

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

343 (25.11.1824)

3/3^{tes} Protocoll

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

In Gegenwart der nachstehend benannten Herren Bevollmächtigten:

Für Baden des Herrn Büchler.

- „ Baiern „ von Nau.
- „ Frankreich „ Baron von St. Mars.
- „ Hessen „ Verdier.
- „ Nassau „ Ritter von Proefsler, Praesident.
- „ Niederland „ Pourcourd.
- „ Preussen „ Jacobi.

Mainz den 24^{ten} November
1824.

§1.

Praesidium: trug darauf an, und es wurde allgemein beliebt, dass die bisher im Verwaltungs-Protocoll verhandelte Frage, über das Gesuch mehrerer Oberrheinischen-Intermediär-Schiffer, für die Towfahrt zwischen Mainz und Freistaedt in die Rangregister zu Mainz eingeschrieben zu werden, in das Hauptprotocoll aufgenommen, und demzufolge die verschiedenen Abstimmungen nach ihren Datis eingerückt und die Sache weiter fortgeführt werden solle.

Praesidial-Antrag v. 7^{ten} August 1824.

Preussen: Die vorliegenden Vorstellungen der Schiffer von Worms und Speier vom 6^{ten} Juni et 24^{ten} Juli d. J. N^o 2544 et 2547, die Autorisation bezweckend, an den Güterladungen von Mainz nach Freistaedt und retour, alle Intermediär-Schiffer des Oberrheins Theil nehmen zu lassen, veranlassen mich, nebst dem Antrag zur Bescheidung dieser Schiffer, nachstehende allgemeine Bemerkungen über die Schiffahrt auf dem Oberrhein zu gefälliger Prüfung der Central-Commission vorzulegen.

Nach der Convention von 1804, bestehen auf der conventionellen Rheinstrecke nur zwei Schiffergilden, bestimmt, die sich in den beiden Stationshäfen Mainz und Coeln sammelnden Waaren ausschließlich von dort aus weiter zu verführen; und laut Art. 2 der Mainzer-Gilde-Verordnung, ist den zu dieser Gilde gehörigen Schiffern, gemeinschaftlich mit jener von Coeln, der Waaren-Transport

Transport nach dieser Stadt und den Zwischenhäfen; ausschließ-
lich aber, dieser Transport nach Straßburg und den Zwischen-
häfen übertragen.

Weder die Convention, noch das Gilde-Reglement enthalten
aber eine ausschließliche Ladungs-Berechtigung zu Gunsten
der Gildeschiffer auf dem Oberrhein für die Rückladungen,
so wie auch keine solche Berechtigung für die Gildeschiffer
der Niederrheinischen Section von Cöln besteht, sondern bloß
für die Fahrten zwischen den beiden Stationshäfen Mainz und
Cöln; und hierin ist der Grund zu suchen, warum sich
die Schiffer der Mainzer Gilde in freiwillige Verbindungen
mit den Schiffer-Innungen anderer Uferstaaten des Oberrheins
eingelassen haben. — Diese freiwillige Verbindungen betreffen in-
zwischen den sogenannten Kleinschiffern, d. h. solchen, welche
nicht zur Cöllner oder Mainzer Gilde gehören, keine ihrer Rechte,
welche darin bestehen, an allen erlaubten Orten Güter einzuladen
und nach solchen Orten einzuführen und überall die Stations-
häfen allein ausgenommen, auch Rückladungen zu empfangen,
ohne an Taxfrachten gebunden zu seyn.

Es gehört unwiderrspuchbar zu den Souverainitätsrechten, daß die
Regierungen eines jeden Uferstaats die Orte bestimmen können, wo
ausschließlich ein und ausgeladen werden darf, an welche dem-
nach, so wie alle Schiffer überhaupt, auch die Schiffer der Mainzer
Gilde, welche die Güter aus Mainz zu verführen das ausschließliche
Recht haben; insofern sie nicht durch freiwillige Uebereinkunft
auch andere Schiffer daran Theil nehmen lassen; gebunden sind. Die
Schiffer der besagten Gilde, müssen übrigens die Waaren aus dem
Hafen von Mainz nach jedem erlaubten Ein- und Auslade-
Ort hinbringen, den der Versender bestimmt; oder auf die Ladung
verzichten, laut Art. 15 der Convention von 1801.

Aus dem Vorstehenden erhellt, was nach meiner ohnorgreiflichen
Ansicht, auf das Gesuch der Schiffer von Worms und Speier
zu antworten ist; dieses nemlich:

- 1/ daß nur wirkliche Mitglieder der Mainzer Gilde ein vertrags-
mäßiges ausschließliches Recht besitzen, die Waaren von
Mainz stromaufwärts zu verführen;
- 2/ daß die Versender in Mainz die Wahl der Bestimmung
zwischen allen Ein- und Auslade-Orten haben;
- 3/ die reclamirenden Schiffer von Worms und Speier hiernach
durch

durch die Verwaltungs-Commission zu bescheiden sind.

Vertrag vom 16. August 1816.

Das Gesuch der Speierer; und nachträglich auch der Wormser; Schiffer; um den Güterladungen von und nach Freistaadt und nach Schroock alle oberrheinische Intermediär-Schiffer pro futuro Theil nehmen zu lassen; betreffend.

Baden; Auf den von dem zeitlichen Praesidium im Laufe des verfloßenen Monats in Cirkel gesetzt und dem Unterzeichneten Bevollmächtigten; als dabei zunächst betheiligt; br. m. zugestellten Berichte der provisorischen Verwaltungs-Commission in nebenstehendem Bezüge; beehrt sich derselbe; die in der Sitzung vom 17. d. M. vorbehaltenere nähere vorläufige Erklärung hierüber nunmehr zu Protocoll zu geben.

Zur Beleuchtung des von den Speierer und Wormser Intermediär-Gilde-Schiffern vorgebrachten Gesuchs; vom 6. Juni und 24. v. M.; ist vorderamst erforderlich; auf die früheren; die Grenzbestimmungen der oberrheinischen Schiffahrt regulierenden; Verfügungen der jeweiligen Rhein-Schiffahrts-Behörden zurückzukommen; um hiernach den conventionellen und bestehenden Zustand; wie er sich allmählig ausgebildet hat; vollständig bewerthen zu können.

In Gemässheit Beschlusses der subdelegirten Commission vom 29. Mai 1816; Nr. 2880; ist der Hafen von Freistaadt als ein directer erklärt; mithin der Grundsatz sanctionirt; und durch ununterbrochenen Bestand behauptet worden; dafs die Güterladungen von Mainz nach Freistaadt; nur von den hierzu qualificirten directen- oder Prang-Schiffern; nicht aber von allen übrigen Intermediär-Schiffern; die nicht befugt sind; aus einem Stations-Hafen in einen andern zu fahren; übernommen werden dürfen.

Aus dieser nicht nur durch die früheren; zunächst veranlassenden Zeitumstände; sondern den nachherigen Erfolg zur Zufriedenheit des Handels- und Schifferstandes bewährten Verfügung; ergab sich das kurz darauf von derselben Behörde erlassene Verbot; dafs die Straßburger und Freistaadter Prangschiffer keine nach Schroock; als einer eigenen; für sich bestehenden Prang-
fahrt

fahrt, bestimmten Gütern mehr mitnehmen und beiladen sollten.

In Gemässheit dieser eben erwähnten weiteren Beschlüsse der subdelegirten Commission (No. 1595 vom 30. Juli et No. 1741 vom 2. September 1816.) wurde den Straßburger- und Freistaedter Prangschiffen bei dem Antritt ihrer Ladung in dem hiesigen Stationshafen erklärt, daß es fortan verboten sey, Gegenstände, die nicht für den Hafen bestimmt, für den sie in Ladung liegen, zu laden, und daß diejenigen, die dieser Vorschrift zuwider, Güter mit falscher Angabe der Bestimmungs-Orte übernehmen würden, den Verlust der Fracht in Schrock zu gewarten hätten, indem nur von denjenigen Gütern die Fracht zu zahlen wäre, die aus wirklich der Schiffs-Manifeste in dem Mainzer Stations-Hafen dahin declarirt worden. Außer diesem Frachtrverluste wurde noch eine sechsmonatliche Ausschließung von aller Güterladung, als Strafe bei Contraventionsfällen, hinzugefügt.

In dem Berichte der provisorischen Verwaltungs-Commission vom 30. October 1817. (No. 2096.) wurde, aus Veranlassung desfalls entstandener Proclamationen, von Seiten der übrigen, auf den Schrock-Hafen ausschließlich angewiesenen Intermediär-Gildeschiffer, die Prangfahrt nach Schrock von Mainz et zurück im Interesse der Beförderung, Sicherheit und Erhaltung der Handels-Gegenstände über den Rheinstrom, beantwortet und die ebenerwähnten Beschlüsse der subdelegirten Commission, in diesem Sinne, als durchaus sachgemäß begutachtet.

In Gefolge der bei der Mainzer-Handels-Kammer zur Sprache gebrachten Proclamationen des oberrheinischen Handelsstandes (vom 24. Jänner 1817.) wurde zur Befestigung eines wechselseitigen, geregelten Verhältnisses von dem gedachten Handelsstande der Badischen Stromstrecke das Anerbieten gemacht, daß denjenigen Mainzer directen Schiffen, welche sich zu Straßburg zur Thalfahrt aussetzen ließen, auch von Freistaedt aus, die nämliche Thalfahrt nach Mainz, Frankfurt a/M. und die zwischenplätze zugesichert werden sollte, wie man für selbe mit den Freistaedter Prangschiffen übereingekommen sey, eben so wurde festgesetzt, daß von den erwähnten Mainzer Schiffen, bei der Bergfahrt, dennoch die Straßburger Güter, in Mainz und Frankfurt a/M. einzuladen seyen. In ihrem Berichte (No. 27 vom 13. März 1818.) die erwähnten Proclamationen betreffend, äußert sich die provisorische Verwaltungs-Commission ausdrück-

lich dahin: " die oberheinischen in Worms, Mannheim, Speier
und Schroech wohnenden Intermediär-Schiffer, welche die Häfen
Freistaedt und Straßburg nicht besuchen dürfen, und vermöge
ihrer Patente nur auf den Hafen von Schroech angewiesen
sind, haben ebenfalls zu der angefochtenen Verfügung; näm-
lich der subdelegirten Commission vom 30. Juli und 2. Septem-
ber 1816. Veranlassung gegeben, indem sie gegen die Eingriffe
der directen Schiffer in ihre Gerichtsamt, verschiedentlich Be-
schwerde geführt haben. Weiter: " Diese Verstümmelung der
Schroecher-Fahrt drückt aber den oberheinischen Intermediär-
schiffer bei weitem mehr, als die in Mainz nach Straßburg
und Freistaedt ladenden Prangschiffer, welche zugleich Güter
nach Schroech mitnehmen."

