

- 22) Aubstadt, und  
23) Baara, die zwar im Rönthildischen Amte,  
bezirk liegen, aber als reichsritterschaftliche  
Ortschaften, mit dem Amte in keiner Ge-  
richtsverbindung stehen.

Die in diesem Amte befindlichen Wüstun-  
gen sind:

- 1) Brondorf, bey Milz.
- 2) Burgstadel, bey Rothhausen.
- 3) u. 4) Eichelbron, und Ottenhausen (Ot-  
telmeshusen) bey Berungen.
- 5) Krausenbach, bey Zeilfeld.
- 6) Neblerß, bey Hindfeld.
- 7) Schwabhausen, bey Haina.
- 8) Zella, bey Westensfeld.

(Der Beschluß künftig.)

---

## II.

Ueber das Transito = Commerz auf  
dem Main, oder Gedanken über  
eine Mainschiffer = Rechnung.

Ich wandelte am südlichen Ufer des Main-  
stroms, beobachtete dessen hier und da  
willkürlich schädlichen Gang, und wie von den

Zollherrschäften unbesorgten Versandungen, that Wünsche für den mühseligen Schifferstand, und trat plötzlich auf Paplere. Ich hob sie auf, sah sie durch, und stampte, als ich das Summarium las. Betäubt verfolgte ich meinen Weg, und erst nach einigen Tagen nahm ich die labessen mir schätzbare gewordenen Paplere wieder in die Hand. Ich fand auf dem ersten Blatte: Rechnung über eine Bergreise von — — — 1790, und dann auf den folgenden Blättern alle auch die kleinsten Ausgaben von Mainz bis Kitzingen specificeirt; am Ende die Einnahme des Frachtlohns von 2300 Eenern, und eine Bilanz. Der Name des Schiffers, den ich an gehörigen Orten zu nennen gar kein Bedenken trage, ward mir Bürge für die Richtigkeit und Redlichkeit der Rechnung. Nun las ich die Rechnung mit aller Bedachtsamkeit, rechnete nach, und harrete, da ich die Bilanz vor mir hatte. — Wie, die väterlich gültigen Regenten Frankens sollten gegen den Nutzen oder Schaden ihres Commerzes gleichgültig seyn, sollten so viele Familien unbekümmert ins Verderben fahren lassen können; sollten nicht wissen, daß sie noch obendrein ihre eigenen Einkünfte zur Verarmung

mung ihrer getreuen Unterthanen hergäben! Mein! ihre Vaterliebe ist zu groß . . . ihre Herzengüte zu sehr bewiesen. — Aber sie wissen nicht alle Bedrückungen der Unterthanen; derselben Laue und Verdienst ist ihnen unbekannt. Neid, Bosheit, Eigennutz, Stolz, Unwissenheit, Eigensinn halten die Wahrheit gar zu oft von ihrem Throne zurück; lassen dieselbe oft sogar nicht einmahl in die Studierzimmer ihrer getreuen Rätke kommen. Dieses sagte ich zu mir selbst; las nochmahls jedes Wort, jede Zeile und jedes Blatt; fing wieder von vorne an, und so vielleicht mehr, als zehnmahl. Ich stieß auf manchen mir damahls noch unerklärbaren oder unbewußten Gegenstand, über den ich erst Erläuterung suchen mußte, um die Ursache der mißlichen Bilanz zu ergründen, oder doch genauer zu kennen. Vaterlandsliebe war die Triebfeder meines Forschens und Denkens, und ist die Ursache, daß ich meine Gedanken durch die Publicität meinen Mitbürgern und Zeitgenossen bekannt mache.

Unter ihnen werde ich Männer finden, deren Einsichten mehr Gewicht bey ihren Regenten haben, und deren Patriotismus wirksamer seyn

seyn kann, als der meinige. Sie werden sich bemühen, die Nahrungsbedrückungen ihrer Mitbürger zu mindern, und, so viel möglich, ganz zu vernichten: sie werden sich mit anhaltendem Muthe beifern, den rechtmässigen Nutzen des Wainstromes ihrem Vaterlande wieder zu verschaffen, und demselben diese Wohlthat des Himmels und der Natur wieder vortheilhaft machen. Ich will mich dann freuen, daß auch ich ein Schärfflein zum allgemeinen Wohl geben konnte, und diese Freude meinen Lohn seyn lassen.

Daß ich der folgenden Rechnung eine gedrängtere Gestalt gegeben, und die bekanntern Auslagen summarisch angezeigt, muß ich noch erinnern, um dem Verfasser derselben nichts Unwahres aufzubürden.



