

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**

320 (15.5.1824)

320^{tes} 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 Herrn Buchler.

- | | |
|------------|---|
| Bayern | von Nau. |
| Frankreich | Hirsinger, supplirt durch Herrn Engelhardt. |
| Hessen | Putsch. |
| Nassau | Ritter von Roessler. |
| Niederland | Bourcourd, Präsident. |
| Preussen | Jacobi. |

Mainz den 15. Mai 1824.

§1.

Nachdem das Protocoll eröffnet war, liess der Grossherzoglich Hessische Herr Bevollmächtigte Folgendes einreichen:

Hessen; Alle die von mir aufgestellten Behauptungen stützen sich, wie aus dem Inhalt meiner Nota erwieslich ist, auf Verträge und gesetzliche Bestimmungen. Indem ich verlange, dass durch Anwendung derselben, die gesetzwidrige Fahrt von Coelln nach Biebrich untersagt werde, und der Nassauische Herr Commissar sich dieser Absicht widersetzt, handelt es sich lediglich um einen administrativen Gegenstand, der mit Unpartheiligkeit nur nach den bestehenden Gesetzen und Verordnungen beurtheilt werden kann. Anstatt diesem Grundsatz gemäß zu handeln, nehmen die Herren Bevollmächtigten, die nicht meine Ansichten theilen, ihre Zuflucht zu allgemeinen Betrachtungen über das Wohl des Handels und der Schiffahrt, das sie ihren Ansichten gemäß erklären. Es ist keinem Zweifel unterworfen, dass die jetzt auf dem Rhein bestehende Ordnung mancher Verbesserung fähig ist. Wie würde man auch sonst in Wien eine Navigations-Akte entwerfen, und in Mainz eine Commission zusammenberufen haben, die beauftragt ist, ein neues Reglement zu verfassen? Es bedarf gleichfalls keines grossen Aufwandes, an logischen Schlüssen, um darzuthun, dass die über Biebrich und Hochheim projectirte Fahrt von Nutzen für einige Kaufleute und Schiffer seyn mag; wäre dies nicht der Fall, so würde sich wohl Niemand finden, der diesen Schleichweg benutzen wollte. Allein es wird auch keinem Sachkundigen entgehen, dass durch die Abmündung des Waarenzugs von Mainz die Gesamtmasse des Handels- und Schifferstandes den empfindlichsten Verlust erleiden dürfte. Alle Gildeschiffer des Mittel- und Oberrheins

und

und namentlich letztere, welche zu Berg fahrend, nur in Mainz und Frankfurt Ladungen erhalten, und vermöge Art. 12. der Convention, von Hochheim keine Güter-Fahrten nach dem Oberrhein herzustellen dürfen, würden nicht allein den größten Schaden erleiden, sondern vielmehr in eine völlige Unthätigkeit versetzt werden. Im vorliegenden Fall kommt es jedoch hauptsächlich darauf an, die bestehende Ordnung und die durch Verträge förmlich garantierten Rechte unversehrt zu erhalten, welche keine Behörde willkürlich abzuändern befugt ist.

Im Interesse der obwaltenden Discussion, glaube ich alle Erwörterungen die auf keinem gesetzlichen Grund beruhen, um so mehr unberührt lassen zu müssen, da dieser Mangel ihnen allen Werth benimmt. Wollte ich den Weg einschlagen, welchen der Süssauiische Herr Commissär befolgt, so würden unsere Unterhandlungen, anstatt dem Ziele näher zu führen, uns immer mehr davon entfernen, und endlich in vage und höchst fruchtlose Declamationen ausarten.

In Folge der in der letzten Sitzung an mich ergangenen Einladung die Freipassirung des Schiffers Maurer zu bewirken, habe ich den deshalb von der Central-Commission gefassten Beschlufs der hiesigen Regierung mitgetheilt. Obschon diese Behörde stets geneigt ist, der achtbaren Verwendung der Central-Commission eine jede angemessene Rücksicht zu widmen, so hat sie dennoch, in der verfassungsmässigen Stellung in der sie sich befindet, nicht geglaubt, über eine Angelegenheit entscheiden zu können, die ein Recht betrifft, welches die Stadt Mainz in Gemässheit der bestehenden Verträge besitzt und ausübt. Sie hat die Wünsche der Central-Commission der städtischen Behörde eröffnet, welche aus den von mir in Betreff des Schiffers Sommer bereits angeführten Gründen nicht geglaubt hat, den Forderungen der Central-Commission willfahren zu können. Ihre Verweigerung beruht auf folgenden Gründen:

Nach den klaren Bestimmungen der Art. 3 et 5 der Trois-Convention vom 15. August 1804 steht der Stadt Mainz das Umschlagsrecht zu, und soll unter denjenigen Einschränkungen, welche in diesem Vertrage ausdrücklich angegeben sind, beibehalten werden.

Der Art. 12. setzt, die auf den vorliegenden Fall Bezug habenden Einschränkungen fest, indem er sagt: daß die Schiffer, welche sich aus dem Oberrhein nach Frankfurt begeben, oder von Frankfurt nach dem Oberrhein fahren, nicht gehalten sind, zu Mainz umzuladen.

Jede Ausnahme von der Regel kann nur striete interpretirt

-tirt werden. Aus dieser Ursache kann auch dem Schiffer Maurer von Niederhausen, welcher nicht in der Stadt Frankfurt, zu deren Gunsten allein obige Ausnahme von der Regel festgesetzt ist, geladen hat, die von ihm verlangte Begünstigung, um so weniger zugestanden werden, da der von ihm geführte Waarentransport von dem Unterrhein kömmt, und die hiesige Umschlags-Station auf einem Schleichweg umgangen hat.

