

Staats- und socialwissenschaftliche Forschungen

herausgegeben

von

G u s t a v S c h m o l l e r .

Achtzehnter Band. Fünftes Heft.

(Der ganzen Reihe einundachtzigstes Heft.)

Chr. Eckert, Rheinschiffahrt im XIX. Jahrhundert.



Leipzig,

Verlag von Duncker & Humblot.

1900.

Rheinschiffahrt

im XIX. Jahrhundert.

Von

Christian Eckert,

Dr. jur. et phil.



A III 10 103



Leipzig,

Verlag von Duncker & Humblot.

1900.

Vorwort.

Die großen Umwälzungen im Verkehrswesen des neunzehnten Jahrhunderts wurden durch die Ausdehnung der Schifffahrt auf den Binnenwasserstraßen stark beeinflusst. Der Rhein stand dabei namentlich zu Beginn der neuen Entwicklung im Vordergrund des Interesses. Der deutschen Ströme König war der Gegenstand des ersten Flußschiffahrtsvertrags, über den sich die Kabinette der Großmächte einigten, er ist bis zu einem gewissen Grade auch in der Folge Typus und Vorbild der Verkehrsentfaltung auf den übrigen Wasseradern geblieben. Ich habe versucht, das Wirken all der verschiedenartigen Kräfte zu zeigen, die das langsame, aber immer stetigere Erblühen der Rheinschifffahrt seit der Wende des 18. zum 19. Jahrhunderts bald fördernd, bald hemmend beeinflussten. Der Nachdruck mußte dabei auf die rechtlichen und wirtschaftlichen Ursachen der Bewegung gelegt werden, neben denen jedoch auch die Fortschritte der Technik, mit deren Hilfe der Mensch die Natur meistern lernte, aufmerksame Würdigung fanden.

Von gedruckten Materialien sind für die Arbeit diplomatische Aktenstücke, Flug- und Streitschriften der Handelsvertretungen, Jahresberichte einzelner Schifffahrtsunternehmungen in Frage gekommen, besonders aber die zahlreichen Abhandlungen aus der Feder sachkundiger, wenn auch nicht immer vorurteilsloser Beamter der verschiedenen Rheinschifffahrtsverwaltungen. Für die Jahre seit Erlaß der Akte von 1831 lieferten die regelmäsig ausgegebenen Berichte der Centralkommission schätzenswerte, leider des öfteren lückenhafte Nachrichten. Von ungedruckten Quellen wurden die Aktenbestände des Stadtarchivs und der Handelskammer zu Mainz, über deren Umfang und Inhalt ich mich gelegentlich des Verzeichnisses der Abkürzungen ausgesprochen habe, ausgiebig benutzt. Allerdings wird, infolge des Verwertens der letztgenannten Quellen, Mainz, daneben Köln und der Mittel-

rhein zeitweise in den Vordergrund der Darstellung gerückt. Doch erscheint dies auch sachlich durchaus gerechtfertigt. Während die Stromgestaltung des Niederrheins aufser der eigentlichen Flufsbefahrung die Ausbildung eines unmittelbaren Seeverkehrs erlaubt, während auf der Strecke oberhalb Mainz die Tiefenverhältnisse der Fahrrinne nur die Verwendung kleinerer Schiffe gestatten, steht der Mittelrhein von Köln bis Mainz uneingeschränkt und ausschliesslich der grossen Flufsschifffahrt offen. In unermüdeter Anstrengung waren seine beiden Umschlagsplätze bemüht, die in der natürlichen Beschaffenheit ihrer Lage begründete, durch obrigkeitliche Privilegien befestigte Stapelgerechtigkeit gegen modernere Verkehrsauffassungen zu verteidigen. Das Aufgeben der überkommenen Betriebsweise, die Wandlungen der Berufsorganisationen lassen sich bei ihnen, dem Sitz alter Schifferzünfte und der seit der napoleonischen Zeit ins Leben gerufenen rheinischen Gilden, genau verfolgen. Ihre Bewohner sind bei den Anfängen der Grossunternehmungen für Personenschifffahrt am meisten beteiligt gewesen. Vollends Mainz blieb bis tief ins 19. Jahrhundert als Versammlungsort der obersten Rheinschifffahrtsbehörde der Mittelpunkt der Gesetzgebung für Rheinschifffahrtsangelegenheiten und wurde erst später durch Mannheim aus dieser Stellung verdrängt.

Ein nach jeder Richtung erschöpfendes Bild des Rheinverkehrs im 19. Jahrhundert zu bieten, war unmöglich; ein solches wird sich erst nach einer Jahrzehnte heischenden Durchforschung der Archive aller rheinischen Handelscentren geben lassen. Ich konnte nur den Wunsch hegen, die verschiedenen Entwicklungsstufen der Rheinschifffahrt richtig vorzuzeichnen und in einer Reihe innerlich zusammenhängender Einzelstudien deren wechselnde Erscheinungsformen festzuhalten.

Ich darf die Arbeit nicht schliessen, ohne Herrn Prof. Dr. Gustav Schmoller wärmstens zu danken für Rat und Anregung, die er mir während des Entstehens der vorliegenden Untersuchungen wiederholt zu teil werden liess. Danken möchte ich an dieser Stelle auch den Herren der Mainzer Stadtbibliothek, insbesondere Herrn Prof. Dr. Velke und Dr. Heidenheimer, sowie dem Sekretär der Mainzer Handelskammer, Herrn P. Meesmann, die mir die Benutzung der einschlagenden Litteratur und ungedruckten Quellen wesentlich erleichterten.

Mainz, den 26. Oktober 1900.

