

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Protocoll der durch den Wiener Kongress für die Organisation und Administration der Rheinschiffahrt Instituirten Central-Commission. 1822-1832 1824

316 (24.4.1824)

316. Protocoll

der durch den Wiener-Congress für die Organisation und Administration der Rheinschiffahrt instituirten Central-Commission.

In Gegenwart der nachstehend benannten Herren Bevollmächtigten:

Für Baden des Herren Büchler.

„ Baiern „ „ von Sävi.

„ Frankreich „ „ Hirsinger, supplirt durch H^{rn} Engelhardt.

„ Hessen „ „ Pütsch.

„ Nassau „ „ Ritter von Roessler, Präsident.

„ Süderland „ „ Bourcourd.

„ Preussen „ „ Jacobi.

Mainz den 24. April 1834.

§1.

Nachdem das Protocoll eröffnet war, wurden die von den Herren Bevollmächtigten von Hessen und Nassau seit dem Protocoll vom 10. April a. S. in Cirkel gestellten Notizen eingelest, wie folgt:

Nassau; Der Großherzoglich Hessische Herr Bevollmächtigte giebt seiner Sache dadurch keine Stärke, daß er die Spedition über Biebrich geradezu betrügerisch nennt, daß er behauptet, zu ihrer Verhinderung ein gesetzliches Mittel angewandt zu haben: das Alles steht im Widerspruch mit den vorliegenden eignen Beschlüssen dieser Behörde.

Er selbst gesteht wörtlich ein, daß jener Weg in Biebrich in neuer Zeit immer zugenommen habe: darinn liegt der Beweis, daß von etwas Neuem die Rede nicht ist.

Zum Vortheil des Handels befindet sich also nach ausdrücklichem jenseitigen Auerkenntniß Biebrich im Besitze eines Rechts, in welchem man Biebrich und die Rheinhäfen auf der rechten Rheinsseite gewaltsam zu stören beabsichtigt hat.

Es hat sich die Spedition über Biebrich bisher mit dem Gang des Handels und der Schifffahrt vertragen: man hat, diesem Weg in Folge ungünstiger Conjunctionen, zum Nachtheil des Rheinhandels zu Mainz, in manchen Fällen den Vorzug gegeben. Darinn — in der freien Concurrenz besteht die Ordnung. Wenn eine Waare nicht zur Erhebungs-Stätte gelangt, hat sie gesetzlich nichts zu bezahlen, und kann daher von einer Beiträchtigung des Pötrai die Rede nicht seyn.

Der Großherzoglich Hessische Bevollmächtigte kündigt offen an, daß die Großherzogliche Regierung sich verpflichtet halte, die
staatlischen,

staudischen, an den gezwungenen Umschlag geknüpften Gebühren, die Rechte der direct fahrenden Schiffer in Schutz gegen das Interesse des Rheinhandels zu nehmen.

Indem Nassau den bisherigen Besitzzustand handhabt, vertheidigt es das Interesse des Handels und der Schifffahrt, so wie die tractatmäßigen Rechte seines Gebietes.

Das Ausladen in Biebrich eben so wenig, als an irgend einem andern Ort im Rheingau, ist durch ein Gesetz verboten.

Deshalb hat man Großherzoglich Hessischer Seits zuerst den Ausschluß aus der Gilde als verpöndendes Gesetz in Vorschlag gebracht: jetzt will man gar, als Successor des französischen Reichs von Territorial-Gewalt wegen die Schiffer-Regulativ ergänzen! und Gesetze geben, denen sich das Herzogthum Nassau unterwerfen soll!!!

Der Art. 58 des Gilde-Reglements, woraus sich übrigens Vötrage gar nicht unmahl interpretiren lassen, redet nur von der directen Fahrt von Stations-Hafen zu Stations-Hafen. Dort nur es Administrativ-weise alles Ein- und Ausladen unter Wags zu verbieten, und wenn Gut, das ins Rheingau bestimmt ist, einem direct fahrenden Schiffer übergeben wird; dann muß es der Rheingauer in Mainz abholen. Ganz anders verhält sich die Sache bei der kleinen und Intermediär-Schifffahrt, sie ladet ein und aus, wo sie will, wohin die Frachtbriefe lauten.

Und damit sich Niemand an die Benennung der Intermediär-Fahrt accrocire, erinnere ich, daß diese Eintheilung in der Convention von 1804 nirgends vorkommt, daß bekanntlich der französische Minister Montaignet unbedingt alle nähere Grenzbezeichnungen verworfen hat, die man unter jenem Namen zur Beschränkung der kleinen Schifffahrt, in die von Kaiser und Reich garantierte Convention bringen wollte.

Und das alles läßt sich jetzt durch Hessische Territorial-Reglements nicht ergänzen, welche der Großherzoglich Hessische Herr Bevollmächtigte als ein Auskunftsmittel andeutet.

Man hat unmahl Großherzoglich Hessischer Seits in dem Ausdruck der Schiffer-Patente eine Stütze zu finden gehofft. Man bedenkt nicht, daß diese Patente bloß die Meister-Scheine für das Schiffer-Gewerbe sind, daß die Central-Commission morgen alle Patente der Gilde-Schiffer interpretiren und ausdehnen, daß die Herzoglich Nassauische Regierung morgen ihre Kleinschiffer selbst zur Fahrt von Coellen nach Biebrich patentiren kann.

Es

224

Es ist von Preussen und den übrigen Bevollmächtigten bereits ausdrücklich anerkannt, daß auf die Worte der Patente bisher nicht einmal gesehen worden ist, der bestehende Besitstand also verletzt werden würde, wenn man nur ein Andern einführen wollte. Wirklich hätten sonst die Schiffer längst Zeit gehabt, sich um ausgedehntere Patente zu bewerben.

Der angeführte Beschluß der subdelegirten Commission: welcher überdies, wenn er an Vertrags-Bestimmungen etwas hätte abändern wollen, null und nichtig wäre: sagt auch entweder nicht, was man daraus schließen will, oder er ist nicht vollzogen worden. Ich erinnere daran, daß der in Bingen angehaltene Schiffer Scheid in Coellen nach Biebrich gestempelttes Gut erhalten hat.

Auch muß ich hier die Frage aufwerfen: welches Gesetz die Großherzogliche Regierung ermächtige, die Rheinschiffahrts-Polizei auszuüben oder gar auf fremde Staaten auszu dehnen? Hätte Scheid etwas Ungesetzliches unternommen, so müßte er ausschließlich durch die Rheinschiffahrts-Behörde verurtheilt werden. Gerade das würde die ganze bestehende Ordnung umstoßen, wenn ein jeder Vorseher Richter und Exeutor über die Gesetze und Regalative der gemeinschaftlichen Schiffahrt werden wollte!

Der in Bingen etablirte Rang hat mit der vorliegenden Frage nicht den geringsten Zusammenhang. Wenn in Bingen durch freiwilligen Vertrag einiger Schiffer und Handelsleute das Thalgut in der Tour verladen wird, so ist daraus für das Freiggut irgend ein Pögel nicht abzunehmen.

Was würde man von einer Regierung sagen, welche die schönsten Kunststraßen mit großen Kosten erbauen ließe, und jetzt darüber Lärm erheben würde, daß Niemand darüber fahren und das Chauffé-geld bezahlen wolle, die ihre Nachbarn der Ungerechtigkeit beschuldigen wolle, wenn sie litten, daß das Fuhrwesen durch ihr Gebiet gehe, und jene schön und kostbar gebaute Chaussée nicht benutzen wolle. So geht es mit Mainz: dort sind alle Anstalten schon, man will sie aber nicht benutzen, weil sie zu theuer sind, man wählt den Weg über Biebrich.

Stann darüber die Großherzogliche Regierung mit Recht klagen. Viel natürlicher ist es, wenn Unsere Verwaltungs-Commission über die Expedition nach Biebrich Klage erhebt: das eine Mitglied ist Stations-Controleur im Hafen, das andere Einnahmer am Tetroi in Mainz, beiden entgehen die baaren Procente von jenem Gut.

Auf

As,

Auf den Schluss des Großherzoglich Hessischen Votums verweise ich Nichts: was dort gesagt ist, hat die Central-Commission bereits zur gemeinsamen Sache aller beteiligten Staaten bei der Rheinschiffahrt gemacht, und diese werden Mittel zu finden wissen, unsern freien Rhein gegen wiederkehrende gewaltsame Maassregeln zu schützen.

Sechs Oberstaaten bezogen durch ihre Bevollmächtigte, indem sie die neueste Conclusion nahmen, dass die Ein- und Ausladungen im Hafen von Bibrich bisher immer statt gehabt hätten: dieser auch dadurch noch zu allem Ueberflus unerkundlich anerkannte offene Besitzstand ist schon allein hinreichend, meinem höchsten Hof die vollkommene Beruhigung zu geben, der seine Pflicht gegen jeden Versuch einer gewaltsamen Störung seines Besitzstandes zu behaupten wissen wird.

Hessen: In den bis jetzt gepflogenen Unterhandlungen, zu welchen die willkürlichen, in Caub statt gefundenen Arrestationen Anlass gegeben haben, hat die Central-Commission vermieden, in der Grund der obwaltenden Discussion einzugehen, und nur auf schnelle Abhilfe der die Schiffahrt unterbrechenden Hindernisse gedrungen. Nachdem die Herzoglich Nassauische Regierung die Rheinschiffahrt wieder frei gegeben, scheint der günstige Moment eingetreten zu seyn, um sowohl ihr Verfahren als dasjenige, welches die Behörde in Bingen eingeschlagen hat, genau zu prüfen. Nur diese Untersuchung kann die Central-Commission in Stand setzen, in der obliegenden Angelegenheit ein richtiges Urtheil zu fällen, und den auffallenden Unterschied wahrzunehmen, der zwischen beiden Verfahren besteht, und welcher bis jetzt von der Central-Commission nicht gehörig berücksichtigt werden konnte.

In den verschiedenen Erklärungen, die ich seit der 30^{ten} Sitzung zu Protocoll gegeben, habe ich nur im Allgemeinen die gesetzlichen Bestimmungen angeführt, die der Rheinschiffahrts-Behörde die Pflicht auferlegen, eine jede gesetzwidrige Fahrt durch die nachdrücklichsten Maassregeln zu verhindern. Indem ich nunmehr in eine speciellere Bezeichnung der erwähnten Verträge und Verordnungen eingehe, die sich alle gegen die gesetzwidrige Fahrt des Schiffers schied und zu Gunsten der in Bingen statt gefundenen Maassregel aussprechen, wird sich die Central-Commission, nach deren Gerechtigkeitsliebe, überzeugen, dass man sich in Bingen, in dem vorliegenden Fall, eben so streng an die bestehenden Rheinschiffahrtsgesetze gehalten, als sich im Gegentheil

Gegenthail die Herzoglich Nassauische Regierung davon entfernt hat.

Es wird wohl Niemand in Abrede stellen können, daß der gewöhnliche Umschlag in Coelln und Mainz die Basis sey, auf welche sich die Convention von 1806 gründet. In dem §. 16. dieses Vertrags wird die Entwerfung einer Gilde-Verordnung vorgeschrieben. In dem §. 55. dieses Reglements kann der unpartheische Beurtheiler nicht die Absicht verkennen, den Stations-Häfen die großen Waaren Transporte zu sichern und die Umgehung des hiesigen Hafens zu verhindern. Alle späteren Verordnungen, die erlassen wurden, um diesen Zweck zu erreichen, untersagen die gesetzwidrige Fahrt, welche der Herzoglich Nassauische Bevollmächtigte vorzugeben in Schutz zu nehmen sucht; und der Königlich Preussische und Königlich Französische Herr Commissär führen beide weigermassen die authentische Liste der Gildeschiffer von 1808 1. 12^{ten} December 1807, an, der zu Folge der Schiffer Scheid zur Ausübung der Schifffahrt zwischen Coelln und Mainz angewiesen war, um zu beweisen, daß der besagte Schiffer berechtigt sey, direct von Coelln nach Biebrich zu fahren; denn durch einen später von der subdelegirten Commission erlassenen unter dem 20^{ten} Juni 1811. von Herrn Grafen von Solms-Laubach genehmigten Beschlusse, wurde die Intermediär-Fahrt aus einem Stations-Hafen, zur großen, den Gildeschiffern anzuvertrauenden Schifffahrt gerechnet; und diese in directe und Intermediärfahrt eingetheilt. In den Annahme-Patenten, welche die Schiffer erhielten, wurde die von Ihnen zu befahende Distanz genau bestimmt, und dem Schiffer Scheid die Fahrt von Coelln nach Bingen in seinem Patente angewiesen. Durch diesen Beschlusse erhielten also die früheren Bestimmungen, welche die von den Schiffen in ihrer Fahrt zu befolgende Ordnung betreffen, eine wesentliche Abänderung, woraus folgt, daß die von dem Königlich Preussischen und Französischen Herrn Commissär angeführten Gilde Listen vom 12^{ten} December 1807, auf den vorliegenden Fall keineswegs anwendbar sind.