Die klaren Bestimmungen der Art. 3. 5 et 12. der Convention haben noch nicht aufgehört, in Kraft zu seyn. Auch hat die Stadt Mainz das Recht des gezwungenen Umschlags, wenn sie es angegriffen wüsste, bei jeder Gelegenheit behauptet, wie mehrere in neuern Zeiten eingetretenen Fälle beweisen, von welchen es hinreichend seyn wird, nur einige, die sich zuletzt zugetragen haben, anzuführen. Zu diesen gehört das Anhalten des Schiffers Michel Fischer von Schwinfurt, der im Monat März seine nach Straßburg bestimmte Ladung in Mainz ausladen, und in dem Hafen dieser Stadt an den betreffenden Rangschiffer abgeben mußte; ferner dürfte das Beispiel des Schiffers Sommer von Niederhausen hier angeführt werden, welchen man, weil er der erste war, der mit zu Hochheim geladenen Gütern am Hafen von Mainz vorbeifahren wollte, aus Rücksicht und blos ausnahmsweise für den einzigen Fall und gegen Ausstellung eines die Rechte der Stadt Mainz verwahrenden Reverses, die Erlaubniß ertheilte, ohne umzuladen seinen Weg fortzusetzen. Allein einen zweiten oder noch mehrere Badische Schiffer gegen Caution vorbeifahren zu lassen, nachdem man unlängst den Baierschen Schiffer Fischer zum Ausladen angehalten hat, würde eine Rücksichtigkeit zeigen, die zu gerechten Klagen gegen die Unparthilichkeit der Städtischen Behörde Anlaß geben, und schon aus diesem Grunde nicht eintreten könnte, selbst wenn der Schiffer die ganzen Städtischen Gebühren entrichten wollte. Uebrigens besteht das Umschlagsrecht der Stadt Mainz, welches ihr durch die §. 3. et 5 der Convention gesichert ist, nicht sowohl in der Erhebung der Gebühren, deren der §. 8. der Convention erwähnt, und für welche sich Caution stellen lässe, sondern in der Umladung der Güter und den daraus entspringenden Vortheilen, für welche um so weniger Caution geleistet werden kann, da der §. 11. der Convention, in vorliegender Beziehung nur von schuldigen Strafgeldern, Geldstrafen etc. handelt, bei welchen allein die erwähnte Caution zu-

lassig

-lässig ist. Auch die hiesigen Geldeschiffer, unter welchen sich Königlich Preussische und Französische und Bairische, Großherzoglich Badische und Hessische, so wie Herzoglich Nassauische Unterthanen befinden, welchen vermoge des §. 2. des Geld-Reglements das Recht ausschließlich zusteht, die Güter aus dem Hafen von Mainz nach Coelln und Straßburg und den Zwischenhäfen zu verführen, würden gegründete Beschwerde gegen ein Verfahren erheben, durch welches sie sich um so mehr in ihren Rechten gekränkt fühlen dürften, da Mainz zu den Kleinschiffen des nicht conventionellen Rheins gehört.

Aus den hier angeführten Gründen, die auf Gesetzen beruhen, folgt, daß ohne unwiderbringliche Verletzung der Rechte der Stadt Mainz dem Schiffer Mainz das Vorbeifahren gegen Caution nicht und zwar eben so wenig gestattet werden kann, als man selbst keinen Mainzer-Geldeschiffer, welcher mit nach Straßburg bestimmten Gütern von Coelln hier ankömmt, gegen Caution das Vorbeifahren erlauben könnte, indem dadurch die Rechte der übrigen Geldeschiffer verletzt würden.

Der Unterzeichnete glaubt selbst, daß es Pflicht der, mit der Ober-Rheinschiffahrts-Verwaltung beauftragten, Central-Commission ist, zu verhindern, daß ein Verfahren ungeschehen werde, welches den Schifferstand so wesentlich in seinen Rechten kränkt. Dieser Grund, und die an mich gelangten Proclamationen der Städtischen Behörde, in welchen dieselbe über Statt gefundene Verletzungen des Umschlagsrechts klagt, veranlassen mich der Central-Commission den Vorschlag zu machen, das hiesige Erhebungsamt nachdrucksamst anzuweisen, mit erneueter Schärfe auf den Vollzug des §. 3. 5 et 12. der Octroi-Convention zu machen, und sich zu diesem Zweck, und zwar in Berücksichtigung des §. 10. der Ministeriellen Verordnung vom 13. Fructidor/Jahr 13. und §. 6. der Supplementar-Instruction vom 5. December/1805. mit der Hafen-Polizei in Verbindung zu setzen.

Nassau; In Beziehung auf meine bereits zu Protocoll gegebenen amtlichen Urkunden, übergebe ich noch den anliegenden Beweis, - daß bisher auch die nicht aus Frankfurt gekommenen Mainsschiffe in Mainz nicht umgeschlagen haben.

Baden; Der Bevollmächtigte beehrt sich, der verehrlichen Central-Commission hiermit anzuzeigen, daß der unter dem 5. l. N. dahier festgehaltenen, mit einer von Hochheim nach Basel bestimmten Ladung versehenen Kleinschiffer Achar Maurex von Niederhausen, auf wiederholt ungetretene Verordnung

Verwendung bei den hiesigen Großherzoglichen Local-Behörden, unter dem
chegestiegen, gegen Entrichtung der halben städtischen Hafengebühren
und gegen Unterzeichnung eines, im wesentlichen, mit dem, von dem Klein-
schiffer F. Sommer von Niederhausen titulin: nur erst später aktenmäßig
geworden; unterfertigten Reverses, gleichlautenden Versicherung, von dem hiesigen
Hafen-Inspector aufgesetzt, und demselben, ohne die vorgängig verlangte
Mittheilung, als unverlässliche Bedingung der Freilassung, zur Unter-
schrift vorgelegt, mit dem Beduten freigelassen worden ist; daß dies
das letzte mal auf diese Weise und vorbehaltlich aller von der hiesigen
Stadt angerufenen Rechte und Befugnisse geschehe. - Indem der Groß-
herzogliche Bevollmächtigte, in fortdauernder täglicher Erwartung seiner
über den veranlassenden Streitfall sowohl, als über die im 317. Proto-
coll, vom 28. v. M., als Incident-Punkt, zur Sprache gebrachte Fest-
haltung eines von Hochheim nach Basel befrachteten Badischen Klein-
schiffers, von seinem höchsten Hofe erbetenen Instructionen, die vor-
läufige Erledigung dieses neuen Vorgangs zur Kenntniß dieser verehrten
Versammlung bringt, bezieht sich derselbe, vorbehaltlich weiterer Erklä-
rung, wiederholt, lediglich auf seine zu dem 317. und 319. Protocoll
abgegebenen verwahrenden und die Sicherstellung des bisherigen Besitz-
stands anrufenden Insertionen.