Christian Eckert.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Vorwort	V
Einführung	1
§ 1. Der Rheinverkehr vor Beginn des XIX. Jahrhunderts	1
Der Rhein als große Karawanenstraße Mitteleuropas S. 1. — Natürliche Beschaffenheit des Stromlaufs S. 1. — Stromverbesserungen vor Beginn des 19. Jahrhunderts S. 3. — Benutzung des Rheins zu Transportzwecken. Bildung von Schifferzünften S. 3. — Technik der Wasserbeförderung S. 4. — Stapelrechte und Rheinzölle als Verkehrshindernisse S. 4. — Unfähigkeit des Reichs und der Territorialmächte zur Besserung der rheinischen Zustände S. 5. — Frankreichs Streben nach Rheinbefreiung S. 6.	
§ 2. Die Übergangszeit von der Besetzung des linken Rheinufers durch die Franzosen bis zum Reichsdeputationshauptschluss	6
Die Franzosen am Rhein S. 6. — Einnahme von Mainz und Köln. Besetzung des linken Rheinufers S. 6. — Stellungnahme der fränkischen Republik zu Rheinverkehr und Rheinhandel. Die Verhandlungen auf dem Kongress zu Rastatt S. 7. — Errichtung von Handelskammern in rheinischen Städten S. 8. — Aufhebung der Zünfte S. 8. — Thatsächlicher Fortbestand der Schiffer- und Kärcherzünfte S. 9. — Schwierige Lage dieser Korporationen. Versuche zur Deckung der Zunftschulden S. 10. — Vorläufige Beibehaltung des Stapelzwangs und der Flusozölle durch die fränkische Republik S. 11. — Schädigung der Rheinschifffahrt durch die französische Handelspolitik S. 12. — Rückgang der Schiffsverladungen im Mainzer Hafen S. 14. — Artikel 39 des Reichsdeputationshauptschlusses S. 15.	

Erster Abschnitt.

Von der Octroikonvention bis zum Wiener Kongress 17

Erstes Kapitel.

§ 3. Umgestaltung der Rheinschifffahrt durch die Satzungen der Octroikonvention 19

Abschluss der Octroikonvention S. 19. — Ihr wesentlicher Inhalt S. 19. — Schaffung einer Centralbehörde S. 20. — Die

Generalverwaltung des Octroi und ihre Beamten S. 20. — Untere Verwaltungsorgane für die Rheinschiffahrt S. 21. — Verwandlung der alten Rheinzölle in das Octroi S. 22. — Seine Höhe und Erhebungsart S. 22. — Charakteristik dieser Neuregelung der Schiffahrtsabgaben S. 23. — Ersatz der aufgehobenen Stapelrechte durch Neugestaltung des Umschlagszwangs für Köln und Mainz S. 25. — Durchbrechungen des Umschlagszwangs S. 26. — Zweck der abgeänderten Bestimmungen S. 27. — Neugründung von Schiffervereinen S. 27. — Rangfahrten und Ladeordnungen. Regelung der Frachtsätze S. 28. — Grofs- und Kleinschiffahrt S. 29. — Wert der Octroikonvention S. 29.

Zweites Kapitel.

§ 4. Erlafs der Verordnungen für die Schiffergilden in den „Stationsstädten“ und deren Durchführung . . . 31

Vorarbeiten für die Gildeverordnungen S. 31. — Endgültige Festsetzung derselben S. 32. — Ihre wesentlichen Bestimmungen: Aufnahmebedingungen S. 32. — Bildung und Befugnisse der Verwaltungsbureaus S. 33. — Innere Polizei der Gilden S. 34. — Überwachung der Verladungen und Fahrten S. 35. — Socialpolitisches aus der Gildeordnung: Die Unterstützungskasse S. 36. — Vergleich der Reglements mit den ersten Entwürfen für dieselben S. 37. — Tiefgreifender Unterschied zwischen den neuen Gilden und den alten Zünften S. 37. — Urteil über die Stellung der Gilden im Staats- und Wirtschaftsleben jener Zeit S. 38. — Zwistigkeiten der Schiffer in den Stationsstädten mit ortsfremden Berufsgenossen vor Durchführung der neuen Gildeordnungen S. 39. — Inkrafttreten der Reglements zu Köln und Mainz S. 41. — Direkte und Intermediärschiffahrt S. 42. — Zahl und Herkunft der Gildegenossen S. 43. — Nichtorganisierte Schiffer. Betrieb der Kleinschiffahrt auf dem Rhein S. 45. — Die „Nebenströmler“ S. 46.

Drittes Kapitel.

Der Rheinverkehr in der Zeit von 1800 bis 1814. . . 47

§ 5. a. Güterbeförderung . . . 47

Zustand des Rheinverkehrs um die Wende des 18. zum 19. Jahrhundert S. 47. — Schwierigkeiten der Fahrstrafse. Geringe Sorge für deren Verbesserung S. 47. — Günstige Einwirkung einzelner Bestimmungen der Octroikonvention auf die Verkehrsentwicklung S. 48. — Schnelle Abfertigung an den Octroierhebungsstellen dank der Einführung von Schiffspapieren S. 49. — Ladefristen und Lademengen S. 49. — Regelung der Frachtpreise und Höhe derselben S. 49. — Dauer der Fahrten S. 51. — Errichtung von Freihäfen in den Stationsstädten S. 51. — Zunahme der Rheinschiffahrt nach 1800 S. 52. — Rückschlag infolge erneuter kriegerischer und politischer Verwicklungen S. 53. — Vergeblicher Widerspruch der Handelskammern gegen Verschärfung der Grenzzölle S. 53. — Ergebnislosigkeit weiterer Schiffahrtserleichterungen für einzelne Plätze S. 54. — Andauernder Niedergang des Rheinverkehrs 1807—1814 S. 55. — Verzicht des Kurfürsten-Erzkanzlers auf seine Rechte am Octroi S. 56. — Ausdehnung des Octroi Vertrags auf Holland S. 56. — Tiefstand der Rheinschiffahrt nach Verlauf der ersten 10 Jahre des 19. Jahrhunderts S. 57.