Es wird ferner im §. 13. der Verordnung des Ministers vom 1^{ten} Jänner d. d. 13^{ten} Fructidor Jahr 13. den Vollzug der Art. 7 und 118 der Convention von 1806 betreffend, gesagt:

„Jeder Schiffsführer der sich, für welche Bestimmung es auch seyn moege, welche zur großen Schifffahrt gehört“

„hört, in Ladung legen will, soll gehalten seyn, dem Stations-
Controlleur 17. sein Annahmepatent in die durch die Art. 16.
und 17. der Convention errichtete Schiffergilde etc. vorzulegen.“
Vermöge dieser Verordnung konnte der Schiffler Schuid, dessen Patent
auf Bingen, und nicht auf Biebrich gestellt ist, keinen Waren-
transport nach Biebrich verfahren. Auch ist sein Manifest nicht
auf diesen Ort, sondern auf Bingen gestellt; und sollte der Stations
Controlleur in Coellen ihm Güter angewiesen haben, von welcher dieser
Beamte wusste, dass sie nach Biebrich bestimmt waren: so hielt
sich letzterer vermöge des § 55. des Gilde-Reglements, das so eben
angeführten § 13. der Ministeriellen Verordnung und mehrere anderer
Verfügungen, die ich später anzuführen nicht amangehen werde, eine
Pflichtvergesenheit zu Schulden kommen lassen, die um so straf-
barer ist, als in dem § 11. derselben ministeriellen Verordnung gesagt
wird:

„In dem Bureau des Stations-Controlleur sollen so viele
Inscriptionsregister vorhanden seyn, als es Hauptbestimmungs-
ausschließlich zu der großen Schiffahrt gehörige Orte gibt;
wenn ein Schiffsführer, dessen Fahrzeug wirklich in dem
Hafen, und an dem Werfte gemert ist, in diesem Bureau
erscheint, sollen diese Register ihm geöffnet seyn, er muß
seinen Namen in eines derselben inschreiben, und erhält einen
Schein, worin der Tag und die Nummer seiner Einschreibung
angegeben ist.“

Da aber in dem Hafen von Coellen kein Incriptionsregister für
Biebrich besteht, und demnach dieser Ort nicht als ein Hauptbestim-
mungsort der großen Schiffahrt, die vermöge der bestehenden Gesetze
und des angeführten Beschlusses der subdelegirten Commission vom
16. Juni 1811, nur von den Gildeschiffen betrieben wird, angesehen
werden kann: so durfte der Stations-Controlleur in Coellen dem
Gildeschiffer Schuid keine nach Biebrich bestimmte Waren anweisen,
sondern er mußte diese, wie § 55. des Gilde-Reglements vorschreibt, einem
directen Gildeschiffer zuweisen, der die Fahrt von Coellen nach Mainz
betreibt, von welchem letzteren Orte sie vorschriftsmäßig in kleinen
Fahrzeugen nach Biebrich gebracht worden waren.

Die in dem § 55. des Reglements enthaltene Verfügung beweist
zur Genüge, daß man die directe und gesetzwidrige Fahrt von
Coellen in das Rheingau, durch welche der Stationshafen in Mainz
umgangen und die daselbst zu entrichtenden Stroigebühren defrau-

- dert

- die werden könnten, vorausgesehen und zu verhindern beabsichtigt,
hat.

Der Beschluss der subdelegirten Commission vom 16. Juni
1815, enthält in Betreff der Rangregister, dieselbe Verfügung, denn
in dem §. 9. wird gesagt:

„In den Stations-Häfen Mainz und Coellen sollen nach
den verschiedenen Häfen, Rangregister eröffnet werden.“

Da aber in Coellen kein Rangregister für die Fahrt nachtrieb-
lich besteht, so ist auch diese Verordnung gleich der vorhergehenden,
unvereinbar mit der von Schiffer Scheid projectirten Fahrt, die
selbst nicht der Sicherung der Rechtmäßigkeit für sich hat.

Der Beschluss der subdelegirten Commission vom 1. December
1815, N^o 3101. spricht sich darüber eben so deutlich aus, wie alle
schon angeführten gesetzlichen Bestimmungen, ad 3. dieses Beschlus-
ses wird verordnet:

„dass kein Schiffer den in seinem Patent ausgedrückten Rayon,
ohne specielle, höhern Orts zu ertheilende Erlaubniß, über-
schreiten darf.“

Dass die gesetzwidrige Fahrt des Schiffers Scheid nicht hätte
Statt finden können, wenn der Stations-Controleur in Coellen
seiner Schuldigkeit gethan, bewirft folgender Beschluss der subde-
legirten Commission d. d. 18. September 1815, N^o 2533:

„Sind die beiden Stations-Controleure zu Mainz und Coellen
vorläufig anzuweisen, in keinem Falle eine Declaration für
einen Intermediärschiffer zu stampeln, in welcher eine Güter-
Bestimmung enthalten ist, welche über die von dem Schiffer
zu befahrende Stromstrecke hinausgeht.“

Auch dieser Beschluss, hat zum Zweck, den Schiffer zu verhin-
dern, die ihm in seinem Patent angewiesene Stromstrecke zu depas-
siren.

Noch muß ich einer Verfügung erwähnen, die seit der Geschäfts-
führung der Central-Commission erlassen worden ist. In der
Sitzung der Verwaltungs-Commission vom 10. November 1815
wurde beschlossen:

1) den sämtlichen Rhein Zollämtern, wie auch den drei
Stations-Controleurs nachdrucksamst und wiederholt anzu-
empfehlen,

2) bei amtlicher Verantwortlichkeit, genau darauf zu sehen,

3) daß die Intermediärschiffer, die Kleinschiffer und Neben-
2. stromle.

„strömber, in Betreff der Güterladungen, und der, nach dem
„Inhalte ihrer vorerwähnten Patente zu befahrenden Stromstrecken
„ihre Befugnisse nicht willkürlich überschreiten!“
Ich fürchte nicht zu behaupten, daß sich die Central-Commission
dem Vorwurf der Inconsequenz aussetzen, und eine gesetzwidrige
Handlung begünstigen würde, wenn sie nicht die Vollziehung einer
Maasregel sichern wollte, welche, wie die in Bingen Statt gefun-
dene, zum Zwecke hat, eine unter ihrer eigenen Autorität verlassene
und in Kraft stehende Verordnung aufrecht zu erhalten. Daß
übrigens die Rheinschiffahrts-Behörden nicht allein die Befug-
nisse haben, sondern ausdrücklich angewiesen sind, die bestehenden
gesetzlichen Verfügungen in Vollzug zu setzen, wie es die Natur
ihrer Functionen mit sich bringt, beweiset auf eine unwiderleg-
liche Art der §. 11. der Convention von 1806., den ich glaube
hier um so mehr nöthlich anführen zu müssen, da der Nieder-
ländische Herr Bevollmächtigte sich auf diesen Artikel stützt,
um in seinem zum 312^{ten} Protocoll gegebenen Votum die in Bingen
ergriffene Maasregel als ungesetzlich zu bezeichnen. Der erwähnte
Artikel lautet folgendermaßen:

„Die Conducteurs der Schiffe, Floesse, oder Blockschiffe, welche
„unter den Verfügungen der gegenwärtigen Convention und der
„Reglements, welche daraus hervorgehen, zuwider handeln, können,
„so wie ihre Fahrzeuge, Floesse oder Blockschiffe an dem Orte,
„wo man Untersuchungen gegen sie angestellt hat, so lange an-
„gehalten werden, bis sie die von ihnen schuldigen Ötroige-
„bühren, so wie die Geldstrafen und die durch ihre Betragen
„verursachte Kosten bezahlt haben etc!“

Es wird in diesem §. keineswegs gesagt, wie der Niederländische
Herr Commissar irriger Weise behauptet, daß nur „um die
Zahlung der Ötroigebühren, der Strafen und Unkosten sicher zu
stellen,“ die Schiffer an dem Ort der Untersuchung angehalten
werden dürfen, sondern diese Maasregel wird darin gegen alle
Schiffer verstatet, die den bestehenden Reglements zuwider handeln,
wenn sie die durch ihre gesetzwidrige Verfahren verursachten Kosten
entrichtet haben, dann erst dürfen sie freigelassen werden. Wie
könnte man auch vernünftiger Weise dem Gesetzgeber die Absicht
zuschreiben, den Schiffer, wegen eines oft sehr geringfügigen Geld-
Interesses anhalten zu lassen, während daß letzterer ungehin-
dert der wesentlichsten administrativen Bestimmungen, auf denen
die

die ganze Rheinschiffahrts-Ordnung beruht, und von welcher die Regelmäßigkeit der Transporte und die Sicherheit des Handels abhängt, Hohn sprechen dürfte. Wollte man dem Gesetzgeber diese Ansicht unterlegen, so müßte man auch einen jeden Schiffer, der mit seinem Fahrzeug den Stapel in Coellen und Mainz forciren und sich dem Umschlag nicht unterwerfen wollte, ungehindert an diesen Stationen vorbeifahren lassen, sobald die Entrichtung der von ihm zu zahlenden Gebühren, Geldstrafen etc. gehörig gesichert wäre. Einer solchen Anmassung würden aber die Königlich Preussische und Großherzoglich Hessische Regierungen sich mit Recht widersetzen, so lange nicht die Freiheit der Schiffahrt für den ganzen Rheinstrom ausgesprochen ist.

In Gemäßheit der oben erwähnten Gesetze und Verordnungen und insbesondere des von mir angeführten Beschlusses der im Namen der Central-Commission handelnden Verwaltungs-Commission d. d. 10^{ten} November 1818 und der Weisungen der subdelegirten Commission, deren ich sogleich erwähnen werde, hat der Stations-Controleur in Bingen nicht unterlassen können, den Schiffer Scheid auf den Weg der Gesetzmäßigkeit, von welchem er abgewichen war, zurückzuführen.

Wenn die Befugniß der Behörde im vorliegenden Fall einen Schiffer anhalten zu lassen, bis er den bestehenden Verfügungen Genüge geleistet hat, — Befugniß, die der Niederländische Herr Commissar durch eine falsche Anwendung des §. 11. der Convention von 1804, nur bis zur Entrichtung der Gebühren, Geldstrafen etc. zugestehen will, noch in Zweifel gezogen werden könnte, so müßte die Weisung, welche die subdelegirte Commission d. d. Mainz den 11^{ten} August 1814 N^o 979 in einem der gesetzwidrigen Fahren des Schiffer Scheid ganz ähnlichen Fall, an den Stations-Controleur in Bingen ergehen ließ, einen jeden Zweifel heben.

Der Schiffer Hubert Brunschammer junior, welcher in seinem Patent auf die Fahrt von Coellen nach Bingen angewiesen war, hatte sich im Jahr 1814 begeben lassen, nebst den nach Bingen bestimmten Waaren, auch Güter für den Hafen von Mainz zu laden, und so mit dieselbe gesetzwidrige Handlung begangen, die sich neuerdings der Schiffer Scheid zu Schulden kommen ließ. Das Verfahren, welches die subdelegirte Commission dem Stations-Controleur in Bingen bei

bei dieser Gelegenheit und bei allen künftigen ähnlichen Fällen
einzuhalten vorschrieb, wird die Central-Commission von der
Richtigkeit der Vorwürfe überzeugen, die man dem Verfahren
in Bingen machen will.

Die erwähnte, von der subdelegirten Commission an den Stations-
Controleur ergangene, Weisung lautet wie folgt:

„Auf die in Ihrem Berichte vom 16^{ten} ds. enthaltene Anzu-
ge, daß der Schiffer Hubert Buschhammer junior auf
den 16^{ten} und 17^{ten} mit voller Ladung und zwar mit
nach Mainz bestimmten Gütern, welche für den Hafen
von Bingen declarirt sind, allda ankommen soll, erhalten
Sie hierdurch den Auftrag, sich bei der Ankunft dieses Schif-
fes sein Buret vorzeigen zu lassen.

Da das Buret dieses Schiffers denselben nur zur Fahrt
zwischen Coella und Bingen authorisirt, so wollen Sie
in diesem Falle die ganze Ladung desselben genau verifi-
ziren, das Manifest desselben untersuchen, und denselben
ohne alle Rücksicht anhalten, seine Ladung in Bingen Fahr-
zeuge umzuschlagen, und so nach dem Orte ihrer Bestimmung
verführen zu lassen. Von jenen Gütern, welche ausweislich des
Manifestes nach Bingen bestimmt sind, kann nur Schiffer
Buschhammer den verdienten Frachtlohn beziehen; von allen
übrigen, die weiter als Bingen bestimmt sind, kann derselbe
keine Fracht beziehen, und ist der Betrag derselben zum
Vortheil der Gülden-Casse zu Mainz vorläufig zu verdi-
ziren.

Sollte sich Schiffer Buschhammer gegen unsere Erwartung
beigehen lassen, sich auf irgend eine Art widersetztlich
zu zeigen; so erhalten Sie den Auftrag, ohne Verzug den
Heren Oberbürgermeister Gromont zu Bingen, um die nöthi-
ge Assistenz zur Erreichung des beabsichtigten Endzwecks zu
requiriren.

