

# **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**

329 (31.7.1824)



## 329<sup>tes</sup> 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 Büchler.

„ Baiern „ „ von Nau.

„ Frankreich „ „ Hirsinger, supplirt durch  
Herrn Engelhardt, Präsident.

„ Hessen „ „ Verden.

„ Nassau „ „ Ritter von Roepstor.

„ Niederland „ „ Bourcoud.

„ Preussen „ „ Jacobi.

Mainz den 31. Juli 1824.

### § I.

Nachdem das Protocoll eröffnet war, ließ der Grossherzoglich Hessische Herr Bevollmächtigte, der sich in dem 328<sup>ten</sup> Protocoll vom 28. Juli u. c. ferner Bemerkungen über die Streitfrage wegen der Rheinschiffahrt nach dem Oberhain vorbehalten hatte Folgendes einreichen. Hessen, In der 319<sup>ten</sup>, 320<sup>ten</sup> und 324<sup>ten</sup> Sitzung hat man sich Herzoglich Nassau-scher Seits, jedoch vergeblich bemüht, den Beweis zu liefern:

wie der Bestimmung des Art. 12. der Cetroi-Convention unangesehen, bisher auch die nicht aus dem Hafen von Frankfurt gekommenen Rheinschiffe ihre nach dem Oberhain bestimmten Ladungen in Mainz nicht umgeschlagen hätten.

Zu diesem Ende hat man beigebracht:

1) die Zeugnisse zweier oberhainischen Schiffer, nemlich des Johann Hafner Sohn von Heidelberg, und des Achaz Maurer von Niederhausen.

Ant: zum 319<sup>ten</sup> Protocoll § II.

2) ein solches des Wassergüterbestatters Johann Hochheimer, dann des Herzoglichen Krähnenmeisters Dannhauser, beider zu Hochst.

Ant: zum 320<sup>ten</sup> Protocoll § I.

3) Auszüge aus den Hochster-Krähnen-Registern von den Jahren 1779, 1789 und 1815 über die daselbst nach dem Oberhain ungekrachten Kaufmannsgüter.

Ant: zum 324<sup>ten</sup> Protocoll.

Außerdem einen Bericht des hiesigen Erhebungs-Amtes an die provisorische Rheinschiffahrts-Verwaltungs-Commission vom 10. Mai u. J., auf welchen man weiter unten zurückkommen wird.

Durch diesen von der Gegenseite ohne irgend einen Vorbehalt angetretenen  
Beweis



Beweis hat man virtualiter anerkannt:

dass der Art. 12 der Octroi-Convention allerdings bios zu Gunsten von Frankfurt spricht.

Denn wozu sonst die Beweis-Last übernehmen:

dass die aus Herzoglich Nassauischen Mainorten nach dem Oberrhein verschifften Güter in dem hiesigen Stations-Hafen umzuladen, nicht angehalten worden seien.

nimm die in der Nassauischen Abstimmung 3II. des 321. Protocolls aufgestellte Behauptung sich hätte durchsetzen lassen:

dass die in dem 312. gedachten Convention enthaltene Ausnahme von der Umschlags-Verschiffung, der gesammten Maineschiffahrt gegeben, und Frankfurt bios exemplificativ genannt sey.

Dieser Satz würde mit gleichem Grunde auch auf den Art. 11 angewendet und demnach die directe Bergfahrt, ausser Frankfurt, auch für alle übrige Mainorte in Anspruch genommen werden können; was zu behaupten noch Niemand eingefallen ist. Da also jener Satz zurück beweisen würde; so beweist er nichts.

Es ist vielmehr unverkennbar, dass die Octroi-Convention, indem sie Art. 3. festsetzt:

„dass die alten Einrichtungen des Umschlags etc. in Mainz unter den in gegenwärtigem Vertrage ausgedrückten Einschränkungen beibehalten werden sollen.“

in Verbindung mit dem Art. 5 et 6 die Regel aufstellt, in den Art. 11 et 12 aber die Ausnahmen bestimmt, welche in Bezug auf den hiesigen Umschlag der Stadt Frankfurt zu gut kommen, und, eben als Ausnahmen von der Regel, nach bekannten hermeneutischen Grundsätzen nur im engsten Sinne zu verstehen sind.

Hieraus fließt von selbst die Folgerung ab:

dass andere Mainorte, als Frankfurt, eine gleiche Befreiung von dem hiesigen Umschlag für ihre verschifften Güter nur dann und nur in so fern würden ansprechen können, als sie, ein jeder für sich, den Beweis zu stellen im Stande wären, jene Immunität von der die allgemeine Regel ausmachenden Umschlagspflichtigkeit auf rechtsbeständige Weise besonders erworben zu haben.

Eine solche rechtsbeständige Erwerbung konnte, da der Art. 12. offenbar nur zu Gunsten von Frankfurt spricht, und der Art. 125 der Octroi-Convention alle frühere Observanzen aufhebt, nur auf dem Wege des Vertrags oder der Verjährung Platz greifen, wenn nemlich in diesem letzteren Falle ein oder der andere Mainort für seine nach dem Oberrhein verschifften Güter, die Befreiung



Befreiung von dem hiesigen Umschlags-Zwang in contradictorio durchgesetzt, und man sich von Seiten der Berechtigten dabei die erforderliche Zeit hindurch ununterbrochen beruhigt hätte.

Eine in einzelnen Fällen etwa bethätigte Rücksicht oder untergeordnete Nachlässigkeit in Ausübung gegebener Rechte, zumal wo sie hier <sup>mit</sup> untergeordneten Beamten zur Last fallen würde, kann diesen Rechten selbst nichts vergeben.

Ist nun Herzoglich Nassauischer Seits für einen oder den andern der Mainorte seines Gebiets eine solche specielle rechtsbeständige Erwerbungs-Art der Befreiung von dem hiesigen Umschlag, nachgewiesen?

