

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**

325 (16.6.1824)

325^{tes} Protocoll

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

In Gegenwart der nachstehend benannter Herren Bevollmächtigten:

Für Baden der Herr Büchler.

„ Baiern „ „ von Nau, Präsident.

„ Frankreich „ „ Hirsinger, supplirt durch Herrn Engelhardt.

„ Pütsch, als abgehender Bevollmächtigter.

„ Hessen „ „ Verdier, als eintristender Bevollmächtigter

„ Nassau „ „ Ritter von Roepster.

„ Niederland „ „ Bourcourd.

„ Preussen „ „ Jacobi.

Mainz den 16^{ten} Juni 1824.

§ I.

Der seitliche Präsident eröffnet die Sitzung durch Vorlage einer Vollmacht seiner Königlichen Hoheit des Herrn Großherzogs von Hessen da d^{er} Darmstadt den 8^{ten} Juni 1824 des Inhalts: daß Königliche Hoheit sich bewogen gefunden haben, hochst ihren Regierungsrath Verdier zum bevollmächtigten Commissar bei der Central-Commission für die Rheinschiffahrt zu ernennen.

Vermöge einer weiteren Verfügung vom 10^{ten} Juni l. J., ist der bisherige Großherzogliche Bevollmächtigte wegen Gesundheitsumständen von diesem Geschäft disponirt, jedoch mit Zurückhaltung seines für diese Dienstleistung bisher bezogenen Gehaltes und unter Vorbehalt, daß derselbe in allen schwierigen Fällen, wo man dieses für nothig findet, auch fernerhin zu Rathe gezogen werden sollte.

Die Central-Commission nimmt diese Mittheilungen ad acta und verordnet die Deponirung der Abschrift, der als legal anerkannten Vollmacht, des Herrn Regierungs-Raths Verdier, als ihres neuen Großherzoglich Hessischen Mitglieds in ihr Archiv, worauf derselbe ersucht wurde, neben seinem Vorgänger Platz zu nehmen.

Hessen: 1. Herr Legations-Rath Pütsch: S^{te} Königliche Hoheit der Großherzog von Hessen haben huldreichst zu verordnen geruht, daß ich wegen meiner Gesundheits-Umstände von den Geschäften bei der Rheinschiffahrts-Commission in Gnaden dispensirt seyn soll, und daher den Herrn Regierungsrath Verdier dachier zu meinem Stellvertreter gnädigst ernannt. Indem ich meinen hochgeehrtesten Herren Collegen diese Nachricht mittheile und von Denselben Abschied nehme, sage ich für die Freundschaft und das collegialische Vertrauen womit sie seit acht Jahren mich beehrt haben, meinen innigsten Dank. Das Andenken hiervan wird mir unvergeßlich seyn. Ich empfehle Denselben meinen Nachfolger zu gleich günstigen Gesinnungen.

-gen, und wünsche Ihnen gemeinschaftlichen Bemühungen, zu Erreichung eines großen Zweckes, den glücklichsten Erfolg.

Präsidium; Wenn der gelehrte Greis, der unsere Versammlung zu verlassen im Begriffe steht, das Ansehen seiner Verdienste in seinem Abberufungs-Schreiben uns vorlegt, so finden die Bevollmächtigten der Central-Commission die Wünsche erfüllt, die in dem Ausdruck der Gesinnungen Sr. Königlich Hochheit des Herrn Großherzogs von Hessen enthalten sind. - Der Zeitpunkt in welchem Herr Legations Rath Piesch unsern Wirkungskreis verläßt, ist für das ganze Geschäft und für Hessen insbesondere wichtig. Zur Uebersicht des Ganzen und für das Detail sind so viele spezielle Kenntnisse und langjährige Erfahrungen erforderlich, daß nur der Complex unserer gesammelten Kenntnisse uns für den vorborgenen Klippen verwahren kann, die dem alten System, so wie der Ausführung des neuen Gefahr drohen. - Während wir über den Sinn der Worte mancher wichtigen Artikels der neuen Convention im Laufe langjähriger Verhandlungen uns zu vereinigen strebten, haben wir erlebt, daß das alte Gebäude anfängt, in sich selbst zusammen zu stürzen, und daß wir bei der Ausbesserung genöthiget werden, uns der neuen Materialien zu bedienen, da die alten nicht mehr haltbar sind. So konnten auch vor Jahrhunderten gegebene Privilegien, höchst nützliche Institutionen begründen, allein, nachdem sich von jener Periode an gewandelt, die Verhältnisse der Länder und Menschen, so sehr geändert haben, so passen manche dieser alten Institutionen nicht mehr in die neue Zeit, und halten sich nicht mehr, bei aller Sorgfalt und Pflege ihrer Eigenthümer.

Was nützten den Italinischen Republicken ihre Reichthümer, ihre Flotten? Der Handelszug durch ihre Staaten und von ihren Marktplätzen vertoe sich, nachdem man wohlfeilere Wege nach dem nördlichen Europa entdeckt hatte.

Was nützte den Augsbürgern, Erfurtern, Nürnbergern, ihr erworbenes Reichthum und ihre schönen dort hinreichenden Handelsstraßen, nachdem man über die Flüsse Deutschlands die Producte ihres Handels überallhin wohlfeiler senden konnte?

Was nützte der gezwungene Umschlag der Stadt Mainz, nachdem das Herzogthum Nassau in den Besitz jener Landesstrecke kam, welche eine Verbindung zwischen dem rechten Rhein- und Main-Ufer bildet?

Mit welchen Rücksichten hat in neuester Zeit, der Rhein die Mittel aufzusuchen, den Handelszug auf seiner Straße zu erhalten, bei der zusehenden Concuurence im Osten und Westen?

Die Handels-Verhältnisse haben sich durch die Concuurence ihrer Beförderungsmittel, die von allen Seiten beachtet und berechnet werden, gleichfalls

falls sehr geändert.

Der Handelsmann erhält auf einem neuen Wege seine Producte um so viel schneller, daß er im Stande ist, die darauf verwendeten Summen im Jahr, einmal mehr, zum Ankauf verwenden zu können. Er verläßt darum den alten Weg, der zu langsam ist. — So gehen jetzt viele Güter über die Elbe nach Franken und die angrenzenden Gegenden. — Der Handel von Holland leidet dabei nur die Expedition über den Rhein. — Aber in Holland denkt man auf Dampfboote über die Waal, und an Wasser-Poststationen von Nimwegen aufwärts. Wollte man bei dem alten Gebrauche stehen bleiben, so würde der Handelszug nach dem Main, von Holland aus, völlig verloren gehen.

Seit vielen Zeiten gehen die überseeischen Güter von Holland über den Rhein nach der Schwitz. Frankreich fing an, diese Producte, der Schwitz wohlfeiler zu liefern, weil die Fracht, durch Wohlfeilheit der Fourage und Mäßigkeit der Fuhrleute, billiger war.

Man fühlte dies in Holland und auf dem Rhein sehr, und suchte durch Ermäßigung der Zölle und Frachten die Concurrenz zu halten. Die Kaufleute und Speditours thaten noch mehr. Sie suchten die wohlfeilsten Nebenwege für diesen Handel, weil der Hauptweg die Concurrenz nicht aushielte.

Solche erlaubt Nebenwege hießen die Zwischenfahrten dar, und durch diese allein erhielt sich der Handel in den Oberrhein und das Gewerbe an den Ufern; nur die Fuhrleute des Handels wurden gewechselt, man rieth die am wohlfeilsten Fuhrleute.