Uebrigens gewärtigen wir sowohl über die Ausladung des
Schiffers Buschhammer, als den weiteren Transport der
Güter an ihre Bestimmungsorte weitem ausführlichen
Bericht.

Schließlich bemerken wir Ihnen, daß in Zukunft bei
ähnlichen Fällen, nach diesen Grundsätzen pünktlich ver-
fahren werden muß.

Um

Um die Behauptung, daß die in Bingen angewandte Noarregel, in Gemäßheit der bestehenden Vorschriften, notwendiger Weise Statt finden mußte, außer allen Zweifel zu setzen, finde ich mich veranlaßt, noch folgende Stellen aus dem Beschlusse der subdelegirten Commission vom 7^{ten} October 1815, N^o 2677, welcher an den Stations-Controllur in Bingen gerichtet ist, anzuführen.

27^{te} Was ferner die Anfrage betrifft, wie es in Zukunft mit den Waaren, welche oberhalb Bingen declarirt und bestimmt sind, gehalten werden sollte; so ist hierauf zu erwiedern, daß diese Gegenstand durch die bisherigen Commissions-Beschlüsse, wodurch den Stations-Controllur die Listen der Intermediär-Schiffer mitgetheilt, und wodurch jedem Schiffer, die von demselben ausschließend zu befahrende Distanz angewiesen worden, als erledigt zu betrachten etc.

Von den andern Puncten, welche auf diese Angelegenheit einen directen Bezug haben, lege ich Abschriften bei.

Die in diesen Aktenstücken enthaltenen Vorschriften sind alle so bestimmt und deutlich ausgedrückt, daß es überflüssig seyn würde, auch nur ein Wort hinzuzufügen, um darzuthun, daß die in Bingen ergriffene Noarregel nicht allein den bestehenden Gesetzen, sondern auch der bereits früher davon gemachten Anwendung vollkommen entspricht.

Es hiesse allen Rechtsgrundsätzen widersprechen, wenn man die in Caub verübte Gewaltthat als Repräsentation der Noarregel bezeichnen wollte, welche in Bingen Statt gefunden hat. Durch die solliche Unterbrechung der Schifffahrt in Caub ist die Autorität der Central-Commission im höchsten Grade compromittirt; ihre verbleibende Würde erheischt, daß sie ihre ganze Mißbilligung darüber zu erkennen giebt.

Ich schmeichle mir, daß diese einfache Darstellung, welche sich auf keine leere Declamationen, sondern auf Gesetze und Verordnungen gründet, die zum Theil von der Central-Commission selbst ausgegangen sind, meine verehrten Herren Collegen von der Gesetzmässigkeit des Verfahrens überzeugen wird, welches in Bingen gegen den Schiffer Scheid in Anwendung gebracht worden ist. Ich enthalte mich der heftigen Ausfälle, womit die Note des Herzoglich Nassauischen Herren Commissärs zum 312^{ten} Protocoll angefüllt ist, zu erwähnen, um so mehr, da ein ruhiger Gang am sichersten zu dem erwünschten Ziele führt.

Aus

Aus dem bisher Gesagten erhellt, daß alle Grundgesetze und die
darauf sich stützenden Verordnungen in Einklang mit der in Bingen
getroffenen Verfügung stehen. Die ganze Basis der gegenwärtig
obwaltenden und von der Central-Commission nach den ausge-
führten Gründen gerechtest zu entscheidenden Streitigkeit beruht auf
den Fragen:

1. Haben die §§. 14. der Octroi-Convention von 1864 und 58.
des Güldereglements, so wie alle in Beziehung auf dieselben
erlassene Verordnungen, noch gesetzliche Kraft?
und

2. ist ein Schiffer, der vermöge dieser Verordnungen und
seines Annahme-Patentes angewiesen ist, eine gewisse Strom-
strecke zu befahren, auch berechtigt, nach eigener Will-
kür, eine andere, ihm durch sein Patent nicht angewie-
sene Stromstrecke zu befahren?

Die Beantwortung vorstehender Frage und deren Anwendung
auf den obwaltenden Gegenstand überläßt man, voll Vertrau-
en, der Gerechtigkeitsliebe der Central-Commission und erwar-
tet zuversichtsvoll, daß dieselbe nunmehr den vollständig
instruirten Streit gerechtest zu beendigen, geruhen wolle; auch
erwartet man, daß Herzoglich Nassauischer Seite femerhin
mit keinen Attentaten vorgeschritten werde.

Nach diesem abgelegten Votum glaube ich, daß die in der
letzten Sitzung von der Central-Commission an mich gerichtete
Frage keiner Antwort mehr bedarf, wie ich denn auch
zu solcher keine Instruction erhalten habe.

Nassau. Der Großherzoglich Hessische Herr Bevollmächtigte gibt nun-
mehr die Erklärung, daß er nicht instruiert worden sey, — die in
dem jüngsten Beschlusse der Central-Commission an ihn gerichtete
Frage beruhigend zu erledigen.

Indem derselbe vielmehr den in Bingen verübten Gewaltact,
1. — wie ihn die Central-Commission selbst bezeichnet — zu recht-
fertigen sucht, gibt er geradezu zu erkennen, daß Schiffahrt
und Handlung gegen die Wiederholung eines solchen Gewaltacts
nicht gesichert sind.

Ich überlasse bei dieser unerwarteten Wendung der Sache ledig-
lich dem unsichtsvollen Ermessen der Central-Commission, wie die-
selbe ihren Standpunkt zu wahren, und ihre wiederholten, con-
sequenter Beschlüsse aufrecht zu erhalten, — beschließen wird.

Die

Ch.

Die Königlich Preussische Stations-Controle in Coill. ^{zu Biebrich}
Vorwurf einer strafbaren Pflicht-Vergessenheit, - weil sie das
Gut nach dem Inhalt der Frachtbriefe des Handelsstandes ver-
sendet, - unschwer von sich abzuwälzen wissen!

Die Herren Bevollmächtigten von Frankreich und Preussen wer-
den die authentische Liste der Gildeschiffe vom 12^{ten} December
1807, worin die Intermediär-Fahrt bezeichnet ist, - wie die Con-
vention von 1806 sie will, - gegen die provisorische Autorität des
Herren von Auer leicht zu vertheidigen haben! -

Der Preussische Handels- und Schifferstand wird unschwer
wählen, zwischen einer wohlfeileren und schnelleren Versendung des
Preussguts und einem nur beliebigen Stapel in Bingen!

Der Königlich Nassauische Herr Bevollmächtigte wird den §. 11^{ten}
der Convention von 1806 richtig verstanden haben! -

Wenn die Convention zulässt, einen Schiffer anzuhalten, bis
er als schuldige Cetoi und die Geldstrafen erlegt habe, so kann er
doch da nicht angehalten werden, - wo er weder ein Cetoi ver-
fahren, noch eine Geldstrafe verurteilt hat! -

Der angeführte Fall vom gebotenen Umschlag passt durchaus
nicht: hier besteht allerdings das besitzlich noch ausgeübte Recht
grade in dem Festhalten des Schiffes!

Die Herzogliche Hof hält sich in der ganzen Sache an
seinem offenkundigen, von Hessischer Seite selbst nachgegebenen,
von der Central-Commission erkundlich anerkannten Besitz-
stand! -

Die Convenienz des Handels hat es bisher mit sich gebracht, dass
im Rheingau und in Biebrich Ein- und Ausladungen statt
hatten; - es wird dies ferner geschehen! -

Die Herzogliche Regierung wird diese Richtung des allgemeinen
Verkehrs nicht hemmen, sie wird ihr eben die Erleichterungen
zuwenden, welche jeder andere Staat in gleichem Fall dem großen
Handelszug gern zukommen lässt! -

Und in Wahrheit, - wäre nicht das ganze Nassauische Land
zwischen Mainz und Bingen in einen wahren Blockade-Zustand
versetzt, - wenn Alles so wäre, wie der Hessische Herr Bevoll-
mächtigte zu deduciren versucht! - Wenn die Intermediär-Schiffe
eben so gewiss nur bis Bingen fahren dürfen, - als die directen
Schiffe nicht vor Mainz ausladen können, so sähe sich das
Nassauische Land ganz abgeschnitten, zwischen Zwei Stapel-
-orten!

Orten: es wäre in einer nachtheiligeren Lage, als irgend ein Landes-
strich an dem ganzen Rheinstrom.

Dad man solchen Gedanken sucht man jetzt zu vertheidigen! -
Als dem Herrn von Auer die hier einschlagende Frage aufge-
worfen würde, - wie es mit den Waaren, welche oberhalb Bingen
declarirt seyen, - gehalten werden sollte, war die Antwort
nicht, dass Waaren an solche Orte nicht, declarirt werden könn-
ten, sondern es seye diese Frage dadurch als erledigt zu betrach-
ten, - dass man jedem Schiffer die zu befahrende Strom-Distanz
angewiesen habe.

Entweder musste man nunmehr die Schiffer auf Verlangen
ausdrücklich auch nach Rhein-Orten oberhalb Bingen, wohin
Waaren declarirt werden, patentieren, oder man musste die bestehen-
den Patente auf Bingen auch für Orte oberhalb Bingen gelten
lassen, - wie dies die Schiffer-Berichtigungs-Liste vom 12^{ten} Decem-
ber 1807 vorgeschrieben hatte.

Die Praxis und der unverkennbare Besitstand bis auf den
heutigen Tag bestatigte die letztere Alternative.

Die Intermediar-Schiffer führen nach wie vor unmittelbar dahin,
wohin die Waaren declarirt waren: - ihre Meister-Schüne erhielten auf
solche Weise die in der Sache schon liegende Interpretation, wenn sie
einer solchen bedürft hätten.

Man hat, wie auch der Königlich Preussische Herr Bevollmäch-
tigte ausdrücklich relativ, - bisher an die Worte der Patente sich
in der Rheinschiffahrts-Verwaltung nicht gebunden, - am wenigsten
aber hatten die von Zeit zu Zeit erlassenen Erinnerungen, auf den
Besitz dieser Meister-Schüne zu sehen, den Zweck, - die freie und gemein-
schaftliche Schiffahrt auf dem Rhein für einzelne Ufertheile ungleich
zu erschweren, oder gar, wie es hier von Hessen berweckt wird, auf-
zuheben.

Es wäre auch ganz überflüssig gewesen, weil der Schiffer, wenn er
sich beschränkt gesehen hätte, - sogleich ein anderes Patent hätte ver-
langen und erhalten können.

Worauf die Rheinschiffahrts-Verwaltung bisher nicht gesehen, will
die Großherzoglich Hessische Regierung jetzt zur Landes- oder Ter-
ritorial-Polizei-Sache machen, - um lokale Landes-Interessen
faktisch gegen die Abmahnung der Central-Commission zu souve-
niren.

Ich kann mich wirklich ganz darüber hinwegsetzen, - Verwaltungs-
Rescripte

Rescripte einer ephemeren Behörde vom Jahre 1814 näher und Güter
ten und zu widerlegen!

Man muß allgemein darin mit mir einverstanden seyn, - daß durch
solche Verwaltungs- Verfügungen wohl erworbene vertragsmäßige Rechte
eines Rheinuferstaats nicht beengt werden können, und auch wahr-
lich nicht einmal, wie es der bisherige Gang der Schifffahrt zeigt,
beengt worden sind!

Der Herzogliche Hof hat davon ganz und gar keine Notiz;
Herzoglicher Suits wird man behaupten, wozu die Verträge und der
offene Besitstand berechtigen!

Als schon einmal der Umschlags-Zwang von Mainz und Coblenz
und die Gilderechte der directen Schiffer auf eine zu weit gehen-
de Weise durch eine neue Schöpfung von Intermediäre-Stationen in
Schutz genommen werden wollten, gab die Kaiserlich Französische
Regierung der Sache den Ausschlag; indem sie durch den Staats-
rath Montalivet den Beschluß des Ministers des Innern bekannt
machen ließ, welcher wörtlich verfuhr:

„que l'instruction donnée par la direction de l'octroi du Rhin
aux Contrôleurs des Stations, à l'époque de la mise en activité
des nouvelles associations de bateliers, est annullée, en ce qui con-
cerne la division de la navigation du Rhin en trois branches,
l'établissement d'une navigation intermédiaire et les entrées
mises à la petite navigation!“

Der Minister setzte wörtlich hinzu:

„Cette instruction renferme des dispositions tellement contraires
au texte et à l'esprit de la Convention, elle porte un préjudice
si notable à ceux qui ont le droit d'exercer la petite navi-
gation, qu'il était impossible de songer à l'établir comme
règle invariable de l'autorité supérieure!“

Grade eben so wird jetzt die Central-Commission, in seiner Berück-
sichtigung des großen Handelszugs - welcher nur dahin sich wendet,
wo die freie Concurrenz am meisten Vortheil ihm darbietet, den ein-
nen Sinn der Verträge ferner auch ihres Orts aufrecht erhalten,
und länger nicht zugeben, daß einseitige Ansichten ihre untergeord-
neten und ephemeren Behörden als Autoritäten gegen Staats-Verträge
und diese Behörde selbst aufgestellt werden: am wenigsten aber, daß
der Mainzer Umschlag, nachdem er durch die feierlichsten Staats-
Verträge schon vor 9 Jahren supprimirt worden ist, und nur noch
factisch fortbesteht, auf eine ganz widernatürliche, nie erhörte
Weise

Orten gegen Recht und Besitzstand im Jahr 1524. sogar noch auf
das ganze Rheinufer bis Bingen ausgedehnt werde. —
Hessen; Nachdem ich die Gesetzmäßigkeit der in Bingen Statt gefunde-
nen Abasregel dargethan habe, wird es leicht seyn, die Schlingeünde,
welche das Nassauische Votum enthält, zu entkräften.