§ 6. **b. Markt- und Personenschifffahrt.** 57

Die Marktschifffahrt am Rhein seit dem Ausgang des Mittelalters S. 57. — Verleihung der Gerechtsame zur Marktschifffahrt Mainz-Frankfurt durch die kurfürstliche Hofkammer zu Mainz S. 58. — Beseitigung des Marktschifferprivilegs durch die französische Verwaltung S. 58. — Neuerrichtung der Marktschifffahrt Mainz-Frankfurt durch die Satzungen der Octroikonvention. Teilung des Vergebungsrechts zwischen Mainz und Frankfurt S. 59. — Präfekturbeschluss vom 14. Mai 1806 S. 59. — Seine wichtigsten Bestimmungen S. 60. — Ausblick auf die Entwicklung der Marktschifffahrt in der Folgezeit S. 61. — Die Wasserposten auf dem Mittelrhein zwischen Köln und Mainz S. 61. — Mißlungene Bestrebungen zur Gründung einer regelmäßigen Personenschifffahrt auf dieser Strecke S. 62. — Wiederaufnahme der Versuche mit Unterstützung der Mainzer Ortsbehörden S. 62. — Beschwerde der Jachtenbesitzer gegen die neuen Unternehmungen S. 63. — Deren Abweisung; Gründung eines Konkurrenzunternehmens durch einen Teil der Gesuchssteller S. 63. — Widerspruch der Güterschiffer gegen Übernahme von Warentransporten durch die Diligencen S. 63. — Erlafs der Verordnung vom 4. Messidor XII S. 64. — Deren Inhalt S. 65. — Verhältnis der Unternehmer zu den Jachtschiffen S. 67. — Vollzug der Verordnung ohne Rücksicht auf die inzwischen erfolgte Verkündigung der Octroikonvention S. 67. — Verleihung des Unternehmerprivilegs an Obert und Dolleschall S. 68. — Vorläufige Bestätigung des Unternehmens durch Verfügung des Generaldirektors Eichhoff vom 27. März 1806 S. 68. — Untersagung der Warenverfrachtungen durch Beschluss vom 15. Mai 1809 S. 69. — Erneuter Vertrag der Unternehmer mit den Jachtenbesitzern vom 14. Mai 1810 S. 69. — Unvollkommene Durchführung dieses Vertrags. Zuständigkeitsstreit zwischen der Octroiverwaltung und den Mainzer Ortsbehörden S. 70. — Einigung über den Entwurf eines neuen Reglements für die Diligencenfahrten S. 70. — Neue Streitpunkte. Stellung der Mainzer Handelskammer zu den Zwistigkeiten S. 71. — Innere Gründe der Wirren und Schwierigkeiten bei Gründung der ersten Schifffahrtsunternehmungen S. 72. — Die Blockade von Mainz und ihre Folgen für die Entwicklung der Diligencenfahrten S. 73. — Reingewinn der Diligencenunternehmung in der ersten Zeit ihres Bestehens S. 73. — Heranziehung der Schiffer zu Militärtransporten S. 74.

Zweiter Abschnitt.

Vom Wiener Kongress bis zur Rheinschifffahrtsakte 77

Erstes Kapitel.

§ 7. **Der Wiener Kongress und seine Beschlüsse.** 79

Einstweilige Verwaltung der Rheinschifffahrt in der Zeit der Freiheitskriege S. 79. — Artikel V des ersten Pariser Friedens als Grundlage der Wiener Verhandlungen über Regelung der Flussschifffahrt S. 79. — Bildung eines Ausschusses zur Beratung der Schifffahrtsangelegenheiten S. 80. — Beginn der Verhandlungen. Verdienste Wilhelm von Humboldts um die Förderung der gestellten Aufgaben S. 80. — Dalbergs Entwurf eines Schifffahrtsreglements S. 82. — Der Streit um das Umschlagsrecht S. 82. — Anstrengungen von Köln und Mainz, um dessen Bei-

behaltung durchzusetzen S. 82. — Broschüren für und wider den Stapel; ihre Tendenz und ihr Inhalt S. 83. — Die Mainzer Deputation zu Wien und ihre Berichte für die Heimat S. 85. — Überreichung der Mainzer und Frankfurter Stapelschriften an die Kongressmitglieder S. 85. — Die Mainzer Abgesandten und der Syndikus der Stadt Frankfurt a. M. entwickeln ihre Gedanken über das Umschlagsrecht vor der Schiffahrtskommission S. 86. — Schwankende Haltung des Generaldirektors Eichhoff S. 87. — Einmütiger Beschluss der Kommission betreffs Beseitigung des Umschlags in den Stationsstädten. Gründe der Entscheidung S. 88. — Weitergang der Beratungen. Schaffung einer Centralverwaltung S. 89. — Stärkung der Machtbefugnisse der Einzelstaaten bei Überwachung der Rheinschifffahrt S. 90. — Beratungen über die Schifffahrt auf Nebenflüssen S. 90. — Sonderbestrebungen S. 90. — Die Wiener Konvention vom 24. März 1815 S. 90. — Allgemeine Richtlinien für Behandlung der Schifffahrt auf internationalen Flüssen S. 91. — Ihre Anwendung auf die Rheinschifffahrt S. 91. — Ablösung der Octroi-renten und Pensionen S. 92. — Bestimmungen für die Nebenflüsse S. 93.

Zweites Kapitel.

§ 8. Die Verhandlungen der Centrankommission für die Rheinschifffahrt über Vollzug der Wiener Konvention .

94

Durch den Wiener Kongress waren in der Konvention über die Rheinschifffahrt nur Grundsätze aufgestellt, die noch des Vollzugs harften S. 94. — Note Humboldts vom 7. April 1815 S. 95. — Übernahme der Rheinschifffahrtsangelegenheiten durch die Centralkommission und Schaffung der „provisorischen Verwaltungskommission“ S. 95. — „Interimistische Instruktion und Definitivreglement“ S. 96. — Beginn der Beratungen in der Centrankommission. Eichhoffs Entwurf einer interimistischen Instruktion und Gegenanschläge S. 96. — Die Forderung, es müsse sogleich mit Durchführung der freien Schifffahrt begonnen werden, führt zur Vorlage eines neuen Entwurfs durch den Vertreter Nassaus S. 97. — Nach seiner Ablehnung Ausarbeitung einer weiteren Schifffahrtsordnung durch Baden und Hessen S. 98. — Gegenanschläge Preussens S. 98. — Sog. „letzter Entwurf“ S. 98. — Verschärfung des Gegensatzes zwischen Holland und Preußen. Stellung der übrigen Uferstaaten S. 99. — Vergleichsvorschlag Preussens vom Januar 1817 S. 99. — Nach seiner Verwerfung erklärt Preußen, daß es unter Verzicht auf die „interimistische Instruktion“ die Inangriffnahme der endgültigen Schifffahrtsordnung empfehle S. 100. — Eichhoffs „conciliatorischer“ Vorschlag S. 100. — Nach seiner Ablehnung entschiedene Erklärung Preussens, daß es auf Sonderrechte nicht verzichte, so lange die Schifffahrtsverhältnisse nicht allgemein geregelt seien S. 101. — Die Auslegung des *jusqu'à la mer* und die niederländischen Douanen S. 101. — Verwerfung eines weiteren durch Eichhoff und Genossen ausgearbeiteten Projektes S. 102. — Nach dem Eingreifen Hardenbergs Stillstand der Verhandlungen S. 103. — Preussens Hinweis auf die Entscheidung der Wiener Kongressmächte S. 104. — Das formelle Recht in dem Streite war auf seiten Hollands S. 104. — Seine Auslegung des *„jusqu'à la mer“* entsprach der Meinung der Kongressmitglieder S. 105. — Preussens Standpunkt gerechtfertigt durch die Rücksicht auf das Wohl der deutschen Rheinländer S. 106. — Schwierigkeiten seiner Stellung bei der Centrankommission S. 107. — Ergebnislose Wiederaufnahme der Verhandlungen S. 108. — Einzelzugstände Hollands S. 108. — Anrufen des Bundesrats durch Nassau S. 109. —

Erleichterungen des Umschlagszwangs im Kölner Hafen S. 109. — Verstärkung der Wünsche nach Änderung der Lage seit 1820/21. S. 109. — Weitere Zugeständnisse Hollands S. 110. — Die Separatverhandlungen über das Definitivreglement S. 111. — Nach dem Austritt Preussens Vertagung der Sitzungen der Centralkommission S. 111. — Gesamturteil: trotz jahrelanger Beratungen völliges Versagen der Centralkommission bei Lösung ihrer Hauptaufgabe S. 111.

