
Neustadt a. S.	182,80	185,00	194,20	220,40	171,60	162,00
Schweinfurt	183,40	189,20	195,60	216,40	182,80	161,40
Würzburg	185,20	192,00	192,20	202,20	174,40	163,60
Unterfr. überh.	183,00	188,60	195,20	216,00	182,00	161,60
„ „ (H.-K.)	—	—	—	—	165—170	156—162
2. Roggenpreise pro Tonne.						
a) im westlichen Deutschland.						
Lindau[4]) (R.-St.)	168,63	177,88	197,85	—	—	—
Stuttgart (R.-St.)	155,11	—	—	—	—	—
Mannheim (R.-St.)	151,63	163,90	177,75	218,56	188,82	154,62
Frankfurt (H.-K.)	136,76	154,11	168,61	207,37	166,21	136,41
„ (R.-St.)[5])	145,98	160,82	173,66	215,17	181,17	146,71
Hessen-Nassau	147	161	176	216	183	—
Rheinlande	148	158	173	214	186	—
b) auf den unterfränkischen Schrannen.						
Königshofen	148,80	160,80	178,40	219,60	161,60	135,60
Mellrichstadt	158,40	162,80	180,40	193,80	148,00	139,00
Münnerstadt	159,20	164,80	174,80	235,20	154,80	149,00
Neustadt a/S.	156,20	170,20	181,40	219,60	177,20	146,00
Schweinfurt	149,40	154,00	172,40	211,80	177,00	141,20
Würzburg	166,60	—	—	—	185,20	—
Unterfr. überh.	151,00	158,00	176,00	213,20	175,00	141,40
„ „ (H.-K.)	—	—	—	—	140—150	126—136

1) Weizen verschiedener Provenienz, 78/79 kg pro hl, kleberreich. 2) Weizen verschiedener Provenienz, wenigstens 75 kg pro hl. 3) Durchschnittspreise der Landesproduktenbörse (H. K.). 4) Ungarischer R. 73/74 kg pro hl. 5) Roggen versch. Provenienz, wenigstens 70 kg pro hl.

	1888	1889	1890	1891	1892	1893
3. Gerstenpreise pro Tonne.						
a) im westlichen Deutschland.						
Lindau [1])	175,78	182,69	203,54	199,06	194,07	—
Stuttgart	165,88	171,05	208,90 [2])	197,90 [2])	184,10 [2])	184,50 [2])
Mannheim	164,11	171,98	196,02	186,83	168,39	177,21
Frankfurt (H.-K.)	147,22	160,50	176,73	173,57	161,41	156,99
„ (R.-St.) [3])	168,35	173,34	195,45	184,75	162,92	175,33
Hessen-Nassau	150	156	184	176	161	—
Rheinland	154	166	179	184	168	—
b) auf den unterfränkischen Schrannen.						
Königshofen	155,40	168,80	174,20	165,20	175,60	165,00
Mellrichstadt	153,80	169,60	178,40	169,60	164,80	170,40
Münnerstadt	146,20	164,40	173,40	162,40	152,00	168,40
Neustadt a/S.	151,00	169,20	176,00	166,20	160,80	171,80
Schweinfurt	148,80	165,60	175,40	169,60	157,40	165,20
Würzburg	145,40	163,40	159,60	169,80	153,40	161,40
Unterfr. überh.	152,40	168,0	175,4	166,40	159,6	167,40
„ „ (H.-K.)	—	—	—	—	160—170	160—170
4. Haferpreise pro Tonne.						
a) im westlichen Deutschland.						
Lindau [4])	155,17	149,13	178,35	170,08	154,04	167,70
Stuttgart [5])	146,44	143,90	171,26	156,52	145,00 [2])	171,50 [2])
Mannheim	142,38	149,37	170,78	160,72	146,13	167,11
Frankfurt (H.-K.)	131,80	147,95	161,34	159,21	145,34	157,85
„ (R.-St. [6])	138,63	149,80	165,04	156,71	141,33	166,08
Hessen-Nassau	139	148	165	158	143	—
Rheinland	143	152	168	167	152	—
b) auf den unterfränkischen Schrannen.						
Königshofen	124	132,8	138,6	138,0	130,6	143,4
Mellrichstadt	127	135,4	137,0	139,6	133,4	161,6
Münnerstadt	123,8	132,8	132,8	138,4	134,4	161,2
Neustadt a/S.	127,6	135,8	138,6	140,4	133,4	163,0
Schweinfurt	129,8	134,4	144,8	137,4	131,6	152,8
Würzburg	133,4	143,8	155,6	154,2	135,6	168,4
Unterfr. überh.	128,6	136,6	144,2	141,0	133,2	161,8
„ „ (H.-K.)	—	—	—	—	125—135	170—180

1) Ungarische Gerste 65/66 kg pro hl. 2) Wetterauer und Frankfurter Braugerste. 3) Durchschnittspreise der Landesproduktenbörse (H. K.) 4) Bayerischer Hafer 44/45 kg pro hl. 5) Guter württembergischer Hafer. 6) Guter hiesiger Hafer.

Natürlich ist auch in Unterfranken die Produktion nach Gegenden sehr verschieden. Die einen haben reichen Ueberschuss, andere müssen etwas zukaufen. Als die eigentlichen Getreidekammern treten der Schweinfurter Gau, sowie das Grabfeld auf, soweit man den Schrannenverkehr als Maassstab ansehen darf. Näheres zeigt die folgende von mir gefertigte Zusammenstellung über die auf den Schrannen umgesetzten Mengen.

Auf den Schrannen verkaufte Weizenmenge in Zollztr.

	1888	1889	1890	1891	1892	1893
Schweinfurt	37998	39116,5	33623,4	31127,2	28177,7	36209
Königshofen	3399	2404	2359	1604	653	1104
Neustadt a/S.	1416	1237	1112	718	1072	1180
Mellrichstadt	743,44	420,5	499,3	215,6	226,6	722,6
Würzburg	488	335	157	138	105	68
Münnerstadt	266	150	201	115	199	177
Summa Ztr.	44310,44	43663	37951,7	33917,8	30433,3	39460,6
Verkaufssumme ℳ	405406	411965	370269	366458	276898	318990

Auf den Schrannen verkaufte Roggenmenge in Zollztr.

Schweinfurt	8178	8109	5351,5	10168	9993	8354,5
Königshofen	2973	1997	1460	1025	715	1413
Neustadt a/S.	1932	1943	2316	1819	1807	2733
Mellrichstadt	873	569	895,6	460	358	1080
Münnerstadt	352	288	263	195	264	143
Würzburg.	3	—	—	15	28	—
Summa Ztr.	14311	12906	10286,1	13682	13165	13723,5
Verkaufssumme ℳ	107994	102020	90556	145835	115188	97053

Auf den Schrannen verkaufte Gerstenmenge in Zollztr.

Königshofen	10493	15242	11424	19154	12797	3221
Mellrichstadt	7309	3870	4367	4513	5547	723
Schweinfurt	5469	7024	4797	5268	8124	3655
Neustadt a/S.	5093	4669	3521	4365	6114	3175
Münnerstadt	2077	2068	1988	1881	3261	1457
Würzburg	428	427	225	471	218	27
Summa Ztr.	30869	33300	26322	35652	36061	12258
Verkaufssumme ℳ	235196	279565	230830	296752	287692	102622

	1888	1889	1890	1891	1892	1893
Auf den Schrannen verkaufte Hafermenge. Zollztr.						
Würzburg	7488	10073	8555	9849	8506	7506
Königshofen	5248	11105	6315	15417	6498	996
Mellrichstadt	3741	2314	2642	3626	2788	465
Neustadt a/S.	4569	6376	5044	9195	6175	3036
Schweinfurt	4278	4956	3862	4443	5178	4002
Münnerstadt	1478	1997	1897	5199	2912	356
Summa Ztr.	26802	36821	26322	47729	32057	16361
Verkaufssumme ℳ	172243	251653	230830	336315	213515	132297

Selbstverständlich ist damit die Bedeutung der Mainkanalisirung für die Landwirthschaft nicht erschöpft. Der Absatz von Gemüse, Kartoffeln, Schmalz u. s. w. wird ebenso sehr gefördert, als der Bezug von Mais und anderen Kraftfuttermitteln, besonders aber von künstlichen Düngemitteln erleichtert wird. Seit dem 1. März 1894 hat die bayerische Eisenbahnverwaltung im innern Verkehr einen Ausnahmetarif für die Beförderung von Dünger, Thomasschlacken und anderen mineralischen Phosphaten eintreten lassen, der auf den Frachtsätzen des sog. Rohstofftarifs der preussischen Staatsbahnen beruht. Es hat sich aber gezeigt, dass der Bedarf durch die Produktion der im rechtsrheinischen Bayern gelegenen Hüttenwerke nicht entfernt gedeckt werden kann. Man bemühte sich, den Bezug auch von dem Hüttengebiete an der Saar und in Lothringen zu gleichem Tarif möglich zu machen, und nach mehrfachen Verhandlungen mit der badischen und württembergischen Verwaltung ist das seit 1. August 1894 möglich geworden. Der Schiffsbezug auf dem kanalisirten Main vom Rheingebiet her wird diese immer wichtigeren und bei billigem Preis einer ausserordentlich ausgedehnten Anwendung fähigen Phosphate noch mehr erleichtern und die Wiesen und Ackerwirthschaft Frankens und Bayerns kräftigen helfen.

Der kanalisirte Fluss mit seinen grossen Tiefen, namentlich in der Nähe der Stauwerke, gestattet ferner den Schiffen, nahe ans Ufer zu kommen; er bringt so das Verkehrsmittel sozusagen direkt an die Aecker heran; er macht es möglich, an vielen Stellen zu verladen, in manchen Fällen sogar direkt vom Felde her eine provisorische Lände herzustellen und einen Kahn, den man dann dem nächsten Schlepper mitgiebt, mit Feldfrüchten zu befrachten. Zum mindesten kann jedes am Main gelegene Dorf der Schiffahrt zugänglich gemacht werden. Das Schiff im kanalisirten Fluss ist viel weniger wie die Eisen-

bahn an feste Stationen gekettet. Auf der Strecke Mainz—Frankfurt ist die Zahl der Ländeplätze in raschem Wachsthum. Im Jahre 1893 allein wurden die zu Griesheim, Schwanheim, Sindlingen, Eddersheim, Hochheim fertiggestellt[438]).

e) Schädigung der Weidenkultur. Des Weitern wird auch auf die „von der bayerischen Grenze bis nach Bamberg auf dem durch die Flusskorrektion gebildeten Ufergelände blühende und eine ergiebige Rente abwerfende Weidenkultur" hingewiesen und bedauert, dass sie „der Kanalisation bezw. der dadurch verursachten Ueberschwemmung der niedrig gelegenen Weidenanlagen zum Opfer fallen".

Richtig ist, dass ein grosser Theil dieser Verlandungsflächen bei der Kanalisirung unter Wasser kommen wird, so dass die Weidenanlagen unmöglich werden.

Der Flächeninhalt des dem Staate gehörigen Verlandungsgebietes ist aus den offiziellen Publikationen nicht ersichtlich. Doch wird pro 1882 der Ertrag der verpachteten Pflanzungen der ärarialischen Verlandungen längs des schiffbaren Maines auf 39065 Mk., der geschätzte Werth des nebenbei aus diesen Pflanzungen und Verlandungen zu Wasserbauten verwendeten Materiales auf 2310 Mk.angegeben[439]), so dass eine Gesammtbruttorente von 41 375 Mk. sich ergiebt, was unter Vernachlässigung der damit verknüpften Ausgaben einen Vermögenswerth von rund 1 Million repräsentirt. Es ist also in der That ein nicht unerheblicher Vermögens- und Rentenbetrag, der dahinfällt. Anderntheils ist aber doch zu beachten, dass gerade dieser Besitz für die spätere Kanalisation ungeheuer werthvoll ist; der Staat müsste, wenn diese unter Wasser kommenden Verlandungsflächen Privaten gehörten, grosse Entschädigungssummen aufwenden; er wird also an den Kosten der Kanalisation erhebliche Ersparnisse erzielen.

f) Erhöhte Gefahr bei Hochwasser. Als weitere Schattenseite der Kanalisation wird die grosse Gefahr der kanalisirten Strecke bei Hochwasser hervorgehoben. Durch die Kanalisation wird eine grosse Wassermenge im Flussbett zurückgehalten, die bei offenem Fluss nicht vorhanden ist. Müssen nun die Wehre plötzlich niedergelegt werden und tritt noch das Hochwasser hinzu, so kann allerdings daraus eine Inkonvenienz entstehen. So soll nach der Angabe des Verfassers des mehrerwähnten Schriftchens „Zur Frage der Mainkanalisation" am Untermain zwischen Frankfurt und Mainz das im Spätherbst der Jahre 1887 und 1890 in Folge plötzlich eingetretenen

Hochwassers nothwendig gewordene Oeffnen der Stauwehre längs der ganzen Strecke, hauptsächlich aber an der Mainmündung bei Kostheim grosse Verheerungen an Flössen, Schiffen, Holz- und Kohlenlagern verursacht haben.

Ich kann die Richtigkeit dieser Angaben nicht nachkontroliren. Die mir zu Gebote gestandenen Schiffahrtsberichte erwähnen hiervon nichts. Einen entscheidenden Werth wird man der ganzen Sache nicht beimessen dürfen. Man sollte meinen, dass bei der telegraphischen Verbindung des Wasserdienstes das Bevorstehen eines Hochwassers zeitig genug avisirt werden kann, um die successive Niederlegung der Nadelwehre zu bewirken und dem angestauten Wasser den Abfluss zu verschaffen, ehe das Hochwasser hinzukommt. Wird doch auch hier in Würzburg immer lange vorher auf Grund der eingelaufenen Berichte vom Obermain öffentlich bekannt gemacht, welche Steigungen des Hochwassers und in welcher Zeit sie zu erwarten sind. Die Mainmündung bis Kostheim hatte bisher allerdings viele Mängel; die neue Regulirung des Flussbettes und die Anlage eines Flosshafens in Kostheim wird in Zukunft wohl auch beim Niederlegen der Nadelwehre sich wohlthätig erweisen.

g) Hygienische Bedenken. In dem mehrfach erwähnten Schriftchen der Flössereiinteressenten wird auch dieses Moment verwerthet und besonders auf die Klagen der Schwimm- und Badeanstaltsbesitzer auf der kanalisirten Strecke Frankfurt-Mainz hingewiesen.

Zweifellos ist ein gestautes Wasser gegenüber dem offenen Fluss hygienisch im Nachtheil; doch gilt dies mehr von Kanälen, als von kanalisirten Flüssen; bei ersteren ist beinahe alles Gefäll aufgehoben und dieses stagnirende Wasser ist nicht selten ein Fieberherd für die Nachbarschaft; beim kanalisirten Fluss ist dagegen immer eine gewisse Bewegung des Wassers gegeben; die Wassermengen, die der Fluss in freiem Zustand ablaufen lässt, müssen naturgemäss nach erfolgter Stauwirkung auch noch ablaufen, sonst würden ja Ueberschwemmungen eintreten. Hier in Würzburg werden über ein Jahrhundert lang grosse Mengen Kloakenwasser in die Staustrecke eingeleitet; dass daraus unerträgliche Zustände erwachsen wären, kann man gerade nicht behaupten. Wohl muss aber zugegeben werden, dass mit dem fortwährenden Wachsthum der Stadt die Einleitung als eine Belästigung empfunden wird, weshalb auch ein tiefgelegener Sammelkanal, der weit unterhalb der Stadt ausmündet, geplant ist. Wenn man einen solchen Sammelkanal dicht unter dem Stauwehr aus-

laufen lässt, wo der Fluss eine relativ grosse Strömung hat, so wird man überhaupt eine Belästigung nicht finden. Sieht man von Würzburg und Aschaffenburg ab, so ist die Frage für die übrigen Orte gegenstandslos. In Frankfurt selbst werden bekanntlich Fäkalstoffe überhaupt nicht mehr in den Fluss geführt, sondern in Klärbassins gesammelt und für landwirthschaftliche Zwecke verarbeitet — ein System, das für mittlere Grossstädte sehr empfohlen ist. Was die sonstigen Flussverunreinigungen an der untern Mainstrecke betrifft, so bestehen sie meist aus chemischen Abwässern, die zwar unbequem sind, aber grossentheils desinfizirend wirken.

h) Schädigung der Eisenbahnrente. Gewöhnlich pflegt man über diesen Punkt mit einigen gang und gäbe gewordenen Phrasen von der gegenseitigen Unterstützung des Wasser- und Eisenbahnwegs hinwegzugehen, oder man citirt Beispiele, die für uns wenig oder nur theilweise passen; man weist z. B. darauf hin, dass am Rhein am rechten und linken Ufer Bahnen hinziehen, die reich beschäftigt sind, oder man zeigt an der Elbe und Oder, wie wenig Bahn und Wasserweg sich in der Entwicklung hemmen, oder man macht die gleichzeitig grosse Verkehrszunahme zu Wasser und per Bahn bei Frankfurt geltend. Allein der Rhein führt an den besten Kohlengewinnungsstätten Deutschlands, an den hervorragendsten Industrie- besonders Eisenindustriegegenden vorbei, führt zu einem Welthandels-Eingangs- und Ausgangsthor ersten Rangs; es sind das Bedingungen, die für unsere Flussstrecke nur in einem schwachen Bruchtheile gegeben sind. Was die Elbe betrifft, so ist sie geradezu ein Ideal von Fluss, insoferne sie unweit des Beginns ihrer Schiffbarkeit dem Braunkohlengebiet sich nähert, diese Kohlen thalabwärts trägt, an grossen Verkehrs- und Industriecentren vorbeigeht und von Hamburg die werthvollen und deshalb höhere Fracht vertragenden Güter zu Berg befördern hilft. Auch bei der Oder ist es ein grosser Vorzug, dass sie auf ihrem Thalweg dem schlesischen Kohlen- und Industriebezirk so nahe gerückt ist. Das sind Alimentationen, wie man sie sich besser überhaupt nicht wünschen kann; successive konnten sich Bahn- und Wasserweg in den zunehmenden Verkehr hineinwachsen, sie konnten sich vertragen, sie hatten beide stets Ellenbogenraum genug. Und gleichwohl hat selbst da der Kampf nie geruht und scheint neuerdings mit dem Ueberhandnehmen der Schnellgüterdampfer und aus anderen Gründen erst recht wieder zu entbrennen. Bei anderen Flüssen mit weniger günstigen Verkehrsdingungen, wie auf der Donau, waren die Verhältnisse ohnehin immer geschraubter.

Auch der gewöhnliche Hinweis auf Frankfurt kann nur mit Einschränkung gelten; die statistischen Ergebnisse für Frankfurt zeigen sich doch in einem erheblich andern Licht, seit die Untersuchungen Ulrich's vorliegen; er hat es wahrscheinlich gemacht, dass dem Gewinn nicht unerhebliche Einbussen für die preussischen Bahnen gegenüber stehen[440]); allein das berührt uns nicht, und die Frankfurter Zahlen, die ich in meiner Studie über die Kettenschleppschifffahrt S. 95 f. auf Grund der Frankfurter Handelskammerberichte zusammengestellt habe, sind geradezu beweisend, solange es sich bloss um die Fortsetzung der Kanalisirung bis Aschaffenburg handelt; eine Schädigung der bayerischen Bahnen ist hiebei vollständig ausgeschlossen, im Gegentheil, sie können nur gewinnen, solange Aschaffenburg den Endpunkt des kanalisirten Mains bildet.

Die Sache liegt nicht mehr so, sobald die Kanalisirung bis Würzburg oder nach einem noch weiter vorgeschobenen Punkt geht. In diesem Fall müssen bedeutende Verkehrsverschiebungen sich geltend machen. Vor allem wird Hanau statt Frankfurt ein Stapelplatz für die Rheingüter in der Richtung nach Fulda werden. Eine nur winzige Ausbruchstelle wird Miltenberg bilden, da seiner Bahn bei Amorbach die Fortsetzung fehlt; eine grössere Güterabschwenkung wird dagegen in Wertheim erfolgen; in der Richtung Lauda-Crailsheim kann es in einige Konkurrenz mit Mannheim treten. Gemünden wird in geringem Maass mit Hanau konkurriren in der Richtung Elm-Fulda; es wird dagegen einen Hauptumschlagsplatz bilden in der Richtung Schweinfurt—Bamberg, sowie für Fichtelgebirge und Sachsen, besonders aber bei Ausbau einer Vollbahn von Gemünden nach Hammelburg, Kissingen, Münnerstadt in der Richtung nach Meiningen und ganz Thüringen. Würzburg würde Umschlagsplatz einerseits für Ansbach-Ingolstadt-München, andererseits für Kitzingen-Nürnberg-Regensburg, Oesterreich, also für den ganzen Südosten. Solange bis die Linie Gemünden-Hammelburg-Münnerstadt nicht ausgebaut ist, würde es auch für die Richtung Schweinfurt-Meiningen den Umschlagsplatz vom Main auf die Bahn und umgekehrt darstellen. Wird die Kanalisation bis Marktbreit ausgedehnt, so wird dies der Hauptstapelplatz für die Linie Ansbach-München, bei weiterer Fortsetzung bis Kitzingen würde dieses der Umschlagsort für die Linie Nürnberg-Regensburg-Oesterreich. Die alten Stapelplätze würden wieder zu neuem Leben erstehen.

Die bayerische Bahnlinie Würzburg- bezw. Kitzingen-Aschaffen-

burg müsste bei Fortsetzung der Kanalisation unstreitig manche Einbussen erleiden, dafür würde die Zufuhr an den Main und die Abfuhr vom Main sich heben, ohne dass sich im Voraus sicher sagen lässt, ob und in welcher Zeit eine volle Kompensation eintreten wird, zumal die Eisenbahntransporte auf kurzen Strecken weniger lohnend sind als auf grossen. Nur insoweit es gelingt, einen Theil des Verkehrs, der bisher von Mannheim-Ludwigshafen nach dem Südosten ging, auf dem Main ins Innere von Bayern zu ziehen[441]), nur insoweit die Rhein-Mainroute für Thüringen und einen Theil Sachsens mit der nördlichen Bremer und Hamburger Route zu konkurriren vermag, nur insoweit durch das Billigerwerden der Kohlen Vortheile entstehen und im Zusammenhang damit neuer Verkehr sich bildet, endlich nur insoweit die kanalisirte Mainstrecke eine grosse Attraktionskraft für die Güter des südlichen und südöstlichen Bayerns darstellt, kann ein Ausgleich sich vollziehen, eventuell im Laufe der Jahre sogar ein Plus sich ergeben. Man wird all' diese Voraussetzungen nicht gering achten, aber auch mit einigem Vertrauen ihre Erfüllbarkeit erhoffen dürfen.

Noten.

1) Vgl. die politische und Verkehrskarte von Franken bei Zöpfl, Fränkische Handelspolitik im Zeitalter der Aufklärung 1894 (Bayer. Wirthschafts- und Verwaltungsstudien, hrg. von G. Schanz, Bd. III).

2) Ueber die Details dieser Kämpfe unterrichtet Dr. Zöpfl, Fränkische Handelspolitik.

3) Vgl. Rgsbl. für die churbayr. Fürstenthümer in Franken 1803 S. 3; bayr. Rgsbl. 1806 S. 49, 189, 353; 1810 S. 539, 862.

4) Bayer. Rgsbl. 1814, S. 1258 f.

5) Miltenberg ging im Jahre 1802 an den Fürsten von Leiningen, im Jahre 1806 an das Grossherzogthum Baden, 1810 an das Grossherzogthum Hessen über. Das Besitzergreifungspatent seitens der bayer. Krone ist mitgetheilt im Bayer. Rgsbl. 1816, S. 588.

6) Vgl. Klüber, Die diplom. Verhandlungen des Wiener Kongresses. Frankfurt a. M., III. Bd., 1818.

7) Daselbst heisst es: Les droits d'étape ou de relâche forcée sur le Neckar et sur le Mein seront et demeureront abolis; et il sera libre à tout batelier qualifié de naviguer sur la totalité de ces rivières de la même manière que cette liberté a été retablie par l'art. 19 sur le Rhin. Sieh auch Dispositions générales Art. 114.

8) Es waren ihrer 6: Gernsheim (mainzisch); Mannheim, Heidelberg, Neckargemünd, Neckarelz, Oppenheim (pfälzisch). Dazu kamen noch die Flosszölle am oberen Neckar. Waarenzölle wurden von Württemberg nicht erhoben.

9) Vgl. Dr. K. Pfaff, Geschichte der Neckarschiffahrt in Württemberg bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts. Württemb. Jahrb. 1859, 2. Heft, S. 136.

10) Siehe G. Schanz, Der Donau-Mainkanal und seine Schicksale, S. 58.

11) Die zu erhebende Gebühr zur Verzinsung des schliesslichen Aufwands hätte wenigstens 739 fl. 54 Kr. oder mit Einrechnung der Erhebungskosten 813 fl. jährlich abwerfen sollen. Thatsächlich lieferte sie in den 12 Jahren 1823/24 bis 1834/35 brutto 9169 fl., netto 8662 fl. oder pro Jahr 764 fl. bezw. 722 fl.

12) Der Ankauf und Abbruch des Mühlwehrs bei Eltmann kostete 33 600 M., der Ankauf der Mainmühle bei Hassfurt 52400 M., die Erwerbung und Abtragung der Kitzinger Mainmühle 58800 M. Siebert, Der Wasserbau an den öffentlichen Flüssen im Kgr. Bayern S. 318.

13) Im Jahre 1824 wurden vier zur Umgehung bedeutender Krümmungen bei Grafenrheinfeld im Jahre 1823 vorgenommene Durchstiche schiffbar und wurde hiedurch die frühere Flussstrecke von 11 Stunden Länge auf 3 Stunden verkürzt;

das bedeutete aber nichts anderes, als dass das Gefälle von 11 Stunden nun in eine Strecke von 3 Stunden Länge verlegt wurde, wodurch die Strömung kolossal verstärkt wurde. Der Wasserspiegel senkte sich bald, der Abzug der Hochwasser wurde beschleunigt, die Wehrbauten bei Schweinfurt aber auch sehr in Mitleidenschaft gezogen. Siehe die ausführliche Geschichte derselben in dem (Schultesschen) Bericht des Magistrats der Stadt Schweinfurt über die Ergebnisse der gesammten Verwaltung 1869 mit 1874 bezw. 1876, II. Bd., 1. Abth., S. 539—657. Die Durchstiche bei Garstadt wurden 1828 durchgeführt.

14) Die einzelnen Zollstätten waren: 1. Bamberg, 2. Eltmann, Hochstift Würzburg, 3. Hassfurt, Hochstift Würzburg, 4. Obertheres, Kloster, 5. Mainberg, Hochstift Würzburg, 6. Schweinfurt, städtisch, 7. Volkach, 8. Kitzingen, 9. Marktbreit, 10. Ochsenfurt, 11. Würzburg, 12. Karlstadt, 13. Karleburg, 14. Zwing, 15. Gemünden, sämmtlich Hochstift Würzburg, 16. Langenprozelten, Graf Ingelheim, 17. Lohr, Kurmainz, 18. Neustadt, Kloster, 19. Rothenfels, Hochstift Würzburg, 20. Homburg, Hochstift Würzburg, 21. Wertheim, Fürst und Graf von Löwenstein, 22. Stadtprozelten, Kurmainz, 23. Freudenberg, Hochstift Würzburg, 24. Miltenberg, 25. Klingenberg, 26. Aschaffenburg, 27. Steinheim, sämmtlich Kurmainz, 28. Hanau, 29. Frankfurt, 30. Höchst, 31. Mainz.

15) An den Mainzischen Zollstätten sollen damals $9^1/_4$ Kr., an den Würzburger 4 Kr., an der Frankfurter $2^3/_4$ Kr., an der Hanauer $1^1/_4$ Kr., an der Wertheimer $1^1/_4$ Kr., an der Neustadter $^1/_2$ Kr., an der Langenprozelter $^1/_2$ Kr. erhoben worden sein. Zöpfl, Fränkische Handelspolitik, S. 263.

16) Im Jahre 1790 stellte ein Schiffer für 2300 Ztr., die er von Mainz nach Kitzingen brachte, als Transportauslagen 1283 fl. 2 Kr. auf; die Zölle, die hiezu kamen, betrugen 666 fl. 43 Kr., die Accidenzien 93 fl. 06 Kr. Zöpfl, Fränk. Handelspolitik, S. 264.

17) Die Bamberger Schiffer genossen seit 1685 an den Würzburger Zollstätten einen $^1/_4$ Zollnachlass. Am 1. Juli 1737 wurde den Bamberger Schiffern und Flössern, welche den ganzen Mainfluss passirten, dann den Kitzingern und den zu Kitzingen ein- und ausladenden Schiffern der Viertelzollnachlass an allen hochstiftl. würzburg. Zollstätten bewilligt und die gleiche Vergünstigung auch dem von Bamberg über Würzburg fahrenden Geleitsschiff zugestanden; 1746 wurde an allen Würzburger Zollstätten für alle Handelsgüter der vierte Theil des Zolls erlassen; für diejenigen Waaren, die von oder zu der Kitzinger Niederlage per Achse oder zu Schiff kamen, wurde der dritte Theil des Zolls nachgelassen. Friedrich Karl gewährte den Schweinfurter Schiffern für die sächsischen und thüringischen Güter den $^1/_3$ Zollnachlass. Durch den Vertrag zwischen Mainz und Würzburg vom 6. September 1766 gewährten sich die Kontrahenten beiderseits $^1/_3$ Zollnachlass. Siehe Näheres bei Zöpfl, Fränk. Handelspolitik.