Weiter: " Bei einer nähern Untersuchung wurden diese Be-
schwerden und Vorstellungen des oberheinischen Handels- und
Schifferstandes als sehr begründet gefunden, und da denselben
die über die Prangfahrts-Ordnung bestehenden Verfügungen zur
Seite stunden, vermöge welchen 1. kein directer Schiffer Ladungen
für Intermediär-Häfen und umgekehrt kein Intermediär-
Schiffer Ladungen für directe Häfen übernehmen darf und 2. 1.
alle für einen und denselben Hafen bestimmte Güter, nur an den
in der Tour für diesen Hafen in Ladung liegenden Schiffer ver-
laden werden müssen, so konnte die subdelegirte Commission nicht
anders, als den Beschlufs vom 30. Juli 1816 erlassen, und derselbe
kann so lange das gegenwärtige Schifffahrts-System und die bestehen-
de Prangfahrtsordnung beibehalten ist, nicht zurückgenommen wer-
den, wenn keine Veränderung entsteht, und der Zweck und Nutzen
der Prangordnung nicht ganz verfehlt werden soll."

In demselben Berichte wird weiter begutachtet, wie folgt: " der
Antrag des Handelsstandes aus Tücht und Lahr bei der Mainzer
Handels-Kammer, nämlich: die auf die directe Fahrt des Ober-
rhains, angewiesene directen Schiffer aus Mainz und Straßburg
zu vermögen, in Mainz auch die Freistaedter Güter zu laden,
damit die Fahrt nach Freistaedt, aus Mangel an Schiffern,
nicht verliere, kann die vorliegende Proclamation, den in Mainz,
nach Straßburg und Freistaedt ladenden Prangschiffern zu
erlauben, Güter nach Schroech mitzunehmen, nicht begründen;
1. weil davon in dem allegirten Antrage keine Rede ist, und
auch keine davon seyn konnte, weil der Lahrer und Tüchter
Handels-

Handelsstand, nur bei der Fahrt zwischen Mainz und Freistadt, nicht aber bei jener zwischen Mainz und Schroeck betheilig ist, und

2) weil die vorliegende Proclamation der Schiffer mit dem Antrage des Föhler und Lahrer Handelsstandes sogar im Widerspruche steht: denn sollte es den in Mainz ladenden Straßburger und Freistädter Prangschiffern erlaubt seyn, in Mainz Güter nach Schroeck mitzunehmen, so würde dadurch die Beförderung der Freistädter Güter, an welcher doch dem mehrerwähnten Handels-Stande, wie es in dessen Schreiben ganz deutlich gesagt ist, allein liegt, — aufgehalten werden."

In Bezugung auf das eigenthümliche Verhältniß der Freistädter Fahrt, wird in demselben Berichte insbesondere bemerkt: "eine nach Freistadt, oder auch Straßburg, bestimmte volle Ladung, welche aus 200 Ztr. besteht, kann ganz süglich auf einem Schiffsboden von Mainz bis Schroeck gebracht, und durch Pferde dahin gezogen werden. Von Schroeck aus muß dieselbe aber gebrochen, auf mehrere Fahrzeuge vertheilt und durch Menschen fortgeschafft werden. Die Fahrt von Schroeck nach Straßburg und Freistadt ist also weit beschwerlicher, als jene von Mainz nach Schroeck. Die Straßburger und Freistädter Prangschiffer ziehen daher auch vor, im Hafen von Mainz, Güter nach Schroeck zu laden, und nur soviel, nach Straßburg und Freistadt bestimmte Waaren mitzunehmen, als sie von Schroeck, ohne Beihilfe von Leichtschniffen in ihren von Mainz ausgeführten Schiffen, fortbringen können. Sollte nun diesen Schiffen die freie Concurrenz mit den Schrocker Prangschiffern, an dem Transport der dahin bestimmten Güter ungeräumt werden, so würden sie, um ihre Ladung vortheilhafter einzurichten, jedes mal ohne Rücksicht, ob viel oder wenig Güter nach Freistadt zu versenden bereit liegen, vorerst ihre halbe Ladung wenigstens, mit Schrocker Güter füllen, und im Falle, wo viele Freistädter Güter vorräthig wären, dieselbe liegen lassen."

Aus dieser, in der Natur der Handels- und Schiffahrts-Verhältnisse des Oberrhains begründeten Begutachtung der provisorischen Verwaltungs-Commission, ging denn auch nothwendigerweise der Final-Antrag derselben, auf Aufrechthaltung des angefochtenen Beschlusses der subdelegirten Commission lautend, hervor. — Dazu wurde jedoch der folgende, in denselben oben erwähnten

obenerwähnten Verhältnissen beruhende Nachtrag gemacht, des Inhalts: "die einzige Modification, welche bei dem erwähnten Beschlusse eintreten kann, und welcher bis jetzt auch gemacht worden ist, besteht darin, daß wenn ein Spediteur in Mainz sich hinlänglich ausweisen kann, daß er für einen und denselben Eigenthümer eine starke Parthie Waaren über Schroeck zu versenden habe, welche nicht füglich auf einem einzigen Schiffsboden, oder wegen der grösseren Gefahr auf dem Oberrhein, verladen werden können, er diese Parthie, nachdem er einen Theil davon an den Schrocker Prangschiffer bereits angewiesen hat, an die nach Straßburg oder Freistaadt ladenden Schiffer vertheilen könne, wovon aber auf dem Manifeste, von Seiten des Stations-Controleurs, Erwähnung gemacht werden muß."

Gleiche Ansichten wurden bei den von Zeit zu Zeit erneuten Proclamationen, in Uebereinstimmung mit den bestehenden und handzuhabenden Anordnungen auf dem Oberrhein, von den Verwaltungs-Behörden geltend gemacht.

Erst im Jahre 1820 und 1821 kam ein Gesuch mehrerer für den Oberrhein patentirter, jedoch wohl bemerkt, bloß für den Hafen von Schroeck ausgesetzter, zur Mainzer Gilde gehöriger Intermediär-Schiffer ein, um Erlaubniß, sich pro futuro auch für den Hafen von Freistaadt, in das hiesige Prangregister eintragen zu dürfen.

Der über dieses ganz neue Gesuch zum Gutachten aufgeforderte Verwaltungsrath der Mainzer Schiffergilde, äußerte sich, unter dem 26. August 1820, laut Auszugs aus dem Verwaltungs-Protocoll, dahin:

"In Erwägung, daß der Proclamanten Angabe Freistaadt sei als ein Intermediär-Hafen anzusehen, ungegründet erscheine, indem derselbe durch den Beschlufs der subdelegirten Commission vom 29. Mai 1816, als Stationshafen erklärt worden, folglich die Schifffahrt dahin, nur durch directe Schiffer ausgeübt werden kann."

"In Erwägung jedoch, daß die formere Angabe der Proclamanten, hinsichtlich der Bereinruchtung, die sie durch das Verladen der Schrocker Güter, unter dem Vorwande, als seien diese vertheilte Güter durch die Straßburger und Freistaadter Schiffer erleiden, allerdings begründet sind, ist der Gilde-Rath der Meinung, daß das Gesuch der Poststeller, sich auch für die Tourfahrt nach Freistaadt einschreiben zu dürfen, nicht zulässig sei."

201

2.) dass jedoch die geeigneten Massregeln von hochlöblicher Behörde ergriffen werden möchten, um das Verladen von Schrocker Gütern durch directe Schiffer zu verhindern, mit dem Bemerkten, dass wenn der Fall eintritt, wo Güter auf mehrerer Fahrzeuge vertheilt werden müssen, diese vertheilten Waaren, folglich den nachfolgenden Schrocker Prangschiffern angewiesen werden könnten; indem die Ladungszeit ohnehin nur auf 10 Tage fixirt ist, folglich die Berücksichtigung einer etwaigen zu lange verzögerten Güter-Beförderung, nicht wohl Platz greifen könne."

Dieselbe Verwaltungs-Commission hingegen, welche in den oben erwähnten früheren Berichten, die für die oberrheinischen Prangfahrten bestehende Ordnung, als sach- und zweckgemäss begutachtet hatte, war in ihrem Einbegleitungs-Berichte N. 2210 vom 29. Juni 1821, nur, ohne alle weitere Berücksichtigung der oben auseinandergesetzten Handels- und Schifffahrts-Verhältnisse des Oberrheins, der Meinung geworden; dass hier lediglich nach dem Buchstaben der Convention von 1804 zu verfahren, demnach dies Gesuch ohne weiteres zu gestatten sey.

Dies konnte aber nur durch eine einseitige Wiederaufhebung des in den bestehenden Zustand übergegangenen mehrerwähnten Beschlusses der subdelegirten Commission, bewirkt werden, weshalb auch darauf, als die Prärogative der Verwaltungs-Behörde überschreitend, angetragen wurde.

Der bestimmten die abweisliche Verbescheidung dieses Gesuchs begutachtenden Antrags des Verwaltungs-Praths der hiesigen Gilde ungeachtet, war auch von dem damals für Bayern, sub-stituirten Herzoglich Nassauischen Herrn Bevollmächtigten, schon ein diese einseitige Aufhebung des mehrerwähnten Beschlusses beabsichtigender Beschlusses-Entwurf vorgelegt worden, als der unterzeichnete Bevollmächtigte, im Interesse der bis zu einer definitiven Regulirung der Rheinschifffahrts Angelegenheiten aufrecht zu erhaltenden bestehenden Ordnung darauf antrug, vordem auch das, dem Berichte der provisorischen Verwaltungs-Commission nicht beigefügt gewesene Gutachten der Mainzer Handels-Kammer über dieses Gesuch zu verlangen. Dies geschah und dasselbe wurde mit dem Berichte der provisorischen Verwaltungs Commission N. 953 vom 6. Mai 1822, unter dem nun passenderen Präbium: die nücksichtlich der Verladung der nach Schrocker bestimmten Güter in Anse-
gung

-gung gebrachten Abänderung betreffend, eingesendet.

Dieses, auffallend genug, dem frühern Berichte der provisorischen Verwaltung-Commission nicht beigelegt gewesen, erst später erhobem Gutachten der Mainzer-Handels-Kammer! vom 11. Juli 1821, lautet aber wörtlich, wie folgt:

"dass die bis jetzt bestehende Ordnung, welche von den betheiligten Schiffen früher selbst ausging, die richtige und prompte Versendung der Güter, zur allgemeinen Zufriedenheit der Versender sowohl, als der Empfänger, dermaßen sichert, dass dagegen von Seiten des allein dabei zu berücksichtigenden Handels-Standes, nie Beschwerde geführt ward, und also auch durchaus kein Grund vorliegt, darin nur irgend eine Abänderung zu treffen; um desto weniger aber noch, da jedem die unbedingte Vertheilung seiner Güter, zur Vermeidung des allenfalls auf dem Transporte zu befürchtenden Schadens, freistehen muss, und zu besorgen stünde, dass, wenn man dem befraglichen Gesuche entsprechen wollte, durch die Aufenthalte, welche die Schiffer auf der Route an den verschiedenen Bestimmungs-Orten machen müssten, und oft weit mehr als nöthig verlängern würden, leicht die nehmlichen Unannehmlichkeiten eintreten würden, die die ganze Handlung bei der Ziendorfer Fahrt bedauert, wo Güter, die bei einer directen Fahrt sogleich in 4-6 Tagen ankommen könnten, durch die vielen Intermediär-Ausladungen, häufig erst in 2 Wochen anlangen!" Wenn die reclamirenden Schiffer, sagt die Handels-Kammer hinzu, in der jetzt bestehenden Einrichtung, eine offenbare Begünstigung jener von Freistaedt zu finden glauben, so liegt die Ursache hierzu wohl nicht in der Einrichtung, sondern einzig und allein in der gewöhnlichen Mehrzahl der nach Freistaedt bestimmten Güter."