Baiern; In dem neuesten Großherzoglich Hessischen Votum ist folgende
Stelle wörtlich zu lesen:

" Auch hat die Stadt Mainz das Recht des gezwungenen Um-
schlags, wenn sie es angegriffen wüßte, bei jeder Gelegenheit be-
hauptet, wie mehrere in neuen Zeiten eingetretenen Fälle beweisen,
von welchen es hinreichend seyn wird, nur einige, die sich zuletzt
zutragen haben, anzuführen. Zu diesem gehört das Anhalten
des Schiffers Michael Fischer von Schweinfurt, der im Monat
Marec seine nach Strasburg bestimmte Ladung in Mainz aus-
laden, und in dem Hafen dieser Stadt an den betreffenden Rang-
schiffer abgeben mußte."

" Ferner dürfte das Beispiel des Schiffers Sommer von Niederhausen
hier angeführt werden, welchen man, weil er der erste war, der
mit zu Hochheim geladenen Gütern am Hafen von Mainz vor-
beifahren wollte, aus Rücksicht und bloß ausnahmsweise für
den einzigen Fall und gegen Ausstellung eines, die Rechte der
Stadt Mainz verwahrenden, Reverses, die Erlaubniß erteilte,
ohne umzuladen, seinen Weg fortzusetzen. Allein einen zweiten
oder noch mehrere Badische Schiffer gegen Caution vorbeifahren

zu lassen, nachdem man unlängst den Bayerischen Schiffer Fischer zum Ausladen angehalten hat, würde eine Nachgiebigkeit zeigen, etc., etc."

Wer wird hier nicht glauben: Schiffer Fischer von Schweinfurt habe die Absicht gehabt, von Schweinfurt nach Straßburg zu fahren, und sey in Mainz angehalten worden, sein Gut auszuladen, um es dem im Prang liegenden Strasburger Tourschiffer zu übergeben? Ganz anders lautet der Bericht eines Großherzoglich Hessischen Rheinschiffahrts-Präamten herüber:

"Der Schiffer Fischer hatte für einen in die Gegend von Straßburg wandernden Bleiweißfabrikanten, mehrere Muebles und Bleiweißfässer etc. als dessen Eigenthum von ihm in Schweinfurt selbst empfangen, mit dem Accord dieselbe nach Kostheim am Main zu bringen, um solche daselbst auszuladen, und respect. an einen nach Straßburg fahrenden Schiffer überzuschlagen.

Da nun dieses Privat-Eigenthum an den Mainzer Speditour Herrn Glückert angewiesen war, und Kostheim durchaus keine Ladestation auf Großherzoglich Hessischem Gebiete ist, so beehrte der Strasburger Tourschiffer, der im Hafen zu Mainz, in Ladung lag, dieses ihm zustehende Gut, und machte desfalls die Anzeige bei der städtischen Behörde, daß dem an der Mainspitze haltenden Strasburger Schiffer die Einladung verbothen, und der Schweinfurter Schiffer befehligt wurde, seine Ladung nach Mainz zu bringen.

Der Schweinfurter Schiffer führte darüber keine Beschwerde, als nur die, gegen den Eigenthümer der Ladung: daß ihm die weitere Fahrt von Kostheim nach Mainz Unkosten verursache, die ihm vermög Accords nur bis Kostheim zu fahren, nicht auferlegt seyen."

Ich überlasse nunmehr hochverehrlicher Versammlung zur Beurtheilung: ob die Darstellung des Falles im Hessischen Forum auf diese Geschichte, oder diese Geschichte als Beispiel zur vorliegenden Streitfrage paßt?

Diese kleine Berichtigung, oder vielmehr mein offenes Geständnis, mit ich den Inhalt der Erzählung des Factums von Michael Fischer begriff, wird mir der Großherzoglich Hessische Herr Bevollmächtigte gefälligst nachsehen, weil ich meine Furcht gestehe, daß auch andere meiner Herrn Collegen, den Fall aus diesem ganz irrigen, die Sache ganz entstellenden Gesichtspunkt vorher betrachten konnten.

Frankreich;

Frankreich; Als die Central-Commission in ihrem letzten Conclusum 1: 219.
Protocoll 31. eigentlich und unter ausdrücklichem Vorbehalt aller
resp. Rechte, die Anwendung des allgemeinen Grundsatzes, - daß jeder
angehaltene Schiffer gegen eine zahlbare Caution provisorisch losgelassen
werden soll, - in Anspruch nahm, war es ihr vorzügliches Augen-
merk, in dem resp. Besitzstand nichts zu ändern, und den Unter-
brechungen und Verzögerungen in den Versendungen und den Handels-
Bewegungen vorzubeugen.

Auf diese Art konnte der Stadt Mainz nichts vergeben werden,
weder in Hinsicht ihres alten Titels, auf den sie sich stützt, noch
in Hinsicht der Reserven ihrer Gemeinde-Casse. Der Hessische
Staatschatz selbst ist außer der Frage, weil es hier nur von Um-
schlagsgebühren handelt.

Es dürfte daher wohl kein Zweifel entstehen, über die Zweckmä-
sigkeit der zu leistenden Caution und welche, ausgedehnter, gleich
der Caution judicatum solvi, die Verbürgung umfasst, alles zu beza-
hlen, was in Folge und in Anwendung der über die Hauptfrage
zu erfolgenden Entscheidung, für schuldig erkannt werden wird.