In meinem Votum zum 315^{ten} Protocoll wird gesagt, daß sich
die Versuche, um die Gebühren zu defraudiren, täglich vermehren;
hieraus zieht der Nassauische Herr Commissar den Schluss, daß
ich das ausdrückliche Auerkenntniß ablege, daß Biebrich sich im
Besitz des Rechtes die projectirte gesetzwidrige Fahrt treiben zu dür-
fen, befinde!!

Ferner sagt er, daß in der freien Concurrenz die Ordnung bestehe.
Dies wird ein jeder der mit der Rheinschiffahrtsgewesen bekannt ist,
nur für den Fall zugeben, wo alle jetzt bestehenden, die Freiheit
der Schiffahrt beschränkenden Verfügungen aufgehoben, und durch
das definitive Reglement über die Schiffahrt ersetzt seyn werden;
allein einzelne Eingriffe in die jetzt bestehende Ordnung können
nur einen Zustand der Anarchie erzeugen.

Der Herzoglich Nassauische Bevollmächtigte sagt, oder viel-
mehr läßt mich sagen:

„daß die Großherzogliche Regierung sich verpflichtet habe, die
staedtischen, an den gezwungenen Umschlag geknüpften Gebäh-
ren etc. in Schutz zu nehmen;“

Da an der gezwungenen Umschlag keine Gebühren geknüpft sind:
so ist diese Behauptung nur in so fern richtig, als ich die durch
die §§. 3. 4. 5. 6. 8. et 11. der Convention von 1818 der Stadt Mainz und
dem Schifferstande gesicherten Rechte vertheidige.

Da keine gesetzliche Bestimmung einen Gildeschiffer autorisirt, Waaren
von Coblenz direct nach Biebrich zu führen, und diese Bergfahrt
ihm im Gegentheil untersagt ist: so kann nicht die Rede von Er-
werbung eines Besitzstandes seyn, den die eingegangenen Verträge
und die auf dem Rhein bestehende Gesetze unterlagen.

Der jetzt gesetzlich bestehende Zustand der Schiffahrt kann allein
den Besitzstand bilden. — In diesem Augenblick bestehen in Coblenz
für die Bergfahrt, drei verschiedene Fahrten, welche ausschließlich
von Gildeschiffen betrieben wurden; die eine findet Statt nach Coblenz,
die andere nach Bingen, die dritte nach Mainz. Die in das Prang-
register der Fahrt nach Coblenz eingeschriebenen Schiffer laden alle
Güter ein, die sowohl nach Coblenz, als nach den Orten bestimmt
sind,

sind, welche zwischen Coelln und Coblenz liegen. Niemand darf Güter über den in seinem Patent angewiesenen Ort verschicken.

Dasselbe findet bei den Schiffen Statt, die zu der Fahrt von Coelln nach Bingen oder von Coelln nach Mainz gehören, mit dem Unterschiede jedoch, daß letztere als directe Schiffe, vermöge §. 58. des Reglements alle ihre Güter nach Mainz bringen müssen, von wo die in das Rheingau bestimmten, in dazu geeigneten, Fahrzeugen gebracht werden.

Dies ist dermalen der wirkliche, in Gemäßheit der Gesetze bestehende, Zustand der Schifffahrt, an dem vermöge der Wiener-Convention-Akte, weder einer noch mehrere Uferstaaten das Recht haben, etwas abzuändern.

Ich stelle nirgends die allgemeine Behauptung auf, daß das Ausladen im Rheingau verboten, wohl aber, daß die Fahrt des Schiffes Schuid von Coelln nach dem Rheingau gestwidrig sey. Sie ist nicht durch Eine, sondern durch viele wiederholt ergangene Verordnungen verboten.

Das Großherzoglich Hessische Gouvernement verlangt weiter nichts, als daß sich die Herzoglich Nassauische Regierung gleich ihm, den Rheinschiffahrtsgesetzen unterwerfen möge.

In Betreff des §. 58. des Gildes-Reglements beziehe ich mich auf das, was über denselben im Eingang meines vorhergehenden Titels gesagt worden ist.

Die Behauptung des Nassauischen Herrn Commissars, daß die Klein- und Intermediär-Schiffe das Recht hätten, ein- und auszuladen, wo sie wollten, ist durchaus grundlos, und widerspricht der bisher bestandenen Ordnung und allen den von mir angeführten gesetzlichen Bestimmungen, welche zum Theil, seitdem die Central-Commission besteht erlassen worden sind, um die angeführten Schiffe in den ihnen gesetzten Schranken zu erhalten.

Der Minister Montalivet hat im Jahr 1819 bestimmt, daß unter der directen, von den Gildeschiffen zu betreibenden Fahrt, eine Fahrt zu verstehen sey, welche direct von einem Stations-Hafen in den andern, oder von Mainz nach Straßburg, und von Coelln nach Holland Statt findet. Eine jede andere Fahrt, sie mag von einem Stationshafen in einen Intermediär-Hafen oder zwischen zwei Intermediärhäfen getrieben werden, rechnet er zu der kleinen Schifffahrt. Wollte der Nassauische Herr Commissar sich auf diese Bestimmung stützen, so müßte vor allem der Schiffe Schuid

kein

kein Gilde-Schiffer seyn. Allein diese Ministerielle Verfügung, wird durch den Beschluß der subdelegirten Commission d. d. 14^{ten} Juni 1861: der sie aus guten Gründen als conventionswidrig bezeichnet, gänzlich abgeändert und kann, in dem vorliegenden Fall nicht mehr angewandt werden.

Wie kann Hessen die bestehende Ordnung durch Territorial-Reglements ergänzen und diese als ein Auskunfts-Mittel andeuten wollen, da sich der Stations-Controlleur in Bingen streng an die bestehenden gesetzlichen Vorschriften gehalten hat? Diese sagen ausdrücklich, daß kein Schiffer über die in seinem Patent bezeichnete Stromstrecke hinaus fahren kann.

Wider die Herzoglich Nassauische noch irgend eine Regierung hat das Recht einen Kleinschiffer für die Fahrt von Coellen nach Biberich zu patentieren, eben so wenig wie für die Fahrt von Coeln nach Mainz; denn in beiden Stationen, werden in Betreff der Gütertransporte, nur Gildeschiffer zur Ladung gelassen, deren Anzahl eine Regierung nicht eigenmächtig vermehren kann. Eben so ungesetzmäßig ist die Behauptung, daß die Schiffer-Patente bloß als Meister-Scheine für das Schiffgewerbe anzusehen seyen und daß man sie nach Willkür interpretiren und ausdehnen könne.

Die von mir in meinem früheren Votum angeführten Gesetze und Verordnungen beweisen die Richtigkeit der Behauptung des Herzoglich Nassauischen Herrn Commissars, daß auch die in dem Patent bezeichneten und von den Schiffen einzuhaltenen Stromstrecken in Bestimmung der Fahrt nicht zu achten seyen. Diese Verfügung ist in den von mir angeführten Beschlüssen der subdelegirten Verwaltungs-Commission zu deutlich ausgedrückt, als daß sie mißdeutet werden könnte.

Da die Großherzogliche Regierung in Mainz den die Rangfahrt von Bingen nach Coellen betreffenden Beschluß unterzeichnet und genehmigt hat; so konnte sie sich berechtigt glauben, ihre Mitwirkung einzutreten zu lassen, um denselben aufrecht zu erhalten.

Die Rangfahrt von Bingen nach Coellen beruht nicht allein auf einem Vertrag zwischen dem Schiffer- und Handelsstande in Bingen, sondern gleichzeitig auf einem Beschluß der Central-Commission vom 3^{ten} April 1861.

Die Behauptung des Nassauischen Herrn Commissars, daß aus der Tourfahrt von Bingen nach Coellen keine Pregel für das Pregelgut zu entnehmen sey, ist in so fern unrichtig, als in Coellen

ein

ein Inscriptionsregister für Bingen besteht. Uebrigens sind die best-
henden Verordnungen eben sowohl auf die Verladungen der Rheg-
als Thalgüter anwendbar.

Der Herzoglich Nassauische Herr Commissär hat vollkommen
Recht, wenn er sagt, daß man den Weg über Biebrich als den
wohlfeilsten dem über Mainz vorziehe. Der Grund davon liegt in
der Defraudation der Rheinschiffahrts-Gebühren zu Mainz und
hauptsächlich in dem schon früher angeführten Umstand, daß einige
Schiffe, welche monatlich mehrere Reisen von Coelln nach Biebrich
machen, sich mit einer geringern Fracht begnügen können, als die
von Coelln nach Mainz fahrenden directen Schiffe, welche jährlich
kaum zwei und oft nur eine machen.

Die Behauptung des Nassauischen Herrn Bevollmächtigten, daß
der Rhein frei sey, ist dahin zu berichtigen, daß die Freiheit der
Schiffahrt durch die für den Rhein erlassenen gesetzlichen Bestim-
mungen bedingt und folglich besagte Freiheit eine gesetzliche ist, die
höfentlich die Central-Commission gegen die Eingriffe der Herzog-
lich Nassauischen Regierung aufrecht zu erhalten wissen wird.

In Biebrich besteht vorordnungs mässig keine Fahrt nach Coelln. Der
Herr Graf von Solms-Laubach hatte im Jahr 1816 den Mainzer
Gildschiffern, die direct von Coelln nach Frankfurt fahren, auch erlaubt,
die directe Fahrt von Frankfurt nach Coelln zu betreiben. Die Stadt
Mainz widersetzte sich der Ausführung dieser Verfügung, in welcher
sie eine Verletzung des gezwungenen Umschlags-Rechts erblickte. Man
ließ es aber geschehen, daß die Schiffe in Biebrich für Coelln inla-
den, weil von keiner Seite dagegen reclamirt wurde. Eine freiwillige
Concession gibt aber kein Recht, wie der Nassauische Herr Commis-
sär behauptet, jede weitere zu erzwingen.

Der letzte Intermediärhafen zu Rheg ist Bingen, kein Gildschiffer
hat ein Recht über diesen Punkt Waaren von Coelln an Ort zu bringen,
die zwischen Bingen und Mainz liegen. Meine Behauptung stützt
sich auf alle in Rheg auf diesen Gegenstand erlassenen Verord-
nungen, und beruht folglich auf einem Grundsatz, den man recht-
lich nicht umstoßen kann.

Aus Mangel an triftigen Gründen verunglimpft der Herzoglich
Nassauische Herr Commissär, die Verwaltungs-Commission, welche
sich gegen die projectirte Fahrt über Biebrich und Hochheim und zu
Gunsten der bestehenden Verfügungen ausgesprochen hat. Er fühlte wohl,
daß die Ansicht dieser Behörde, welche aus erfahrenen, sachkundigen
und

und rechtschaffenen Geschäftsmännern besteht, die mit dem wahren Geist der Rheinschiffahrts-Verwaltung bekannt sind, von Wichtigkeit in dieser Angelegenheit seyn dürfte; deswegen suchte er ihre Unparteilichkeit verdächtig zu machen, obschon über den ehrenvollen Character dieser Beamten nur Eine Stimme herrscht. Die allgemeine Achtung, die sie genießen, ist hinreichend, um sie vor dem aufgebürdeten Verdacht zu schützen. Zu solchen Mitteln, die die Central-Commission zu würdigen wissen wird, würde wahrlich der Herzoglich Nassauische Commissär sich nicht genöthigt sehen, seine Zuflucht zu nehmen, wenn er eine bessere Sache zu verteidigen hätte.