Prüft man, unter diesem Gesichtspunkte, die beigebrachten Beweis-Stücke, so ergeben sich folgende Resultate:

A, vorerst verdient bemerkt zu werden:

dass alle jene Aktenstücke nur auf Höchst sich beziehen, und nicht auf Hochheim, von wo aus doch grade die Gütersendungen nach dem Oberhein erfolgten, deren Umladung gemäß der allgemeinen Regel hier verlangt worden ist.

Wenn daher selbst die aufgelegten Beweisstücke von grösserer Erheblichkeit wären, als sie wirklich nicht sind, so würde der Vortheil davon doch nur Höchst allein, und nicht Hochheim, von welchem letzteren grade die Frage ist, zu gute kommen, denn, nach bekannter Rechtsregel, kann das zwischen andern Interessenten Gehandelte einem dritten weder nützen noch schaden.

B, In Bezug auf die Form sind die im Eingange unter Z. 1. erwähnten Beweisstücke bloß Privat-Zeugnisse, und zwar in eigener Sache, da die zeugnissgebenden Schiffer ein sehr wesentliches Privat-Interesse dabei haben, die in Main-Orten für den Oberhein geladenen Güter dem hiesigen Umschlag und der Rangfahrt zu entziehen.

Das Zeugnis Z. 2., in so fern es beurkunden will: dass die zu Höchst nach dem Oberhein geladenen Güter in den angeführten Fällen dahier nicht zum Umladen angehalten worden, gehört in gleiche Categorie.

Denn diese Angestellten des Hafens von Hochst ermangeln aller Qualität, über dasjenige, was in dem Hafen von Mainz vorgefallen, also über ihnen und ihrem Amte ganz fremde Handlungen, Zeugnis zu geben.

Alle diese Zeugnisse haben daher, in Bezug auf die vorwüfliche Frage wegen des hiesigen Umschlags keine Beweiskraft.

Dahingegen hat man keine Ursache die Glaubwürdigkeit der Auszüge aus den Hochster Krähen-Registern zu bezweifeln.

C, Fragt man aber, in Bezug auf die Substanz der vorgelegten Aktenstücke:

welche

Ab,



welche Thatsachen sich dem eigentlich daraus ergeben, so ergibt sich,  
dass mit Umgehung der isolirten Aussagen zweier bei der Sache interessirten  
Schiffer, welchen man eben so, wie dem Zeugniß der Hoochster Hafnangestell-  
ten, in so fern es sich über ihnen fern Handlungen erstreckt, alle Beweis-  
kraft absprechen muß, durch die beigebrachten Urkunden weiter nichts bewie-  
sen ist, als

a) durch das Zeugniß der letzteren, welches man anerkennt, in so weit es sich  
auf den Hafen von Hoochst, als den Ort ihrer Amtsthatigkeit bezieht:

dass seit dem Februar l. J., 6 Oberrheinische oder Neckar-Schiffer zu  
Hoochst Ladungen von Mineralwasser, Gypsstein und Eisenwaaren,  
wobei kein Frankfurter Waaren Collo gewesen, eingenommen haben und  
damit nach dem Oberrhein abgefahren sind.

b) durch die Auszüge aus den Hoochster Krähnregistern von den Jahren 1779,  
1787 und 1818.

dass in diesen Jahren in dem dortigen Hafen in die Fahrzeuge der in  
den Auszügen benannten oberrheinischen und Neckarschiffer die darin  
verzeichneten nach dem Oberrhein bestimmten Waaren eingekraht worden  
sind.

Es bedarf kaum einer Bemerkung, dass dieses materielle Beweis-Ergebniss  
das Beweis Thema ganz und gar nicht erschöpft, geschweige denn einen  
speziellen Titel nachweist, wodurch irgend einer der Herzoglich Nassau-  
schen Mainorte hinsichtlich der oberrheinischen Fahrt, gleiches Vorrecht,  
wie der Art. 12. der Tetrai-Convention nur der Stadt Frankfurt einräumt,  
rechtsbeständig erworben hätte.

Beiläufig sey nur zu allem Ueberflusse erwähnt, dass, ausweislich des  
unter Ziffer 9. hier angelegenen amtlichen Zeugnisses des hiesigen Stations-  
controll-Amtes, Mineralwasser, Kapseln und alle eisernen Gusswaaren, erstere  
von dem Umschlage und letztere von der Towladung der grossen Schifffahrt  
ausgenommen sind, mithin das Zeugniß der Hoochster Hafen-Beamten  
sich auch von dieser Seite als ganz unerblich darstellt.

Man hat zwar Herzoglich Nassauischer Seits in dem 3ten Protocoll,  
bei Vorlegung der Auszüge aus dem Hoochster Krähn-Register und  
im Gefühle deren Unzulänglichkeit zu dem beabsichtigten Zwecke, der Dis-  
seite den Gegenbeweis aufbinden wollen:

dass nemlich diese Güter, von denen jenseits behauptet worden will,  
sie seien ohne umzuschlagen nach dem Oberrhein gegangen, dennoch  
hier zur Unladung und Entrichtung der städtischen Gebühren an-  
gehalten worden.

Allein, wo von der Gegenseite man den Beweis der aufgestellten Behaup-  
tung

Act.



tung schuldig geblieben ist, bedarf es auch dießseits keines Gegenbeweises, und dieses zwar um so weniger, als bei der klaren Bestimmung des Art. 12. die rechts begründete Vermuthung dafür streitet, daß alle aus anderen Mainorten, als Frankfurt, nach dem Oberrhein verschifften Expeditionsgüter daher umzuschlagen, angehalten worden sind.

Ueber die älteren Register-Auszüge von 1779 und 1784 bedarf es kaum einer weiteren Äußerung, da der Art. 128. der Octroi-Convention über alle ältere Observanzen den Staat gebrochen und die Bestimmungen der letzteren zur alleinigen Richtschnur gegeben hat.