Der Großherzoglich Hessische Herr Bevollmächtigte sucht die
Gültigkeit oder Zulässigkeit der Caution zu bestreiten, indem er dem
fraglichen Fall zu Mainz, den unterstellten Fall eines Schiffers
von der großen Schiffahrt assimilirt, der mit einer Ladung aus
Cöln, ohne in Mainz umzuschlagen, sich direct nach Strasburg be-
geben wollte und der, wie recht, in Mainz angehalten, nicht ermangeln
würde, seiner Seite die Wohlthat der Bürgschaft anzusprechen: ein
gleiches Beispiel wurde von dem Königlich Preussischen Herrn Be-
vollmächtigten allegirt, in Hinsicht eines Kleinschiffers.

Es ist aber zu bemerken, daß in beiden Beispielen die Unterstellung
eben so willkürlich, als die Assimilierung unrichtig ist, weil es noto-
risch ist, daß niemals der Fall sich eignete hat, daß die Ausfüh-
rung mit den Verfügungen der Art. 4. 5. et 6. der Convention von 1806
im Einklang ist, daß weder für den einen noch für den andern
Schiffer ein früherer Besitzstand besteht, daß man vielmehr niemals,
wenigstens im Allgemeinen, von dem Buchstaben des Gesetzes, das
dem Cöllner-Schiffer verbietet, an Mainz vorbeizufahren, abgesehen
ist.

In dem besondern Fall hat man sich im Gegentheil niemals an
den Buchstaben des Art. 12 der Convention von 1806 gehalten, welcher
die aus dem Main ober- oder unterhalb Frankfurt kommende oder
dahin

dahin gehende Kleinschiffer noethigen würde, in Mainz umzuschlagen: es ist erlaubt, zu sagen, nimals, wenn anders nicht noch der gegentheilige Beweis geführt werden wird, indem in beiden von dem Herrn Bürgermeister von Mainz angeführten und bei der Central-Commission von unserm sehr verehrten Herrn Collegen von Hessen/rep. produzierten Fällen, wovon der eine, nach der Behauptung des Königlich-Bayerischen Herrn Bevollmächtigten nicht analog mit der Sache ist, weil der Bayerische Schiffer, dessen Absicht nicht war, nach Strasburg zu fahren, welches übrigens eine directe Schifffahrtsstation ist, deswegen nicht in Mainz auslud, weil die polizeilichen Vorschriften ihm solches an der Mündung des Mains nicht gestatten; und der andere Fall keinen Titel zu Gunsten der Stadt Mainz abgeben kann, indem noch ganz kürzlich er selbst Kläger und Parthei in dem zu entscheidenden Streite ist.

Der Bericht des Einnehmers am Großherzoglich Hessischen Erhebungsamt zu Mainz, der so eben vorgelesen wurde, bestätigt übrigens, daß seit dem Ursprung von dem Art. 12. der Convention abgewichen wurde; die von dem Herzoglich Nassauischen Herrn Bevollmächtigten vorgelegten Certificaten, liefern denselben Beweis; beide von dem Herrn Bürgermeister von Mainz angeführte Fälle könnten dies im Nothfall nur noch mehr bestätigen. Die Nicht-Ausführung des Art. 12. oder wenigstens dessen Nicht-Anwendung in dem Hessischen Sinn; gehört zu dem Status quo, welchen die Central-Commission als Interims-Gesetz promulgirt hat: es würde daher offenbar und wenigstens ein Streit über die Gesetzgebung obwalten, über das eine, welches Mainz positiv und conventionell nennt, das aber nimals vollzogen wurde; das andere stillschweigend, eben so alt als ersteres und nicht unterbrochen bis zur gegenwärtigen Epoche.

Was konnte, was sollte für den Augenblick denn die Central-Commission bei einer solchen Lage der Dinge thun? Sich mit dem Düngelesten beschäftigen, welches darin besteht, über das Interesse des an die Schiffahrt gebundenen Handels zu machen. Wenn sie nun in dieser Hinsicht das Beste zu thun, glaubte, so musste sie auch denken, daß diese erhabene Ansicht auch bei dem Großherzoglich Hessischen Herrn Bevollmächtigten und bei der Mainzer-Municipal-Behörde überwiegend wäre; zumalen da alle Rechte, alle und jede Particular-Interessen vorläufig garantirt waren.

Indem Unterzeichneter vorübergehend diese Betrachtungen ins Protocoll niederlegte, konnte er sich nicht enthalten, für sich selbst

zu

Beil.

zu bemerken, wie sehr die Forderung der Central-Commission gegen die
Mainzer Behörden unparthijisch und dem Umstand angemessen ist,
und wie vortheilhaft und schicklich es für sie sey, hierauf zu willfah-
ren; indem hierdurch jeder neue Incidenzfall, jeder beabsichtigte Auf-
schub in einer Discussion kurz abgeschnitten wird, wobei Mainz, mehr
wie jede andere implicirte Stadt, Interesse hat, dass der Streit sich nicht
über Naas in die Länge ziehe.

Unabhängig von dem ausschließlichen Interesse sollte man auch
nicht das allgemeine Handels-Interesse aus dem Gesichte verlieren, wobei
Mainz gleichfalls betheiligt ist, und bei dessen Schlichtung, nichts
nachtheiliger ist, als die Ungewissheit und Unentschiedenheit.

Preussen; Ich bemerke mit Vergnügen, dass der Französische Herr Commissär
in seinem obigen Vortrag die Wahrheit meiner Behauptung anerkennt:—
dass das Conclusum vom 8. d. M. eine Lücke hat, indem es nicht bestimmt,
dass die Schiffer, welche die Art. 4. 5 et 6. der Convention von 1804 übertreten,
auch in Zukunft gezwungen werden sollen, in den Stationshäfen auszu-
laden, und folglich nicht begehren können, ihre Fahrt gegen Cautions-
Leistung fortzusetzen, in Betrachtung der Unmöglichkeit, Cautions-
stellung in Fällen zuzulassen, wo es bloß darauf ankommt, die Aus-
führung einer verbotenen Sache zu hindern; und bis daran die Lücke
in dem fraglichen Conclusum ausgefüllt seyn wird, bin ich genothi-
get, die Verwahrung hier nachträglich in's Protocoll zu legen, dass
ich durch meinen Beitritt zu dem gedachten Beschluss in keine Abweichung
von der Convention von 1804 und der darauf bezüglichen Reglements
zu willigen beabsichtige!