Ich finde in keinem Forum die von dem Nassauischen Herrn Commissär aufgestellte Behauptung bestätigt, daß Preußen und die übrigen Bevollmächtigten ausdrücklich anerkannt hätten, daß auf die Worte des Patents bisher nicht einmal gesehen worden sey. Aus welchem Grunde könnte auch darin die zu befahrende Stromstrecke ausdrücklich bezeichnet seyn, wenn diese Bestimmung unbeachtet bleiben sollte? Wenn man die von mir angeführten Verordnungen, welche alle ausdrücklich vorschreiben, auf die Vollziehung dieser Verfügung zu wachen, berücksichtigt; wenn man ferner das gegen den Schiffer Buschhammer Statt gefundene Verfahren erwägt, welches aus keinem andern Grunde in Bingen angehalten und auszuladen gezwungen wurde, als weil er die in seinem Patent angewiesene Stromstrecke denafsien wollte: so wird man nicht begreifen können, wie die Herzoglich Nassauische Herr Commissär Behauptungen aufstellen kann, die allen Verordnungen und der davon gemachten Anwendung widersprechen. Allein wenn man keine Rechtsgründe anzuführen weiß, muß man nothgedrungen seine Zuflucht zu Behauptungen nehmen, die alle ohne Ausnahme, insofern sie die Gesetzwidrige Fahrt des Schiffer Scheid in Schutz nehmen, aus der Luft gegriffen sind.

Nachdem die vorliegende Discussion auf ihren wahren Standpunkt zurückgeführt, und dargethan worden ist, daß es sich gegenwärtig nur um die Frage handelt, ob der Schiffer Scheid zu einer gesetzwidrigen Fahrt berechtigt und nicht verbunden sey, den bestehenden, zum Theil von der Central-Commission verlassenen Verordnungen, Genüge zu leisten; nachdem ferner die Central-Commission, von dieser Angelegenheit gehörig instruirt, sich im Stande befindet, in den Grund der Sache einzugehen: glaube ich mit

Zuvorsicht

Eh.

Zuvoricht einer vollkommenen günstigen Erklärung von Seiten der Central-Commission entgegen schon zu können.

Nassau: In dem vorstehenden dritten Folio sucht der Großherzoglich Hessische Herr Bevollmächtigte sehr sorgfältig allem, was ich behauptet habe, zu widersprechen, - eine bekannte Regel, - gibt aber nichts dastoweniger gradew nach, - was der Herzogliche Hof auf Beside und Vertrag sich stützend, - bisher behauptet hat.

Der Großherzoglich Hessische Herr Bevollmächtigte verurtheilt sich nemlich selbst dagegen, daß er nirgends die allgemeine Behauptung aufgestellt habe, daß das Ausladen im Rheingau verboten sey.

Er erzählt weiter, wie die Stadt Mainz schon seit dem Jahr 1814. die Einladungen im Hafen von Biebrich geschehen lasse.

Derselbe bemerkt endlich, daß seiner Sits die Discussion auf ihn machen Standpunct zurückgeführt, und dargethan worden sey, daß es sich nur um die Frage handle, ob der in Bingen angehaltene und ausgeladene Schiffer Schuid persönlich zu der Fahrt berechtigt gewesen sey.

Daraus geht gradew hervor, daß man Großherzoglich Hessischer Sits das Aus- und Einladen zu Biebrich in Thesi nicht anzufechten weiß, daß man nur die Patent-Theorie hervorgesucht hat, um indirect zu kommen, wogegen sich direct nichts sagen läßt.

Und so ist es denn wirklich. Der Schlußstein wird aber jetzt erst der Central-Commission durch das officielle Requisitions-Schreiben bekannt, welches die Großherzoglich Hessische Regierung dahier unterm 17. d. M. an unsere Verwaltungs-Commission verlassen hat. Ein jeder ruhiger Beobachter der Sache hätte sich nemlich die natürliche Frage aufgeworfen. Nun! wenn die Patente jetzt nicht mehr gelten sollen, - was sie bisher gegolten haben, - wenn ein Theil behauptet, - die offizielle Schiffer-Berechtigungs-Liste vom 12. December 1807 sey nicht mehr gültig, - wenn ein anderer Staat ein Gewicht darauf legt, daß jeder Schiffer wörtlich in den Stohm-grenzen seines Patents bleibe, daß die Stations-Controle ihm nur Güter ausstempelt, die in jene Grenze falle, nun, so gebe man den Schiffen, die nach Biebrich fahren wollen, Patente, die dahin lauten, und die ganze sogenannte Polizei-Ordnung ist hergestellt!

Die Großherzoglich Hessische Regierung fühlt diese schwache Seite der Patent-Theorie, protestirt daher vis à vis unserer Verwaltungs-Commission förmlich gegen alle neue Patent-Ausfertigung, als den tractatenmäßigen Besitstand verwickelnd!

Wenn unglücklicher Weise in der Länge unserer Verhandlung

alle

alle bis jetzt patentirte Schiffer aussterben; so kann am Ende trac-
tatenmäßig gar nicht mehr gefahren werden!

Wo soll das Alles hinführen!

Ich will solchen, ganz vom Weg abtretenden, Alles was beständig
und besteht, ignovirenden Staatsacten nicht weiter folgen, und
recapitulire nur kurz, was keiner weiteren Beweis-Ausführung mehr
bedarf.

1, Es ist in Bribrich von jeder Aus- und Eingeladen worden.
Dieser Zustand ist notorisch von der Central-Commission
wahrnehmlich anerkannt.

2, Kein Vertrag über die Rheinschiffahrts-Verhältnisse hat das
Ein- und Ausladen in Bribrich verboten: - es ist nicht einmal
versucht worden, ein solches Verbot des Ein- und Ausladens - aus
Verträgen hervorzuleiten.

3, Es ist daher den Klein- oder Intermediär-Schiffen - voll-
kommen erlaubt, in Bribrich ein- und auszuladen.

4, Bloss die direct von Stations-Hafen zu Stations-Hafen
fahrenden Großschiffe dürfen überhaupt auf keiner Zwischen-
Station anhalten.

5, Die Conventio von 1806 kennt keine Eintheilung und Beschrän-
kung der kleinen Schiffahrt aus einem Stations-Hafen in
einen Zwischen-Hafen, oder von einem Zwischen-Hafen
in den andern.

6, Das Ertheilen von Patenten an die Schiffer ist Rhein-Polizei-
Sache; diese ressortirt von unserer Verwaltungs-Commission in
erster, und von uns selbst in zweiter Instanz, und wird
also nach Stimmenmehrheit verfügt.

Die Rheinschiffer-Patente stellen die resp. Polizei-Behörden
der Rheinuferstaaten selbst aus.

Hessen: Am Schluss meines vorletzten Votums äußere ich, daß ich
durch den Inhalt desselben, die in der letzten Sitzung von der
Central-Commission an mich gerichtete Frage, für erledigt erachte;
auch erkläre ich zu solcher keine Instruction erhalten zu haben. -
Auf diese Worte sich beziehend, legt mir der Herzoglich Nassau-
sche Herr Commissär die Erklärung in den Mund, daß ich nicht
instruirt worden, die an mich gerichtete Frage beruhigend zu
verleiden.

Trotzdem in vorliegendem Fall diese willkürliche, den Sinn meiner
Worte abändernde Annahme nicht von Bedeutung ist, so glaube ich
dennoch

dennoch gegen diese und alle ähnlichen Einstellungen, die nur den Gang der Unterhandlungen aufhalten können, protestiren zu müssen.

Die Saksauische Herr Commissar sagt am Ende seines Vortrags auf die in letzter Sitzung abgegebene Heftische Abstimmung, daß das Saksauische Gouvernement seine Rechte gegen alle Störungen seines Besitzstandes zu behaupten wissen werde; wodurch er im Voraus mit factischer Gewaltstreichen droht, während daß in dem Heftischen Votum nur von recht rätigen Mittel die Rede war.

Daß nicht in Bingen, wohl aber in Caub eine auf keine Weise zu rechtfertigende Gewaltthat ist verübt worden, davon wird sich die Central-Commission durch die von mir angeführten Gründe überzeugt haben. Es ist noch in keinem Heftischen Hafen ein Schiffler angehalten worden, der nicht den gesetzlichen Vorschriften zuwider gehandelt hätte.

Die bis jetzt von der Central-Commission ausgesprochenen Ansichten beziehen sich auf die Form, nicht aber auf den Grund des in Rede stehenden Gegenstandes; letzteres kann um so weniger der Fall seyn, da die Central-Commission sehr mißlich gesucht hat, die in der Schifflahrt eingetretene Hindernisse zu beseitigen, bevor sie einen definitiven Beschluß faßte.

Da der Stations-Controleur in Coelln, durch den Beschluß der subdelegirten Commission vom 18^{ten} September 1815 ausdrücklich angewiesen ist, den Schifflern keine Güter zu geben, deren Bestimmungsort außerhalb der von ihnen zu befahrenden Stromstrecke liegt; da ihm ferner alle von mir angeführten Verordnungen anbefohlen, auf die im Patent bezeichnete Stromstrecke zu achten: so glaube ich mit Zuversicht behaupten zu können, daß dieser Brant aufser Stand ist, sich wegen des, in Betreff des Schifflers Scheid, begangenen Dienstfehlers zu rechtfertigen. Daß er das Gut nach dem Inhalte der Frachtbriefe des Handelsstandes versendet, wird ihm nicht zum Vorwurf gemacht, wohl aber daß er es einem Intermediärschiffer, der nur bis Bingen fahren darf und nicht einem directen Schiffer, wie §. 58. des Gildereglements vorschreibt, angewiesen hat.

Ich habe in meinem frühern Votum bewiesen, daß die Liste der Gildeschiffer vom 12^{ten} December 1807, auf den vorliegenden Fall durchaus nicht anwendbar ist, indem seit dieser Epoche, durch den Beschluß der subdelegirten Commission vom 14. Juni 1814, die Ordnung in den Paketen wesentliche Abänderungen

derungen erlitten hat, und alle früheren darauf Bezug habenden Verfügungen aufgehoben worden sind. Der Herzoglich Nassauische Herr Bevollmächtigte, hat kein anderes Mittel um diese Behauptung zu entkräften, als daß er die Autorität des Herrn von Auen für eine provisorische erklärt, da doch die rechtmässige Befugniß desselben in der Ernennung des Herrn Grafen von Solms-Laubach, so wie die Gewalt dieses letzteren in der Anstellung durch die hohen Alliirten Mächte begründet war.

In einer Angelegenheit, welche die Ordnung der Rheinschiffahrt betrifft, kann nicht auf die Wahl mehrerer Stauffleute, noch auf die Wünsche einiger Schiffer, wie der Nassauische Herr Commissär zu behaupten scheint, gesehen werden. Die Aufrechthaltung der jetzt bestehenden Ordnung und die Sicherstellung der Rechte, die der Gesamtheit bis zur Epoche gesichert sind, wo das definitive Reglement die freie Schiffahrt verkünden wird, sind die einzigen Rücksichten, welche die Central-Commission zu nehmen hat.

Der von dem Herzoglich Nassauischen Herrn Commissär erwähnte "neu belabte Stapel in Bingen" ist ein Ausdruck, der nur darauf gehen kann, daß in Bingen die für die Schiffahrt des Rheins bestehenden gesetzlichen Vorschriften aufrecht erhalten werden. Hessen fordert weiter nichts, als daß man letztere in allen Häfen des Rheins in Vollzug setzen moege.

In Betreff der übrigen Anwendung des §. 11. der Convention von 1801, beziehe ich mich auf das von mir in meinem früheren Votum Gesagte. Es ist in diesem §. vorgeschrieben, einen jeden Schiffer anzuhalten, der den Reglements zuwider handelt. Der in besagtem Votum angeführte Fall vom gebotenen Umschlag, ist eben so passend, wie jeder andere, den ich nach Belieben hätte wählen können. Das Anhalten ist das einfachste und sicherste Mittel, um den Schiffer zu zwingen den bestehenden Vorschriften Folge zu leisten. Alle Erhebungsämter sind angewiesen, die Schiffer nicht eher zu expediren, bis sie diese Vorordnungen erfüllt haben. Dieses Verfahren findet nicht etwa seit heute Statt, sondern seitdem die Oetroi-Convention besteht, die in dieser Beziehung auf dieselbe Art ausgelegt wurde.

Weder die Central-Commission noch der Hessische Bevollmächtigte haben der Herzoglich Nassauischen Regierung einen Bisitsstand zuerkannt, der sich auf gesetzwidrige Handlungen und ungerechte Ansprüche gründet. Keine Concession, zu welcher nicht die eingegangenen Verträge berechtigen, kann erzwungen werden; sollte auch der davon zu

erwartende

erwartende Vortheil noch so groß für einen oder den anderen Staat
sey!

Indem der Nassauische Herr Commissar erklärt, dass die gesetz-
widrige Fahrt von Coellen nach Biberich dennoch Statt finden
wird, spricht er die Absicht aus, neuerdings eine gewaltthätige Hand-
lung begehen zu wollen, welche die Autorität der Central-Commis-
sion compromittirt!