Der Auszug von 1818 enthält größtentheils, wie die kleinen Quantitäten zu schließen brüchigen, Nachladungen der von Frankfurt kommenden Schiffe. Man vergleiche das amtliche Zeugniß Z. 9. Das der Stadt Mainz durch die Art. 3, 5, bis 9. der Octroi-Convention nur "unter den Einschränkungen, welche in dieser selbst ausgedrückt sind" gesicherte Umschlagsrecht mit der ihr zugewilligten conventionsmäßigen Gebühren-Ehebung, steht daher unversetzt, und es ist constant, daß hinsichtlich der oberrheinischen Fahrt, von allen Mainorten bläs die Stadt Frankfurt das ihr durch den Art. 12. verliehene Privileg der Befreiung von dem hiesigen Umschlage genießt.

Dafür, daß die Stadt Mainz ihr Recht ausübt, streitet, wie gesagt, die Vermuthung und sie braucht darüber keinen Beweis zu führen.

Zu allem Ueberflusse und ohne irgend eine desfallsige Verbindlichkeit anzuerkennen, will man jedoch, weil jenseits die Ausübung des fraglichen Rechts hat in Zweifel gezogen werden wollen, die unter Z. 1. 2. und 3. angelegenen, von dem hiesigen Stations-Contrroll-Amte aus den Anweisungen gefertigten Auszüge vorlegen.

Sie bewahrheiten, daß nur seit dem Jahr 1821. herwärts, nicht weniger als 165 Mainoschiffer, zum Theil die nemlichen, welche gegen ihre desfallsige Verpflichtung sich neuerlich erst auflehnen für gut fanden - ihre sowohl von ober- als unterhalb Frankfurt gelegenen Mainorten, und namentlich auch von den Herzoglich Nassauischen Orten Hochheim, Ettersheim und Florenheim gekommenen Ladungen von Kaufmannsgütern in dem hiesigen Hafen gebührend gebrochen, und an den betreffenden oberrheinischen Tourschiffer abzugeben haben.

Daß dieses im Gefühl der Verpflichtung 1. opinio necessitatis geschehen, läßt eines Theils die klare Bestimmung des Art. 12., andern Theils die Ueberzeugung nicht bezweifeln, welche wohl jedem Unbefangenen beivoohnen wird, daß der Schiffer, wenn es ihm freisteht, lieber selbst etwas verdient, als es einem Andern zuweist.

Wenn in diesen Auszügen keine Ladungen von Hochheim nach dem Oberrhein



Oberrhein vorkommen, so ist dieses zwar an und für sich ohne alle Erheblichkeit. Uebrigens ergibt sich in die Beilage Z. 8 und 9. die Ursache: weil nemlich vor der versuchten Umgehung des hiesigen Hafens über Bieblich und Hochheim, also vor dem April l. J., von letzterem Orte blos solche Nassauische Landeserzeugnisse, welche ohnehin von dem hiesigen Umschlage oder der Tourfahrt ausgenommen sind, aber keine der großen Schiffahrt angehörige überseeische Breggüter, nach dem Oberrhein versendet wurden. Da man Diesseits nichts will, als Wahrheit und Recht, so hat man nicht verschmäht, auch die andere Seite zu betrachten, und authentische Auszüge zu erheben, über jene Schiffs Ladungen, welche während des nemlichen Zeitraums von 1821 herwärts, ausnahmsweise von der Pegel, aus Mainhafen ober- und unterhalb Frankfurt nach dem Oberrhein gingen, ohne hier umzuschlagen.

Diese Auszüge von dem Controleur in seiner Eigenschaft als Archivar des hiesigen Erhebungsamtes, ausgestellt liegen unter Z. 1. bis 8. hier an.

Um sie gehörig zu würdigen, muß man Kenntniß nehmen, von der weiteren Anlage Z. 9. und der Unterbeilage derselben.

Nach den von dem einschlagigen Stations-Präsidenten hierin pflichtmäßig gegebenen Aufschlüssen erprobt sich, daß die in jenen Auszügen Z. 1. bis 8. enthaltenen Ladungen lauter solche Gegenstände enthalten, welche bisher schon nach allgemeinen Vorschriften von dem Umschlage oder doch von der Tourladung der großen Schiffahrt ausgenommen, oder aber aus speziellen Gründen, wie z. B. das Salz für die Königlich Preussische Regierung, davon frei gegeben waren.

Die äußerst seltenen Fälle anderer Art, welche sich darin finden, erklären sich nach oben diesen amtlichen Aufschlüssen als Nachladungen von Frankfurt kommender Schiffer, oder als solche, welche Frankfurter Hausen den Schiffen auf ihre in unterhalb gelegenen Mainorten besitzenden Fabriken und Warenlager angewiesen haben, und welche, da die Frachtbriefe von Frankfurt ausgestellt waren, als ob sie von daher kämen, betrachtet wurden. Dergleichen Ausnahmen bestätigen nur die Pegel, und man wird es der Stadt Mainz hoffentlich nicht zum Vorwurf machen, oder gar sie dafür strafen wollen, wenn sie bei Ausübung ihres Rechts mit Milde und schonender Rücksicht vorgeht.

Allein diese Milde muß da ihre Gränze finden, wo man sie missbrauchen will, um der Stadt Mainz ein Recht vor der Zeit aus der Hand zu winden, was nach dem Sinne der Art. 19. 20. 31 und 32. der Wiener-Rheinschiffahrts-Akte vom 24. März 1815 aldann erst aufhören soll und im wohlverstandenen Interesse der Schiffahrts-Polizei aufhören kann, wenn

Die Polizei-Verordnungen zur Verhütung von Unterschleifen in den

Ein-



Ein- und Ausladeorten werden getroffen, und die Hafen-Krahen-  
und Lager-Gebühren gleichförmig werden bestimmt seyn."