Die ganze Schiffsladung betrug 2300 Centner. Nach vorstehender Rechnung kostete also dem Schiffer jeder Centner

5  $\frac{1}{2}$  fr. in Mainz für Kost und Lohn des bey der Schifferen seit  $\frac{1}{4}$  Jahr gelassenen Knechtes, dann für Einladungskosten, Waag und Kronen, Schiffvisitationsgelder und Douceurs an die Bedienten.

3  $\frac{1}{2}$  fr. für Zoll auf 9 Mainz. Zöllen, wovon der Seeligenstädter aber nur zur Wechselfeit im Junii und Julii gegeben wird; und für Accidenzien auf den 2 Rheinzöllen, oder Mainz und Höchst.

10  $\frac{1}{4}$  fr. für Reiseauslagen, die in den Kurmainzischen Ortschaften, durch oder an welchen vorbei die Fahrt ging, verzehret wurden.

---

24 fr. per Centner oder fl. 920 — blieben also in den Kurmainz. Landen für Zölle, Zehrung, Pferde Lohn und Futter von dieser Schiffahrt.

In Frankfurt, Hanau, Weesheim, Kloster Neustadt und Langen Prozelten mußte der Centner geben

6  $\frac{1}{2}$  fr.

## 46 Ueber das Transito-Commerz

6 $\frac{1}{2}$  fr. (beynahe) für Zölle und Accidenzien, und 6 fr. per Centner trifft es für Zehrung ic. in diesen Orten.

---

27 $\frac{1}{2}$  fr. also für 5 fremde Mitzollherrschaften.  
2 $\frac{1}{2}$  fr. für die Hanauischen Reiter. Der Fremden Pferdlohn gehören noch hieher, wo dann

---

15 fr. per Centner oder fl. 575 in fernere fremdherrliche Länder durch eines Fränkischen Schiffers Sorge und Arbeit gebracht wurden.

In Freudenburg und übrigen Wirzburgischen Belijätten mit Wirzburg zahlte der Centner

3 $\frac{3}{4}$  fr. weil man auf selben die fatale Reise des Schiffers erkaunte, und menschlicher dachre, überhaupt aber gegen den Schiffer billig handelte.

7 $\frac{1}{4}$  fr. per Centner kommen für Knechtlohn und andere im Lande ausgegebene Kosten.

---

11 $\frac{1}{2}$  fr. per Centner oder fl. 423 fr. 35 brachte diese Reise oder Fahrt eines Schiffers im Hochstift Wirzburg bis dahin in Umlauf, und

50 $\frac{1}{2}$  fr. für jeden Centner seiner Ladung mußte  
der,

derselbe bis Wirzburg ins Lagerhaus baar auslegen.

Von Wirzburg bis nach Kitzingen, wohin der Schiffer aber nur wenige Güter brachte, hatte er

$\frac{3}{4}$  fr. auf jeden Centner Zoll und Accidenzien für Ochsenfurt, Marktbreit und Kitzingen, und dann

3 fr. auf den Centner für Knecht und Pferde auszuliegen.

$3\frac{1}{4}$  fr. per Centner also mehr von Wirzburg bis Kitzingen und überhaupt für den Centn.

$54\frac{1}{4}$  fr. bis dahin von Mainz aus. Auch bey einer mehrern oder vollen Last würde die nämliche Summe bis Kitzingen bestehen, indem die Aufenthalts- und sonstige Nebenkosten den Zoll in Kitzingen gewiß bestreiten können.

In Allem hätte nun das Hochstift Wirzburg von dieser Schiffer-Reise per Centner  $12\frac{1}{2}$  fr. oder fl. 461 fr. 55 inne behalten; folglich von seinem Einwohner und Bürger um fl. 458 fr. 5 weniger als Kurmainz, und um fl. 113 fr. 5 weniger als die Reichsstadt Frankfurt ic. erhalten, obgleich dasselbe 7 bis 8 Zollstädte,

## 49 Ueber das Transito-Commerz

stätte, und ein merkliches Terrain für den Durchzug und Aufenthalt der Schiffer hat.

Hier ist das Resultat dessen, was ich auf meine Fragen bey Sachverständigen hierüber erforscht habe.

Unsere ältern Schiffer wurden meistens reiche Leute, aber mit unsern jüngern gehet es nicht vor sich. Kurmainz und die andern Zollherrschaften können also vor 20 Jahren etwa nicht so hoch verzollt haben, wie dermahlen? Nein! Vor 1768, wo das Haus Dnolzbach einen besondern, und das Hochstift Würzburg ebenfalls, aber später, einen besondern Vertrag zu mehrerer Emporbringung des Main-Transito-Commerzes mit Kurmainz schloßen, und zur sicherern Bewirkung desselben ersterer merkliche Nachlässe des Landzolls, und letzteres eben so merkliche des Wasser- und Landzolls anbot, und wirklich gab: vor diesem 1768 Jahre konnte der Mainschiffer den Centner Frachtgut mit 7 Kr. durch alle Mainzischen Zollstätten führen, und zugleich die Einladungskosten in Mainz damit bestreiten: denn an Douceurs oder Schmiralien für die Bedienten wurde damahls nicht gedacht, ob schon der Mainschiffer niemahls ganz unerkännlich gegen diese war.

