

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**

319 (8.5.1824)

319. 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 Nau.

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

„ Hessen „ „ Pietsch.

„ Nassau „ „ Ritter von Roesler.

„ Niederland „ „ Bourcoud, Präsident.

„ Preussen „ „ Jacobi.

Mainz den 8. Mai 1834.

31.

Nachdem das Protocoll eröffnet war, wurde die Note inserirt, welche der Großherzoglich Hessische Herr Bevollmächtigte vor der Hand bei den resp. Herren Bevollmächtigten als Antwort auf das Votum von Baiern im 316. Protocoll hatte circuliren lassen.

Hessen: Der Königlich Baiernische Herr Commissär spricht eine unbestreitbare Wahrheit aus, indem er in seinem Votum zum 316. Protocoll sagt, daß der unbefangene Beobachter es unbegreiflich finden müsse, daß eine so klare Sache, wie die in Rede stehende, die Quelle so grosser und gefährlicher Zwistigkeiten werden konnte. Diese Behauptung ist aus den von mir bereits angeführten Gründen erweislich, nicht aber aus der Analogie, welche der Königlich Baiernische Herr Commissär zwischen der Zündorffer und der von Coellen nach Biebrich projectirten Fahrt zu entdecken glaubt. Die Fahrt von Mainz nach Zündorff hat dieselbe Einrichtung, wie alle übrigen jetzt bestehenden Fahrten; sie ist eine gesetzliche Fahrt, wie der Königlich Baiernische Herr Commissär in seinem Votum erklärt. Diese Eigenschaft geht aber der von Coellen nach Biebrich projectirten gänzlich ab; indem die Herzoglich Nassauische Regierung sie dennoch von einigen Schiffen betreiben läßt, verletzt sie die bestehenden Gesetze und die zum Theil von der Central-Commission selbst erlassenen Verordnungen. Eine gesetzwidrige Handlung läßt sich durchaus nicht mit einer rechtmäßigen vergleichen.

Ich bin vollkommen mit der Ansicht meines verehrten Herren Collegen einverstanden, daß die Schiffahrt nicht in ihrem steten, ununterbrochenen Gang, wie in Laub geschehen ist, aufgehalten werden darf.

A11

darf. Das beste, ich mochte sagen, das einzige Mittel, um ihn die-
sen Gang zu sichern, besteht ohnstrittig darin, daß man die gesetzlichen
Bestimmungen, welche noch in Kraft stehen, befolgt und aufrecht
erhält. Läßt sich ein einzelner Schiffer begeben, die vorgeschriebene Ord-
nung zu stoßen; so ist es Pflicht der Rheinschiffahrts-Behörden, ihn
auf den gesetzlichen Weg zurückzuführen. Um diesen Zweck zu erreichen,
sicht sie sich genöthiget, ihn so lange anzuhalten, bis er den gesetzlich
bestehenden Vorschriften Genüge geleistet hat. Daß dieses Verfahren bis
jetzt nicht allein gegen Schiffer ist eingehalten worden, die sich weigerten,
die schuldigen Gebühren, Geldstrafen etc. zu entrichten, sondern auch gegen
solche, welche nicht die bestehenden politischen Verfügungen erfüllten, lehrt
die Erfahrung, wie ich nothigen Falls darzuthun nicht ermangeln werde.

Ob Waaren die von Coeln nach dem Rheingau versendet werden sollten,
den Binger Rangschiffen in Coeln angewiesen worden sind, ist mir nicht
bekannt. Sollte erwiesen werden können, daß diese Einladungen Statt ge-
funden haben; so würde die Gesetzwidrigkeit dieses Verfahrens hauptsächlich
dem Stations-Controleur in Coeln zur Last zu legen seyn; durch dessen
Dienstnachlässigkeit kann aber weder ein bestehendes Gesetz abgeändert,
noch ein illegales Verfahren zur gesetzlichen Norm erhoben werden. Da
schon öfters Waaren, die bestimmt waren, von Coeln nach dem Rheingau
verführt zu werden, durch directe Schiffer nach Mainz und von da in
kleinen Fahrzeugen nach dem Rheingau gebracht worden sind; so hat
die Expedition der besagten Waaren durch Binger-Schiffer nicht ununter-
brochen Statt finden können, wie der Bairische Herr Commissar behauptet.

Es dürfte überflüssig seyn, hier darzuthun, daß sich der Französische
Staatsrath Montalivet eine gesetzwidrige Handlung erlaubte, indem er,
ohne Zuziehung Deutschlands im Jahr 1807, die früher von der General-
Direction getroffenen Anordnungen cassirte und die Intermediär-Fahrt
zur kleinen Schiffahrt rechnete.

Warum sollte die von den hohen Alliirten Mächten ungesetzt subdele-
girt Commission nicht befugt gewesen seyn, die von ihm und nicht von
der General-Direction abgeänderte Ordnung selbst wieder zu modificiren
und abzuändern? Es genügt übrigens in der obwaltenden Discussion,
zu wissen, daß die obere Rheinschiffahrtsbehörde das Recht hat, die
in Art. 11. der Convention von 1801, vorgeschriebenen Reglements und politischen
Verfügungen zu erlassen. Dieses Recht stand der General-Direction und
der subdelegirten Commission gleichmässig zu. Ich glaube bei dieser Gele-
genheit auf die nachtheiligen Folgen aufmerksam machen zu müssen,
welche für die Zukunft aus dem Gebrauch entstehen würden, die
Gesetz-

Gesetzmässigkeit der seit Jahrzehnten von der competenten Behörde erlassenen Verfügungen anfechten zu wollen; Verfügungen, die nie eine Reclamation verursacht haben, die stets ohne Widerrede von Seiten des Schiffers- und Handelsstandes befolgt worden sind, und welche viel dazu beitragen haben, den grossen Waarentransporten diejenige Sicherheit und Regelmässigkeit zu verleihen, die ihnen die Convention zu verschaffen be-
zweckt.

Das für alle und somit auch für die Binger-Schiffer bestehende Verbot, mit ihren Fahrzeugen die ihnen angewiesene Stromstrecke nicht zu überschreiten, dürfte der Central-Commission keine hinlängliche Ursache abgeben, um eine Tourfahrt von Coellen nach Biebrich zu erichten, indem der §. 55. des Güter-Reglements den Weg vorschreibt, den die nach dem Rheingau bestimmten Waaren einzuhalten haben. Wenn jedoch das wirkliche Bedürfniss des Handels diese Tourfahrt erheischt, was bei dem Schiffer Schindl, der Güter für Höchst und Frankfurt eingeladen und folglich die Absicht hatte, die Rheinschiffahrtsgebühren in Mainz zu defraudiren, nicht der Fall war: so sehe ich keinen Grund, warum man die erwähnte Tourfahrt nicht bewilligen wollte. Indem die Central-Commission diesen Gegenstand zur Berathung zieht, und auf Mittel denkt, eine gesetzliche Fahrt von Coellen nach Biebrich zu erichten, erklärt sie die jetzt Statt findende Fahrt für ungesetzlich, was ich zu behaupten stets bemüht war. Aber in diesem Fall verlangt die com-
promittirte Autorität der Central-Commission, dass die gesetzwidrige Fahrt eingestellt wird, bevor sie die in Vorschlag gebrachte, in Berathung zieht.

Obschon ich in einigen Punkten von den Ansichten des Königlich Baierschen Herrn Bevollmächtigten abweiche, so muss ich doch mit Dank seine Bemühungen anerkennen, die gewaltsam gestörte Ordnung wieder auf dem Rhein herzustellen!

