Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Rhein nach der Länge seines Laufs und der Beschaffenheit seines Strombettes

Ockhart, Josef Franz

Mainz, 1816

Einleitung

urn:nbn:de:bsz:31-119386

Visual Library

EINLEITUNG.

Es ist offenbar ein vorzüglicher Beweis der höheren Würdigung des europäischen und besonders auch des deutschen Nationalinteresses, dass, zur bessern Bewirkung des Verkehrs der Völker, man auf dem Congresse zu Wien übereingekommen ist, nicht allein die Schifffahrt auf den Flüssen, welche die Gebiete von mehreren Staaten durchströmen, frei zu erklären, sondern dass die hohen Länderbesitzer sich auch, in Hinsicht des Uferbaus und der Unterhaltungskosten der Schifffahrt, dahin vereinigt haben, dass sowohl ein gleicher, gesetzlicher Tarif bestehe, als auch die Erhebung der Gebühren auf eine völlig übereinstimmende Weise so geschehen solle, dass ohne gemeinsame Uebereinstimmung der uferbetheiligten Landesfürsten nicht davon abgewichen werden könne.

Nach den vormaligen Grundsätzen des deutschen Staatsrechts war es bereits bestimmt: dafs wenn auch einzelne Reichsstände das Eigenthum gewisser Districte eines Flusses begründet hatten, so konnten dieselben doch keine einseitige Verfügungen dort treffen, die der Benut-

zung des ganzen Stroms nachtheilig gewesen wären, sondern die Geltendmachung des Eigenthums desselben war der obersten Gesetzgebung des Reichs untergeordnet.

Bei den vormals so sehr getheilten Länderbezirken der deutschen Fürsten, würde es auch kein geringes Gebrechen gewesen seyn, wenn die Oberherrschaft der Flüsse nicht von der obersten Behörde abgehangen hätte; denn welchen Sperrungen und welchen Lasten würde besonders die Schifffahrt auf denselben ausgesetzt gewesen seyn, wenn jeder Landesbesitzer auf dem, sein Gebiet durchströmenden, Theil der Flüsse die besondern Verfügungen hätte geltend machen dürfen, welche das Privatinteresse seiner oft unbedeutenden Uferstrecken erheischte.

In Hinsicht des Rheins ist es besonders bekannt, wie die Freiheit der Schifffahrt auf diesem Flusse, von Seiten des *Reichsoberhaupts* vormals angesehen wurde, denn indem in einem der Stadt Speier von Kaiser Rudolph II. 1576 ertheilten Privilegium die Stelle vorkommt:

„ Demnach der Rhein, als ein freier Wasserstrom,
„ auch unsere freie kaiserliche Landstrasse, einem jeden,
„ seiner Gelegenheit nach, nicht allein vermöge natürli-
„ cher Rechte, sondern auch des heiligen Reichs aufge-
„ richteter Constitutions-Ordnung und Satzung, ohne das
„ auch unversperrt bleiben, auch daran wider Billig-
„ keit weder beschwert, verhindert, und aufgehoben
„ werden soll. etc. “

so erkennt man daraus, dass von Seiten des Kaisers, der Zwang, welcher hie und da auf dem Rhein in Hinsicht der Umladungen eingeführt worden war, eben nicht sehr gut geheisen wurde.

Eben diese Freiheit der Schifffahrt, mit welcher das zu Mainz und Cölln geltend gemachte Umschlagsrecht in einigem Widerspruche zu stehen schien, wurde nicht allein 1648 in dem 9ten Artikel des westphälischen Friedens, sondern auch nachmals in dem 18ten Artikel des Ryswicker, und in dem 6ten Artikel des Badener Friedens ausdrücklich bestätiget; — und selbst noch 1711 wurde in dem 6ten Artikel der Wahlkapitulation Kaisers Carl VI, rücksichtlich der Freiheit der Rheinschifffahrt, ausdrücklich bestimmt:

„ Dass die Schiffe auf dem Rhein ungehindert auf und „ ab kommen sollen, und also bei der von Gott ver- „ liehenen stattlichen Gelegenheit und Bonificirung der „ Natur selbst, ein Stand weniger nicht als der andere, „ nach Recht und Billigkeit sich gebrauchen möge. etc. “

und dennoch fand es sich in der Ausübung der Gerechtsame auf dem Rhein ganz anders, woraus deutlich erhellt:

Dass zwar eigentlich von jeher die Freiheit der Rheinschifffahrt von der obersten Reichsbehörde, als auch durch Friedensschlüsse anerkannt worden war; dass aber, da ausser der von der höchsten Stelle bestätigten *Freiheit* der Fahrten, nicht auch zugleich unmittelbar von oben herab für die *Sicherheit* und *Beschleunigung* der Handelstransporte auf diesem Fluss die nöthige Vorsehung geschahe, dennoch, zur geschwindern und bessern Beförderung der Kaufmannsgüter, der vorerwähnte Waarenumschlag zu Mainz und Cölln in Ausübung gesetzt wurde.

In der That lässt sich auch sonst der Widerspruch, welcher zwischen den Bestimmungen der obersten Reichs-

behörde, und dem, was in den vormaligen Churländen längs dem Rhein geschah, nicht wohl erklären, wenn man nicht annimmt, dass eben dieser Umschlag nicht ganz ohne einigen Vortheil für den Handel, und die Aufrechthaltung einer bessern Polizei, rücksichtlich der Sicherheit der Transporte auf dem Rheine, gewesen sey; denn weder die blose Anführung der Gerechtsame der Stadt Cölln, noch auch selbst das Privilegium, welches Kaiser Maximilian I. an Churmainz im Jahr 1495 ertheilt hatte, und welches bekanntlich von den übrigen Erzfürsten, besonders aber von Churpfalz, so sehr angefochten wurde, dass es nemlich einseitig ohne Einwilligung der gesammten Churfürsten nicht hätte gegeben werden können, würde schwerlich dieses von so vielen Seiten bestrittene Recht *) haben aufrecht erhalten können, wenn

*) Da von jeher über diesen so wichtigen Gegenstand mehrere Schriften sind gewechselt worden, worinn die Gründe für und wider das Stapel- und Umschlagsrecht deutlich auseinander gesetzt worden sind, so wird es nicht überflüssig erscheinen, hier die wichtigsten davon angeführt zu finden:

1. J. C. Klippstein, Diss. de dominio Rheni. Giess. 1740.
2. Sendschreiben eines deutschen Rechtsgelehrten über ein Diplom Kaiser Sigismundi von 1437, in welchem der Rheinstrom Cæsaris et imperii liberum flumen Rheni genannt wird, dem neuen dominio Rheni entgegengesetzt: fol. 1749.
3. J. W. Textor, de jure Stapulæ. Heidelberg. 1673.
4. J. W. Fhr. v. Cramer, von Einschränkung der Commercien, auch der Schifffahrt natürlichen Freiheit, durch das Stapelrecht, in ejus. Nebenstunden VIII. 29.
5. J. G. Windscheidi, Commentar. de Stapula, qua præcipuè ducatibus Juliæ et Montium libertas navigandi et commercandi in Rheno contrà injustas Agrippinantium molitiones vindicatur. Düsseld. 1756 — 8.

nicht, wie gesagt, für den deutschen Handelstand selbst, so wie für die bessere Aufrechthaltung der Polizei auf dem Rhein, einige wesentliche Vortheile daraus hervorgegangen wären.