18) Zöpfl, Fränk. Handelspolitik, S. 124, 125.

19) Grossherzogl. Zollordnung vom 8. Februar 1812 (Grossh. Würzb. Rgsbl. S. 45 f., 83 f.). Der Durchgangszoll wurde auf dem ganzen Wege durch das Grossherzogthum nur einmal und zwar zu Land mit 15 Kr., zu Wasser mit 6 Kr. pro Zentner erhoben. Von diesem Transitzoll blieben ausgenommen alle rohen Produkte der Landwirthschaft und des Weinbaues, ingleichen alle Flossholzwaaren und das Holländerholz. Das Weggeld betrug im Allgemeinen 1 Kr. per Stunde und Zentner,

auf dem Main 1/2 Kr., ausgenommen Stückgüter, die bis 48 Kr. bezahlten. Diese Grundlage ergab, wie die Zollordnung selbst erwähnt, 1 1/2 Kr. pro Station, deren man 16 zählte, nämlich Eltmann, Hassfurt, Theres, Mainberg, Schweinfurt, Volkach, Kitzingen, Marktsteft bezw. Marktbreit, Ochsenfurt, Würzburg, Karlstadt, Karleburg, Zwing, Gemünden, Lengfurt. Noch im selben Jahr (24. Juni 1812) erfolgte aber die gänzliche Aufhebung des Weggelds auf den nicht chaussirten Strassen; auf den chaussirten wurde es auf den Satz von 1769 zurückgesetzt; das Wasserweggeld wurde für Holz ermässigt. — Im Königreich Bayern betrug nach der Zoll- und Mauthordnung v. 1. Dez. 1807 das Weggeld für Konsumo- und Essitogüter 2 kr., für Transitgüter 1 Kr. von der Ladung zu 10 Zentner auf die Stundenlänge; „auch zu Wasser ist das Weggeld zu entrichten, nur mit dem Unterschiede, dass die oben ausgeworfene Gebühr von 2 und 1 Kreuzer soviel mal erhoben wird, als vielmal 15 Zentner zur Ladung stehen"; der Transitzoll war für den Zentner und die Stundenlänge in der Regel 1 Kr., ausnahmsweise 1/2 oder 1/4 Kr. Allein schon nach wenigen Wochen trat die Zoll- und Mauthordnung vom 8. März 1808 ein, durch welche die Durchgangsgebühren auf 3/4 Kr. für den Zentner und die Stundenlänge sowie das Weggeld auf die Hälfte des früheren Satzes herabgesetzt wurde. Abermalige Aenderungen brachte das k. Reskript v. 15. Juli 1808. Durch die Zollordnung vom 23. Sept. 1811 wurde der Durchgangszoll in der Regel auf 1/4—1 Kr. und das Wasserweggeld auf 1/2 Kr. festgesetzt; zu Land betrug das Weggeld 3 Kr. von jedem Mähnstück und jeder Stunde. (Rgsbl. 1808 S. 50, 38, 1535; 1811 S. 1377 f. und Rudhart, Ueber den Zustand des Königr. Bayern, 1827, Bd. II, S. 275 f.)

20) K. b. Rgsbl. 1814 Nr. 64, S. 1618 f.

21) Man hatte im Grossherzogthum Würzburg 15 Wasserzollstätten, insofern Marktbreit und Marktsteft nur alternirend in Betracht kamen; an jeder wurden 1 1/2 Kr. entrichtet; im Ganzen also von Eltmann bis Lengfurt 22,5 Kr.; da das Wasserweggeld 1/2 Kr. per Stunde ausmachte, so waren 22,5 × 2 = 45 Stunden zu Grunde gelegt. Für die ganze bayerische Strecke von Bamberg bis an die kurhessische Grenze nahm man nach einem Bericht des Würzburger Oberzollinspektors vom 23. Okt. 1835 im Jahr 1818 56 Stunden an; man liess die grossen Krümmungen des Mains bis zur badischen Maingrenze ausser Ansatz, rechnete dagegen von der badischen Grenze an die Länge genau wegen des Weggeldes. Die thatsächliche Länge des Mains von Bamberg bis zum Austritt aus dem bayer. Gebiet unterhalb Dettingen schätzte man auf 85 Stunden.

22) Gesetzblatt für das Königreich Bayern 1818, S. 28 f.

23) Vgl. über diese Marktrechte Zöpfl, die fränkische Handelspolitik im Zeitalter der Aufklärung, 1894, S. 64, 105 f.

24) Sieh z. B. Bellingrath, Reform der Mainschiffahrt, S. 10.

25) Verhandlungen der Kammer der Abgeordneten, 1855/56, Beil., Bd. II., S. 34; Stenogr. Ber. I., S. 344.

26) Der Durchgangszoll betrug nach dem Zollgesetze vom 21. Juli 1819 in der Regel 1/2 Kr. pro Bruttozentner und Stunde. Das würde für den Main eine Erhöhung um das Doppelte betragen haben, da für diesen nach der Verord. v. 13 März 1818 der Durchgangszoll nur 1/4 Kr. betrug. Nach dem § 2 durfte der Durchgangszoll auf 1/4 Kr. herabgesetzt werden „für die Gegenden, wo das Königreich

umfahren werden kann". Eine derartige Ausnahme war bei den betreffenden Zoll- und Hallämtern bekannt zu machen. Diese Herabsetzung scheint stattgefunden zu haben; denn der Würzburger Oberzollinspektor Rumpler erwähnt in einem Bericht, dass nach dem Zollgesetz vom 22. Juli 1819 und der Verordnung vom 27. September 1819 der Durchgangszoll 1/4 Kr. auf dem Maine betragen habe. Was das Weggeld anlangt, so wuchs es bei Fuhrwerken, wenn die Ladung um je 10 Zentner stieg, weil die schwereren Fuhrwerke die Strasse überproportional schädigen. Ausserdem wurden inländische und ausländische Fuhrwerke unterschieden. Für Fuhrwerke, die vom Ausland kamen oder in's Ausland gingen oder durchfuhren, betrug das Weggeld pro Zentner und Stunde

	bei 60 Ztr.	70 Ztr.	80 Ztr.	90 Ztr.	100 Ztr. Ladung
zu Land	2 Pfg.	2 1/2 Pfg.	3 Pfg.	3 1/2 Pfg.	1 Kr.
zu Wasser	2 Pfg.				
bei Fuhrwerken im inländischen Verkehr					
zu Land	1 Pfg.	1 1/2 Pfg.	2 Pfg.	2 1/2 Pfg.	3 Pfg.
zu Wasser	1 Pfg.				

Die Kanal- und Wehrlochöffnungsgebühren wurden dort, wo sie hergebracht waren, in dem bisherigen Betrage erhoben. Für Güter, die am Krahnen ein- und ausgeladen wurden, waren von jeder Last zu 10 Ztr. 2 Kr. und bei geringeren Lasten von jedem Zentner 2 Pfg. als Krahnengebühr zu entrichten. Für den Uebersatz der Güter aus einem Schiffe in das andere waren von jedem Zentner 2 Pfg. zu bezahlen. Gesetzblatt für das Königreich Bayern, 1819, S. 144, 217.

27) Rudhart, Zustand des Königreichs Bayern, II. Bd., S. 288 f.

28) Gesetzblatt für das Königreich Bayern, 1825, S. 160 f.

29) Allerhöchste Verordnung vom 11. Dezember 1826, Regierungsblatt S. 867.

30) Allerhöchste Verordnung vom 11. Dezember 1826, Regierungsblatt S. 872 f.

31) Gesetzbl. für das Königreich Bayern, 1828, S. 192 f. Der Zollbeischlag ertrug 1829/30 84 581 fl.; 1830/31 88 451 fl.; 1831/32 100 968 fl. Verh. der Kammer der Abgeordneten 1834, Beil., Bd. VI, S. 59 f. Bei Aschaffenburg betrug auf dem Main dieser Zollbeischlag 1828/33 ca. 12 000 fl.

32) Vergl. Verh. der Kammer der Abgeordneten, 1834, Bd. X, S. 281.

33) Gesetzbl., 1834, S. 173. Der Ertrag sollte zur Ablösung der gemeindlichen Pflaster- und Brückenzölle dienen.

34) Verordnung vom 24. August 1840, erlassen auf Grund der im Landtagsabschied vom 15. April 1840 acceptirten Ermächtigung. Regierungsbl. 1840, S. 569.

35) Bayer. Verordnung vom 21. Februar 1861. Regierungsbl. S. 249. Diese Verabredung unter den Vereinsstaaten wurde dann im Zollvereinsvertrag vom 26. Mai 1865 vertragsmässig fixirt.

36) Diese Berechnung giebt eine Denkschrift der bayer. Regierung über die Grundprinzipien zur Regulirung der künftigen Mainschiffahrtsabgaben vom Jahr 1838.

37) Vergl. Regierungsbl. 1818, S. 29.

38) Der Würzburger Wasserzoll war von den Fürstbischöfen mit Einwilligung des Domkapitels der Stadt überlassen und noch im Jahre 1732 vom Fürstbischof Friedrich Karl auf beständige Zeiten bestätigt worden. 1809 nahm die

grossherzogl. Regierung den Zoll in eigene Regie und fixirte als Aequivalent der Stadt den 20jährigen Durchschnitt zu 3942 fl.

39) Die Urkunde für die Berechtigung konnte nicht aufgefunden werden; aber im Saalbuch der Stadt Ochsenfurt war der Zoll 1615 als ein uraltes Recht der Gemeinde anerkannt. Ochsenfurt erhielt sein Aequivalent durch Finanzminister.-Entschliessung vom 29. November 1823 zugesprochen und zwar mit Nachvergütung vom 1. Mai 1818 ab.

40) Der Oberzollinspektor Rumpler in Würzburg stellte im Jahre 1835 folgende Wehrloch- und Durchlassgebühren für ein Mainschiff mit Zug, bestehend aus drei dem Hauptschiffe angehängten Hümpelschelchen, auf:

a) in der Thalfahrt

1. Lochgebühren zu Eltmann	2 fl. 42 Kr.
2. „ „ Hassfurt	2 „ 42 „
3. „ „ Schweinfurt	2 „ 42 „
4. „ „ Kitzingen	2 „ 42 „
5. jedem der Wehrmeister an diesen vier Orten 1 fl.	4 „ — „
6. Mainkanalgebühren zu Würzburg	
an das kgl. Aerar	— „ 48 „
an den Wehrmeister	— „ 24 „
an die Müller	— „ 45 „
an die Lochfischer	1 „ 12 „
für die Beihilfe von 6 Mann beim Durchfahren durch den Kanal jedem 36 Kr.	3 „ 36 „
7. Frickenhauser Wehrlochgefälle	1 „ 24 „
Summa	22 fl. 57 Kr.

b) in der Bergfahrt

1. neben oben berechneten Auslagen zu noch	22 „ 57 „
2. in jedem der vier Wehrlöcher zu Kitzingen, Schweinfurt, Hassfurt, Eltmann an besonderen Kosten für 4 Pferde und 12 Mann zur Hilfeleistung 11 fl., sohin	44 „ — „
Summa	66 fl. 57 Kr.

Diese Gebühren in der Thalfahrt trafen auch die Flösser nach Massgabe der Grösse und harter oder weicher Holzgattung. Im Jahr 1829 wurden, wie ich in den Akten finde, konstatirt, dass die amtlichen Tarife folgende waren:

	für ein Schiff	für einen Schelch	für ein Flossstück
zu Eltmannn	— fl. 45 Kr.	20 Kr.	30 Kr.
zu Hassfurt	1 „ 30 „	12 „	24 „
zu Schweinfurt	1 „ 15 „	12 „	42 „
Summa	3 fl. 30 Kr.	44 Kr.	1 fl. 36 Kr.

Die Angaben Rumpler's scheinen sich auch auf Nebenkosten zu beziehen. Für Frickenhausen waren durch Allerh. Reskr. vom 3. Oktober 1823 die Gebühren, welche als Entschädigung für den Aufwand bei Beseitigung der Mühle zu zahlen waren (siehe oben S. 10), folgendermassen fixirt: für jedes Schiff oder jeden Ruderschelch 48 Kr., für jeden Doppel- oder Streichschelch 24 Kr., für jeden

Hümpelschelch 12 Kr., jedes Holländerflossstück 48 Kr., jedes gemeine Weissflossstück 15 Kr. Kleinere Fahrzeuge blieben befreit.

41) Daher die lebhaften Beschwerden der Würzburger Schifferinnung vom 10. April 1838. Man behauptete, eine Schiffsladung von 1825 Ztr. habe früher 14 fl. 35 Kr. gezahlt, seit 1. Oktober 1837 zahle sie dagegen 34 fl. 8¾ Kr.

42) Die von Strassburg bis zur holländ. Grenze früher bestandenen 31 Zollstätten mit einem jährlichen Gesammtbetrag von 2 Mill. fl. wurden vom 1. Oktober 1805 ab in 12 zusammengezogen und der Zoll für die ganze Strecke auf 2 Frs. per Zentner in der Bergfahrt und auf 1 Frs. 33 Cent. in der Thalfahrt festgesetzt. Sieh Näheres bei Herman, Sammlung der seit dem Reichsdeputationshauptschluss vom 25. Februar 1803 in Bezug auf Rheinhandel und Schiffahrt erschienenen Gesetze, Verordnungen und Instruktionen. Mainz, 1820, S. 27; Schirges, der Rheinstrom, S. 168 ff.; Klüber, Oeffentliches Recht des Deutschen Bundes, 4. Auflage, 1840; Neuffer's Bericht vom 7. Januar 1852 in Beil. Bd. III der Verh. der Kammer der Abgeordneten des bayer. Landtages im Jahre 1851, S. 192 f.

43) Auch gab es wenigstens in früherer Zeit Recognitionsgebühren. So versprach noch am 16. Juni 1782 Herzog Karl Eugen den Zoll auf dem Neckar vom Schiff von 28 auf 18 fl. herabzusetzen. Spittler's württemb. Urkunden, II, S. 99 f. K. Pfaff, Geschichte der Neckarschiffahrt in Württemberg bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts, Württemb. Jahrb., 1859, II, S. 137.

44) Grossherzogl. bad. Verordnung vom 3. Juli 1829 (Bad. Staats- und Regierungsbl. S. 115), von den Kammern genehmigt 30. Dezember 1831 (Regierungsbl. S. 26).

45) Der Zoll von diesen Gütern hatte, da Hanau im Speditionsverkehr keine Rolle spielte, im Durchschnitt der letzten 10 Jahre nur 1321 Thaler betragen.

46) Diese Daten sind theils den Akten, theils der „Kurzen Darstellung des Mainstromes in der Flotzen-, Schiff- und Flussfahrt benebst seinen kommerziellen Handelsverhältnissen", welche der quiescirte Zollnachgänger Boller am 25. September 1818 beim König im Msc. einreichte, entnommen.

47) Die Mitglieder der Fischerzunft in Schweinfurt hatten und benützten das Recht, die nach Marktsteft und Marktbreit gehenden Güter in einer unter sich festgesetzten Rangordnung zu verführen.

48) Das Spital hatte das Privileg, das Marktschiff zu halten, 1589 von Lorenz Popp als ein Würzburger Lehen erkauft, dessen Lehnverband und Zinsbarkeit aber im Jahre 1594 vom Bischof Julius zu Gunsten des Spitals aufgehoben wurde. Das Privileg ertrug dem Spital 147 fl. 29 Kr. durchschnittlich per Jahr. Akten über Verhandlungen wegen Ablösung seitens des Staates in grossherzogl. und bayer. Zeit befinden sich im Würzburger Kreisarchiv. Ueber ähnliche Verhältnisse zwischen Mainz und Frankfurt vergl. Zöpfl, Fränkische Handelspolitik, S. 152.

49) Ueber seine Entwickelung namentlich seit 1746 sieh Zöpfl, Fränkische Handelspolitik, 1894, S. 58, 94, 97, 114, 197, 239 f.

50) Zöpfl, Fränkische Handelspolitik, S. 239 f., 255 f.

51) Das Protokoll hierüber findet sich im Würzburger Kreisarchiv (G. 9884). Es wird darin u. A. mitgetheilt, dass die Frachtensteigerung hauptsächlich daher komme, dass die in Frankfurt geforderte Kaution bewirkt habe, dass von den

fünf Schiffern drei nicht in den Frankfurter Rang aufgenommen werden konnten, so dass sie leer zu Berg fahren mussten. Mehrere inländische Schiffer hätten sich erboten, nicht nur um die regulirte Fracht, sondern um die alte Fracht ohne Zulagen zu fahren; an allen anderen grossherzogl. Mainplätzen sei der Handel äusserst unbedeutend und die Schiffer daher ohne Verdienst. Der Einwurf, dass durch Aufhebung des Ranges der geringere Spediteur leide, wurde als nicht stichhaltig bezeichnet, weil auch beim Rang der Schiffer dem grossen Spediteur heimlich Konzessionen mache, bezw. einen Theil der Fracht wieder zurückerstatte; auch wurde bestritten, dass der Handel aufgehalten werde; bei freier Konkurrenz entschliesse sich der Schiffer, um sich einen Spediteur geneigt zu machen, event. auch auf einem Hümpelschelch mit geringerer Ladung abzufahren.

52) Ein Lederhändler missachtete die Rangordnung und erklärte sie als eine mit der Verordnung vom 13. März 1818 unverträgliche Beschränkung. Auf Ersuchen des Magistrats von Würzburg gab die Regierung des Untermainkreises am 4. Oktober 1819 folgende Interpretation: „Die zwischen dem Handels- und Schifferstand dahier neu verglichene Rangschiffahrt hatte die Beförderung des Handels mit billigen Frachtpreisen und die Erhaltung der inländischen Schiffer bei Verdienst und Nahrung zum Zwecke, da sonst z. B. Wertheimer oder Frankfurter Schiffer die Güter hierher würden verführt haben, welche doch ein Gleiches den kgl. Unterthanen nicht gestatten. Dieser doppelte Zweck wird nun bei Inländern, welche sich zu der Schiffahrt, wie die Mauthordnung vom 13. März v. J. § 14 sich ausdrückt, qualifiziren, vollkommen bestehen können, da einerseits den kgl. Unterthanen und respektive den qualifizirten Schiffern die Verdienste nicht entzogen werden und andererseits wohlfeile Frachten und Beschleunigung der Transporte, somit Beförderung des Handels daraus hervorgehe.“ Nun verlangten aber am 5. Mai 1821 die Frankfurter Schiffer, dass ihnen gestattet werde, an den verschiedenen Zollplätzen am Mainstrom bis Kitzingen einschliesslich Güterladungen einzunehmen; das Ministerium erliess am 5. Juni 1822 den Bescheid, dass der Gegenstand durch die Regulirung der Schiffahrt auf dem Main und Rhein seine Erledigung finden werde.

53) Am 26. April 1822 regten die Marktbreiter Schiffer auch eine Rangordnung in Mainz an.

54) Noch in einem Berichte des Kitzinger Oberzollinspektors Bauer vom 27. Juli 1840 ist erwähnt, dass in Miltenberg eine Rangschiffahrt bestehe, in welche auch die Wertheimer und Offenbacher Schiffer aufgenommen seien.

55) Nach Boller.

56) Diese giebt Boller 1818 an.

57) Nach Boller.

58) Vortrag vom 18. Februar 1819.

59) Darunter 56 grössere à 300 fl. und 4 halbe Hümpelschelche à 60 fl.

60) Das Hochstift Würzburg setzte die 10 Landzölle von Mellrichstadt bis Würzburg auf $^2/_3$ herab und bestimmte auch Ansbach-Bayreuth zu einem Nachlass seiner Weggelder. Zöpfl, Fränkische Handelspolitik, 1894, S. 250 f.

61) Die in Ausführung des preuss. Deklarationspatents vom 16. April 1766 herbeigeführte Sperre des Rheinhandels bei Wesel wurde allgemein dahin gedeutet, dass man damit beabsichtigte, den Güterzug über Hamburg oder nach Frankfurt a/O. zu leiten. Zöpfl, Fränkische Handelspolitik, 1894, S. 188.

62) Mitgetheilt von Zöpfl, Fränkische Handelspolitik, 1894, S. 75, 76.

63) Dr. K. Pfaff, Geschichte der Neckarschiffahrt in Württemberg bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts. Württemb. Jahrb., 1859, Heft II, S. 138.

64) Eine erschöpfende und fortlaufende gleichartige Statistik für die Zeit vor 1846 ist nicht herzustellen; abgesehen davon, dass die Zollrechnungen nur noch sporadisch vorhanden, ist ihre Aufstellung meist so, dass sie nur schwer zu benützen sind.

65) Da Hanau als Speditionsplatz so gut wie keine Rolle spielte, so hat man den Mainverkehr oberhalb Frankfurts und auch Hanaus selbst ziemlich rein vor sich.

66) Für die Thalfahrt wurde Wertheim und für die Bergfahrt Freudenberg gewählt, weil für die Jahre 1832/33—1834/35 der Thalverkehr nur für Wertheim, der Bergverkehr nur für Freudenberg in den Zusammenstellungen der bad. Zolldirektion notirt ist. Das Jahr 1831/32 fehlt überhaupt.

67) Gedruckte Bekanntmachung der preuss. Handelskammer Köln für die Handelstädte Hollands, des Rheins, der Mosel, der Lahn, der Nahe, des Mains, des Neckars, der Schweiz" vom 5. Juli 1831. Würzburger Magistrats-Akten „direkte Beurtfahrt mit Köln betr.", 1830/31—1840/41.

68) In einer Denkschrift vom 31. Mai 1831 führte die Handelskammer aus, dass der Verkehr zwischen Köln und Frankfurt zu Berg und zu Thal auf 160000 Ztr. anzuschlagen sei; dieses Frachtquantum sei bis dahin auf 22 Schiffer vertheilt gewesen; auf einen Schiffer sei nur ein Transportquantum von 7000 Ztr. gekommen, durch Zulassung von bloss acht Rangschiffern erhalte jeder jährlich 20000 Ztr. und könne in Folge dessen viel billigere Frachten erstellen.

69) In einer gedruckten Eingabe der Handelskammer zu Mainz an die grossherzogl. hess. Regierung vom Jahr 1833 wurde dargelegt, wie sehr Mainz durch den Erlass des Rheinzolls auf dem preuss. Rhein im Betrag von 24½ Kr., durch die direkte Fahrt der Mainstädte nach Köln, durch die Anstrengungen Badens für Mannheim geschädigt wurde. Am Zollamt zu Mainz wurden jährlich durchschnittlich versteuert

	1829—1831	dagegen 1832
rohe Häute	8900 Ztr.	1200 Ztr.
rohe Tabakblätter	4300 „	470 „
Oel	1400 „	400 „
Thee	1000 „	400 „
rohe Erzeugnisse	1500 „	700 „
Südfrüchte	1600 „	800 „
allgemein mit 50 Kr. per Ztr. belegte Gegenstände	4400 „	1600 „

Der Güterzug über den Mainzer Hafen habe betragen

	1832	1. Hälfte des Jahres 1833
von Amsterdam	166346 Ztr.	40861 Ztr.
von Rotterdam	163752 „	33112 „
von Köln	143700 „	32137 „

70) Als Franz Wurzbach von Würzburg eine regelmässige Schnellfahrt zwischen Frankfurt und Lengfurt etablirte, verbot die Regierung von Unterfranken dieselbe und belegte Wurzbach und den Lengfurter Schiffer mit Strafe, weil die Konzession hiefür mangelte; sie wollte es nicht dulden, dass die Schnellschiffahrt

zwischen den bayer. Mainstädten oberhalb Lengfurt und Köln auf diese Weise beeinträchtigt würde, indem die Frachtvorräthe dadurch gemindert wurden. (Entschliessung vom 16. April 1836.)

71) Vergl. z. B. die bad. Verordnung vom 9. Januar 1836 (Regierungsbl. 1836, S. 13) und vom 16. September 1837 (Regierungsbl. 1837, S. 320).

72) So erwähnt vom Oberzollinspektor Rumpler im Bericht v. 18. August 1836.

73) Im Vertrag über die Fortdauer des Zoll- und Handelvereins vom 8. Mai 1841 einigte man sich dahin, dass von den unbedingt ausserdeutschen Waaren, wenn solche im freien Verkehr aus Preussen auf dem Rhein über Koblenz weiter versendet wurden, an diesem Orte der preuss. Rheinzoll nachzuerheben war. Eine Rückvergütung des preuss. Rheinzolles in den übrigen betheiligten Vereinsstaaten durfte dann hiefür nicht stattfinden, ausgenommen die Rohmaterialien der Schwefelsäure-, Seife-, Lichter-, Bleiweiss-, Bleizucker- und Lederfabriken unter gewissen Modalitäten. Ausserdem wurde die Rückvergütung Hessen und den oberrheinischen Staaten für alle übrigen Waaren gestattet. Vergleiche Schirges, Der Rheinstrom, S. 257; bad. Regierungsbl., 1842, S. 45.

74) Diese Bestimmung war zunächst gegen den Handel der Stadt Wertheim gerichtet, die ohnehin selbsändige Rangfahrten nach Köln und Frankfurt unterhielt.

75) Der ursprüngliche Entwurf Rumpler's hatte in Uebereinstimmung mit den früheren Verträgen 18 Schiffer festgesetzt (4 Bamberger und Schweinfurter, 7 Kitzinger, 2 Marktbreiter und 5 Würzburger). Am 18. Tage sollte jedesmal ein Schiffer von Bamberg und alle 10 Tage je ein Schiffer von Kitzingen und von Würzburg zu Thal abfahren. Angenommen, die Schiffahrt dauerte vom 1. März bis zum 30. September, sohin 214 Tage, so trafen auf die 4 Bamberger Schiffer (von 18 zu 18 Tagen eine Fahrt) circa 12 Fahrten per Jahr, während auf die 14 Schiffer der Mittelmainstädte (von 10 zu 10 Tagen eine Fahrt) nur 21½ Fahrten per Jahr kamen. Jeder der 4 Bamberger Schiffer fuhr demnach jährlich dreimal nach Köln und zurück; wurde deren jedesmalige Bergladung nur mit 1600 Ztr. angeschlagen, so betrug diese Zahl mit 12 vervielfältigt ein Güterquantum von 19200 Ztr. Im höchsten Anschlag konnten aber jährlich an Berggütern

von Köln nach	Bamberg	3000 Ztr.
" " "	Schweinfurt	4000 Ztr.
	Summa	7000 Ztr.

versendet werden; nach Abzug der 7000 Ztr. blieb den Bamberger Schiffern eine Mehrung von 12200 Ztr. Berggüter für die Mittelmainstädte, welche den Würzburger, Marktbreiter und Kitzinger Schiffern entgingen; rechnete man nur 10 Kr. Frachtgewinn per Zentner, so ergab sich von diesen 12200 Zentnern ein reiner Verdienst von 2033 fl. 20 Kr., um den die Mittelmainschiffer jährlich verkürzt erschienen. Nach dem Vertragsentwurf sollte behufs Ausgleichs jeder Bamberger Schiffer die Fracht von 800 Ztr. Bergladung voll beziehen, von der Mehrladung aber per Zollzentner 6 Kr. zu Gunsten der Mittelmainschiffer abtreten; diese würden 960 fl. Entschädigung betragen haben, wodurch immerhin noch den Bamberger Schiffern ein Gewinn und den Mittelmainschiffern ein Verlust von 1073 fl. 20 Kr. zugegangen wäre. Bamberg protestirte gegen den ihm zugewiesenen Antheil und gegen die Auflage. Bamberg habe 15 tüchtige und erprobte Rangschiffer, während Kitzingen, Marktbreit und Würzburg zusammen nur 20 hätten, nun wolle

man ihnen vier oder nach Abzug von Schweinfurt gar nur drei Schiffer einstellen. Bamberg habe verhältnissmässig mehr Thalladungen als die Mittelmainstädte. Drei oder vier Schiffer könnten diese nicht bewältigen. In Folge dessen kam es zu der geänderten komplizirten Vertheilung.

76) Der Vertrag mit Frankfurt ist mir nicht vorgelegen.

77) Würzburger Mag.-Akt., Relaisstationen betr., 1837 f.

78) Das wurde 1839 dahin geändert, dass bei einem Pegelstand von 17" und darüber auf 500 Zollzentner zwei Pferde, bei 16—17" ein Pferd und bei unter 17" noch ein Pferd mehr zugegeben werden sollte. 1842 wurde noch hinzugefügt, dass diese Bestimmungen von Würzburg aufwärts nur unter der Voraussetzung anwendbar seien, dass die Güter in geeigneten zu dem Quantum der Schiffslast in gehörigem Verhältniss stehenden Schiffen geladen würden.

79) Am 16. Oktober 1837 sprachen die Schweinfurter Schiffer den Wunsch aus, die Eintheilung der Fahrten zu ändern, da sie sonst nicht bestehen könnten. Der Rangschiffer Michal fuhr am 10. September 1837 in Schweinfurt mit einer Ladung von 170 Ztr. nach Köln ab, wovon eigentlich nur 88 Ztr. ihre unmittelbare Bestimmung nach Köln hatten. Unterwegs erhielt er nicht die geringste Beiladung und musste mit bedeutendem Verlust die Fahrt bis nach Köln fortsetzen. In Köln traf er auf acht Vormänner, so dass er sich genöthigt sah, seine Schifferei in Köln zurückzulassen und mit seinen Leuten nach Schweinfurt zurückzukehren, um nach einigen Wochen wieder hinzureisen.