Abschluß mit Onolzbach und Würzburg fingen die Kurmainzische Zöllner in Mainz und Höchst zuerst an, und nachher auch jene in Steinhelm etc. bis Lohr, diese aber wegen Aufhebung der sonst gewöhnlichen Accidenzien, höhere Abgaben von den beladenen Mainschiffen zu fordern, und zwar so, daß bis 1772 der Centner schon bey 9 Kr. im Kurmainzischen für Ladungsosten und Zölle lassen mußte. Von dieser Epoche an ging es alle Jahre höher, und seit etwa 8 Jahren kamen zu den Zollstelgerungen auch die Ladungs-Douceurs der Bedienten; und so stiegen die im Kurmainzischen von den Mainschiffsladungen bleibenden Zölle und andere Ausgaben bis auf 22 — 24 Kr. und oft oder bald im Allgemeinen, auch auf 25 Kr. per Centner. Die Douceurs der Expediteursbedienten, die 3 Kr. per Centner seit etwa 4 Jahren im Durchschnitt auf alle Mainschiffer betragen; (denn es sind noch einige, denen jene gewisse Ursachen wegen mehr nachsehen,) sollen auf folgende Art entstanden seyn. In Würzburg, wovon seit den 1740er Jahren zu Rittingen eine Dampffahrt für Mainzer Berg- und

Journ. v. u. f. Fr. III. B. I. S.

und Thalgüter eingerichtet war, wurden bo-  
genlange schriftliche Beweise gemacht, daß das  
Commerz durch jeden Zwang gehindert würde;  
daß dieser Rangzwang gerade der neuen Nieder-  
lage in Würzburg am schädlichsten wäre, und  
der Zug der Transito-Güter auf dem Main  
noch dreymahl stärker werden könnte. Na-  
türlicherweise gab man gegen diesen scheinba-  
ren (aber falsch erwiesenen, wie die in Am-  
sterdam voriges Jahr errichtete Rangfahrt  
nach Eöln dagegen behaupten mag) Vorstel-  
lungen in Würzburg nach, und so ward zum  
Kuhn des Mainshiffers ein weites Feld der  
Beutelfegerey dem Mainzer Bedienten eröff-  
net, und die für das Vermögen der Mainshif-  
fer sichernde Rangfahrt bald zerstöret.

Die Reichsstadt Frankfurt steigerte, wie  
Mainz, auch bald ihre Zollforderungen. Was  
sonst für 20 fl. vorbeiging, mußte 60 fl. zah-  
len, und nach dem 1763yer Jahre wurde so-  
gar der 20 fl. Fuß auch für diese Abgabe ein-  
geführt. Hanau machte alles dieses nach,  
und seit 1784 oder 85 sind die Zollabgaben  
dieselbst noch etwas höher geworden. Ja dem  
Schiffer, der zu Thal seinen zur Bergfahrt nö-  
thig

thigen Futterhaber mienimmt, läßt Hanau nun eben so wenig als Mainz denselben zollfrey, und Wirzburg rechnet dafür oft zweymahl so viel an diesem und an Schifferunk, wenn der Schiffer Wein führet, im Zoll ab, als er wahrscheinlich zur Bergfahrt gebrauchen könnte: ja Wirzburg erhebet seit 1768 oder 69 von jedem Centner Transito auf  $1\frac{1}{2}$  kr. so gar noch weniger als vordem, um das Commercium auf dem Mainstrom lebendiger zu machen.

Ist Kurmainz berechtiget, seinen Zoll zu erhöhen, und nach Belieben zu steigern?

Der Westfälische Friede und die kaiserl. Wahlcapitulation widersprechen allen Zollneuerungen unter jeder Gestalt, und annulliren sogar die widerrechtlich und ohne Einstimmung sämmtlicher Kurfürsten nach und in dem 30jährigen Kriege eingeführten Zölle. Man lese den IX Art. § I des Osnabr. Fr. und den VIII Art. der Wahlcapitulation Joseph II und Leopold II. Warum muß der Mainschiffer den Goldgulden auf den Zollstätten zu Mainz und Höchst mit 2 fl. 32 kr. und 2 fl. 8 kr. in Reichsgeld bezahlen, da der Pfälzische Schiffer denselben nur mit 1 fl. 40 kr. auf der Mainzischen Zollstatt Bernsheim vergüten darf?