Drittes Kapitel.

Umschlagszwang und Gildenorganisation nach dem ersten Pariser Frieden 113

§ 9. a. Beibehaltung des Umschlags in Köln und Mainz ohne Rücksicht auf die Wiener Konvention 113

Theorie und Praxis bei Fortentwicklung der Rheinschifffahrt nach 1815 S. 113. — Eintreten der Kölner Interessenten für Beibehaltung des Umschlagszwangs S. 113. — Besondere Befürchtungen der Mainzer Kaufleute S. 115. — Erneute Reibereien zwischen Mainz und Frankfurt nach dem Pariser Frieden S. 115. — Mainz und Köln gewähren einzelne Erleichterungen bei Handhabung des Umschlagszwangs S. 116. — Im allgemeinen ist Mainz ängstlicher auf die Wahrung des Zwangsrechtes bedacht, als die Schwesterstadt. Streit wegen der Lauerntannen S. 118. — Einnahmen der Stadt Mainz aus dem Stapelzwang S. 119. — Versuche Frankfurts auf dem Landwege den Mainzer Hafen zu umgehen S. 119. — Standpunkt der hessischen Provinzialregierung. Ausgleichende Thätigkeit des Freiherrn von Lichtenberg S. 120. — Der Zwist mit Nassau wegen der Güterverschleppungen über Biebrich S. 121. — Kleinliche Schifffahrtspolitik der einzelnen Hafenplätze. Die Aufrechterhaltung des Stapels diente damals weniger der Schifffahrt als dem Speditionshandel der Stationsstädte S. 123.

§ 10. b. Weiterentwicklung der Schiffergilden in den Stationsstädten 124

Fortbestand der Gilden zu Köln und Mainz nach der Wiener Konvention S. 124. — Mißlungener Versuch des Grafen Solms-Laubach ihre Unabhängigkeit zu erzwingen S. 124. — Generalversammlungen der Mainzer Gilde in den Jahren 1815—1827 S. 125. — Vertretung der Gildegenossen bei denselben S. 126. — Vergebliche Bemühungen der Mainzer Bürgermeisterei, eine Abänderung des Geschäftsganges bei den Versammlungen zu erzielen S. 126. — Neuwahlen des Verwaltungsbureaus; Beteiligung der Schiffergemeinde daran S. 127. — Beschränkter Thätigkeitskreis der Generalversammlungen S. 128. — Geringer Einfluß derselben S. 128. — Zahl der Gildemitglieder in dem Zeitraum von 1815 bis 1831. Geringe Schwankungen der Mitgliederzahl S. 129. — Wertschätzung der Gildeverbände bei den übrigen Berufsgenossen S. 131. — Günstige Finanzlage der Mainzer Gilde. Wohlstand einzelner Mitglieder S. 131. — Die Mainzer Gilde und die Verpachtung des Winterhafens S. 132. — Segensreiche Wirkung der Unterstützungskasse S. 133. — Versuche der nichtinkorporierten Berufsgenossen, ebenfalls eine Unterstützungskasse zu gründen S. 134. — Gesellen- und Lehrlingswesen S. 135. — Lohnfrage. Konkurrenzneid der Gesellen verschiedener Hafenplätze S. 135. — Die Meister untereinander S. 136. — Steuerleute und Lotsen

S. 137. — Ihre Heranbildung und ihr Beruf S. 137. — Steuermannskandidaten S. 138. — Zwang zur Benutzung der Lotsen und Steuerleute S. 138. — Mainsteuerleute in Mainz S. 139. — Höhe des Steuermannslohns S. 139 — Zahl der Steuerleute und die selbständigen Schiffmeister im Rheingebiet S. 140.

Viertes Kapitel.

Die Benutzung der Rheinstraße in den Jahren 1815—1831 142

§ 11. **a. Gütertransporte 142**

Schwierigkeiten bei Einführung von Verkehrserleichterungen. Streit um die Kohlentransporte S. 142. — Die Intermediärschiffer und die Rangfahrten S. 144. — Fahrten von Mainz nach den Mainorten S. 145. — Ladezeiten und Fahrtengeschwindigkeit. Erhebung der Schiffsabgaben S. 145. — Regelung der Frachtpreise S. 145. — Versicherung der Rheintransporte gegen Unfälle S. 147. — Bestätterwesen S. 148. — Einnahmen aus den Rheinschiffabgaben S. 149. Gesamtbenutzung der verschiedenen Rheinstrecken zu Gütertransporten und Warenverkehr in einzelnen Häfen S. 150. — Die Höhe der Fluszölle ermöglicht den Wettbewerb der Landstraßen mit dem Wasserweg S. 153. — Versuche, durch örtliche Maßnahmen den Rheinverkehr zu heben; Erlafs von Hafenordnungen in den Stationsstädten S. 155. — Einfluß der preussisch-deutschen Handelspolitik auf den Rheinverkehr S. 156. — Einschneidende Wirkung der technischen Neuerungen der Betriebsweise und der Fertigstellung der Rheinschiffabgaben S. 158.