80) Die nächste Veranlassung zu dem Ersuchen Gemündens und Lohrs hatte der Fabrikbesitzer Friedr. Stein zu Lohr gegeben, welcher vorbrachte, dass von der kurhess. Blaufarbenfabrik zu Schwarzenfels jährlich gegen 10000 Ztr. Farbwaaren nach Frankfurt, Mainz und Köln gesendet würden, die statt wie bisher auf der Landstrasse über Hanau, in der Folge mit einem Frachtgewinn von 38 Kr. pro Ztr. über Gemünden an den Main geleitet werden könnten. Der Oberzollinspektor Rumpler in Würzburg (15. Januar 1839) hielt nicht viel hievon, weil die kurhessische Regierung den Transport im Lande zu halten suchen werde, was die geographische Lage unterstütze. Von Schwarzenfels bis Schlüchtern waren 2½ Stunden; von da, wo die grosse Kommerzialstrasse von Leipzig nach Frankfurt betreten wurde, 20½ Stunden nach Frankfurt, im Ganzen 23 Stunden. Von Schwarzenfels dagegen auf der zum Theil noch nicht ausgebauten Strecke bis Gemünden zählte man 9 Stunden und auf dem Main von da bis Frankfurt 47 Stunden, zusammen 56 Stunden.

Genaue Erhebungen ergaben im Uebrigen Folgendes: An Berggütern kamen auf dem Main in Gemünden und Umgebung in Betracht

1700 Ztr.	Eisen, Erze, Schiefersteine, Blech, Hanf und Spinnereiwaaren, wovon ein Theil aus den Obermaingegenden dorthin versendet wurden,
400 „	Selterser und Fachinger Mineralwasser.
2100 Ztr.	

9000 Ztr. leere Steinkrüge nach Kissingen und 400 Ztr. Steinkohlen kamen nicht in Ansatz, weil beide Güter keine Ranggüter waren.

An Thalgüter gingen von Gemünden mainabwärts

280	Ztr.	Wachholderbeeren
200	„	Honig
450	„	Beinschwärze
100	„	Papier
360	„	Pottasche.
1 390	Ztr.	

3 400 Ztr. Lohrinde, 250 Ztr. Rapskuchen, 2000 Ztr. Rakoczy von Kissingen waren keine Ranggüter. Der Handelsverkehr bot keinen Ersatz für den Verlust an Ladungen, der durch Aufnahme eines neuen Rangschiffers (Netscher) den übrigen entstand. Nach bisherigen Erfahrungen machte jeder Vertragsschiffer per Jahr vier Reisen, jede zu Thal mit einer Ladung von 800—1000 Ztr. und zu Berg mit einer solchen von 2000 Ztr. Vier Reisen ergaben also zu Thal 3200—4000 Ztr. und zu Berg 8000 Ztr. Das war weit mehr als Gemünden zu stellen vermochte.

81) Der Vertrag wurde zwischen Heck und Simonis aus Köln und dem Marktbreiter Handelsvorstande am 16. Januar 1843 abgeschlossen. Der Marktstefter Handelsvorstand trat bei am 16. Januar, der Kitzinger am 17. Januar; der Vertrag galt bis Ende 1843, lief aber fort, wenn er nicht gekündigt wurde.

82) So schloss der Kölner Schiffahrtsverein mit Wilhelm Dunk von Mainz am 21. Februar 1843 einen Vertrag, wonach dieser sogleich in Ladung nach dem Ober- und Mittelmain zu den Bedingungen des Vertrags von 1840 zu treten hatte; nach den Plätzen Kitzingen, Marktbreit und Marktsteft musste er eine um 3 Kr. ermässigte Fracht gegenüber der bestehenden 1843er Frachtliste sich gefallen lassen; dafür erhielt er aber eine Prämie von 100 fl.; die oben genannten Städte wurden benachrichtigt, Thalgüter für Dunk zu besorgen.

83) Sieh auch Erklärungen, Berichtigungen und Erwiderungen seitens der Rangschiffer des Ober- und Mittelmaines, dann des Handelsstandes zu Marktbreit in der Neuen Würzburger Zeitung 1843 Nr. 30 (30. Januar), N. 67 (8. März), Nr. 70 (11. März), Nr. 79 (20. März). Darin ist namentlich von den Schiffern versucht, darzuthun, dass die Frachten nach den bisherigen Schiffahrtsverträgen nicht unbillig seien. Für die Bergfahrt ist folgende Rechnung angestellt:

Das Maximum der Ladung beträgt in Mainz 1500 Ztr., Ladezeit 10 Tage.

750	Zollztr.	zu	38	Kr.	per	bayer.	Ztr.	= 424 fl.	10 Kr.
750	„	„	44	„	„	„	„	= 491 „	5 „
							Summa	915 fl.	15 Kr.

Hievon gehen ab mindestens für Mainzölle (14 Kr. per Ztr.) 350 fl.; für 6 Pferde von Mainz bis Würzburg à 41 fl. 15 Kr. = 247 fl. 30 Kr.; für 2 Triebseile 69 fl.; Lohn für 3 Schiffsknechte und 1 Schiffsjungen 90 fl.; Zehrung dieser Leute während 10 Tage Ladezeit, 12 Tage Fahrt und 1 Tag Ausladen à 30 Kr. per Tag 44 fl.; für Ziehen des Schiffs in Mainz bei der Stadt und in Franfurt bei der Brücke durch Menschen 30 fl.; Zusammen 830 fl. 30 Kr. Weiter gehen ab ½ Kr. per Ztr. an die Handelskasse Mainz 12 fl. 30 Kr.; Bestättergebühren von 1339 bayer. Ztr. à ½ Kr. 10 fl. 20 Kr.; Krahnengebühr und Arbeitslohn 1 fl. 54 Kr. per Ztr. 25 fl. 26 Kr. Summa 48 fl. 16 Kr. Bleiben 35 fl. 29 Kr.

Bei der Thalfahrt gilt es als sehr günstig, wenn man 800 Ztr. Ladung erhält. 400 Ztr à 27 Kr. = 180 fl., 400 Ztr. à 32 Kr. = 213 fl. 20 Kr. machen

393 fl. 20 Kr. Einnahmen. Die Kosten sind folgende: Für Bemannung eines Schiffes und zweier Schelche (bei einem Wasserstand von 18 Zoll) 80 fl.; Vorfahrer mit einem Jungen 28 fl.: Zehrgeld dieser 7 Personen in 8 Tagen per Tag 30 Kr. = 28 fl.; für Pfähle zum Abzeichnen des Wasserweges 4 fl.; eine Centime an die Handelskasse in Mainz 3 fl. 44 Kr.; Bestättergebühren in Würzburg und Mainz 19 fl. 51 Kr.; Krahnen- und Arbeitslohn 8 fl.; Mainzölle mindestens 10 Kr. per bayer. Ztr. 133 fl. 20 Kr. Summa 304 fl. 55 Kr., bleiben 88 fl. 25 Kr., bei günstigerem Wasserstande 30 fl. mehr. Geht 1/3 nur nach Frankfurt, so ist die Einnahme um 6 Kr. für diese Ztr. geringer. Auf das Jahr kommen drei, im günstigsten Fall vier Reisen; zu Berg zwei, im günstigsten Fall drei.

84) Kosten und Einnahmen einer Bergladung im Frühjahr 1843.

Einnahme.

In Mainz geladen für:

Würzburg 539 Körbe rohen Zucker	11279 kg.	= 1987 Ztr. bayer.	à 33 fl.	1092 fl. 51 Kr.
Schweinfurt Farbholz u. rohen Zucker	30450 „	= 543 3/4 „	à 45 „	407 „ 48 „
	41729 kg	= 2835 Zoll-Ztr.		1500 fl. 39 Kr.

Ausgabe.

Mainzölle in Mainz:		
für Rekognitionsgebühren für drei Schiffe	4 fl. 40 Kr.	
ferner in Mainz von 2835 Ztr. à 13 1/2 Cent.	178 „ 36 „	
bei den übrigen Stationen durchschnittlich 2835 Ztr. à 12 1/2 Kr.	590 „ 37 „	
		773 fl. 53 Kr.
In Mainz beim Einladen für Wippengeld, Krahnenschreiber, Krahnen- und Wagknechte, Manifeste u. Handelskasse 2835 Ztr. à 1 1/2 Kr.	70 fl. 53 Kr.	
Zieherlohn für 26 Mann à 48 Kr.	20 „ 48 „	
Brückengeld doppelt	5 „ — „	
		96 fl. 41 Kr.
Anspann von:		
Mainz bis Frankfurt 8 Pferde à 8 fl.	64 fl. — Kr.	
Frankfurt bis Würzburg 9 „ „ 35 1/4 „	317 „ 15 „	
Würzburg bis Schweinfurt 2 „ „ 20 1/5 „	40 „ 24 „	
		421 fl. 39 Kr.
Kleine Kosten in:		
Frankfurt Zieherlohn für 17 Mann à 36 Kr.	10 fl. 12 Kr.	
Würzburg Kanalgeld und Extraarbeitslohn beim Durchfahren des Kanals	3 „ — „	
Kitzingen und Schweinfurt dito.	2 „ 36 „	
		15 fl. 48 Kr.
Lohn und Zehrung von Mainz bis Würburg:		
Personal 1 Schifferlohn	— fl. — Kr.	
4 Knechtelöhne à 20 fl.	80 „ — „	
2 Jungen à 10 fl.	20 „ — „	
Zehrung für 7 Personen v. 14.—28. April à 1 fl.	105 „ — „	
		205 fl. — Kr.

Von Würzburg bis Schweinfurt:

2 Knechtlöhne à 10 fl.	20 fl.	
1 Junge à 4 fl.	4 „	
3 Personen Zehrung 5 Tage, 1 dito zurück	18 „	
		42 fl. — Kr.

Ausladekosten in Würzburg:

1987 bayer. Ztr. Hubgeld	3 Kr. per 10 Ztr.		9 fl.	57 Kr.
Ausladen	1/3 „ „ Ztr.		11 „	3 „
Wiegerlohn	1/2 „ „ „		16 „	33 „
Bestättergebühr	1/2 „ „ „		16 „	33 „
Handelskasse	1/4 „ „ „		8 „	17 „
			62 fl.	23 Kr.
in Schweinfurt 544 Ztr. à 1 Kr.			9 „	4 „
		Summa	1626 fl.	28 Kr.

Also Verlust 125 fl. 49 Kr. Dazu sind streng genommen noch zu rechnen 25 fl. Lohn für den Schiffer selbst und 150 fl. Zinsen, Reparaturen, Seilverschleiss etc.

Die Fahrt geschah beim günstigsten Wasserstand, 28 Zoll Würzburger Pegel. Das Quantum befand sich von Mainz aus in drei Geschirren bis Kostheim, wo noch in ein dortselbst bereitstehendes Holzschiff übergeschlagen und von Kostheim in nachfolgenden vier Schiffen gefahren wurde:

in einem	Hauptschiffe	von 2000—2500	Ztr. Tragkraft
„ „	Holzschiffe	„ 1000—1200	„ „
„ „	Doppelschelch	„ 500—600	„ „
„ „	Hümpelschelch	„ 300—400	„ „

und bildeten diese vier Schiffe bis Würzburg zwei Schiffszüge.

Diese Berechnung machte unter Versicherung genauester Wahrheit der Güterbestätter Bär, der diese Stelle schon 20 Jahr bekleidete. Er behauptet, dass der Schiffer 3—4 Reisen machen könne, in der Bergfahrt aber jedesmal 150—200 fl. verdienen sollte. Er glaubt den Beweis geliefert zu haben, dass der Handelsstand in Marktbreit eine Bahn betreten hat, welche bei Fortsetzung nur den Ruin der Mainschiffer herbeiführen könne und über kurz oder lang die traurigsten Folgen nicht allein für den Schifferstand, sondern den Handelsstand selbst bringen werde.

Diese Rechnung hat den Fehler, dass sie den Gewinn bei reicher Thalfracht ignorirt und übersieht, dass der Verlust von 125 fl. wahrscheinlich kleiner war, als wenn der Schiffer sein Schiff leer zurückgebracht hätte. Die Thalladung war Getreide. Vgl. die zutreffendere Rechnung der Schiffer in Note 83.

85) Derselbe lautet: „Die kontrahirenden Schiffer übernehmen den Dienst der von der Handelskammer zu Mainz eingerichteten Rangfahrt zwischen Mainz und den Städten des Mittel- und Obermaines, Würzburg, Kitzingen, Schweinfurt, Bamberg, Fürth, Erlangen und vice versa; sie verbinden sich, ihre Dienste benannter Handelskammer ausschliesslich zu widmen, ihre Fahrten keines Falls über den Hafen von Mainz auszudehnen, und sind selbst diejenigen Schiffer, welche bei ihren Rangladungen zu Thal Güter in Ladung bekommen, welche weiter als bis Mainz bestimmt sind,

verbunden, dieselben einem Speditionshause zu Mainz zur Weiterbeförderung zu übergeben." Die Lieferzeit vom Tag der Abfahrt beträgt von Mainz nach Würzburg 9, nach Marktbreit 10, Kitzingen 11, Schweinfurt 13½, Bamberg 16, Nürnberg und Fürth 18 und Erlangen 18 Tage.

86) Jahresbericht 1862 S. IX. Der Jahresbericht der Centralkommission für die Rheinschiffahrt pro 1860 S. VI bemerkt: „Die in früheren Zeiten eingerichteten Rangfahrten der Segelschiffer sind zum Theil eingegangen und werden da, wo sie noch bestehen, nur mit Mühe erhalten. Eisenbahnen und Dampfschiffahrt haben das Interesse des handeltreibenden Publikums für die Rangfahrten und deren relativen Werth sehr verringert. Mit dem Eingehen dieser Fahrten wird das letzte aus der Vorzeit herstammende Band genossenschaftlicher Organisation des Segelschifferstandes, der nur noch mit den grössten Anstrengungen, oft ohne Verdienst und nie mehr mit erheblichem Gewinn sein Geschäft betreibt, zerrissen." Der Bericht von 1859 S. VII hebt hervor, dass die Rangfahrt von Koblenz nach Mainz, Mannheim, Frankfurt pro 1860 gekündigt wurde, weil die Waaren mittels der Eisenbahn von Koblenz billiger kamen. Für die Jahre 1850—1852 enthalten die Berichte etwas ausführlichere Daten: Es betrug von Köln:

1850	Die Zahl der Rangfahrten	Schiffe	transp. Güter
nach dem Obermain	37	14	106364 Ztr.
„ „ Niedermain	20	8	50175 „
1851			
nach dem Obermain	36	14	105812 „
„ „ Niedermain	19	7	51017 „
1852			
nach dem Obermain	32	13	97938 „
„ „ Niedermain	20	6	54893 „
nach dem Ober- und Niedermain			
1853	41	19	129281 „
1854	31	16	— „
1857	37	16	— „
1858	30	16	— „

Im Jahre 1850 schloss die Kölner Kommission einen Vertrag mit der Kölner Dampfschiffahrtsgesellschaft behufs Schleppung der Schiffe zu Berg.

Die Frachten der Kölner Rangfahrten sind in den Berichten der Centralschiffahrtskommission angegeben:

	per Ztr.	1857 S. XI	1859 S. VIII	1861 S. X
von Köln nach	Würzburg zu	30—34 Kr.	32—36 Kr.	28—32 Kr.
„ „ „	Heilbronn	24—28 „	25—29 „	18—22 „
„ „ „	Cannstatt	32½—36½ „	— „	— „
„ „ „	Aschaffenburg, Miltenberg	24—28 „	26—30 „	— „
„ „ „	Wertheim	26—30 „	28—32 „	— „
„ „ „	Kitzingen	33—37 „	— „	— „
„ „ „	Bamberg	45—49 „	48—52 „	— „
„ „ „	Marktbreit	— „	34—38 „	— „
„ „ „	Marktsteft	— „	35—39 „	— „

	per Ztr.	1857 S. XI	1859 S. VIII	1861 S. X
von Köln nach	Schweinfurt	— Kr.	42—46 Kr.	— Kr.
„ „ „	Nürnberg	— „	51—55 „	— „
„ „ „	Kelheim	— „	55—59 „	— „
„ „ „	Regensburg	— „	57—61 „	— „

Diese Frachtsätze waren grösstentheils nominell. Durch Minderung der Zölle, Sinken der Kohlen- und Schlepppreise trat 1861 eine bedeutende Ermässigung ein. Ueber den Verkehr von Köln mit dem Main und Neckar enthalten die erwähnten Berichte folgende Angaben.

	Von den Mainhäfen kamen nach Köln	Nach den Mainhäfen gingen von Köln	Von den Neckarhäfen kamen nach Köln	Nach den Neckarhäfen gingen von Köln
1856	331282	149949	124369	86668
1857	95615	165553	78876	83800
1858	98604	125597	102860	104789
1859	92010	77888	79663	64077
1860	107818	52698	55829	79068
1861	78552	56820	107411	76211
1862	347095	167987	342339	203458

87) Zöpfl, Fränkische Handelspolitik, S. 65, 113.

88) Zöpfl, Fränkische Handelspolitik, S. 94.

89) Sattler in Schweinfurt an den Oberzollinspektor Rumpler in Würzburg, 4. Oktober 1840.

90) Bayer. Regierungsbl. 1838 S. 127.

91) Die Kommission des Kölner Schiffahrtsvereins liess in Verbindung mit dem Rheder Fr. Harkort und unterstützt von Mitgliedern des Handelsstandes ein Schiff, den „Rhein“, bauen, welches zur Fluss- und Seefahrt zugleich geeignet sein sollte. Am 26. September ging es in Köln ab, um nach London zu fahren. Zwei weitere Schiffe wurden gebaut und am 23. Januar 1838 die Statuten der Rheinischen Seefahrt-Gesellschaft behufs Aktienzeichnung versandt.

92) Ueber die erste Fahrt berichtet die Aschaffenburger Zeitung vom 2. Dezember 1837 Nr. 287 nach dem allerdings verdächtigen „Amsterdamer Handelsblad“: Das erste Kölner Seeschiff der „Rhein“ ist am 26. September von Köln abgelaufen mit einer Ladung von ungefähr 50 Lasten an Bord, wovon die grössere Hälfte, 27 Lasten, aus Steinen, der Rest in Eisen- und anderen Waaren, Wein, Kartoffeln, kölnischem Wasser u. A. bestand. Das Schiff hatte bei der Abfahrt eine Einsenkung von 7 Fuss, es fuhr im Rhein mehrmals auf und musste leichtern. Das Schiff brauchte 42 Tage, um von Köln nach London zu kommen. Dampfboote hätten dazu nur 3—5 Tage und gewöhnliche Rheinschiffe 12 Tage gebraucht. Das Schiff könnte bei voller Ladung (100 Lasten), da es dann 9 Fuss Tiefgang hat, kaum funktioniren; ein Wasserstand von 9 Fuss gehört aber zu den aussergewöhnlichen. Es scheint also nicht, dass die direkte Fahrt viel Aussichten hat, kürzer, geregelter und wohlfeiler zu werden als beim Umschlag in den holländischen Häfen. Die Kölner haben ihren Rheinwein an den Lord-Mayor umsonst verschenkt.“ Vergl. auch Dr. van der Borght, die wirthschaftliche Bedeutung der Rhein-Seeschiffahrt 1892 S. 11 f.

93) Vergl. den Artikel der Neuen Würzburger Zeitung vom 8. März 1842. Nr. 67 „Die Mainschiffahrt". Auch dieser Schritt war Gegenstand der Polemik. Sieh Allgem. Ztg. Nr. 50, 1842.

94) Die nach Bayern bestimmten Güter mussten beim Bezug von Köln aus dem Kölner Freihafen an den angewiesenen Revisionsplatz geschafft, dort abgeholt und dann wieder durch die Stadt zurück zum Schiffseinladungsplatz gebracht werden. Rumpler's Bericht vom 7. Juni 1845 an die Generalzolladministration.

95) Der bayerische Konsul Bartels zu Köln, mit Kölns Interessen verwachsen, hatte deshalb auch seiner Zeit erklärt: die Fahrten auf dem Niederrhein seien für die Mainschiffer unausführbar.

96) Gesuch von fünf ehemaligen Rangschiffern an den Handelsvorstand Würzburg (ohne Dat.) Bericht des Handelsstandes an die Kreisregierung vom März 1845.

97) Sebastian Schön hatte ein Schiff „Herzog von Franken" mit 4200 Ztr.; Joh. Schön's Wittwe den „Marienberg" mit 3258 Ztr.; K. Schön „Die Jungfrau von Orleans" mit 4034 Ztr.; G. Jos. Schön den „Ludwig" mit 4000 Ztr.; Anton Brand ein Schiff mit 2644 Ztr. Tragkraft.

98) Die holl. Schiffahrtsabgaben (droit fixe) betrugen bei der Thalfahrt 19,24 Cent. = 5,4 Kr., bei der Bergfahrt 28,91 Cent. = 8,1 Kr. Im Jahre 1845 erliess die niederländische Regierung dieselben für die Güter, welche aus den Niederlanden nach den bayerischen Rheinhäfen verführt wurden, wofern die bayerische Regierung die von ihr verheissene Zurückgabe der Rheinschiffahrtsabgaben verlieh. Auf diesen Vorgang stützte man seine Hoffnung.

99) Die Generaldirektion ging von der Anschauung aus, dass es immer besser sei, in dieser Weise auf den Main Güter zu bringen, als sie ganz auf den Neckar gehen zu lassen.

100) Protokoll der 21. Bundestagssitzung § 140.

101) Siehe G. Schirges, Der Rheinstrom. Mainz 1857.

102) Der Nürnberger Handelsstand, der Oberzollinspektor Rumpler in Würzburg und andere Behörden wurden in Bayern zu Gutachten darüber aufgefordert.

103) Bayerisches Regierungsblatt 1833 S. 1043.

104) Schlussprotokoll vom 22. März 1833 zu Art. 15 des Zollvereinsvertrags.

105) Die Forderungen der Regierungen von Bayern und Württemberg waren allerdings noch weiter gegangen. Sie hatten verlangt Befreiung von Wasserzoll (vorbehaltlich der Rekognitionsgebühr) 1. von allen Vereinserzeugnissen, die aus einem Vereinsstaat in den andern unmittelbar oder durch andere Vereinsstaaten geführt wurden, mit der Bestimmung zum Verbleib darin oder zur Ausfuhr zu Lande und auch zur Ausfuhr zu Wasser; 2. sollten bei der Thalfahrt auch alle im freien Verkehr befindliche Gegenstände den eigenen Erzeugnissen gleichgeachtet werden. In diesen Fällen sollte es auch keinen Unterschied machen, ob die Waaren in einem Hafen umgeschlagen oder gelagert würden oder nicht, selbst wenn sie durch einen dazwischen liegenden Nichtvereinsstaat geführt werden sollten, nur dürfe in letzterem Falle keine Umladung vorgehen. 3. Die weiteren Begünstigungen, die ein Vereinsstaat seinen Unterthanen angedeihen lasse, sollten den Unterthanen der anderen Vereinsstaaten, deren Gütern und Schiffsgefässen in gleichem Maasse zu Gute kommen. 4. Solange

Preussen die Begünstigung beibehalte, dass die ausländischen Waaren, welche auf dem Rhein eingingen und in einem preussischen Hafen zum Consumo verzollt würden oder in den Landtransit übergehen, vom Rheinzoll unter der Bedingung befreit seien, dass man sie an dem ersten preussischen Zoll- oder Steueramt der Grenzzollabfertigung unterwerfe, sollten die kontrahirenden Regierungen a) auf den Wasserzoll (vorbehaltlich der Rekognitionsgebühr) verzichten von allen Gegenständen, welche auf dem Rhein und seinen konventionellen Nebenflüssen aus Ländern ausserhalb des Zollvereins durch Zollvereinsstaaten in einen Vereinsstaat zum Consumo oder Landtransit eingeführt würden, ohne Unterschied, ob die Waaren in einem Hafen im Vereine umgeschlagen oder gelagert würden oder nicht, oder auch wenn ein Nichtvereinsstaat ohne Umladung durchschifft werde; b) die königlich preussische Regierung sollte aber das Vorrecht behalten, von diesen Gegenständen, wenn sie ohne Umschlag oder Lagerung das preussische Gebiet durchziehen, den vierten Theil des konventionellen Wasserzolls zu erheben, wogegen es c) bei Gegenständen, die an der ersten Grenzzollstelle nicht der zollamtlichen Behandlung unterworfen würden, bei der Erhebung des vollen Wasserzolls verbleibe; d) jedoch müsse eine gleiche zollamtliche Behandlung beobachtet werden, gleichviel ob die Waaren für Preussen oder andere Vereinsstaaten bestimmt seien. Demnach sollte Befreiung von Wasserzoll überall eintreten (mit Ausnahme der Rekognitionsgebühr) ausser 1. bei der Durchfuhr fremder Waaren zu Wasser durch das Vereinsgebiet, 2. ausser bei den Waaren, welche bei der Einfuhr mit der Bestimmung in den Vereinslanden nicht an der ersten Grenzzollstelle der zollamtlichen Behandlung unterworfen würden und 3. mit Ausnahme der an Preussen zugestandenen Erhebung eines Viertels des Wasserzolls bei der Einfuhr fremder Waaren auf dem Rhein. Diese Anforderungen wurden abgelehnt bis auf die unter 1. und 2. enthaltenen Begünstigungen, welche, jedoch mit Ausnahme (zu 2.) der notorisch nicht zu den deutschen Erzeugnissen gehörenden Gegenständen, zwischen Preussen, Bayern und Württemberg für den Rhein und seine konventionellen Nebenflüsse festgesetzt wurden.

106) Man dachte vielfach in Kurhessen an eine Entschädigung durch Land oder an eine Abnahme von Salz in Nauheim seitens Bayerns.

107) Am 8. September 1833 hatten die kurhessischen Stände beschlossen, die Aufhebung des Mainzolls für den Verkehr im Innern zu bewilligen und die Verhandlungen darüber, sowie über die desfallsige angemessene Entschädigung der Staatsregierung zu überlassen.

108) Ausserdem verlangte Baden, dass kein Uferstaat ohne Zustimmung der andern Vereinsstaaten eine weitere Begünstigung bewillige. Die vorgeschlagenen Bestimmungen sollten keine Anwendung finden auf jenen Theil des Rheins, welcher ausserhalb des Vereinsgebiets liegt; auch behielt sich die badische Regierung vor, wegen der Konkurrenz der französischen Kanalroute im Elsass ihren Antheil an den Rheinzöllen und Schiffsgebühren ganz oder zum Theil nachzulassen für alle Güter und Schiffe, welche die Lauter überschritten; dagegen übernahm sie die Verpflichtung, im Falle solcher Nachlässe die Unterthanen, Schiffe, Güter und Ladeplätze der übrigen Vereinsstaaten gleich ihren eigenen zu behandeln.

109) Die Ermässigung trat vom 1. Januar 1836 an ein. Badische Allerhöchste Verordnung vom 20. November 1835. Badisches Regierungsblatt 1835 Seite 425.

110) Dieser Irrthum war durch das Gutachten des Nürnberger Handelsvorstandes vom 24. November 1832 über den Entwurf eines Mainschiffahrtsreglements entstanden, worin davon ausgegangen war, dass auch Bayern seinen Zollantheil erhebe.

111) In dem Anschlussvertrag Badens vom 12. Mai 1835 ist es Art. 15 (Badisches Regierungsblatt Seite 155) in dem Frankfurts vom 2. Januar 1836 (Bayerisches Regierungsblatt Seite 127 f.) ist es Art. 12 etc.

112) Badisches Staats- und Regierungsblatt 1835 Seite 225.

113) Badisches Staats- und Regierungsblatt 1843 Seite 25 f.

114) Badisches Staats- und Regierungsblatt 1845 Seite 215 f.

115) Bayerisches Regierungsblatt 1836 Seite 404.

116) Diese Vergünstigungen wurden dahin präcisirt, dass a) die bezeichneten Gegenstände, wenn sie aus dem Hafen der freien Stadt Frankfurt auf dem Rhein mit Berührung der Octroiämter Mannheim oder Neuburg verschifft wurden, an der ersterwähnten Station zu Berg und zu Thal, an der letzterwähnten Station aber nur zu Thal, vom Antheil des Grossherzogthums an den Rheinzöllen, welche bei diesen Octroiämtern erhoben wurden, mit Ausnahme der Rekognitionsgebühren befreit sein sollten; b) dass ferner diejenigen Güter gleicher Beschaffenheit, die aus dem Hafen der freien Stadt Frankfurt auf dem Neckar mit Berührung der grossherzoglichen Neckarzollämter verschifft wurden, von $^2/_3$ des Neckarzolls, der an diesen Aemtern zu bezahlen war, mit Ausnahme der Rekognitionsgebühren befreit bleiben sollten.