Da jedoch nun nach dem Art. 19 der Beschlüsse, welche rücksichtlich der Rheinschifffahrt von der hohen Congresscommission zu Wien genommen worden sind, dieses Umschlagsrecht gänzlich aufgehoben worden ist, indem es dort heisst:

„ Da der Stapel durch den Art. 8 der Convention „ vom 15ten August 1804 aufgehoben worden ist: so soll

---

6. Claud. van der Staal, de jure Stapulæ. Lugd. Batav. 1758.
7. J. Horix, Diss. de libertate navigationis in imp. rom. germ. Mog. 1764.
8. J. A. Schlettwein, die Freiheit der Rheinschifffahrt aus deutschen Grundgesetzen. Offenbach. 1775.
9. J. Thad. Mulleri, Dissert. de tutela Rheni Electori palatino duci francorum Rhenensium primario asserta. Heidelb. 1781.
10. Die Oberherrschaft über den Rhein und die Freiheit der Rheinschifffahrt, nach den Grundsätzen des deutschen Staatsrechts betrachtet von J. E. F. Danz, Frankf. 1792.
11. Ueber das Stapelrecht zu Cölln und Mainz, von H. Daniels, Cölln 1804.
12. P. H. Hadamar, das Stapelrecht, oder die Stationsfahrt auf « « « dem Rhein, insbesondere die Stapelgerechtsame der Stadt Mainz. Wien 1814.
13. « « « Die nachgesuchten Ausnahmen und Begünstigungen. etc. Ein Nachtrag zur Abhandlung « « « des Stapelrechts. 1814.
14. « « « Ueber die Freiheit der Rheinschifffahrt als « « « fernerer Nachtrag zur Abhandlung des Stapelrechts. 1815.
15. Ueber die Freiheit der Rheinschifffahrt, 1tes und 2tes Sendschreiben. Frankfurt 1815.

„ die nämliche Aufhebung jetzt auf die Gerechtsame aus-
„ gedehnt seyn, welche die Städte Mainz und Cölln un-
„ ter dem Namen von Stapel- oder Umschlagsrecht aus-
„ übten; dergestalt, dass die Schifffahrt auf dem ganzen
„ Rhein, von dem Puncte, wo er schiffbar wird, bis da-
„ hin, wo er sich ins Meer ergiesst, sowohl zu Berg als
„ zu Thal befahren werden könne, ohne dass man ge-
„ nöthigt wäre, umzuschlagen, oder in irgend einem
„ Haven, Stadt oder Orte, wo es immer seyn möge,
„ aus einem Schiffe in das andere überzuschlagen. "
hierdurch aber die bisher bestandenen Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein, welche nach der Erfahrung mehrerer Jahrhunderte und zum Theil selbst nach der Natur des Stroms und seines Bettes sich gebildet hatten, ganz umgeändert werden müssen: so war es höchst nöthig, dass zur Verhütung jeder Unordnung, welche hieraus leicht hätte entstehen können, sowohl in dem 20- als 27- und 32ten Art. eben jener Wiener Beschlüsse, dasjenige näher angegeben wurde, was das von der Centralcommission künftig zu entwerfende Reglement zur Bezweckung der Sicherheit und der Beschleunigung der Handelstransporte sowohl, als überhaupt zur Aufrechthaltung einer guten Ordnung auf dem Rhein, zu enthalten hat.

Indem nun überdies, in dem 19ten Art. der deutschen Bundesacte, vorbehalten worden ist, dass bei der ersten Versammlung wegen des *Handels* und Verkehrs zwischen den verschiedenen Bundesstaaten, so wie wegen der *Schifffahrt*, nach Anleitung der auf dem Congress zu Wien angenommenen Grundsätze, in Berathung

getreten werden soll; so wird es darauf ankommen, welche Aufsicht und welchen Einfluss künftighin die höhere Bundesversammlung, rücksichtlich der gemeinschaftlich zu nehmenden Maasregeln, für die deutschen Flussgebiete, und für das Schifffahrtswesen haben wird.