Kurmainz hat — zu welcher Zeit und mit welcher Befugniß, weiß ich nicht — das Niederlagsrecht von Miltenberg nach der Residenzstadt gezogen; die Mainschiffer dürfen mit Handelsgütern nicht über Mainz hinabfahren, und dennoch müssen dieselben noch das Niederlagsrecht oder Ueberschlaggeld in Miltenberg bey jeder Berg- oder Thalfahrt mit 15 fr. von jedem Gulden Zollgeld besonders zahlen.

Wenn das zu Miltenberg und in andern Mainzischen Orten von Früchte führenden Schiffen gefordert werdende Marktrecht auf kaiserl. Privilegien gegründet ist, kann sich dasselbe auch auf die eigene Nothdurft des wiederkehrenden Schiffers erstrecken? Oder soll der Mainschiffer gezwungen seyn, den Haber, den er zu seiner Rückfahrt gebraucht, nachdem er denselbendem Frankfurter, Darmstädter oder Mainzer verkauft hat, wieder zu kaufen?

Hat das Recht des Weichselzolles, den das Kloster Seeligenstadt am Main, zur Zeit da diese Frucht wächst, oder vom Junli bis Julii oder August, erhebet, auch eine rechtliche Ausdehnung und Macht auf Handelsgüter? Sagt nicht schon der Name dieser Abgabe, daß solche nur für mit Weichsel, Kirschen und dergleichen

gleichen Obst beladene Schelche gegeben worden, nicht aber für Handelswaaren?

Das gedruckte Zollreglement der Reichsstadt Frankfurt bestimmt für alle Handelswaaren eine gewisse Abgabe, wenn dieselbe in die Stadt oder aus derselben gehen. Auch liefert man in demselben einen bestimmten Zoll für Holz, und Kohlen, Schiffe, wenn sie vorbeifahren; keinen aber für Handelswaaren.

In ältern Zeiten, — so sagen 60jährige und ältere Schiffer — wurden diese auch, nach der Maasß ihrer Last, nicht höher im Zolle zu Frankfurt gehalten, als die vorbeigehenden Holz, und Kohlen, Schelche. Erst seit etwa 20 Jahren hat man die Thor-Zoll-Rolle auch auf die zu Schiff vorbeigehenden Handelsgüter anzuwenden angefangen, und die Last des Schiffers von Jahr zu Jahr vermehrt. Wenn Frankfurt ein kaiserl. Privilegium darüber hat, warum benützte es dasselbe so lange nicht? Warum steigerte man den Wasserzoll erst dann, als Kurmainz ein Gleiches schon gethan hatte? Hat dieses Vorspiel eines mächtign Reichsstandes nicht auch Frankfurt und Hanau zur Zollerhöhung angereizet, und derselben zur Einführung des 20 Guldenfußes bey Bezahlung

der Zollgebühren, als zu einer heimlichen Zollerhöhung, Anlaß gegeben?

Könnten die Regenten Ober und Niedersächsis, Böhmens, Bayerns, der Oberrhein Pfalz; die Fürsten von Salzburg, Passau, Eichstädt, Coburg, Banreut, die Reichsstädte Regensburg, Nürnberg, Windsheim, Rothensburg und noch viele andere Reichsstände nicht mit allem Rechte gegen dergleichen Zollsteigerungen klagen, oder sich selbst helfen? Ich dünkte, ja! Aber sie fühlen dieses nicht, denn der Schiffer bekommt nicht mehr Frachtlohn als sonst, und die Fuhrleute nehmen schon einige Jahre her einen so geringen, daß verschiedene gar nicht mehr fahren — können — mögen. Würzburg und Onolzbach liegt am mehresten daran, daß die Mainschiffahrt im Flor bleibet: alle opfern durch Zollerleichterungen jährlich etwas beträchtliches auf. Da der Schiffer das Frachtlohn nicht willkürlich erhöhen kann, so erhält sich zwar der etwas stärkere Durchzug der Güter noch auf dem Main; allein der Schiffer muß die Zechen bezahlen.

Die Fracht nach Würzburg ist vom Centner fein Gut 48 kr. und für ordinair Gut,  
als

als Eisen, Farbholz, Blei, Emligsteine 45 fr. Im Durchschnitt  $46\frac{1}{2}$  fr., oder weil die letztern immer weniger als die erstern sind, 47 fr. per Centner. Davon gehen für den Expediteur noch 2 fr. für Provision ab, und also ist die reine Fracht nur 45 fr. bis Weyburg. Nach unserer Rechnung brauchte der Schiffer  $50\frac{1}{2}$  fr. für jeden Centner bis dahin, und verlor auf jeden  $5\frac{1}{2}$  fr. Hätte er alle 2300 Centner daselbst ausgeladen, so würde er 210 fl. 50 fr. verloren haben. Zum Glück aber lud er nicht die Hälfte seiner Ladung aus. Mit der übrigen fuhr er nach Marktbreit, Marktstett und Kitzingen; wo für den Centner fein Gut 58 fr. für Mittelgut 53 fr. und für Ordinar Gut 50 fr. bezahlet wird. Das kostet also dem Empfänger im Durchschnitt und nach Abzug der 2 fr. Provision  $51\frac{1}{2}$  fr. Nach besagter Rechnung mußte der Schiffer für denselben bis nach Kitzingen  $54\frac{1}{4}$  fr. Auslagen zahlen; er hätte also, wenn er alle 2300 Centner nach Kitzingen geführt hätte, nur 115 fl. — fr. ungefähr verloren.