Die Noth hat diese Wahl gelehrt. Wollte man den Handel und die Expedition über den Rhein erhalten, so mußten solche Mittel eingeschlagen werden.

Der Handel war das Hauptziel der Erhaltung; auf die Mittel konnte keine Rücksicht genommen werden. Hätte man auf diese einzig Rücksicht nehmen wollen, so wäre der Handel verloren gegangen, und mit ihm wären die Mittel in sich verschwunden.

Wer also bloß auf die Mittel Rücksicht nehmen moechte, ohne den Hauptzweck zu erhalten, würde das Kind mit dem Bade ausschütten.

Die Schifffahrt gehört unstreitig zu den Beförderungsmitteln des Handels auf den Stroemen; aber sie ist für den Handel da, nicht der Handel für die Schifffahrt. Die Schifffahrt muß sich nach den Handelsverhältnissen richten. Soll sich der Handel nach ihr bequemen, so muß er in dem Verhältniß verlieren, wie dieser gewinnen würde, wenn nicht der Gewinn der letzteren, den Prun der erstern nach sich zog.

Die Postwägen für Reisende, welche den großen Transschiffen im Han-

del

sel zu vergleichen sind, wurden zuletzt in Teutschland so langsam und damit
 so kostspielig, daß Niemand mehr mit ihnen fuhr. Die Lohnkutscher kamen
 dabei auf, mit sie schneller und wohlfeiler fahren. Man fing an Eilwagen
 einzurichten; man fährt jetzt in 24 Stunden ohne Aufenthalt, ohne Nebenkosten
 von Mainz nach Coelln, woru man sonst 3 Tage nöthig hatte, — und von
 Frankfurt nach Basel in 3 Tagen, woru sonst 8 Tage erfordert wurden. —
 Die Lohnkutscher müssen bei diesen Anstalten ihr Gewerbe niederlegen,
 oder wohlfeiler fahren. — 1. Die Wasserpost. Die Fachtschiffe, welche von
 Coelln nach Mainz fahren, spannen seit Entstehung der Eilwagen 2 Pferde
 statt einem vor, und fahren um einen Tag schneller hierher. Dies bewirkte
 die Concurrenz. Diese Concurrenz ist für die Reisende Gewinn. So bediente
 man sich seit einiger Zeit auf dem Rhein der kleinen Schifffahrt, weil
 die Grosse zu langsam und zu kostspielig ist. — Man war sonst der
 Meinung, daß die Sicherheit der Wassertransporte von der Größe
 der Schiffe abhängt, aber die Erfahrung hat gelehrt, daß die Transporte
 in mittelmässigen Fahrzeugen mehr Sicherheit und Schnelligkeit gewähren.
 Bald wird man die großen Fahrzeuge auf dem Rhein verschwinden
 sehen. —

Der große Kaiser von Rußland hat den, nicht über 8 Faden große,
 Fahrzeugen auf der Niewa für alle Gütertransporte die Zollfreiheit gestat-
 tet. Seitdem wird das meiste Gut in kleinen Schiffen verführt. —

Man ist auf dem Rheine und zu Mainz so ungerne, zu fragen:
 wo geht das Gut hin? Ich will darauf eine Antwort aus dem Nieder-
 rhein geben, die den rechten Aufschluß liefert. Im Jahr 1823 gingen
 von Coelln nach Coblenz 37,675 1/2 Ztr.
 Guts und von Coelln bis unterhalb Linz 269,180 "
 vorzüglich nach Zündorf.
 Ferner nach Frankfurt, der Mosel und andern Zwischenhäfen. 24,4066 "
 Nach Mainz gingen direct durch die Coblenz- und Mainzer-Gilde
 in der großen Tourfahrt, — nur 385,232 "

Zusammen 1,173,529 "

Die Summe aller zu Mainz angekommenen Güter betrug 813,278 Ztr.
 Da nun durch die directen Schiffer 385,232 "
 gebracht wurden, so muß der Rest von 788,297 "
 und resp. von 427,546 "
 durch die Intermidiärschiffer dahin und in die Zwischenhäfen geliefert worden
 seyn.

Hier

Abt.

Hier sieht man also, auf welche Art und auf welchen Wegen die Haupt-
Summe der Güter, von Coellen nach Mainz gebracht wurde und dass man
sich der directen Fahrt für die sogenannten großen Handelsgüter mit weniger
bediente, als der sogenannten intermediär- oder kleinen Schifffahrt, die in der
That unter billigeren Frachten und mit größerer Schnelligkeit die Güter auf
die Stelle bringt.

Die überhäufte Anzahl der Grofschiffer belastet unsern Handel. Kaum
kommt einer des Jahres an die Tonne, davon muß er ein Fahrverdienst erbrin-
gen, und Schiff und Geschirr unterhalten. Daher die hohe Fracht, die
der Eigenthümer des Guts bloß zur Ernährung des Schiffers bezahlen soll.

Warum will man aber bei dem jetzt schon so sehr vermindertem Zuge
des Handels auf unserm Strome, die Nebenache mehr beachten als die
Hauptsache? Warum will man zum Untergang des Handels die Junft
der Grofschiffer begünstigen, wenn die Hauptsache darunter leidet; - wenn
mit der Verminderung der Transporte die Schifffahrt ohnehin in Abgang
kömmt? - Wer es mit der noch bestehenden Gilde gut meint, muß darauf
denken, daß den Schiffen die Ladung nicht fehlt.

Unsere drei monatliche neuesten Verhandlungen liefern die Geschichte des
Streits der Schiffer gegen den Handel; die Schiffer wollen sich in einem pri-
viligirten Zustande über den Handel erheben und diesem Gesetze vorschreiben,
wie es sich nach der Convention der Schifffahrt beugen soll; dies beweisen die
Protocolle des Gilde-Raths.

Wollte man dies länger zusehen, so würde die traurigste Folge bald sicht-
bar werden.

Doch sie ist schon sichtbar geworden; betrachte man die Elberegister über
den Handels-Verkehr dieses Stroms. Der Handel nimmt täglich über die
Elbe zu, wie er über den Rhein abnimmt.

Im Jahr 1823 betrug die Summe der Colonial-Waaren die aus Holland
nach Coellen ging..... 121,869 Zentner.

dagegen gingen im nemlichen Jahre von Hamburg nach Wilt-
tenberg..... 67,513 "

Der Handel auf der Elbe vermehrte sich im Jahr 1823 gegen
1822 um..... 4,000 "

Genauere Uebersichten wird der General-Secretär unserer Commission Herr
Hermann in größern Ansichten nächstens vorlegen.

Die Weser wird bald eine noch größere Concurrenz zeigen. Die Güter,
die sonst vom Unterrhein nach dem Main gingen, haben den schnelleren,
sicheren und billigeren Weg schon gefunden.

Der Oberrhein und die Schwitze werden aus den Seehäfen von Frankreich;

zu ihrem Vortheil versorgt werden, und die Waaren gerne daher beziehen, weil sie auf den Tag der Ankunft rechnen können.

Mainz wird bald der letzte Punkt seyn, wo man noch Spuren des Niderländischen Handels vom Unterrhein her, antreffen wird.

Es ist an der Zeit, dass die Central-Commission der Rhinschiffahrts-Angelegenheiten auf diese Thatsachen die höchste Rücksicht nimmt. Der Handels-Verkehr der Nebenströme und der Seitenländer ist nicht mehr an den Rhein gebunden, wie ehemals. Er fand leichtere und schnellere Zufahren auf andern Wegen. Dem Stillstand dieser Verordnungen, die uns besorretet, können wir nur durch kräftige Maßregeln zuvorkommen, durch Beseitigung der Hindernisse, die unsern Handelsverkehr auf dem Rhein hemmen, die wir mit Kälte und mit der dem Gegenstand angemessenen Würde, ohne durchblickende Leidenschaft getheilte Meinungen untersuchen müssen.