So lange dies nicht geschicket ist die Stadt Mainz vollkommen berechtigt,  
so fern sie nicht eine freiwillige Ermäßigung eintreten zu lassen für gut  
findet, diejenigen Gebühren fortzuheben, welche ihr durch die Art. 5 und  
9 der Cötri-Convention zu Bestreitung der Kosten der Anlagen, welche  
"die Station erfordert" zugebilligt sind, und von welchen letzteren man nicht  
verlangen wird, daß sie sie, ohne Vergütung aus ihrem Communal-Ver-  
mögen tragen soll.

Hier ist der Ort des im Eingange gedachten Berichts des hiesigen Erhe-  
bungs-Amtes vom 10. Mai l. J. zu erwähnen, worauf man sich gegneri-  
scher Seite ebenfalls zu stützen versucht.

Diese Behörde hat nemlich in ihrem Bericht keineswegs den Sinn gelegt,  
welchen man gegnerischer Seite daraus hervorbringen will.

Ginge es an, diesen Bericht zu halbiren, so möchte die erste Hälfte  
desselben in der Allgemeinheit ihrer Äußerungen der Herzoglich Nassau-  
schen Behauptung wohl einigen Vorschub leisten!

Allein wenn jene allgemeinen Äußerungen isolirt eine irige Ansicht mög-  
licherweise erzeugen könnten, so müßte diese doch durch die zweite Hälfte des  
gedachten Aktenstücks sogleich ihre gebührende Berichtigung über dasjenige  
erhalten, was der Berichtgeber eigentlich hat sagen wollen.

Wenn er nemlich anführt: wie der Art. 12 nicht buchstäblich angewendet  
und die von anderen Orten des Rheins als Frankfurt nach dem Oberrhein  
gegangenen Ladungen hier zum Umschlage angehalten worden; so setzt  
er hinzu:

Alle diese Fahrzeuge hatten jedoch keine solche Güter geladen, welche  
der großen Rheinschiffahrt zugehörten, auf einem Nebenwege zur  
Umgehung der bisher bestandenen Ordnung und der Gewichtsamen der  
Stadt Mainz, von der Rheinstraße ab und durch den Main wieder  
auf den Rhein gebracht wurden.

Die Ladungen dieser Fahrzeuge bestanden größtentheils aus Brenn-  
holz, Fäßholz, leeren Fässern, Salze, Mineralwasser, Sandsteinen etc.,  
nemlich solchen Gütern, welche von dem Umschlage daher befreit  
sind."

Der Berichtsteller spricht also nur von jenen Gütern, wovon die Beilagen  
I bis D. und resp. G. handeln, und welche vorschrifts- oder observanzmäßig  
dem Umschlage oder der Tourfahrt nicht unterliegen, und kann daher als  
Gewährsmann für die Herzoglich Nassauische Behauptung:

daß auch das eigentliche Expeditionsgut, Colonial-Waaren und andere  
der



„ der großen Schiffahrt angehörige Artikel, welche aus dem Main,  
„ wenn auch nicht von Frankfurt, nach dem Oberrhein verschifft werden,  
„ dem hiesigen Umschlage nicht unterworfen seyen!“  
in keinem Wege angeführt werden; ja er erklärt diese vielmehr bezüglieh,  
für eine unerlaubte Umgehung der Ordnung und der Gerechtsame hiesi-  
ger Stadt.

Der Umschlag der von Mainschiffern hieher gebrachten, nach dem  
Oberrhein bestimmten Kaufmannsgüter / Art. 1. 2. 3. / berührt das Exhe-  
bungsamt nicht näher, weil davon, gemäß Art. 93. der Octroi-Convention  
nicht der Mainschiffer, welcher sie brachte, sondern der Prangschiffer,  
welcher sie vermöge Art. 18. in der Tour nach dem Oberrhein verladen,  
die Rheinschiffahrts-Gebühren bis Mannheim zu entrichten hatte.

Diese letzteren muß, gemäß des Art. 12. auch derjenige Schiffer bezah-  
len, welcher mit einer in dem Hafen von Frankfurt eingenommenen Ladung  
nach dem Oberrhein fährt. Er ist aber in diesem Falle von dem Umschlage  
frei.

Stünde diese Befreiung auch den von allen andern Main-Orten her-  
kommenden Ladungen für den Oberrhein zu, so ist nicht abzusehen, worin  
dann noch das Vorrecht, welches der Art. 12. der Octroi-Convention der  
Stadt Frankfurt, und nur dieser, zuwenden wollte, bestehen würde.<sup>2</sup>

Die Thatfachen von sonächst halb tausend Fällen, in welchen nur  
in dem kurzen Zeitraum von vierthalb Jahren, die Umschlagspflichtigkeit  
der aus dem Main, außer Frankfurt, nach dem Oberrhein bestimmten  
Schiffsladungen daher gebührend beobachtet worden / Anlage 1. 2. 3. /  
sprechen lauter, als alle Hypothesen, alle Folgerungen, welche man aus  
allgemeinen Sätzen, abgerissenen oder einer doppelten Auslegung fähigen Stellen  
von Berichten und Verfügungen etc.<sup>2</sup> herzuleiten sich bemüht.