Hiernach begründete sich der Final-Antrag, auf Abweisung dieses neuen Gesuchs; in Verbindung mit der von dem Gildebrath geäußerten Ansicht so überzeugend, dass auch von der Central-Commission dieser Proclamation keine weitere Folge mehr gegeben wurde.

Dies ist die aktmäßige Auseinandersetzung der in diesem Betreff früher statt gefundenen Verhandlungen und bisher bestandenen Verhältnisse.

Nachträglich hierzu wird bezüglich auf die Schröcker-Drang

Prangfahrt, von welcher hier demnach zunächst allein noch die Rede seyn kann, bemerkt; daß, wenn die Tourfahrten nach diesem Hafen nicht mehr so blühend und ergiebig sind, als früher, dies gerade, selbst mit Berücksichtigung der im Allgemeinen übrigens wenig veränderten oberrheinischen Handels Verhältnisse, den Intermediärschiffern, welche ihren Patenten zufolge, bloß für diesen Hafen ausgesetzt wurden, selbst zur Last fällt; denn dieselbe haben

- 1/ alle Eisengufs, Waaren und Mafeln - einen Hauptbestandtheil der Schwocker Fahrt - auf umgehenden Wegen dieser Tourfahrt zu entziehen, denn Verladung aufser der Tour und der Taxfracht zu bewirken und allein an sich zu ziehen gewußt, welches vorzüglich von den Speierer Schiffen, auf Kosten der übrigen Intermediärschiffer des Oberrhins, gilt und welchen Artikel man jährlich allein schon auf beinahe 20,000 Zentner anschlagen kann.

- 2/ Ist die Verzögerung der Präferenz der nach Schwock bestimmten Waaren ebenfalls von den für diese Stromstrecke allein patentisirten Schiffen selbst ausgegangen, und sie haben dadurch dem Mainzer Handelsstand selbst die nächste Veranlassung gegeben, seine Güter vorzugsweise an die Straßburger, Mainzer und Freistaedter directen Schiffer zu verladen.

Die nach Schwock ausgesetzten Intermediär-Schiffer benutzen, nämlich die in der Mainzer Prangordnung begründete Einrichtung, daß, wenn die Ladung nicht über 1200 Ztr. beträgt, dieselbe nicht für eine Tourfahrt gerechnet werden soll. Daher suchen diese Intermediär-Schiffer öfter mit vollem Vorbedachte keine vollständige Tourreise zu machen, sondern diese, auf jene Anordnung sich stützend, in eine Spelreise umzuwandeln, damit ihnen bei gelegener Zeit die Tourfahrt offen steht; während die Straßburger, Mainzer und Freistaedter Schiffer, alle 10 Tage pünktlich von und nach Mainz abfahren, wenn auch nur $\frac{1}{3}$ oder noch weniger Ladung in ihren Häfen vorhanden sind; ohne auf eine außerordentliche Entschädigung durch Spelreisen, die stets nur auf Kosten der nachfolgenden Tourschiffer bewilligt werden können, gleich jenen, Ansprüche zu machen!

- 3/ Würde daher die Schwocker-Fahrt wieder so eingerichtet und

und hergestellt, wie sie früher bestand, namentlich alle Eisen-
guss-Waaren und Masfeln, mit den andern dahin bestimm-
ten Gütern, den dahin ausgesetzten Tourschiffen, insgesamt
verbleiben, welches vorzüglich durch Einhaltung der richtigen
Ladungszeit und den Ausschluss der übrigen directen
Schiffer von dieser Tour zu bewirken steht; so würde auch
diese Fahrt ihre ursprüngliche Regelmäßigkeit und Fre-
quenz wieder erlangen, und aller Grund zu künftigen Be-
schwerden wegfallen.

47 Dagegen müßten aber auch die mehrerwähnten Intermediär-
schiffer ihrer Seite, auf den von ihnen eingeschlagenen Neben-
wegen, nicht auf jede Weise der Straßburger, Mainzer
und Freistaadter directen Fahrt, die ihr ausschließlich zuge-
wiesenen Güter zu entziehen und die ihnen nach ihren Patenten
zugewiesenen Befugnisse und Stromstrecke nicht zu über-
schreiten suchen.

54 daß dies täglich mehr der Fall sei, daß die Speierer Schif-
fer insbesondere ohnehin schon vorzugsweise im Besitze einer
Tourfahrt von 14 zu 14 Tagen von Speier nach Mainz
und Frankfurt a/M. und zurück, die Güter im hiesigen Stations-
hafen, nach allen Richtungen und um jede willkürliche
Fracht, der regulirten Tourfahrt entziehen, nach der Rhein-
schanze und von da weiter verladen und somit 2 und 3 fach
fahren, bis ein anderer ihnen gleichberechtigter Nebenschiffer
einmal an die Reihe kommt; und daß seit diesem Jahre
sogar ein formlicher Vertrag zwischen den Speierer Inter-
mediär- und den oberrheinischen Kleinschiffen besteht, wonach
die Güter aus dem hiesigen Stationshafen der directen oder
grossen Schifffahrt planmäßig entzogen, unter falscher
Angabe als Schrocker Güter, nach der Rheinschanze bei
Mannheim oder nach Speier verbracht, und dort an diese
Kleinschiffer umgeschlagen werden, sowie die oberrheinischen
Güter von denselben der regulirten ordnungsmäßigen Fahrt
gleichfalls entzogen und an die Speierer Schiffer in den
benannten Orten verladen werden, ist eine Thatsache, worüber
die Aktenstücke, als unwiderlegliche Beweise vorliegen, und
über welche die sehr begründete Beschwerde des übrigen ober-
rheinischen, hierdurch in seiner Gewerbsthätigkeit so sehr
verletzten gesammten Schifferstandes nicht ausbleiben werden.
Indem

Indem sich der unterzeichnete Bevollmächtigte hier vorerst
blos auf die Bemerkung beschränkt, dass zunächst schon
von seiner höchsten Regierung die geeigneten Vorkehrungen
auf der Badischen Stromstrecke eingeleitet und getroffen wurden,
um dem, durch Benutzung und resp. den Mißbrauch der ober-
rheinischen Kleinschiffer zu den bezweckten Nebenfahrten und
Zwischen-Verladungen, außer den hierzu erklärten und benann-
ten Aus- und Einlade-Stationen, -ingerissenen, den Umsturz
aller gesetzlichen Ordnung, auch auf dem Oberrhein, vollends
drohenden Unfluge, ein für allemal ein Ende zu machen; be-
gnügt sich derselbe als Beleg zu den obenwähnten Miß-
bräuchen, einen Auszug aus dem letzten amtlichen Verzeichnisse
des Mannheimer Octroi-Erhebungs-Amtes | vom 31. v. M. |,
der in der Königlich Preussischen Rheinschanze im verflus-
senen Monat Juli, zu Thal und zu Berg aus- und einge-
ladenen Handelsgüter beizufügen, woraus hervorgeht, dass
im Laufe dieses einzigsten Monats, die Speierer Schiffer Wilhelm
Villmann, Fritz Villmann, Daniel Ueberle, Peter Eberle und
Friedrich Wilhelm Villmann, an 2000 Zentner Güter ausgeladen,
dagegen an die benannten, eigentlich die Ottenheimer Kleinschiffer,
theils Ladungen abgegeben, theils von ihnen übernommen haben,
wie dies namentlich bei dem Joh. Glaser von Ottenheim aus-
drücklich bemerkt ist.

Nach diesen hier nur angedeuteten nähern Aufklärungen
über das eigentliche Treiben und die Absicht der reclamiren-
den Speierer Schiffer, sich auf Nebenwegen und auf Kosten
des gesammten übrigen oberrheinischen Schifferstandes, die
der Straßburger, Mainzer und Freistaedter directen und
resp. Prurtfahrt zugewiesenen Güterladungen zuzueignen,
bleibt nun schließlich nur noch übrig, die in ihrer Eingabe
vorgebrachten Motive ihres Gesuchs zu beleuchten. Wenn
diese Schiffer, welche weder behaupten, noch nachweisen
können, dass sie früher namentlich vor der von der com-
petenten Behörde | wie die subdelegirte Commission gleich jeder
Rheinschiffahrts- Behörde unbezweifelt gewesen | erlassenen
Verfügung, je auch nach Freistaedt ingeschrieben oder dahin
zu fahren autorisiert gewesen, anführen, die acht Freistaedter
Schiffer exploitirten allein und als Monopolisten diesen
directen, schon seit 1808 als ausschließliche Ein- und Aus-
lade

lade-Station *) von der Großherzoglich Badischen Regierung
erklärten Hafen, und, aus Mangel stichhaltiger Gründe,
sonderbar genug verlangen; dass der Freistaetter, mit dem
Schrocker Hafen in einander geschmolzen: ! ! werde; — so ist
die erste Behauptung faktisch unwahr, das weitere Verlangen
aber, nach dem, über das eigenthümliche für sich bestehende
Verhältniß der Schrocker Fahrt bereits angeführten, durchaus
unzulässig.

Factisch unwahr ist die aufgestellte Behauptung; weil
gerade von der Zeit an, seit welcher der Freistaetter Hafen
als ein directer erklärt und als solcher anerkannt wurde,
diese Fahrt die Straßburger und Mainzer directen Schiffer
als Concurrenten erhalten hat und aus den Registern nachge-
wiesen werden kann; dass die Freistaetter Schiffer seitdem
kaum die Halbscheid der dahin bestimmten Güter mehr
verladen.