Wie soll nun dabei der Fränkische Schiffer bestehen? Seine Schifferen kostet ihm wenigstens 1500 fl. Zu einer Vergeltung muß er

## Ueber das Transito-Commerz

2000 fl. Capital haben. Woher nimmt er die Interessen dafür; womit ernähret er zu Hause Weib und Kinder? Seine Fahrten sind nicht alle so mißgünstig; er kann das Jahr durch zweymahl fahren, sagt man. Ich weiß es, aber es ist nicht ganz gewiß, daß er zwey Bergfahrten machen könne; nicht gewiß, ob er günstiges Wasser dazu und eine dem Wasser angemessene Last jedesmahl erhalte. Der Strom ist immer unstät, bald zu hoch, um mit vorzüglichem Vortheil, und bald zu klein, um ohne Schaden zu fahren. Sieht der Schiffer diesen auch voraus, so darf er sich doch nicht weigern; die Güter müssen weiter befördert werden; und er macht sich dadurch einen Anspruch zu einer vortheilhaftern Ladung bey größerm Wasser. Wie diese nun immer ausfällt, so darf man nach der Natur des Stromes nicht jederzeit eine gute volle Ladung gegen eine geringe, Verlust bringende rechnen. Der Gewinn entstehet theils durch die wenigern Auslagen für Pferde, Knechte, Geschütze, Lohn und Kost; theils durch eine größere Last bey einer anhaltenden günstigen Wasserhöhe von etwa 28. Zollen; der höchst mögliche Gewinn ist 10 kr. auf den Centner für

wenigere Auslagen, so daß dieselben bis Würzburg nur auf 16½ fr. und bis Kitzingen nur auf 19½ fr. kämen. Wenn nun jeder Schiffer eine so glückliche und eben eine so mißliche Fahrt jährlich macht, wie die gefundene Rechnung zeigt, und alle seine Güter in Würzburg allein auslädt; wenn die glückliche Fahrt jedesmahl eine Last von 3000 Centner hätte, so gewänne er dabey höchstens

250 fl. — fr. denn an Douceurs, Kranen etc. Zoll und Accidenzien kann er zur Zeit nichts — oder wenig ersparen.

210 fl. — fr. hätte er bey seiner ersten Reise im kleinen Wasser verloren, und also von zwey Reisen

40 fl. — fr. erübriget. Hierzu setze man noch für 2 Thalfahrten, die beyde als mittelmäßig gelten sollen, wenn schon die meisten gering sind, noch einen Gewinn von

60 fl. — fr. so wird der Schiffer

100 fl. — fr. jährlichen Gewerbsverdienst bey vier Würzburger Fahrten zusammen bringen. Hätte aber der

Schiffer beyde Ladungen nach Kitzingen geführt, dafür auch etwas mehr als  $4\frac{1}{2}$  fr. per Centner an den Wirzburgischen Zöllen gegeben, und für alle und jede Auslagen per Centner  $44\frac{1}{2}$  fr. bezahlet, so würde er von 3000 Centner Last

350 fl. — fr. erworben haben

115 fl. — fr. wären ihm für die mißliche Fahrt daran abzuziehen, und blieben ihm

---

235 fl. — fr.

80 fl. — fr. Gewinn an 2 Thalreisen, da die Fracht von Kitzingen besser ist, als von Wirzburg aus bis Mainz oder Frankfurt, sollen ihm nun jährlich auch zu gute kommen, so hätte er

---

315 fl. — fr. jährlichen Gewerbsverdienst bey vier Kitzinger Fahrten. Der in Wirzburg wohnende Schiffer mag das Jahr durch etwa 2 Reisen mehr machen, und er mag auch in allem jährlich 200 fl. verdienen. Der Marktstetter Schiffer soll, da er wenig

weniger Kosten für die dastgen Güter hat, auch jährlich 60 fl. mehr gewinnen. Ja noch mehr, jeder Schiffer soll jährlich 350 fl. gewiß verdienen, denn jeder führet doch Wirzburger Güter, die selten einen Kreuzer Gewinn geben, und der Wirzburger auch Marktbreiter, u. Güter; wie kann nun das bey der Schiffer bestehen, der zu seiner Schifferey und Reisen fremde Gelder verzinsen muß, und eine Familie von 3 oder 4 Köpfen zu Hause zu ernähren hat. Doch wir wollen einen vermögenden Mann annehmen, der seine Schifferey, ein eignes Haus, und die nöthigen 2000 fl. Reisegelder eigenthümlich besizet: er rechnet also nicht auf Zinsen, sondern nur geradeweg auf Gewinn.