Der §. 14. der Ostri-Convention, der §. 58. des Gülde-Reglements und
die später erlassenen, von mir angeführten Verordnungen und Beschlüs-
se begründen den Zustand der Schifffahrt längst des ganzen Rhein-
ufers, so wie für die Nassauischen, oberhalb Bingen gelegenen
Häfen. Dieser Theil des Herzogthums Nassau ist behandelt, wie
alle übrigen Rheinufeländer. Dafs sich das Nassauische Land,
welches unterhalb Bingen mehrere Häfen besitzt, dennoch zwischen
zwei Stapelorten ganz abgeschnitten, und in einer nachtheiligeren
Lage, als irgend ein Uferland am ganzen Rhein befinde, ist dem-
nach eine willkürliche und ungründete Behauptung. Die Rhein-
strecke des Herzogthums ist in Betreff der Schifffahrt denselben
Gesetzen wie alle übrigen Uferländer unterworfen. Ich begreife nicht,
wie der Herzoglich Nassauische Herr Commissar erstaunen kann,
dafs man diesen Grundsatz aufrecht zu erhalten gedenkt!

Nachdem die subdelegirte Commission 1: und nicht der Herr von
Auer, dem Stations-Controleur in Bingen befohlen hatte, den beste-
henden Weisungen gemäß, dem Schiffer Buschhammer diejenigen Güter
ausladen zu lassen, die oberhalb Bingen und folglich über die ihm
angewiesene Stromstrecke bestimmt waren, und der besagte Beamte
später anfrag, wie es mit den Waaren, welche oberhalb Bingen decla-
rirt wären, gehalten werden solle, wurde ihm von der subdelegirten
Commission, in Beziehung auf das gegen den Schiffer Buschhammer
Statt gefundene Verfahren, und aus dem Grunde, weil jedem Schiffer
die von ihm zu befahrende Stromstrecke angewiesen, erwidert, dafs
seine Frage als erledigt zu betrachten sey. Es wird wohl Niemand
diese Antwort dahin deuten wollen, dafs ein anderer Schiffer, welcher
sich in gleichem Fall mit dem Schiffer Buschhammer befindet,
vor diesem ein Privilegium geniessen soll. Ich erlaube mir bei dieser
Gelegenheit, der in einem früheren Votum angeführten Beschluss der
Verwaltungs-Commission vom 10. November 1818 zu wiederholen. Es
wird darin dem Stations-Controleur anempfohlen, genau darauf
zu sehen,

Dafs

"Dass die Intermediärschiffer etc." in Betreff der Güterladungen,
und der nach dem Inhalte ihrer vorerwähnten Patente zu
befahrenden Stromstrecken ihre Befugnisse nicht willkürlich
überschreiten."

Diese, so wie fast alle anderen, von mir angeführten Verordnungen
und dargebrachten Gründe hat der Nassauische Herr Commissär mit
Stillschweigen übergangen. Sollte es deswegen seyn, weil man gegen
dieselbe auch nicht den Schein eines Rechtsgrundes vorzubringen
vermag.

Was von der Gilde-Liste vom 12^{ten} December 1807 zu halten sey,
auf welche der Nassauische Herr Commissär stets zurück kommt,
obschon sie eben so wenig, als die andern von ihm angeführten Grün-
de die Gesetzmässigkeit der projectirten Fahrt von Coeln nach Bingen
beweist, habe ich in meinen früheren Abstimmungen und bereits
schon oben gesagt.

Die Behauptung des Nassauischen Herrn Bevollmächtigten, dass
man vermöge der Praxis und des unerkennbaren Besitzes, die
auf Bingen gestellte Patente auch für Orte oberhalb Bingen
gelten lassen müsse, ist durchaus ungegründet. Seit wann hat ein
Gildeschiffer Güter, die den bestehenden Gesetzen zu Folge nach Mainz
gebracht werden mussten, nach Biebrich verführt? Man wolle mir
die Verordnungen, welche diese Befugnisse zugestehen? Alle gesetz-
lichen Bestimmungen, die ich angeführt habe, unterlagen sie nach-
drücklichst. Um diesen Fragen zu entgehen, nimmt der Nassauische
Herr Bevollmächtigte seine Zuflucht zu Interpretationen, die
niemals Statt gefunden haben, und zu Beispielen, die niemals gege-
ben worden sind. Hätte man die erwähnte Befugnisse nicht zu-
gestehen wollen, sagt der Herzoglich Nassauische Herr Commissär,
so hätten die Schiffer sogleich ein anderes Patent verlangen und er-
halten können. Hier scheint er endlich einzugestehen, dass die
Patente eine Autorisation zu der darin bezeichneten Fahrt sind,
dass sie dem Schiffer die Befugnisse erteilen, eine gewisse Strom-
strecke zu befahren. Die Behauptung, dass die Schiffer ein
anderes Patent verlangen können, sobald sie es fordern, ist weder
durch die bestehenden Gesetze noch durch die Praxis bestätigt.
Diese Befugnisse, wenn man sie erteilen wollte, würde alle Prang-
fahrten aufheben, die Gildeschiffer um ihre Rechte und in die
Schiffahrt die größte Unordnung bringen.

Wie ungegründet der Vorwurf ist, dass jetzt Hessen, aus Landes-

oder

oder Territorial-Polizei-Sachen machen wollte, auf welche bisher die Rheinschiffahrts-Verwaltung nicht gesehen, bewist der Umstand, daß ich mich hauptsächlich auf die von besagter Verwaltung erlassenen Verfügungen gründe, die so zahlreich sind, daß man deutlich daraus sieht, wie sehr die Verwaltung stets bedacht war, die jetzt von Nassau verletzte Ordnung aufrecht zu erhalten.

Indem der Herzoglich Nassauische Herr Bevollmächtigte die von den hohen Allirten Mächten im Jahr 1816 eingesetzte Verwaltung eine ephemere Behörde nennt, über deren Beschlüsse er füglich sich hinwegsetzen zu können glaubt, giebt er deutlich die Absicht zu erkennen, in der jetzt auf dem Rhein bestehenden Ordnung eine gänzliche Umwälzung bewirken zu wollen. Erst muß man die rechtmässigen Gewalten angreifen und die ihnen zustehende Befugniß gesetzliche Bestimmungen zu erlassen in Zweifel ziehen, alsdann ist es eine leichte Sache das Gebäude der gesetzlichen Ordnung umzuwerfen.

Der Nassauische Herr Commissar sagt, daß die vertragsmässig erworbenen Rechte nicht durch die Verfügungen der Verwaltung geschmälert, oder, wie er sich ausdrückt, beeinträchtigt werden könnten. In was bestehen denn die wohl erworbenen Rechte? In Bezug auf den Rhein gründen sie sich auf die *Trois-Convention* von 1816, die 1. §. 11. r. c. ein Reglement, und administrative Verfügungen vorschreibt, welche die competente Behörde erlassen soll, um die Polizei auf dem Fluß zu Hand haben und die bestehende Ordnung zu sichern. Die erwähnten Verträge und gesetzlichen Bestimmungen haben in der Schiffahrt einen Zustand herbeigeführt, dessen Erhaltung den Rheinuferstaaten durch die Wiener-Congress-Akte feierlich garantiert ist. Worin liegen die wohl erworbenen Rechte, die bisher von allen Uferstaaten geachtet und nur von der Nassauischen Regierung verletzt worden sind. Der Herzoglich Nassauische Herr Bevollmächtigte macht wirklich eine seltsame Anforderung, indem er einen Besitzstand reclamirt, in welchen er allein gewalttham eingreift.

Wenn ich den Beschluß des französischen Staatsraths Montalivet anzugreifen gedächte, so würde es mir nicht an Gründen fehlen, um zu beweisen, daß Frankreich für sich allein nicht befugt war, in der Schiffahrt eine Abänderung zu treffen, die sämtliche Rhein-Ufer-Bewohner unging, und bei welcher alle Rheinuferstaaten interessiert waren. Nachdem aber dieser, im Jahr 1807 erlassene, Beschluß, durch andere, von der Rheinschiffahrts-Verwaltung ausgegangene, Verordnungen ersetzt worden ist, und seit vielen Jahren alle gesetzliche Kraft verloren hat, wie der gegenwärtige Zustand

der

der Schiffahrt, der seit dem Monat Juni 1814 besteht, hinlänglich
bewist: würde diese Nothwendigkeit ganz unnöthig seyn. Indem der Herzog-
lich Nassauische Commissär diesen Beschluss anruft, sucht er eine
Hülfe bei den Todten, die ihm die Lebenden versagen!

Aber auch diese Verordnung, wenn sie noch anwendbar wäre und
gesetzliche Kraft hätte, würde dem Herzoglich Nassauischen Herrn
Bevollmächtigten keine Hülfe gewähren; denn es wird darin die
Schiffahrt in große und kleine eingetheilt, und die jetzt von den
Gildeschiffen betriebene Intermediärfahrt gänzlich aufgehoben. Nur
die directe Fahrt von Coeln nach Mainz und umgekehrt ist
darin unter der großen Schiffahrt begriffen. — Eine jede andere
Fahrt von einem Stations-Hafen (Coeln) nach einem Zwischen-
Hafen (Bibrich) ist zu der kleinen Schiffahrt gerechnet, welche
den Gildeschiffen zu betreiben untersagt ist. Da der Schiffer
Scheid, so wie alle Schiffer, die zu der in Bingen errichteten
Fahrt gehören, Gildeschiffer ist, so war er, selbst vermöge dies
Beschlusses, nicht berechtigt, von Coeln nach Bibrich zu fahren.

Die Wiener-Congress-Akte schreibt vor, daß die Umschlagsrechte
vermöge einer zu erlassenden Interimistischen Instruction aufgehoben
werden sollen. Ueber diese Instruction hat man sich aber nicht
verständigen können. Sie unterblieb und die Aufhebung der Umschlags-
rechte, wurde bis zum definitiven Reglement verschoben. Die Behaup-
tung des Nassauischen Herrn Commissärs, daß man gewonnen sey, das
Umschlags-Recht bis nach Bingen auszudehnen, bedarf wohl keiner
Widerlegung.

Wenn man die beiden letzten Nassauischen Vota kurz zusammen-
fasst und von allen unwesentlichen Ausfahrungen entbloßt, so wird
man in denselben nicht die Spur eines gesetzlichen Grundes erblicken.
Um die gesetzwidrige Fahrt von Coeln nach Bibrich zu vertheidigen,
sicht sich der Nassauische Herr Commissär genöthigt, die oberen
Rheinschiffahrtsbehörden anzugreifen, die im Geiste der auf dem
Rhein eingeführten Ordnung und Verwaltung handelnd, schon im
Jahre 1814, Verordnungen erlassen haben, welche die gewaltsamen Ein-
griffe untersagen, die sich die Herzoglich Nassauische Regierung im
Jahre 1824 erlaubt.

Der Herr Bevollmächtigte von Nassau erklärt die subre-
dite Commission für eine ephemere Behörde, an deren Beschlüsse
er nicht gebunden sey; die Verwaltungs-Commission beschuldigt
er der Parteilichkeit; den von mir angeführten Beschluss, den
letzten

Gh

letzten, im Namen der Central-Commission handelnd, erlassen hat, und welcher gleichfalls die gesetzwidrige Fahrt von Coella nach Biebrich untersagt, berührt er mit keinem Worte...

Ich würde glauben, mich an der Gerechtigkeit's liebe der Central-Commission zu versündigen, wenn ich auch nur einen Augenblick befürchtete, daß solche Beweismittel die von mir aufgestellten Gründe, welche alle ohne Ausnahme auf Verträgen und gesetzlichen Bestimmungen beruhen, entkräften könnten.

In dem Bewußtsein, ein begründetes Recht gegen einen gewaltsamen Eingriff zu vertheidigen, sehe ich mit Ruhe der Antwort entgegen, welche die Central-Commission auf die von mir in meinem vorletzten Votum aufgestellte Frage zu ertheilen gerufen wird.

Nassau; Ich sehe mich ungern veranlaßt, nochmals erinnern zu müssen, daß der Großherzoglich Hessische Herr Bevollmächtigte immer noch von rechtmäßigen Mitteln redet, die in Bingen gegen den Schiffer Schuid angewandt worden seyn sollen, - während die Central-Commission längst entschieden hat, daß keine Convention, weder die von 1804, noch jene von 1815 dazu berechtigt habe.

Der Gewaltstreich, - wie ihn der Großherzogliche Bevollmächtigte zu nennen beliebt, - ist in Bingen verübt worden.

Herzoglich Nassauischer Seite hat man nicht daran gedacht, in den Gang der Schifffahrt einzugreifen, - wäre nicht die Abmahnung der Central-Commission wegen des Vorgangs in Bingen ganz fruchtlos geblieben.

Fürst noch erklärt der Großherzoglich Hessische Herr Bevollmächtigte:

"Das Anhalten ist das einfachste und sicherste Mittel, den Schiffer zu zwingen, den bestehenden Vorschriften Folge zu leisten."

Bisher war man der Meinung, daß vertragsmäßig ein Schiffer bloß an den Orten der Ein- und Ausladung, und unter Wegs nur dann zur Verantwortung gezogen werden könne, wenn er, ohne zu bezahlen, an einer Pöbel-Station vorbeifahre.

Es scheinen neue Theorien an die Tages-Ordnung zu kommen.