Da nun die acht Freistaetter Schiffer in keinen andern
Hafen weiter eingeschrieben sind, als bloß für die ihnen,
gemeinschaftlich mit den übrigen directen Schiffen zuge-
wiesene Freistaetter Fahrt; — wie könnten dieselbe bei dem
schon oben erwähnten so bedeutenden Kosten-Aufwand, den
sie auf der beschwerlichen und gefährlichen Fahrt von
Schrocker nach Freistaedt haben, bestehen, wenn sie, außer
den Straßburger und Mainzer directen Schiffen, auch
noch andere Concurrenten haben sollten? Die Freistaetter
Thalfahrt kann ohnehin, ohne mit der Bergfahrt verbunden
zu seyn, gar nicht bestehen, indem die Thalfrachten hiernach
regulirt sind. — Wer mochte diesen oder jeden andern Schiffen
zumuthen, ihre Schiffe von Mainz aus, auf einer so weiten
und kostspieligen Stromstrecke, leer nach Hause zu führen,
wiewohl auch dies öfters mit dem geringsten Ladungs Quan-
tum geschieht, und ohne, wie die übrigen oberrheinischen
Intermediärschiffer, Anspruch auf Nachladung oder Spil-
reisen zu machen? Wie wollen endlich die reclamirenden
Speierer und Wormser Intermediärschiffer sich anmaßen,
eine so bedeutende, als gefährliche Stromstrecke zu befahren,
zu

*) "ausschließliche Ein- und Auslade-Stationen" Cpl. "Sammlung der
seit dem Reichs-Deputations-Hauptschlufs, vom 25. Februar 1803,
in Bezug auf Rheinhandel und Schifffahrt erschienenen Gesetze, Ver-
ordnungen, und allgemeinen Instructionen von H. Hermann, General-
Secretar der Central-Commission für die Rheinschifffahrt. Mainz 1820.
Pag. 257.

zu welcher ihre Fahrzeuge weder passend noch eingerichtet und deren sie selbst gänzlich unkundig sind? während nach der bestehenden gesetzlichen Ordnung jeder Schiffer, der eine Stromstrecke befahren will, die erforderliche, nur durch lange fortgesetzte Übung zu erwerbende Kenntniß und Erfahrung von der Beschaffenheit des Fahrwassers besitzen soll, welche den Speierer, Mannheimer und Wormser Intermediär-Schiffern, als ausschließend, bloß auf den Schwocker-Hafen angewiesen, demnach der weiteren Stromstrecke durchaus fremd, gänzlich abgeht? Diese neuerdings reclamirenden Schiffer geben in ihrer die Verladung der nach Schwock bestimmten Güter betreffend, unter dem 9. Juni 1821 eingereichten, oben bereits gewürdigten Vorstellung, selbst zu, daß nach der in Folge des Art. 3. der Octroi-Convention von 1804 bestehenden Eintheilung der Schifffahrt, nach dem oberen, mittleren und unteren Theile des Rheins, für jeden dieser Theile und seine Stromstrecken, die dazu geeigneten Schiffer ernannt worden seien, und daß eben diese Eintheilung später die Einführung einer Intermediärfahrt zur Folge gehabt habe, welche in Districte 1. Bawthfahrten, von Mainz bis Mannheim und Schwock etc. eingetheilt, den resp. Schiffern ihre Grenzen vorzeichnen. Damit aber sprachen sich die Declamanten selbst ihr Urtheil und beschränkten daher auch schon damals das Final-Gesuch ihrer Proclamation lediglich darauf, zu bitten, daß die ungetheilte Ladungsweise der nach Schwock bestimmten Güter, für das allgemeine Wohl, wenigstens der Declamanten, wieder eingeführt werde.

Lediglich hierauf hat sich denn auch, meines Erachtens, die Central-Commission bei Beurtheilung des vorliegenden Gesuchs zu beschränken und hiernach den reclamirenden Schiffern, dasjenige zu bewilligen, was sie nach Recht und Billigkeit, als ein früher besessenem Befugniß in Anspruch nehmen können, dieselbe hingegen, mit ihrem Gesuche zur Theilnahme an der ihnen nie zugestandenen Freistaadter Fahrt, abweislich zu verbescheiden.

Dies ist auch, nachdem sich seit 1809 die Straßburger und Mainzer Schiffer als directe Schiffer erklärt und mit den Freistaadter Schiffern, durch Vermittlung des oberhe-

nischen

nischen und mit Uebereinstimmung des hiesigen Handelsstandes, die directe Prangfahrt nach dem Oberrheine, bis Freistaadt und Straßburg regulirt haben, demnach in keinen Zwischen-Häfen laden dürfen und sollen, die in der Natur der hier auseinandergesetzten oberrheinischen Schifffahrts-Verhältnisse begründete Lage der Sache. Hiernach sind jene directen Schiffer von dem Schrocker-Hafen ausgeschlossen, so wie die reclamirende Intermediärschiffer der Schrocker Fahrt von jenem in Freistaadt. Was durch Mißbräuche, auf einer und der andern Seite, die Schrocker Fahrt an Frequenz verloren hat, kann sie dadurch im Wege der Ordnung und durch Wiederbelebung der Beschlüsse der subdelegirten Commission, deren im Eingange Erwähnung geschah, in Verbindung mit der von der provisorischen Verwaltungs-Commission, in ihrem ebenfalls angeführten Berichte, vom 13. Mai 1818, in Antrag gebrachten, die Dispositions-Befugniß des versendenden Handelsstandes berücksichtigenden Modification, wiedererlangen, und sie wird sie unfehlbar zur Zufriedenheit aller Concurrenten, des Handelsstandes ins Besondere, erlangen, wenn namentlich in dem hiesigen Stations-Hafen auf pünktliche Befolgung und Handhabung der die oberrheinische Ladeordnung bezweckenden, mehrerwähnten Beschlüsse, besser als bisher geschehen, gesehen, und jedem in Ladung liegenden Schiffer das ihm gesetzlich Zustehende angewiesen wird.

Hiernach bleibt schließlich nur noch übrig, die Begutachtung der vorliegenden Proclamation von Seiten der Verwaltungs-Commission sowohl, als des hiesigen Geldraths und der Handels-Kammer zu beauftragen.

In dieser Beziehung genügt schon, nur auf die im Eingange dieses Vortrags ausführlich erwähnten, früheren sehr maassgebenden Begutachtungen der drei eben genannten beratenden Stellen, über die früheren Proclamationen gleicher Tendenz, hinzuweisen, um auf die auffallenden Widersprüche aufmerksam zu machen, in welche dieselbe, wenn die früheren Begutachtungen desselben Gesuchs, mit den neu gegebenen zusammengehalten werden, verfallen sind.

Die provisorische Verwaltungs-Commission beschränkt sich einzig und allein auf die Vorlage der durchaus
nicht

nicht motivierten, lediglich eine Umschreibung des Inhalts der neuesten Proclamationen enthaltenden sogenannten Begutachtung des Verwaltungs-Raths der hiesigen Schiffergilde vom 21. Juli d. F.!, wobei zwar einseitig betheiligter Schiffer! Johann Georg Esper von Worms! hingegen keines der Badischen noch Hessischen Gilde-Raths-Mitglieder gegenwärtig, die diesseitigen und übrigen betheiligten Gilde-Mitglieder demnach gar nicht vertreten waren. Gleiche Bemerkung hat es mit dem Antrage der hiesigen Handels-Kammer vom 6. v. M.!, worin sich der zeitliche Vize-Präsident! wie es scheint allein! "für die Mitglieder der Handels-Kammer" jedoch nur unmaassgeblich dahin äusserte, dass es billig sey, dem gedachten Gesuche zu willfahren, auch dessen Zuerkennung "im Interesse des Handels" kein Anstand entgegen stehe. - Man höre jedoch über die angebliche Billigkeit des Gesuchs, die dabei zunächst betheiligten Mainzer und Straßburger directen Gilde-Schiffer, man gebe dem hiesigen Handels-Stande und namentlich den dabei zunächst betheiligten, darüber gar nicht einmal unterrichteten hiesigen Spediturs, Kunde von dieser beabsichtigten Umgehung der bis dahin zur Zufriedenheit des Handelsstandes bestandenen und aufrecht erhaltenen oberrheinischen Güter-Verladungs-Ordnung, und die Gutachten werden ganz anders und sicher eben so ausfallen, wie die übereinstimmenden früheren Anträge des Mainzer Gilde-Raths und der Handels-Kammer vom 26. August 1820 und vom 11. Juli 1821!

Die Verwaltungs-Commission endlich, welche ebenfalls ihre früheren Anträge in demselben Betreff aus dem Auge verloren zu haben scheint, kann bei der Einbegleitung dieser Proclamationen und der oben erwähnten, zum wenigsten unvollständigen Begutachtungen, doch nicht umhin zu bemerken, wie sie in Erwägung, dass nach den bisher bestandenen! leider nur zu oft überschrittenen! Vorschriften, die in den Patenten zum Befahren angewiesenen Stromstrecken, nicht ohne besondere Autorisation überschritten werden dürfen, die Willfährung des vorgebrachten Gesuchs aber eine Änderung in den Patenten! oder vielmehr den Umsturz der ganzen oberrheinischen Prangfahrts-Ordnung! zur Folge haben würde, wozu wir bei den dermaligen Verhältnissen

nissen; und wohl überhaupt unter den vorliegenden Verhältnissen nicht einmal die Central-Commission; nicht ermächtigt zu seyn glauben, es ihren Pflichten gemäß erachtet, diesen Gegenstand hochpreusslicher Central-Commission zur definitiven Entscheidung zu unterlegen, um welche; zur Bescheidung der Supplicanten gehorsamst gebeten wird."

Es ist nicht möglich, die abweisliche Verbescheidung der Supplicanten, nach Maassgabe der oben ahienmässig auseinandergesetzten allgemeinen und speciellen, hier allem zu berücksichtigenden oberrheinischen Schiffahrts-Verhältnisse, implicit gründlicher zu motiviren, als in der ebenangeführten Stelle geschehen ist!"

Indem daher der unterzeichnete Bevollmächtigte auf seinen oben entwickelten, dem aufrecht zu erhaltenden, und, wo er verletzt ist, wiederherzustellenden bisherigen und früheren Zustande, bis zu einer definitiven und allgemeinen Regulierung der Rheinschiffahrts-Verhältnisse entsprechenden Antrag zurückkommt, bleibt demselben zum Schlusse dieser, ihrem Zwecke, einer vollständigen Aufklärung, gemäß ausführlichen Darstellung der oberrheinischen Schiffahrts-Verhältnisse, nur noch übrig, bezüglich auf den von dem Königlich Preussischen Herrn Bevollmächtigten, in seiner Eigenschaft, als zeitlicher Praesident der Central-Commission, in Umlauf gesetzten Praesidial-Antrag; vom 7. l. M.; die vorliegende Proclamation betreffend, folgendes zu bemerken:

Wenn gedachter Herr Bevollmächtigter in diesem Vor- und Antrage, bezüglich auf die bestehenden Gilde-Verhältnisse bemerkt, "dass nach der Convention von 1806 auf der conventionellen Rheinstricke, nur zwei Schiffergilden bestehen, bestimmt, die sich in den beiden Stationshäfen, Mainz und Coellen, sammelnden Wäaren, ausschliesslich von dort aus, weiter zu verfahren; und dass laut Art. 2 der Mainzer-Gilde-Verordnung, den zu dieser Gilde gehöriigen Schiffen gemeinschaftlich mit jenen von Coellen, der Wäaren-Transport nach dieser Stadt und den Zwischenhäfen; ausschliesslich aber dieser Transport nach Strassburg und den Zwischenhäfen übertragen sey" und hiernach das Verhältniss der dusseitigen oberrheinischen Schiffer, welche Mitglieder der Mainzer Gilde und im Besitze der Mittheilnahme an
der

der oberrheinischen directen und Intermediär-Fahrt sind, hinsichtlich der Rückladungen sowohl, als der Ladungs-Befugniß überhaupt in hiesigem Stationshafen, beurtheilen will; so muß schon nach den, im Laufe dieser Darstellung, berührten, eigenthümlichen Verhältnissen der diesseitigen Schiffer-Gilde-Mitglieder, Großherzoglich Badischer Seits vordrängend, gegen jede Folgerung aus diesen, die Existenz der eignen Badischen Schiffergilde ignorirunden Unterstellungen protestirt, zur Erläuterung derselben aber hier nur Folgendes bemerkt werden:

Geschichtliche Verhältnisse der Badischen eignen Schiffergilde vor und nach der Convention vom Jahre 1804.