Zu Mainz - man muss es offen bekennen - lagen bisher große Erschwernungen auf dem Handelsweg über den Rhein, Main und Neckar. - Hier ist vieles zu verbessern; - der Anfang ist gemacht, und eine Klugheitsregel sagt: den Theil den man nicht halten kann, muss man in der Zeit fahren lassen, um nicht das Ganze darüber einzubüßen.

Die Stadt Mainz hat ohne dies durch ihre günstige Lage am Mittelrhein und am Ausfluss des Mains, so viele natürliche Vortheile für ihren Handel, dass sie der künstlichen Mittel und des Zwangs nicht bedarf, um sich als Nudertagsplatz der Hauptgeschäfte für den Oberrhein, Main und Neckar zu betrachten. - Wo der Zwang liegt, entfernt sich der Handel. Davon hier das Beispiel.

Der neue Großherzoglich Hessische Commissarius, den wir hier in unserer Mitte freundlich begrüßen, kann und wird sich außerordentliche Verdienste für die große Sache erwerben, wenn er unser Streben mit jener Thätigkeit und Umsicht unterstützt, die sich von seinen beachteten Kenntnissen, von seinem Diensteifer und von seinen Erfahrungen als Präferent in Rhinschiffahrts-Angelegenheiten bei der Provinzial-Regierung von Rheinhessen erwarten lassen. Die Central-Commission verdankt es der glücklichen Wahl Sr. Königlichen Hoheit des Herrn Großherzogs von Hessen, einen solchen würdigen Geschäftsmann in unsere Mitte gesendet zu haben, der, - mit Zusicherung sage ich es - mit Beseitigung aller Nebenrücksichten nur seine Blicke auf den großen Handel und den großen Verkehr richten wird.

Hessen; 1. Hess. Regierungsrath Fiedler;

Meine hochzuverehrenden Herren Collegen!
Sie haben den Vortrag unseres verehrten Herrn Präsidenten angehört.
Dankbar

Dankbar für die gütigen Ausserungen, welche er darin für meine Person hat
legen wollen, beziehe ich mich, in so weit darin auch die bekannte Streitfrage
zwischen Hessen und Nassau mit hinüber ist, auf die früheren Hessischen
Abstimmungen.

Sie haben ferner die Abschieds Worte meines ehrwürdigen Herren Amts-
Vorgängers vernommen.

Die Gnade des Großherzogs von Hessen, meines Herrn, hat mich
auf den von ihm bisher bekleideten Posten berufen.

Ich fühle mich hochgeehrt, in eine Versammlung von Männern zu tre-
ten, welche um die Schiffahrt unseres waterländischen Stroms sich bereits
so mannichfaltige Verdienste gesammelt haben. Indessen verhehle ich mir
nicht, daß manche Verhältnisse meinen Eintritt schwieriger machen, und
mir der Schatz von Erfahrungen im Fache der Rhinschiffahrt abgeht,
worauf Sie, meine verehrten Herren Collegen, so reich sind.

Bewertheilen Sie mich daher mit Rücksicht, wenn für's Erste die That
hinter dem guten Willen zurück bleibt.

Gerne werde ich übrigens mit Ihnen alle meine geringen Kräfte vereinigen,
um dem hohen Auftrage zu genügen, den die Wiener-Congress-Akte uns
überwiesen hat; um Gesetzmäßigkeit, die bestehende Ordnung und die Heilig-
keit der Verträge aufrecht zu erhalten.

So, denke ich, werde ich mich am Sichersten Ihres Vertrauens und collegia-
lischen Wohlwollens würdig machen, welches mir zu schenken ich Sie
schließlich so ergebenst als angelegenlichst bitte.

Conclusum.

Worauf die Central-Commission bemerkte:

- I, Daß nur das angenehme Ereigniß einer so ausgerechneten Wahl durch
Ernennung des neuen Großherzoglich Hessischen Bevollmächtigten, bei dem
Austritt seines so sehr, von der Central-Commission geachteten Vorgängers diesen
empfindlichen Verlust ersetzen könne.
 - II, Die Mitglieder der Central-Commission verdanken dem zutlichen Herrn Präsidenten
vorstehende von demselben vorgelesene interessante Arbeit, und wurden sich bei den
Inhalt davon zur Würdigung ihrer respectiven Höfe vorzulegen.
- Preussen; Hält sich das Protocoll über den Theil des Praesidial-Vertrags offen, der zu
Gunsten der indirecten Beförderung der Waaren lautet.

§ II.

Praesidium; Im § II. des 322^{ten} Protocolls hat die Central-Commission, hinsichtlich
der Frage über die Pachtmäßigkeit der Fahrt zwischen Coellen und Dieblich
erklärt; daß sie zum Behufe einer definitiven Entscheidung nichts mehr
nöthig

nöthig habe, als die individuellen Abstimmungen, wobei sie die bei der Contestation nicht unmittelbar beteiligten Herren Bevollmächtigten ersuchte, diese ihre Abstimmungen baldmöglichst in das Protocoll niederzulegen.

Da der Termin zur Entscheidung bald zu Ende geht, so beehrt sich das zeitliche Praesidium, diesen Gegenstand der Aufmerksamkeit seiner Herren Collegen zu empfehlen, damit die Abstimmungen vor dem Ablauf der angesetzten Frist abgegeben werden mochten.

Volunt des Königlich Französischen Bevollmächtigten,
über die Streitfrage zwischen Hessen und Nassau.

Frankreich; Ist der Waaren-Transport von Coblen nach Biebrich, so wie er bisher statt gehabt hat, erlaubt und ist er beizubehalten?

Dieses ist die Frage, über welche Unterzeichnete, in Folge des, im Art. des 322. Protocolls eingebrachten Beschlusses der Central-Commission, abzustimmen, berufen ist.

Unter dieser Beziehung entstehen hier drei Fragen: aus den Entwicklungen, welche aus deren Prüfung hervorgehen, wird sich auf eine natürliche Weise, die Lösung der zu behandelnden Haupt-Frage ergeben.

1^{te} Frage.

Befindet sich die Unterscheidung der Schifffahrt, in große, intermediäre und kleine Schifffahrt in der Convention von 1864?

Der Rhein ist eine gemeinschaftliche Straße für alle an dessen Ufer liegende Staaten, und die Schifffahrt auf demselben, soll gemeinschaftlichen Gesetzen unterworfen seyn. Art. 2. dieser Convention.

Diese Schifffahrt theilt sich namentlich in zwei Zweige: die große Schifffahrt ist jene, die von einem Theil zum andern des Rheinflusses statt hat, indem an den beiden Stationsstädten Mainz und Coblen vorbeigefahren wird: die kleine Schifffahrt hat den wechselseitigen Verkehr der Häfen und Länder beider Ufer zum Gegenstande, die so gelegen sind, daß sie unter sich eine Verbindung durch den Rhein unterhalten können, ohne vor diesen beiden Stationen vorbeizukommen. Art. 19.

Die große Schifffahrt ist ausschließlich einer Schiffergilde anvertraut. Art. 16.

Die kleine Schifffahrt ist für alle Schiffer beider Ufer frei, die von ihren resp. Landesherren mit Erlaubnißscheinen versehen sind. Art. 20.