Indem der Königlich Preussische Herr Commissar die Meinung hegt, dass man Großherzoglich Hessischer Seits keine conventionswidrige Massregeln ergreifen wird, lässt er der Hessischen Regierung volle Gerichtlichkeit widerfahren; sie hat stets in diesem Sinne gehandelt, und die gesetzlichen Bestimmungen geachtet und in Ausführung gebracht. In Betreff der verlangten Erklärung, welche am Schluss des 316. Sitzungs-
Protocolls enthalten ist, habe ich die Ehre Folgendes zu bemerken. Die bestehenden Rheinschiffahrtsgesetze garantiren den Uferstaaten ihre gegenseitigen Rechte, die ihnen hauptsächlich dadurch gesichert sind, dass jene Gesetze in Ausführung gebracht werden. Dies ist in Bingen geschehen, und müsste geschehen, wenn man nicht Hessischer Seits auf die bestehende
Ordnung

Ordnung und die dadurch den Uferbewohnern garantirten Rechte verletzt
leisten wollte. Von einer gewaltsamen Arrestation könnte in vorlegendem Fall
nur dann die Rede seyn, wenn die auf dem Rhein bestehenden Verordnungen
keine gesetzliche Kraft mehr hätten. Ich habe früher die Ehre gehabt, der
Central-Commission diesen Gegenstand zur gefälligen Beurtheilung vorzu-
legen.

Bevor ich die Verhaltungs-Befehle meines allerhöchsten Hofes über die
verlangte Erklärung erhalten habe, bin ich außer Stand in diesen Gegenstand
weiter einzugehen.

Nassau; Der Großherzoglich Hessische Herr Bevollmächtigte stellt in dem so
eben vorgelesenen Foto dieselben Behauptungen gegen die Königlich Preussische
Stimme auf, welche ich in meinen früheren Erklärungen satzsam gewir-
digt habe. Man läßt aber nicht ab, das Unnatürliche zu verlangen:
Herkommen, Besitz und Vertragsbestimmungen sollen nichts gelten: man
provocirt auf vage Begriffe von Ordnung und Gesetzmäßigkeit, wo
keine Unordnung zu befürchten ist, und kein Gesetz, das verpönt, was
geschieht: Das Nassauische Land zwischen Mainz und Bingen soll ein
für alle Mahl zwischen den noch tolerirten Stapel in Mainz und einem
neu beliebten in Bingen in förmliche Blokade gelagt werden. Ich beschränke
mich darauf, die Beweise hier wörtlich zu wiederholen, mit welchen der
Großherzogliche Herr Bevollmächtigte gegen den dierselbst behaupteten,
Königlich Preussischen Seite, ja von der ganzen Central-Commission aner-
kannten Besitzstand, und gegen die von meiner Seite angerufene Basis
aus der Convention von Wien, durchzukommen gedenkt:

„Da schon öfters 1. sagt derselbe: Waren, die bestimmt waren, von
„Cöln nach dem Rheingau verführt zu werden, durch directe Schiffe
„nach Mainz und von da in kleinen Fahrzeugen nach dem Rheingau
„gebracht worden sind; so hat die Expedition der besagten Waren durch
„Binger Schiffe nicht ununterbrochen Statt finden können, wie der
„Preussische Herr Commissar behauptet.“

„Es dürfte überflüssig seyn, 1. sagt derselbe weiter: hier darzutun,
„dass sich der Französische Staatsrath Montalivet eine gesetzwidrige
„Handlung erlaubt, indem er ohne Zurückung Deutschlands im Jahr
„1807 1. 1809: die früher von dem General-Director getroffenen Anord-
„nungen cassirt, und die Intermediär-Fahrt zur kleinen Schifffahrt
„rechnete.“

Statt aller weiteren Bemerkungen setze ich die eignen Worte hierhin,
welche der Königlich Preussische Stations-Controleur Lach in Cöln unterm
26. April d. J. an unsere Verwaltungs-Commission officiell berichtet hat:

„Da

Abt)

Da vor Eröffnung des Rhein-Vertrags, vor und nach Eröffnung der
Gelden, und bis jetzt, wohl zu merken, nach speciellen Vorschriften
von competenten Behörden, alle für's Rheingau bestimmte Waaren
von Coblenz aus direct nach ihren Bestimmungen, ohne vorerst
über Mainz zu passiren, abgegangen sind; so wird mirs eine wohl-
töbliche Commission nicht verargen, wenn ich, als alter erfah-
rner Prämter, besonders bei den jetzigen Verhältnissen mit der mög-
lichsten Vorsicht zu Werke gehe; - ich mich! wie er in demselben
Bericht sagt: in Folge des 128. Art. der Rhein-Convention von
1806 verpflichtet halte, in der Prangfahrt von hier nach Bingen
und nach dem Rheingau nicht das mindeste abzuändern.

Selbst unsere Verwaltungs-Commission kommt endlich auf den rich-
tigen Standpunkt der Sache zurück. Aufgefordert von der Großherzoglich
Hessischen Regierung, die Schiffer durch Strafen zu verfolgen, welche
an der Fahrt nach Biebriech Theil nehmen, erklärt sie in ihrer Ant-
wort vom 20. April d. J. der Großherzoglichen Regierung offen ihre
Unvermögenheit zu helfen: da kein verpönendes Gesetz bestehe; so könne
sie die Schiffer auch nicht strafen.

Die Zeit hat wirklich schon Früchte getragen: der hiesige Gildes-Rath
erklärt sich nunmehr in einem officiellen Aktenstück über die Ursache: - er
sagt, daß ein Schiff, das von Biebriech zu Thal fahre - mit 37 fl. im
Vortheil stehe, gegen ein Schiff, das von Mainz abfähret, ein Bergschiff hat,
wenn es in Biebriech ausladet 31 fl. 32. n. Vortheil, ein Schiff, das vom Ober-
rhein in den Main fähret, nach Hochheim, genießt denselben Vortheil
und ein Schiff, das von Hochheim zu Bieg fähret, hat sogar eine
Bonifici von 109 fl. 20. n.

Das Publicum wird jetzt bald über das Ganze zu urtheilen im
Stand seyn.

Hessen; Die Central-Commission erklärt in dem Conclusum des 316. Sitzungs-
-Protocolls, daß sie die Verhandlungen der obwaltenden Streitfrage in
so lange nicht eröffnen könne, als nicht eine bestimmte und cathgorische
Erklärung der Herren Bevollmächtigten von Hessen und Nassau
vorliege, daß während diese Sache bei der Central-Commission anhängig
ist, weder von der einen, noch von der andern Seite, in dem Zustand
der Dinge, wie er vor den zu Bingen und Laub vorgefallenen Arus-
tationen bestanden hat, etwas abgeändert werde.

Im Sinn der Mäßigung und gesetzlichen Handlungsweise, welche
bisher in dieser ganzen Sache die Großherzogliche Staats-Regierung
belebt hat, und abgesehen von dem, was sie auch in obigem Beschluß,

in welchem zwei Maassregeln die ganz entgegengesetzter Natur sind, mit einander assimilirt werden, befremden muss: bin ich beauftragt Folgendes zu erwägen:

Es ist die deutliche und von dem Königlich Preussischen Herrn Bevollmächtigten richtig verstandene Absicht meiner letzten Erklärung gewesen, dass man Hessischer Seite, obgleich nach lebhaftester Ueberzeugung vertragsmässig und gesetzlich zu dem in Bingen geschickenen Schritte befugt und verpflichtet, doch vor der Hand von gleichen Schritten abstrahiren, d. h. die Binger Schiffer, welche auf den Grund von unbefugter Gütertempelung durch den Stations-Controleur zu Coellen den Hafen von Bingen überschreiten und direct nach Ausladungspunkten des Rheingaus und Biebrich fahren wollen, vorerst nicht zum Ausladen zwingen, sondern diese Schiffer vor der gemeinsamen Verwaltungs-Behörde der Rheinschiffahrt belangen wolle.

Indem der Unterzeichnete diese Absicht aussprach, ist er von der Voraussetzung ausgegangen, dass die Central-Commission unverzüglich, sowohl die Ansichten der Grossherzoglichen Regierung über die zu Bingen von ihr ergriffene Maassregel, auf den Grund der von ihr angeprochenen Bestimmungen, als auch ihre gerechte Beschwerde gegen die vertragswidrige, nicht bloß den gesetzlich bestehenden Umschlag in Mainz, sondern namentlich auch das gesetzliche Erhebungsamt umgehende und die Schifferordnung auf dem Rhein umstürzende Unternehmung zu Biebrich näher prüfen und entscheiden werde.

Unterdessen hat die Central-Commission einen monatlichen Termin anberaumt, binnen dessen von ihr in dieser klaren und dringenden Sache definitive Entscheidung gefasst werden soll.