Schon seit frühen Zeiten bestand unter der Benennung der Heidelberger-Schiffer-Bruderschaft ein Verein aller diesseitigen Schiffer, ohne Unterschied, ob Rhein- oder Neckarschiffer, als eigne Gilde, unter Landesobrigkeitlicher Autorisation und Aufsicht. Der jeweilige Ober-Beamte von Heidelberg oder Neckargemünd, leitete unter dem Namen "Neckargraf" die Angelegenheiten dieses Vereins der diesseitigen Rhein- und Neckarschiffer. Nach der Convention von 1804 erfolgte, mit Rücksicht auf die geänderten Zeitumstände, die Trennung der Rheinschiffer, von der noch fortbestehenden Neckarschiffer-Bruderschaft. Vom Jahre 1805 an, gestaltete sich die eigene, für sich bestehende, alle Schiffer des rechten Rhein-Ufers, von Fühl bis Mainz, ursprünglich selbst mit Einschluß der Gerstheimer Schiffer, in sich fassende Mannheimer-Gilde. Dieselbe zerfiel in 2 Abtheilungen, die oberrheinische: Sitz, Freistadt, und die niederrheinische: Sitz, Mannheim, und hiernach auch in zwei Districte, deren Scheide- und Grenzpunkt, Schwock war. Jede Abtheilung: Section, hatte einen Vorstand, aus einem Hauptschiffer und zwei Deputirten, unter dem Vorsetze des jeweiligen Badischen Rheinschiffahrts-General-Commissärs in Mannheim, gebildet.

Alljährig wurde ein sogenannter Schiffertag: am 3 Königs-tage, unter Beirathung besonderer Bevollmächtigten von jeder Abtheilung abgehalten. Eben so wurde auch die Comptabilität durch eine eigens angeordnete Schiffer-Casse-Verwaltung

• tung geführt und jährlich auf den Schiffertag Rechnung abge-
• legt; auch ein Armen-Casse-Verwalter war aufgestellt. - Durch
das, in Folge der Art. 1. und 4. der Octroi-Convention von
1804 veranlaßte Reglement des Königlich Französischen
Ministers des Innern über die Verfassung der Schiffergilden
in den Stations-Häfen zu Mainz und Coellen, vom 12. December
1807, wurde dieser obenbezeichneten eigenen Badischen Gilde zwar
ein Catastrophe bewirkt, dieselbe auch, durch Regierungs-
Beschluss vom 26. November 1808, gezwungener Weise augen-
• blicklich aufgelöst, und die Folge davon war, die Einlösung
der diesseitigen, Mannheimer, Heidelberger, Schrocker, Frei-
• stadter und Kaspmerheimer Schiffer in die Mainzer Gilde.
Allein durch die bekannte Verordnung des Königlich Franzö-
• sischen Ministers des Innern vom Jahre 1809 über die Grenz-
• bestimmungen zwischen der Groß- und Klein-Schiffahrt auf
dem Rheine, im Widerspruch, mit der Convention und dem
Gilde-Reglement, wodurch der längst sanctionirte Unter-
• schied zwischen directer- und intermediär-Fahrt, damals
einseitig von der Königlich Französischen Regierung auf-
• gehoben und eben dadurch die Klein-Schiffahrt, nicht minder
gegen die Bestimmungen der Convention von 1804, über ihre
ursprüngliche Grenzen, den gegenseitigen Ufer-Verkehr, aus-
gedehnt wurde, ward auch diese gemeinschaftliche Schiffergilde
in Mainz wieder aufgelöst. - Unter ausdrücklicher, von dem
Neckar-Freis-Directorium damals bei der General-Direction
eingeliegter Protestation gegen diese Verfügung, welche sich
übrigens in den hier vorhandenen und durchgesehenen früheren
Acten nicht vorfindet, zum Ueberflusse aber nachgebracht
werden kann*, bildete sich in Mannheim eine neue Ver-
einigung der Badischen Schiffer in eine besondere Gilde,
die unter Oberraufsicht des Stadt-Amtes und Freis-Directo-
riums seit dieser Zeit ununterbrochen besteht, ihre mit
Berücksichtigung des Gilde-Reglements vom Jahre 1807
entworfenen Statuten und die obenbezeichnete Einrichtung
hat.

note. *; dafür wird insoweit ein in den Acten vorgefundener Erlaß des Neckar-
Freis-Directoriums, an die subdelegirte Commission, v. 12. April 1815,
beigebracht, aus welchem eine gleiche Verwahrung und die Bestätigung
des hinsichtlich der eigenen Badischen Gilde-Verhältnisse beigebrachten, ersichtlich
ist.

hat. — Aus dieser Gilde sind erst im Jahre 1811 die Heffischen
Mitglieder ausgeschieden, wegen einzelner, von jener Seite erteil-
ten Autorisationen zum Betrieb der Rheinschiffahrt. Dem-
nach ist wohl die Existenz einer eigenen Badischen Schiffer-
gilde außer Zweifel gesetzt, und als selbst von den nächsten
Nachbar- und Mit-Uferstaaten anerkannt, nachgewiesen.
Die Badischen Intermediär-Gilde Schiffer bilden bekanntlich
schon längst, mit Einwilligung der höchsten, zunächst be-
theiligt gewesenen Contractanten, eine eigen, wohlingerichtete
Gilde. Diese ist von dem Fürsten Primas sowohl, als von
der Königlich Französischen Regierung anerkannt worden,
folglich kann die Central-Commission, den von ihr, als solche
angetretene Status quo, weder willkürlich ändern, noch
weniger gänzlich beseitigen wollen, indem wir überhaupt
so auch hier nichts nachtheiligeres geschehen kann, als die
alte, wohlbegründete Ordnung der Dinge, verfallen zu
lassen, ehe eine neue und definitive, allseitig angenommen
und ausgeführt worden ist.

Indem der unterzeichnete Bevollmächtigte hiermit dem
nächsten Zwecke genügt und die Unhaltbarkeit der oben-
verwähnten Unterstellung nachgewiesen hat, darf sich der-
selbe übrigens, was die Erörterung der hierher nicht gehörigen
Discussion der Frage, über die Qualification der diessseitigen
und anderer Mainzer-Gilde-Mitglieder, bezüglich auf
die Entrichtung der ersten Einlage-Gelder und Visirung
der Patente durch die provisorische Verwaltungs-Commission,
worauf es, bei dem vorerwähnten Praesidial-Antrage mit
abgesehen zu sein scheint, lediglich auf die in diesem Be-
treffe, in dem 117.^{ten} Protocolle der Central-Commission vom
Jahre 1818: 31., sodann im 190.^{ten} Protocolle vom Jahre 1820
1: 31. hinsichtlich der Gilde-Verhältnisse, enthaltenen aus-
führlichen Badischen Vorträge und schließlich auf seine
eigenen Vor- und Anträge in demselben Betreffe in den
Verwaltungs-Protocollen vom Jahre 1822 und 1823 beziehen
und auch hier lediglich die Aufrechterhaltung des bestehen-
den Zustandes in Anspruch nehmen, weitere Erörterungen
nothigenfalls sich vorbehaltend.

Schlüsslich wird zur Begründung der Anerkennung
der diessseitigen Gilde-Verhältnisse und des eigenthümlichen
Verhältnisses

Verhältnisses der diesseitigen Schiffer in der Mainzer Gilde, nur noch eine Stelle aus einem gelegentlich des obenwähnten Vertrags, im 117. Protocoll abgegebenen Hessischen Votum angeführt, welche über die Unantastbarkeit der hier erörterten allgemeinen und speziellen oberrheinischen Schiffahrts- und Gilde Beziehungen, gewiss das unbefangenste und unvoreurtheilichste Zeugniß ablegt. Hier heißt es u. a. ausdrücklich wie folgt:

„Was übrigens auch früher oder später über ganz neue Aufnahmen von Schiffen erwogen und beschlossen werden mag, so ist jedenfalls gewiss und anerkannt, daß die dermalen zur Gilde aufgenommenen, ihre Prangfahrt seit Jahren ungehindert ausübenden Badischen Schiffer ein ius quæsitum auf ihren fortgesetzten Besitzstand, conventionsgemäß besitzen, welches ihnen, solange die provisorische Rheinschiffahrts-Ordnung besteht, rechtlich weder entzogen, noch geschmälert werden darf.“

Hiermit wird schließlich auf die Vollziehung der oben motivirten Verbescheidung der Prclamanten der bestimmte Antrag gestellt.

Das Gesuch der Spierer, und nachträglich auch der Würmser, Schiffer, an den Güter Ladungen von und nach Freistaedt und nach Schwoech alle Oberrheinische Intermediärschiffer pro futuro Theil nehmen zu lassen, betreffend.

Baden, Unter, nebenstehender Aufschrift hat der Großherzoglich Badische Herr Commissarius am 16. August d. J. den Beweis zu führen versucht, daß das Gesuch der Supplikanten abzuschlagen sey.

Der Hauptsatz, auf welchen sich der Herr Bevollmächtigte stützt, lautet, wie folgt:

„In Gemässheit Beschlusses der subdelegirten Commission vom 29. Mai 1816 No. 2880, ist der Hafen von Freistaedt als ein Director erklärt, mithin der Grundsatz sanctionirt und durch ununterbrochenen Besitzstand behauptet worden: daß die Güterladungen von Mainz nach Freistaedt nur von

„ von den hierzu qualifizirten directen oder Drangschiffen,
„ nicht aber von allen übrigen Intermediärschiffen, die nicht
„ befugt sind, aus einem Stationshafen in einen andern zu fahren,
„ übernommen werden dürfen.“

Dieser Hauptsatz der Badischen Erklärung vom 16.
August 1816 unterstützt der Herr Bevollmächtigte
durch Gutachten des Gilderraths, der Mainzer Handels-
kammer und der provisorischen Verwaltungs-Commission
mit der Bemerkung: dass sein Vortrag die Aktemässige
Auseinandersetzung der in diesem Betreff früher stattge-
fundenen Verhandlungen und bisher bestandenen Verhältnisse
enthalt.