Eben so verbindlich muß ich den Trost acceptiren, - daß ja das Herzogthum Nassau unterhalb Bingen mehrere Rheinhäfen besitzt, - daß man sich aus dieser Betrachtung die Blockade moege gefallen lassen, in die das Land zwischen dem alten Stapel in Mainz

und dem nur ersonnen in Dingen versetzt werden soll.

Ein solche unnatürliche, ~~gegen~~ Besitz und Verträge offen verletzende Prätension läßt sich nicht mildern, - mag man die wiederholt abgefertigten Sätze noch so oft wiederholen.

Ich erkläre nur kurz darauf, daß das Herzogthum Nassau sich lediglich an die Conventionen von 1804 und 1815 hält, und seinen Besitz und Rechtszustand gegen Administrative Verfügungen, wenn sie gegen jene Verträge anstoßen, gar nicht zu vertheidigen hat.

Hessen; Die Großherzoglich Hessische Staats-Regierung glaubte nach der Auseinandersetzung, die ich in Auftrag desselben dem Protocoll der 315^{ten} Sitzung einverleichte, von Seiten der Central-Commission abhelfliche Massregeln mit Grund erwarten zu dürfen, gegen die Unordnung und die Unterschlagung, womit die Preussische Unternehmung die Grundpfeiler der gegenwärtig bestehenden gesetzlichen Verfassung der Rheinschiffahrt zu untergraben beabsichtigt. Sie sahle darauf um so mehr, als die gewöhnliche Verwaltungs-Behörde, aus Beamten bestehend, welche in diesem Fache mit Ehren grau geworden sind, die Verhältnisse von dem nemlichen Gesichtspunkt aus betrachtet und schon früher als die Hessische Regierung die Unterdrückung dieser Untriebe in Antrag gebracht hatte.

Mit besonderem Leidwesen hat meine Regierung durch den Beschluß vom 10^{ten} l. M. ihre Erwartung getäuscht und sich statt aller Antwort neun Fragen ausgesetzt gesehen. Fragen sind kein Hilfsmittel gegen ein Uebel, das täglich weiter um sich greift und dem nur durch schnelle und wirksame Entschliessungen Einhalt geschehen kann.

Der Central-Commission wird ohne Zweifel nicht entgehen, daß es der Würde meines allerhöchsten Hofes nicht angemessen seyn kann, die rechtlichen Mittel hier anzugeben, womit derselbe, als unabhängiger Staat, seinen gesetzlich erworbenen Besitz zu vertheidigen, sich veranlaßt finden dürfte.

Es wird hinreichen, zu bemerken, daß es nur solche anzuwenden wird, welche er gegen die Mächte zu rechtfertigen gedenkt, mit welchen derselbe im Jahr 1815 zu Wien stipulirt hat, und daß er Massregeln verschmäht, welche so gewaltthätig und vor dem Buchstaben der Tractaten und namentlich des Art. X der Bundes-Akte vom 8^{ten} Juni 1815 so wenig zu rechtfertigen sind, als diejenigen, welche sich die Nassauische Staats-Regierung zu Couib erlaubt hat; Massregeln, deren ungeheure Verschiedenheit mit dem, was zu Bingen geschehen

schehen ist, dem Scharfblicke der Herren Mitglieder der Central-Commission nicht wohl entgehen kann.

Es liegt in der Natur der Sache, daß ein Schiffer, der durch sein Patent nur berechtigt ist, eine bestimmte Strom-Strecke zu befahren: und eine solche Bestimmung kann doch fürwahr nicht als überflüssig angesehen werden; dieselbe nicht überschreiten darf, und daß er im Nothfalle von jenem Ufer-Staate daran gehindert werden kann, diesen Strom-Gebiet zu ohne Titel zu durchschiffen, sich nun ein Mal in den Troß gesetzt hat.

Noch mehr! Die subdelegirte Commission hat, durch Beschluss vom 16^{ten} und 25^{ten} August 1851: wovon beglaubigte Abschrift anliegt; den Schiffer Hubert Busckhammer von Coelln, dessen Patent bloß auf die Stromstrecke zwischen Bingen und Coelln lautete, nicht allein in Bingen anhalten und die Arrestation des Schiffs bis zur völligen Berichtigung der durch seine Zuwiderhandlung verursachten Kosten fortsetzen lassen, sondern sie hat saglich verordnet:

„daß künftig, in ähnlichen Fällen, pünktlich nach denselben Grund-sätzen verfahren werden müsse.“

Man hat aber in dem untergebenen Falle meine Staats-Regierung in der Wirklichkeit zu Bingen keine andere Maasregel genommen, als die einschlägigen Behörde zu empfehlen, sich untertöndigen Falls nach eben diesen früher ergangenen und niemals widerrufenen Verfügungen der subdelegirten Commission zu bemessen; Verfügungen, welche sowohl in der Natur der Sache, als in dem Art. 11^{ten} der Convention vom ^{15. August 1851} ~~15. August 1851~~ gegründet sind, welche zum Anhalten der Fahrzeuge ermächtigt, wegen jedweder Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen dieser Convention und der Reglements, welche daraus hervorgehen; so wie wegen der Kosten, welche die Zuwiderhandlung veranlaßt hat.

Die Großherzoglich Hessische Staats-Regierung glaubt sich daher vollkommen berechtigt, jedem Schiffer, welcher mit keiner dergleichen Ermächtigung von der competenten Behörde versehen ist, den Eingang desjenigen Stromtheils zu untersagen, der ihre Lande bespült.

Nichts destoweniger hat die Regierung, von dem Wunsche beibehalten, auch den entferntesten Vorwand zu solchen, die gesetzliche Ordnung der Rheinschiffahrt verletzenden, Handlungen, wie sie von Seiten der Nassauischen Regierung Statt gefunden haben, zu besitzigen, nach vorausgegangener angemessener Bescheidung der Binger-Behörden, sich bereits am 12^{ten} d. an die Verwaltungs-Commission gewen-

der, um die in deren Amtsbezirke liegenden abhelflichen Maassregeln in Anspruch zu nehmen.

Durch Beschluss vom 20^{ten} d. hat diese dem Antrage derselben, wenigstens zum Theil, Folge gegeben; und im Uebrigen verlässt sich mit Gouvernement mit Vertrauen auf die Entscheidung der Central-Commission.

An diese Oberbehörde für die Rheinschiffahrt bin ich daher beauftragt, auf das dringendste das Gesuch zu stellen, dass es ihr endlich gefallen möge, in das Mittel zu treten, und ohne Aufschub die wirksamsten Maassregeln zu ergreifen, um den immer mehr überhand nehmenden Unordnungen und Umtrieben ein Ziel zu setzen, welche die Heiligkeit der Verträge und die Rechte sowohl der Hessischen Staats-Regierung, als ihrer Unterthanen verletzen; Unordnungen und Umtriebe, welche schon von der Verwaltungs-Commission höchlich mißbilligt worden sind, und welchen sicherlich die Central-Commission ihren Schutz nicht wird verweigern wollen.

Nassau; Das so eben verlesene jüngste Großherzoglich Hessische Votum beweisst im Allgemeinen nur das Verhältnis zu dieser Central-Commission. Dasselbe wird zu erwägen haben, ob darin das verlangte Anerkenntnis, die Aufrechthaltung des Status quo enthalten ist, — nachdem man fortwährend die Rechtmäßigkeit der in Bingen vorkommenden Maassregel behauptet und offen erklärt, sich vollkommen berechtigt zu halten, jeden Schiffer, welcher mit keiner Ermächtigung versehen sey, die man für gültig anerkenne, — den Eingang in den Hessischen Strohm-Teil zu untersagen.

Conclusum.

Als die Central-Commission dem Großherzoglich Hessischen Herrn Bevollmächtigten die Frage stellte, welche den Gegenstand ihres letzten im 315. Protokoll vom 10. d. M. eingebrachten Beschlusses ausmacht, hat sie keineswegs Partey, weder für noch gegen den einen oder den andern, der im Streit befangenen Staaten genommen, noch nehmen wollen: bei dieser Beschlusfassung aber mußte sie einzig und allein, die Unabhängigkeit und die Würde ihrer Stellung in Erwägung ziehen, weil nothwendigerweise beide würden compromittirt worden seyn, wenn, während dem zur Verhandlung über den Grund der Streitfrage geschritten worden wäre, die Großherzoglich Hessische Behörde in Bingen und als Gegenwirkung, die Herzoglich Nassauische zu Caub, es auf sich nehmen zu können geglaubt hätten, der eventuellen Entscheidung der Central-Commission vorzugreifen und so die nemlichen That-sachen

H. S.

sachen, die mündlichen Vorgänge zu versichern, über deren Zulässigkeit, oder Gesetzmäßigkeit die Central-Commission entscheiden soll und will.

Da der Großherzoglich Hessische Herr Bevollmächtigte in seiner letzten Abstimmung, zum Theil durch Betrachtungen, die aus der Unabhängigkeit und Würde der Stellung eines allerochtesten Hofes abgeleitet sind, die Verweigerung einer categorischen Antwort auf die an ihn gestellte Frage der Central-Commission zu begründen gesucht hat; so kann es ihm nicht wohl befremden, wenn die aus sieben ebenfalls unabhängigen Staaten zusammengesetzte Central-Commission auch ihrer Seite die Würde und Unabhängigkeit der Stellung in Anspruch nimmt, in welche der Herr Commissarius von Hessen seine Regierung versetzen soll und will.

Die Central-Commission erklärt daher, die Verhandlung der Streitfrage, in so lange nicht eröffnet zu können, als nicht eine bestimmte und categorische Erklärung der Herren Bevollmächtigten von Hessen und Nassau vorliegen wird; daß, während diese Sache bei der Central-Commission anhängig ist, weder von der einen, noch von der andern Seite, in dem Zustande der Dinge, wie er vor der zu Bingen und Caub vorgefallenen Arrestation bestanden hat, etwas geändert werde.

Die Central-Commission setzt zu gleicher Zeit eine Frist von 3 Monaten, als den längsten Zeitpunkt, fest, binnen welchem von ihrer Seite eine definitive Entscheidung erfolgt seyn soll.

Baiern, Dem Unbefangenen muß es unbegreiflich bleiben, wie eine so klare Sache die Quelle so großer und gefährlicher Zwistigkeiten werden konnte, um so mehr, da der Fall, welcher von Hessen gegen Nassau, von Mainz gegen Biebrich; so heftig bestritten wird, bis auf den kleinste Umstand, von Hessen gegen Preussen; von Mainz gegen Coblenz; ausgeübt wird.

Es geht nemlich vom Haupthafen Mainz eine längst regelte Intermediäre Fahrt nach Lündorff. In dieser Tonne ladet man eine große Menge jener Güter, welche nach Holland gehen, und folglich nach der Definition des Großherzoglich Hessischen Herrn Bevollmächtigten zur großen Tonnfahrt gehören. In Lündorff fährt man sie zu Lande an Coblenz vorbei, umgeht dort die Frachten, Hafengebühren und Zollgebühren, ladet sie ungehindert in Mühlheim wieder zu Schiff und bringt sie zu Thal mitte.

Wenn dieser Vergleich von Punkt zu Punkt bis in's kleinste Detail mit den Aus- und Einladungen zu Biebrich und Hochheim übereinstimmt; - so darf der Unterszeichnete sich wohl wundern, wie

dies

diese Umladungen an kleinen Orten, so heftig angegriffen werden konnten.

Die unterzeichnete Königlich Bayerische Commission sieht es zwar die erste Pflicht gegen seinen Souverain an, dem vorstehenden Beschlusse beizutreten, nur ermächtigt ihn zugleich der Wunsch, unter stünge Beobachtung der nöthigen Formen, die Sache nicht zu vergessen, die innerhalb des angekündigten Termins unendlich leiden kann. Die Schifffahrt, die den großen Handelszug über den Rhein bedient, darf in nichts - sie darf keinen Tag gestört oder in ihrem steten ununterbrochenen Gange gehindert werden.

Es findet daher für nothig: daß die vereinte Central-Commission baldmöglichst der Verwaltungs-Commission, in Hinsicht der Berechtigung zu einer Fahrt von Coelln nach Biebrich, eine baldige und bestimmte Entschloßung geben möge, damit der Handelsstand und die Schiffer nicht länger in der Ungewißheit schweben, ob die Fahrt erlaubt sei oder nicht, da unter andern, selbst die Zeitungs-Blätter sich in Geschäft daraus machen, die Wahrheit zu umgehen.

Was geschehen soll, wird sich sehr klar und bald herausstellen, wenn man erst wahrgenommen hat, was früher in der Sache geschehen ist.

Nach Errichtung des Octroi-Vertrags vom Jahr 1804 hat die General-Direction, Schiffer Patente ausgestellt, mittelst welchen die Fahrt zwischen Coelln und Mainz geführt wurde, die sich bis ins Rheingau und selbst bis Biebrich erstreckte. Die Anlage giebt das Belege hierzu.