So hat man unter andern angeführt:

„ Das Umschlagsrecht der Stadt Mainz seye durch die Octroi- Conven-  
„ tion so bestätigt worden, wie es zu Kurfürstlichen Zeiten bestanden.“

„ Strenger als damals könne es nach der zu Wien ausgesprochenen Aufhe-  
„ bung nicht ausgeübt werden.“

„ Zu jener Zeit seyen aber die aus dem Main nach dem Oberrhein und  
„ umgekehrt bestimmten Schiffsgüter dem Umschlage nicht unterworfen  
„ gewesen.“

Hierauf ist zu bemerken: der Art. 3. der Octroi-Convention erhält der  
Stadt Mainz ihren Umschlag, bloß „ unter den in eben dieser Convention  
„ ausgedrückten Einschränkungen.“ Der Art. 125. will: „ daß ihre Bestim-  
„ mungen als alleinige Richtschnur gelten und alle alten Reglements und Gewöhn-  
„ heiten



keiten aufser Kraft treten sollen. Es ist daher schon in so fern ganz unzu-  
läßig; sich auf das, was vor der Cetroi-Convention Statt gefunden hat,  
zu berufen. Diese hat die alten Einrichtungen des Umschlags von Mainz  
sehr wesentlich modificirt; sie hat gegeben und genommen, wie die Art. 3.  
bis 12. bewähren. Die Stadt Frankfurt a. M. machte Anspruch auf die directe  
Thalfahrt nach Coellen und berief sich, jedoch mit lebhaftem Widerspruche  
von Mainz, auf eine früher genossene Befreiung ihrer Thalgüter von dem  
hiesigen Umschlage. Die Cetroi-Convention hat diesen Anspruch nicht sanc-  
tionirt, und daher ist die Stadt Frankfurt zu der directen Thalfahrt nicht  
berechtigt.

Daß zu Kurfürstlichen Zeiten die aus dem Main nach dem Oberrhein  
gegangenen Güter von dem Umschlage befreit gewesen, hat man zwar behauptet,  
aber nicht nachgewiesen; am allerwenigsten nachgewiesen: ob nicht solche  
Güter von Frankfurt gekommen oder dorthin gegangen, oder bei andern Main  
Orten, ob es nicht blose Beiladungen zu Frankfurter Ladungen, oder aber  
solche Artikel gewesen, welche ohnehin observanzmäßig die Befreiung von dem  
Umschlage zu genießen hatten.

Allein wäre auch dieser Beweis wirklich erbracht, so würde er bei der  
Fundamental-Bestimmung des Art. 125. der Cetroi-Convention ganz und  
gar nichts releviren. Nur aus dieser Convention selbst muß die Entscheidung  
geschöpft werden, und mehr verlangt man Diesseits nicht, als in jener  
gegeben ist. Dieselbe spricht aber in den Art. 3. 5. und 12. auf das Bestimm-  
teste für die diesseitige Behauptung, indem sie zugleich Art. 3. den rein-  
schiffahrtspolizeilichen Grund und Nutzen dieses Umschlags angiebt, nem-  
lich:

- „ damit die Schifffahrt in dem obern, mittlern und untern Theile des
- „ Rheins mit denjenigen Fahrzeugen, deren Bau und innerer Raum
- „ jedem dieser Theile des Flusses am angemessensten eingerichtet ist, und
- „ durch diejenigen Schiffer ausgeübt werden soll, welche davon am besten
- „ Kenntniß und Erfahrung haben können.“

ein Grund, der ganz vorzüglich auf den Fall paßt, wo ein Mainschiffer  
mit seinem platten Fahrzeuge die ihm unbekannte Stromstrecke des Ober-  
rheins befahren will.

Zu dieser gesetzlichen Ermächtigung kommt noch die durch eine Unzahl  
von Fällen (Anl. Z. 1. 2. 3. ) bis auf die jüngste Zeit erprobte Ausübung  
dieses Rechts, worin obenangeführtemaassen, selbst nach dem Wiener Ver-  
trag vom 24. Novbr 1815 die Stadt Mainz noch bis zum Eintritt der  
vertragsmäßigen Vorbedingungen seiner Aufhebung befugt ist.

Man behauptet ferner:

„ Der



Der Main liege außer dem Bereiche des hiesigen Erhebungsamtes.  
Dieses folge daraus, daß die aus dem Oberrhein in den Main gehenden  
Schiffe hier kein Rhein-Tetroi zu bezahlen hätten.

Die Ursache, warum in diesem letzteren Falle die nach Frankfurt gehenden  
Schiffe, vermöge des Art. 12 der Tetroi-Convention von der Verbindlichkeit  
losgerichtet sind, hier umzuladen und Tetroi zu bezahlen, liegt eines Theils  
in einer beabsichtigten Begünstigung des Handels von Frankfurt mit  
oberrheinischen Handelsplätzen und besonders Straßburg, andern Theils  
aber in dem natürlichen Billigkeitsgrunde, daß man die Schiffe, welche  
bereits zu Mannheim für die Strecke von da bis Mainz die Schiffahrt  
gebühren entrichtet hatten, salva justitia nicht anhalten konnte, nochmals  
in Mainz und zwar für eine Strecke des Rheins zu zahlen, welche auch  
selbst nur theilweise zu befahren sie gar nicht beabsichtigten.

Anders verhält es sich mit den Schiffen, welche aus dem Main kommend,  
nach dem Oberrhein wollen. Diese müssen alle, selbst die von Frankfurt kom-  
menden nicht ausgenommen, sich vor dem hiesigen Hafen stellen und die  
Tetroi-Gebühren bis Mannheim entrichten; sehr mit Recht, indem sie sonst  
den Leinpfad und andere von der Regierung des Ufers zum Besten der  
Schiffahrt zu unterhaltenden Anstalten umsonst benutzen würden.

Es unterliegt daher keinem Zweifel, daß die Rheinstraße, in welche  
sich der Main ausmündet, noch zu dem Bereiche des hiesigen Erhebungs-  
Amtes gehört, und die aus dem Oberrhein nach dem Main und Frank-  
furt gehenden Schiffe nur aus besonderen Gründen von der Entrichtung des  
Tetroi daher losgerichtet sind.