Frankreich; Die Lücke von der vorstehend der Königlich Preussische Herr Bevoll-
mächtigte spricht, besteht sicherlich nicht in dem Conclusum der Central-
Commission, sie entspringt aber einzig aus dem Votum und der Unterstel-
lung unsers sehr verehrten Herrn Collegen selbst, und zwar in diesem
Sinn, dass die Commission der Art. 4. 5 et 6. der Convention von 1804 weder
ausnahmsweise erwähnen wollte noch konnte, weil sie erstlich hierdurch
andere eben so klare und eben so gut in Kraft bestehende als jene sich
auf den Umschlag beziehende Artikel ausgeschlossen hätte, und weil
sie ferner nicht vermuthen konnte, dass man aus diesem veranlassten
Stillschweigen die Absicht folgern würde, formelle Contraventionen,
durch Ausdehnung der Wohlthat der Cautions Leistung auf Fälle zu
unterstützen, die, so wie jene von den Herrn Bevollmächtigten von Preussen
und Hessen unterstellt und angeführt, weder den geringsten Streit noch
Zweifel veranlassen können.

Prussen; Diese Erläuterung des Conclusum erfüllt den Zweck meiner Bemerkung und da kein Mitglied der Central-Commission gegen diese Erläuterung eine Bemerkung gemacht, so betrachte ich sie als die Meinung sämtlicher Glieder.

Nassau; Mir scheint es, als fühle der Großherzoglich Hessische Herr Bevollmächtigte selbst, dass seine Sache im Lauf der Verhandlung immer schwächer wird: er vermeidet, den Gegenstand in seiner natürlichen Gestalt ins Auge zu fassen, und denkt um Alles, was wirklich besteht, und was von Königlich Preussischer Seite so treffend dargestellt worden ist, mit der Wendung herumzukommen, dass das Bestehende auf keinem gesetzlichen Grund beruhe, daher unberührt bleiben müsse.

Anstatt mich ebenfalls über alles, was besteht, hinwegzusetzen, und dem Großherzoglichen Herrn Bevollmächtigten in seinem Tone zu folgen, beschränke ich mich darauf, ganz einfach den Verlauf der Sache zu wiederholen.

Als das Speditionshaus Schmaelder in Hochheim, gestützt auf die ungünstigen Conjunctionen im Hafen von Mainz, durch seine Spedition die Aufmerksamkeit zu erregen begann, erhob der Großherzoglich Hessische Herr Bevollmächtigte Klage in der Central-Commission, und trug darauf an, den Schiffen die Fahrt nach Bielefeld zu untersagen, bei Strafe des Ausschlusses aus der Gelde.

Er fügte die Drohung der Selbsthilfe hinzu, wenn seinem Antrag keine Folge gegeben werden sollte.

Ich legte sogleich einige allgemeine Bemerkungen über die Veranlassung und das wahre Verhältniss der Sache zu Protocoll nieder, wodurch ich die Central-Commission veranlasste, dem Großherzoglichen Herrn Bevollmächtigten die nähere Begründung seiner erhobenen Beschwerde anzusinnen.

Diese nähere Begründung blieb man schuldig, begann aber die Fortsetzung der Verhandlung mit der Arrestation des Schiffes Scheid in Bingen.

Die Central-Commission legte sich sogleich ins Mittel, erklärte diese Arrestation für tractatenwidrig, und verlangte die Loslassung des Schiffes.

Anstatt diesem Beschluss Folge zu geben, ging man noch weiter, und ließ das Schiff sogar ausladen.

Dieses offene Hinweggehen über die Beschlüsse der Central-Commission veranlasste die Maasregel in Caut, um nicht vor ausgemachter Sache

Sache die nachkommenden Schiffe einer gleichen Behandlung unterwerfen zu lassen.

Als die Central-Commission ihre forfait a titre consommé in Bingen, — ausgesprochen, und die Garantie übernommen hatte, daß Großherzoglich Hessischer Seits ein Gleiches nicht wieder geschehe, — war die Sicherungs-Maasregel in Caub sogleich verschwunden.

Noch lange nachher stritt der Großherzoglich Hessische Herr Bevollmächtigte für die Legalität des Verfahrens gegen den Schiffer Scheid: — erst nach wiederholten, consequenten Beschlüssen der Central-Commission erklärte derselbe offen, daß sich die Großherzogliche Regierung in die Rheinschiffahrt nicht mehr einmischen wolle, — daß sie die Bestrafung der Schiffer der Verwaltungs-Commission anheim gegeben habe.

Da der Großherzoglich Hessische Herr Bevollmächtigte von vorn herein darauf ausgegangen war, — ein Straf-Gesetz gegen die Schiffer, welche an der Biebricher Fahrt Theil nehmen, in Antrag zu bringen; so war zu erwarten, was die Verwaltungs-Commission antworten würde.

Sie antwortete ganz einfach: da ein recipierendes Gesetz nicht existire; so könne sie die Schiffer nicht strafen.

Jetzt schlug man einen andern Weg ein: man gieng der Quelle nach, wo die Waaren herkommen.

Der einsichtsvolle standhafte Stations-Controllur Lack in Coellen wurde von verschiedenen Seiten in Anspruch genommen, um ihn zu veranlassen, den Schiffen im Hafen von Coellen keine Ladung nach Biebrich zu geben.

Er antwortete officiell, daß er einer solchen Anmuthung nicht Folge geben könne, — indem die Rheingauer-Güter vor und nach der Cötroi-Convention, und bis jetzt direct verladen worden wären.

Er bezog sich selbst auf eine ausdrückliche Weisung der subdelegirten Commission, unter dem Christen Gergens, auf deren Autorität man Hessischer Seits gebaut hatte.

Jetzt sah die Verwaltungs-Commission kein Mittel mehr vor sich, — die Consequenz der subdelegirten Commission zu retten, — als eine glückliche Distinction.