Die Kleinschiffer können in der zwischen Coblen und Mainz begriffenen Strecke

Stücke frei fahren, wenn sie zu einem Intermediärhafen gehören, der zwischen beiden Städten liegt.

Dieses sind die Grundsätze der Convention von 1804.

Durch Erweiterung der Verfügungen des Art. 19, wurde im Jahr 1807 provisorisch eine dritte, nemlich die Intermediärfahrt, errichtet; — eine Unterscheidung, welche die kleine Schiffahrt benachtheiligte und einschränkte.

Diese, vielleicht von augenblicklichen Umständen, motivirte Unterscheidung, wo es sich von Einführung einer neuen Ordnung handelte, die ohne dieses schwer zu erreichen gewesen wäre, veranlasste sogleich Vorstellungen von Seiten der Handelskammern von Coellen und Mainz, und des Praefecten vom Donnersberg.

In dieser Hinsicht sagt die Coellner-Handelskammer in einem Memorandum, welches dem General-Director vom Octroi, und später dem Ministerium übergeben wurde:

„Die Convention enthält gar keine Verfügung, welche ermächtigt, die Rheinschiffahrt in eine directe, intermediär- und kleine Schiffahrt einzutheilen!

„Die zu verschiedenenmalen von den resp. Bevollmächtigten erläuterten Art. 17, 19, 20 und 21, erkennen keine andere Eintheilung als jene einer großen und kleinen Schiffahrt.“

Diese Erläuterungen, wovon die Handels-Kammer spricht, wurden durch die Vorstellungen der deutschen Fürsten und hauptsächlich durch den Churfürsten von Pfalz-Bohain veranlasst: die unter dieser Beziehung von dem Francoesischen Ministerium in der Sitzung der bevollmächtigten Commission am 11^{ten} November 1805 gegebene Erklärung verschaffte diesen Vorstellungen Eingang: es war darin gesagt:

„Bei dem Art. 19 sei zu verstehen, daß die kleine Schiffahrt, den wechselseitigen Verkehre der Häfen und Länder beider Ufer zum Gegenstande habe, die so gegeben sind, daß sie eine Verbindung durch den Rhein, entweder unter sich, oder mit den Stationshäfen oder endlich mit dem Auslande unterhalten können, ohne vor gedachten Stations-Häfen vorbeizukommen.“

Und bei dem Art. 21.

„sei es ausdrückliche Uebereinkunft, daß die gedachten Schiffer in den Stations-Häfen alle Arten von Waaren an Bord nehmen, und sie innerhalb der Stromstricke verfahren können, die ihnen zu beschiffen angewiesen ist, mit Ausnahme von einem Stations-Hafen in den andern.“

Hierauf wurden Schritte gethan, um das Francoesische Ministerium zu veranlassen, diese Erklärung zurückzunehmen: Die Folge hat bewiesen, daß sie es nicht wurde und daß diese eigennützigem Schritte fruchtlos waren.

Den

Den Vorstellungen der Coblener-Handels-Kammer folgten jene der Kammer von Mainz, welche den Vorschlag zur Unterabtheilung der Schiffer "ein unglückliches Project nannte, welchem sie nicht beipflichten könne."

Der Praefect von Mainz, aufgerufen sein Gutachten zu geben, sagte, dass die fragliche Unterabtheilung "dem Handel, den Interessen der Schiffer und der Oetroi-Convention zuwiderlaufe."

Auch das Ministerium des Großherzogthums Berg trat als klagender Theil auf, und wendete sich in dieser Hinsicht an den Grafen von Brust, in der Eigenschaft als bevollmächtigter Commissaire Sr. Durchlaucht des Fürsten Primas und als Mitunterzeichner der Convention von 1804.

Nun kam die Sache bei dem Ministerium des Innern vor; Denkschriften wurden von der General-Direction des Rhein-Oetroi, in Erwiderung der verschiedenen Vorstellungen, verfasst; sie wurden erörtert und geprüft; man sollte auch das Gutachten des Herrn Coquebert Montret, gleichfalls einer der Redactoren und Unterzeichner der Convention von 1804 ein: alle Interessen wurden also vorgestellt, alle Partheien gehört, und das Resultat dieser Conferenzen war eben so rechtsgültig, als die Discussion darüber partheilos war.

Auf diese Art und unter solchen Vorgängen erfolgte die Entscheidung des Ministers vom Innern, vom 23^{ten} Mai 1809, welche die von der General-Direction der Stations-Controleurs zugefertigte provisorische Instruction aufhob und die Einrichtung der Intermediärfahrt vernichtete.

Als sich noch neue Zweifel darüber erhoben, ob der Art: 14 die Kleinschiffer ermächtigt in den Stations-Häfen zu laden, so erhielt die Entscheidung vom 23^{ten} Mai 1809 ihre Vollständigkeit durch den nachfolgenden Erlaß vom 19^{ten} April und die Worte "Intermediär-Häfen" wurden aus der Verordnung über die Schiffer-Gilde ausgestrichen: diese zweite Entscheidung wurde augenscheinlich aus der Annäherung gedachten Artikels mit dem Art: 19. hergeleitet.

Behaupten wollen, dass das Französische Gouvernement für sich allein nicht competent war, diese Veränderungen vorzunehmen, hiess vorerst vorgehen, dass dieselben mit der Zustimmung und Einwilligung von Deutschland geschähen, auch könnte man nöthigenfalls ein Nichtwissen dessen voraussetzen, dass alles, was Bezug auf die Verordnungen der Schiffergilden, auf ihre Polizei und ihre Organisation hat von den Praefecten beider Departemente in Verbindung mit dem nach dem Art: 17 der Convention zusammengesetzten Conseil erlassen und der Französischen Regierung zur Bestätigung vorgelegt werden soll, weil "beide Stationsstädte auf dem linken Ufer liegen". Art: 17.

Hieraus geht demnach klar hervor, dass unter allen Gesichtspunkten, die Entscheidung des Französischen Ministeriums competent war, dass sie provocirt wurde, durch die Klagen der Schiffer, des Handelsstandes beider Stations-Städte

Städte sogar, der Praefecten, durch die Vorstellungen der Fürsten des rechten Ufers, daß sie das Resultat einer reifen, gründlichen, unpartheiischen Prüfung war, daß sie die Genehmigung beider Regierungen für sich gehabt hat, wenn sie nothig gewesen wäre, und daß die Einwilligung Deutschlands um so weniger zweifelhaft seyn kann, als die Französische Entscheidung ausschließlich zum Vortheil der Schiffahrt und des Handels auf dem deutschen Ufer gerichtet und es nicht glaubhaft ist, daß dessen Schiffer wegen Ueberhäufung von Wohlthaten klagbar angekommen sind.

Nach Vorstehendem entscheidet sich daher die Frage verbindend, und mit ihr verschwinden alle Vorwürfe, alle Disculpationen, deren man die Regierung zu beichtigen gesucht hat, welche die Initiative aus dem Pötroi-Gesetz genommen hat, und die unerschütterlich in ihren Grundsätzen von Ordnung und Billigkeit, einzig in diesen Principien Praxi geschöpft hat, um selbst gegen ihre Interessen zu entscheiden.