Da der Großherzoglich Badische Herr Commissarius
nur der früheren Verhandlungen in den Akten gedenkt,
und die späteren übersehen zu haben scheint, so muss ich
die ersteren durch die letzteren ergänzen, um den verehrten
Mitgliedern der Central-Commission hierdurch ein Ganzes
vorzulegen, damit endlich ein Beschluß erfolgen kann,
der der Lage der Sache angemessen ist.

Herr Legationsrath Brückler sagt: In Gemässheit Bes-
chlusses der subdelegirten Commission von 1816: No. 2580:
ist der Hafen von Freistaedt als ein Director erklärt.

Das ist ganz richtig, allein die damaligen Zeitumstände
noethigten hierzu die subdelegirte Commission, wie dies kürz-
lich Herr Director Tschhart in seinem Berichte vom 6. Septem-
ber 1816 deutlich auseinander setzte. Die Armeen hatten Stras-
burg blockirt. Der directe Zug dahin war gestört, die Ar-
meen mussten verpflegt seyn, der Handel erforderte eine
solche Ausnahme für den Augenblick, und nur wegen
diesem Drang der Umstände, konnte die subdelegirte Com-
mission von dem Gesetz: Art. 5. 12. 18. 21. durch einen pro-
visorischen Beschluß eine Ausnahme machen. Es wäre
ihre Pflicht gewesen, bei veränderten Zeitumständen, den
conventionsmässigen Status quo wieder herzustellen: Art. 128.
und 129., welches auch sicher geschehen seyn würde, hätte
man nicht damals mit Sicherheit denken können, die neue
Schiffahrts-Akte auf die Basis der Wiener Convention
von 1815 würde in wenigen Monaten durch die vereinigten
Arbeiten hiesiger hochverehrlicher Central-Commission hervor-
gehen

-gehen!

Auf die baldige Emanirung dieser Akte bezog man sich bisher sowohl von Seiten der Verwaltungs-Commission als von Seiten der Großherzoglich Badischen Regierung, wenn von Herstellung der alten Ordnung in Betreff der Freistädter Fahrt die Rede war. Ich belege die Sache durch den Bericht der provisorischen Verwaltungs-Commission sub No 2210 vom 29. Juni 1821. Da aber die Aussichten zu einer Vereinigung noch ferne zu seyn scheinen, so muß ich die schon mehrmals vorgebrachten kürzlich erneuerten Proclamationen der oberrheinischen Intermediär-Schiffer, hochverehrlicher Central-Commission in Erinnerung bringen, die alle gleiches Recht haben, den Hafen von Freistadt zu befahren und die es früher durch die Convention von 1804 erlangt hatten, und denen dieses Recht nicht länger mehr entzogen werden kann!

Ich habe aus erwähnten Art. 128 und 129 der Convention erwiesen, daß nur im höchsten Drang der Verhältnisse die subdelegirte Commission eine Verfügung der Art, auf dem Rhein erlassen konnte, indem nach der nemlichen Convention auf dem Oberrhein kein directer Hafen außer Straßburg besteht, wie dies bereits auf den Vortrag des Königlich Preussischen Herrn Bevollmächtigten vom 4. August 1821 auch von den übrigen hochverehrten Mitgliedern der Central-Commission anerkannt ist!

Ich habe die Ursache angegeben, warum man bisher mit Aufhebung dieser provisorischen Verfügung gezögert hat. Es bleibt mir nun noch, um alles zu erschöpfen, übrig, aus den neueren Akten darzulegen, daß

- 1) der Mainzer-Gilde-Prath von seiner früheren irrigen Ansicht zurückgekommen, für die Aufhebung des provisorischen directen Hafens von Freistadt angetragen hat, und daß
- 2) die Mainzer Handelskammer damit völlig einverstanden ist!

ad 1) Auf die neuere Vorstellung der Speierer Schiffer in diesem Betreff, antwortete der über diesen Gegenstand zum Bericht aufgeforderte Gilde-Prath: vid. 3. 67 des Gilderaths Protocol vom 21. Junii 1821.

ad 2) Die Handelskammer, welche über den nemlichen Punkt

um

um ihre Meinung befragt wurde, antwortete: vid. den Bericht vom 6. Juli 1826.

Da nun das Gesetz, die Schiffer des Oberrheins und der gesammte Handelsstand, verlangen, daß der Freistaadler Hafen als ein Intermediär-Hafen des Oberrheins anzusehen sei, und die Verwaltungs-Commission mit diesen Gesinnungen, in Uebereinstimmung zu dem Erlaß einer solchen Verfügung nur die Autorisation der Central-Commission verlangt; so finde ich den ältern Entwurf eines Beschlusses, in den Akten vorfindlich, zur Ausfertigung vollkommen geeignet, auf dessen Expedition ich hierdurch antrage.

Beschluss Entwurf.

Der übereinstimmenden Meinung der Mitglieder der Verwaltungs-Commission, und den Vorschriften der Convention von 1804 gemäß, soll es einem jeden für den Betrieb der Intermediär-Schiffahrt des Oberrheins patentisirten Gildeschiffer unbenommen bleiben, sich für den Intermediär-Hafen von Freistaadt in die bei dem dahiesigen Stations-Control-Amt eröffneten Prangregister einzuschreiben, und ist die Verfügung der subdelegirten Commission vom 29. Mai 1816 als der Convention von 1804 entgegen, als nicht gegeben zu betrachten."

Baden; Der unterzeichnete Bevollmächtigte nimmt die vorstehende Insertion des Königlich Preussischen Herrn Commissairs vordersamt ad referendum und behält das Protocoll um so mehr offen, als er sich hiermit gegen jedes Zugeständniß in dieser Beziehung ausdrücklich verwahren muß, und insbesondere den Art. 17. der Wiener Akte, hinsichtlich des angeführten Beschluss-Entwurfs; des Herzoglich Nassauischen Herrn Commissairs, in Anspruch nimmt.

Conclusum.

Die Central-Commission hat das Gesuch mehrere für den Oberrhein patentisirter zur Mainzer-Gilde gehöriger Intermediär

F. 16.

Intermediar Schiffer um Erlaubnis, sich auch für den
Hafen von Freistaadt in das Mainzer Prangregister
eintragen zu lassen, - einer sorgfältigen Prüfung unter-
worfen, und ist, - nach Anhörung der Herren Bevoll-
mächtigten von Baden und Baiern, als bei der Sache
zunächst betheiligte, der Meinung, dass das Gesuch, nach
den ursprünglichen Bestimmungen der Convention von 1804
begründet, daher ohne Verletzung der ursprünglichen Ver-
trags Bestimmungen, auf deren Aufrechthaltung alle
bei der Rheinschiffahrt betheiligte Staaten für ihre Unter-
thanen das gleiche Recht haben, definitiv nicht abzuweisen
sei. - Wenn die Central-Commission augenblicklich Anstand
nimmt, - die in der Mitte liegenden administrativen Bestim-
mungen der vormaligen subdelegirten Commission, welchen
die Einwilligung der betheiligten Staaten, folglich das erste
Requisit der vertragsmäßigen Gültigkeit entgeht, - sofort
ebenfalls im administrativen Weeg wieder aufzuheben, und
den reinen Vollzug der Convention von 1804 wieder herzustel-
len; so wird sie nur von der Ansicht geleitet, dass eben
jetzt nahe Aussicht vorhanden sei, es werde ohne län-
geren Aufschub eine noch größere Lade-Freiheit, in Ge-
mäßheit der Wiener-Congress-Beschlüsse in kurzer Zeit
hergestellt werden. Sie ist also der Meinung, dass die vor-
liegende Proclamation der Oberrheinischen Schiffer noch
eine Zeitlang zu den Akten zu legen sei.

Hessen; Da Hessen bei der Freistaadter Fahrt in Ansehung
der sie mit betreibenden Mainzer directen Schiffer ebenfalls
betheiligte ist und sich noch nicht erklärt hat, so muss
ich die Sache ad referendum nehmen, und mir das Proto-
coll offen behalten.

Baden; Ohne an dem vorstehenden Beschlusse der Central-Com-
mission irgend einen directen Antheil zu nehmen, beschränkt
sich der Großherzogliche Bevollmächtigte darauf, die ihm
von seinem höchsten Hofe früher über diesen Gegenstand
zugekommene Erklärung über den veranlassenden Fall zu
Protocoll zu geben, wie folgt:

In Beziehung auf das von der provisorischen Verwaltungs-
Commission angebrachte und von dieser der Central-Commission
vorgelegte Gesuch der Speyer und übrigen oberrheinischen

Intermediar-

Intermediär-Schiffer, an den Güterladungen von und nach
Freistaadt, alle oberrheinischen Intermediär-Schiffer künf-
tig Theil nehmen zu lassen, betreffend, resp. um Aufnahme
zur directen Fahrt von dem hiesigen Stations-Hafen, nach
dem seit 8 Jahren als directen Hafen erklärten, und somit
nur den oberrheinischen directen Gilde-Schiffern dermalen
offen stehenden Hafen von Freistaadt, ist der Großherzog-
liche Bevollmächtigte, von seinem höchsten Hofe angewiesen,
in jedem etwa versucht werden wollenden Einnischung der
auf die übrigen Intermediär-Prang-Fahrten des Oberrheins
angewiesenen und patentisirten Mainzer Intermediär-Gilde-
Schiffer des Oberrheins, förmlich, wie hierdurch geschieht,
zu widersprechen und auf Festhaltung des von der Central-
Commission selbst anerkannten und zu handhabenden Status
quo, bis zur definitiven Regulierung der Rheinschiffahrts-
Verhältnisse zu bestehen.

Bayern; Der unterzeichnete muss die Frage an den Badischen
Heren Commissar stellen: auf welche Artikel der Convention,
sich seine directen Oberrheinischen Gilde-Schiffer gründen,
um directe zu seyn? Auf das Weitere hält er sich das
Protocoll offen.

Baden; Der unterzeichnete Bevollmächtigte begnügt sich, unter
Rückbeziehung auf seine vorstehenden Erklärungen den König-
lich Bayerischen Heren Bevollmächtigten, lediglich auf
seinen in diesem Protocolle enthaltenen Vortrag über die ober-
rheinischen Schiffahrts-Verhältnisse im allgemeinen vom 16.
August d. J., auf Veranlassung des zur Entscheidung vor-
liegenden speziellen Gesuchs der oberrheinischen Intermediär-
Schiffer insbesondere zu verweisen.

Beschluss.

Die Central-Commission bezieht sich auf ihre vorstehende
Conclusion.

Baden; hält sich das Protocoll offen.

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

Gen: Prückler - von Nau - Baron v. St. Mars -

„ Verdier - von Proefler, Dist: Bourcourd - Jacobi.

Für gleichlautende Expedition!