Der Bereich des hiesigen Umschlagszwangs coincidirt aber mit dem des  
Erhebungs-Amtes, und es kann mit Bestand nicht widersprochen werden:  
daß ihm alle aus dem Main, aber nicht von Frankfurt kommenden, nach  
dem Oberrhein bestimmten Ladungen mit der großen Schiffahrt angehörigen  
eigentlichem Speditionsgute unterliegen.

Daß die Umschlagspflichtigkeit der aus dem Oberrhein in den Main, aber  
nicht nach Frankfurt gehenden Ladungen, minder ausgemacht erscheint, läßt  
sich nicht verabreden.

Allein es kommt hierbei in billige Erwägung, daß fast alle aus dem Ober-  
rhein in den Main gehenden Schiffsladungen ihre Bestimmung nach dem  
Haupt-Handels-Platz Frankfurt hatten, welcher zugleich den Grenz-  
Punct zwischen der unteren und oberen Mainfahrt ausmacht, daß an andere  
unterhalb Frankfurt gelegene Mainorte von eigentlich umschlagspflichtigem  
oberrheinischen Speditionsgut gewöhnlich nur Beiladungen auf, nach Frank-  
furt bestimmten Schiffen oder an Frankfurter Häuser, die unterhalb ihre  
Fabriken



Fabriken oder Waaren-Lager hatten, gingen, und dass in den selteneren Fällen, wo eine ganze Schiffsladung sonst ein Mal aus dem Oberrhein an einen andern Mainort als Frankfurt gegangen seyn mag, eine Verifikation dieses Umstandes sowohl dadurch, dass die Schiffsführer sich nicht vor dem hiesigen Hafen zu stellen brauchten, als durch die bisher beobachtete Zurücklassung des Manifestes in Mannheim, unthunlich wurde.

Freilich aber war niemals davon die Rede gewesen, diese Fahrt aus dem Oberrhein in den Main dazu zu missbrauchen, um der großen Schifffahrt angehörige Güter auf einem Landschleichwege, mit Umgehung des hiesigen Stations-Hafens und Erhebungs-Stätte, nach dem Mittel- und Unterhaine zu bringen.

Man hat endlich auch auf den Eingang des Art. 12. der Oetroi-Convention, „welcher die Schifffahrt zwischen Straßburg und Mainz für die Fahrtenge der beiden Ufer sowohl auf als abwärts frei erklärt“ und auf das oft angerufene Schreiben des Französischen Ministers des Innern, Montalivet vom 23. Mai 1809 den Bezug genommen, worin es S. 3. heißt:

„dass die kleine Schifffahrt in dem Zustande verbleiben soll, wie sie durch die Art. 19 und 20. der Oetroi-Convention regulirt ist, mit der Erläuterung jedoch, dass die Häfen und Länder der beiden Ufer zugleich die Häfen und Länder der in den Rhein sich mündenden Flüsse begreifen.“

Wie, fragt man, konnten letztere darin begriffen seyn, wenn der Umschlags-Zwang von Mainz den Main Schiffen die oberrheinische Fahrt hemmt, da bekanntlich die Thalfahrt ihnen verschlossen ist, — eine Frage, die sich zum Theil schon dadurch erledigt, dass viele Artikel, welche gerade die kleine Schifffahrt beschäftigen, von dem Umschlage seither schon angenommen waren.

Hierauf erwidert man:

Der Eingang des Art. 12. beweis't grade für die diesseitige Behauptung.

Als die beiden Grenzpunkte, von wo aus und bis wohin die Rheinschifffahrt auf und abwärts frei seyn soll, bestimmt er Straßburg und Mainz, unter den Ausnahmen allein, welche an diese Regel zu Gunsten von Frankfurt geknüpft sind. Mainz ist also in allen andern Fällen im Sinne dieses Artikels der Ausgangs- und der Endpunkt für jene oberrheinische Fahrt, bei welcher Bestimmung die Gesetzgeber ohne allen Zweifel nächst der Sicherung des der Stadt Mainz gebührenden Umschlags-Rechts, den oben angeführten am Schlusse des Art. 3. der Oetroi-Convention ausgedrückten schifffahrtspolitischen Beweggrund vor Augen hatten.

Dieser



Dieser und die zu dessen Festhaltung gemachte Eintheilung der verschiedenen Stromgebiete war ihnen besonders wichtig.

Deshalb setzten sie ausdrücklich in dem Art. 23. der Octroi-Convention fest:  
"dass die Bestimmungen derselben nicht so verstanden werden könnten,  
als wenn sie sich auf die Schifffahrt der in den Rhein sich mündenden  
Flüsse, der rechten oder linken Seite, erstreckten."

kamen jedoch Art. 24. hinsichtlich des Mains besonders überein:

"dass die Schifffahrt dieses Flusses zwischen Mainz und Frankfurt  
gemeinschaftlich von den Schiffen dieser beiden Städte ausgeübt werden  
sollte."

Könnte nun der Französische Minister einseitig eine Abweichung von diesen  
mit dem Kurfürsten Erbkammer, als Stellvertreter des deutschen Reichs, über-  
einkünftig festgesetzten Grundsätzen verfügen? Könnte er es insbesondere  
in so fern als es sich nicht ein Mal von den Nebenströmen des linken Ufers  
allein, sondern zugleich von jenen des rechten und namentlich dem deutschen  
Main-Strome, handelt?

Die vernünftige Antwort kann nicht zweifelhaft seyn. Der Art. 129. und  
der Schluss des 130. sprechen sich hierüber zu bestimmt aus.

Der Art. 17. auf welchen man eine Befugniß zu einseitigen Verfügungen  
für das Französische Ministerium zu gründen versucht hat, bezieht sich  
augenfällig, bloß auf die wegen Organisation und Polizei der Schiffsgilden  
zu erlassenden Reglements.