Mit ihnen fallen auch jene Vorwürfe von Partheylichkeit und Willkühr weg, womit man den Herrn von Montalivet und seine Verwaltung zu überschütten getrachtet hat. Ederzeit hat er nur auf gesetzlichen Wegen gehandelt, und man kann dem Geist, der beständig in seinen Beschlüssen geherrscht hat, keine bessere Anerkennung geben, als durch die Anführung der Stelle eines Dienstschreibens, welches dieser Administrator an die General-Direction des Rhein-Pötroi in Erwiderung auf Anträge erlassen hat, welche diese ihm gemacht hatte, um die Ladungen einzustellen, die mit Umgehung des Coellner-Hafens, zur Müllheim und Zündorf bewerkstelligt wurden. Anträge, auf die er übrigens, wie er sagt, nicht eingehen konnte, weil sie gegen die Convention von 1802 wären:

„Man darf nicht aus dem Gesichte verlieren, daß das Interesse der Erhebung, nicht der einzige Gegenstand unserer Sorgfalt seyn soll: man muß gleichfalls bedenken, daß der durch zu viele Hindernisse gestörte Handel, gleichfalls zu Grunde geht, und dieses ist das größte Uebel, was man zu befürchten hat.“

„In diesem Geiste müssen die neuen Vorschläge abgefaßt seyn, die ich Sie ersuche mir über die Mittel zu machen, um die Mißbräuche abzuschaffen, die sich in die Rhein-Pötroi-Erhebung eingeschlichen haben.“

Später haben die Ladungen in Müllheim und Zündorf, weit entfernt aufzuheben, vielmehr zugenommen und mit ihnen die Fiscalität und die Strenge der Erhebungsämter.

An nun und an was soll man sich wegen der Beibehaltung dieser Mißbräuche halten? Gewiß nicht an die geringe Wachsamkeit der Verwaltung. Sollte die Ursache vielleicht in dem Umstande zu suchen seyn, daß diese verschiedene Punkte

Punkte unter einer und derselben Uferbeschaft standen? Auf jeden Fall haben die Gewalt der Umstände und die Handelsconvenienzen großen Theil daran.

2te Frage.

Gehört die Fahrt von Coellen nach Biebrich zu der großen oder der kleinen Schiffahrt?

Durch Anwendung der Grundsätze der Convention von 1804, wie solche eben entwickelt wurden, entscheidet die Lokalität unbestreitbar für die kleine Schiffahrt. Demnach steht jene von Coellen nach Biebrich unter der Territorial-Autorität, welche ihre zur Ausübung derselben beauftragte Schiffer patentirt; sie liegt auch außer dem Bereich der Gild-Verordnung und die Commission, oder in ihrem Namen die Verwaltungs-Commission, hat nur in Beziehung der allgemeinen Polizei- und Schiffahrts-Ordnung darin zu sprechen.

3te Frage.

Ist die directe Fahrt von Coellen nach Biebrich, angenommen sogar das Bestehen der dreifachen Unterscheidung der Schiffahrt, wie sie in der Frage N. 1. auseinandergesetzt ist, durch die besondern gegenwärtig in Kraft bestehenden Verordnungen erlaubt?

Wir haben gesehen, welches die Schiffahrts-Ordnung auf dem Rhein bis zum Jahr 1814 war: sie war der Convention von 1804 angemessen; und wenn über den einen oder den andern ihrer Grundsätze, noch irgend eine Dunkelheit herrschen konnte, so haben die darüber gegebene authentische Interpretation und die ununterbrochene Anwendung auf eine so gesetzliche und klare Weise den Sinn davon bestimmt, daß jede davon vorgenommene Veränderung eine wirkliche Uebersetzung der Convention selbst war.

Dieses war denn auch der Fall bei der subdelegirten Commission oder der provisorischen Verwaltung, die, indem sie die Intermediär-Schiffahrt wieder herstellte, diese Usurpations-Fahrt mit den Vortheilen ausstattete, welche sie der kleinen Schiffahrt negnahm, die diese bis dahin genossen hatte, und welche ihr die Convention von 1804 ausschließlich zugewiesen hatte.

Diese provisorische Behörde war um so weniger ermächtigt, die Convention von 1804 in ihrem Wesen zu modificiren, als sie selbst ihre provisorische Existenz nur der Uebersetzung des Art. 131 derselben Convention verdankte.

verdankte. Wenn man indessen die höhere Gewalt als Entschuldigung betrachten wollte, die sie an die Stelle der constituirten und von dem ganzen deutschen Reich anerkannten Behörde gesetzt hat, so kann man sich doch nicht entziehen, wahrzunehmen, daß wenn durch die Veränderungen, welche diese provisorische Administration an der Rheinschiffahrt vorzunehmen sich erlaubt hat, sie dem Geist der Wiederinlenkung, der Vereinigung und der Verbesserung der damaligen Zeit zu huldigen gewollt oder gemusst hat, sie sich wenigstens in den wohlwollenden Gesinnungen vergrieffen hat, die sie ohne Zweifel da geleitet haben, als sie nicht voraussah, daß sie eine Bahn von Ungerechtigkeiten betrat, wovon sie allein in der Folge den Tadel ertragen mußte. Daher kam dieses System von Ungewißheit, diese Reihe von bestätigenden, widerrufenden, modificirenden Beschlüssen, welche die Scenen von Unordnung und Aergerniß der letzten Zeiten veranlaßt haben.

Gehen wir in eine kurze Untersuchung der Legislation dieser provisorischen Behörde ein:

Beschluß vom 29^{ten} Juli 1814.

17) Wiederherstellung der den Goldschiffern anvertrauten Intermediär-Fahrt, oder Föhrung der Art. 19, 20 und 21 der Convention von 1814.

Art. 7. gesagten Beschlusses.

27) Den Goldschiffern von Mainz und Bingen wird es allein erlaubt, in Coellen diejenigen Waaren zu laden, die nach dem Rheingau bestimmt, mit dem Befehl an Ersteren, dieselben direct nach Mainz zu führen, und an Letzteren, solche auf ihre Kosten und in dazu geeigneten Fahrzeugen bis an den Ort ihrer definitiven Bestimmung zwischen Bingen und Mainz bringen zu lassen.

oder Es wird den Nassauischen Häfen und namentlich Biebrich untersagt, in wechselseitigem Verkehr mit Coellen und Ebbeln zu stehen: — Es wird ein neuer Intermediär-Umschlag in dem Hafen von Bingen errichtet, Behufs der Schiffer-Patente und zum ausschließlichen Nachtheil des Nassauer Landes. Es werden privilegierte Klein- oder Intermediär-Schiffer geschaffen, die sich mit der den Kleinschiffern abgenommenen Brute bereichern: —

Der wechselseitige Verkehr der oberhalb Bingen gelegenen Nassauer Häfen, wird in die enge Grenze zwischen Mainz und Bingen eingeschlossen. Der Stations-Controleur von Coellen wird ermächtigt, die nach Biebrich und in andern Nassauischen Häfen bestimmten Güter zu stampeln und zur Ladung anzuweisen.

Beschlüsse vom 18^{ten} September 1815.

27) Es wird den Stations-Controleurs verboten, Declarationen zu stampeln, für einen Intermediär-Schiffer, in welchen man den Waaren ihre Bestimmung giebt, die außer oder über der Stromstrecke liegt, die der Schiffer zu befahren ermächtigt ist.

oder

oder Legislations - Conflict, oder wenigstens Doppelsinn, weil der Mainzer-Schiffer allein ermächtigt wäre, die nach dem Rheingau bestimmten Waaren zu verfahren, da doch jener von Bingen auch das Recht hat, sie bis Bingen zu führen: ein durch die nämliche Behörde verliehenes Recht.