Dieser Umstand hat einen wesentlichen Einfluss auf die Lage der Dinge, und es wird die Central-Commission daher eben so billig finden, dass der Fortgang der neuen Anstalt zu Biebrich gehemmt, und suspendirt werde, bis die Entscheidung der Central-Commission erfolgt, ob dieselbe den Verträgen und Rheinschiffahrtsgesetzen gemäss oder zuwider sey.

Wenn Herzoglich Nassauischer Seite hingegen ein, übrigens durchaus nicht bestehender Besitstand eingewendet werden wolle; so kann Großherzoglich Hessischer Seite ein solcher vielmehr in jeder Hinsicht, und namentlich auch hinsichtlich des in Bingen mit in Folge der früheren Anwendung vorliegenden Bestimmungen ausgeübten Rechts behauptet werden.

Der Unterzeichnete muss daher, der Absicht seiner letzten Erklärung
gemäß,

gemäss, darauf antragen, dass die Nassauische Regierung von allen Dingen zur Suspension der fraglichen Anstalt eingeladen und die betreffenden Schiffer auf dem Rhein zur Einhaltung der bisherigen Ordnung auf dem Strom, bis zu weiterer Verfügung, gemessenst angewiesen werden.

Nur so kann der wahre Status quo einstweilen erhalten werden.

Conclusum.

Indem die Central-Commission sich auf ihr Conclusum in dem 316. Protocoll bezieht, erwartet Sie, um die Discussion über den Grund der Streitfrage zu eröffnen, nur noch die vorläufige Erklärung, welche dem Bispiél seines sehr verehrten Herrn Collegen von Hessen gemäss, und in Anbetracht der Dringlichkeit der Sache und der Umstände, die Nassauische Herr Bevollmächtigte baldmöglichst über den Inhalt ihrer oben erwähnten Conclusion wird abgeben wollen.

III.

Baden; Im 317. Protocoll vom 28. v. M. fasste die Central-Commission, auf die Anzeige des Herzoglich Nassauischen Herrn Bevollmächtigten, wegen Anhaltung eines in Hochheim für Basel befrachteten Schiffes, bei hiesigem Erhebungs-Amte, und verlangten städtischen Gebühren, einen Beschluss, von dessen Vollziehung durch die provisorische Verwaltung-Commission, auch die von dem Untersichneten, gelegentlich derselben Veranlassung, in Anspruch genommene nähere Erörterung dieses Vorgangs abhängt; da der angehaltene Schiffer ein Badischer Untertthan war. — Indessen ist nach erhaltenen weiterer Anzeige, unter dem 5. d. M. wiederholt, ein von Basel nach Hochheim zur Ladung von den befrachtenden Handlungshäusern angewiesener Badischer Fähr-Schiffer bei hiesigem Erhebungs-Amte nicht abgefertigt und von Seiten der hiesigen Hafen-Behörde, angehalten worden, seine zu Hochheim ringenommene Ladung, in hiesigem Stations-Hafen auszuladen.

Indem der Großherzogliche Bevollmächtigte die über diesen neuen Vorfall von dem Großherzoglich Hessischen Einnahmer Herrn Geyers vorläufig verlangte nähere Auskunft hiermit zur Kenntnissnahme der Central-Commission zu bringen sich beehet, — woraus ersichtlich, dass auch diese Festhaltung mit dem Streite zwischen Hessen und Nassau, im Betreff der Fahrt von Biebrich und Hochheim, von Seiten der hiesigen Städtischen Behörden, in Verbindung gesetzt wird; so muss sich derselbe, in Erwartung seiner über den veranlassenden Fall, von seinem höchsten Hofe vordersamst erbetenen Instructionen, der
noch

noch ausstehenden Bericht-Erstattung der provisorischen Verwaltungs-Commission über den obenwähnten Fall und des von der Central-Commission hierauf zu fassenden Beschlusses, vorerst lediglich auf seine bereits in das 31^{te} Protocoll niedergelegte allgemeine Verwahrung gegen jede conventionswidrige Aeußerung im bestehenden Zustande wiederholt bezieher.

In Ansehung des letztewähnten Falls aber sieht sich denselbe insbesondere veranlaßt, unter gleichmäßiger Verwahrung der conventionsgemässen Refugnisse Großherzoglich Badischer Unterthanen, und des denselben hieraus etwa ruhenden unverschuldeten Schadens, denselben ihren eventuellen Regress, wegen Schadloshaltung an von Rechts vor, und sich in der obenangegebenen Direction des Protocoll offen zu behalten.

Bayern; Der Großherzoglich Badische Herr Commissarius bemerkt in seiner Abstimmung sehr richtig, daß die Festhaltung der von Hochheim herabkommenden Schiffe, mit dem Streite zwischen Hessen und Nassau, in Betreff der Fahrt von Diebrich nach Hochheim, von Seiten der hiesigen städtischen Behörden in Verbindung gesetzt wurde.

Der Großherzoglich Hessische Herr Commissarius geht nemlich von dem Grundsatz aus, daß die Güter, welche von dem Unterrhein kommen und für den Main und Oberrhein bestimmt sind, zur großen Schiffahrt und zur großen Pranzfahrt gehö- ren, folglich nach Mainz gebracht werden müßten, und daß jeder andere Weg eine Umgehung der gesetzlichen Ordnung sey.

Da hier die Rede von zweien verschiedenen Wegen ist, nemlich von jenem nach dem Main und von dem nach dem Oberrhein, so muss ich dem Grundsatz über diese zwei Wege nachfolgen.

A. Den Weg vom Niederrhein über Diebrich und Hochheim nach dem Main betreffend.

Bekanntlich hat in der letzten Zeit die Stadt Mainz einen Theil ihrer Bestellungen aus Holland und Coellen, durch die Intermediär-Schiffahrt über Coblenz bezogen, weil dieser Bezug wohlfeiler und schneller ist. Die Coblenzer Schiffer, welche diese Güter hieher bringen, nennen sich Schnellfahrer. Die Handelskammer in Mainz giebt in ihrem neuesten, sehr wichtigen Schreiben an die Verwaltungs-Commission: vom 23^{ten} April d. J. einen Weg über Bingen an, auf welchem die Intermediärschiffer die besseren Güter der ersten Klasse; von Coellen über Bingen verführen, die sie sich in Coellen aussuchen.

Dieses

Bay

Dieses wäre also der nemliche Fall auf einem andern Weg, oder es besteht dadurch noch ein zweiter Weg, auf dem die Güter aufser dem Großen Rang nach Mainz gebracht werden. — Diese Brezüge streiten aber direct gegen den von meinem Hessischen Herren Collegem aufgestellten Grundsatz. Sie streiten gegen den von ihm so oft angewendeten Art. 58. des Güterelements, das den Schiffer bindet und dem Kaufmann freien Spielraum läßt.

Wo ist das Gesetz, das dem Handelsmann verbietet, seine Güter, die er von Holland oder Coellen bezieht, auf Coblenz anzuweisen? Wer kann dem Eigenthümer dieser Güter verbieten, sie von da nach Mainz kommen zu lassen, wenn er hier oder bei weiterer Versendung, mehr daran verdient, als zu Coblenz? Wer kann den Mainzer Kaufmann hindern, sich dieses Wegs über Coblenz zu bedienen, wenn ihm diese Fahrt an sich schon Vortheile durch Wohlfeilheit und Schnelligkeit darbietet?

Das Gut ist nun im Hafen von Mainz angekommen, es ist daselbst nicht gesucht. — In Basel würde es Abnehmer finden, mit geringem aber sicherem Gewinn, wenn die Fahrt über Straßburg und Freistadt wegen hoher Fracht und langsamem Gang diesen Gewinn nicht minderte. Der Kaufmann sucht den wohlfeilern und schnelleren Weg von Mainz nach Gernsheim, durch den Gernsheimer Marktschiffer, und läßt das Gut in Gernsheim an Lehner oder Edenheimer Kleinschiffer verladen, welchen daselbst die Einladung auf Großherzoglich Hessischem Gebiet nicht untersagt ist. — Wer kann dem Kaufmann diesen Weg verbieten, so lange die Landes-Regierung diese Umladung in Gernsheim zuläßt? Seit Jahren hat man sich dieses Wegs nach Basel bedient. Dies ist nicht unrichtig. — Die Schifffahrt jeder Art ist für die Handlung da, nicht die Handlung zu Gunsten der großen Schifffahrt. — Aber auch diese würde solles Verdienst haben, wenn nicht die Schiffer zu viele wären, — aber die Handlung kann nicht gezwungen werden, alle überzähligen Schiffer zu verahren, durch übermäßige Fracht-Taxen, die sie nicht vertragen kann.