§ 12. **b. Marktschiffe und Diligencenfahrten auf dem Mittelrhein 158**

Unveränderter Fortbestand der Marktschiffahrt Mainz-Frankfurt S. 158. — Neuregelung des Vergebungsrechtes durch die Mainzer Behörden S. 159. — Neuerleihung des Mainzer Privilegs an den Sohn des verstorbenen Marktschiffers im Jahre 1826 S. 161. — Verbot des Speditionsbetriebes für den Marktschiffer S. 161. — Marktschiffahrtbetrieb bedroht durch Einführung der Dampfschiffahrt S. 162. — Weitere Marktschiffereien auf dem Mittelrhein. Neuerichtung der Verbindung Mainz-Nierstein S. 163. — Die Diligencenunternehmung Mainz-Köln unter der Geschäftsführung Rupprechts. Ihre Förderung durch den Grafen Solms S. 163. — Erlafs eines neuen Polizeireglements für die Unternehmung; dessen wesentliche Bestimmungen S. 164. — Veränderung des wirtschaftlichen und rechtlichen Charakters der neuen Unternehmung S. 165. — Regelung der Fahrten. Gestattung der Mitnahme von Eilgut S. 166. — Frachtpreise S. 167. — Streit des Jachtschiffersvereins mit den früheren Pächtern der Diligencengerechsamte, die bei den Mainzer Ortsbehörden Unterstützung finden S. 168. — Auflösung der Vereinigung. Neuerichtung des früheren Geschäftsbetriebs S. 168. — Verhaftung der Streikenden, Beschlagnahme ihrer Jachten S. 169. — Gründe für die Stellungnahme der Mainzer Behörden zu der Vereinigung S. 171. — Beschwerde des Grafen Solms bei Hardenberg und Metternich in Wien S. 172. — Vorläufiger Entscheid zu Gunsten des Jachtschiffersvereins S. 173. — Wiederaufnahme der Fahrten durch denselben S. 173. — Erneute Streitigkeiten nach Eingliederung von Mainz in das Großherzogtum Hessen. Entscheid der Provinzialregierung vom 21. April 1818 S. 174. — Eingreifen der Centralcommission S. 175. — Erneute staatliche Genehmigung der Schiffervereinigung durch die hessische Regierung am 30. Dezember 1822 S. 176. — Aufschwung des Fahrtenbetriebs S. 176. Vergeb-

liche Versuche der Mainzer Kaufleute, die Expeditionen des Geschäftsführers der Gesellschaft einzuschränken S. 177. — Umfang des Betriebs und Einnahmen der Unternehmung S. 178. — Rückgang der Diligencenfahrten, besonders seit Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Mittelrhein S. 179. — Infolge der Notlage kleinliche Beschwerden gegen die Berufsgenossen S. 181. — Bedenken der Jachtenbesitzer gegen den Betrieb der Dampfboote S. 181. — Wechsel in der Geschäftsführung S. 182. — Verminderung der Fahrten infolge des verstärkten Wettbewerbs. Erfolgreiche Preisermäßigungen S. 183. — Bitten der Gesellschafter um Entschädigung für Verlust ihres Monopols S. 183. — Der Verfall der Unternehmung, besiegelt durch technische Neuerungen, die sich die Genossen nicht zu nutze machen S. 184.

Fünftes Kapitel.

§ 13. Die Technik der Rheinbefahrung zu Beginn des XIX. Jahrhunderts und die Anfänge der Dampfschiffahrt . 186

Die verschiedenen Arten der Rheinschiffe auf den einzelnen Stromstrecken S. 186. — Bau und Ausrüstung der Schiffe. Kosten derselben S. 187. — Anzahl der Rheinschiffe in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts und ihre Verteilung auf die verschiedenen Zweige des Stromgebietes S. 188. — Anzeigen ihrer Ladefähigkeit durch das Aichverfahren S. 190. — Einheitliche Regelung der Aichung durch die Centalkommission S. 190. — Mittel zur Fortbewegung der Fahrzeuge S. 191. — Der Leinizug, insbesondere die Mainzer Karcherzunft S. 191. — Deren Geschichte unter den letzten Kurfürsten von Mainz S. 191. — Thatsächlicher Fortbestand derselben nach Verkündigung der Gewerbefreiheit durch die Franzosen S. 192. — Streitigkeiten der Karcher mit den Schiffern im Mainzer Hafen S. 192. — Neuerrichtung der Innung als „Gesellschaft der Mainzer Halfleute“ S. 193. — Satzungen der Vereinigung S. 193. — Regelung der Entlohnung der Karcher durch die Schiffer S. 194. — Zünftlerische Geschlossenheit der neuen Korporation S. 194. — Streitigkeiten der Mainzer Karcher mit Halfleuten der Nachbarorte wegen der Ausübung des Gewerbes S. 196. — Wirren wegen des Schiffszugs durch Menschen im Mainzer Hafen S. 196. — Ordnungen für die Schiffszieher S. 196. — Fortbewegung der Schiffe durch eigene Kräfteerzeugung. Die Erfindung der Dampfschiffahrt S. 197. — Erste Versuche mit Dampfern auf der holländischen Rheinstrecke S. 198. — Die „niederländische Gesellschaft“ S. 198. — Die Kölner Handelskammer befürwortet die Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Mittelrhein S. 198. — Probefahrten des „Rhein“ S. 198. — Schwinden des Mißtrauens gegen den neuartigen Schiffahrtsbetrieb S. 199. — Gründung der ersten Gesellschaften zu dessen Ausnutzung und deren Genehmigung durch die Uferstaaten S. 200. — Die Kölner Gesellschaft und die Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main S. 201. — Die Gesellschaften teilen sich in die Stromstrecken und treffen Vereinbarungen über den Anschluß der verschiedenen Linien aneinander S. 202. — Beschwerden der Segelschiffer gegen Einführung der neuen Betriebsweise und Verzögerung der staatlichen Genehmigung für die neuen Unternehmungen. S. 203. — Endgültiger Zusammenschluß des Mainzer, Frankfurter und Straßburger Handelsstandes mit der badischen Gesellschaft S. 205. — Beginn der regelmäßigen Dampfschiffahrten im Jahre 1827 S. 207. — Technische, rechtliche und polizeiliche Schwierigkeiten in der ersten Zeit des Betriebes S. 207. — Preissätze der Dampfer S. 209. — Großer Erfolg der Dampfer

bei der Güter- und Personenbeförderung S. 209. — Annehmlichkeiten der neuen Fahrten S. 210. — Wohlwollen des Publikums und Mißgunst der Schiffer S. 211. — Unzukömmlichkeiten bei Beschäftigung der alten Rheinschiffer auf den Dampfern S. 211. — Besetzung der Dampfboote; Löhne derselben S. 211. — Anstellung von Steuerleuten S. 212. — Fernbleiben der Schiffer von den Aktienunternehmungen S. 212. — Versuche der Segler, ihre Fahrten konkurrenzfähig zu erhalten S. 213. — Erneute Klagen und Beschwerden der mittelrheinischen Schiffer S. 213. — Unvermeidlicher Rückgang der bisherigen Betriebsweise S. 215. — Stellung der rheinischen Behörden zur Einführung der Dampfschiffahrt S. 215.