117) Durch das bayerische Finanzgesetz vom 22. November 1831 war der im ehemaligen Grossherzogthum Würzburg bestandene Guldenzoll und die Accise von Wein, Branntwein etc. ausser Hebung gesetzt worden. Ein Bestandtheil des ehemaligen Fürstenthums Würzburg war das nunmehr badische Freudenberg gewesen; gemäss einer Uebereinkunft zwischen der ehemals Würzburgischen, später bayerischen Regierung mit Baden wurde dieser Guldenzoll in der Thalfahrt bei dem badischen Wasserzollamt Freudenberg nicht erhoben, wenn sich der Schiffer mit Zollzeichen über den im Würzburg'schen bereits erlegten Guldenzoll ausweisen konnte. Seit Aufhebung des Guldenzolls durch obiges Finanzgesetz konnten die Schiffer die Bezahlung dieses Guldenzolls im Königreich Bayern nicht mehr nachweisen, weshalb nun Baden den Guldenzoll in Freudenberg erhob; der Guldenzoll betrug für ein Stück von circa 25 Ztr. oder nach einer gewissen Bouteillenzahl 1 fl. 52½ Kr. für deutsche Weine, 3 fl. 45 Kr. für nichtdeutsche Weine, Branntwein und dergleichen. Auf geschehene Remonstration hob Baden dann diesen Zoll auf.

118) In den Verhandlungen der Generalversammlung der Maindampfschifffahrtsgesellschaft 1842 Seite 51 ist der Nachlass für die Dampfschiffe erwähnt; doch finde ich auch in den badischen Zollregistern 1842 zum letzten Male den Brandzoll aufgeführt.

119) Nach dem alten Kurmainzer Wasserzolltarif wurde bei der kurmainzer Wasserzollstation Steinheim von allen zu Berg gehenden Weinen der Gulden-

zoll per Stückfass mit 2 fl. und 10 Kr. Accidenz (sog. Flaschengeld für die Beamten), von Branntwein aber das doppelte dieser Gebühr erhoben, also 4 fl. 20 Kr., worin der Wasserzoll mit einbegriffen war. Es ergaben sich sonach bei

Wein	Wasserzoll	40 Kr.	Branntwein	Wasserzoll 1 fl. 20 Kr.
	Flaschengeld	10 „		Flaschengeld — „ 20 „
	Guldenzoll	1 fl. 20 „		Guldenzoll 2 „ 40 „
		2 fl. 10 Kr.		4 fl. 20 Kr.

Von den zu Thal gehenden Weinen und Branntweinen wurde aber zu Steinheim nur der Wasserzoll mit 20 Kr. resp. 40 Kr. per Stückfass erhoben und zwar ohne Accidenz, weil der Guldenzoll bei der kurmainzischen Wasserzollstation Lohr entrichtet werden musste. Nach dem Tarif hatte den Guldenzoll auf dem Main zu Thal die Station Lohr und jenen zu Berg die Station Steinheim zu erheben. Lohr fiel an die Krone Bayern, welche mit den Wasserzöllen auch diesen Guldenzoll schon aus dem Grund ausser Hebung liess, weil durch das Finanzges. vom 22. Nov. 1831 die Accise, die Umgelder und der Guldenzoll im ehemaligen Grossherzogthum Würzburg, sowie die Accise im vormaligen Fürstenthum Aschaffenburg, wozu Lohr gehört hat, sowohl in der Stadt als in den Landstädten aufgehoben worden sind. Daraus, dass Lohr an Bayern fiel, glaubte man, könne Hessen kein Recht ableiten, den Guldenzoll auch von den aus Bayern auf dem Main zu Thal gehenden Weinen und Branntweinen in Steinheim erheben zu lassen. Der Oberzollinspektor Rumpler (26. April 1838) war der Ansicht, dass dergleichen Guldenzölle gegenüber den Zollverträgen nicht zu Recht bestehen könnten, weil sie eine Art Konsumtionssteuer bildeten, die aber nur von den im Land bleibenden, zur Verzehrung bestimmten Gegenständen, nicht aber von den auf dem Main bei Steinheim vorbeifahrenden und nicht einmal übergangspflichtigen Weinen und Branntweinen gefordert werden könne. Die seit 1. April 1837 ermässigten Sätze waren:

	bei der Bergfahrt	bei der Thalfahrt
vom Fuder Branntwein	2 fl.	40 Kr.
„ „ Wein	2 „	20 „
„ „ Essig	1 „	20 „

120) Der vom Kloster Seligenstadt herrührende Kirschenzoll wurde nach Aussage der Schiffer für die Dauer des Monats Juni von allen Maingütern und von allem Flossholz erhoben und betrug ebensoviel als der ordinäre Wasserzoll.

121) Die Würzburger Schiffer beschwerten sich am 9. April 1838 und behaupteten, die Erhebung sei nur an drei Tagen, von Donnerstag 12 Uhr Mittag bis Palmsonntag 12 Uhr Mittag, zulässig und früher üblich gewesen; die hessische Oberfinanzkammer bestritt das aber am 4. Oktober 1838 und hielt an der Erhebung des Zolls auch am Mittwoch fest.

122) Das ist übrigens nicht ganz gelungen. Vgl. Bekanntmach. v. 24. Dez. 1835 (Rgsbl. Nr. 73 S. 1250); Bekanntm. v. 19. Dez. 1836 (Rgsbl. Nr. 54 S. 995); Bekanntm. v. 20. März 1839 (Rgsbl. S. 223); Bekanntm. v. 12. Dez. 1842 (Rgsbl. Nr. 53) etc.

123) Am 15. Juni 1839 Nr. 166 brachte der Korrespondent von und für Deutschland aus der Münchener polit. Zeitung einen Aufsatz dat. vom Lech über den Rückgang der Mainroute gegenüber der Neckarroute. Am 25. Juni 1839 Nr. 176

bestritt ein Artikel aus Kitzingen, dass die Mainschiffer niedrigere Mainfrachten stellen könnten. Hofrath Nau schickte beide Artikel mit Bemerkungen dem Ministerium.

124) Siehe z. B. Württemb. Jahrb. 1845 I, S. 78.

125) Bezüglich der Frachten gab er an: 1 Ztr. Kaffee koste von Rotterdam bis Cannstatt 1 fl. 55 Kr.; ebensoviel bis Miltenberg. Von Cannstatt bis Augsburg und an die Donau rechnete er 48 Kr. bis 1 fl., von Miltenberg bis Augsburg dagegen 1 fl. 30 Kr.

126) Vgl. z. B. Neue Würzburger Zeitung vom 28. Juli 1842 Nr. 207. Am 10. August 1842 erfolgte eine Eingabe des Würzburger Handelsvorstandes.

127) In der Erklärung Frankfurts vom 6. März 1843 wurde dies folgendermassen aufgefasst: Werde die Rekognitionsgebühr nach Analogie der Ergebnisse auf dem Rhein zu 8% angenommen, so würde von dem Gesammtzollsatz (zu Thal 24 Kr. und zu Berg 36 Kr.) etwa 1/12 mit 2 und 3 Kr. abzuziehen sein, so dass als eigentliche Wasserzölle auf dem Main nur 22 und 33 Kr. zu vertheilen seien.

128) Nach einer Zusammenstellung, welche die preussische Regierung anstellen liess, betrug bei den kgl. preuss. Aemtern in den Jahren 1820—29 einschliesslich

die Zolleinnahme am Rhein	20 538 118 Frs.,	also pro Jahr 2 053 812 Frs.,
davon trafen auf den Rheinzoll	18 923 034 „	
auf die Schiffsgebühr	1 615 083 „	

129) Die drei ersten Konferenzen fanden 1839 statt; die vierte am 4. Januar 1840; die fünfte am 9. Januar, die sechste am 15., die siebte am 20., die achte am 25., die neunte am 31. Januar 1840; die zehnte am 6. März 1843, die elfte am 27. März, die zwölfte am 4. April, die dreizehnte am 10. April 1843.

130) Bericht Lerchenfelds v. 29. Mai 1843.

131) Nach der Stromlänge hätte Grossh. Hessen mehr als bisher erhalten, nämlich 2,77 Kr. statt 2 Kr. Der bayr. Bevollmächtigte meinte, man solle Hessen seine bisherigen 2 Kr. belassen in der Bergfahrt und 1 4/10 Kr. in der Thalfahrt ihm zugestehen, dann es aber verpflichten, dass es auch die Korrektion auf seiner Uferstrecke allein tragen solle.

132) Da die alten Zölle Gattungszölle waren, so war es schwer, eine ganz exacte Rechnung aufzustellen. Die bayrische Regierung liess auf Grund der zu Seligenstadt zu Thal und zu Berg 1841 gegangenen Güter eine genaue Berechnung des Zolls der einzelnen Waarengruppen vornehmen, und da ergab sich für die Bergfahrt 1 fl. 2 Kr. als Zollrecht der ganzen Mainstrecke.

133) Von diesen Vorgängen hatte man in Bayern nur durch den Handelsstand sich Kenntniss verschafft; die Mainzollämter suchten die Manipulationen soviel wie möglich geheim zu halten. In Höchst allein scheint keine Aenderung eingetreten zu sein. Der Platz hatte für Ein- und Ausladung keine Bedeutung.

134) Das bayr. Ministerium hielt, wie aus einem Anschreiben vom 20. Sept. 1845 hervorgeht, das Vorgehen Badens im Widerspruch mit den Verabredungen im Schlussprotokoll zum Zollvereinsvertrag vom 12. März 1845.

135) Zuerst wollte man ursprünglich, wie es scheint, mit Kurhessen verhandeln; denn bereits am 6. Juli 1844 kündigte die bayrische Regierung an, sie

wolle einen Kommissär nach Cassel schicken; die kurhess. Regierung hatte aber keinen passenden Unterhändler zur Verfügung.

136) Ueber die Separatabkommen existiren theils keine, theils unrichtige Angaben in der Litteratur. Auch die Zeitungen berichteten falsch; vgl. Allg. Ztg. 1846 v. 18. Juni Nr. 169 S. 1348.

137) Der Hanauer Zoll ertrug 1819—1828 durchschnittlich 17727 fl., hiervon der Holzzoll 7362 fl.; der Höchster Zoll warf ca. 54000 fl. ab, auf den Holzzoll kamen 12000 fl. im Jahr 1829/30.

138) Diese Begrenzung brachte in manchen Fällen eine Ermässigung; so war es namentlich in Baden bei den Sägewaaren der Fall. Die Zollsätze für Holz waren auf dem Main ohnehin geringer als auf dem Rhein.

139) Bei Baden war hier als Grundlage der Betrag von $2^1/_2$ Kr., nicht der provisorische Satz von 3 Kr. angenommen.

140) Der kurhessische Vertreter hatte in Frankfurt zu erkennen gegeben, dass man auf eine Garantie von 13000 Thlr. rechne; der Hanauer Zoll hatte 1835/37 durchschnittlich 15462 Thlr. ertragen. Der bayr. Vertreter hielt die Forderung für zu hoch, betonte auch, man könne eine ewige Garantie nicht gewähren, da Eisenbahnen und andere Verhältnisse den Mainverkehr sehr beeinträchtigen könnten. Der Kurfürst lehnte aber schliesslich den Vorschlag seiner Regierung, eine Garantie von 13000 Thlr. von Bayern zu verlangen, überhaupt ab; er wollte eine andere Art der Regulirung, welche möglichst wenig Verlust gebe. Das kurhess. Ministerium suchte dann eine Lösung (15. April 1845) dadurch zu erreichen, dass man die bayr. Vorschläge ($1^{43}/_{65}$ Kr. zu Berg und $1^7/_{65}$ Kr. zu Thal) annehme, hinsichtlich der Ausnahmen vom vollen Satz den beschränkteren grossh. hessischen Vorschlägen zustimme; man berechnete sich danach eine Jahreseinnahme von 14381 Thlr., so dass man auf die Garantie von 13000 Thlr. verzichten konnte. Schliesslich wurden aber auch diese Unterlagen verrückt.

141) Anfangs sträubte sich Baden auch gegen die Gleichstellung der Berg- und Thalfahrt, da diese auch auf dem Rheine nicht galt.

142) Ein Theil Güter fiel unter den Satz von 4 Kr. fränk. = 5 Kr. rhein., ein anderer zahlte 3 Kr. fr. oder $3^3/_4$ Kr. rh. Es wurde $^1/_3$ nachgelassen vom Bruttogewicht ohne Taraabzug. Die beiden Sätze stellten sich in Folge dessen auf 3,333 Kr. und 2,5 Kr. rhein. Andererseits erfolgte der Beischlag einer Nebengebühr von 36 Kr. rhein. per Hümpelschelch, wobei jedesmal für 150 Ztr. Gut eine Schelchladung angenommen wurde. Es trat für diese Nebengebühr also ein Zuschlag von 0,24 Kr. hinzu, und es stellten sich die Sätze auf 3,573 und 2,740. Da die Güter der höher verzollten Klasse überwogen, so konnte das Mainzollrecht nach dem bestehenden Zustand nicht unter $3^1/_3$ Kr. per Ztr. angenommen werden.

143) Man stellte analoge Rechnungen wie bei Wertheim an.

144) Bayern hatte auch gewünscht, dass die kurhessische und grossherzogl. hessische Regierung ihre Zollstätten zu Hanau vereinigen sollten, was aber nicht in Erfüllung ging.

145) Das bayrische Zollrecht unterhalb Wertheim berechnete sich auf 6,55 Kr. und zwar in folgender Weise: Bei der Liquidation der bayr. Mainzollabgaben unterhalb Wertheim kam die kurmainzische Zollrolle von 1768 in Betracht. Der volle Zoll wurde erhoben in Aschaffenburg und Miltenberg (wie auch in Lohr

oberhalb Wertheim) und der halbe in Klingenberg und Stadtprozelten (wie auch in Steinheim). Für die Zollstätte Stockstadt wurde gleichfalls der halbe Zoll, jedoch nicht das ganze Jahr hindurch, sondern nur während der Frankfurter Ostermesse und Herbstmesse, jedesmal 4 Wochen lang erhoben. Die Erhebung geschah in Aschaffenburg. Der grösste Theil der in die volle Gebührenklasse gehörigen Güter unterlag dem Satz von $2^1/_2$ Kr. für den Zentner, der halbe Satz betrug also $1^1/_4$ Kr. Bei den Mainzischen Zollstätten fand im Jahre 1802 die Uebung statt, dass von den nach Zentnern belegten Gütern 10 % für Tara abgezogen und weiter $^1/_3$ des hiernach treffenden Zolls nachgelassen wurde. Es ergab sich also für die Zollstätten, bei denen der ganze Zoll erhoben wurde, $2^1/_2$ Kr. — $^2/_5$ (dh. $^1/_{10} + {}^1/_3$) = $1^1/_2$ Kr. per Ztr.; der halbe Zoll hiervon betrug $^3/_4$ Kr. Neben dem eigentlichen Zoll kamen noch die Accidenzien in Betracht; sie betrugen angeblich zwischen $^1/_6$ und $^1/_3$ des Zolls. Da in Steinheim nur $^1/_6$ oder 10 Kr vom Gulden Zoll gerechnet war, so nahm auch Bayern nur $^1/_6$ = $^1/_4$ Kr. beim ganzen, $^1/_8$ Kr. per Ztr. beim halben Zoll an. Eine andere Nebengebühr bestand in Miltenberg in Form des Ueberschlagsgefälles von sämmtlichen zollpflichtigen Gütern; es betrug den vierten Theil des vollen Zolls, also $^5/_8$ Kr. vom Zentner. Ferner kam das sogen. Marktrecht in Miltenberg in Betracht, wonach von den transitirenden Waaren theils eine besondere Abgabe in Geld an die städt. Kasse entrichtet, theils eine Quantität Waaren um geringere Preise an die Bürger abgegeben werden mussten. Der jährliche Ertrag des Marktrechts war noch im Jahre 1817 zu 4972 fl. $26^1/_2$ Kr. veranschlagt. Das Aschaffenburger Marktrecht war zu 7708 fl. jährlich angeschlagen. Man glaubte für das Miltenberger Ueberschlagsrecht $^5/_8$, für das Marktrecht in Miltenberg und Aschaffenburg je $^1/_4$ Kr. ansetzen zu dürfen. Man erhielt also für Stadtprozelten und Klingenberg je $^3/_4 + {}^1/_8 = {}^7/_8 = 0{,}875$ Kr.; für Miltenberg $1^1/_2 + {}^5/_8 + {}^1/_4 + {}^1/_4 = 2^5/_8 = 2{,}625$ Kr.; für Aschaffenburg $1^1/_2 + {}^1/_4 + {}^1/_4 = 2$ Kr. Da die Einnahme des Stockstadter Zolls $^1/_{10}$ der Aschaffenburger Zolleinnahmen betragen hatte, so wurde auch nur $^1/_{10}$ des ganzen oder $^1/_5$ des halben Zollrechts in Anschlag gebracht: $^3/_{20} + {}^1/_{40} = {}^7/_{40} = 0{,}175$ Kr. All das zusammen machte 6,55 Kr.

146) Den Frankfurt-Mainzer Lokaldampfbooten war jedoch die Abgabebefreiung ebenfalls zugestanden.

147) Frankfurter Gesetz- und Statuten-Sammlung der freien Stadt Frankfurt, 8. Band, S. 166 f. Die Dauer der Uebereinkunft war bis zum 31. Dezember 1853 festgesetzt.

148) Dieser Vorbehalt wurde gemacht, weil der bayr. Bevollmächtigte sich nicht dazu verstehen wollte, den Verzicht der bayr. Mainzölle für den Nachlass der Mainzer Abgabe zu erklären; man sah bayerischerseits, da letzterer umsonst zu erlangen war, keinen Grund, das Damoklesschwert der Wiedereinführung der bayr. Mainzölle aufzugeben.

149) Es kommt in Betracht das Kasseler Protokoll v. 22. April 1846 und das Berliner Schlussprotokoll v. 2. Febr. 1846.

150) Aufsess, Der Mainverkehr und die Mainzölle von 1847—1860 (Beiträge zur Statistik der freien Stadt Frankfurt 1861 S. 4) hat die Notiz: „In Folge eines Vertrages vom 1. Juni (?) 1846 erhob Frankfurt mit Ausnahme des Holzzolls und der Schiffsgebühren keine Zölle von aus bayrischen, grossh. hessischen, badischen

und württembergischen Häfen kommenden, nicht notorisch ausserdeutschen Gegenständen. Da Kurhessen diesem Vertrage nicht beitrat, sind die in Hanau geladenen Gegenstände dieser Begünstigung nicht theilhaftig geworden." Wie verhielt es sich mit den nassauischen Gütern? Konnte Kurhessen angesichts der Verträge, worin Gleichbehandlung aller Häfen zugestanden war, wirklich ausgeschlossen werden?

151) Ausserdem reichten Beschwerden ein sechs Schiffer aus Miltenberg am 19. Aug. 1846; der Gemeindevorsteher zu Strassbessenbach und Keilberg am 12. Aug. 1846. Die Aschaffenburger Nachtschelcher sahen auch in ihrem Erwerb sich beengt, da die förmliche Behandlung der Zollämter nur bei Tage ihre Nachtfahrt unmöglich machte.

152) Badisches Staats- und Regierungsblatt 1843 S. 40.

153) Die näheren statistischen Angaben siehe bei Aufsess, Der Mainverkehr und die Mainzölle von 1847—1860 in den Beiträgen zur Statistik der freien Stadt Frankfurt, I. Bd., 4. Heft S. 9.

154) Schanz, Der Donau-Main-Kanal und seine Schicksale S. 59.

155) In der elften Konferenz der Mainschiffahrtskommission vom 27. März 1843 theilte der bayr. Bevollmächtigte mit, dass Bayern in den 10 Jahren 1832/33 bis 1841/42 891499 fl. für den Main ausgegeben habe. Ausser dieser Summe seien noch weitere 123110 fl. bewilligt.

156) Für die Durchstiche bei Obertheres und Harhausen wurden 37700 fl. genehmigt.

157) Durch den Durchstich der Insel Zinseck 1842 versandete auch die Schiffsmühle zu Hirschfeld und wurde trocken gelegt, was zu Entschädigungsklagen führte.

158) Dieselbe war sehr nothwendig geworden; nachdem Flussbett und Wasserspiegel unterhalb der dortigen Wehre in Folge der Durchstiche bei Grafenrheinfeld sich sehr gesenkt hatten, war die Strömung so gross geworden, dass die Mainschiffe ohne grösste Gefahr das Wehrloch nicht mehr passiren konnten. Vgl. (Schulthes) Bericht des Magr. der Stadt Schweinfurt über die Ergebnisse der gesammten Verwaltung 1869 incl. 1874 bezw. 1876 II. Bd. I. Abth. S. 605. Die Erbauung der Kammerschleusse und Unterhaltung (bis 1884) kostete 184500 Mk., die Erbauung einer Quaimauer 30800 Mk. Siebert, Wasserbau an den öffentl. Flüssen im Königreich Bayern S. 318.

159) Auszug aus dem Vortrag des Spezialkommissars für die Mainkorrektion kgl. Kreisbaurath Haider in der Generalversammlung der Aktionäre der Maindampfschiffahrt am 6. März 1850. Verhandlungen der 9. Generalversammlung der Gesellschaft für die Errichtung der Dampfschiffahrt auf dem Main 1850 S. 16.

160) Schanz, Der Donau-Main-Kanal und seine Schicksale 1894 S. 60.

161) Ebenda S. 60.

162) Zur Beschwichtigung der Bedenken der Gemeinde übernahm der Staat die jährlichen Unterhaltungskosten mit namhaften Summen auf seinen Bauetat. Verhandlungen der Maindampfschiffahrts-Gesellschaft 1843 S. 19.

163) Die Genehmigung zum Ankauf um 3800 fl. wurde am 16. Nov. 1844 ertheilt.

164) Verh. der Maindampfschiffahrtsgesellschaft 1843 S. 16, 17.

165) Am 10. Okt. 1843 besichtigte eine Regierungskommission die Mühle in Kitzingen.

166) Das ganze Gefälle an der Mainmühle betrug beim kleinsten Wasserstand ca. 2 Fuss 2 Zoll, die grösstmögliche Senkung des Wasserspiegels unmittelbar oberhalb des Wehres und bei Kitzingen nach Herausnahme des Wehres 1 Fuss 1 Zoll; durch Beschränkungsbauten und Räumungsarbeiten sollte die Senkung vermieden werden. Das Wehr zu Kitzingen wurde definitiv beseitigt 1857. Siehe auch oben Note 12.

167) Nach einem für das Budget der VI. Finanzperiode 1849/54 entworfenen Voranschlag berechnete man — freilich zu optimistisch — die sämmtlichen zur gänzlichen Durchführung der Mainkorrektion noch erforderlichen Kosten auf 1 000 000 fl., wovon 845 400 fl. für die Beschränkung und Vertiefung der noch gar nicht oder nur theilweise regulirten Stromstrecken und 254 600 fl. für die Durchstiche bei Staffelbach und die Korrektion bei Limbach, dann zur Ergänzung der in der abgelaufenen Periode schon theilweise admassirten Bedarfssumme für den Ankauf der Mühle bei Kitzingen, Herausnahme des Wehrs und der Regulirung der dortigen Flussstrecke in einer die übrigen Anstalten am Fluss daselbst gegen Nachtheile sichernden Weise sowie für eine weitere Verbesserung des Umlaufskanals bei Eltmann und Herstellung von Ziehwegen in Ansatz gebracht waren.

168) Siehe das Werk „Der Binnenflussbau im Grossherzogthum Baden, bearbeitet von grossherzoglicher Oberdirektion des Wasser- und Strassenbaus 1863“ Seite 49.

169) Der Binnenflussbau im Grossherzogthum Baden 1863 Seite 50; Beiträge zur Hydrographie des Grossherzogthums Baden 5. Heft 1887, der Binnenflussbau, Seite 126.

170) Im Bericht v. 16. Febr. 1837 hob Rumpler hervor, dass seit dem Beitritt Badens zum Zollverein jede Uebersicht des Mainhandels verloren gegangen sei, so dass man im eigenen Lande kaum wisse, was sich auf dem vaterländischen Mainstrome, der ersten und lebhaftesten Kommerzialstrasse des Königsreichs, hin- und herbewegt.

171) Die Berechtigung leitete er ab aus den Bestimmungen des Wiener Kongresses v. 24. März 1815, der bestehenden Land- und Wasserbotenordnung v. 16. Nov. 1822 und der Rheinschiffahrtskonvention v. 31. März 1831. Bericht Rumplers v. 16. Febr. 1837 an die k. Generalzolladministration.

172) Viele Güter von Regensburg und Nürnberg wurden nach dem Bericht des Oberzollinspektor Braun nicht mehr den Bamberger Rangschiffern zum Weitertransport übergeben, sondern durch andere Schiffer bei Bamberg vorbeigefahren und kamen beim dortigen Zollamt nicht zur Notirung.

173) Bericht des Oberzollinspektors Braun in Würzburg vom 24. März 1848.

174) So sagten sie in einer Vorstellung wegen der direkten Fahrt nach Holland: „Im Jahre 1843 wurden auf Veranlassung der Schiffahrtskommission zu Köln und des kgl. bayr. Konsuls allda die alten Schiffahrtsverträge aufgehoben, gleichsam gesprengt. Von jeher gab es auf dem Main eine Anzahl Schiffer, mitunter von kleinen Fahrzeugen und geringer Ladungsfähigkeit, die entweder die Binnenschiffahrt besorgten oder nur Lokalfahrten machten, oder welche Produktenhandel trieben, Getreide, Steine, Holz, Kohlen, Lohrinde und Thonerde ausführten. Diese warfen sich gierig in den geöffneten Rang für Handelsgüter. Weder Mittel noch

Kenntnisse oder geeignete Kräfte wurden da berücksichtigt. Viele erwarteten blindlings ihr Heil davon, ohne zu berechnen, ob die heruntergesetzten Frachten nicht eben so gut ihren eigenen Ruin herbeiführen könnten; andern genügte es, für ihren Handelsbetrieb zu Thal sich nur so viel Stückfracht zu suchen, dass sie ihre Schiffe ziemlich ohne Kosten zurückbringen konnten. Die früher durch 42 Rangschiffer verführten Güter der Ober- und Mittelmainstädte, deren Schifferzahl schon ausser Verhältniss gross war, vertheilten sich dadurch auf 65—70 Schiffer. Die eigentlichen patentisirten Ranggüterschiffer konnten sich dieser Bewegung natürlich nicht entziehen; zwar schützte ihre Konzession nicht mehr; allein sie konnten eben so wenig auf anderen Erwerb ausgehen. Zudem konnte die Hoffnung aufrecht erhalten, dass die heruntergesetzten Frachten einen grösseren Güterzug, also vermehrte Beschäftigung im Allgemeinen herbeiführen würden. Leider täuschte man sich darin. Zwar wurde die gewöhnliche Güterzahl zeitweise durch den Transport von Eisenbahnschienen vermehrt, allein, abgesehen davon, dass solche nur als Ballast verführt wurden, zu Frachten, die höchstens die Wasserzölle deckten, reichte solches nicht aus im Verhältnisse zur Vermehrung der Schiffer, und die dem Handelsbetrieb angehörige Güterzahl verminderte sich dagegen. Konkurrenz ist allerdings ein wichtiger Hebel des Verkehrs, wenn sie aber alles Ziel und Mass überschreitet, so endet sie mit dem Ruin, wie die Geschichte aller Zeiten lehrt. So haben die hiesigen sieben Ranggüterschiffer im vergangenen Jahr 1844 in 36 Fahrten nur 36000 Ztr. zu Berg, 17000 Ztr. zu Thal, in Summa 53000 Ztr. verfrachtet, während sie beispielsweise

im Jahre	1840	mit	88000	Ztr.
„ „	1841	„	75000	„
„ „	1842	„	91000	„
„ „	1843	„	54000	„

bei dem ganzen Maingüterzuge betheiligt waren. Dabei können wir nachweisen, dass trotz des günstigen Wasserstandes während des ganzen Jahres viele Fahrten in Folge der niedrigen Frachtpreise nur mit Verlust gemacht worden sind, wenige einen kleinen Lohn abwarfen, also keine Rede davon sein konnte, von dem Verdienste unsere Familien auch nur nothdürftig zu unterhalten, zumal ein 4—5 Monate andauernder Winter unsere Beschäftigung ganz unterbricht. Da wir ferner unsere grossen, für die Kölner Fahrt erbauten Schiffe fast gar nicht mehr anwenden können, so verfaulen solche hier am Strande."

175) In diesen Ziffern fehlt der unverzollte Thalverkehr; da aber vor 1846 nur ganz wenige Güter frei waren, so kann die Unvollständigkeit nur eine geringe sein.

176) Sie sind entnommen Schirges, Der Rheinstrom S. 149 u. 150, der sich auf die Berichte der Centralkommission für die Rheinschiffahrt stützt.

177) Die Ziffern pro 1833/41 habe ich entnommen einer offiz. Publikation im schwäb. Merkur Nr. 145 Jhrg. 1842 und den Württemberg. Jahrb. 1841 II, S. 413, die Daten von 1845/54 den Württ. Jahrb. 1854 S. 123. Bemerkt sei, dass früher bei Heilbronn der Neckar durch Werke und Mühlen verbaut war; für den so erzwungenen Umschlag bezog die Stadt ein Krahnengeld (zuletzt ½ Kr. vom Ztr.). Durch die Erbauung einer Schleusse (sogen. Wilhelmskanal) im Jahr 1821 wurden

die obere und untere Neckarschiffahrt mit einander verbunden, das Stapelrecht wurde auf Grund der Wiener Kongressakte beseitigt.