Darum sucht man von Seiten der Handlung die unverbottenen Nebenwege.

Die Hessische Behörde hat demnach factisch auf dem Mittelrhein unterhalb Mainz und oberhalb Mainz, zum Besten des Handels Umladungen einführen lassen, — die der Großherzoglich Hessische Herr Commissair unter den nemlichen Verhältnissen,

nach

nach seinem aufgestellten Grundsatz und unter Beziehung auf den Art. 53. des Gültigen Reglements, anson Uferstaaten auf ihrem Gebiete nicht zulassen will, sie zu Gunsten des Handels zu erlauben.

Die grossen Lasten, die der Mainzer-Umschlagszwang den Gütern auferlegt, und die drückenden Missbräuche im Hafen daselbst, die kein Ende nehmen wollen, 1. vid. den Protocollar-Auszug des Gültigen Rathes zu Mainz vom 24. April l. J., ferner die Antwort der Handelskammer hierauf; - von andern Missbräuchen wird vielleicht die provisorische Verwaltungs-Commission, näher Aufklärung geben; - veranlassen die Handlung, für die nach dem Oberrhein und Main bestimmten Güter, einen neuen Weg zu suchen, der über Biebrich und Hochheim die Fahrt nach Mainz unbeschwerlich macht, und die Güter wohlfeiler an Ort und Stelle bringt.

Die Nassauische Regierung erlaubt es, dass die Güter vom Unter-rhein nach Biebrich gebracht werden dürfen, - sie erlaubt den Land-transit von da nach Hochheim.

Die in Biebrich in das Land gebrachten Güter sind, wenn sie zu Hochheim wieder zu Schiff gebracht werden, nicht anders anzusehen, als wenn sie aus Nassauischen Niederlagsplätzen kämen. Sie können den Main aufwärts gebracht werden, ohne dass man den Satz aufstellen kann: sie hätten den Mainzer-Hafen widerrrechtlich umgangen. - Sie haben das Hafengebiet von Mainz nicht berührt; sie sind im gemeinschaftlichen Thalwege des Rheins, sogar ohne den Hessischen Leinpfad zu benutzen, in dem Nassauischen Hafen angelangt; sie haben die Rhein-Petroli-Gebühren bis Biebrich bezahlt.

Es ist demnach unabweislich, dass die Güter vom Unter-rhein nach dem Main über Biebrich und Hochheim und vice versa, ohne die Rhein-Petroli-Convention zu verletzen, gebracht werden können, sobald die Nassauische Regierung den Ein- und Ausladungen zu Hochheim und Biebrich - und dem freien Landtransit durch ihr Territorium, kein Hinderniss in Weg legt.

Wer wird aber nicht den alten Weg gerne vorziehen, der so viele Bequemlichkeiten darbietet, wenn die bekannten Hindernisse beseitigt sind!

Allen glaubwürdigen Nachrichten zufolge wird das möglich Gute geschehen, wodurch der blühende Expeditions-Handel und die Schifffahrt über Mainz erhalten wird und noch gewinnen muss. - Alle Einleitungen hierzu sollen von der Grossherzoglich Hessischen Regierung bereits getroffen worden seyn; die Handelskammer in Mainz lässt

lässt es an thätiger Mitwirkung nicht fehlen. Ich habe bisher die zu mir gekommenen Mainsschiffer förmlich aufgefordert, den gewöhnlichen Weg nicht zu verlassen.

Wie könnte es auch bellig finden, dass auf dem Centner Güts für die Uferfahrt von Mainz in den Main 13 1/2 Centimes Zoll-Abgaben kaffen, nur konnte denken, dass der Schiffer, der mit 1500 Centner Güter von Hochheim zu Berg fährt, 300 fl. erspart, gegen einen andern, der mit gleicher Ladung von Mainz in den Main abgeht!

Wenn bei solchen auffallenden Ersparnissen der Hochheimer Fahrt, in Mainz nicht das Mögliche verbessert würde, so wären wenigstens 20000 Centner Güts, die jährlich nach dem Obermain gehen, der Mainz- und Spedition gänzlich entzissen. Die Schiffer ersparen dabei über 25000 fl. und können es wohl vertragen, dass die Mainfrachten noch um ein merkliches herunter gesetzt werden.

B. In Ansehung des Wegs vom Niederrhein über Biebrich und Hochheim nach dem Oberrhein.

Wenn der Großherzoglich Badische Herr Bevollmächtigte die gegenwärtigen Vortheile seiner Schiffer, die Fahrt von Mainz nach Freistadt als große Rangfahrt, die Intermediärfahrt von Mainz nach Mannheim und Schreck in Betrachtung zieht, und aus dem Hochheimer Fahrweg nach dem Oberrhein und nach Basel die Schlussfolge allerdings abzuleiten Ursache hat, dass die Kleinschiffer der obersten Rheingegenden in kurzer Zeit alle Gütertransporte an sich ziehen würden — die bisher von Mainz nach Mannheim, Schreck und Freistadt, vorzüglich durch Badische Schiffer gingen, so bedarf die Entschliessung immerhin einer reiflichen Ueberlegung, ob die Vortheile des Handels einer bedeutenden Schiffahrt, oder diese den Vortheilen des Handels aufgeopfert werden soll.

Die Fahrt zwischen Mainz und Straßburg ist für die Schiffe und Fahrwege der beiden Ufer sowohl auf als abwärts frei.

Ob nun die vom Badischen Herrn Bevollmächtigten im 31^{ten} Protocoll niedergelegte, und hier so eben wiederholte allgemeine Verwahrung gegen jede conventionswidrige Neuerung im bestehenden Zustande, für oder gegen die Hochheimer Fahrt nach dem Oberrhein spricht, weiß ich nicht auszumitteln.

Bayern wird auf seiner Stromstrecke weder dem Handel, noch der Schiffahrt, die vom Main kommt, Hindernisse in Weg legen.

Gek. bemerkt fernere, daß seit dem Bestande der Petroi-Convention,
Handelsgüter, als Coccon, Grapp, zu Prüsselsheim, Bili, Gussisen,
Glätte, Taback, Saamen, Mineralwasser zu Hochst zu Schiff ge-
bracht, und ungehindert nach dem Oberrhein verführt wurden, ohne
daß man, wenn der Schiffer in Mainz seine Petroi-Gebühr entrich-
tet hat, ihm daselbst Frachten, Waag- und Hafengeld abgefordert,
oder ihn auf seiner Fahrt sonst aufgehalten hätte. Wenn man nun
dagegen allenfalls den Art. 12 der Petroi-Convention in Anregung bringen
will, so frage ich: was ist der Status quo, der von der Central-Com-
mission für den Rhein garantiert worden ist? Ist es nicht der Zustand,
wie bisher die Schifffahrt betrieben wurde? Wenn nun aber der
nemliche Schiffer mit dem nemlichen Schiff schon mehrmal in
Hochst und Prüsselsheim dergleichen Handelsgüter geladen und
nach dem Oberrhein gebracht hat, wie will man ihn bei der gegen-
wärtigen Fahrt festhalten und ihn zur Ausladung seiner Güter zwin-
gen? Hochheim liegt Prüsselsheim über, Prüsselsheim liegt auf dem
Großherzoglich Hessischen Gebiete, warum sollte man da laden
dürfen und in Hochheim nicht? Man kann nicht sagen, man habe
von diesen Ladungen keine Kenntniß gehabt; die Manifeste und Fracht-
briefe mußten jedesmal auf dem Mainzer Zoll-Bureau vorgelegt
werden.