Man hat zwar angeführt: die in Rede stehende Ministerielle Verfügung  
sey nur nach gepflogenen Einvernehmen mit dem Fürsten Primas und  
mit dessen Zustimmung erlassen worden.

Allein in welcher öffentlichen Urkunde ist diese Zustimmung enthalten?  
Ein so ausgezeichnetes Staatsmann, wie der Minister Graf Montalivet, würde  
er dieser Zustimmung des Fürsten Primas, wäre seine Verfügung nur eine  
Folge davon gewesen, wohl darin zu erwähnen vergessen haben?

Und wovon endlich handelt denn eigentlich der S. 3. dieses ministeriellen  
Schriftens?

Von der kleinen Schifffahrt, deren Bestimmung, gemäß dem Art. 19. der  
Octroi-Convention, bloß die ist: "den wechselseitigen Verkehr der Häfen  
und Länder zu unterhalten, die so gelegen sind, dass sie mit einander durch  
den Rhein communiciren können, ohne die beiden Stations-Häfen zu passi-  
ren."

Allein hier handelt es sich von der großen Schifffahrt, jener nemlich,  
welche gemäß Art. 19. bestimmt ist, "die Waaren-Verschiffung zu  
besorgen, welche von einem Theile des Rheinstroms zum anderen durch Vorbei-  
fahren



„fahren vor Mainz und Coellen Statt findet.“

Ich sage die Waarenverschiffung, weil das Wort „navigation“ in der ersten Hälfte des Art. 19. nur so verstanden werden kann; indem die Schiffe selbst, welche die Waaren führen, die Stations-Häfen von Mainz oder Coellen nicht passiren dürfen; und durchaus nicht anzunehmen ist, daß die Gesetzgeber dasjenige, was sie nur erst in den Art. 3. bis 6. festgesetzt hatten, in dem Art. 19. schon wieder hätten aufheben wollen.

Denn dieser großen Schifffahrt gehören die Güter an, welche in dem Stations-Hafen von Coellen verladen, über Niebrich und Hochheim Rhein- oder main- aufwärts an eine weitere Bestimmung als Mainz gebracht werden.

Nach der ausdrücklichen Bestimmung des Art. 14 und 15. der Octroi-Convention, der einseitig nicht abgändert werden konnte, so wie der Art. 1. und 2. der Gildordnung sind nur die Gildeschiffer zu der Beförderung von dergleichen aus den Stationshäfen abgehenden Waaren-Transporten ausschließlich befugt.

Dürfen sich Klein-Schiffer in diesen Transport ein und führen solche von Hochheim weiter stromaufwärts, so verletzen sie die angeführten Bestimmungen der Octroi-Convention und der Gild-Ordnung und die darauf gegündeten wohlverordneten Rechte der Gildeschiffer, wobei diese so lange billig geschützt werden müssen, als das gegenwärtige System noch besteht und man von ihnen besondere Verpflichtungen fordert, die den Kleinschiffern fremd sind.

Die angerufene Stelle des ministeriellen Schreibens vom 23. Mai 1809 ist daher in der Hauptsache auf den untergebenen Fall nicht einmal anwendbar.

Weil man indessen jenseits doch einen so hohen Werth auf dieses Schreiben legt, so sey es mir vergönnt, auch eine Stelle desselben anzuführen.

In dem Schreiben vom 1. Juni 1809, wodurch der Staatsrath Cotel dem General-Director Eichhoff das gedachte ministerielle Schreiben vom 23. Mai nemlichen Jahres mittheilt, heißt es im Eingange:

„Vous m'avez, Monsieur, plusieurs fois entretenu de la nécessité d'établir des limites entre la grande et la petite navigation du Rhin. Vous avez fait de ces limites une question dans laquelle venaient se fondre les mesures répressives de la fraude qui tourne les ports de station etc.“

Hierauf folgt §. 6. des ministeriellen Schreibens der Beschlufs:

„qu'il sera demandé au Ministre des relations extérieures de remettre aux souverains de la rive droite du Rhin, une déclaration portant que, vu qu'il se fait sur cette rive des fraudes contraires à la convention de l'octroi, les hautes parties contractantes de ce traité sont  
dans



„dans la nécessité d'établir des contrôleurs dans les lieux où se fait la  
fraude et où elle se fera par la suite, et que cette dépense ne saurait  
être qu'à la charge des souverains respectifs, s'il ne prennent des mesures  
efficaces pour l'empêcher, sur l'avis qui sera donné de la fraude.“

Es ist nicht möglich, sich deutlicher gegen den Unterschleif auszusprechen,  
welcher durch Umgehung der Stations-Häfen getrieben und gegenwärtig über  
Biebrich und Hochheim erneuert wird.

Wenn man gegnerischer Seite auf die Grundsätze des Ministers Montalivet  
so großen Werth legt, warum adoptirt man sie nicht auch in dieser  
Beziehung?

Durch die Umgehung des hiesigen Stations-Hafens über Biebrich und  
Hochheim, wo die aus dem Stations-Hafen von Coella gekommenen Güter  
die Wasserstrasse wieder nehmen, welche sie nur zum Zwecke jener Umgehung  
zu Biebrich verlassen haben, ist nur in den beiden Monaten von Mitte April  
bis Mitte Juni d. F. ein Schaden zugefügt worden: dem Großherzoglich Hessi-  
schen Avar an Rheinschiffahrtsgebühren von 763 francs 56 Cts. und der  
städtischen Casse an Hafengefällen von 1093 francs 97 Cts., worüber die  
Beweise in meinen Händen sind und alle Rechtszuständigkeiten vorbehalten  
werden.