Der zeitliche Präsident der Central-Commission,

[Handwritten Signature]

Verbesserung.
Am 31. Protocoll n. 25. Novemb. 1826 ist in der
Preilung Lit. B. dieses Protocolls oben, Statt 15. November
1825. October zu lesen!

[Handwritten Signature]

Auszug des Verzeichnisses
der an hiesiger Königlich Baurischen Rheinschanze im Monat Juli 1824 von nachfolgenden

1824. Juli.	Namen und Wohnort der Scheffer.	Zu Thal. Benennung der Waaren.	ausgeladen		eingeladen	
			zfr.	Stk.	zfr.	Stk.
11.	Glaser Joh. von Ottenheim.	1 Fafs Cichorie/ 1. 20 Kilogr. - und zum Ueberschlag in ein anderes Fahrzeug da- selbst ausgeladen - 198 zfr. 03 Kilogram. zusammen.....	199	25	"	"
31.	Villmann W. von Speier.	3 1/2 Stück Wein und an Stückgut 50 zfr.	"	"	1 1/2	35

Verzeichnisses

nach mannten Schiffen zu Thal und zu Berg aus- und eingeladenen Handelsgüter d. Landes-
producten.

Namen und Wohnort der Schiffer.	zu Berg. Benennung der Waaren.	ausgeladen		eingeladen	
		z. Thal	z. Berg	z. Thal	z. Berg
Willmann, Wih. von Speier.	1 Ballen Holz 1/2 ztl. 1/2 ztl., 1 Fass d. 1/2 ztl. 1 dt. Baumwolle 4. 13., 1 Fass Tabac 2. 02. 10 Fass Tabac 93. 15. zusammen.....	99	"	"	"
Willmann Fritz von Speier	An diversen Waaren; als Zucker, Caffen, Tabac, Gara und Moselwein, zusammen.....	13	12	"	"
Heimberger, Joh. von Odenheim.	An Weitzen 88 ztl. et 529 Stückgut, zusammen	"	"	609	35
Thuler, Andreas von da	Weitzen 88 ztl. et Stückgut 1. 92 1/2 ztl.	"	"	50	"
Uebere, Daniel v. Speier.	2 Fass Melis 23, 33, 20 1/2, Früsten/Candis 10, 08. 1/2 Ballen Caffee 5, 1/2 5. zusammen.....	39	36	"	"
Eberle, Peter von Speier.	An diversen Gütern.....	50	06	"	"
Willmann Fr. Wih. v. Speier.	An diversen Gütern.....	369	08	"	"

Rhein. Pötroi. Erhebungs. Amt.

Mannheim den 31. Juli 1824

Gen. Alster.

1794/276.

Die Ausschreibung einer General-
Versammlung der Schiffer betreffend.

Wir haben auf den beliebigen Erlaß vom 24. Jänner
l. J. zwei Vorstandsmitglieder der diesseitigen Rheinschiffahrts-
Gilde, einzig aus dem Grunde zu der General-Versamm-
lung abgeordnet, damit sie jede allenfalls geforderte Aus-
kunft an Handen geben. Mit Fremden haben wir
aber nur vernommen, daß die diesseitigen Schiffer wie Mit-
glieder der Mainzer-Gilde behandelt und sogar die Dro-
hung beigefügt worden sey, daß jeder, der nicht in der
Mainzer-Gilde sey, von der Ladung ausgeschlossen werden
soll. Wir müssen vermuthen, daß dieses nur auf Miß-
verständnis beruhet, da bekanntlich seit 1809 eine eigene
Rheinschiffahrts-Gilde daher besteht; und diese wechselseitig
anerkannte Einrichtung nur durch die neue Rheinschiffahrts-
Akte aufgehoben werden kann.

Unter Verwahrung der diesseitigen Rechte, erbitten wir uns
daher schleunig gefällige Mittheilung, der dort einseitig
gefaßten Beschlüsse, um höchsten Orts berichten zu können
und erneuern hierbei die Versicherung unserer ausgezeichneten
Hochachtung.

Mannheim den 12. April 1815.

Großherzogliches Directorium des Neckar-Flusses,
Gex, Freiherr v. Stengel.
vdt. Neßler.

Für gleichlautende Abschrift,
Gex, Büchler.

An
die subdelegirte Commission für
die Rheinschiffahrts-Angelegen-
heiten
in Mainz.

Mainz den 6. Juli 1824.

Die
Großherzoglich Hessische Handelskammer
an
hochlöbliche prov. Verwaltungs-Commission
der Rheinschiffahrt

zu

Mainz

Den gemachten Antrag pro futuro
an den nach Freistaedt bestimmten
Gütertransporten, sämtliche ober-
rheinische Intermediär-Schiffer
participiren zu lassen, betreffend.

Das uns mit Geheuten vom 25. Juni abhin abschriftlich mit-
getheilte Gesuch der Speierer Gildeschiffer um Theilnahme
sämtlicher Intermediär-Schiffer an der Fahrt nach
Freistaedt, so wie das bezügliche Gutachten des Verwaltungs-
Rathes der dahiesigen Schiffergilde haben wir unserer Prü-
fung unterlegt, und glauben nach den in dem einen und
dem andern vorgebrachten Gründen uns unmaßgeblich dahin
äußern zu dürfen, daß es billig sei, dem gedachten Gesuche
zu willfahren, auch dessen Zuerkennung im Interesse
der Handlung kein Anstand entgegenstehe.

Wir haben die Ehre etc. etc.

Für die Mitglieder der Handelskammer
Der Vize-Präsident,
Gex: J. Hertell.

Der Secretair,
Gex: Sieglitz.

1784

Auszug
aus dem Berathschlagungs-Protocoll des Verwaltungs-
Rathes der Mainzer-Schiffergelde-Sitzung vom 21^{ten}
Juni 1824.

In Gegenwart
der Mitglieder und
Suppleanten.

Heinrich Pohl von Coblenz.
Jacob Altenkirch, Lorch.
Adam Brillmeier, Bingen.
Joh. Georg Esen, Worms.

Den Waaren-Transport nach und aus
dem Freistaedter-Hafen betreffend.
ad Num 11.2. n. 14. Juni 1824.

§. 671

Auf Ansicht der von den Speierer-Gilde-Schiffen Peter
Eberle und Friedr. Willmann junior in Auftrag sammtlicher
Imploranten bei hochloblicher Rheinschiffahrts-Verwaltungs-
Commission eingewickten Vorstellung, welche dem Gilderrathe
mittelst Inscript vom 11. d. sub No. 11.2. zum Gutachten zu-
gegangen, und worin besagte Schiffer darauf antragen:
1. dass der Hafen von Freistaedt für welchen bis jetzt ausschließ-
lich nur Freistaedter Schiffer Ladungen aus dem hiesigen Hafen
gemacht haben, gleichwie die übrigen Häfen des Oberrheins als
ein intermediär-Hafen, der für jeden oberrheinischen Interme-
diär-Gildeschiffer zugänglich wäre, erklärt werde, und zur
Unterstützung ihres Gesuchs anführen: dass von dieser Fahrt
38 Wormser, Speierer und Mannheim-Gildeschiffer ausge-
schlossen wären, und die bedeutende Fahrt nach Freistaedt
nur durch 8 Freistaedter Schiffer, also in einem sehr ungleichen
Verhältnisse betrieben werde, ferner: dass der Güter-Transport
in die Häfen des Oberrheins zum Besten des Handels schnell-
er befördert werden könnte, wenn der Freistaedter Hafen
nicht mehr wie bisher ein Monopol für die Freistaedter
Schiffer bildet, sondern mit dem Schroecker-Hafen in-
einander

einander geschmolzen würde.

In Berücksichtigung dieser von den Petenten angeführten Gründen, noch mehr aber nach den Bestimmungen der Cetroi-Convention, so wie insbesondere des Gilde Reglements und der darauf sich stützenden Verordnungen der Rheinschiff-fahrts-Behöörden; ist der Verwaltungs-Rath der Mei-nung, daß der Hafen von Freistaedt gleich den Häfen von Mannheim und Schroeck als Intermediär-Hafen des Oberrheins angesehen werden müsse, wornach jeder ober-rheinischer Intermediär-Gildeschiffer berechtigt ist, sich in das für die Fahrt nach Freistaedt eröffnete Prangre-gister einzuschreiben.

Es bestehen, wie in der Vorstellung richtig angeführt ist, auf dem Rhein nur 4 directe oder gesetzliche Stations-Häfen, und alle zwischen diesen Häfen liegende verord-nete Ein- und Auslade-Häfen sind als Intermediär-Häfen bestimmt, in, und aus welchen die Schifffahrt von allen Intermediär-Gildeschiffen ohne Unterschied ausgeübt wird; nur der einzige Hafen von Freistaedt macht hierin eine Ausnahme, welches von den übrigen oberrheinischen Intermediär-Gildeschiffen, ohnerachtet des Unterschiedes des Uferstaats, als eine schreiende Unge-rechtigkeit und sehr nachtheilige Beeinträchtigung ihres Gilderechts angesehen werden müsse, indem die Freistaedter Schiffer ausschließlich den Waaren-Transport nach Frei-staedt und von dort hierher befördern, und dadurch des Fahrs drei bis vier Thal- und Bergreisen machen, wäh-rend dem den übrigen oberrheinischen Intermediär-Gilde-schiffen nur eine zu Theil wird. Bereits in den früheren Gutachten des Verwaltungs-Rathes über die oberrheinische Intermediär-Gilde-Schifffahrt ist bemerkt worden, daß durch die Straßburger- und Freistaedter Schiffer der nach Schroeck ladende Schiffer sehr beeinträchtigt worden ist, so, daß selbiger oft nur mit halben Ladungen aus dem hie-sigen Hafen abfahren müsse. Nicht allein dieser Nachtheil, welcher dadurch jedem nach Schroeck ladenden Tourschiffer entsteht, sondern auch der Nachtheil und Aufenthalt, so der Waaren-Transport dadurch erleidet, würde durch die
Eröffnung

Eroeffnung des Freistaedter-Hafens für alle Intermediär-Gildeschiffer des Oberrheins bereitet werden, und es sei nicht zu zweifeln, daß selbst der Handelsstand sich einer solchen Anordnung mit Vortheil bedienen würde, indem durch die Beförderung der Schrocker und Freistaedter Güter, die gemächlich in einem Fahrzeug zusammengeführt werden könnten, die gegenwärtige Ladezeit sich alsdann nicht mehr auf 10. bis 12 Tage erstrecken würde.

Der Verwaltungs-Prath ist daher aus diesen Gründen des Dafürhaltens, daß eine von h. Rheinschiffahrts-Behörde nach dem von den Speierer-Schiffen im Sinne der Octroi-Convention und des Gilde-Reglements hierunter gemachten Antrage, desfalls zu erlassende Verordnung dem Handel sowohl, als auch der Schiffahrt in diesem Theile des Stroms, die größte Beförderung gebe.

Für gleichlautenden Auszug,

Der Gilde-Secretair,
Gex. W. Teichner.