Die Rechte, die hier von Nassau oder Hessen angefochten werden und
welche bis jetzt bloß auf Arrestirung der von Hochheim kommenden
Fahrzeuge Badische Fildenschiffer ausgedehnt worden, sind zu wichtig
und folgenreich, als daß ich mir nicht das Protocoll zu weiterer
Erklärung offen halten müßte, bis nemlich alle nöthigen Berichte
eingegangen seyn werden; wenn nicht in der Zwischenzeit eine gütliche
Ausgleichung in hochem Anschlag kommt, als die Fortsetzung von
Hochheitsstreitigkeiten unter Anwendung von Zwangsmitteln, welche dem
Handel und der Schifffahrt jedesmal zur Last fallen!

Hessen; In dem §. 3. der Petroi-Convention von 1806, wird gesagt, daß in
den Städten Coellen und Mainz die alten Einrichtungen des Umschlags,
welche das Einlaufen und Umladen der Fahrzeuge betreffend, mit Vor-
behalt einiger speciell ausgedrückter Einschränkungen, beibehalten
werden sollen. Laut §. 5. soll die Stadt Mainz fortfahren, die Sta-
tion der Schifffahrt zwischen Coellen und Strasburg zu seyn, und
alle Fahrzeuge gehalten seyn, in dem Hafen von Mainz um-
zuladen. Durch die projectirte Fahrt nach Biebrich und Hoch-
heim würden aber letztere Orte den Stationshafen bilden und
Mainz

Mainz aufhören, das Umschlags-Recht zu bewirken, welches ihr durch die Verträge gesichert ist.

Der § 12. enthält die in §. 3. angeführten Einschränkungen und Ausnahmen, welche zu Gunsten der Stadt Frankfurt und keines andern Mainhafens stipulirt worden sind. Es heißt in diesem Paragraph:

„die Schiffer, welche von dem Oberhein in den Main fahren, um sich nach Frankfurt zu begeben, sind nicht gehalten, sich von ihrem Wege zu entfernen, um zu Mainz anzulanden, um da ihre Waaren umzuladen; ein gleiches gilt von den Schiffen, welche von Frankfurt nach dem Oberhein fahren,“

nicht aber von den Schiffen, welche von Hochheim nach dem Oberhein fahren. Hätte der Gesetzgeber die Absicht gehabt, diese Befugniß allen aus dem Main kommenden Schiffen zu vertheilen, so würde er gesagt haben, „welche von dem Main nach dem Oberhein fahren;“ so hat er aber nur der von Frankfurt abfahrenden Schiffer gedacht, und dadurch alle andere Mainschiffe von der erwähnten Befugniß ausgeschlossen.

Es sind also die Schiffer, welche von Hochheim nach dem Oberhein gehen, gehalten, in Mainz anzulanden, um da ihre Waaren umzuladen.

Als vor einigen Tagen der Schiffer Sommer mit einer Ladung von Hochheim nach Mainz kam, um sich nach dem Oberhein zu begeben, war er, zu Folge der angeführten gesetzlichen Bestimmungen im Fall, zu Mainz ausladen zu müssen. Seinen Ritten nachgebend wurde ihm für dieses Mal gestattet, den Umschlag nicht anzuhalten. Man forderte von ihm von den Waaren, die er führte und für welche, wären sie in Mainz ausgeladen worden, die ganzen Frachten und Waagengebühren hätten entrichtet werden müssen, nur die Hälfte dieser Gebühren. In beiliegendem Prevers, den er ausstellte, wurde erklärt, daß aus der nachsichtigen Behandlung, die er erfahren, kein Prejudiz für die Stadt Mainz erwachsen solle.

Die Central-Commission wird ohne Zweifel in diesem gemässigten Verfahren die billige Denkungs-Art der Hessischen Regierung erkennen.

Der Nassauische Herr Bevollmächtigte führt neuerdings Klage, daß man in den Hessischen Häfen des Rheins die bestehenden Verordnungen vollziehe. . . . Sollte er die Absicht haben, die §. 3. 5. und 12. in der Convention von 1816, zu streichen, wie er es bereits mit

mit dem §. 4. dieser Convention, mit §. 55. des Geldreglements und mit allen in Bezug auf diese Gesetze erlassenen Verordnungen zu thun gedächte?

272 Aus anliegender Piece wird die Central-Commission ersuchen, dass die Herzoglich Nassauische Regierung, nachdem sie auf das Gewalt- samste die Schifffahrt unterbrochen, und selbst die Hoheitsrechte der Uferstaaten dadurch verletzte, dass sie die Nassauische Flagge fremden Schiffen aufdrang.

Aus vorliegenden Actenstücken der Verwaltungs-Commission, unter welchen die vom Stations-Controleur in Bingen abgefassten Proto- colle begriffen sind, ergibt sich, dass die Binger- Rangschiefer Richter und Abgas, welche auf der Fahrt nach Bingen begriffen waren, unterwegs auf Befehl der Nassauischen Regierung angehalten, von dem Weg ihrer Bestimmung, wie die Manifeste ausweisen, abgebracht, und nebst ihren Schiffen, deren sich Nassauische Mannschaft bemäch- tigt hatte, gewaltsam nach Biebrich geführt worden sind.

Während dass die Central-Commission auf die Wiederherstellung des Status quo dringt, beginnt die Herzoglich Nassauische Regierung mit neuen Gewaltthaten voranzuschreiten. Die Hessische Regierung hat stets nach gesetzlichen Bestimmungen gehandelt; die Nassauische Regierung nach eigener Willkühr und Machtvollkommenheit. Wenn je die Würde der Central-Commission verletzt worden ist, so ist es in vorliegen- dem Fall.

Wann wird Nassau der Absicht entsagen, auf dem Rhein eine dic- tatorische Gewalt ausüben zu wollen?

Fok' trage darauf an, dass das Erhebungs-Amt in Caub unverzüg- lich zur Verantwortung, wegen Theilnahme an den verübten Gewalt- thaten, gezogen werde.

Nassau; Durch die in Folge des Beschlusses der Central-Commission vom 25. v. M. mit ihren Anlagen zu den Acten gekommenen Berichte unserer Ver- waltungs-Commission hat es sich immittelst aufgeklärt, dass durch das Anhalten des Schiffers Maurer, welcher bereits mehrere Tage lang arretirt in dem hiesigen Hafen liegt, eine neue Praetension der Stadt Mainz auf die Schifffahrt durchgesetzt werden soll. — Man stellt den neuen Satz auf, — dass diejenigen aus dem Main auf den Oberrhein gehenden Schiffe, welche nicht grade wörtlich aus Frankfurt kommen, — auf die in dem Art. 12. der Convention für die Fahrt aus dem Main nach dem Oberrhein stipulirte Freiheit keinen Anspruch hätten, dass diese bei dem Einfahren aus dem Main in den Rhein nicht

nur

nur die Stadt-Gebühren in Mainz zu bezahlen, sondern sogar sich einem neuen Stapelrecht zu unterwerfen, und umzuladen hätten.

Diese unerhörte Prætion versuchte man zuerst auf halbem Weg bei dem Schiffer Sommer in Anwendung zu bringen, — man befolgte von Seiten der Stadt, wie der Bürgermeister unbekümmert, den weisen Rath, daß man eine solche Anmaßung erst auf halbem Weg in Anwendung bringen müsse, man nahm dem Schiffer nur halbe Gebühren mit 23 fl. ab, ließ ihn, aus übertriebener Farsicht, wie ich jetzt höre, einen Proceß unterschreiben, daß die gegen ihn gebrauchte Abrede den Rechten der Stadt Mainz nicht präjudiciren solle, und dann könne er fahren.

Jetzt kam der zweite Schiffer Maurer, — man überlegte, was man gethan hatte, daß halbe Abgabe nicht gut aussah, man will ihm das Ganze abnehmen, man will ihn ausladen, man hält ihn arretirt.

Ich provocire auf die Autorität, daß Main-Schiffe, die aus Nassauischen Main-Häfen kommen, um nach dem Oberrhein zu fahren, noch niemals in Mainz die städtischen Gebühren bezahlt, noch weniger einem städtischen Stapelrecht unterlegen haben. — Ich provocire auf die eigenen dem Bericht Unserer Verwaltungs-Commission anliegenden Berichte und Schreiben der Hessischen Behörden, aus denen klar hervorgeht, daß etwas Neues versucht worden ist.