30/ Indessen soll dieser Beschluss, die dem Stations-Controleur von Coblenz durch die ausnahmsweise Verfügung des § 7. des Beschlusses vom 29^{ten} Juli 1814 eingeräumte Befugniß nicht aufheben: im Gegentheil ist diese Ausnahme nicht nur bestätigt, sondern sogar noch ausgedehnt, durch den nachfolgenden Beschluss vom 12^{ten} October 1815, worin ad § 3. implicite gesagt ist, daß die Schiffe von Bingen zu Coblenz noch laden und bis nach Bingen bringen können, jene Waaren, die nach den oberhalb Bingen gelegenen Nassauischen Häfen bestimmt sind, und daß diese Schiffer sogar, wenn es Rheingauer Schiffer sind, sie direct bis an den Ort ihrer Bestimmung bringen können.

Jetzt folgt die Legislation der gegenwärtigen Verwaltungs-Commission im Namen der Central-Commission.

Beschluss vom 10. November 1815.

Befehl an die Stations-Controleurs, nicht zu dulden, daß die Intermediäre und Kleinschiffer, die ihnen durch ihre Patente angewiesene Stromstrecke zu überschreiten.

Beschluss N^o 538 vom 5^{ten} Mai 1824.

Erklärung, daß sie verstanden habe, den Beschluss der subdelegirten Commission vom 18^{ten} September 1815 zu bestätigen, der, wie wir gesehen haben, nichts geändert hat, und der noch durch den nachfolgenden Beschluss vom 12^{ten} October 1815 erweitert interpretirt worden ist. Und Eingeständniß, daß der Art. 7. des Beschlusses vom 29^{ten} Juli 1814 noch nicht widerrufen sey, so viel, daß die Binger Schiffer nicht aufgehört haben, bis jetzt die Vortheile zu genießen, welcher dieser Artikel und die folgende ihnen einräumt.

Demnach ist der Stations-Controleur von Coblenz gezwungen, jene Ladungen, wie sie früher statt hatten, nicht zu hindern und die Verwaltungs-Commission, indem sie zuletzt diesem Prohibitor verbot, die Declarationen zu stempeln, für Waaren, die nach Biebrich bestimmt sind, befindet sich nicht nur im Widerspruch mit sich selbst, sondern da sie eine neue Ordnung der Dinge einführt, überschreitet sie augenscheinlich und willkürlich ihre Gewalt.

Bei einem Resumé des Vorhergehenden ergibt sich:

- 1^o daß die Convention von 1804 nur zwei Arten von Schifffahrt anerkennet, nemlich die große und die kleine;
- 2^o daß jene von Coblenz nach Biebrich zu letzterer gehöre;
- 3^o daß sogar unter der verkehrten Anwendung der Convention von 1804, d. h. unter der gegenwärtigen Eintheilung der Schifffahrt in 3 Klassen, die Rhein-

Rheingauer Häfen können Waaren, die dahin erklärt und bestimmt sind, von Coellen, entweder über Mainz, über Bingen oder auch direct kommen lassen, wenn die Schiffer aus dem Rheingau sind, und dass der Stations-Controleur nicht befugt ist, diesen Declarationen sein Visa zu verweigern.

Dass demnach diese Fahrt nach den Grundsätzen der Convention von 1814 und nach jenen, die gegenwärtig in Kraft bestehen, erlaubt ist.

Ist die Rechtsfrage nun demgemäß gelöst, so bleibt noch übrig, jene über die Convenienz und Billigkeit vorübergehend zu prüfen.

Wenn vielleicht die Convenienz in dem gegenwärtigen Augenblick, wo die Rhein-Schiffahrt sich ihrer definitiven und gesetzlichen Organisation nähert, fordert, dass man provisorisch, die seit 10 Jahren in Widerspruch mit der Convention von 1814 bestehende Ordnung der Dinge und mit ihr demnach auch die dreifache Eintheilung der Schiffahrt aufrecht halte, so scheint auf der andern Seite auch die Billigkeit hinsichtlich Nassaus zu verlangen, dass dessen Ufer sich ebenfalls der Gewähleistungen und Erleichterungen erfreue, welche Hessen für das Seine in Bingen erhalten hat, und dass die Hessischen Schiffer, welchen ihre Regierung die Schiffahrt nach Biebrich verboten hat, aufgefordert würden, Theil zu nehmen an den Vortheilen, welche diese Fahrt ihnen darbieten kann, in einem wie in dem andern Fall, jedoch ohne die Zahl der Schiffer zu vermehren und mit Ausschluss jedes besondern Privilegiums. zu welchem Ende es vielleicht zweckmäßig wäre, dem Stations-Controleur zu Coellen den Befehl zugehen zu lassen, ein Register für die directe Fahrt von Coellen nach Biebrich und die intermediäre Häfen von Bingen an zu eröffnen, provisorisch alle gegenwärtigen Binger-Gildschiffer zu ermächtigen, sich nach ihrer Wahl in die eine oder die andere Tourfahrt, nach Bingen oder nach Biebrich, einschreiben zu lassen: auf diese Weise werden die Preussischen und Nassauischen Untertanen die Befugniß erhalten, welche die subdelegirte Commission fast ausschließlich den Binger Schiffern unter dem Titel von Rheingauer Schiffern bewilligt hat.

Diese Ansicht harmonirt vollkommen mit dem Vorschlag, welchen der Herr Director Eckhart so eben der Central-Commission über diesen Gegenstand ungerichtet hat.

In dieser Hinsicht verlässt sich Unterzeichnete auf das, was die Central-Commission in ihrer Weisheit und Billigkeit provisorisch entscheiden wird, oder auch selbst darauf, worüber die beiden Regierungen von Hessen und Nassau sich freundschaftlich unter sich vereinbaren werden. Indessen muß er bestimmt erklären, dass er seiner Seite und nach seiner Meinung hiermit nicht den gegenwärtigen Zustand der Schiffahrt als jenen anerkennen meint, welchen die Convention von 1814 vorschreibt,
und.

und daß, wenn er zu dessen provisorischen Fortdauern unwillig, er sich dazu nur durch die Rücksicht veranlaßt findet, daß diese Ordnung der Dinge bereits seit 10 Jahren bestehe und daß es in dem gegenwärtigen Augenblick gefährlich wäre, jetzt zu ändern, um kurze Zeit nachher, wenn das definitive Reglement fertig sein wird, abermals Änderungen zu machen.

Eine letzte Rücksicht ist hier noch geltend zu machen:

Seit der Einführung des Rhein-Actes hatten die Orte, namentlich am Rhein und Hochheim am Main, hinsichtlich des Hafens zu Mainz, und jene von Kehlheim und Gündorf, in Hinsicht des Hafens von Coellen, die angelegentliche Sorgfalt der Verwaltung erzeugt: eine Menge Vorschläge wurden gemacht, um die Transporte zu verkürzen, auf diesem Wege die Stationshäfen zu umgehen und sich der Actes-Gebühren zu entziehen: keiner konnte nach den Grundsätzen der Convention von 1806 angenommen werden; endlich erkannte man, daß das Uebel nicht da, sondern an jenen Orten liege, wo man die Waaren hinziehen und concentriren wollte. Zu diesem Zwecke wird man eine allerdings competente und unpartheiische Autorität anführen, jene nemlich des Herrn Ochhart, damaligen Inspector und jetzigen Directors der Actes-Administration.