Der Präsident,
Gex. Müller.

N^o III.

Anlage zu dem 343^{ten} Protocoll
vom 24^{ten} November 1824.

N^o 2210.

Das Gesuch mehrerer für den
Oberrhein patentisirten, zur
Mainzer Gilde gehörigen
Intermediar-Schiffer, um
Erlaubniß, sich pro futuro auch
für den Hafen von Freistätt
in das dahiesige Prangeregister
eintragen zu dürfen, betreffend.

Im Monat August v. J. übergaben bei uns meh-
rere oberrheinische Intermediar-Schiffer die in
Abschrift zur hochgefälligen Einsicht beigeschlossene
Vorstellung, worin dieselben um Erlaubniß bitten,
sich in das dahier bestehende Prangeregister zur Ueber-
nahme von Ladungen nach Freistätt einschreiben
zu dürfen.

Der über diesen Gegenstand zum Gutachten aufge-
forderte Verwaltungsrath der Mainzer Schiffergilde
äußert sich ausweislich des gleichfalls abschriftlich
hier anliegenden Protocollar-Extractes vom 26^{ten}
August v. J. dahin, daß das vorgebrachte Gesuch,
als auf einer irrigen Voraussetzung beruhend, un-
gegründet erscheine, und um so weniger Berücksichti-
gung verdiene, als bekanntlich durch den Beschluß der

An
die hochpreussische Central-Commission
für die Rheinschiffahrts Angelegenheiten
zu
Mainz.

der vormaligen subdelegirten Commission vom 29.
Mai 1816 Zahl 2880 der Hafen von Freistätt zu einem
directen und letzten Stationshafen erhoben worden
sey, mithin Güterladungen von Mainz nach
Freistätt nur von directen, nicht aber von Interme-
diair-Schiffen, welche nicht befugt sind, aus einem
directen in einen andern directen oder Stationshafen
zu fahren, übernommen und an den Ort ihrer Be-
stimmung gebracht werden dürfen. Dieser Schluss
ist allerdings logisch richtig, und unbedingte Folge
der als richtig anerkannten Praemissen, indessen kön-
nen wir nach unsern Ansichten, welche wir höherer
Prüfung unterwerfen, den von der vormaligen sub-
delegirten Commission rücksichtlich des Hafens von
Freistätt aufgestellten, in dem oben allegirten hier ab-
schriftlich beiliegenden Beschlusse enthaltenen Grund-
sätzen, worauf der Verwaltungsrath seine Behaup-
tung stützen zu können glaubt, nicht beitreten, indem
bekanntlich ausser dem Hafen von Strasburg längs
dem Oberheim nach den bestehenden Rheinschiffahrts-
Gesetzen kein anderer directer Hafen besteht; der Hafen
von Freistätt also, da nach den Vorschriften der bis
jetzt noch als Norm des Verfahrens gesetzlich bestehenden
Rhein. Octroi-Convention die Hafen von Strasburg,
Mainz und Coeln als directe Hafen ausschliessend
betrachtet werden müssen, nur als ein oberheinischer In-
termediair-Hafen bestehen, und als solcher behandelt
werden kann, folglich auch einem für den Betrieb der
Intermediair-Schiffahrt auf dem Oberheim nach
den gesetzlichen Vorschriften patentisirten Gildeschiffer
nicht wohl, ohne Verantwortung zu gegründeten Beschwer-
den zu geben, verschlossen bleiben darf; eben so verhält
es sich auch mit den übrigen oberheinischen Interme-
diair-Hafen.

Da nun die Supplicanten für den Betrieb der In-
termediair-Schiffahrt des Oberheims legalis modo paten-
tisirt sind, so wird es den tiefen Einsichten einer
hochpreislichen Central-Commission nicht entgehen,
dass

dass dem suppliciantischen Ansuchen bei den vorlie-
gendenden Verhältnissen ohne Anstand deferirt
werden könne, und es der Natur der Sache angemessen
erscheine, den hier einschlagenden, die rechtlichen
Befugnisse der Intermediar-Schiffer gefährden-
den und mit den Stipulationen der Rhein-Actioi-
Convention nicht wohl zu vereinbarenden Beschluss
wieder aufzuheben, damit, so wie früher der Fall war,
einem jeden für den Betrieb der Intermediar-Schiff-
fahrt des Oberrheins patentisirten Gildeschiffer es
unbenommen bleibe, sich für den Intermediar-Hafen
von Freistätt in die bei dem dahiesigen Stations-Con-
trol-Amte eröffneten Rangregister einzuschreiben,
und zur Ladung auszusetzen, worüber wir vorder-
samst eine definitive hohe Entscheidung einholen
zu müssen, glauben, indem es ausser unserer Befug-
niss liegt, von der ehemaligen Administrations-
Behörde der Rheinschiffahrt erlassene Verfügungen
einseitig und ohne höhere Autorisation aufzuheben,
und wir vielmehr angewiesen sind, die bestehenden
Verordnungen während dem provisorischen Zustande
bis auf weitere Verfügung aufrecht zu erhalten.

Schliesslich beehren wir uns noch, einer hochpreislichen
Central-Commission alle hieher gehörige frühere mitun-
ter nicht unwichtige Verhandlungen sub voto remissionis
zur hochgefälligen Einsicht mit dem Bemerkem vor-
zulegen, dass wir über das erwähnte noch vom August
v. J. herrührende Gesuch schon längst unseren amt-
lichen Bericht erstattet haben würden, wenn nicht
im Laufe des vergangenen sowohl als des gegenwärtigen
Jahres in mehreren bei andern Gelegenheiten erlassenen
hohen Prescripten von der unabweifelt nahe bevor-
stehenden definitiven Regulirung der Rheinschiffahrts-
Angelegenheiten und vollkommener Zufriedenstellung
des Schifferstandes in jeder Hinsicht, in den bestim-
testen Ausdrücken Erwähnung geschehen wäre, wodurch
die bisher bestandenen Einrichtungen in verschiedener
Beziehung nothwendig manche wesentliche Abänderungen
erleiden

erliden werden, und in dieser Voraussetzung, das in
Prede stehende Gesuch ganz füglich einige Zeit auf
sich beruhen könnte.

Mainz am 29^{ten} Juni 1821

Die provisorische Verwaltungs-
Commission der Rheinschiffahrt

Georg Vohmert.

Art. 128/

Man darf sich, um die Verfügungen gegenwärtiger Convention unkräftig zu machen, selbst nicht, um sie zu ergänzen oder auszuliegen, weder auf vorherige Verträge noch auf Grund- oder andere Gesetze, Verordnungen, Reglements und Gewohnheiten berufen, von welcher Autorität auch diese Gesetze und Verordnungen erlassen, und wie alt und allgemein auch diese Gewohnheiten seyn mögen, sondern gegenwärtige Convention soll zur einzigen Richtschnur dienen, wenn es sich von der Rheinschiffahrt, der Polizei derselben und den Gebühren handelt, welchen sie unterworfen ist.

Art. 129/

Würde die Erfahrung lehren, dass die Verfügungen gegenwärtiger Convention unzulänglich wären oder Inconvenienzen darbieten, so können sie nur auf eben dieselbe Art, wie sie beliebt worden, definitiv abgeändert oder ausgedehnt werden, das heißt durch eine neue Convention zwischen den hohen contrahirenden Theilen.

Art. 5.

Die Stadt Mainz bleibt gleichfalls zufolge derselben Verfügung auch künftig die Station der Schifffahrt zwischen Coellen und Strasburg, und die großen und kleinen Fahrzeuge sind gehalten, in dem Hafen dieser Stadt auf die im vorhergehenden Artikel ausgedrückte Weise auszuladen.

Art. 12.

Die Schifffahrt zwischen Strasburg und Mainz ist für die Schiffe und Fahrzeuge der beiden Ufer, sowohl auf, als abwärts frei, jene sogar, welche von dem Oberrhein in den Main fahren, um sich nach Frankfurt zu begeben, sind nicht gehalten, sich von ihrem Wege zu entfernen, um zu Mainz anzulanden, und da ihre Waaren umzuladen; ein Gleiches gilt von den Schiffen, welche von Frankfurt nach dem Oberrhein fahren; in dem letztern Falle sind, jedoch die Schiffer verbunden, sich vor den Hafen von Mainz zu stellen, um die Schifffahrtsgebühren zu entrichten.

Art. 18.

Damit die Verführung der Waaren mit aller möglichen Geschwindigkeit geschehe, so hat die Verwaltung der Schifffahrt-Corvée dafür zu sorgen, daß sich bei jeder Station eine hinlängliche Anzahl von Schiffen verschiedener Größe bereit finde, um die einzuladenden Waaren einzunehmen. Diese Schiffe laden der Preiße nach. Man soll indessen sorgfältig darauf bedacht seyn, daß die Versendungen nicht ins Stocken gerathen, und die Waaren angehäuft werden. Sobald also in dem Hafen von Coellen Waaren genug vorhanden sind, um eine Ladung von 9000 Meriagrammen den Fluß abwärts, oder von 7500 Meriagrammen den Fluß aufwärts, und in dem Hafen von Mainz um eine Ladung von 7500 Meriagrammen abwärts, und von 6000 Meriagrammen aufwärts zu formiren, sollen diese Waaren

451
Waren sogleich in das Schiff geladen werden, an welchem nach der Prangrolle die Reihe ist. Der Schiffmeister gedachten Schiffes muss solches ohne den mindesten Aufschub abfahren lassen, unter der Strafe, von dem Vereine ausgeschlossen zu werden. Wenn indessen dieser Schiffer sich dieser Verbindlichkeit nicht unterwerfen will, so kann er für diesmal auf seine Prangfahrt Verzicht thun, und die Waren werden dem in der Rolle ihm nachfolgenden Schiffer übergeben, wenn dieser sich anheischig macht, nach geschener Einladung sogleich abzufahren, ohne eine beträchtlichere Ladung abzuwarten. Würde sich aber keiner der anwesenden Schiffer hierzu verstehen wollen, so soll die Octroi-Verwaltung unter den auf der Station sich befindenden Fahrzeugen dasjenige wählen, dessen Raum für die Quantität der vorhandenen Waren am besten geeignet ist, und die Abfahrt desselben befehlen.

Art: 21.

Die Schiffer, welche mit der in dem vorhergehenden Artikel erwähnten Erlaubniß versehen sind, können ganz ungehindert in der Strecke zwischen Coellen und Mainz fahren, wenn sie zu einem zwischen Coellen und Mainz gelegenen Zwischenhafen gehören. Die nämliche Freiheit ist verstatet, für die ganze Strecke oberhalb Mainz den Schiffen, welche sowohl zu einem in dieser Strecke gelegenen Hafen, als auch zu jenem von Frankfurt, und für die ganze Strecke unterhalb Coellen den Schiffen, welche zu einem zwischen Coellen und den Grenzen der batarischen Republick gelegenen Hafen gehören.