An jeden Unbefangenen wende ich mich mit der Frage:

ist es Recht, daß ein Uferstaat einer Anstalt den Weg öffnet, ja sie  
durch neue Anlagen und sonstige Mittel unterstützt, welche den Zweck  
hat, seinen Mituferstaat, seinen Gesellschafter in der Gemeinschaft,  
in welche die Uferstaaten ihre Stromgebiete hinsichtlich der Handels-  
Schiffahrt eingesetzt haben, eines Theils derjenigen Vortheile zu berauben,  
welche die Gesellschafter sich wechselseitig staatsvertragsmäßig zuge-  
sichert haben; während diesem die darauf angewiesenen, zum Theil  
selbst durch die Deutsche Bundes-Akte Art. 15. allseitig garan-  
tirten Lasten verbleiben?

Die Antwort darauf kann wohl nicht zweifelhaft seyn.

Außer jenen Interessen werden aber auch noch durch die befragte Um-  
gehung diejenigen der Schiffahrtspolizei, durch Verletzung der Art. 7. und 11.  
der Petri-Convention, verordneten Verifikation der Ladungen, so wie die  
in dem Art. 14. und 15. derselben und in der Gilde-Ordnung begründeten  
Rechte der Geldeschiffer verletzt. Etwasige Mißbräuche in dem hiesigen  
Stations-Hafen können wohl zum Vorwande, aber nicht zur Rechtsfer-  
tigung einer solchen Umgehung dienen. Bestehen dergleichen wirklich, so  
wird die Behörde gegründeten Beschwerden gerne abhelfen; aber  
Mißbräuche mit anderen Mißbräuchen zu vergelten, ist nicht der  
rechte Weg.

Wrede



Würde diese Umgehung der hiesigen Erhebungs-Stätte und des Stations-Hafens über Biebrich und Hochheim als erlaubt erkannt, welche Rheinzollhebung nicht dann noch gesichert? Mit der Einführung des hohen Distanzen-Tarifs auf dem Mittel- und Oberrhein wird der Preitz und mit ihm die Gefahr der Umgehung für alle beteiligten Uferstaaten, besonders jene wachsen, welche nur in dem Besitz eines Ufers sind. Frankreich, Preußen, Baden, Nassau selbst, muß alsdann erwarten, seine Rheinzollstätten auf ähnliche Weise umgangen zu sehen. Denn man würde dann die Konsequenz nicht von der Hand weisen können: Quod quisque juris in alterum statuerit, ut ipse eodem jure utatur.

Indessen ist um so weniger die Möglichkeit zu unterstellen, daß hochverehrliche Central-Commission jenen Mißbrauch der Umgehung der hiesigen Station und Rheinzoll-Erhebung über Biebrich und Hochheim irgend gut heißen wird, als sich dieselbe noch ganz kürzlich in dem Falle des Schiffers Fures von Ruhroet, welcher ohne die Station und Erhebungsstätte von Coeln zu überschreiten, eine Ausladung von Tuffsteinen am rechten Ufer machte, um sie per Achse nach Mühlheim zu führen und dort wieder einzuladen, in einem analogen Sinne ausgesprochen hat.

Die beste Gewährleistung gegen solche Umgehungen des hiesigen Stations-Hafens, soviel wenigstens die Fahrt von Hochheim nach dem Oberrhein und umgekehrt anlangt, bietet die strenge Handhabung des der Stadt Mainz vermög. Art. 3. 5. 12. der Octroi-Convention zustehenden Rechts, unbeschadet der bereits bestehenden Erleichterungen resp. für die nicht umschlags- oder tourpflichtigen Artikel.

Nach dieser Exortierung trage ich dahin an: daß es hochverehrlicher Central-Commission gefallen möge, auszusprechen:

- a) daß das Recht und der Besitzstand der Stadt Mainz, die aus dem Main nach dem Oberrhein gehenden, nicht von Frankfurt kommenden Güter und Schiffe dahier zum Umladen anzuhalten, insofern sie nicht Gegenstände geladen haben, welche bisher schon wortschrifts- oder observanzmäßig davon ausgenommen waren, gehörig nachgewiesen sei, und sie solches bis zur Realisirung der in dem Wiener Traktat, insbesondere dem Art. 20. enthaltenen Vorbedingungen der Vollziehung des in dem Art. 19. ausgesprochenen Grundsatzes anzuüben habe; sodann
- b) daß ihr in Ansehung der aus dem Oberrhein nach dem Main, aber nicht nach Frankfurt gehenden Güter, entweder gleiche Berechtigung zustehe, oder doch
- c) subsidiarisch: daß die Umgehungen der hiesigen Station und Erhebungsstätte durch Ausladung oberrheinischer und Maingüter zu Hochheim und deren

Widerinladung



Wiederinladung am rechten Ufer unterhalb Mainz und Weiterverladung  
 nach dem Unterrhein, so wie umgekehrt durch Ausladung unterrheinischer  
 Güter am rechten Ufer unterhalb Mainz und deren weitere Verladung rhein-  
 oder main- aufwärts von Hochheim aus - ungesetzlich und eine Verletzung  
 der Oetroi- Convention sey; daß sofort zu deren Abstellung von Seiten hoch-  
 verehrlicher Central-Commission die zweckdienlichen Maasregeln unverweilt  
 beschloßen und vorgekehrt werden sollen, damit die Großherzoglich Hessische  
 Regierung bei ihrer tractatenmäßigen Oetroi- Erhebung, die Stadt Mainz  
 und die Schiffsgilde bei ihren noch bestehenden Rechten und Befugnissen  
 geschützt werden.

Nassau; Hält sich das Protocoll offen.

§ II,

Der Königlich Franzoesische Herr Bevollmächtigte übergab das Prae-  
 sidium an den Herrn Bevollmächtigten von Preussen, seinen Nachfolger  
 für den nächstkommenden Monat August.

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

- Gezeichnet: Büchler.
- " von Nän.
- " Engelhardt.
- " Ferdier.
- " von Proßler.
- " Bourcoud.
- " Jacobi.

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

Engelhardt

Hermann