Seine Frau und 3 Kinder sollen für Kleidung, Kost, Holz und Licht, jedes jährlich nur 60 fl. brauchen, so ergeben sich schon 240 fl. — kr.

für

## 60 Ueber das Transit-Commerz

für Kleidung und $\frac{1}{2}$ Jahr Kost des Schiffers zu Hause	40 fl. — fr.
für herrschaftliche Stiebigkeiten vom Gewerbe und Haus jährlich	25 fl. — fr.
für Unterhaltung der häuslichen Baulichkeiten	15 fl. — fr.
für gewöhnliche Reparaturen der Schiffgeräthschaften, als: Anker, Bretter, Seilwerk und Blähen, Darren ic.	20 fl. — fr.
für Schiffreparaturen, die nach 10, 12 Jahren oft 6 a 800 fl. fordern, jährlich	40 fl. — fr.
	<hr/>
wenigstens also jedes Jahr	380 fl. — fr.

Unter den 20 — 21 Frachtgüter führenden Wirzburger, Marktstetter und Kizinger Schiffern sollen 10 seyn, die 1000 fl. fremdes verzinsliches Capital, oder 1, 2 Kinder, oder ein kränkliches Kind haben, so wird jeder derselben jährlich 100 fl. zusetzen, wie man es leider! seit 10 Jahren an verschiedenen sehen, und von ihnen selbst erzählen hören kann. Eben so viel weniger gewinnt jährlich der Reichere, und noch mehr als 100 fl. verliert der Aermere, und derjenige, welcher 6, 8 Kinder hat; 2, 3 Jahre

Jahre hinter einander nur geringe und Mittel-Reisen macht; durch Anfahren oder langes Schleifen der Geschirre, bey kleinem Wasser, auf den Sandadern oder Bänken, theurere Reparaturen zu machen gezwungen ist.

Kann Onolzbach, und noch mehr Würzburg, diese Bedrückung ihrer Unterthanen, die man ganz sicher seit 15 Jahren auf 30000 fl. Schaden für sie berechnen darf, noch länger fort-dauern lassen? Soll ersteres unbekümmert 8 bis 10 Schiffe und damit 10, 12 Schiffknechte mit ihren Familien in 5, 6 Jahren zu Bettlern werden, und letzteres ihre wenigen Schiffer umsonst und ohne Nutzen für Fremde arbeiten und sorgen lassen?

Wäre es nicht der Billigkeit, unsrer ver-mahligen politischen Lage und dem allgemeinen Nutzen angemessener, wenn.

- 1) alle Transito-Güter einerley Zoll auf jeder Mainzollstatt, ohne Unterschied der Gattungen, zahlen, und dagegen nur einerley Fracht-lohn zu empfangen hätten. Die Zollherr-schaften würden dadurch Nichts oder Wenig verlieren, und der Schiffer könnte in Rück-sicht der leichtern Güter, als Wurzel, Kräu-ter, Hüte, Nürnberger Holzwaaren &c. da-  
durch

## 62 Ueber das Transito-Commerz

durch gesichert werden, daß derselbe davon niemahls mehr als  $\frac{1}{3}$  seiner Ladung anzunehmen gehalten wäre. Wenn dann

- 2) die Verzollung nicht mehr nach dem Auge des Zöllners, das von Willkür und Laune oft geleitet, und durch Unwissenheit oft irre geführt wird, sondern nach dem wirklichen und auf jedem Ladeporz nach Wien Gewicht genau abgewogenen Centner \*) genommen würde, wo dann der Waagschein statt eines Zollzettels gelten, und manches Zollpersonale zu etwas nützlichen verwendet werden könnte.

Wäre es dann dem allgemeinen Nutzen, den Grundgesetzen des R. Reichs und der  
Wll.

- \*) Genau abgewogen müssen die Güter, und gleichstimmend die Niederlagswagen mit jener zu Mainz seyn, damit weder Neckereyen gegen die Schiffer, noch von diesen Beschädigungen gegen die Eigenthümer geschehen können. Die bisherige Lauigkeit oder Gleichgültigkeit oder Schlumperey bey der Kranen- und Wage in Mainz hat manchem Mainischiffer bis daher oft unschuldiger Weise viel Geld und seinen guten Namen gekostet. Man spricht da oft zu Gunsten des Ein- oder Ausladenden 20 Pf. für  $\frac{1}{4}$  oder  $\frac{1}{8}$  Centner aus, und wägt kleine Colli in den Händen, schätzt 20 Candis, Kisten nach 20 andern zc.