Sie sagt, das Gut, davon Christ Gergens gesprochen, — sei Consumo-Gut für das Herzogthum Nassau gewesen: hier lasse sich die directe Verbringung in die Häfen des Herzogthums allerdings nicht beanstanden: — ganz anders sei es mit dem Transitgut; das müsse über

Caub

Mainz transitiren, wenn es unmahl in Coeln auf den Rhein gekommen sey.

Der verständige Lack antwortet hierauf: daß er in Coeln nicht wisse, noch wissen könne, was für's Herzogthum Nassau Eigen- oder Transit-Gut seye, daß er auch ebensowenig berechtigt sey, die Handelsleute in Coeln darum auszufragen.

In der Zwischenzeit hat denn auch die Central-Commission Unserer Verwaltungs-Commission die bestimmte Würung gegeben, sich auf ihrem Standpunkt neutral zu halten, und die Unterbehörden mit neuen Regulativen zu verschonen, indem diese von der Central-Commission nicht anerkannt würden.

Auf diese Weise ist denn die Sache auf dem Mittelrhein wieder in Ordnung, und der Hafen von Biebrich der drohenden Blockade glücklich entgangen.

Jetzt erneuern sich die factischen Demonstrationen auf dem Oberrhein gegen den Mainhafen von Hochheim.

Hier brauchte man die Theorien von Patenten, von Gilde-Vorrechten, Eigen- und Transit-Gut nicht hervorzusuchen: man hat jedes Mainschiff, das von Hochheim in den Oberrhein fährt, in der Gewalt, wenn es in Mainz anlegt, um das Octroi zu bezahlen.

Bei so vielen Mitteln, gewaltsame Maasregeln auszuführen, war man zweifelhaft über den Maasstab der Anwendung. Das erste ankommende Schiff musste die halben Hafen- und Frachten-Gelder mit 23 fl. bezahlen; durfte aber weiter fahren. Das zweite Schiff hielt man 8 Tage lang fest, um zu überlegen, ob man nicht die ganzen Stadt-Gebühren fordern, und das selbe selbst umladen solle. Endlich kam es gleich dem ersten los: der Schiffer verlangte aber von seinen Frachtheeren Acht Carolin Wärtgeld, dessen Ersatz, so wie der Ersatz der expressen Gebühren hier ausdrücklich vorbehalten wird.

Ganz consequent legt sich die Central-Commission auch hier ins Mittel: sie verlangt die Freilassung aller Schiffe gegen Caution, sie läßt die Frage amtlich constatiren, wie es bisher mit den Schiffen gehalten worden sey, die vom Main kamen und auf den Oberrhein gingen.

Das Erhebungsamt muss gradum attestiren, daß solche Schiffe noch niemals städtische Gebühren in Mainz bezahlt, noch viel weniger hier umgeschlagen hätten. Herr Gergens setzt aber die doctrinelle Bemerkung hinzu, daß solche Schiffe freilich noch kein

Gut

Gut geladen gehabt hätten, - das vom Rhein gekommen sey. -

Das ist also wieder der Begriff, der unseren Stations-Controleur Lack in Coelln irr machen sollte. Seit wann kennt die Rheinschiff-fahrt Inquisitions-Tribunale zur Untersuchung der Herstammung der Güter. -

Der hiesige Bürgermeister sucht denn auch den Besitzstand der Stadt des weiteren zu begründen: ausser unserm angehaltenen Schiffer Sommer! der aber leider hierher nicht paßt! muß er wirklich noch einen Obermainschiffer aus Schweinfurt zu citiren, der habe umla-den müssen. -

Es wäre doch merkwürdig, wenn die Ober-Mainschiffer strenger gehalten worden wären, als die Unter-Mainschiffer, wenn man die Communication aus Alt-Bayern nach Rhein-Bayern in Mainz wirklich unterbrochen hätte; denn daß die Schiffe bis Offenbach und Hanau frei aus und in den Main gingen, - ist mörtlich durch das hiesige Erhebungs-Amt documentirt. -

Doch, wie der Königlich Bayerische Herr Bevollmächtigte so eben gezeigt hat, - hatte es mit jenem Schiffer von Schweinfurt eine ganz besondere Bewandniss: so, daß dieses Exempel hier gar nicht statt-haft ist. -

Die Central-Commission sieht sich auf einmal in eine auffal-lende Position versetzt: die Großherzogliche Regierung läßt erklären, daß sie sich in diesen Streit über die Rechte der Mainschiffe nicht einlassen könne: es kämen hier Rechte der Stadt Mainz zur Sprache, welche der Bürgermeister zu vertheidigen habe.

Meine hochverehrten Herrn Collegen werden von selbst ermessen, - ob die Central-Commission auf einer solchen Basis fortgehen kann, - ob nicht vor allen Dingen auch hier die verletzte gegenseitige Position wieder herzustellen ist. -

Der Schluß-Antrag des Großherzoglichen Herrn Bevollmächtig-ten kommt mir wie eine Satyre vor: die Central-Commission soll ausdrückliche Befehle erlassen, daß der gezwungene Umschlag von Mainz, für dessen gänzliche Supprimierung sie berufen ist, - jetzt nach ausgedehnt und im Jahr 1826 neu befestigt werde. -

Niederland; Hat für den Augenblick den Insertionen seiner Herrn Collegen von Baden, Bayern und Frankreich nichts hinzuzusetzen, und bezieht sich auf deren Inhalt!

Hessen; Die Großherzoglich Hessische Regierung dahier hatte sich aus Achtung für die Central-Commission zu Gunsten der Freipassirung
des

des Schiffers Maurer verwendet, jedoch die Entscheidung in dieser Sache, welche hauptsächlich die Stadt Mainz betrifft, der hiesigen Bürgermeisterei überlassen. Diese Behörde fand sich anfänglich bewogen, das erwähnte Gesuch des Schiffers abzulehnen; doch später gab sie, den von der hiesigen Regierung anempfohlenen Rücksichten gemäss, dem Schiffer Maurer die Erlaubniss, an Mainz vorbeifahren zu dürfen, und zwar unter denselben, von dem Schiffer Sommer eingegangenen Bedingungen.