Die subdelegirte Commission führte, unter oberster Leitung des Herrn Grafen von Solms-Laubach, für die intermediär Schiffer zwischen Coelln und Mainz, neue Rangfahrten ein, und verfügte mit generellen Ausdrücken: daß die Schiffer an die, in ihren Patenten bezeichnete Steamstecke, gebunden seyn sollten, wobei jedoch ununterbrochen die nach dem Rheingau und nach Biebrich zu dieser Fahrt bestimmten Güter den Pringer Schiffen angewiesen wurden, um sie an Ort und Stelle zu bringen, welchem bisher Folge gegeben wurde.

Es fragt sich nun: hatte die subdelegirte Commission das Recht und die Machtbefugniß, die den Schiffen auf die Basis der Convention von 1804 von der General-Direction ausgestellten Patente zu cassiren, und statt derselben neue Rangordnungen für die Intermediärfahrt zwischen Coelln und Mainz anzuordnen? Im vorerwähnten Falle bestehen die ältern Rechte noch, und mit diesen die berechtigte Fahrt nach dem Rheingau und Biebrich. Im bejahenden

bejahenden Fall muß der Central-Commission das gleiche Recht zustehen, zu den bestehenden Rangfahrten aus dem Coellner-Haupthafen eine Zwischenfahrt nach Biebrich zu erneuern; weil 1, Schiffer darum nachsuchen, 2, der natürliche Vorwath von Gütern der Erwartung einer Tourfahrt entspricht, 3, die Nassauische Regierung ihren Wunsch hierzu abgegeben hat, und 4, in Coelln kein Anstand obwalten kann, da man die Güter schon früher von dort aus nach Biebrich angewiesen hat.

Ein neuer Umstand fodert jetzt die Central-Commission zur Genehmigung einer solchen Tourfahrt auf, nemlich: das von der Großherzoglich Hessischen Regierung an die Binger-Schiffer erlassene, desselben unüberwindliche Verbot, mit ihren Schiffen die ihnen angewiesene Stromstrecke nicht zu überschreiten mit Gütern, die sie in Coelln für das Rheingau und nach Biebrich geladen haben. — Denn die Central-Commission kann nicht zugeben, daß in Bingen für diese Güter ein neuer Umschlag sich bildet, der mit Aufenthalt und Unkosten verbunden ist.

Der Unterzeichnete erlaubt sich demnach seinen sehr verehrten Herren Collegen den Vorschlag zu machen, sobald es nur immer sein kann, der Verwaltungs-Commission einen Beschuß zugehen zu lassen: daß eine Liste eröffnet werde, worin sich die Schiffer zu einer geregelten Fahrt von Coelln nach Biebrich einschreiben können.

Preussen; Ich kann aus der letzten Großherzoglich Hessischen Erklärung nicht sehen, daß diese Regierung darin den Willen ausspreche, den Waarenzug auf dem Rhein durch eigenmächtige gewaltsame Versuche ferner zu stören; vielmehr lese ich darin die Erklärung, sich nicht von dem conventionsmäßigen Wege entfernen zu wollen, wodurch also hinlängliche Gründe vorhanden sind, sich darüber zu beruhigen, daß, während die Central-Commission sich mit der Sache beschäftigt, keine solche Störungen zu befürchten sind; übrigens konnte mein motivirter Bericht über die Großherzoglich Nassauische Seite behaupteten Befugnisse, hinsichtlich der vertragsmäßigen respectiven Berechtigungen bei dem Verfuhr der Güter auf dem Rhein erst am 17. d. M. erstattet werden, weil ich früher mich nicht für hinlänglich unterrichtet hielt. — Ich erhalte Instruktionen von meinem allerdurchlauchtigsten Hofe fahre ich fort, mir das Protocoll über alle hinein gelegte Stücke offen zu behalten, welche diese Angelegenheit betreffen.

§ II.

In den beiden Protocollen vom 2. Februar und 6. März d. J. hat die Central-Commission den Königlich Preussischen Special-Bevollmächtigten für

für die Verhandlungen über das Definitiv-Reglement, Herrn Chef-Präsidenten Delius wiederholt versucht, die Erklärung des Königlich Preussischen allerhöchsten Hofes über die meisten Noten des Königlich Niederländischen Herrn Bevollmächtigten der Central-Commission eröffnen zu wollen. Da dieses bisher nicht geschehen; so beschließt die Central-Commission, den Königlich Preussischen Herrn Special-Bevollmächtigten abermals an die rückständige Erklärung zu erinnern, und demselben diesen Beschluss durch ihren zutigen Präsidenten zugehen zu lassen.

III.

Der Königlich Niederländische Herr Bevollmächtigte legt die Rechnung des ersten Trimesters dieses Jahres vor; nach derselben beträgt

die Einnahme.....	21,235	Frcs 83	Cts.
die Ausgabe.....	20,297	"	77 "
und der Eincaßo.....	938	"	05 "

Die Central-Commission gab dem Königlich Niederländischen Herrn Bevollmächtigten Discharge, dankte ihm für seine Mühe und verordnete, daß Abschriften dieser Rechnung gegenwärtigem Protocoll beigelegt werden sollen.

Hierauf wurde das Protocoll geschlossen, am Tage, Monat und Jahr wie oben.

Geseichnet: Büchler.
 " von Nau.
 " Engelhardt.
 " Putsch, das Ganze ad referendum nehmend.
 " von Roßler.
 " Bourcoud.
 " Jacobi.

Für gleichlautende Expedition,
 Der zutliche Präsident der Central-Commission,

Auszug

aus dem Verzeichniß der ehemaligen General-Rheinschiffahrts-
 Direction über das Visum der zum Betrieb der kleinen Schiffahrt
 auf dem Rhein, dem Art. 20 der Convention vom 15. August 1804
 gemäß, erteilten Erlaubniß-Scheine.

- | | | | | | | | | | | | |
|-----|--------------------|-----|--------------------|-----|------------------|-----|-------|----------|-----------|-----|----------|
| 1. | am 15. August 1810 | für | Conrad Sül | von | Niederlahnstein | zur | Fahrt | zwischen | Bibberich | und | Coblenz. |
| 2. | " | id. | Johann Hichert | von | Fällendorf. | " | " | " | id. | " | id. |
| 3. | " | id. | Martin Coblenz | " | id. | " | " | " | id. | " | id. |
| 4. | " | id. | Peter Fischer | " | id. | " | " | " | id. | " | id. |
| 5. | " | id. | Peter Roos | " | id. | " | " | " | id. | " | id. |
| 6. | " | id. | Johann Schuh | von | Frellich | " | " | " | id. | " | id. |
| 7. | " | id. | Nicolaus Sül | von | Niederlahnstein. | " | " | " | id. | " | id. |
| 8. | " | id. | Johann Zell | von | Fällendorf. | " | " | " | id. | " | id. |
| 9. | " | id. | Johann Finck | von | Niederlahnstein. | " | " | " | id. | " | id. |
| 10. | " | id. | Carl Köhn | " | id. | " | " | " | id. | " | id. |
| 11. | am 16. August | id. | Franz Douqui | " | id. | " | " | " | id. | " | id. |
| 12. | " 17. | id. | Adam Rodenbach | von | Kämp. | " | " | " | id. | " | id. |
| 13. | " 23. | id. | Joseph Fauger | von | Niederlahnstein. | " | " | " | id. | " | id. |
| 14. | " 24. | id. | Johann Wolff | " | id. | " | " | " | id. | " | id. |
| 15. | " 24. | id. | Conrad Scheid | von | Bacharach. | " | " | " | id. | " | id. |
| 16. | " 24. | id. | Johann Pohl | von | Ehrenbrunnstein. | " | " | " | id. | " | id. |
| 17. | " 24. | id. | Joseph Müller | von | id. | " | " | " | id. | " | id. |
| 18. | " 29. | id. | Johann Söll senior | von | Fällendorf. | " | " | " | id. | " | id. |
| 19. | " 10. Septemb. | id. | Bernard Weingart | von | Bacharach. | " | " | " | id. | " | id. |
| 20. | " 12. | id. | Sebastian Groeff | von | Lahnstein. | " | " | " | id. | " | id. |
| 21. | " 15. | id. | Thomas Klar | von | Welmich. | " | " | " | id. | " | id. |
| 22. | " 18. | id. | Anton Groeff | von | Niederlahnstein. | " | " | " | id. | " | id. |
| 23. | " 18. | id. | Wilhelm Müller | von | Coblenz. | " | " | " | id. | " | id. |
| 24. | " 26. | id. | Jacob Hirsch | von | Therspaj. | " | " | " | id. | " | id. |
| 25. | " 5. October | id. | Johann Caspar | " | id. | " | " | " | id. | " | id. |
| 26. | " 31. | id. | Hermann Faber | von | Bacharach. | " | " | " | id. | " | id. |
| 27. | " 3. Decemb. | id. | Wittb. Frank | von | Coblenz. | " | " | " | id. | " | id. |
| 28. | " 26. | id. | Wittb. Schutze | von | Ehrenthal. | " | " | " | id. | " | id. |
| 29. | " 26. | id. | F. F. Puth | von | Hatsenport. | " | " | " | id. | " | id. |
| 30. | " 14. Juli 1811. | " | Wilhelm Winzen | von | Coblenz. | " | " | " | id. | " | id. |
| 31. | " 16. Septemb. | id. | Anton Becker | von | Coblenz. | " | " | " | id. | " | id. |

Nr. Anlage zu dem 316. Protocoll v. 24. April 1814.

Abschrift.

Die vorschriftswidrige Ladung
des Schiffers Buschhammer jun.
betreffend.

Da sich in dem dahiesigen Hafen, rücksichtlich des Fracht-
berugs von der nebengenannten Güterladung, Anstände ergeben, weil sie
unterlassen haben, sich die directen Frachtbriefe von dem Schiffe
Buschhammer auskändigen zu lassen, um sie denjenigen Schiffen
zu übergeben, welche die Güter des Schiffers Buschhammer hieher
geführt haben, so erhalten Sie hiedurch den Auftrag, das Schiff
des Schiffers Buschhammer, welches sich in Bingen befindet, so
lange mit Arrest belegen und anschließen zu lassen, bis alle durch
die vorschriftswidrige Ladung des Schiffers Buschhammer verursachte
Kosten bezahlt sind.

Maine den 25. August 1814.

Die subdelegirte Commission,
Gen: v. Auer.

Herrn Stations-Controleur
Huybons
in

Bingen.

Auszug
aus dem Sitzungs-Protocoll der subdelegirten
Commission zur Leitung der Rheinschiffahrts-
Angelegenheiten.

d. d. Mainz den 18. Septemb. 1815.
N^o 2558.

Bericht des Herrn Inspectors Carosi, die seit kurzem wieder neuer-
dings von einigen Intermediär-Schiffen getriebenen Unterschleife durch
falsche Declarationen, wie auch durch solche, welche eine den densel-
ben angewiesenen Rayon überschreitende Bestimmung enthalten, betreffend.

Beschluss.

- 1) Sind nunmehr sämtliche Akten dem Herrn Inspector
Ockhart zum Vortrage zu senden.
- 2) Sind die beiden Stations-Controleure zu Mainz und
Culln vorläufig anzuweisen, in keinem Falle eine Decla-
ration für einen Intermediär-Schiffer zu stampeln, in
welcher eine Güterbestimmung enthalten ist, welche über
die von dem Schiffer zu befahrende Stromstrecke hinaus-
geht.

Ges. von Auer.

Auszug
aus dem Sitzungs-Protocoll der subdelegirten Commission
zur Leitung der Rheinschiffahrts-Angelegenheiten.
i. d. Mainz den 7. October 1815.
N^o 2677.

Bericht des Stations-Controleurs Huybens, die Vorzeigung der Fracht-
briefe von Seiten der Intermediäre-Schiffer betreffend.

Beschluss.

1. Ist demselben hierauf zu erwiedern, daß es keinem Anstande unterliegen könne, daß jeder Schiffer verbunden sey, auf Verlangen in dem Hafen zu Bingen seine Frachtbriefe vorzuzeigen, und daß dagegen bei der geringsten Weigerung die Localbehörde und die erforderliche Assistenz ohne Verzug requirirt werden müsse, um durch diese Massregel den bisher getriebenen Unterschleifen möglichst vorzubeugen.
2. Was ferner die Anfrage betrifft, wie es in Zukunft mit den Waaren, welche oberhalb Bingen declarirt und bestimmt sind, gehalten werden sollen; so ist hierauf zu erwiedern, daß dieser Gegenstand durch die bisherigen Commissions-Beschlüsse, wodurch der Stations-Controleur die Listen der Intermediäre-Schiffer mitgetheilt, und wodurch jedem Schiffer die von demselben ausschließend zu befahrende Distanz angewiesen worden, als erledigt zu betrachten, endlich.
3. Ist demselben bekannt zu machen, daß die Entschliessungen auf die in Betreff des Schiffers Jonas Richter, Herr Faber und Consorten erstattete Berichte, welche eine mitläufige Untersuchung veranlaßt haben, nächstens erfolgen werden.

Gen: v. Auer.

An
den Stations-Controleur
Herrn Huybens

in
Bingen.