178) Im Jahre 1841 kamen Schiffe nach Cannstatt: von Mannheim 172, von der Rheinschanze 70, von Mainz 27, von Köln 22, von Bacharach 6, von Worms 3; nach Heilbronn von Rotterdam 63, von Köln 54, von Amsterdam 12, von Mannheim, Rheinschanze, Speyer, Worms, Gernsheim, Mainz, Bingen, Bacharach, Andernach, Bonn, Emmerich, von der Ruhr und mittels des Mains von Höchst und Frankfurt die übrigen. Die grösste Ladefähigkeit hatte ein Kölner Schiff von 2486 Ztr. und die grösste wirkliche Ladung bis Heilbronn hatte ein Kölner Schiff mit 2191 Ztr.

179). Vgl. auch die Angaben des Prinzen Ludwig über die Schiffs- und Schifferzahl in Aschaffenburg, Schweinfurt, Bamberg, Würzburg 1850—60. Verh. d. K. der Reichsräthe 1891/92 Prot.-Bd. VII, S. 92/93.

180) Vgl. auch noch im Jahresbr. der Centralkomm. 1856 S. XVI.

181) Eine genaue statistische Bewegung des Schiffbaus ist ausgeschlossen. Man könnte höchstens daran denken, den Brandzoll für erstmals passirende Schiffe, wie er in Wertheim erhoben wurde, zu verwerthen. Ich habe in den Registern der badischen Zolldirektion folgende Ziffern vorgefunden. Der Brandzoll in Wertheim wurde erhoben von

	Schiffen	Streich-schelchen	Hümpel-schelchen	Anker-schelchen	Ruder-schelchen	Fahr-schelchen	Summe
1. Mai 1829/30	—	8	6	13	9	2	38
1. „ 1830/31	3	11	28	19	6	2	66
1. „ 1832/33	3	9	19	22	8	1	59
1. „ 1833/34	1	14	5	27	5	4	55
1. „ 1834/35	—	11	9	19	7	1	47
1842	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	41
	7	53	67	100	35	10	

Leider fehlen die Zahlen gerade für die Jahre 1836—54, bezw. der Brandzoll cessirte in den 40er Jahren. Allein abgesehen davon würden die Zahlen nicht viel beweisen. — Die Würzburger Mainschiffe, welche 1840 für den Rhein geaicht wurden, hatten eine Ladefähigkeit von 2994, 2923, 2862, 2854, 2574, 2340, 1161 Ztr. Für ein Schiff von 2200 bayr. Ztr. Tragfähigkeit hatte man die Grössenverhältnisse: Länge 110 Schuh, Breite 18 Schuh, Höhe $5^1/_2$ Schuh. Schiffe ähnlicher Grösse gab es aber 1818 überhaupt nur 20 auf dem ganzen Main.

Die Ladefähigkeit der Schiffe, die bei Wertheim zollamtlich behandelt wurden, betrug nach den Aufzeichnungen in der badischen Zolldirektion

	50—600 Ztr.	600—1000 Ztr.	1000—2000 Ztr.	2000—3000 Ztr.	über 3000 Ztr.
		I. zu Thal.			
1829/30	1645	562	570	99	—
1830/31	2357	710	676	155	—
1832/33	2405	680	588	88	—
1833/34	2098	710	556	74	—
1834/35	1855	723	523	58	1
1853/54	1443	750	476	114	31
1854/55	1782	934	598	98	32

	50—600 Ztr.	600—1000 Ztr.	1000—2000 Ztr.	2000—3000 Ztr.	über 3000 Ztr.
		II. zu Berg.			
1829/30	261	107	103	80	—
1830/31	264	91	90	111	—
1832/33	541	149	106	85	—
1833/34	461	129	105	85	—
1834/35	431	140	88	80	1
1853	1047	617	365	101	35
1854	1312	760	465	107	41

182) Jahresber. der Centralkomm. für die Rheinschiffahrt pro 1856 S. 129.

183) Karmarsch, Gesch. der Technologie 1875 S. 120. Nach Titot (Württ. Jahrb. 1844 I, S. 261) besuchte im Sommer 1816 ein engl. Dampfboot Köln a. Rh.

184) Nach Schirges, Der Rheinstrom S. 73, wären 1824 die ersten nachhaltigen Versuche gemacht worden, sich zum Transport der Reisenden und Güter der Dampfboote zu bedienen.

185) Der König, Cotta, Church und der Staat hatten beinahe alle Aktien in Händen. Das Dampfschiff that bis 1846 zwischen Rorschach und Friedrichshafen Dienst. Die acht Friedrichshafener Schiffer waren laut Vertrag vom 23. März 1824 durch Abkauf ihres Betriebsmaterials und durch Ausstattung eines jeden Berechtigten mit 450 fl. Rente auf Lebenszeit abgefunden worden.

186) Das war, sollte man meinen, mit der Wiener Kongressakte von 1815 nicht vereinbar.

187) Cotta und Church hatten auf ihre eigenen Kosten den „Max Joseph" in den Dienst gestellt; er sollte hauptsächlich die Verbindung zwischen Lindau und den übrigen Plätzen des Bodensees vermitteln. Da aber die Lindauer Schiffer ihr Recht auf Erhebung von Abfuhrgebühren von allen fremden Schiffen, die aus dem Lindauer Hafen Personen und Güter verschifften, geltend machten, so konnte das Schiff sich dort nicht recht einbürgern. Cotta und Church verloren bei dem Unternehmen nur Geld und im Jahre 1830 wurde das Schiff auf Abbruch verkauft. Die alten Vorrechte der Lindauer Schiffer wurden erst 1841 gegen 54 000 fl. vom bayer. Staate abgelöst. Dr. A. Schäffle, Zum hundertjährigen Andenken an J. F. Freih. von Cotta, Stuttgart 1888 S. 83 f. Am 16. Aug. 1835 wurde der Dampfbootaktiengesellschaft zu Lindau ein Privilegium der Dampfschiffahrt auf 10 Jahre vom 19. Mai 1836 beginnend ertheilt. (Regierungsbl. 1835 S. 842). Ueber die Befehdung der drei Gesellschaften zu Konstanz, Lindau und Friedrichshafen vgl. Württemb. Jahrbücher 1843 I, S. 85.

188) Regelmässig verkehrten auf dem Rhein Dampfschiffe seit 1827.

189) Neue Würzburger Zeitung vom 2. Dez. 1834 Nr. 334.

190) Notizen über die Dampfschiffahrt auf dem Neckar von dem Stadtschultheissen Titot in Heilbronn, Württemb. Jahrb. 1884 I, S. 261 f.

191) Am 21. Juni 1839 theilte der bayer. Kansul Bartels in Köln dem bayer. Ministerium mit, dass einige Bayern 1000—1200 fl. opfern wollten, um eine Probefahrt zu versuchen. In der Einleitung dieses Schreibens heisst es: „Es ist durch die jüngst stattgehabte Probesendung von 4000 Ztr. Eisenbahnschienen auf dem Main bis Miltenberg und von da zu Lande nach München mehr als erwiesen, dass die Mainwasserroute die Konkurrenz mit der Neckarroute nicht mehr auszuhalten

vermag; die natürliche Folge davon wird sein, dass die Rangschiffahrt auf dem Main nach dem Rhein früh oder spät zusammenfallen muss. Es bleibt bei dieser betrübenden Aussicht nur noch ein Mittel übrig, nämlich die Dampfschiffahrt auf dem Main einzuführen. Mehrere der achtbarsten Kaufleute und verständige Männer in Bayern sehen dies vollkommen ein, weshalb man mit grosser Kraft arbeitet, mit einem eisernen Dampfboot, das 16—18 Zoll geladen tief geht, bis Kitzingen nächstens eine Probefahrt zu machen, ob dadurch die Route von Hanau nach Wien und Konstantinopel auf dem natürlichsten Weg für Bayern nicht erhalten werden kann."

192) Noch 1841 gedachte die Kölner Dampfschiffahrtsgesellschaft den Main selbst zu befahren. Aschaffenb. Ztg. v. 2. Aug. 1841 Nr. 182.

193) Vgl. darüber auch „Ankündigung und Verständniss im Betreff des seit zwei Jahren bestehenden provisorischen Maindampfschiffahrts-Comités von einem Mitgliede desselben (offenbar Wilh. Schleussner in Marktbreit). Marktbreit Ende Mai 1841."

194) Eingabe des Fabrikanten und Magistratsraths Karl Dessauer v. 28. Febr. 1841, worin er in diesem Sinn seine Dienste anbietet. Siehe ferner Aschaffenb. Ztg. v. 20. u. 23. Juli 1841 Nr. 171 u. 174.

195) Derselbe war auf Veranlassung eines Heilbronner Comités auf dem Neckar zwei Stunden bis gegen Ladenburg gefahren. Schneider schloss sich an und bewog den Schiffseigenthümer, auch die Exkursion nach Aschaffenburg zu machen.

196) Das Boot, zu Nantes gebaut, hatte eine Maschine mit 20 Pferdekräften, trug 175 Passagiere oder 280 Zollztr. Waaren und ging mit dieser vollen Ladung nur 11 Zoll im Wasser, während der Main gewöhnlich 22—24 Zoll hatte. Aschaffenb. Ztg. v. 17. April 1841 Nr. 92.

197) Dazu gehörten Franz Gätschenberger und J. J. von Hirsch aus Würzburg, Bauer von Oberzell, Barthels, bayer. Konsul zu Köln a. Rh., Dr. von Hornthal, Appellationsgerichtsadvokat zu Bamberg etc.

198) Die Stadt Würzburg zeichnete 12 Aktien = 3000 fl. Das Kollegium der Gemeindebevollmächtigten hatte dies einstimmig genehmigt.

199) Ausführliches enthalten die gedruckten „Verhandlungen der ersten Generalversammlung der Gesellschaft für die Errichtung der Dampfschiffahrt auf dem Main 1841", denen auch ein Bericht des provisorischen Comité und ein Auszug aus den Berichten des kgl. Regierungs- und Kreisbauraths Schierlinger v. 13. Juni und 30. Okt. 1841 beigefügt ist.

200) Das hatte auch eine Ministerialentschliessung v. 29. Mai 1841 angerathen; eventuell solle man bei der Durchfahrt jedesmal die Räder abnehmen.

201) Der Oberzollinspektor Rumpler in Würzburg sprach sich darüber am 15. Juni 1841 aus in den „Aufschlüssen über die Verkehrsverhältnisse auf dem Main in Beziehung auf die einzuführende Dampfschiffahrt." „Ueber Würzburg ist eine geregelte Verbindung zwischen Nürnberg und Frankfurt mittelst sogen. Eilfuhren eingerichtet, welche die vier Frachtführer Schön, Niebler, Leikauf und Dürr betreiben. Jede Woche treffen im geringsten Anschlage 500 Ztr., sohin im Laufe des Jahres gegen 26000 Ztr. dergl. Eilgüter hier ein. Sie bestehen in Nürnberger Waaren, Spiegeln, Instrumenten etc. nach Frankfurt bestimmt, dann

in allen Gattungen fabrizirter Waaren aus Seide, Wolle, Baumwolle-, Mode- und Putzwaaren, Garne, Leder und Effekten, welche von Frankfurt zu Land nach Würzburg, Schweinfurt, Bamberg, Nürnberg, Ansbach, Regensburg, München und Augsburg durch die betreffenden Bootenfuhrleute gebracht werden, sind sohin grösstentheils Luxuswaaren, hoch im Werthe, die den Ort ihrer Bestimmung schnell erreichen müssen und deswegen auch die höhere Landfracht bisher leicht ertragen haben. Der Bezug eines Theils dieser Waaren fällt auf den Anfang und das Ende der Frankfurter Frühlings- und Herbstmessen, sonach gerade in die Periode, wo wegen Höhe des Wasserstandes die Mainschiffahrt am belebtesten ist; diese Waaren werden daher vor allem der Dampfschiffahrt zufallen, ohne einem künftigen Wechsel unterworfen zu sein, zumal da diese den Doppelzweck, schnelleren Transport und billigere Fracht in sich vereinigt. Von den 26000 Ztr. Luxuswaaren kommen auf neun Monate etwa 20000 Ztr. Auch ein Theil der Handelsgüter, die seither durch Segelschiffe gefrachtet wurden, werden der Dampfschifffahrt zufallen, insbesondere vor dem Eintritt des Winters, wo die Wintervorräthe an Kolonialwaaren aus Holland bezogen werden, wegen der langsamen Fahrt der Segelschiffe in der Bergfahrt aber den Ort ihrer Bestimmung nicht erreichen können. Die Maindampfschiffahrt wird demnach in Beziehung auf den Waarentransport dem Ludwigskanal tüchtig vorarbeiten und ihm beim Oeffnen eine Masse Güter zuführen und von demselben empfangen, welche seither auf anderen Wegen mit grösseren Transportkosten und minder schnell verführt worden sind."

202) Gâche, früher Maler, hatte die Aufgabe gelöst, Dampfschiffe für kleinere Ströme herzustellen. Von dem reichen Marquis de la Roche-Jaquelin mit Geldmitteln unterstützt, errichtete Gâche in Nantes eine Fabrik und führte dort auf der Loire im Jahre 1837 die ersten Dampfboote ein, die er Inexplosibles nannte, weil sie mit einer Kondensationsmaschine versehen waren, die mit Niederdruck arbeitete, kupferne Kessel und neben dem Sicherheitsventil noch eine Steigröhre hatte, in welcher Wasser sich befand, das bei sehr erhöhtem Druck des Dampfes durch eine gekrümmte Röhre hinausgetrieben wurde. Nachdem diese Inexplosibles sich auf der Loire erprobt hatten, führte sie der Graf Ressequier in Metz 1839 auf der Mosel und Meurthe ein.

203) Auch in Würzburg stellte die Stadt den Landungsplatz her, die Unterhaltung hatte die Gesellschaft.

204) Der Mangel an Sicherheitshäfen war stets eine Klage am Main. Im Jahre 1841 mussten z. B. die Rangschiffer Vogel und Messerschmidt von Bamberg zu Obernburg wegen des eingetretenen Eisgangs mit sehr grossen Kosten ihre Schiffe entladen.

205) Handbuch für Reisende auf dem Maine von S. Hänle und K. von Spruner. Mit einer Karte. Würzburg, Stahel'sche Buchhandlung 1843. Im Jahre 1841 hatte bereits der Marktbreiter Kaufmann Wilhelm Schleussner ein statistisch-historisches Gedicht „Minerva oder die Fahrt von London nach Wien" erscheinen lassen. „Minerva", heisst es in der Vorrede, ist der Name eines für die Mainfahrt geeigneten und disponiblen Dampfschiffes, welches noch kürzlich die Reise zwischen London und Richmond machte.

206) Puls, Die volkswirthschaftliche Bedeutung der Kanalisirung des Mains von Frankfurt bis zum Rhein 1879 S. 7. Nach einem Briefe des kgl. bayer. Vereins-

kontroleurs in Offenbach, Rapp, v. 1. Nov. 1844 bestand die Absicht, eine Dampfschifffahrt zwischen Holland und Biberich zu errichten, um sodann der Taunusbahn bis Frankfurt die Güter zuzuführen, die Mainzölle zu erübrigen und so Frankfurt zum Umschlagsplatz für die obern Mainplätze zu machen.

207) Sie beförderten nach Meidinger, Die deutschen Ströme II, S. 137 (Ausgabe von 1861) 1850:

zwischen Frankfurt, Mainz und Bingen	41 575	Pers. und	48 932	Ztr.	Güter
„ Bingen, Mainz, Ludwigshafen	19 033	„ „	27 451	„	„
	60 608	Pers. und	76 383	Ztr.	Güter

Nähere Aufschlüsse über die Verkehrsleistungen dieser Gesellschaft finden sich in den Jahresberichten der Centralkommission für die Rheinschiffahrt und in den Handelskammerberichten von Frankfurt.

208) Allerdings wollte die Gesellschaft dieses Selbstverschulden nicht zugeben. In dem Geschäftsbericht pro 1847 (Verh. der Generalvers. S. 8) heisst es deshalb mit einer gewissen Bitterkeit: „Ja wir müssen es leider bekennen, dass wir alle unsere Kalamitäten zum grössten Theil den unerfüllten Regulirungsprojekten zu danken haben, Projekte, welche in der Art ihrer Herstellung und verheissenen Ausführung hauptsächliches Motiv der Gründung unserer Gesellschaft waren.“

209) Siehe Titot, Notizen über die Dampfschiffahrt auf dem Neckar, Württemb. Jahrb. 1844 I, S. 278. Die Donaugesellsch. war bereits 1846 vollständig ruinirt, weshalb der Staat die Dampfsch. übernahm.

210) So wurde die wenig würdige Stellung der Kapitäne getadelt; sie waren zu ungebildet und nicht eigentlich Vorstände ihrer Schiffe; den Kapitänen war keine Haftung für das Inventar auferlegt; die Naturallieferungen an die Bediensteten erwiesen sich als übermässig kostspielig u. s. w. J. C. Zehner, Ueber das Nothwendige bei der Maindampfschiffahrt. Als Mscr. gedruckt. Beim Schluss des Jahres 1844.

211) Der Präsident des Verwaltungsraths war Anfangs Dr. von Hornthal aus Bamberg, später, und zwar bis zu Ende, Osius, Prokurator in Hanau.

212) Die erste Direktion bestand aus Gätschenberger, Vornberger, Heffner und Jansen.

213) Im Jahre 1850 hatten vom 19. Mai ab die Verbindungen folgenden Fahrplan:

Abg. Bamberg	8	Uhr	Morgens	Abg. Schweinfurt	12½	Uhr	Nachm.
Ank. Schweinfurt	12	„	„	Ank. Bamberg	8—9	„	Abends.
Abg. Kitzingen	5	Uhr	30 Min. Morg.	Abg. Würzburg	4	„	Nachm.
Ank. Würzburg	7	„	45 „ „	Ank. Kitzingen	8	„	Abends.
Abg. Würzburg	5	Uhr	Morgens.	Abg. Mainz	12½	„	Mitt.
Ank. Frankfurt	7—8	„	Abends.	Ank. Frankfurt	4—5	„	Nachm.
Abg. Frankfurt	9	„	Morgens.	Abg. Frankfurt	5½	„	Morgens.
Ank. Mainz	11	„	Vorm.	Ank. Wertheim	8—9	„	Abends.
				Abg. Wertheim	3	„	Morg.
				Ank. Würzburg	2—3	„	Nachm.

Das um 11 Uhr Vorm. in Mainz ankommende Dampfboot korrespondirte mit dem um 12½ Uhr nach Köln abfahrenden Dampfboot der Rhein. Köln. Ge-

sellschaft. Das Abends in Frankfurt eintreffende Boot kam meist noch recht zu den letzten Bahnzügen nach Mainz, Wiesbaden und Darmstadt. Bei der Bergfahrt konnten die Reisenden, die in Wertheim Abends ankamen, mit Omnibus noch nach Würzburg fahren, wo sie früh ankamen (Preis 48 Kr., 1 fl. 15 Kr., 1 fl. 30 Kr.)

214) Generalversammlung v. 20. Sept. 1848. Noch im Geschäftbericht pro 1853 S. 7 äusserte sich der Vorstand des Verwaltungsrathes: „Es ist keinem Zweifel unterworfen, dass der Güterverkehr vorzugsweise für die Zukunft die Quelle unseres Wohlstandes und Prosperirens abgeben wird, obwohl wir die feste Ueberzeugung haben, dass, selbst bei vollendeter Eisenbahnstrecke zwischen hier und Frankfurt dennoch die Personenfrequenz auf unsern Booten sich eher heben als mindern wird. Es sprechen hierfür nicht nur die Erfahrungsmomente, dass auf anderen Strömen, wo Eisenbahn und Dampfschiffe konkurriren, letztere selbst unter bei Weitem ungünstigeren Verhältnissen als bei uns, so z. B. am Oberrhein und Untermain und an der Elbe fortbestehen und prosperiren, sondern noch vorzugsweise hier bei uns neben der weit billigeren Beförderungsweise die schöne Gegend und der Verkehr mit bevölkerten, der Eisenbahnlinie entfernt liegenden Uferstädten, endlich die grössere Annehmlichkeit der Reiseart mit unseren schönen neuen Booten."

215) Die Maschinen hierzu waren in der ausgezeichneten Maschinenfabrik von John Penn & Sohn in Greenwich, der Schiffskörper unter Mitwirkung des Schiffsbauers Pearce aus London auf der Würzburger Werfte hergestellt.

216) Der letzte Versuch einer Schweinfurt-Bamberger Fahrt im Jahr 1852, zu deren nochmaligen Aufnahme vor der Vollendung der Eisenbahn der Verwaltungsrath vielseitig gedrängt worden war, erwies sich wieder nachtheilig. Man liess diesen nur durch die Badereisenden belebten Lokaldienst mit dem 1. Juni beginnen, und es erfreute sich die Fahrt einer namhaften Frequenz. Als aber die Fahrt recht Nutzen zu versprechen anfing, musste man am 13. Juli 1852 dieselbe wegen kleinen Wasserstandes einstellen. Der Wasserstand war am Obermain so tief herabgesunken, dass ohne das Schiff vollständig zu ruiniren, die Fahrt damit nicht mehr bewerkstelligt werden konnte. Die Kitzinger Lokalfahrt vom 21. März bis 8. Oktober 1852 war für den Verkehr wichtig, aber das finanzielle Ergebniss verlustbringend.

217) Regierungsrath Gresser theilte auf der Generalversammlung v. 30. Sept. 1853 mit, dass die Stadtgemeinde Kitzingen durch oberstrichterlichen Ausspruch zur Abtretung ihrer Stadtmühle an den Staat für gehalten erklärt worden sei.

218) In einer Schrift „Die Einführung der Dampfschleppschiffahrt auf dem Main. Ein Wort an die Aktionäre der Maindampfschiffahrtsgesellschaft Würzburg im September 1853" wurde nachdrücklichst dazu aufgefordert, den Schwerpunkt in die Schleppschiffahrt zu legen.

219) Gesuch der Segelschiffer beim Magistrat Würzburg gegen die Güterbeförderung der Maindampfschiffahrt durch Schleppkähne Juli 1852. Im Februar 1853 erschien eine „Zusammenstellung der in mehreren öffentlichen Blättern erschienenen Aufsätze über die von den Organen der Maindampfschiffahrtsgesellschaft beschlossene Einführung einer regelmässigen Dampfschleppschiffahrt zwischen Würzburg und Köln, den zu diesem Behufe angekauften Remorqueur mit vier eisernen Schleppkähnen etc. und die hierdurch von Seiten des Schifferstandes hervorgerufenen

Erwiderungen." Es sind dies Allgem. Ztg. v. 5. Jan. 1853 Nr. 5; Würzb. Ztg. v. 7. Jan. 1853 Nr. 7, v. 22. Jan. 1853 Nr. 22; Fränkischer Kurier v. 23. Januar 1853 Nr. 23; Würzb. Ztg. v. 26. u. 27. Jan. 1853 Nr. 26 u. 27, v. 9. u. 10. Febr. 1853 Nr. 40 u. 41. Diesen ist ein letzter Artikel v. 14. Febr. 1853 als Antwort auf den der Allg. Ztg. v. 5. Jan. 1853 beigefügt, dessen Aufnahme die Redaktion der Allg. Ztg. abgelehnt hatte. Inhaltlich bieten die Aufsätze wenig; die Segelschiffer suchten einestheils die Aktionäre wankend zu machen, anderntheils die Berechtigung der Aktiengesellschaft zur Schleppschiffahrt zu bestreiten; sogar die Fortsetzung der Korrektion bemängelten sie.

220) Ueber diese Konkurrenten mag Folgendes mitgetheilt werden. Die Kölner Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft betrieb **1850** ihren Dienst mit 5 Dampfschleppschiffen, 30 eisernen Güterschiffen; sie schleppte 1 761 793 Ztr. Die Düsseldorfer Dampfschleppschiffahrt hatte zwei Schlepper, 12 Güterschiffe und 22 gemiethete Segelschiffe; sie beförderte 1850 973 825 Ztr. Die Mainzer Gesellschaft schleppte mit ihren Booten Rhenus I u. II 634 684 Ztr. Die Frankfurter Gesellschaft beförderte mit 4 Remorqueurs und 27 Schleppkähnen 950 686 Ztr. in der Strecke zwischen Holland, Frankfurt und Strassburg; die Ludwigshafener Gesellschaft 915 378 Ztr.; die Mannheimer Gesellschaft zu Berg 251 583 Ztr.; die Dortrechter Gesellschaft 232 782 Ztr.; die Ruhrorter Gesellschaft 959 088 Ztr.; die Kohlenbergwerksbesitzer Franz Haniel 1 617 812 Ztr., Mathias Stinnes 570 377 Ztr. In dieser Gesammtsumme von 8 959 002 Ztr. sind die Güterfrachten nicht mit inbegriffen, welche die für den Personendienst eingerichteten Dampfboote beförderten. Bericht der Centralkommiss. der Rheinschiffahrt 1850 S. 11 f. Auf diese Berichte muss auch für die übrigen Jahre verwiesen werden. Der Verkehr des Kölner Hafens wurde vermittelt durch

die Dampfboote			**1854**	**1853**
der vereinigt.	Kölner u. Düsseldorfer	Gesellsch. mit	375 710 Ztr.	379 964 Ztr.
„ „	Rotterdamer	„ „	173 820 „	164 479 „
„ „	Amsterdamer	„ „	69 569 „	54 748 „
„ „	Bayrische	„ „	155 501 „	72 624 „

Die Maindampfschleppschiffahrtgesellschaft hatte sich einen respektabeln Antheil neben den anderen erworben. Jahresber. der Handelsk. zu Köln pro 1854.

221) Auch hatte man grosse Schwierigkeiten mit den Restaurateuren auf dem Rhein.

222) Bericht des Oberzollinspektors Braun in Würzburg 23. Febr. 1857.

223) Würzburger Zeitung (Anzeiger) v. 17. Nov. 1858 Nr. 319.

224) Bericht Rumpler's vom 18. Mai 1843; Entschliessung der Generalzolladministration v. 13. Juli 1843.

225) Bellingrath, Reform der Mainschiffahrt 1880 S. 5.

226) Siehe Württemberg. Jahrb. 1861 2. Heft S. 154 f. und G. Schanz, Die Kettenschiff. auf dem Main 1893 S. 30.

227) Auf der Donau bildete sich auf Veranlassung des bayerischen Königs eine Aktiengesellschaft. Sie konstituirte sich 1837 zu Regensburg unter dem Namen Bayerisch-württembergische Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft zu Regensburg und war von beiden Staaten mit Privilegien versehen. Die Absicht der Unternehmer war auf eine Befahrung der Strecke von Ulm bis Linz gerichtet. Der Mangel an geeigneten Booten für die Stromstrecke von Regensburg aufwärts

sowohl, als auch die Stromhindernisse selbst überzeugten aber die Aktionäre gar bald von der Erfolglosigkeit einer solchen Ausdehnung des Schiffahrtsbetriebes, und es wurden sofort die Fahrten auf die Linie zwischen Regensburg und Linz beschränkt. Es bildete sich deshalb am 25. August 1844 die Ulmer Aktiengesellschaft für Dampf- und Ruderschiffahrt, an der sich der württembergische Staat mit 50 000 fl. und die Stadt Ulm mit 13000 fl. betheiligten und für den Zeitraum von 15 Jahren auf Dividende verzichteten, wenn und solange die übrigen Aktionäre nicht mindestens 4 % Zinsen bezogen (Württemb. Jahrb. 1844 S. 57); die Gesellschaft bestellte ein Dampfschiff von England.

Die im Jahre 1837 gegründete Gesellschaft, die den Verkehr zwischen Regensburg und Linz pflegte, hatte inzwischen wenig günstige Ergebnisse aufzuweisen, wofür der Grund vielfach in der Ausdehnung der Werkstätte zu einer Maschinenfabrik und der wenig glücklichen Auswahl der Schiffe gesucht wurde. Da entschloss sich 1846, als der Kanal gebaut war, der bayerische Staat zur Uebernahme und kaufte die vier vorhandenen Schiffe, wovon drei ganz heruntergekommen waren, sowie Schiffswerfte und Werkstätteinventar um 500 000 fl. Durch das desfalls erlassene Gesetz vom 23. Mai 1846 wurden noch weitere 390 000 fl. für die bessere Instandsetzung des Transportmaterials und der Gebäude genehmigt. Die Bemühungen der Staatsregierung, auch die Linie Regensburg-Donauwörth einzubeziehen, drohten anfänglich gleichfalls an den Stromhindernissen und insbesondere an dem momentanen niedern Wasserstand zu scheitern. Diese Hindernisse wurden überwunden durch die Flusskorrektionen und durch den Bau von Personenbooten mit nur 15—18 Zoll Tiefgang, so dass bereits 1850 ein regelmässiger Fahrdienst unterhalten werden konnte. Zugleich gelang es Bayern, mit Oesterreich am 2. Dezember 1851 einen Vertrag abzuschliessen, durch den die mit Zöllen schwer belastete Donau — im Lande unter der Enns bestanden allein 77 Zollstationen, meist im Eigenthum adeliger Geschlechter und verschiedener Klöster — mit ihren schiffbaren Nebenflüssen für Güter, die aus diesen beiden Staaten kamen, gänzlich befreit wurden, in welchem aber auch die Verpflichtung eingegangen wurde, die obere Donau bis nach Ulm in stets fahrbarem Zustande zu halten. (Vgl. auch Meidinger, die Donau S. 90.)