Nassau; Auf die verhehliche Conclusion der Central-Commission im 319. Protocoll verfehle ich nicht zu erwidern, dass man Herzoglich Nassauischer Seite weit davon entfernt ist, die Berathungen dieser Versammlung durch factische Eingriffe zu unterbrechen, und dass man sich durch Ge- oder Verbote in den Gang der Rheinschiffahrt durchaus nicht einmischen wird.

Preussen; In Entgegenschung der Instructionen meines allerhochsten Hofes, ist mein Bestreben blos darauf gerichtet, moeglichst zu verhindern, dass der Standpunkt, aus dem der Streit zu beurtheilen ist, nicht verwirrt werde, sondern stets klar vor den Augen bleibe. — Vom Mittelrhein sind die Klagen schon auf den Oberrhein vorgeückt, wie dieses nicht fehlen konnte, sobald das von Coellen nach Biebrich gesandte Transitgut, nicht blos über Hochheim nach Frankfurt, sondern auch nach dem Oberrhein versendet werden musste.

Die Quelle der gegenseitigen Klagen von Grossherzoglich Hessischer und Herzoglich Nassauischer Seite, bleibt auf beiden Rheinstraechen die nemliche. — Beide Theile reclamiren nemlich Beibehaltung des Status quo; — diesen aber nach Recht und Billigkeit zu bestimmen, ist grade das, was die grosse Schwierigkeit macht, und diese Schwierigkeit will ich kurz so zeigen, wie ich sie sehe.

Es sind vor und seit dem Zusammentritt der Central-Commission Güter von Coellen direct ins Rheingau verladen worden.

Diese Güter betragen aber vor der Entstehung eines Etablissements, welches die Transit-Waaren zu Biebrich vom Rhein — zu Hochheim auf den Main — und von da entweder auf dem Main oder auf dem Rhein weiter zu befördern, sich erbot, im Jahr ins Andere kaum 2000 Zentner.

Dem Herzogthum Nassau gegen den Bezug von Waaren auf dem Rhein, zeit und kostspielige Hindernisse in den Weg zu legen, war bis dahin nicht versucht worden, und die Herzogliche Regierung würde sich zuverlässig darüber beschwert und Abhilfe gefunden haben,
wenn

wenn dergleichen vorgefallen wäre. — Diese Regierung hat aber bisher nie einen ihrer Rheinhäfen als Intermediär-Hafen designirt zu erhalten begehrt, und folglich besteht in den Amtsstuben der Controlours der Stationshäfen kein Register für eine Intermediär-Fahrt nach einem Hafen des Rheingau.

Seit der Errichtung des vorgedachten Etablissements in Diebrich und Hochheim tritt die Großherzoglich Hessische Regierung auf und sagt: — weil der Waarenzug von Mainz ab, und durch das Nassauische Gebiet geleitet werden soll, finden wir uns genöthiget, streng darauf zu halten, dass der Transit, welchen die Convention von 1804 den Stations-Häfen Mainz und Coellen sichert, ihnen nicht entzissen werde, und kein Gut soll fortan direct von Coellen ins Rheingau, weil keine gesetzliche Intermediär-Fahrt von Coellen dorthin besteht und der Status quo nicht unsüchtig verändert werden kann.

Die Herzoglich Nassauische Bevollmächtigte erwidert dagegen:

Grade das nemliche behaupten wir. — Wir haben bis jetzt Waaren direct von Coellen bezogen; folglich ist das unser Status quo, den wollen auch wir uns nicht entzissen lassen.

Die Großherzoglich Hessische Regierung opponirt:

Nein. — nie ist das Transitgut auf dem Rhein durch das Nassauische transportirt worden, einen solchen Status quo hat Nassau nie besessen, und gegen diese Neuerung setzen wir uns.

Wie ist nun Nassau zufrieden zu stellen, ohne die gesetzliche directe Fahrt der Stations-Häfen zu fähdern?

Conclusum.

Die Central-Commission
Nach genommener Einsicht ihrer in dem 316. Protocoll §I. ingerückten Conclusion, wovon hier der Auszug:

„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 Arrestationen bestanden hat, etwas geändert werde.“

Eingesehen jene, welche im 319. Protocoll §I. ingerückt, und folgenden

genden Inhalts ist:

„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 Beispiel seines sehr verehrten Herren Collegen von Hessen gemäss, und in Anbetracht der Dringlichkeit der Sache und der Umstände, der Nassauische Herr Bevollmächtigte baldmöglichst über den Inhalt ihrer oben erwähnten Conclusion wird abgeben wollen.“

Eingesehen die hier obensingerückte Erklärung des Herzoglich Nassauischen Herren Bevollmächtigten, welche es der Central-Commission nunmehr erlaubt, die Discussion über den Grund der Haupt-Sache zu eröffnen.

Erklärt

Dass demgemäss die Discussion und das Protocoll eröffnet werden sollen, und dass die auf 3 Monate bestimmte, dem letztgenannten Wunsche des Grossherzoglich Hessischen Herren Bevollmächtigten gemäss auf 3 Monate reducirte, preemptorische Frist, von dem Tage zu laufen anfangen kann, wo in Gemässheit der im 319. Protocoll §II. enthaltenen Conclusion der Central-Commission, der Grossherzoglich Hessische Herr Bevollmächtigte wird erklärt haben, dass die Aufrechthaltung des Besitzstandes, wozu Hessen und Nassau sich gegenseitig früherhin verbindlich gemacht haben auch die Aufrechthaltung des Besitzstandes zu Mainz in sich begreife, wie er sich bis jetzt zu Gunsten der Schiffe constatirt findet, welche aus dem Main kommen, um den Rhein aufwärts zu fahren, und der dieser Tagen nur erst durch die gegen zwei Badische Schiffer Sommer und Maurer von Niederhausen angewandten Massregeln unterbrochen worden ist.

Die Central-Commission erneuert ebenfalls an den Grossherzoglich Hessischen Herren Bevollmächtigten die durch ihre Conclusion §II. im 319. Protocoll an ihn gerichtete Einladung.

Hessen; Ich bin in der Nothwendigkeit, gegen obige Conclusion protestiren zu müssen, indem ich mir die Rechte meines Hofes vorbehalten.