Billigkeit nicht angemessen, indem Wirzburg an Land- und Wasserzöllen, und Onolzbach an Landzöllen seit 20, 22 Jahren merkliche, und die Summe von 80,000 fl. gewiß erreichende, Aufopferungen zur Einporbringung des Main-Commerzes, davon Kur-Mainz durch 8 Zölle gewiß mehr, als durch 2 Zölle nach Mannheim zu, gewinnt, gemacht hat, wenn

- 3) Kur, Mainz zu Mainz per Centner 1 fr.  
 zu Höchst „ „ 1 fr.  
 und auf jeder übrigen Zollstätte  $\frac{1}{2}$  fr. 4 fr.

In Allem also nur 6 fr.

nähme; wenn Frankfurt, soferne es dazu berechtigt ist, Hanau und Wertheim jedes nur 1 fr. also 3 fr.

Langen Prozelten, Neustatt, Ochsenfurt und Marktbreit jedes zu  $\frac{1}{2}$  fr. 2 fr.

Freudenberg 1 fr. und jede der übrigen 8 Wirzb. Zollstätte  $\frac{1}{2}$  fr. in Allem 5 fr.

nähme, mithin alle Zölle dem Schiffer 16 fr. in Zukunft nur kosteten, — der Seeligenstädter Weichselzoll mag nach Untersuchung wegfallen oder bestehen, so macht er keine große Aenderung, und mag daher ohne Ansatz bleiben — daß dann die Fracht nach

Wirz.

## 64 Ueber das Transits-Commerz

Witzburg vom Centner zu 50 fr. und nach  
Kisingen zu 53 fr. gesetzt und bestimmt würde,  
und zwar für alle und jede Güter.

Wären indessen die Preise der Victua-  
lien so theuer, wie vermahlen, so müßte den-  
noch dem Schiffer ein Zusatz von 4 fr. oder  
mehr ausgemacht werden, so wie bey manch-  
mahl anhaltenden kleinen Wasser. Bey wohl-  
follern Zeiten aber könnte die Fracht auch  
um 2 fr. oder mehr vermindert werden, welche  
Vermehrung oder Minderung jedoch jederzeit  
mit Zustimmung aller Niederlags-  
plätze geschehen müßte. Wenn ferner

4) die Rangfahrt in Mainz wieder und sogleich  
eingeführt, und das Schiffklopfen allda für  
Mainzschiffer abgestellt würde; denn ersteres  
ist das beste Mittel gegen die bisherigen Geld-  
erpressungen der Herren Bedienten der  
Mainzer Spediteurs, und letzteres hat jede  
Herrschaft, die einen Rangschiffer stellet,  
selbst zu besorgen, und der einladende Spe-  
diteur auch.

Wäre es nicht der Deutschen Reichs- und  
nachbarlichen Verbindung angemessen, wenn

5) die von jeder Zollherrschaft zu stellende  
Schifferzahl freundschaftlich bestimmt würde,

oder

oder könnte nicht dieses zum Maasstab genommen werden, daß jede Wasserzollherrschafft, wenn dieselbe ein unmittelbarer Reichsstand ist, einen Raugschiffer für jede Mainzollstatt stellen müßte; und dann Onolzbach wegen der Landzölle, wodurch das Mainz Commercj erleichtert und gedrückt werden kann, wegen der Niederlage in Marktstett 3 Raugschiffer, und Wirzburg für jene in Wirzburg und Kitzingen ebenfalls wegen der Landzölle nach Nürnberg und Schwaben zu, noch 6 Raugschiffer dazu brächten. Hievon ist aber Kurmainz doch einigermaßen auszunehmen: a) wegen des täglichen Frankfurter Marktsschiffs, welches den obern Mainschiffen keine Ladung oder Fahrt nach Frankfurt gestattet, und b) wegen der Fahrt nach Miltenberg, welche Kurmainz mit eigenen Schiffen treiben kann; dieses hätte also nach der Billigkeit nur 2 Raugschiffer dazu zu stellen. Kloster Neustadt, Seeligenstadt und Ochsenfurt als nicht unmittelbar können keine Raugschiffer geben; also wären dann in Zukunft für Wirzburg 15 R. Schiffer für

Journ. v. u. f. Sr. III. B. 13.