Im Jahre 1851/52 bestand der Schiffspark der bayerischen Anstalt aus 10 Dampfbooten, 1 Remorqueur und 4 Schleppern. Durch Gesetz vom 18. März 1855 wurde ausser 420 000 fl. zu Fluss- und Brückenbauten an der Donau eine weitere Dotation von 830 000 fl. für Erweiterung und Instandsetzung der Anstalt gebildet; davon sollten 675 000 fl. zur Vermehrung der Transportmittel und 155 000 fl. zur Herstellung von Ländeplätzen, Magazinen und einem Winterhafen dienen. Die Anstalt besass 1857/58 11 Personenboote, 4 Remorqueure mit 1020 Pferdekräften und 19 Schleppkähne. Ueber die finanziellen Ergebnisse der Anstalt habe ich auf Grund der Nachweisungen über den Betrieb der k. b. Verkehrsanstalten folgende Uebersicht zusammengestellt.

	Einnahmen	Ausgaben	Mehreinnahmen	Anlagekapital
1851/52	237 031 fl.	233 663 fl.	3368 fl.	890000 fl.
1852/53	231 034 „	222 351 „	8683 „	890000 „
1853/54	330 613 „	258 948 „	71665 „	890000 „
1854/55	395 600 „	338 937 „	56 663 „	1 238 610 „

	Einnahmen	Ausgaben	Mehreinnahmen	Anlagekapital
1855/6	409897 fl.	367144 fl.	42753 fl.	1652080 fl.
1856/7	473863 „	421996 „	51867 „	1693896 „
1857/58	373343 „	361773 „	11570 „	1693896 „
1858/59	417181 „	377316 „	39865 „	1705876 „
1859/60	383051 „	362866 „	20158 „	1717890 „
1860/61	268624 „	315775 „	— 47151 „	1717890 „
1861/62 (11 Mon.)	169400 „	203205 „	— 33805 „	1717890 „

Rechnet man Verzinsung und Abschreibung, so hat das Unternehmen zu keiner Zeit sich rentirt. 1860 und 1861 wurden nicht einmal mehr die laufenden Ausgaben gedeckt.

Von Passau aufwärts war die Anstalt allein für den Dampfschiffahrtsbetrieb privilegirt. Zwischen Passau und Linz hatten die bayer. Anstalt und die k. k. priv. Dampfschiffahrtsgesellschaft vertragsmässig den Verkehr getheilt und zwar so, dass der bayerischen Anstalt der Verkehr mit Personenbooten und der österreichischen Gesellschaft der Schleppdienst gehörte. In Folge der Donauschifffahrtsakte vom 7. November 1857 dehnte die k. k. österreichische priv. Dampfschiffahrts-Gesellschaft ihre Schleppfahrten auch bis Regensburg aus. Ausserdem bestand noch eine dritte konkurrirende Privatgesellschaft. In Folge dieser Konkurrenz und der seitens der österr. Dampfschiffahrts-Gesellschaft gedrückten Frachten gingen die Einnahmen der Anstalt zurück. Als nun noch die bayer. Ostbahn von Regensburg bis Passau 1860 eröffnet wurde, begann die Sache geradezu unleidlich zu werden. Die Personenfahrten zwischen Linz und Regensburg wurden ganz unrentabel; die Einnahme aus dem Personenverkehr hatte 1860/61 zu Regensburg 13583 fl., unterhalb Regensburg 27620 fl. betragen, in den 11 Monaten 1861/62 sank sie auf 4275 bezw. 385 fl. Der Konkurrenzkampf mit der Bahn kehrte sich stets gegen den Staat, da derselbe für die genannte Bahn eine Zinsgarantie übernommen hatte. Die Direktion der österr. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft schickte sich ferner an, ihren Fahrdienst auf die obere Stromstrecke zwischen Regensburg und Donauwörth auszudehnen und auch auf dieser bisher von den bayer. Booten allein exploitirten Linie in Konkurrenz zu treten. So war die bayer. Anstalt von allen Seiten bedrängt. Im Jahre 1861 wurde von derselben versucht, den Schleppdienst auszudehnen, es wurden von Juli bis September einige Versuchsfahrten nach Ungarn und zwar nach den Stationen Pressburg, Raab und Pest veranstaltet. Allein man überzeugte sich, dass eine solche Umgestaltung des Betriebs nicht unbeträchtliche neue Kosten für Vermehrung der Transportmittel erfordern würde, ohne Aussicht auf Erfolg zu bieten, da die konkurrirende österr. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft eine Staatsgarantie genoss und den österr.-ungar. Donauverkehr beherrschte. So entschloss man sich, sich der Anstalt zu entäussern. Durch Vertrag vom 5./7. Juli 1862 trat der Staat den ganzen Schiffspark sowie die Immobilien mit Ausschluss der Lände, sowie des Güterschuppens in Donauwörth und die Werfte in Regensburg an die österr. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft um 400000 fl. südd. W. ab; letztere verpflichtete sich unter anderm, die ganze Stromstrecke zwischen Donauwörth und Regensburg bis zum Ablauf ihres 1880 erlöschenden Privilegs, eventuell bis zur früheren Vollendung einer Eisenbahn zwischen Regensburg und

Donauwörth zu befahren. Die österr. Dampfschiffahrtsgesellschaft stellte am 15. Juni 1874 den Personendienst zwischen Donauwörth und Regensburg ein, da am 1. Juni die Bahn Donauwörth-Ingolstadt-Regensburg eröffnet wurde; am 29. Juni 1874 gab sie auch den Schleppdienst auf der Strecke Regensburg-Donauwörth wegen des von der Bahn gewährten Differentialtarifs auf. (Siebert, Wasserbau an den öffentl. Flüssen Bayerns 1888 S. 11.)

Ueber die Verkehrsergebnisse der staatlichen Donaudampfschiffahrt habe ich auf Grund der Nachweisungen über den Betrieb der k. b. Verkehrsanstalten folgende Tabellen ausgearbeitet:

1. Schiffsbestand und Verkehr der staatlichen Donau-Dampfschiffahrt.

	Personenboote	Remorqueurs	Schleppkähne	Beförderte Personen Zahl	Bef. Gepäck Ztr.	Bef. Güter Ztr.	Gepäck u. Güter zusammen
1850/51	4	—	—	45751	—	—	68231
1851/52	10	1	4	49572	—	—	178128
1852/53	10	1	4	54034	2163	149427	
1853/54	11	3	10	53864	2073	414756	
1854/55	11	4	19	58021	2516	536167	
1855/56	11	4	19	62611	2679	566080	
1856/57	11	4	19	64156	2592	794760	
1857/58	11	4	19	67270	2910	525909	
1858/59	11	4	19	65253	2374	701199	
1869/60	11	4	19	57169	1905	1050753	
1860/91	11	4	19	70685	1533	943864	
1861/62 11 Mon.	11	4	19	35185	514	613954	

Auf die obere Donau von Donauwörth bis Regensburg trafen von obigen Zahlen 1850/51 14178 Personen und 10426 Ztr. und im Jahre 1851/52 18627 Personen und 16440 Ztr.

Eine sehr genaue Beschreibung des Schiffsmaterials findet sich in der ersten Nachweisung über den Betrieb der k. b. Verkehrsanst. pro 1851/52 S. 28 und in der dritten Nachweisung über den Betrieb der k. b. Verkehrsanst. pro 1853/54 S. 43.

Die vier Remorqueurs hatten 1020 Pferdekräfte, die Schlepper eine Tragfähigkeit à 900—3200 Ztr.

2. Vertheilung der Einnahmen auf obere und untere Donau.

Erhoben wurden in

	Donauwörth, Neuburg, Ingolstadt Kehlheim	in Regensburg	unterhalb Regensburg bis Linz
1852/53	55492 fl	72491 fl	80400 fl
1853/54	91436 „	119964 „	107589 „
1854/55	115048 „	93696 „	110514 „
1855/56	141056 „	97959 „	129386 „
1856/57	160633 „	159484 „	159709 „
1857/58	132228 „	121275 „	152533 „
1858/59	223218 „	109978 „	168442 „
1860/61	82658 „	51305 „	105254 „
1861/62 (11. Mon.)	65849 „	32665 „	78555 „

Von den 72491 fl., die in Regensburg 1852/53 eingenommen wurden, trafen 12424 fl. auf die obere und 60067 fl. auf die untere Lände.

3. Antheil der obern und untern Donau an den Fahrten.

	Fahrten im Ganzen	Von den Fahrten trafen auf die obere Donau (Donauwörth bis Regensburg)	die untere Donau (Regensburg bis Linz)	die Personen-Fahrten	die Schlepp-Fahrten	Geleistete Wasser-Stunden	Geleistete Fahrzeit-Stunden
1850/51	395	190	205	—	—	—	—
1851/52	469	201	268	—	—	48 304	—
1852/53	462	213	249	—	—	46 216	—
1853/54	535	247	288	—	—	53 528	18 126
1854/55	595	292	303	417	178	60 311	20 328
1855/56	624	306	318	419	205	63 529	22 206
1856/57	631	311	320	386	245	60 921	23 250
1857/58	572	292	280	379	193	57 059	21 072
1858/59	643	349	294	392	251	62 049	23 926
1859/60	613	323	290	333	280	55 660	21 531
1860/61	630	315	315	419	221	55 438	21 276

Der Personendienst wurde sowohl auf der obern wie untern Donau in der Zeit vom 1. Mai bis 1. Okt. mittelst täglicher Fahrten unterhalten. Vorher und nachher so lange gefahren wurde, mittelst andertägiger

Der Schleppdienst wurde zumeist mit wöchentlich wenigstens zwei regelmässigen Fahrten betrieben.

228) Schirges, Der Rheinstrom S. 229.

229) Hessen und Nassau wollten der Ermässigung nicht zustimmen; Preussen aber erklärte, dass es den hessischen und nassauischen Schiffen die gleiche begünstigende Behandlung, wie sie mit den übrigen Rheinuferstaaten des Zollvereins vereinbart sei, versagen müsse, falls sie sich fortwährend weigern würden, auf die von allen übrigen Betheiligten annehmbar gefundene Ermässigung der Rheinzölle einzugehen. Sie gaben nun nach, aber sie erliessen nur $^1/_3$ der vollen Gebühr, während die übrigen Staaten die Hälfte erliessen. Vgl. im Uebrigen Schirges, Der Rheinstrom S. 235. Auch Beil. Bd. III S. 201 zu den Verh. d. bayer. K. d. Abg.

230) Bad. Rgsbl. 1851 S. 580.

231) Bad. Rgsbl. 1851 S. 608.

232) Bad. Rgsbl. 1852 S. 271.

233) Der Landtagsabschied vom 25. Juli 1850 (§ 26 Abs. 3) sicherte zu, dass man wie bisher auf möglichste Verminderung bei den anderen Staaten hinwirken werde.

234) Beil. Bd. II z. d. Verh. d. bayer. K. d. Abg. 1855/56 S. 34 f. u. Stenogr. Ber. I. Bd. S. 342 f. Crämer behauptet, im Jahre 1853 hätten die bayer. Schiffer die Summe von 90872 fl. an Mainzoll bezahlt.

235) Der Referent Neuffer regte in seinem Kommissionsbericht v. 11. Dez. 1855 an, gegen Baden und Frankfurt die Reciprocität durch Wiedererhebung der Mainzölle zu Aschaffenburg und Miltenberg zu üben. Das Unzweckmässige dieser Repressalie lag auf der Hand. Der Vertrag war überhaupt kein Novum, sondern nur Erneuerung eines früheren. Zudem besass Bayern dieselben Vergünstigungen in Frankfurt schon seit 1836 und dieselben, die Baden Frankfurt gewährte, in Folge

Schlussprotokolls zum Anschlussvertrag Badens, dat. Berlin 12. Mai 1835. Eine Retorsion gegen diese zwei Staaten war gänzlich unmotivirt und sogar unmöglich. Wenn Bayern seine Mainzölle in Aschaffenburg und Miltenberg eingeführt hätte, so hätte es diese beiden Staaten in Folge der Verträge ausnehmen müssen. Frankfurt, das wenig Schiffahrt zu Berg auf dem Main hatte, wäre auch abgesehen davon, damit nicht zu treffen gewesen.

236) Staatsvertrag zwischen dem Grossherzogthum Baden und der freien Stadt Frankfurt v. 4. Juli 1855 den Nachlass von Wasserzöllen betr.

„Nachdem der am 8. Juli 1837 zwischen dem Grossherz. Baden und der freien Stadt Frankfurt abgeschlossene Staatsvertrag in Betreff des Nachlasses der Wasserzölle für deutsche Erzeugnisse und Gegenstände des freien Verkehrs am 31. Dez. 1853 sein Ende erreicht, erachteten beide vertragsschliessenden Theile den Abschluss eines neuen, die dermaligen Verhältnisse berücksichtigenden Vertrags für angemessen.

Art. I. Baden bewilligt der Stadt Frankfurt für alle aus ihrem Hafen zu Wasser abgehenden Güter des freien Verkehrs, mit Ausnahme der notorisch ausserdeutschen Erzeugnisse, bei den badischen Rhein- und Neckarzöllen folgende Wasserzollnachlässe. Es sollen nämlich

1. die bezeichneten Güter, wie sie aus dem Hafen der freien Stadt Frankfurt auf dem Rhein mit Berührung der Octroiämter Mainz oder Mannheim verschifft werden, in Mainz und in Mannheim von dem Antheile des Grossherzogthums an den Rheinzöllen, welche bei diesen Octroiämtern erhoben werden, mit Ausnahme der Rekognitionsgebühr befreit sein; ferner sollen

2. diejenigen Güter gleicher Beschaffenheit, die aus dem Hafen der Stadt Frankfurt auf dem Neckar mit Berührung der grossherz. bad. Neckarzollämter verschifft werden, von $^2/_3$ des Neckarzolls, der an diesen Aemtern zu bezahlen ist, mit Ausnahme der Rekognitionsgebühren frei bleiben.

Art. II. Frankfurt gewährt allen aus grossherz. badischen Rhein-, Main- und Neckarhäfen abgehenden Gütern der im Artikel I gedachten Art, welche auf dem Main mit Berührung des Frankfurter Mainzollamts verschifft werden, den Nachlass des Frankfurter Mainzolls mit Ausnahme der Rekognitionsgebühren.

Art. III. Für den Fall, dass Baden anderen Rhein- und Mainuferstaaten einen Nachlass am badischen Mainzoll bewilligen sollte, wird ein solcher Nachlass nach gleichen Grundsätzen auch der freien Stadt Frankfurt zugestanden werden.

Art. IV. Der Vertrag gilt bis zum 31. Dez. 1865."

237) Siehe oben Note 235.

238) Frankfurt glaubte sich in dem bisherigen Vertrag benachtheiligt; die Konzession Badens bei den Rheinzöllen für die Befreiung von den Mainzöllen in Frankfurt schien Frankfurt kein genügendes Aequivalent, nachdem die Frankfurter Schiffahrt auf dem Oberrhein zu Berg meist nur den Rücktransport leerer Weinfässer nach der Pfalz und Frankfurt zum Gegenstand hatte, bezw. nach anderer Version die Frankfurter Schleppschiffahrt ihre Fahrten nach dem Oberrhein überhaupt eingestellt hatte. Frankfurt verlangte auch Befreiung vom Mainzoll, obwohl nur wenige Frankfurter Schiffer nach Wertheim kamen. Als keine Verständigung erzielt wurde, belegte Frankfurt die badischen Schiffer mit Zoll, wogegen es die bayer. Schiffer frei liess. Auf die heftigen Klagen der Wertheimer

Schiffer, die „nur mehr acht Fahrzeuge hatten", wie der bayer. Stationskontroleur in Offenbach am 4. April 1853 schrieb, vergütete die badische Regierung ihren Schiffern die in Frankfurt gezahlten Zölle zurück.

239) Kurhessische Verordnung v. 17. Sept. 1859.

240) So in Steinheim vom Dez. 1854 an, in Hanau vom 1. Mai 1856 an und in Frankfurt am 13. Nov. 1855 (Frankf. Ges.- u. Statutensaml. Bd. 12 S. 125). Das Gleiche geschah in Höchst und Wertheim, wie aus einer Mittheilung des bayer. Finanzministeriums an die Generalzolladm. v. 27. Jan. 1856 hervorgeht.

241) Dadurch sank der Tarif für die Güter, welche der ganzen und der Viertelgebühr unterlagen, gegenüber dem 1851er Tarif zu Thal von 73,97 Centimes auf 20,69 Centimes und zu Berg von 96,48 Centimes auf 20,59 Centimes auf der Strecke von der Lauter bis Emmerich. Siehe Näheres im Jahresber. der Centralkommission für die Rheinschiffahrt 1860 S. VI. Der Ausfall an Rheinzoll betrug für die Rheinuferstaaten 1861 gegenüber 1860 979 450 Frs. Jahresber. der Centralk. für die Rheinsch. 1861 S. X.

242) Damit erfüllte sich auch die Bitte von 24 Mainschiffern von Aschaffenburg, Miltenberg, Reistenhausen v. 9. Okt. 1860, dass die Quadersteine, die nur für den Transport zugespitzt waren, von der 1/4 in die 1/20stel Gebühr gesetzt werde, wie dies in Wertheim und Steinheim schon bisher, nicht aber in Hanau und Höchst geschah.

243) Bayr. Rgsbl. 1861 S. 771 f., bad. Rgsbl. 1861 S. 273.

244) Bekanntm. des Frankf. Rechnei- und Rentenamts v. 17. Sept. 1861.

245) Bad. Rgsbl. 1861 S. 322.

246) Bad. Rgsbl. 1862 S. 303.

247) Unterfr. Kreisamtsbl. Nr. 70 v. 29. Mai 1867.

248) Bad. Rgsbl. 1862 S. 443.

249) Kirsch, Die Zoll- u. Reichssteuerverwaltung im Grossherzogth. Baden 1885 S. 253. Die gesammten Einnahmen Badens an Wasserzöllen vom Rhein, Main, Neckar, der Kinzig, Rench, Murg, Enz und Nagold betrugen nach den Akten der badischen Zolldirektion

	zu Thal	zu Berg	Zusammen
1. Mai 1829/30	121 922	53 921	175 843 fl.
1830/31	146 780	65 887	212 667 „
1832/33	143 551	66 214	209 765 „
1833/34	152 064	65 836	217 900 „
1834/35	146 062	65 321	211 383 „

250) Preuss. Ges.-Samml. 1866 S. 874.

251) Die kurfürstl. hess. und grossh. hess. Regierung waren durch Vertrag vom 20. Febr. 1818 übereingekommen, zur Herstellung eines direkten Verkehrswegs zwischen den Messplätzen Leipzig und Offenbach an Stelle der seither den Verkehr zwischen Mainkur und Offenbach vermittelnden Fähre auf gemeinsame Kosten eine Schiffbrücke bei Offenbach zu errichten. Der von ihnen vereinbarte Tarif datirte vom 21. Mai 1819. Beim Passiren eines Schiffes oder Flosses waren 18 Kr., beim Passiren mehrerer je 12 Kr. zu entrichten; genügte die Abführung der Windeschiffe nicht, sondern war die Abführung eines Joches erforderlich, so kostete es für jedes Joch 1 fl. bezw. 40 Kr. Die Gesammtjahreseinnahme

betrug durchschnittlich 8000—10 000 fl., darunter 4500 fl. Brückenaufzugsgelder; der Ueberschuss betrug ca. 2000—5000 fl.

252) Diese Gebühren wurden als Licenzgelder betrachtet für besondere Bewilligung und als ein Ersatz für die Ausgaben auf Herstellung und Unterhaltung des sogen. Hauwehres an der Schondra bei Gräfenberg, des Holz- oder Lachsfangsteges an der Sinn, dann auf Unterhaltung des Flussbettes der Saale von Gräfendorf bis zur Mündung in den Main bei Gemünden.

253) Bad. Rgsbl. 1867 S. 198.

254) Siehe Art. 9 des bad. Friedensvertrags mit Preussen v. 17. Aug. 1866 und bad. Rgsbl. 1867 S. 4. Siehe ferner die Rheinschiffahrtsakte v. 17. Okt. 1868 Art. 3 (Bayr. Rgsbl. 1869 S. 1129). Im Jahre 1856 hatten die Rheinzölle noch 2 910 549 Frs., 1857 2 527 293 Frs. betragen; 1863 ergaben sie nur noch 1 369 533 Frs; 1864 1 192 377, 1865 1 263 004, 1866 922 723 Frs. Ueber die Rheinzollermässigung im Jahre 1861 siehe oben S. 216; über die von 1864 vgl. Jahresber. der Centralkomm. der Rheinschiffahrt 1864 S. IX; es wurde vom 1. Januar 1866 ab die Rekognitionsgebühr herabgesetzt und ebenso der Rheinzoll von 20,59 auf 17,82 Centimes ermässigt.

255) Siehe Kreisamtsbl. für Unterfranken 1868 S. 2190.

256) Für Würzburg hatten die in Wegfall kommenden Gebühren bis dahin betragen: 24 Kr. für jedes den Kanal passirende Schiff, im 20jähr. Durchschnitt 951 fl.; 45 Kr. für Schliessung der Schutzgatters an der Mühle beim Passiren der Schiffe, im 20jähr. Durchschnitt 540 fl.; 48 Kr. herrschaftliche Wehrlochgebühren für 1—6 Lochstücke, 8 Kr. für jedes weitere; 24 Kr. Wehrmeistergebühren für jedes beladene Lochstück, 12 Kr. für jedes leere, im 20jähr. Durchschnitt 2124 fl. Die Kammerschleusse ertrug im 20jähr. Durchschnitt 1074 fl. An Kosten rechnete man im Durchschnitt zu Würzburg 1775 fl., zu Schweinfurt 1232 fl.; auf der Saale, Sinn und Schondra 466 fl.

257) Im Jahre 1849 hatte der Rangschiffer B. Kraus von Kitzingen eine Ermässigung der Würzburger Gebühren in Anregung gebracht. Das Hauptzollamt in Würzburg hielt eine Abgabenherabsetzung für das Wehrloch nicht für angezeigt, beantragte aber 1. dass die Schiffe, welche durch das bei hohem Wasserstand offene Wehrloch in der Thalfahrt fuhren — ungefähr 150 im Jahr —, keine Gebühr zahlen sollten, zumal nach Art. 17 des Zollvereinsvertr. vom Jahre 1833 Gebühren für Kanalschleussen etc. nur bei wirklicher Benutzung erhoben werden sollten; 2. dass für leere Fahrzeuge — ungefähr 500 — beim Passiren des Kanals die Gebühr von 24 Kr. auf 12 Kr. herabgesetzt; 3. dass die Kanalgebühr für jede einzelne Oeffnung gezahlt werde, gleichgültig ob einer mehrere Fahrzeuge hatte oder ob ein Fahrzeug mehreren Besitzern gehörte. Ein Nachlass schien billig, zumal die schwer beladenen Fahrzeuge in der Bergfahrt nur unter Kraftanstrengung vieler Menschenhände durch den schmalen Kanal und die Schleusse gebracht werden konnten. Die 10jähr. Einnahmen wurden 1838/39 — 1847/48 auf durchschnittlich 2465 fl., die Ausgaben für Unterhaltung und Auslagen auf 1750 fl. berechnet. Es wurde nur der erste Antrag genehmigt (Entschl. des Staatsm. der Finanzen v. 31. Mai 1850). Im Jahre 1862 regte die Handels- und Gewerbekammer in ihrem Jahresber. S. 11 abermals die Herabsetzung der Kanalgebühr an. Da aber die letzten 10 Jahre nur eine Gesammteinnahme von 9906 fl. 12 Kr. ge-

bracht, denen ein Gesammtaufwand von 9633 fl. gegenüberstand, und in Bälde neue Reparaturen erwartet wurden, so wurde eine Herabsetzung abgelehnt (Minist.-Entschl. vom 31. Juli 1864.

258) Bereits am 27. Nov. 1849 beschwerte sich der Flössereiausschuss bei der Abgeordnetenkammer und verlangte Beseitigung der Gebühren in Schweinfurt. Seit Anfang der 60er Jahre bemühte man sich auf Grund des Art. 72 des Wasserbenützungsgesetzes v. 28. Mai 1852 die Gebührenfrage in Schweinfurt zu regeln. Die Berechtigung der Stadt Schweinfurt stützte sich auf ein Privileg, wonach im Jahre 1397 Kaiser Wenzel der Stadt die Bewilligung verliehen hatte, am Main grössere Mühlwerke anzulegen. Die Mühle wurde 1554 im Markgraf Albrechtschen Krieg total zerstört, 1572 von der Stadt aber wieder aufgebaut. Die Stadt erhob einen Zoll (Reichsvogteizoll), wovon ein Theil als Mühlwehr- oder Flosszoll erhoben, für die Bau- und Mühlenkasse verrechnet und zur Unterhaltung des Wehrlochs verwendet, bezw. als Entschädigung für den Stillstand der städtischen Mühlen und als Vergütung für die Mühewaltung beim Oeffnen des Durchlasses für die zu passirenden Schiffe und Flösse betrachtet wurden. Durch die Regierungsentschliessung vom 11. Juni 1825 wurde im Anschluss an die bisherige Uebung der Tarif folgendermassen festgestellt: 21 Kr. für ein Holländerzollstück, nämlich 15 Kr. an die Stadtkammer, 6 Kr. dem Wehrmeister; 15 Kr. für ein ordinäres Flosszollstück und zwei gute Bretter dem Wehrmeister, 15 Kr. für jedes Floss ohne Unterschied Lochgeld dem Wehrmeister, 12 Kr. für jeden Hümpelschelch dem Wehrmeister, 1 fl. 15 Kr. für jedes Schiff nebst Anhängschelchen dem Wehrmeister, 45 Kr. für jedes Floss, wenn bei grösserem Wasser das Wehr verhängt werden muss, dem Wehrmeister. Die Schiffsabgaben fielen weg mit der Vollendung der vom Staat 1837 erbauten Schleusse im Jahre 1839, bezw. ihrer Ersetzung durch Staatsgebühren. Seit dem Jahre 1817 hatte die Stadt die Gebühren verpachtet, hiervon aber die 15 Kr. sog. Flosszoll ausgenommen, der von dem Pächter direkt an die Stadtkämmerei abgeliefert wurde. Der Pachtschilling stieg von früheren 1500 auf 2140 fl.; 1839 betrug er, obwohl die Gebühren für Schiffe wegfielen und die Ueberfahrt über den Main für 100 fl. besonders verpachtet wurde, noch 2121 fl., 1843 2400 fl. Er ging vorübergehend etwas zurück, als manche Flösser seit 1853 auch die Schleusse benutzten. Gleichwohl betrug er 1857/58 noch 2200 fl., 1858/61 bereits wieder 2800 fl. 1863/64 betrug das Pachtgeld (Wehrgebühr) 3400 fl., 1864/65 3400 fl., 1865/66 4000 fl. und die in eigener Regie erhobene Mühlgebühr belief sich 1863/64 auf 2417 fl., 1864/65 auf 2319 fl., 1865/66 auf 1834 fl. Der grösste Theil der Einnahme wurde für allgemeine städtische Zwecke verwendet, die Unterhaltung des Wehres sammt Flossdurchlass verabsäumt. In der Erhebung der Schweinfurter Abgaben kamen viele Irregularitäten vor.

Die Bemühungen, zwischen Stadt und Flössern ein Einverständniss zu erzielen, führten lange nicht zum Ziel. Inzwischen wurde die Nothwendigkeit, den Umbau bezw. die Reparatur des Flossdurchlasses vorzunehmen, immer dringender. Die Kosten wurden auf 100 000 fl. veranschlagt. Die Stadt wünschte einen staatlichen Zuschuss von 30 000 fl. und noch eine Erhöhung der bisherigen Gebühren. Am 1. Juni 1870 erschien auch noch das Reichsgesetz über die Abgaben der Flösserei (Bundesgesetzblatt 1870 S. 313), nach dessen § 3 die Umwandlung der

seitherigen Naturalabgaben an Brettern in ein fixes Geldreichniss unbedingt geboten war. Nach mehr als 10jährigen Verhandlungen einigten sich endlich am 8./11. Februar 1872 Flössereiausschuss und die Stadt Schweinfurt. Das Einverständniss zwischen der Stadt Schweinfurt und dem Flössereiausschuss scheint auf Kosten Dritter, der Besitzer von Holländer- und Messholzflösse geschehen zu sein, die zu den Verhandlungen nicht beigezogen wurden. Diese Holländer- und Messholzflösse wurden durch den Tarif vorzüglich schwer belastet. Der seitherige Satz von 1 fl. 18 Kr. für einen Holländerfloss aus 54 Stämmen wurde dadurch auf 4 fl. gesteigert. Manche Bedenken wurden gegen dieses Uebereinkommen laut. Man beruhigte sich durch die Erwägung, dass ein Holländerfloss von Eichenholz mit den dazu gehörigen Tragstämmen einen Werth von mindestens 3000 fl., die Messholzstücke einen solchen von mindestens 2000 fl. hatten, sonach die Abgabe erst $^1/_7$, bezw. $^1/_5$ % des Werthes, für die einfachen Böden (Weissflösse) dagegen $^1/_4$—$^3/_4$ % betrug. Ein Hinausschieben der Angelegenheit machte die Ersetzung der Naturalabgaben noch schwieriger und kostspieliger.