Noch mehr, die hier angeschlossenen amtlichen Protocolle constatiren: daß dem grade jetzt im Hafen von Höchst anwesenden Schiffer Haffner aus Heidelberg von den zu Höchst geladenen und nach dem Oberrhein gebrachten Gütern, als Taback, Leinwand, Saamen, Oel, Erz, Glätte, Braunstein, Zucker, Stäffe, Leim, Anis, Wein, Fel, Eisenwaaren, Gussisen, Mineralwasser, Leder, Holz und Farbwaaren, eben so wenig, als einem Frankfurter Schiffer jemals eine städtische Gebühr in Mainz angesonnen, und noch viel weniger ein Stapelrecht an ihm exercirt worden ist.

es constatiren die amtlichen Protocolle weiter, daß grade der Badische Schiffer Maurer, der jetzt arretirt im Hafen liegt, — von jeher ebenfalls die oben specificirten Handels-Artikel in Höchst geladen, ja, daß er aus dem Großherzoglichen Mainhafen Püschheim selbst ganze Ladungen Zickorien auf den Oberrhein gebracht hat, ohne daß man ihn einer ähnlichen Behandlung unterworfen hätte.

Also soll im Jahr 1824, nachdem die Freiheit des Rheins vor neun Jahren

Fahren

Fahren von allen Europäischen Mächten proclamirt worden, in Mainz
ein neuer, nie hergebrachter Stapelzwang durchgesetzt werden. —

Zunächst sind die Rechte der Rheinschiffahrt verletzt: ich protes-
tire wiederholt im Interesse der sämmtlichen beteiligten Rheinstaaten,
gegen die an den Schiffen Sommer und Maurel vollzogene Gewalt,
und verlange wiederholt, daß der Großherzoglich Hessische Herr Be-
vollmächtigte sofort die Loslassung bewirke, und für die Zukunft
eine genügende Erklärung abgebe.

Und da die Hemmung der Rheinschiffahrt auf dem Rhein vollzogen,
ein beladenes Schiff auf seiner Reise in Mainz angehalten, — dem Art. 8
der Convention zuwider, der staatliche Gebühren-Zwang ausgedehnt wird;
so gebe ich gleichzeitig anheim, was die Central-Commission auch ihrer
Seite zu beschließen für gut finden wird.

Das so eben erst verlesene Hessische Votum gibt den Beweis, — daß
man Großherzoglich Hessischer Seite, — um diesen neuen Angriff auf
die freie Schiffahrt zu beschönigen, keine andere Mühe zu finden mis,
als eine einschränkende Erklärung des Art. 12. der Convention, welche
aber von Anfang an, niemals verstanden worden ist, wie Großherzog-
lich Hessischer Seite behauptet werden will, welcher Interpretation der
offene, anerkannte, mit Documenten belegte Bestzustand entgegen steht.

Aus welcher Ursache der Großherzoglich Hessische Herr Bevollmäch-
tigte bei Gelegenheit der hier zu entscheidenden ganz einfachen Frage: —
ob das Rheingut bisher in Mainz umgeschlagen und staatliche Ab-
gaben bezahlt habe, — auf die Vorgänge zurück kommt, — welche aus
der ersten Arrestierung des Schiffers Scheid in Bingen hervorgegangen sind,
ist mir nicht klar. — Vielleicht sucht derselbe die Aufmerksamkeit
von der neuen Thatsache abzulenken.

Ich kann mich aber füglich überheben, eine offene Wahrh. zum Gegen-
stand protocollicher Erörterung zu machen. — Die Radesheimer Steuer-
leute, welche den nach der Bestimmung der Kaufmannschaft über Bieb-
rich fahrenden Intermediär-Schiffer bis ans Binger-Loch entgegen gehen;
das ist die Nassauische Mannschaft. — Herr Warburg hat das Talent
nicht, verständliche Protocolle zu verfassen. — Die nach Biebrich fahren-
den Preussischen und Hessischen Schiffer hatten ihre eignen Flaggen
aufgesteckt: daß sie die Nassauischen ebenfalls aufsteckten, ist vielleicht
natürlich zu erklären.

Baden; Der Bevollmächtigte nimmt die nachträglich abgegebene Königlich Baieri-
schen, so wie die vorstehenden Großherzoglich Hessischen und Herzoglich
Nassauischen Erklärungen vorerst lediglich ad referendum; verwahrt hiermit
feierlichst

Dh.)

fürlichst die Rechte seiner höchsten Hofes in Ansehung der Rhein- sowohl als Main- Schiffahrt- Verhältnisse überhaupt, bezieht sich wiederholt auf seine frühere Insetionen in diesem Betreff, sieht der verlangten abhelfenden Beschlussfassung der Central- Commission vordrusamst entgegen, - und haltet sich in allen angegebenen Beziehungen das Protocoll offen.

Hessen; Hält sich das Protocoll offen.

Prasidium; Bringt der Central- Commission folgenden Beschluss in Antrag, den Sie angenommen hat:

Conclusum.

Da es für die Sicherheit und für die Wohlfahrt der Schiffahrt und des Handels Grundsatz ist, daß jeder angehaltene Schiffer losgelassen werden soll, sobald er eine an Ort und Stelle gültige Bürgschaft stellt; so ladet die Central- Commission, vorbehaltlich aller resp. Rechte, den Großherzoglich Hessischen Heeren Bevollmächtigten ein, die Anwendung dieses Grundsatzes, sowohl hinsichtlich des Pradisichen Schiffers A. Maure von Niederhausen, als in Hinsicht aller andern, die sich in einem ähnlichen Falle befinden könnten, erwirken und die Central- Commission ebensowenig von dem Erfolg seiner amtlichen Verwendung, bei nem Rechte, in Kenntniss setzen zu wollen.

Die Verwaltungs- Commission ist beauftragt, auf die Vollziehung gegenwärtigen Beschlusses, in soweit er sie angeht, zu machen und zu berichten, ob der Art. 12. der Convention von 1806 bis hieher buchstäblich vollzogen wurde; d. h. ob die Befreiung von dem gezwungenen Umschlag zu Mainz ausschließlich denen von Frankfurt kommenden oder dahin gehenden Schiffen bewilligt war; oder ob wohl, nach einer minder strengen Observanz, Schiffe, die von einem andern Orte am Main außer Frankfurt kamen, oder dahin giengen, auch der Ausnahme von dem gezwungenen Umschlag zu Mainz theilhaftig waren?

Preussen; Da ich in dem vorstehenden Conclusum bloß die Absicht berücksichtigte, Störung der Schiffahrt, während der Verhandlungen über die, zu Coellen direct nach Diebrich, den zur Intermediär- Fahrt von Coellen nach Bingen gehörenden Schiffen, gestempelten Gütern, zu verhindern. - habe ich mich der Majorität angeschlossen, erachte inzwischen zugleich für nöthig, die Bemerkung ins Protocoll zu legen, daß mir das Conclusum eine Lücke zu haben scheint, für die ich mir das Protocoll offen behalte; und sie für jetzt bloß anzuzeigen mich beschränke. Es ist keinem Anstand unterworfen, daß nach der Convention

von

von 1806, Schiffe, welche wegen Uebertretung des einen oder andern Artikel derselben angehalten werden, gegen hinlängliche Caution wieder losgelassen werden sollen.

Erwägt man aber, daß eine Caution nur auf einen bekannten Betrag in Gelde oder Geldeswerth Bezug haben kann, so läßt sich nicht absehen, auf welche Art eine Caution dafür ausgemittelt werden könnte, wenn ein Schiffer auf den Grund verletzter Geruchtrame angehalten wird? — z. B. ein Kleinschiffer wollte den Stations-Hafen von Coblenz mit Waaren vorbeifahren, die durch die Verordnung des Bürgermeisters von Coblenz vom 24. August 1818 nicht vom Umschlag befreit wurden; — er wird angehalten; müßte aber, in Gemäßheit des obigen Conclusum gegen Caution losgelassen werden: — welche Caution könnte da gefordert werden?