## 66 Ueber das Transito-Commerz

für Onolzbach	3	Rangschiffer.
— Ingeheim	1	— —
— Wertheim	1	— —
— Hanau	1	— —
— Frankfurt	1	— —
— Mainz	2	— —
— Marktbreit	1	— —

überhaupt also zur Bergfahrt 25 Rangschiffer. die Thalfahrten mag jede Herrschaft für sich nach Gurbefinden ordnen, jedoch immer so, daß der Mainzer, Frankfurter, Hanauer, Ingeheimer und Wertheimer Rangschiffer bey jeder Bergfahrt zu seiner Nachhaus, oder Thalreise, zu Kisingen, Marktstest, Marktbreit und Wirzburg, wenn er nämlich Mainzer Rang-Berggüter dahin gebracht hat, mit 50 Centner von jedem dieser 4 Plätze wenigstens zurück beladen werden, bey vorräthigen vielen Gütern aber sich mit 100 Centner von jedem Place begnügen lassen müsse.

Damit nun auch die 25 Rangschiffer in ihrer Nahrung und Gewerbe, und wegen ihres großen in der Schifferen steckenden Capitals sicher seyn könnten, so müßten

- 6) alle ehemahls gewöhnliche Kaperfahrten gänzlich aufgehoben und verboten werden, denn diese

diese haben ehemals den Transport eben so sehr verzögert, als demahlen die Willkür der Mainzer Bedienten. Oder ist es nicht mehr Beförderung, wenn 2 oder 3000 Centner einem Schiffer sogleich angewiesen und geladen werden, als wenn man solche an 3 oder 4 vertheilet, und dann keiner, ohne auf mehrere zu warten, fahren kann. Eben darum und um eine gleiche Behandlung der Schiffer zu bewirken, haben auch die Amsterdamer Deutsche Commissionärs eine Rangfahrt nach Eöln errichtet, und diese durch die Zeitung öffentlich bekannt gemacht.

- 7) dürfen die Bamberger und Schweinfurter Schiffer keine nach Würzburg etc. und Rixingen bestimmten Güter, noch solche, die nach Hanau, Wertheim, Langen Prozelten, Werth und Lohr, oder an eine Zollstatt, für die ein Rangschiffer aufgestellt ist, gehören, einladen und führen; indem jedesmahl in Mainz wenigstens 2 Rangschiffer bereit liegen müssen, und die Tour ein für allemahl voraus zu bestimmen wäre. Es dürfen auch
- 8) alsdann die Mainzer keine oberländischen Fränkischen Güter nicht mehr nach Frankfurt zum Ueberschlagen, und zum Nachtheil der

Rangschiffer, senden, noch die oberländischen Speditours oder Handelsleute, wie jetzt von den Marktbreitern stark geschieht, dahin gehen lassen, es wäre dann, daß Marktbreit keinen Rangschiffer stellen wollte.

9) müßte die Fahrt und Einladung in Frankfurt allen und jeden Schiffern frey bleiben, doch so, daß kein zu Mainz beladener und seine Rangfahrt machender Schiffer in Frankfurt noch zuladen dürfte, wohl aber wenn er lediglich dahin zur Messe oder ausser der Messe und ausser dem Rang führe. Endlich müßte

10) ein Personale von 5 Handelskennern, als einer zu Mainz, einer zu Würzburg, Marktbreit, Marktstett und Kitzingen, zu einer beständigen Main-Transitohandels-Correspondenz ernunet werden, um hiedurch über Vortheile oder Nachtheile dieses Handels jedesmahl schleunigst bechret zu seyn. Er eignet sich an einem oder dem andern Plaze, zum Beyspiel in Kitzingen, etwas Nützliches oder Schädliches, welches durch Onolzbad oder Kurmainz befördert oder gehindert werden kann, so meldet dieses der Kitzinger dem Commerzdirectorium seines Landes, und zugleich

gleich dem Marktstetter oder Mainzer Correspondenten, und dieser machet dann bey seinem Landescommerz Directorium die gehörige und schleunige Anzeig. Sollte der Rißinger oder welcher immer zuerst die Sache nach Würzburg oder an seine Landescommerzstelle berichten müssen, oder vordaher erst der Bericht zc. nach Onolzbach oder Mainz geschehen, so würde dieser Gang das Gute zu lang hindern, und das Böse zu sehr einwurzeln lassen. Gelehrte und processartige Formularien waren je und allezeit dem Fränkischen, und ich darf auch sagen, dem meisten katholisch Deutschen Commerz schädlich. Man wähle einsichtige, uneigennützige, rechtschaffene 5 Männer vom Metier, die für ihre Correspondenz responsabel seyn müssen, und man wird von aller Gefahr frey seyn.

Dieses sind meine Gedanken über eine gefundene, unverfälschte Schifferrechnung, und über das Transitocommerz. Man benutze sie, und verwerfe davon, so viel man will. Ich bin mit allem zufrieden, wenn nur Gutes daraus entstehet.