Die Mehrung des Ertrages gegenüber bisher wurde unter Berücksichtigung des steigenden Verkehrs auf 2500—3000 fl. angeschlagen. 1874 war der Bruttoertrag der neuen Gebühren 9416 fl.; 1875 8350 fl.; 1876 7550 fl. Ueber die höchst verwickelten Verhältnisse und ihre geschichtliche Entwickelung sind zu vergl. die ausführlichen Darlegungen des Bürgermeisters Dr. von Schulthes in dem Bericht des Magistrats der Stadt Schweinfurt über die Ergebnisse der gesammten Verwaltung 1869 mit 1874 bezw. 1876, I. Bd. S. 525 und II. Bd. I. Abth. S. 539—649 f.

259) Der Tarif ist folgender:

A. Von Weissflössen, Boden- und Bretterflössen.

1. Von jedem gespannten (gejochten) Boden ohne Unterschied, ob einfacher oder Doppelboden in den bisher gewohnten Bodengattungen, Vierer, Fünfer, Sechser, Siebener, Achter, Neuner, Zehner etc. . . 6 Kr.
2. von jedem Stümmel Bretter . . . . . 15 „
3. von jedem ganzen Flosse — Stücke — ausserdem besonders . . 15 „

Böden unter 30 Fuss (8,75 m) Länge, sogen. Steuperböden werden gebührenfrei belassen. Stämme von mehr als 60 cm Durchmesser am starken Ende sollen in Weissflössen — Bodenflössen — überhaupt nicht vorkommen; wenn aber solche ausnahmsweise in solchen enthalten sind, werden dieselben als Holländerholz behandelt; es werden nämlich je drei Stämme als ein Boden gespannten Holländerholzes berechnet, und wird hierfür die auf einen Holländerboden treffende Wehrgebühr mit 12 Kr. erhoben. Als ein Stümmel Bretter gilt eine vier Bretter lange, 10 12 Bretter breite, beiläufig 1000 Bretter enthaltende Bretterabtheilung. Einem Stümmel gleich werden berechnet vier Flügel oder zwei Riegen; für Viertel-, Halbe- und Dreiviertel-Stümmel wird die Wehrgebühr mit $3^3/_4$, $7^1/_2$ und $11^1/_4$ Kr. berechnet und erhoben.

B. Von Holländer- und Messholzflössen.

Von jedem Holländer- oder Messholzflosse — Stück — gleichviel ob gespannt (gejocht) oder genagelt, gleichviel ob weichen oder harten Holzes, einschliesslich der unter A Ziff. 3 festgestellten Gebühr 4 fl. Ein gespanntes oder gejochtes

Holländerstück darf nicht mehr als vier Längen — ausschliesslich dreier Kopfböden — und im Ganzen nicht mehr als 19 Böden haben. Ein gespanntes oder gejochtes Messholzstück darf nicht mehr als fünf Längen und im Ganzen nicht mehr als 20 Böden haben. Ein genageltes Holländerstück darf nicht mehr als vier Längen und bei weichem Holz nicht mehr als 20 Stämme Breite, im Ganzen daher nicht mehr als 80 Stämme haben. Ein genageltes Messholzstück darf nicht mehr als fünf Längen und in Summa nicht mehr als 150 Stämme haben. Enthalten Holländer- und Messholzstücke mehr als die oben bestimmten Holzquantitäten, so ist von denselben nach Verhältniss das Mehr als weitere Wehrgebühr für jede Länge ein Viertel, die Hälfte oder Dreiviertel bezw. bei Messholz je ein Fünftel u. s. w. des festgestellten Einheitssatzes von 4 fl. zu erheben.

C. Besondere Bestimmungen.

Für Holz, welches sich als Gut auf den Flössen befindet oder sonst ungespannt, ungejocht oder ungenagelt mitgeht, sind Wehrgebühren nicht zu entrichten, dagegen wird alles Holz, welches in gespanntem, gejochtem oder genageltem Zustande oberhalb oder unterhalb des Wasserspiegels sich befindet, bei der Berechnung der Wehrgebühren mitgezählt, d. h. es ist von demselben die Wehrgebühr nach Massgabe des vorstehenden Tarifs zu erheben. Holz, welches in Schweinfurt verkauft wird, ist nur insofern von der Wehrgebühr befreit, als solches nicht den Flossdurchlass passirt. Ausser den tarifmässigen Wehrgebühren können keinerlei andere Abgaben oder Nebengebühren von den durchpassirenden Flössen beansprucht werden. Zum Durchlass der angekommenen und kontrolirten Flösse wird, insofern die tarifmässigen Wehrgebühren entrichtet, oder sonst sichergestellt sind, der Flossdurchlass täglich 3 mal, früh, Mittags und Abends geöffnet.

260) Siehe Verw.-Bericht des Magistrats der Stadt Schweinfurt 1869—74 I. Bd. S. 109.

261) Diese Ziffern habe ich zusammengestellt auf Grund der Angaben der Jahresberichte der Centralkommission für die Rheinschiffahrt 1861—66.

262) Am 24. Nov. 1854 verlangte die unterfränkische Kreisregierung Aufschluss darüber, ob und welche Rückwirkung der Güterverkehr der Ludwig-Westbahn auf den Verkehr der Schiffahrt auf dem Obermain im Allgemeinen und insbesondere auf die Segelschiffahrt gehabt habe. Das Hauptzollamt berichtete am 16. Dez. 1854, dass die Statistik durch Reskript der kgl. Generalzolladm. v. 3. Nov. 1853 erlassen sei. Auf Grund von Erkundigungen kam das Hauptzollamt zu folgenden approximativen Ergebnissen für die Zeit vom 1. Juli bis 30. November

	1853	1854
Von den Obermainplätzen sind zu Thal nach Würzburg gekommen	7304 Ztr.	6513 Ztr.
Von Würzburg gingen nach den Obermainplätzen per Schiff	4382 „	2978 „
In Würzburg wurden zu Thal nach den untern Mainplätzen verladen	14681 „	13332 „
Von den unteren Mainplätzen und vom Rhein sind zu Berg nach Würzburg gekommen	39939 „	44243 „
Mittelst der Dampfboote kamen vom Rhein u. Untermain	29991 „	23624 „

	1853	1854
Mit den Dampfbooten gingen nach dem Untermain u. Rhein	16 728 „	15 204 Ztr.
An Getreide sind von den oberhalb Würzburg gelegenen Mainplätze kommend durch den hiesigen Kanal passirt	36 330 „	68 857 „

Die Segelschiffahrt auf dem Obermain hat gelitten; die Schweinfurter Schiffer klagten sehr. Die Dampfboote mussten wegen niederen Wasserstandes die Fahrten zeitweilig einstellen. Im Uebrigen hielt das Hauptzollamt die Zeit noch für zu kurz, um ein definitives Urtheil zu geben; die Bahn hatte noch Wagenmangel.

263) Damit brachte man es in Zusammenhang, dass Frankfurt damals einen so grossen Theil des Bergverkehrs absorbirte.

Es gingen im Jahre 1855 zu Thal über Höchst	2 448 323 Zollztr.
davon kamen aus bayer. Häfen (ohne Holz)	1 425 460 „
aus dem Frankfurter Hafen	575 365 „
aus den bad. Häfen	66 229 „
aus den übrigen Häfen	381 269 „
Zu Berg gingen über Höchst	2 946 509 „
davon nach bayer. Main-Kanal- und Donauhäfen	962 234 „
nach dem Frankfurter Hafen	1 456 914 „
nach den bad. Häfen	28 762 „
nach den übrigen Mainhäfen	496 599 „

264) Siehe auch unten Abschnitt IX, S. 269.

265) Siehe Zeitschrift des k. b. statist. Bureaus 1870 S. 62 und 1871 S. 133.

266) Dieser Bericht ist mitgetheilt in dem I. Bd. der Statistik des Deutschen Reichs S. 288.

267) Siehe das Nähere in den Vorbemerkungen zum Band LXIII der Statistik des deutschen Reichs. (Der Verkehr auf den deutschen Wasserstrassen im Jahre 1882.)

268) Statistik des deutschen Reichs Bd. VII (1872); XII (1873); XIX (1874); XXIV (1875); XXIX (1876); XXXVI (1877); XLI (1878); XLVII (1879); LII (1880); LVIII (1881); LXIII (1882); neue Folge Bd. 12 (1883); 16 (1884); 22 (1885); 28 (1886); 36 (1887); 43 (1888); 50 (1889); 57 (1890); 63 (1891); 70 (1892).

269) Siehe hierüber die Bemerkungen in der Statistik des deutschen Reichs 1874 VII. Bd., II. Abth. S. 3.

270) Analog ist es mit Verladungen. Erst kürzlich beobachtete ich, wie eine Menge Bohlen, die in Würzburg geschnitten worden waren, am oberen Main eingeladen wurden.

271) Verw.-Ber. der Stadt Würzburg pro 1883/88. S. 138.

272) Siehe hierüber die auf Grund der Frankfurter Handelskammerberichte ausgearbeiteten weitern Details in G. Schanz, Die Kettenschleppschiffahrt auf dem Main 1893 S. 95 f.

273) Im Jahre 1870 sind durchgegangen 12 950 Tonn.; davon waren 4835 T. Holz, 4151 T. Kolonialwaaren, 1888 T. Steinkohlen, 880 T. Basaltsteine, 325 T. Getreide, 320 T. Eisen, 292 T. Harz.

274) Im Jahre 1870 sind durchgegangen 24349 Tonnen incl. Flossholz; davon waren 18101 T. Getreide, 3952 T. Gyps und Gypssteine und 1527 T. Kolonialwaaren.

275) Siehe G. Schanz, Der Donau-Main-Kanal und seine Schicksale, 1894 S. 82 f.

276) Rudhart, Ueber den Zustand des Kgr. Bayern 1827 II. Bd. S. 236.

277) Meidinger, Der Rhein und seine Nebenströme. 2. Ausg. 1861. S. 141, 142.

278) Siehe G. Schanz, Der Donau-Main-Kanal und seine Schicksale 1894. S. 827.

279) Ein grosser Theil Holz wird auch auf der Donau per Schiff bis nach Regensburg gebracht.

280) Siehe Reichsstatistik Bd. VII, XLI; neue Folge Bd. 16, 36, 70. Die Aufnahme hat natürlich auch ihre Mängel; die von 1872 wurde vom reichsstast. Amt selbst als im Allgemeinen unzuverlässig bezeichnet. Für Oberfranken wird man wohl den Zahlen insofern eine geringere Bedeutung beimessen müssen, als natürlich viele Schiffe, die auf dem Kanal beheimatet sind, auch den Main regelmässig befahren. Da jedoch die Schiffszahl auch auf dem Kanal zurückgegangen ist (siehe G. Schanz, Der Donau-Main-Kanal und seine Schicksale, S. 70), so ist die Bewegung der Zahlen beweisend genug.

281) Die Ziffern für 1892 weichen von dieser charakterisirten Tendenz etwas ab in Bezug auf die Schiffe mit 10—20 Tonnen Tragfähigkeit und in Bezug auf die Schiffe mit 50—100 Tonnen Tragfähigkeit; allein diese Ziffern sind nicht schlechtweg mit der der vorhergehenden Jahre vergleichbar, weil sie nicht bloss auf den Main, sonden auf ganz Unterfranken sich beziehen.

282) Siehe G. Schanz, Die Kettenschleppschiffahrt auf dem Main 1892 S. 26; vgl. auch ebenso S. 17, S. 38—40.

283) Zeitschrift des k. b. statist. Bureaus 1873 S. 130.

284) Statist. Notizen über die Erfolge des Flussbaues in Bayern. Von der kgl. obersten Baubehörde. Ztschr. des k. b. statist. Bureau 1869 S. 24.

285) Siehe Näheres bei Siebert, Der Fluss- und Wasserbau an den öffentlichen Flüssen im Kgr. Bayern 1888.

286) Siehe hierüber die Ausführungen des Abgeordneten Haus in der Sitzung vom 3. Dez. 1891. Stenogr. Berichte d. K. d. Abg. 1891/92 Bd. VII, S. 413. Haus stützt sich auf die Angabe Pechmanns, dass der Main zu Anfang des Jahrhunderts seinen tiefsten Wasserstand in den Jahren 1811 und 1815 gehabt, und dass damals das Wasser 13 rheinische Zoll = circa 39 cm durchschnittlich tief gewesen sei, andererseits auf den Bericht des Würzburger Flussbauamtes vom 13. Aug. 1888, wonach die Tiefe „zur Zeit“ auch auf etliche 30 cm angegeben wurde. Man wird hierbei nicht übersehen dürfen, dass Pechmann's Angabe eine durchschnittliche ist, die des Flussbauamtes sich dagegen auf eine bestimmte kurze Zeit bezieht.

287) 1 Hauptschiff von 2000—2500 Ztr., 1 Hümpelschelch von 300—400 Ztr., 1 Holzschiff von 1000—1200 Ztr. und 1 Doppelschelch von 500—600 Ztr. Tragfähigkeit. Siehe oben Note 84.

288) Verh. d. K. der Reichsräthe 1891/92, Prot. Bd. VI, S. 108.

289) Erklärung des Ministers des Innern in der Sitzung v. 16. Mai 1894.

290) Vgl. G. Schanz, Die Kettenschleppschiffahrt auf dem Main 1893 S. 78.

291) Vgl. Verh. der zweiten hessischen Kammer XXVI. Landtag 1888/91 Beil. Nr. 102. Ueber die mangelhaften Flussstellen im Jahr 1887 orientirt ein auf Grund amtlichen Materials erstattetes Referat des Syndikus Puls vom 21. September 1887 in einer Konferenz der Handelskammer der Mainstädte. Dasselbe ist mitgetheilt in dem Frankfurter Handelskammerbericht pro 1887 S. 107 f.

292) Der Zeit ihrer Erbauung nach ergiebt sich für die bayerischen Brücken folgende Reihenfolge:

1. 1434 Strassenbrücke bei Aschaffenburg; eingelegt 1889 und bis 1891 neu gebaut.
2. 1511—1519 Strassenbrücke zu Ochsenfurt.
3. Ca. 1550 Alte Mainbrücke zu Würzburg.
4. 1550 Mainbrücke zu Kitzingen; verbreitert 1891.
5. 1835—44 Strassenbrücke zu Marktheidenfeld.
6. 1838—39 Main- und Fluthbrücke bei Baunach.
7. 1851—53 Mainbrücke über den linken Mainarm bei Schweinfurt.
8. 1858 Maxbrücke bei Schweinfurt (letzter Umbau).
9. 1866—67 Mainbrücke bei Hassfurt.
10. 1870—73 Strassenbrücke bei Eltmann.
11. 1872—73 „ „ Lohr.
12. 1879—80 „ „ Klingenberg.
13. 1879—80 Ludwigsbrücke (Fluthbrücke über den Sennfelder See) bei Schweinfurt.
14. 1880 Strassenbrücke bei Karlstadt.
15. 1880—81 Strassen- und Eisenbahnbrücke bei Kreuzwertheim.
16. 1883—84 Strassenbrücke bei Zellingen.
17. 1884—86 Luitpoldbrücke in Würzburg.
18. 1885—87 Fluthbrücke über das Mainthal bei Hassfurt.
19. 1889—90 Strassenbrücke bei Schwarzenau.
20. 1890—91 „ „ Obernburg.
21. 1890—92 „ „ Volkach.
22. 1892—94 dritte Mainbrücke zu Würzburg.
23. 1893 Strassenbrücke zu Segnitz nach Marktbreit.

Dazu kommen noch die Brücken in

24. Hanau (zugleich Eisenbahnbrücke).
25. Offenbach.

26—30. Frankfurt.

31. Kostheim.

Eisenbahnbrücken:

1. 1859 Stockstadt.
2. 1862 Kitzingen.
3. 1864 Heidingsfeld.
4. 1876 Wörth.
5. 1881 Wertheim.
6. 1892 Kitzingen.
7. Kleinauheim.

8. Hanau (zugleich Strassenbrücke).
9. Griesheim.
10. Niederrad.

293) Dazu gehört auch der bei Gelegenheit des Brückenbaus in den Jahren 1874/75 auf Kosten der Stadt gebaute Winterhafen in Lohr.

294) Bericht der Direktion der Dampfschiffges. pro 1851 S. 14.

295) Mittheilungen Edels in der bayer. K. d. Abg., Stenogr. Berichte vom 28. Jan. 1874 S. 371.

296) So bat im Jahre 1850 der Schifferstand am Mainstrom, vom Handelsstand unterstützt, bei der Kreisregierung um Abhülfe. Bei dem Mangel eines eigentlichen Sicherheitshafens zwischen Würzburg und der bayer. Grenze müssten sie ihre Schiffe in Mainz, Höchst, Frankfurt, Hanau überwintern lassen. Sie hofften bei Kostenbetheiligung des Staates würden die einzelnen Orte gegen Entrichtung der Gebühren die Errichtung übernehmen. Als passende Orte wurden vorgeschlagen Dettingen, Obernburg, Miltenberg, Lengfurt, Lohr, Zellingen. Im Jahre 1867 petitionirten abermals die Schiffer der Untermainstädte bei der K. d. Abg. und wünschten drei Staatswinterhäfen in Aschaffenburg, Miltenberg und Gemünden. Dieses Gesuch wurde durch Beschluss der Kammer v. 20. Febr. 1867 empfehlend an die Regierung übergeben.

297) Siehe Mittheilung des Ministerialraths Nies am 28. Januar 1874 in der bayer. K. d. Abg. Stenogr. Berichte.

298) Würzburg als bayerische Handelsstadt, Denkschrift von Karl Müller, Sekretär der unterfränkischen Handels- und Gewerbekammer. Mit einer lithogr. Tafel. Würzburg 1869. Druck und Kommissionsverlag der Stahel'schen Buch- und Kunsthandlung.

299) Verhandl. der K. d. Abg. 1870. Stenogr. Berichte II. Bd. S. 542 f.

300) Man stützte sich damals sehr auf folgende Berechnung: Der Transport eines Scheffels Getreide kostete vom Stationshof Würzburg bis zum Fluss 15 Kr. per Achse, im Winter sogar 18 Kr.; der Transport desselben Quantums von Passau nach Mainz kostete 52½ Kr. per Bahn; es betrug demnach der Achsentransport vom Bahnhof bis zum Fluss ein Drittel der Transportkosten auf der Bahn von Passau nach Mainz. Würde die Lokomotive die Masse an den Fluss ziehen, so würde, wie man glaubte, dieselbe Quantität von Passau nach Würzburg per Bahn und von da auf dem Fluss nach Mainz 49,2 Kr. kosten, also um 6,3 Kr. weniger als direkt per Bahn.

301) K. Müller, Würzburg als bayerische Handelsstadt 1869 S. 26 f.

302) Siehe oben S. 236

303) Unterfränkisches Kreisamtsblatt 1872 S. 1778.

304) Die Gesammtkosten für Hafen, Quais, Hochwasserdamm, Schiffsziehwege wurden auf 280 000 fl. veranschlagt. Weiter wurden für Lagerhäuser, Krahnen u. s. w. 70 000 fl. nöthig, welche die Stadtgemeinde Würzburg tragen wollte; für die Geleiseverbindungen wurden 88 000 fl. erforderlich, wovon Würzburg wiederum 20 000 fl. zu tragen sich erbot. Verh. d. K. d. Abg. 1873/74. Stenogr. Ber. Bd. I, S. 367 f.

305) Der Handelskammersekretär Müller hatte 1874 eine neue Broschüre erscheinen lassen.

306) Verh. d. K. d. Abg. 1875/76. Stenogr. Berichte II, S. 505.

307) Interpellation der Abgg. Holzwarth und Conradi.

308) In Folge neuer Verhandlungen war der Würzburger Stadtmagistrat bereit, einen Theil der Herstellungskosten des Verbindungsgeleises, sowie der Unterhaltungskosten der herzustellenden Nebengeleise zu tragen, so dass von dem Gesammtaufwand zu 101800 Mk. nur noch ca. 57000 Mk. in Betracht kamen. Am 6. Mai 1881 stellte Conradi in der Kammer den Antrag, es möge im Landtagsabschied ausgesprochen werden, dass die erforderliche Summe bis zum Maximalbetrag von 57000 Mk. verwendet und auf dem Anlehenswege beschafft werden dürfe. Verh. d. K. d. A. 1880/81 Beil. Bd. XII, 2, S. 947.

309) Die Kosten stellten sich für die Stadt erheblich geringer, als man angenommen hatte, obwohl man einen weitern im Projekt nicht vorgesehenen Geleisestrang und eine Viehladerampe — letztere freilich vergeblich, weil sie nicht benützt wird — zur Ausführung brachte.

310) Die Lagerplatzgebühr wurde für Langholz auf 20 Pfg. und für sonstige Lagerobjekte (Werkholz, Steinkohlen etc.) auf 35 Pfg. per □Meter und Jahr, die Gebühr für Verbringung eines beladenen Wagens vom Bahnhof an die Pachtlagerplätze und umgekehrt auf 2 Mk. und für die Verbringung an die Laderampe oder direkt ans Wasser auf 2,50 Mk. per Wagen festgesetzt. Die Gebühr für jene Wagenladungen, die nicht auf die Lagerplätze entladen wurden, wurde von den Lagerplatzpächtern verweigert, so dass gegen dieselbe Klage gestellt werden musste. Zwei Instanzen entschieden zu Gunsten der Stadt, darauf zahlten die Beklagten. VIII. Verwaltungsbericht der Stadt Würzburg 1883—88 S. 107. In der Stadtrechnung pro 1891 ist die Einnahme aus dem Betrieb des Staatshafens und Krahnens auf 4350 Mk. angegeben.

311) Einem kurhess. amtlichen Bericht vom 1. Nov. 1833 entnehme ich, dass schon damals das weiche Nutzholz und die Bretter in Hanau, Frankfurt, Kassel und Mainz ihren Absatz hatten.

312) Verh. d. K. d. Agb. 1887/88 Beil. Bd. II, S. 299. Sten. Ber. II, S 602 f.

313) Das Terrain, auf dem die Geleise gelegt sind, war ursprünglich erheblich höher; beim Bau wurde leider die Abhebung desselben zur Ausfüllung des Hafendammes gestattet. Das Hochwasser kann zwar nicht den Hafendamm überschreiten, drückt aber von der unteren Oeffnung herein und bewegt sich in einem Wirbel, der das Holz mitreisst. Wäre die ursprüngliche Terrainhöhe geblieben, so wäre die das Land bedeckende Wasserschicht nur ganz schwach geblieben.

314) 1869 sagte K. Müller, Würzburg als bayer. Handelsstadt S. 13: „Nur die Stationen Staffelbach und Schweinfurt, welche jedoch nur für die nordöstliche Zufuhr zu benützen sind, bieten die Bequemlichkeit, dass der Bahndamm hart an einem geeigneten Einflössungsplatze vorbeiführt, die Stämme daher, wenn keine Betriebsstörungen zu fürchten, ohne Zwischenkosten abgerollt werden können.“ Staffelbach hat diese Rolle bis heute behauptet. Ein Hinderniss besteht nur insofern, als die Schweinfurter Stauvorrichtung die Passage erschwert und eine Abgabe dort bezahlt werden muss.

315) Denkschrift der Handels- und Gewerbekammer von Würzburg 1889.

316) VIII. Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Würzburg, Geschäftsjahre 1883/88, S. 107.

317) Verh. d. K. d. Abg. 1889/90 Beil. Bd. VIII, S. 443 f. Stenogr. Berichte VI, S. 220.

318) Es wurde behauptet, der Transitverkehr betrage 1889 von der Bahn auf den Main 5215 Waggons, hieran seien die Würzburger vier Holzgeschäfte mit etwas über 400 Waggons betheiligt!

319) Siehe Jahresbericht der Handels- und Gewerbekammer für Unterfranken und Aschaffenburg 1890/1, S. 195 f.

320) Bei den Kammerverhandlungen im Jahre 1890 hat man — wohl mit Unrecht — die Konkurrenz Heilbronns sehr gering geachtet; man behauptete, dass von den bayerischen Stationen die Route über Heilbronn nur billiger sei bei den Stationen Lindau Ulm via Kempten, Aitrang-Ulm via Kempten, Türkheim-Ulm via Kempten, Dinkelscherben-Ulm via Neuoffingen. Stenogr. Berichte v. 28. April 1890, S. 224.

321) Siehe die einzelnen Ziffern bei G. Schanz, Kettenschleppschiffahrt auf dem Main 1893, S. 32.

322) Siehe Intelligenzblatt für den Untermainkreis vom 6 Juni 1820.

323) Unterfr. Kreisamtsblatt 1872 S. 2586.

324) Früher diente die Wasserkraft ausserdem zum Betrieb eines Eisenhammers.

325) Die nähere Beschreibung derselben hat Kreisbauassessor Lotter gegeben im „Bericht über die 2. am 26. Nov. 1893 in Würzburg abgehaltene Versammlung des Vereins für Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt in Bayern."

326) Verh. d. K. d. Abg. 1893. Stenogr. Ber. v. 13. Dez. 1893 Bd. II, S. 73.

327) Stenogr. Ber. v. 4. Dez. 1891. K. d. Abg. VII. Bd. S. 441.

328) Siehe G. Schanz, Die Kettenschleppschiffahrt auf dem Main. 1893 S. 51.

329) Eine genaue Beschreibung der neuen Würzburger Schleusse hat der Kreisbauassessor Lotter gegeben in dem Berichte über die 2. am 26. Nov. 1893 in Würzburg abgehaltene Versammlung des Vereins für Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt in Bayern S. 15.

330) Siehe Näheres bei G. Schanz, Die Kettenschleppschiffahrt auf dem Main 1893.

331) Puls, Erinnerung an die Eröffnung der Mainkanalisirung und der Frankfurter Hafenanlagen 1886 S. 6.

332) Schreiben des Grossh. hess. Staatsministeriums an die 2. Kammer vom 30. Dez. 1882, Beil. 161 zum 27. Protokoll. Siehe auch die Angaben des Ministerialraths Nies in der Sitzung der bayer. K. d. Abg. v. 28. Januar 1874. Stenogr. Ber. 1873/4 Bd. I S. 369.

333) Es mag hervorgehoben werden, dass ein ehemaliger Schiffskapitän Sommer im Mai 1877 bei der unterfränkischen Regierung um eine „Konzession" zum Betrieb der Dampfschiffahrt auf dem Main und zwar zwischen Miltenberg und Wertheim hauptsächlich für den Personentransport und innerhalb der Landesgrenze stromaufwärts bis Würzburg zum Gütertransport mittels Schlepper nachsuchte. Zur Ausführung dieses Vorhabens scheint es nicht gekommen zu sein.

334) Württ. Gesetz vom 1. Juli 1876.

335) Siehe den ausführlichen Nachweis bei G. Schanz, Die Kettenschleppschiffahrt auf dem Main 1893 S. 28 f.

336) Für das Folgende wurde vielfach die der Petition des Aufsichtsrathes und der Direktion der Aktiengesellschaft „Mainkette“ in Mainz v. 23. Nov. 1893 beigegebene geschichtliche Uebersicht in Anlage A benutzt.

337) Stenogr. Ber. 1881 Bd. II S. 201 f., V S. 885 f.; 1882 S. 86, 173.

338) Siehe hierüber die Details bei O. Puls, Zur Erinnerung an die Eröffung der Mainkanalisirung und der Frankfurter Hafenanlage 1886 S. 7 f.

339) Schreiben der grossh. hess. Regierung an die 2. Kammer v. 30. Dez. 1882 a. a. O. Die Ratifikation seitens Hessens erfolgte am 5. Januar 1883.

340) Siehe die ausführliche Beschreibung in der Schrift „Zur Erinnerung an die Eröffnung des neuen Zoll- und Binnenhafens in Mainz am 5/6. Juni 1887.“ Mainz 1887. In Kommission bei J. Diemer in Mainz.

341) Die Verhandlungen in der hessischen Kammer 1882/3 lassen darüber nicht den mindesten Zweifel.

342) Aschaffenburg und nicht Offenbach sollte das Ende bilden, „weil oberhalb Offenbach noch hessische Orte liegen, die nicht ganz unbedeutend sind und weil man ein derartiges Unternehmen nicht allzu klein planen darf, wenn es überhaupt Aussicht auf Erfolg gewinnen kann. Dann ist auch Aschaffenburg nicht als Endpunkt, sondern es ist das nur als der Anfang eines weit grösseren Unternehmens zu betrachten“. Minister Freih. v. Starck in der Sitzung des hess. Abgh. vom 11. Juli 1883.

343) Der Beschluss der Kammern ging dahin: „Grossh. Regierung zu ermächtigen, einer zum Zwecke der Anlage und des Betriebes einer Kabel- und Kettenschleppschiffahrt auf der Mainstrecke Mainz-Aschaffenburg sich bildenden Aktiengesellschaft unter den nachfolgenden Bestimmungen für die Dauer von 10 Jahren einen Jahreszuschuss bis zur Höhe von 3% des jeweils eingezahlten im Höchstbetrag auf 1 Million Mark festgesetzten Aktienkapitals insoweit zu gewähren, als die Jahreserträgnisse der Gesellschaft zur Deckung der Betriebskosten und zur Gewährung einer 5%igen Dividende an die Aktionäre nicht ausreichen.