Dritter Abschnitt.

Von der Rheinschiffahrtsakte 1831 bis zu ihrer Neugestaltung 1868. 217

Erstes Kapitel.

Die Übereinkunft der Uferstaaten vom Jahre 1831 und deren Einwirken auf die Fortentwicklung der Rheinschiffahrtsverhältnisse 219

§ 14. a. Abschluß und Inhalt der Schiffahrtsakte 219

Wiederaufnahme der Verhandlungen bei der Centrakommission S. 219. — Zugeständnisse Hollands und Beharrlichkeit Preussens S. 220. — „Partikularverhandlungen“ der beiden Mächte über die Abfassung eines Schiffahrtsreglements S. 221. — Genehmigung ihres Entwurfs und Abschluß der Rheinschiffahrtsakte am 31. März 1831 S. 221. — Grundgedanke des Vertrags S. 222. — Inhalt seiner einzelnen Titel: Freiheit der Schiffahrt bis in das Meer S. 222. — Regelung des Durchgangsverkehrs auf den einzelnen Rheinstrecken S. 222. — Beibehaltung der Rheinschiffahrtsabgaben S. 223. — Verhältnis der Rheinschiffahrt zu den Zollgesetzen der Einzelstaaten S. 224. — Endgültige Aufhebung der Schiffergilden und völlige Beseitigung des Umschlagszwanges in den Stationsstädten S. 224. — Freie Vereinbarung der Frachtpreise und Neuregelung der Rangfahrten S. 225. — Polizeiliche Vorschriften zur Sicherheit des Rheinverkehrs S. 226. — Strafbestimmungen, Einrichtung der Rheinzollgerichte S. 226. — Centralkommission und sonstige Verwaltungsorgane der Rheinschiffahrt S. 227. — Allgemeine Verbindlichkeit der Akte S. 227.

§ 15. b. Durchführung der Akte und die ihr folgende Neuordnung des Schiffer- und Steuermannswesens 228

Unmittelbare Durchführung der Rheinschiffahrtsakte nach dem Erlaß S. 228. — Geringe Abänderungen des Vertrags in den nächsten Jahrzehnten S. 228. — Aufgaben der Centrakommission und Einrichtung der Rheinschiffahrtsverwaltung S. 229. — Wirksamkeit der Rheinzollgerichte S. 230. — Endgültige, thatsächliche Beseitigung des Umschlagzwangs in Köln und Mainz S. 231. — Folgen dieser Maßregel für die Stationsstädte und für die Allgemeinheit S. 231. — Auflösung der Schiffergilden. Nutzloser Widerspruch der Schiffer S. 232. — Liquidation des Vermögens der Mainzer Genossenschaft S. 232. — Letzte Tagung der Mainzer Korporation S. 233. — Eigenart der rheinischen Gilden S. 235. — Zweck der

Rheinschifferpatente und die Bedingungen für ihre Erlangung S. 236. — Streben nach Vereinheitlichung der Vorschriften für den Rheinschiffahrtsbetrieb S. 236. — Befugnisse der Inhaber von Rheinschifferpatenten S. 237. — Allmähliches Anwachsen der Zahl der Rheinschiffer nach Freigabe des Gewerbes S. 238. — Patenterteilung an Schiffer der Nebenflüsse S. 239. — Steuermannswesen zur Zeit des Erlasses der Rheinschiffahrtsakte S. 239. — Vorschläge der Centalkommission für seine Regelung S. 240. — Hessische Steuermannsordnung von 1836 S. 240. — Aufhebung des Steuermannszwanges in Preußen 1844 S. 241. — Durchsetzung einzelner freiheitlicher Bestimmungen für den Steuermannsdienst auf den übrigen Stromstrecken S. 242. — Herabsetzung des Steuermannslohnes S. 242. — Aufhebung des Steuermannszwangs innerhalb des ganzen Rheingebiets im Jahre 1866 S. 243.

Zweites Kapitel.

§ 16. Weiterentwicklung der Transportmittel für Güterladungen. Beurten und Dampfschlepper 244

Einrichtung von Rangfahrten nach holländischem Vorbild auf Grund der Akte von 1831 S. 244. — Die niederländischen Beurten. Ihre Organisation und ihr Zweck S. 244. — Stellungnahme des rheinischen Handelsstandes zur Einführung des Beurtensystems S. 245. — Vorbereitung der Reihfahrten in den einzelnen Hafentplätzen. Bemühungen der Handelsvertretungen von Köln, Mainz, Mannheim S. 246. — Aufblühen der neuartigen Rangfahrten nach Durchführung der Schiffahrtsakte S. 247. — Lebenshaltung der Führer auf den Beurtschiffen S. 248. — Ermäßigung der Frachtpreise für die Güterbeförderung infolge des freien Wettbewerbs S. 249. — Rivalität der Rheinstädte untereinander S. 250. — Die Kölner Rheineseeschifffahrt und ihr Verfall S. 251. — Relais-einrichtungen zur Vermehrung der Schnelligkeit bei den Wasserfahrten S. 252. — Anfänge der Dampfschleppschifffahrt in den Niederlanden S. 253. — Die Schleppfahrten auf der Waal S. 254. — Versuche, die Schleppschifffahrt auf dem Mittelrhein einzubürgern S. 254. — Bau von eisernen Lastkähnen für die Dampfschlepper S. 255. — Bildung von Schleppschifffahrtsgesellschaften in den Verkehrsmittelpunkten des Rheins S. 256. — Wettstreit der Dampf- und Windmotoren bei der Güterverfrachtung S. 257. — Stellungnahme der Segelschiffer zu den Dampfschleppschifffahrtsgesellschaften. Die Mannheimer Beurt S. 258. — Ablehnende Haltung der Güterschiffer am Mittelrhein S. 258. — Rückgang der Rangfahrten, Aufschwung der Schleppschifffahrtsgesellschaften S. 259. — Das Jahr 1848 und seine Wirren S. 260. — Streitschriften beider Parteien S. 260. — Vorteile der Dampfschlepper für die Allgemeinheit, Nachteile für die gelehrten Segelschiffer S. 262. — Versuche der Centalkommission, eine Verständigung zwischen Schleppschifffahrtsunternehmungen und Rangfahrern zu erzielen S. 263. — Regelmäßigere Benutzung der Schlepper durch die Beurtleute S. 265. — Verminderte Inanspruchnahme des Leinzugs durch die Segelschiffer S. 266. — Allmähliche Auflösung der Beurten bei Beginn der 60er Jahre S. 267.