In seinem Schreiben vom 16^{ten} August 1809 an die General-Direction sagt derselbe:

„ Da der Herr Staatsrath von Montalivet selbst uns bemerkt hat, daß es zum größten Unheil gereiche, wenn der Handel durch zu viele Hindernisse leide, so kann ich Ihnen keinen andern Vorschlag über die Mittel den Mißbräuchen zu steuern, als jenen machen, die Hindernisse und Schwierigkeiten zu beseitigen, die sich den Schiffen entgegenstellen, um in einen Hafen zu kommen, der denen, welche ihn frequentiren, so viele Vortheile darbietet.“

Die Erfahrung der letzten Jahre konnte dieser Wahrheit nichts mehr hinzufügen: sie hat klar erwiesen, daß die gezwungenen Umschlags-Rechte sich überlebt haben: daß wenn der Handel auf die Sicherheit der Transporte hält, er auch viel und vielleicht noch mehr auf die Schnelligkeit und Wohlfeilheit derselben hält: daß der Wiener-Congress, indem er im Jahr 1815 verordnete, daß die Aufhebung der Stapelrechte jetzt auf die Umschlagsrechte der Städte Mainz und Coellen ausgedehnt sey, sehr meistlich vorgeesehen hat, daß das gezwungene Concentrations-System dann zwar gut wäre, wenn alle Entressen unter eins und dasselbe Centrum gebracht und durch dieselben Mittel und dieselben Ansichten dargestellt würden; dasselbe aber aufhören würde, solches zu seyn, wenn aus der Territorial-Eintheilung der Rheinufer eben so viele entgegengesetzte Entressen entstehen würden, als dabei betheiligte

-tigte souveräne Staaten; und daß endlich das von der Handels-Convention nicht mehr unterstützte Privilegium, bald mit Unordnung und Anarchie durch die Gewalt der Dinge untergehen würde.

Es ist notorisch, daß wenn die Wiener-Congress-Beschlüsse von der Central-Commission, die darzu Auftrag und Vollmacht erhielt, noch nicht vollzogen werden konnten, die plausible Ursache vielmehr nur da gesucht werden könnte, wo Interesse obwaltete, daß die Wiener-Akte noch nicht vollzogen würde, und wo durch dieses Interesse die Rheinschiffahrt in die Inconvenienzen der zwei entgegengesetzten Systeme von 1804 et 1805 versetzt wurde, ohne ihr die Vortheile von einem derselben zu versichern.

Augenscheinlich hängt dieser Zustand an Schwierigkeiten, und da die Convention von 1804 nach den Worten und dem Sinn der Verfügungen des Art. 31 der Congress-Akte unveränderlich aufrecht erhalten werden soll, so läßt beinahe das Vergangene uns befürchten, daß nur das definitive Reglement gewonnen-gener Weise hier Abhilfe leisten kann.

§ III.

Präsidium; Laut § 3. des 32. Protocolls hat das zivliche Präsidium in Vortrag gebracht: In Betreff der Frage, die sich hinsichtlich der Ausübung des gezwungenen Umschlags zu Mainz gegen die Schiffe, die von andern Orten als Frankfurt kommend, aus dem Main nach dem Oberrhein und vice versa gehen wollen, erhoben hat der Verwaltungs-Commission den Auftrag zu ertheilen, weitere umfassende und nöthigen Falls durch Thatsachen und Beispiele belegte Erläuterungen zu geben, sowohl über den Sinn und die Anwendung des Art. 12 der Convention von 1804, als über dasjenige, was in dieser Beziehung hinsichtlich der Mainschiffahrt von der Convention von 1804 bestanden hat.

Die Verwaltungs-Commission hat auf diese, von der Central-Commission verlassenen, Weisung, unter dem 31. Mai geantwortet:

N. 1054.

- „ Die verlangte, näher und gehörig zu documentirnde
 - „ Auskunft a), hinsichtlich der Art und Weise des
 - „ Vollzugs des Art. 12 der Rhein-Acten-Convention
 - „ seit dem Jahre 1804 bis jetzt in Bezug auf den
 - „ der Stadt Mainz zustehenden Umschlags-Zwang,
 - „ by wie es vor dem Jahre 1804 in dieser Hinsicht
 - „ mit den aus dem Main gekommenen und nach dem
 - „ Oberrhein bestimmt gewesenen Güter-Transporten, wie
 - „ auch vice versa gehalten worden sei, betreffend.
- „ Auf den Inhalt des vorerwähnten Prescriptes vom 26. laufenden Monats

33.

53. in/eben/so/eben/Be/trieff, haben wir die Ehe zu erwiedern, daß wir, da
in/diesseitigen/Archiv/über/diesem/Gegenstand/gar/keine/Aufklärung/von/Herrn/
den, und/dasjenige, was wir/darüber/in/Erfahrung/haben/bringen/können,
in/der/Anlage/zu/unserm/gehorsamsten/Be/richte/vom/19. d. M. Zahl/928
bereits/enthalten/ist, außer/Stande/gesetzt/sind, eine/ausführliche/Darstellung
unter/Anführung/specieller/Fälle/nachträglich/noch/darüber/vorzulegen, auf
welche/Weise/das/gezwungene/Umschlags-Recht/zu/Mainz, a), vor/dem/Er-
scheinem/der/Rhein-Octroi-Convention, b), nach/dem/Jahre/1806/bis/jetzt
hinsichtlich/der/aus/dem/Main/ gekommenen/und/nach/dem/Oberrhein/be-
stimmten/gewesenen/Güter-Transporte, wie/auch/vice/versa/in/einzelnen/sich
ergebenden/Fällen, jedesmal/in/Vollzug/gesetzt/worden/ist."

Da/in/den/späteren/Protocollen/meitere/Aufklärungen/und/Erörterun-
gen/ eingegangen/sind, welche/als/genügend/erscheinen/können, eine/Entschei-
dung/über/die/Frage/auszusprechen; so/beruht/sich/das/Praesidium, wenn/
die/Herrn/Bevollmächtigten/mit/dieser/Ansicht/übereinstimmen, dieselbe/
einzuladen, ihre/Abstimmungen/über/diesem/Gegenstand/den/Protocollen/
nicht/länger/zu/entziehen, um/einen/entscheidenden/Beschluß/zu/beschleunigen,
damit/Handelsleute/und/Schiffer/einer/höchst/unangenehmen/Ungewißheit/
entzogen/werden.

Bairisch; Das/Mainzer-Umschlags-Recht/^{wurde} durch/die/Octroi-Convention/bestätigt,
wie/es/früher/von/Chur/Mainz/ausgeübt/wurde.

Strenger/könnte/und/durfte/es/daher/später/nicht/behauptet/werden. Wie/könnte/
man/das/dieselbe, in/den/neuesten/Zeit, nachdem/die/Wiener-Convention/das/dieselbe/wirklich/
aufgehoben/hat, mit/neuen>Lasten/und/Zwangformen/vermehrten, die/den/alten/
Verträgen/und/Herkommen/zuwider/sind!

Es/traf/den/Umschlag/zu/Mainz/jene/Güter, welche/aus/dem/Main/zu/Berg/
gingen, oder/jene, welche/aus/dem/Oberrhein/nach/dem/Main/gebracht/wurden.

Der/Umschlag/dehnte/sich/nur/auf/die/Güter/aus, welche/den/Hafen/von/
Mainz/wirklich/passiren/mußten, mit/den/bekanntem/Ausnahmen/jeder, der/
Umladung/meistens/unfähigen/Artikel.