Preussen; Meines Erachtens, wäre der Grossherzoglich Hessische Herr Bevollmächtigte blos einzuladen, sich bei seiner Regierung dahin zu verwenden, die Befugnis zu erhalten, die Versicherung zu geben, dass während der von der Central-Commission bestimmten zwei Monaten, um den Ausspruch über die Differenzen zu thun, welche
sich

sich hinsichtlich des Waaren-Transports von Coelln auf Diebrich verhalten haben; keine Anhaltungen von Fahrzeugen dieserwegen, weder ober noch unterhalb Mainz Statt haben sollen.

III.

Hessen; Durch die Anzeige des Stations-Controleurs in Bingen bin ich in Kenntniss gesetzt worden, daß neulichs der Schiffer Kappes, welcher die Rangfahrt von Coelln nach Bingen betreibt, unterhalb dieses Hafens gewaltsam angehalten und gezwungen worden ist, sich mit seinem Fahrzeuge nach Diebrich zu begeben, wie die Aussage des Schiffers und das amtliche über diesen Vorfall gehaltene Protocoll beweisen!

Am 11. und 12. dieses Monats haben abermals zwei Schiffer, nemlich die Binger-Intermediärschiffer Friedrich Brassel und Daniel Heller aus Laub, den Verifications-Hafen von Bingen umfahren, wo ihu in Coelln ausgestellten Manifeste hinlauten, und mit Ueberschreitung der ihnen angewiesenen Stromstrecke die in Coelln übernommenen zum Theil für Bingen bestimmte Waaren nach Diebrich gebracht. Durch dieses Verfahren wird dem Handelsstand in Bingen ein großer Schaden zugefügt, wofür die Nassauische Regierung verantwortlich bleibt!

Die Ostentation, womit man, von Seiten der Herzoglichen Behörden, diese Intermediärschiffer, mit aufgezogenen Nassauischen Flaggen, an Bingen vorüber, nach Diebrich fahren läßt, soll wahrscheinlich dasjenige ersetzen, was diesen im Lauf des Prozesses unternommenen Attentaten an Rechtsbeständigkeit abgeht!

Dieser Triumphzug erinnert, durch den Gegensatz, an den von Nassau vorgespiegelten sogenannten "Besitzstand", den der Herzoglich-Nassauische Herr Bevollmächtigte aus clandestinen Handlungen, aus Schiffahrts-Defraudationen eruiren will, die man sich wohl hüten sollte, wenn sie wirklich Statt gefunden, was noch zu erwägen ist, mit aufgezogenen Flaggen zu begehen. Heißt es nicht der Gerechtigkeit Hohn sprechen, wenn man einen auf solche Mittel gegründeten Besitz dem Besitzstand, den Hessen reclamirt und welcher sich auf tractatenmässige, deutlich ausgesprochene Gesetze und Verordnungen stützt, entgegen stellen will?

Die Central-Commission kann unmöglich verlangen, daß man Hessischer Seite auf den Vollzug der bestehenden Gesetze Verzicht leistet, dagegen aber der Nassauischen Regierung das Recht einräumen wollen

[Handwritten signature]
C. 1

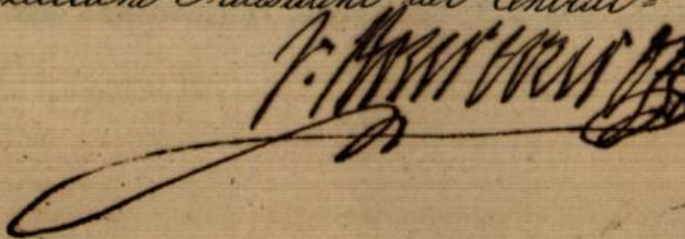
wollen, die willkürlichsten Handlungen zu begehen, durch welche alle Verträge verletzt und die Freiheit der Schiffahrt auf das gewaltsamste gestört wird. Ein solches Begehren würde die entschiedenste Partheylichkeit verrathen, weshalb ich mich hinlänglich dagegen gesichert glaube. Ich erwarte im Gegentheil mit Zuversicht von der Gerechtigkeits-Liebe der Central-Commission, daß sie die bestehenden Gesetze aufrecht zu erhalten bemüht seyn und nicht länger anstehen wird, in Betreff der obwaltenden Discussion ihren Ausspruch zu erkennen zu geben. Dadurch, daß man die vorhandenen Gesetze in Kraft erhält, kann allein der einzig wahre oder tractatenmässige Status quo der Rheinuferstaaten gesichert werden. In jedem Fall könnten die von der Nassauischen Regierung begangenen Gewaltthaten an demselben im Recht nichts ändern, sollte selbst der auf dem Rhein eingetretene anarchische Zustand zum großen Nachtheil des Schiffer- und Handelsstandes noch so lange dauern.

Nassau; Ich bin wirklich in Verlegenheit, was ich auf das vorstehende Hessische Votum antworten soll. - Wollte ich mich auf den Grund der Sache einlassen; so müßte ich Alles wiederholen, was bisher vorgekommen ist. - *C'est qu'il faut embellir la chose* denke ich, und lasse es dabei bewenden. - Alles, was von dem Aufdringen der Nassauischen Flagge gesagt wird, habe ich schon früher für eine offene Wahrheit erklärt. Setzt soll man gar Waaren, die nach Bingen bestimmt waren, gewaltsam nach Biebrich gebracht haben. - So unbegreiflich mir dieses ist; so nehme ich doch keinen Augenblick Anstand, allen Schaden-Ersatz zu übernehmen, und der Stadt Bingen hierdurch den förmlichen Revers auszustellen, daß man Herzoglich Nassauischer Seite niemals den Satz umkehren, und factisch durchführen wird, daß eben so wie Hessischer Seite der Weg ins Rheingau über Mainz bezeichnet ist, die nach Bingen bestimmten Waaren erst über Biebrich gehen sollen.

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

Gezeichnet: Büchler von Nau. Engelhardt.
" Pitsch von Roßler. Bourcoud.
" Jacobi.

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


F. W. W. W. B.
Hermann