Drittes Kapitel.

§ 17. Wettstreit der Dampfmaschinen zu Wasser und zu Lande 268

Weiterentwicklung der Dampfschifffahrt nach Erlafs der Rheinschiffahrtsakte von 1831 S. 268. — Veränderungen im Bestande

der großen Dampfschiffahrtsunternehmungen. Auflösung der Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main S. 268. — Aufschwung des Dampferverkehrs der niederländischen und der preussischen Gesellschaft S. 269. — Verbesserungen im Schiffsbau S. 271. — Die Gründung der Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein S. 271. — Aufkommen weiterer Dampferunternehmungen. Versuche zur Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Oberrhein und deren Schicksale S. 272. — Wettbewerb der Dampferlinien untereinander S. 274. — Bemühungen um Konzessionen der Uferstaaten und Tarifiermächtigungen S. 274. — Streit um die Abfahrtsstunden. Kartellbestrebungen S. 276. — „Freundschafts- und Schiffahrtsvertrag“ zwischen der Kölner und Düsseldorfer Gesellschaft vom Jahre 1853 S. 277. — Gemeinsamer Fahrtenbetrieb der beiden Unternehmungen S. 278. — Dampfer für den Ortsverkehr S. 279. — Überlegenheit der Dampfschiffahrt über die seitherige Betriebsweise S. 281. — Rücksichtnahme auf die Fortentwicklung des Dampfschiffahrtsbetriebs bei Erlafs von polizeilichen Sicherheitsmafsregeln für die Rheinschiffahrt S. 282. — Bestand der Dampfschiffahrtsgesellschaften um die Mitte des Jahrhunderts, verglichen mit dem Bestand an Segelschiffen in jener Zeit S. 283. — Wasserstrafse und Schienenweg S. 288. — Bahnlilien als Zufahrtswege zu der Rheinstrafse S. 289. — Entwicklung des rheinischen Eisenbahnnetzes S. 289. — Wechselndes Verhältnis der Schiffahrt zu den Eisenbahnen S. 291. — Übereinkommen der Düsseldorfer Gesellschaft mit den badischen Staatsbahnen S. 291. — Die Zufuhrstrafsen verwandeln sich in Konkurrenzlinien S. 292. — Rückgang der Schiffahrt auf dem Oberrhein S. 292. — Einstellung der Marktsegelschiffahrt Mainz-Frankfurt S. 293. — Minderung der Personenbeförderung auf der Rheinstrafse S. 293. — Verhältnis beiderlei Verkehrswege um die Mitte des Jahrhunderts S. 294. — Neuerstarktes Streben nach Befreiung des Rheins von Schiffahrtsabgaben S. 295.

Viertes Kapitel.

§ 18. Vom Zolltarif der Rheinschiffahrtsakte bis zur Be- seitigung aller Schiffahrtsabgaben auf dem Rhein . . . 296

Bestimmungen der Rheinschiffahrtsakte über die Zollerhebung S. 296. — Verschiedene Wege, auf denen eine weitere Ermäßigung der Zollsätze angestrebt wird S. 297. — Ermäßigungen der Zollsätze am Oberrhein S. 297. — Einigung der deutschen Zollvereinsstaaten über Freigabe inländischer Erzeugnisse S. 298. — Preussens Zollerleichterungen und Stellungnahme der Nachbarstaaten dazu S. 299. — Rückvergütung der preussischen Rheinzölle in den oberrheinischen Staaten S. 299. — Die preussische Kabinettsordre vom 28. Dezember 1836. S. 300. — Schiffahrtsvertrag zwischen Preussen und Holland 1837 S. 301. — Die Zolländerungen von 1841/42 S. 302. — Festsetzung des Zollsatzes für Personendampfer und ihre Ladung S. 303. — Die Supplementarartikel XVI und XVII zur Rheinschiffahrtsakte S. 303. — Neuregelung der Schiffahrtsabgaben auf dem Main S. 304. — Drängen nach weiterer Ermäßigung der Rheinzölle, gefördert durch den Ausbau der Eisenbahnen S. 304. — Stellungnahme der deutschen Nationalversammlung zur Frage der Fluszölle S. 305. — Ermäßigungen der Rekognitionsgebühr in den Jahren 1847/49 S. 306. — Aufhebung der Rheinzölle für die niederländische Stromstrecke S. 306. — Rheinzolltarif von 1851 S. 307. — Bedenken gegen weitere Ermäßigungen der Schiffahrtsabgaben S. 309. — Die Stromverbesserungen des Ober-, Mittel- und Niederrheins seit Beginn des 19. Jahr-

hundreds S. 309. — Die Ausgaben der Uferstaaten für die Rhein-korrekturen S. 313. — Deren Nutzen für die Schifffahrt und für die angrenzenden Länder S. 314. — Die Aufwendungen dürfen nicht der Schifffahrt zur Last fallen S. 315. — Erneutes Streben nach Rheinzollbefreiung infolge des sich stetig verschärfenden Wettbewerbes zwischen Wasser- und Eisenstraßen S. 315. — Umfang der Belastung der Schifffahrt durch die aufrecht erhaltenen Zollsätze S. 316. — Karlsruher Beschlufs über weitere Herabsetzung des Zolltarifs und dessen Wirkungen S. 318. — Einigung über die Zollermäßigungen vom Oktober 1864 S. 319. — Verzicht sämtlicher Zollvereinsstaaten auf die Schifffahrtsabgaben 1866 S. 322. — Gänzliche Beseitigung der Rheinzölle durch die Revidierte Akte von 1868 S. 323. — Preussens Anteil an der Rheinzollbefreiung S. 323.

Fünftes Kapitel.