Zu den Betriebskosten sind die erforderlichen Abschreibungen an den Vermögensstücken der Genossenschaft zu rechnen, wobei solche bei Gebäulichkeiten 2%, bei Ketten, Schiffen, Maschinen und Geräthen höchstens 7% der ursprünglichen Anschaffungskosten in den einzelnen Jahren nicht übersteigen dürfen. Das eingezahlte Aktienkapital ist bei Festsetzung des Staatszuschusses in Folge der Zinsgarantie nur insoweit in Rechnung zu ziehen, als dasselbe zur vollständigen Herstellung und dem Betriebe der Kabel- und Kettenschleppschiffahrt auf der fraglichen Mainstrecke nothwendig ist und verwendet wurde. Die Aktiengesellschaft ist verpflichtet, von dem nach Abzug der in den Beschlüssen 1 und 2 aufgeführten Kosten sich ergebenden Reinertrag, welcher und insoweit er 5% des nach der Bestimmung in Frage 3 verwendeten Aktienkapitals übersteigt, die von dem Staate in Folge der Abschlüsse früherer Jahre geleisteten Zuschüsse auch nach Ablauf der 10jährigen Garantiezeit zu ersetzen, bezw. zurückzuzahlen. Die der grossh. Regierung ertheilte Ermächtigung zur Gewährung einer Zinsgarantie wegen Errichtung einer Kettenschleppdampfschiffahrt wird für den Fall ertheilt, dass es gelingt, das Aktienkapital binnen 2 Jahren, vom Tag des Inkrafttretens dieser Beschlüsse an gerechnet zu beschaffen und dass der Regierung ein Mitwirkungsrecht bei Festsetzung der Fahrzeit und Frachttarife eingeräumt wird.“ Verh. d. 2. K.

XXIV. Landtag 1882/5 Bd. III, Beil. 161 zum 27. Protokoll; Beil. 202 zum 29. Protokoll; Protokoll 31 vom 25. Mai 1883. Verh. der 1. Kammer, Beil. 30 zum 9. Prot.; Prot. 10 v. 11. Juli 1883; Verh. d. 2. K.; Beil. 250 zum 48. Protokoll; Prot. 53 v. 6. Febr. 1884.

344) Die Bewilligungsurkunde ist mitgetheilt in der mehrerwähnten Petition als Anlage B. a.

345) Das Material über diesen Versuch verdanke ich Herrn Kommerzienrath Holzwarth in Würzburg.

346) Vgl. G. Schanz, Die Kettenschleppschiffahrt auf dem Main 1893 S. 43.

347) Ein Gesuch um staatliche Unterstützung im Jahr 1887 war ohne Erfolg geblieben.

348) Siehe Näheres G. Schanz, Die Kettenschleppschiffahrt auf dem Main 1893 S. 19.

349) Verh. d. K. d. Reichsräthe 1887/8. Prot. Bd. I S. 243 f. K. d. Abg. Stenogr. Berichte 1887 Bd. I S. 678, 682 f.

350) Hess. Verh. der 2. K. XXVI. Landtag 1888—91, Beil. 102, 209; Prot. 33 vom 23. Mai 1889.

351) Stenogr. Ber. 1888 Bd. II S. 201—17. Stenogr. Ber. vom 27. Nov. 1889.

352) „Die Weiterführung der Mainkette oberhalb Aschaffenburg. Denkschrift des Vereins für Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt für Süd- und Westdeutschland zu Frankfurt a/M. 1889“ (Verf. Puls).

353) Stenogr. Ber. 1890 Bd. VI S. 248 f., Verh. d. K. der Reichsräthe 1889/90 Prot. Bd. IV S. 572 f.

354) Die Petitionen u. s. w. sind mitgetheilt im Jahresbericht der Handels- und Gewerbekammer für Unterfr. und Aschaffenburg 1890/1 S. 195 f.

355) Verh. der K. d. Abg. 1891/2. Stenogr. Ber. VII. Band S. 443 f. Verh. d. K. d. Reichsr. Prot. Bd. VI S. 117 f.

356) Stenogr. Ber. 1891/92, K. d. Abg. VII. Bd. S. 449 f.

357) Dieselbe ist mitgetheilt in der Petition des Aufsichtsrathes und der Direktion der Aktiengesellschaft „Mainkette“ in Mainz vom 23. Nov. 1893 Anlage B. b.

358) Beil. zu d. Verh. d. K. d. Abg. 1893 Bd. I S. 451 f.

359) Der Entwurf wurde in der Kammer der Abgeordneten mit 96 Stimmen genehmigt; 24 stimmten dagegen.

360) Gesetz und Verordnungsblatt 1894 Nr. 26.

361) Stenogr. Bericht d. K. d. Abg. vom 16. Mai 1894 Bd. IV S. 203 f.

362) G. Schanz, Die Kettenschleppschiffahrt auf dem Main 1893 S. 12 f.

363) Siehe Näheres G. Schanz, Kettenschleppschiffahrt auf dem Main S. 76 f.

364) Ueber die gesammte Interessenlage vgl. G. Schanz a. a. O. S. 36.

365) Siehe die Frankfurter Handelskammerberichte. Ferner O. Puls, Die volksw. Bedeutung der Kanalisirung des Mains von Frankfurt bis zum Rhein 1879. Derselbe, Der wirthschaftliche Werth der Mainkanalisirung und der Güterverkehr von Frankfurt a/M. 1888. Ein gedrängtes Resumé der Wirkungen der Mainkanalisation habe ich ausgearbeitet und mitgetheilt in der Studie „Kettenschlepp-

schiffahrt auf dem Main" S. 95 f. Vgl. auch Ulrich, Staffeltarife und Wasserstrassen 1894 S. 93 f. Ueber die baulichen Anlagen vgl. E. Cuno u. P. Gutzmer, Die Kanalisirung des Main von Frankfurt a/M. bis zum Rhein. Berlin 1888.

366) Die Weiterführung der Kanalisirung des Mains von Frankfurt a/M. bezw. Offenbach bis Hanau, ihre Vortheile und ihre Nothwendigkeit. Denkschrift im Auftrage des Stadtraths und der Handelskammer zu Hanau verfasst von Rudolf Boedicker. Hanau 1892.

367) Fleischmann, Zur Wasserstrassenfrage in Bayern 1887; Jos. Karg, Korrektion oder Kanalisation. Betrachtungen über die gegenwärtige und zukünftige Schiffbarkeit und Flossbarkeit des Mains 1888.

368) Verh. d. K. der Reichsräthe 1891. Prot. Bd. V S. 154.

369) Verh. d. K. der Reichsräthe 1891/92, Prot. Bd. VI S. 100 f.; vgl. ferner Franz Wörner, Die Weiterführung der Kanalisirung des Mains bis Aschaffenburg 1893.

370) Ich benützte hierfür die hess. Landtagsverhandlungen, 27. Landtag 1891/94 Beil. Nr. 281; Protokoll v. 3. Febr. 1893; 29. Landtag 1894/97 Beil. Nr. 12; Protokoll v. 14. März 1894.

371) Artikel XIII des Vertrages lautet: „Die k. preussische Regierung wird der grossh. hessischen Regierung die Fortführung der Kanalisirung des Mains oberhalb Frankfurt und namentlich den unentgeltlichen Anschluss an die Kanalisirungswerke bei dieser Stadt gestatten, sofern gegen die Art der Ausführung des Unternehmens nach dem ihr zur Prüfung mitzutheilenden Projekt Bedenken nicht geltend zu machen sein werden. Es sollen alsdann die Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages auch im Uebrigen auf dieses Unternehmen mit der Massgabe sinngemässe Anwendung finden, dass eine Erhebung von Abgaben für die Benutzung der Anlagen nicht erfolgen darf, solange solche Abgaben auf der Strecke des Mains unterhalb Frankfurt nicht erhoben werden". Ges.-Samml. f. d. preuss. Staaten 1883 S. 80.

372) „Bericht über die erste am 26. März 1893 im alten Rathhaussaale in München abgehaltene Versammlung des unter dem Protektorate Sr. kgl. Hoheit Prinzen Ludwig von Bayern stehenden Vereines für Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt in Bayern."

373) Verh. d. K. d. Reichsr. 1893/94, Prot. Bd. I S. 591.

374) Ebenda S. 595.

375) Rechnet man eine Fahrrinne von 30 m Breite und 2,5 m Tiefe und berücksichtigt, dass der Main eine mittlere Geschwindigkeit von 0,5 m hat, so bräuchte man zur Füllung einer solchen Fahrrinne eine sekundliche Wassermenge von 37,5 cbm. Thatsächlich hat der Main bei Würzburg nur eine kleinste Niederwassermenge von 28,15 cbm und eine Normalbreite von 67—73 m.

376) Rechnet man die weitere Vertiefung der Fahrrinne des kanalisirten Mains auf 2,50 m ein, so ergibt sich ein Betrag von 2,985 Mill. Mk. (Siehe preuss. Etat der Bauverwaltung 1891/2; einmalige und ausserord. Ausg Kap. 6 Tit. 11. Stenogr. Berichte III. Bd. S. 1580; V. Bd. S. 2337. Die Motive sind auch abgedruckt in dem Bericht der Frankf. Handelsk. pro 1890 S. 120). Da eine so grosse Tiefe für den bayerischen Main vorerst nicht in Betracht kommt, so habe ich auch diesen Kostenposten nicht weiter berücksichtigt.

377) Der bayer. Staat hat seit den 30er Jahren aus seinen Mitteln aufgewendet bei der Donau 15,17, bei der Iller 0,55, bei dem Lech 1,20, bei der Wertach 0,07, bei der Isar 4,51 bei dem Inn 6,18, bei der Salzach und Saalach 2,37, beim Rhein 10,16 Mill. Mark.

378) Das staatliche Chausseegeld wurde in Bayern am 24. Aug. 1840 aufgegeben; für Gemeinde- und Distriktsstrassen sind in Bayern mit ministerieller Genehmigung Chausseegelder möglich, jedoch nicht üblich.

379) In Bayern bestehen 16890 km Distrikts- und 6845 km Staatsstrassen.

380) Es betrugen durchschnittlich

	die Gebühren	die geleisteten Tonnenkilometer	die Gebühr per Tonnenkilometer
1847—49	7857639 Frs.	974 Mill. Frs.	0,806 Centimes
1850—60	9342444 „	1236 „ „	0,756 „
1861—69	4435111 „	1615 „ „	0,274 „
1870—71	3093860 „	1230 „ „	0,251 „
1872—79	4059224 „	1686 „ „	0,241 „

381) Nach dem Budget pro 1893 sind ausgeworfen für travaux ordinaires, entretien et grosses réparations bei den Flüssen 5,185 Mill. Frs., bei den Kanälen 5,524 Mill. Frs., für persönliche Ausgaben (des gardes de navigation, éclusiers, pontiers et autres agents aux service de la navigation interieure et au service des ports maritimes de commerce) 2,189 Mill. Das sind 12,898 Mill. Nicht eingerechnet ist der Aufwand für die Ingenieure und das höhere Verwaltungspersonal.

382) Frankfurter Handelskammerbericht pro 1889 S. 152.

383) Art. XIII des Vertrags v. 1. Febr. 1883. G.-S. der preuss. Staaten S. 80.

384) Frankfurter Handelskammerbericht 1890 S. 118.

385) So muss man wenigstens nach den Mittheilungen des Frankfurter Handelskammerberichts 1889 S. 158 annehmen.

386) Vgl. a. a. O. S. 150 f. Wie sehr doch Interessentenvertretungen geneigt sind, einseitig eine Sache aufzufassen, zeigt der Hinweis auf England. „In England, dessen Wasserstrassen Privatunternehmungen sind, werden dieselben durch den Staat in der Weise besteuert, dass das Einkommen die Steuer zu entrichten hat, deren Betrag von beeidigten Kommissarien jährlich abgeschätzt wird. Diese Einkommensteuer ist nicht hoch und schwankt meistens zwischen $1^1/_2$—$3^1/_2$% der Bruttoeinnahme. Diese englische Kanalsteuer kann somit nicht für die Erhebung von Steuern auf den vom Staate gebauten Kanälen in Betracht kommen". Nun ist das Sachverhältniss thatsächlich so, dass in England sehr hohe Kanalgebühren seitens der Privatunternehmungen erhoben und letztere auch vom Staat besteuert werden.

387) Siehe stenogr. Ber. des preuss. Abgh. v. 6. Februar 1893.

388) Ufererweiterung, Stromkorrektion, Uferbau und Hafenbau einschliesslich der Hochbauten haben in Mainz einen Kostenaufwand von insgesammt 8852508 Mk. erfordert, woran die Stadt Mainz mit 6 153 921 Mark partizipirt. Mainzer Handelskammerbericht 1887 S. 69.

389) Einen Ueberblick hierüber gibt der Jahresbericht der Pfälzischen Handels- und Gewerbekammer für das Jahr 1891 S. 181 f.

390) Der Aufwand für Hafenbau und die Gesammtkosten aller mit demselben zusammenhängenden Arbeiten wurden auf 6,3 Mill. Mk. veranschlagt. Frankf. Handels-

kammerbericht 1886 S. 186 f. Im Jahresbericht pro 1889 S. 159 ist von nahezu 7 Millionen Mark die Rede.

391) Vortrag des Eisenbahndirektors a. D. Ströhler v. 17. Dez. 1890 im Centralverein f. H. d. Fluss- u. Kanalsch. Ulrich, Staffeltarife und Wasserstrassen 1894 S. 92. Der Syndikus der Frankfurter Handelskammer O. Puls berechnet in seiner Schrift „Der wirthschaftliche Werth der Mainkanalisirung und der Güterverkehr" 1888 S. 56 die damalige Frachtersparniss für Frankfurt a/M. auf 746221 Mk. und für die Mainorte auf 395281 Mk., zusammen auf 1 142 502 Mk.

392) Ich habe nur 5 Mill. Mk. Aufwand angesetzt; 4% hiervon sind 200000 Mk., 1% Amortisation sind 50000 Mk.; 2000 Mk. Verwaltungs- und Reparaturkosten machen auf 33 km 66000 Mk.

393) Nach dem Bericht der Frankfurter Handelskammer pro 1893 S. 227 betrug die Verkehrsleistung 37 008 823 Tonnenkilometer ohne Flossverkehr; der Verkehr der freizulassenden Schiffe ist hier aber auch mit eingerechnet.

394) Siehe Lagerhausordnung und Tarif der städtischen Lagerhäuser zu Frankfurt a/M. ausgeg. im Oktober 1886, sowie Reglement und Tarif der städtischen Hafenverwaltung zu Frankfurt a/M. vom 15. Febr. 1889 und Bekanntmachung betr. Ueberwinterung von Schiffen im Hafenbecken v. 23. Okt. 1888.

395) Das Lagerhaus sammt maschineller Einrichtung und Zubehör auschliesslich Grund und Boden stand per 1. April 1893 mit 814298 Mk. zu Buch, nachdem allmählich 36032 Mk. abgeschrieben worden sind; das Kapital — von Grund und Boden abgesehen — verzinste sich zu 8%

396) Als die Bahnen aufkamen, kostete die Tonne Kohle auf der Landstrasse 40 Pfg. pro km, auf der Bahn 14, heute 2—3 Pfg.

397) Siehe meine Artikel in den Neuesten Nachrichten März 1893 Nr. 135 f.

398) Fr. Ulrich, Staffeltarife und Wasserstrassen, Berlin 1894.

399) Abweichende Anschauungen sind zum Theil wieder auf dem intern. Binnensch.-K. zu Haag 1894 vertreten worden; vgl. z. B. Hatschek, Abgaben auf den Wasserstrassen.

400) Die Interessenten sollen für einen bestimmten Antheil an den Baukosten die landesübliche Verzinsung von $3^1/_2$% garantiren und ausserdem mit bestimmten Beträgen für die Betriebs- und Unterhaltungskosten aufkommen, soweit die zu erhebenden Kanalgebühren zur Verzinsung des gesammten Baukapitals mit $3^1/_2$%, bezw. zur Deckung der Betriebs- und Unterhaltungskosten nicht ausreichen. Die bisher erfolgte Heranziehung in der Weise, dass sie dem Staate den Grund und Boden für die Anlage kostenfrei zur Verfügung zu stellen bezw. die für den Erwerb aufgewandten Kosten zu erstatten hatten, führte zu Unzuträglichkeiten. Gesetzentwurf über den Bau eines Kanals vom Dortmund-Ems-Kanal bis zum Rhein v. 17. April 1894, Drucks. Nr. 128.

401) Reichsgesetz v. 5. April 1886 und Bremer Gesetz v. 18. März 1888.

402) Decking Doura, Die Abgaben der Schiffahrtsstrassen, VI. intern. B.-K. zu Haag 1894.

403) Dufourny, Die Abgaben auf den belgischen Schiffahrtsstrassen, VI. intern. Kongress zu Haag 1894.

404) Siehe G. Schanz, Die Kettenschleppschiffahrt auf dem Main 1893 S. 95.

405) Man rechnete auf die

Schleusse	1,32 cbm
Flossschleusse bei täglich einstündiger Oeffnung	1,72 „
Wasserverlust durch das Wehr rund	20,00 „
	23,04 cbm pro Sekunde

Der geringste bekannte Wasserzufluss hat ca. 44 cbm betragen; es bleiben also im ungünstigsten Falle stets beinahe 20 cbm disponibel, welche zu industriellen Zwecken verwendet werden können. Puls, Zur Erinnerung an die Eröffnung der Mainkanalisirung und der Frankfurter Hafenanlagen 1886 S. 14.

406) „Elektricitätswerk Frankfurt a/M., Gutachten und Projekte von Oskar von Miller und W. H. Lindley", Frankfurt a/M. Kommissionsverlag von August Osterrieth 1892.

407) Projekt einer elektrischen Centrale für die Stadt Wiesbaden vom 15. Juni 1893 vom Herrn Ingenieur O. von Miller. Letzterer war so gütig, mich das Manuskript mit Plänen einsehen zu lassen.

408) Für den vollständigen Ausbau stellten sich z. B. bei Wechselstromanlage mit Transformatoren die einzelnen Posten:

	ohne Wasserkraft	mit Wasserkraft
Verzinsung und Amortisation	auf 222490 Mk.	248600 Mk.
Verwaltung	„ 23000 „	23000 „
Bedienung	„ 28700 „	23700 „
Heiz-, Schmier- und Putzmaterial	„ 104600 „	74400 „
Unvorhergesehenes und Diverses	„ 31210 „	31300 „
Gesammte Betriebskosten	„ 410000 „	401000 „
Einnahmen	„ 506750 „	506750 „
Ueberschuss	„ 96750 „	105750 „

409) Siebert, Der Wasserbau an den öffentlichen Flüssen Bayerns 1888 S. 315.

410) Zur Frage der Mainkanalisation. Von einem Mitgliede des oberfränk. Holzhändlervereins 1893.

411) Bei einer Dampfmaschine mit nur 100 Pferdestärken rechnet man incl. Montirung 20000 Mk. Anlagekapital ohne Maschinenhaus. Eine solche Maschine verbraucht in 12 Stunden 72 Ztr. Kohle, die hier in Würzburg auf 72 Mk. zu stehen kommen, also im Jahr bei nur 12stündigem Tagesbetrieb 26260 Mk. ausmachen. (Der Ingenieur Miller rechnet für jede ersparte Dampfpferdekraftstunde in Frankfurt 1,15 Kilo Kohle = 2,3 Pfg. ab.) Der enormen Ersparniss bei der Wasserkraft steht in der Regel eine etwas theuerere Anlage gegenüber. In Frankfurt hatte man für Grund und Boden und Bau der Wasserkammern, Zu- und Ablaufkanälen, Schleussenvorrichtungen 226000 Mk., für das Turbinenhaus 69000 Mk., für 3 Jonval-Turbinen incl. einer Dynamomaschine für 500 P. S. und Erregermaschine mit Krahneinrichtung und allen Trägerkonstruktionen 152500 Mk. angesetzt. In Flörsheim waren Grunderwerb und Bauarbeiten auf 148500 Mk., Turbinenanlage, elektrische Maschinen und Apparate auf 72500—92500 Mk. angesetzt.

412) Diese Meliorationen erstreckten sich 1893 auf 4569,95 ha. „Die Unter-

fränkische Landwirthschaft 1868—1893". Festschrift des landw. Kreis-Comités 1893 S. 196.

413) Verhandlungen der K. d. Reichsräthe des Königreichs Bayern 1891/92. Prot. Bd. VI S. 118 f.

414) Nach einer andern Angabe brauchte man früher 8 Stunden, heute 2½ Tage.

415) Im Jahr 1892 sind in Mannheim auf dem Neckar 163063 Tonnen Flossholz, auf dem Rhein 105311 Tonnen angekommen, in Mannheim auf dem Rhein 4693 Tonnen durchgegangen. (Vgl. Kurs und Hirschberg, Die Flösserei auf den deutschen Wasserstrassen. Mitth. des Centralv. für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschiffahrt 1894 S. 102.). In Frankfurt gingen 1892 durch 193872 Tonnen. Zieht man in Betracht, dass der Neckarverkehr 1892 in Folge des Nonnenholzes abnorm gross war, so kann man annehmen, dass mehr wie die Hälfte des am Rhein verkauften Holzes vom Main herkommt. (Die Statistik verzeichnet als angekommen an den einzelnen Rheinplätzen von Worms ab 193787 Tonnen, natürlich viel zu wenig). Man kann nicht annehmen, dass mehr wie die Hälfte des am Rhein verkauften Holzes von den Konkurrenten leicht ersetzt werden könnte, und es ist wahrscheinlich, dass der Preis bei vertheuertem Transport des auf dem Main geflössten Holzes am Rhein etwas in die Höhe geht.

416) So gibt das Schriftchen „Zur Frage der Mainkanalisation von einem Mitgliede des oberfränkischen Holzhändlervereins 1893" an.

417) 6 Stammlängen und 25—26 Stämme in der Breite geben eine Stückzahl von 150—160 Stamm; aufgeschleift auf ein solches Floss werden 4 Längen = 115 Stamm leichtes Holz. Der Kubikinhalt dieser 275 Stamm ist ca. 250 bis 270 Kubikmeter. Bericht des Vereins für Hebung der Fluss- u. Kanalschiffahrt in Bayern über die von Herrn Holzhändler Eugen Adelmann in München veranstaltete Flossprobefahrt auf der kanalisirten Mainstrecke unterhalb Frankfurt a/M. am 8. Sept. 1893.

418) Der Abgeordnete Haus hat in der Kammer eine Verlängerung der Flossgasse nach oben zu gewünscht, wodurch das Gefälle beim Passiren vermindert würde.

419) Bericht über die Versammlung des Kanalvereins v. 26. Nov. 1893.

420) Die verlängerte Kammerschleusse enthält 12454 cbm. Ein Floss von der Adelmann'schen Konstruktion 130 m lang, 11 m breit, 0,65 m tief würde ca. 900 cbm Wasser verdrängen, wobei das, was der Dampfer an Wasser verdrängt, noch gar nicht gerechnet ist.

421) Die Flösser werden nicht im Taglohn entlohnt, sondern per Reise. Der Flossführer oder Steuermann und Wahrschauer erhält pro Reise von Würzburg bis Mainz, Kostheim oder Schierstein 52—54 Mk., der Hintermann und Koch 38—40 Mk. Hiezu kommen noch freie Kost und 4 Mass Bier pro Tag. Beim Flossbau werden die Leute im Taglohn geringer bezahlt, müssen aber dann zur Fahrt des von ihnen verwendeten Flosses verwendet werden. Für Bau und Reise rechnet man durchschnittlich 16 Tage. Für Bau, Eisenzeug, Ausrüstung, Fahrt und Heimfahrt der Flösser können 80 Pfg. pro Kubikmeter Nadelholz gerechnet

werden von Würzburg nach Frankfurt. Auf den Tag kämen also durchschnittlich etwa 6,50 Mk.

422) Die Weissflösser sind gegenüber den Exportflössern etwas im Nachtheil; sie können nicht so leicht schwere Flösse herstellen, weil ihre Flösse weniger Kubikinhalt haben.

423) Stenogr. Berichte der K. d. Abg. 1894 Bd. IV S. 241.

424) Siehe Näheres G. Schanz, Die Kettenschleppschiffahrt auf dem Main 1893.

425) Die Anlage findet sich beschrieben und abgebildet in E. Cuno und P. Gutzmer, Die Kanalisirung des Maines von Frankfurt a/M. bis zum Rhein. Berlin 1888.

426) Ein Auszug aus diesen Berichten findet sich im VI. Bericht des unterfränkischen Fischereivereins 1889 S. 49. Vgl. ferner Nr. 572 der Münchner Neuesten Nachrichten vom 15. Dez. 1891.

427) Siehe den Bericht des Landgerichtsraths Scherpf über Fischzucht in der Festschrift zum 25jährigen Regierungspräsidenten-Jubiläum Sr. Exc. Herrn Grafen von Luxburg „Die unterfränkische Landwirthschaft 1868—93". Würzburg 1893 S. 102 f.

428) Sitzung v. 17. Mai 1894. Stenogr. Ber. IV. Bd. S. 241.

429) Siehe die statistischen Tabellen in Nr. 209 der Drucks. des Reichstags, 9. Legislaturperiode II. Session 1893/94.

430) Zeitschrift des k. b. stat. Bureaus, Jahrg. 1892 S. 82 f., 1893 S. 124 f., 1894 S. 76 f.

431) Pro ha habe ich 3 Ztr. Aussaat bei Roggen und Weizen gerechnet.

432) Ein bayerischer Soldat erhält täglich 500 gr Schwarzbrot (eigentlich sollte er 750 gr erhalten; der Rest von 250 gr wird in Geld bezw. Weissbrot zum Frühstück verabreicht). 500 gr Schwarzbrot enthalten 362 gr Mehl, und diese entsprechen 441,22 gr Roggen. Als jährlicher Roggenverbrauch ergeben sich 161 kg oder 322 Pfd. pro Kopf. Für den Durchschnittskonsum der bayerischen Bevölkerung kann diese Zahl natürlich angesichts der vielen Kinder, Frauen und älteren Leute nicht gelten.

433) Die Anbaufläche betrug 1893 449728 ha; pro ha sind $3^1/_4$ Ztr. Aussaat gerechnet.

434) 1 hl Schrotmalz = 104 Pfd.; 200 Pfd. Malz = 300 Pfd. Gerste.

435) Pro ha habe ich $2^1/_2$ Ztr. Aussaat gerechnet.

436) Ueber den zeitweiligen Rückgang des Rindviehstandes vgl. die Festschrift „Die Unterfränkische Landwirthschaft 1868—93" S. 15 f.

437) Siehe Zeitschrift des k. pr. stat. Bureaus und Jahresbericht der Handelskammer für Aachen und Burtscheid für das Jahr 1893 S. 255 f.

438) Frankfurter Handelskammerbericht 1893 S. 217.

439) Siebert, Der Wasserbau an den öffentlichen Flüssen im Königreich Bayern 1888 S. 361.

440) Fr. Ulrich, Staffeltarife und Wasserstrassen 1894 S. 91 f.

441) Siehe hierüber auch meine Aufsätze in den Münchner Neuesten Nachrichten vom Jahr 1893, namentlich von Nummer 184 ab.

Korrigenda.

S. 11 Z. 8 hat es zu heissen 1869[12]) statt 1869.
S. 11 Z. 17 „ „ „ „ Garstadt „ Garstadt[14]).
S. 12 Z. 15 „ „ „ „ Zentner[15]) statt Zollzentner[15]).
S. 17 Z. 2 „ „ „ „ beabsichtigten statt beabsichtige.
S. 215 Z. 1 von unten hat es zu heissen Landtag[234]) statt Landtag[235]).
S. 258 Z. 1 „ „ „ „ „ „ 1,0 cbm statt 10.
Z. 2 „ „ „ „ „ „ 1,5 „ „ 15.
Z. 3 „ „ „ „ „ „ 2,0 „ „ 20.
Z. 15. Bei der Reduktion der Kubikmeter auf Tonnen wurde nach Reinhard's Kalender für Wasserbauingenieure 1 Kubikmeter geflösstes Eichenholz (geschichtet) = 0,42 und 1 Kubikmeter weiches Holz = 0,32 Tonnen gerechnet. Die Holzhändler rechnen aber 10 bezw. 15 Kubikmeter auf 1 Wagenladung zu 10 Tonnen, also 1 cbm = 1,0 bezw. 1,5 Tonnen. Legt man diese Reduktionsziffern zu Grunde, so ergeben sich 33588 statt 14107 Tonnen Eichenholz und 124443 statt 28207 Tonnen weiches Holz. Danach wäre in den 20er Jahren die Holzausfuhr auf dem Main bedeutend grösser gewesen als Ende der 40er und Anfangs der 50er Jahre. Die im Text Z. 24—28 auf Grund der niedrigen Reduktionsziffern gezogene Schlussfolgerung wäre danach zu modificiren.
S. 263 Z. 6 von unten. Der Steueraufwand mit 8,1 Mill. Mk. ist insofern zu klein, als der Aufwand für Unterhaltung in der Zeit vor 1883 nicht eingerechnet ist.
S. 267 Z. 11. Nach Siebert, der Bau an den öffentlichen Flüssen Bayerns, kostete die Erbauung des (alten) Winterhafens zu Aschaffenburg 97700 Mk., die Räumung desselben, dann Verlegung des städtischen Kanals daselbst 22700 Mk.