III.

Hessen, Alle Behauptungen, die der Nassauische Herr Commissär in den 3ten und 4ten Votis des 316. Sitzungs-Protocolls aufstellt, beruhen gleich den früheren auf keinem gesetzlichen Grund. Selbst nicht die leiseste Spur davon ist in denselben vorzufinden. Der Nassauische Herr Commissär scheint kein anderes Gesetz, als seinen unumschränkten Willen anzuerkennen. Er erklärt unumwunden, daß er die bestehenden Verordnungen die zum Theil von der Central-Commission selbst ausgegangen sind, nicht achten werde. Ich muß gestehen, daß mir die Worte fehlen, um mein Erstaunen auszudrücken, wie ein Mitglied der Central-Commission, die berufen ist, die Gesetze aufrecht zu erhalten, solche Äußerungen zu Protocoll geben kann. Diese Erklärung stimmt übrigens vollkommen mit den in Caub verübten Attentaten überein, und man kann dem Nassauischen Herrn Commissär nicht das Verdienst absprechen, sich, im strengsten Sinn genommen, vollkommen consequent zu bleiben. Als die in Caub verübten Gewaltthaten Statt fanden, habe ich die Gesetze angerufen. Ausser Stand, ein Gleiches zu thun, hat sich der Nassauische Herr Commissär genöthigt gesehen, zu fruchtlosen Declamationen seine Zuflucht zu nehmen. Man wird nicht von mir verlangen, daß ich sein Beispiel befolge. Ich kann mich nur in solche Discussionen einlassen, die sich auf Verträge und den daraus abzuleitenden Verfügungen gründen. Auch würde ich an den Einsichten der Central-Commission zu zweifeln scheinen, wenn ich Behauptungen widerlegen wollte, die sich auf keine Gesetze stützen, die vielmehr allen Gesetzen widersprechen, und keinen andern Grund als den eigenmächtigen Willen oder die irrigen Ansichten des Nassauischen Herrn Commissärs haben. Zu letzteren rechne ich insbesondere die von ihm gemachte Eintheilung der Schifffahrt

in Große- und Kleine-Schiffahrt, mit Ausschliessung der Interme-
diär- oder derjenigen Fahrt, welche von einem Stations-Hafen in einen
Zwischen-Hafen Statt findet. Dies rechnet der Nassauische Herr
Bevollmächtigte zur Kleinen-Schiffahrt, obschon in dem 3. Art. der
Petroi-Convention von 1804 ausdrücklich gesagt wird:

„die aus den zwei Stationshäfen gehende Schiffahrt wird einer
besonderen Schiffergelde ausschließlich anvertraut.“

Die Fahrt von Coellen nach Biebrich gehört also zu der großen
Schiffahrt und müsste, wenn sie dormalen gesetzlich bestünde, von
Gildeschiffen betrieben werden. Diese Verfügung der Convention wurde
durch eine einseitige, in jeder Hinsicht gesetzwidrige, Entscheidung des
Französischen Staatsraths Montalivet vom 1. Juni 1809 abgeändert.
Im Jahr 1811 wurde von der subdelegirten Commission an die Stelle
dieser conventionswidrigen Eintheilung eine Ordnung in der Schiffahrt
eingeführt, welche den bestehenden Gesetzen angemessen war. Die Fahrt
wurde in Große- d. h. in directe- und Intermediär-Fahrt, und in
Kleine-Schiffahrt eingetheilt, und besteht bereits seit vollen 10 Jahren.
Warum hat früher der Nassauische Herr Commissar keine Klagen
gegen diese Einrichtung erhoben? Die Central-Commission, welcher
diese Ordnung bekannt war, und die sie genehmigte, wird nun
von ihm aufgefordert, Hand mit ihm ans Werk zu legen, um das
gesetzliche Gebäude, welches sie durch ihre eigenen Beschlüsse consoli-
dirt hat, umzustossen.

Wie kann der Nassauische Herr Bevollmächtigte sich schmeicheln,
dass die Central-Commission die Hände zu einem gesetzwidrigen Unter-
nehmen bieten wird, welches überdies zum Zweck hat, die Defrauda-
tion der Rheinschiffahrtsgeldern zu begünstigen und die Gildeschiffe
gänzlich zu Grunde richten.

Nassau. Herrn habe ich noch etwas, auf die vorstehende Hessische Abstimmung
zu antworten. Man verliert sich in leere Phrasen. - Alles was der Groß-
herzogliche Herr Bevollmächtigte Ordnungsmäßig und Gesetzlich nennt,
das muss erst dafür erkannt werden. - Einseitige Berechnungen führen
zu gar nichts. - Ich habe mich auf den reinen Text der Convention
von 1804 beworfen. - Eben diesen reinen Text hat das Kaiserlich Fran-
zösische Ministerium aufrecht erhalten. - Um mich zu niederlegen,
war man gezwungen, eben diesem Ministerium den Vorwurf der
gesetzwidrigen Entscheidung zu machen. - Wenn solche Gründe gelten
würden; alsdann wäre es ein Leichtes, seine Theses zu vertheidigen. -
Eine angeblich gesetzwidrige Entscheidung des Kaiserlich Französische-
schen

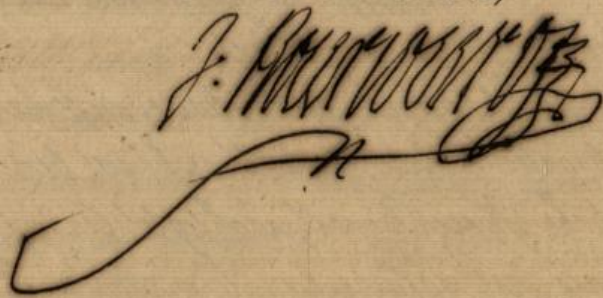
- sehen Ministeriums hat übrigens vom Jahr 1809 an gegolten.

Was die subdelegirte Commission im Jahr 1814 machen wollten, ist zu keiner Zeit ins Leben getreten: das beweist der notorische allseits documentirte Besitzstand der Nassauischen Rheinhäfen. Und grade, weil dieser Besitzstand für die diessits ununterbrochen vorlag, wüsste ich nicht, warum man Herzoglich Nassauischer Seits hätte mit Klagen auftreten sollen. — Es ist eine bloße Induction, wenn der Großherzoglich Hessische Herr Bevollmächtigte nicht abläßt, zu versuchen, die Central-Commission auf den Standpunkt zu setzen, ihre eignen Beschlüsse angefochten zu sehen. — Das ist so wenig der Fall, daß grade umgekehrt die Central-Commission bei mehreren Veranlassungen die Klagen der directen Schiffer gegen die Gewerbebeeinträchtigung von Seiten der intermediär Schiffer gradezu abgewiesen hat. — Die Central-Commission ist immer von dem weisen Princip ausgegangen, daß sich in Sachen der freien Concurrenz durch Ge- und Verbote gar nichts ausrichten lasse.

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

Gezeichnet: Büchler,
von Nau,
Engelhardt,
Pitsch,
von Roesler,
Bourcourd,
Jacobi.

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



J. Hermann

Manuskript!

Anlage zu dem 319. Protocoll vom 8. Mai 1824, zum Badischen Yolo: 511. Litt. B. 3/1 gehörig.

E. w. Hochwohlgeboren

Sehr geehrte Anfrage von Gestern, ermangle ich nicht dienstgegebenst
dahin zu beantworten, daß der Kleinschiffer Achatz Mauren von Nieder-
hausen vorgestern früh sich mit dem hier angelegenen sogenannte Mani-
feste auf dem Erhebungs-Amt dahier gemeldet, worauf der Herr Post-
scheer Pütsch sogleich die Verifikation der Ladung vorgenommen und
ihm erklärt hat, daß es auf dieses sogenannte Manifest nicht expedirt
werden könne und sich ein anderes nach den bestehenden Verordnungen ein-
gerichtes zu verschaffen habe. — Inmittelst hat besagter Schiffer sich
nicht wider auf dem Erhebungsamt sehen lassen, wahrscheinlich aus
dem Grunde, weil er von Seiten der hiesigen Hafen-Behörde angehal-
ten ist, seine zu Hochheim eingenommene Ladung dahier auszuladen.