Nach den Grundsätzen des *allgemeinen Staatsrechts*, umfasst die Oberherrschaft der Flüsse eines *Bundesstaates*, welche, ohne Nachtheil des Ganzen, nicht unbeschränkt von den einzelnen Gliedern ausgeübt werden kann:

1) Die *Gesetzgebung* über die Ströme und Flüsse im Allgemeinen, damit nichts Nachtheiliges gegen das Interesse des Handels und der Schifffahrt der übrigen Bundesangehörigen darauf unternommen werden könne;

2) Die *Polizeiaufsicht*, damit die auf dem Flusse nöthige Ordnung erhalten werde, und doch zugleich der gemeinsamen Benutzung der sämtlichen Bundesbetheiligten nichts entgegenstehe;

3) Die *Gerichtsbarkeit* über den gesammten Fluss, die den einzelnen Mitgliedern des Bundes nur zum Theil zusteht;

4) Die *Finanzhoheit* des Ganzen, damit nicht durch einzelne Verfügungen solche Belastungen auf den Handel und die Schifffahrt kommen, welche für die gesammten Bewohner des Bundesstaats nachtheilig seyn könnten.

Durch die von der Schifffahrtscommission zu Wien genommenen Beschlüsse, ist nun zwar hierunter bereits die nöthige Vorsehung geschehen; indem die in derselben vorkommenden Verfügungen die allgemeine Verbindlichkeit enthalten, wie künftighin besonders die deutschen Flüsse im Ganzen benutzt, und die Hoheitsrechte darauf geltend gemacht werden sollen. — In wie fern es aber

für die Zukunft nöthig erscheinen dürfte, dass die erhabene Bundesversammlung die nähere Aufsicht darüber erhielte, dass allem demjenigen, was dort festgesetzt worden ist, auf das Bestimmteste nachgekommen würde; hiervon wird die Zukunft das Weitere lehren.

Schon seit der Einführung des Rheinschifffahrtsoctroi hatte ganz Deutschland seinen Beifall darüber bezeugt, dass nun endlich auf einem seiner freien Flüsse eine solche Ordnung hergestellt worden sey, welche für die übrigen zum Muster dienen könnte; nach den jüngsten Wiener Beschlüssen ist es jetzt sogar geordnet: dass, zur Erleichterung der Schifffahrt auf den andern Flüssen, dieselbe Art der Verwaltung, wie auf dem Rhein, eingeführt werden soll; so, dass daher das von der Centralkommission zu entwerfende Schifffahrtsreglement gleichsam auch die Hauptgrundzüge von denjenigen Verfügungen enthalten wird, welche für die übrigen Flüsse geltend gemacht werden sollen.

Keine Verordnung für die Schifffahrt irgend eines Flusses wird indess gegeben werden können, ohne dass man nicht die Natur desselben dieserwegen um Rath fragte, und alles dasjenige in genaue Erwägung zöge, was derselbe nach seinem Laufe und der Beschaffenheit seines Strombettes wirklich zugesteht, das für die Regelmäsigkeit der auf seinen Gewässern zu treibenden Schifffahrt und Flözerei, mit Bestand geordnet werden kann; zumahl da es vorzüglich bei den Handels- und Schiffahrtsverhältnissen so äusserst unangenehm ist, wenn dasjenige wieder zurückgenommen werden muſs, was einmal zur bestimmten Norm festgesetzt war.

Da nun bisher über die Flüsse Deutschlands und deren Schifffahrtsverhältnises so wenig bekannt gemacht worden ist, so erheischt es gleichsam einer eigenen Auffoderung an alle diejenigen, welche partheilos das wahre Interesse ihres Vaterlands hierunter zu beherzigen im Stande sind, jede Aufklärung über diesen so wichtigen Gegenstand zu geben, damit derselbe von allen Seiten zuvor gehörig beleuchtet werde, ehe es zur definitiven Entscheidung darüber kommt.

Dasjenige, was zu eben diesem Behuf hier nachstehend angeführt werden soll, wird, nach dem bereits in der *Vorrede* angezeigten Inhalt, in folgenden zwei Hauptabtheilungen vorgetragen werden, wovon

Die Erste, von dem Rhein überhaupt handelt,

Die Zweite aber, *die besondern Bemerkungen über dessen Schifffahrtsverhältnisse enthält.*