Die/Octroi-Convention/läßt/alle/Güter, die/vom/Rhein/herunter/grade/in/
den/Main/einlaufen, vor/Mainz/frei/passiren, weil/sie/für/die/Strecke/von/
Mannheim/bis/an/den/Main/berührt/haben, oder/weil/sie/vom/Abgang/un-
terhalb/Mannheim/in/den/Main/frei/sind; wie/in/den/Regel/alle/Schiffe/
die/unterhalb/einem/Erhebungsamt/abfahren, bis/an/das/nächste/Zollamt/
keine/Zollgebühren/zu/entrichten/haben. Da/nun/nach/den/Octroi-Convention,
die/vom/Rhein/abwärts, in/den/Main/aufwärts, laufenden/Schiffe/von/alle/
Octroi-Gebühren/in/Mainz/frei/sind, so/geht/daraus/hervor, daß/den/Main/
wasser/dem/Bereiche/des/Erhebungs-Amtes/und/Hafens/von/Mainz/liegt.

Folglich

Folglich kann auch der, von Mainz noch behauptete Umschlagszwang, die Schiffe und Güter nicht treffen, welche aus dem Main in den Rhein aufwärts, oder von dem Rhein in die Mündung des Mains fahren.

Auch der Art. 12 der Oetroi-Convention von 1806 beschränkt keineswegs die Fahrt der Mainschiffe auf irgend einer Art in den Ober-Rhein. Die Ministerial-Entschliessung vom 23. Mai 1809 sagt ausdrücklich: dass die kleine Schiffahrt so bleiben sollte, wie sie durch die Art. 19 und 20 der besagten Convention stipuliert ist, mit der Erläuterung: dass die Häfen und Länder der beiden Ufer der Affluenten des Rheins darunter begriffen seien. Wie könnten sie darunter begriffen seyn, wenn der Umschlags-Zwang in Mainz sie für die Fahrt oberhalb Mainz festhalte? Wo sollten sie hinfahren, da der Rhein zu Thal denselben beinahe verschlossen ist!

Da nun nach Art. 12 der Oetroi-Convention die Schiffahrt zwischen Straßburg und Mainz für die Schiffe und Fahrzeuge der beiden Ufer sowohl auf- als abwärts frei ist, und nach obiger Ministerial-Entschliessung die Schiffe der beiden Main-Ufer darunter begriffen sind, so kann den Mainschiffen in ihrer Fahrt nach dem Oberrhein kein Hinderniß entgegengesetzt werden, wenn sie ihre Oetroi-Gebühren in Mainz bezahlt haben, für die Strecke bis Mannheim, woru sie aber nicht nöthig haben, ihre Schiffe und Fahrzeuge an Mainz beizuliegen.

Der Grafschaftlich Hessische Herr Commissär will zwar die Entschliessungen des Französischen Ministeriums nicht anerkennen, allein der Art. 17 der Oetroi-Convention sagt ausdrücklich:

1. Diese Reglements sollen dem General-Director des Oetroi mitgetheilt und der Französischen Regierung zur Genehmigung vorgelegt werden, ohne welche sie nicht vollzogen werden dürfen, weil die Stationsstädte auf dem linken Ufer liegen."

Also auch ohne Consens des Fürst Primas würden diese Verfügungen gesetzlich seyn, allein sie würden es dadurch noch mehr, wenn ich die Versicherung gebe, daß, nach den Akten, welche der Fürst Primas zurückließ, über diese Gegenstände förmliche Conferenzen gepflogen wurden und die Ministerial-Entschliessungen ^{und} Folge der gemeinschaftlich genommenen Beschlüsse waren.

Dadurch geht aber offenbar hervor, daß die gegen den Sinn und die Worte der Oetroi-Convention von der subdelegirten Commission genommenen Beschlüsse, welche diese Ministerial-Entschliessungen aufhoben, ungesetzlich waren.

Sie ließen sich als provisorisch nur dadurch rechtfertigen, daß sie zur Zeit des Kriegs und vor der Vertheilung der Länder am Rhein gegeben wurden. Die Wiener-Rheinschiffahrts-Commission wurde unterzeichnet, und diese hat ausdrücklich im 31. Art. alle diese provisorischen Entschliessungen auf, indem sie verordnete: daß bis zur Er-schließung des definitiven Reglements die Convention von 1806 befolgt werden soll, mit Ausnahme derjenigen Artikel jedoch, welche bereits durch die jetzigen Verfügungen aufgehoben sind.

Es

Es läßt sich also nichts gegen die Auslegung und Erklärung des 12ten Art: der
Petroi-Convention durch das Französische Ministerium einwenden; und da der Um-
schlag, der ^{zu} wenigstens aufgehoben ist, so habe ich nur noch zu beweisen, daß auch
de facto für die Mainzschiffe im Oberrhein niemals ein Umschlag bestanden hat.

Allein hier liegen die Berichte des Stations-Controleurs Kraemer vom 20. Mai und
des Petroi-Amtes Mainz an die Verwaltungs-Commission als unabweisbare Belege
der Wahrheit, von Hessischen Beamten ausgesagt, vor. Noch mehr sagen die amt-
lichen Aussagen der Schiffer, welche der Großherzoglich Hessische Bevollmächtigte
zur Einsicht vorlegte. Sollen diese noch nicht genügen, so werden unsere älteren Zoll-
register, wie die neuesten in häufiger Menge die Beispiele vermehren können.

Wenn man dagegen einzelne Fälle des Gegentheils anführen möchte, wie man mir einen
solchen Fall an Michael Fischer von Schweinfurt aufzuweisen wollte, so sind solche
Angaben nichts weiter als conventionsniedrige Folgen des früheren Gräflich Solmsischen
usurpirten und später noch weiter erweiterten Zwanges, nach welchem man die kleine
Schiffahrt auf dem Rhein zwischen Mainz und Straßburg, welche nach Art: 12
völlig frei ist, in Bande schmiedete, und dadurch selbst die Rechte der Goldschiffer
kränkte, die man sich allein damit befassen zu dürfen, angewiesen hat.

Wir konnten unter solchen Verhältnissen die städtische Behörde zu Mainz eine neue
Beschränkung unter der Firma versuchen, daß die bisherigen ungehinderten Fahrten
bloße Begünstigungen oder gar, daß es von Seiten der fremden Schiffer, Uebertretungen
gegen ein bestehendes Privilegium gewesen seien, von welchen man städtischer Seite
keine Kenntniß gehabt habe, da doch alles unter den Augen der hiesigen Beamten vor-
fiel und die Gebühr davon erhoben wurde.

In so fern ich daher die neuen Beschränkungen, welche die Stadt Mainz und die
Schiffer-Gilde auf den Grund ihrer früheren Privilegien ohne rechtliche Ableitung erwin-
gen wollen, für völlig illegal erkläre, muß ich schließlich noch des 15 tägigen
Aufenthalts gedenken, den Schiffer Fretner von Ebersheim hier am Brocksthor mit
seinem arretirten Schiff und Gut auszuhalten hatte. Ich bemerke diesen Fall, weil
dies durch diesen Schiffer zu Hochheim eingeladene Gut in einen Hafen des Rhein-
kreises bestimmt war. Meine allerhöchste Regierung wird jeden durch den unum-
genen ungesetzlichen Aufenthalt entstandenen Schaden ihrer Unterthanen auf geig-
netem Weg zu reclamiren wissen, zu welchem Ende ich mir in Erwartung mei-
ner Instructionen auf allenfalls eingelaufene Entschädigungs-Klagen, das Pro-
tocol offen behalte.

Hessen, Heißt sich das Protocoll offen!

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

Gen: Büchler, von Näu. Engelhardt. Pietsch. Verdier.

„ von Proßler. Bourcoud. Jacobi.

Für gleichlautende Expedition,

Der städtische Präsident der Central-Commission,