Ich habe die Ehre mit vollkommenster Hochachtung zu beharren,

E. w. Hochwohlgeboren,

gehorsamster Diener,

Gen: Gorgens.

Mainz den 7. Mai 1824.

Se. Hochwohlgeboren
dem Grossherzoglich Badischen Bevollmäch-
tigten bei der Central-Commission für die
Rheinschiffahrts-Angelegenheiten,
Herrn Legations-Rath Bichter

hieselbst!

Manifest!

Manifest.

Endes unterschriebener Herzoglich Nassauischer Zollbeamte zu Hochheim am Main, besaget andurch: daß der Baseler-Brangschiffer Mauerer dahier in Hochheim nachfolgende Güter, alle nach Basel bestimmt, eingeladen hat; als:

		Kilogrammes
	2 Fässer/Noelis N ^o 11. 12. Kil: 548. 547	1155
	12 Kistchen/ Candis 1-12	454
	33 Ballen/ Baumwolle/ 277 bis 309	4302
	4 Fässer/Noelis N ^o 1. 2. 3. 4. Kil: 583. 596. 606. 595	2350
	1 Fass Noelis N ^o 15	673
	2 Fässer/Noelis 1. 2. Kil: 542. 583	1155
	4 Fässer/desgleichen/ N ^o 1. 2. 3. 4. Kil: 580. 588. 565. 567	2300
	20 1/2 Kistchen/ Candis N ^o 5 bis 29	679
	1 Fass Tabac/ N ^o 2	185
	1 desgleichen/ N ^o 2	139
	1 Fass Rosen/ Tabac/ 1	300
	1 d ^e d ^e d ^e 1	111
	1 d ^e d ^e d ^e 2	165
	1 Bällchen/ Gewürz/ N ^o 13	90
	2 Ballen/ Piment/ 14. 15	87
	1 Fätschen/ Muskatnüsse/ N ^o 30	30
	1 Pack/ Fenchbein/ N ^o 22	55
	1 Fass/ Bleiweiß/ 1	517
	1 d ^e d ^e 1	443
	4 Kisten/ Endouilles 6 bis 9	1165
	2 Fässer/Noelis N ^o 1. 2	1117
	3 Blocke/ Blei/ 943. 944. 128	196
	4 Fässer/ Rübochl/ 40. 45. 70. 93. Brutto 644. 732. 583. 592	1364
		18942

Dreihundert/ siebenzig/ acht/ Zentner/ und vierzig/ zwei/ Kilog/ ... 375. 36. 2

Hochheim/ den/ 4. April 1824.

L.S.:

Gen: Olfencus, Zollinnehmer.

Die/ Unterschrift/ des Herzoglichen/ Zollinnehmers Olfencus
wird/ amtlich/ legalisirt.

Hochheim/ den/ 4. Mai 1824.

Herzoglich/ Nassauisches/ Amt,

L.S.:

Gen: Rullmann.

Beilage zu dem 219. Protocoll vom 8. Mai 1824 zum Rheinischen Zoll-Vertrage d. d. 27. ge. Krieg.

Der unterzeichnete Schiffer erklärt hiedurch, daß ihm auf sein bittliches Ansuchen nur für dieses einzige mal und ohne irgend ein Präjudiz für die Stadt Mainz gestattet worden sey, diese bei Hochheim eingeladenen, von Dieblich gekommenen und nach Basel bestimmten Güter, welche nach dem Art. 5. der Convention über das Rheinschiffahrts-Actoi in dem Hafen von Mainz hätten umgeschlagen werden müssen, ausnahms- und vergünstigungsweise vorbei zu fahren, und daß er nur die Hälfte der Kränen- und Waage-Gebühren entrichtet, welche Reduction auf die Hälfte man ihm in analoger Anwendung des Art. 11. des Actoi-Convention und aus Rücksicht des nicht gemachten Gebrauchs dieser Anstalten, für dieses mal gleichwohl zugegeben habe.

Mainz den 26. April 1824.

Gez. Kasar Sommer
von Niederhausen.

Das nach der von dem Rüdeshheimer Schiffer Leonard Hüfer auf
meiner Amtsstube in Gegenwart des hiesigen Schiffers Heinrich Dünk,
und meines Commis Roemer gemachten Erklärung der Schiffer Baltha-
sar Abenges von St. Goar, und der Schiffer Valentin Richter von Bingen,
bereits vor acht oder neun Tagen bei ihren Fahrten nach Biebrich,
zu Rüdeshheim Herzoglich Nassauischen Flaggen erhalten und solche
auf ihre Fahrzeuge mit ihm hätten aufstecken müssen und daß während
der Zeit, als besagte Fahrzeuge zu Rüdeshheim gehalten, erwähnte Flag-
gen gefärbt, und noch in der Nacht in seinem Hause verfertigt, und
dann zu Biebrich für die nachkommenden Schiffer wieder abgegeben
worden seyen, solches bezeugt.

Mainz den 27. April 1824.

Der Hafen-Inspector,

Gez. J. Warburg.

L. S.

Unterszeichneter bezeuget hiermit: dass sowohl vor, als während der Ein-
führung des Rheinschiffverkehrs Ostwärts und bis diesen Augenblick von
den zu Höchst geladenen, nach dem Oberrhein bestimmten Gütern, als
Tabac, Leinwand, Saamen, Blei, Erz, Glätte, Braunstein, Zucker,
Caffee, Leim, Anis, Wein, Oel, Eisenwaare, Guss Eisen, Mineralwasser,
Leder, Holz- und Farbwaare, überhaupt allen Handelsartikeln zu Mainz
oben so wenig irgend eine städtische Abgabe: als Hafens- Krahnens- Werft-
geld, angenommen oder erhoben wurde, als von den zu Frankfurt nach dem
Oberrhein gemachten Ladungen. Zu mehrerer Bestätigung habe ich
Gegenwärtiges hiermit eigenhändig unterzeichnet.

Höchst den 7. Mai 1824.

Ge. Johann Kaffner Sohn,
Schiffer von Heidelberg.

Ich bestätige Gegenwärtiges der Wahrheit gemäss.

Höchst den 7. Mai 1824.

Ge. Joh. Hochheimer,
Wasser-Güter-Bestätter.

Die eigenhändige Unterschrift des Herrn Wassergüterbestätters Joh. Hoch-
heimer dahier, wird amtlich beglaubigt.

Höchst den 7. Mai 1824.

L. S.

Aberoglich Nassauisches Amt,
Ge. Langsdorff.

Geschehen Hochheim den 8. Mai 1824.

Gegenwärtig
Amtmann, Justiz-Rath Lautz.

Erschien an heute der Schiffer Agatius Maurer aus Niederhausen, Groß-herzoglich Badischen Amts Künzingen und erklärte:

Er seye 31 Jahr alt, Schiffer und Bürger in Niederhausen.

Aufgefordert hier zu erscheinen, um über die Gebühren der Schiffer, welche aus dem Main kommend und nach dem Oberrhein gehen, Auskunft zu geben, declarire er:

Er habe mit seinem Bruder Sebastian Maurer schon mehrere Fahrten Main ab und Rhein aufwärts gemacht und zu Höchst und Püßelsheim folgende Waarengattungen

- 1, Glätte.
- 2, Bleij.
- 3, Eisenwaaren.

4, Cichorien Kaffee, so wie auch sonstige Handels Artikel geladen.

Bei ihrem Anlanden in Mainz seye ihnen nichts weiter als der Rheinzoll angefordert und vor ihnen entrichtet worden.

Sonstige Abgaben seyen ihnen keinerlei angefordert und noch viel weniger verlangt worden, das sie ihre Waaren umladen sollten.

Wurde deutlich vorgelesen und genehmigt und erklärte Comparent, dass er bewill seye, diese seine Angabe erforderlichen Falles wahrlich zu bekräftigen.

Derselbe unterschrieb dieses Protocoll zur Bestätigung eigenhändig.

Gez. Achaz Maurer, Schiffer.

In fidem/protocoll,

Gez. Lautz.