§ 19. Allgemeine Verkehrsentwicklung auf dem Rhein in den Jahren 1831—1868 324

Der Rhein in Erfüllung seiner verkehrswirtschaftlichen Aufgabe S. 324. — Aufstrebende Entwicklung der Rheinschifffahrt nach 1831 bis zur Mitte des Jahrhunderts S. 325. — Einfluß der Eisenbahnen in der ersten Zeit ihres Bestehens S. 326. — Wasserstands- und Witterungsverhältnisse S. 326. — Einwirkung der allgemeinen politischen und wirtschaftlichen Lage auf den Rheinverkehr S. 327. — Das Jahr 1848 und seine Folgen S. 327. — Der amerikanische Bürgerkrieg S. 328. — Übersicht über die Güterabfertigung an den einzelnen Zollämtern S. 330. — Gesamtverkehr; Berg- und Thalfahrten; Benutzung der einzelnen Stromstrecken zum Fahrtenbetrieb S. 330. — Anteilnahme der einzelnen Rheinhäfen an den Verladungen S. 335. — Die wichtigeren auf die Benutzung der Wasserstraße angewiesenen Güter, insbesondere die Getreide- und Kohlentransporte S. 336. — Personenbeförderung durch die Dampfschiffahrtsgesellschaften S. 337. — Inanspruchnahme der Kölner und Düsseldorfer Gesellschaft S. 338. — Dampfkraft und Segelwerk bei der Güterbeförderung im letzten Jahrzehnt vor Revision der Schifffahrtsakte S. 341. — Geringe Verschiebungen ihres gegenseitigen Verhältnisses. Unterschied bei Berg- und Thalfahrten S. 341. — Niedergang der Segelschifffahrt S. 345. — Die fortgesetzte Ausdehnung der Eisenbahnlinien fördert die Verwendung der Dampfkraft auf dem Rhein, hemmt aber die Entwicklung des Gesamtschiffsverkehrs S. 347. — Überführung der mit Wasserzöllen beschwerten Handelsartikel auf die Eisenstraßen S. 348. — Die Wahl des Transportwegs für Massengüter S. 349. — Teilung der Verkehrsaufgaben zwischen Land- und Wasserstraßen um 1866 S. 349. — Verschiebungen in der Art der Beförderung einzelner Artikel S. 350. — Weitergestaltung des Verhältnisses zwischen Rheinstraße und Eisenbahnen S. 352.

Sechstes Kapitel.

§ 20. Die „Revidierte Rheinschifffahrtsakte“ vom Jahre 1868 354

Notwendigkeit einer Umarbeitung der Rheinschifffahrtsakte nach 1866 S. 354. — Entwurf einer neuen Schifffahrtsordnung, seine Wertung durch Interessenten und Annahme durch die Uferstaaten S. 354. — Die „Revidierte Akte vom 17. Oktober 1868“ und ihre Satzungen S. 355. — Völlige Freigabe der Schifffahrt auf dem Rhein und den Stromarmen seines holländischen Deltas S. 355. —

Beseitigung aller Schiffsabgaben S. 356. — Durchfuhrbestimmungen S. 356. — Beibehaltung der Rheinschifferpatente und der Dienstbücher für unselbständige Schiffsleute S. 356. — Rechte der Patentinhaber S. 357. — Polizeiliche Vorschriften im Interesse der Verkehrssicherheit S. 359. — Steuermanns- und Lotsenwesen S. 360. — Bestimmungen für die Rheinhäfen S. 360. — Sorge für Stromverbesserungen. Verbot aller verkehrhemmenden Anlagen im Fahrwasser S. 360. — Regelung des Durchlasses bei den Rheinbrücken S. 361. — Strafbestimmungen S. 361. — Einrichtung der Rheinschiffahrtsgerichte S. 362. — Die Centrakommission S. 362. — Einteilung des Stromgebietes in örtlich begrenzte Aufsichtsbezirke S. 362. — Schiffsahrtspolizei- und Flossordnungen S. 363. — Neuregelung der Beförderung von Zündstoffen S. 364. — Vollzug der Revidierten Akte S. 364. — Ihr Wert und ihre Geltung S. 364.

§ 21. **Rückschau und Ausblick** 366

Lage der Rheinschiffahrt zu Beginn des 19. Jahrhunderts S. 366. — Octroikonvention und Wiener Kongress S. 366. — Die Rheinschiffahrtsakte und ihre Folgen S. 367. — Streben nach Rheinzollbefreiung, befriedigt durch die Revidierte Akte von 1868 S. 367. — Technische Wandlungen im Rheinverkehr S. 368. — Kleinbetrieb und Großunternehmung S. 368. — Aufschwung der Rheinschiffahrt im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts S. 368. — Wasser- oder Eisenstrasse? Beider Kampf und wechselseitige Ergänzung S. 369. — Ablehnen rückschrittlicher Bestrebungen S. 370. — Erweiterung des rheinischen Stromgebietes S. 371. — Schlusswort S. 372.

Nachweis der Abkürzungen in den Citaten der Quellen und

Litteratur	373
I. Ungedruckte Quellen	373
II. Litteratur und gedruckte Quellen	374

Beilagen.

1. Fahrpreise der Mainzer „Diligencen-Entreprise“ für den Mittelrhein 1803	383
2. Réponses de la chambre de commerce de Cologne aux questions relatives à la convention de l'octroi du Rhin et du droit de relâche 1813.	383
3. Projet de Règlement sur la police de la navigation du Rhin 1813	393
4. L'adresse du conseil municipal de Cologne à Sa Majesté l'Empereur 1813	399
5. Entwurf einer Ordnung für die Hilfskasse der Setzschiffer, Steuermänner und Schiffsknechte zu Mainz 1816	401
6. Verordnung der Stadt Mainz über das Halfwesen oder den Schiffszug 1817	403
7. Entscheid der Großherzoglich Hessischen Regierung der Provinz Rheinhessen in Sachen der „Wasser-Diligencen-Unternehmer“ gegen die „Jachtschiffer-Gesellschaft“ 1818	406
8. Bericht der Bürgermeisterei Mainz über das Gesuch einer Gesellschaft von Handels- und Privatleuten betreffs Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Rhein 1826	410
9. Vereinbarung von Vertretern des Mainzer, Frankfurter und Straßburger Handelsstandes über den Betrieb der Dampfschiffahrt auf dem Rhein und Main 1826	419

	Seite
10. Vertrag der Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main mit der Großherzoglich badischen privilegierten Dampfschiffahrtsgesellschaft 1826	420
11. Gutachten des Verwaltungsrats der Mainzer Schiffergilde über Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Rhein 1826	424
12. Gutachten des Verwaltungsrats der Mainzer Schiffergilde über die für die Konkurrenz der Segelschiffahrt mit der Dampfschiffahrt zu treffenden Vorkehrungen 1827	429
13. Gutachten der Mainzer Handelskammer, betr. die nach Möglichkeit zu bewirkende Konkurrenz der Segelschiffahrt mit der Dampfschiffahrt 1828	432
14. Konzession zum Betrieb der Marktschifferei zwischen Mainz und Nierstein 1828	434
15. Fahrplan und Frachtpreise der Preussisch-Rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft in ihrem ersten Betriebsjahre 1827	437
16. Vertrag über Vereinigung der Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main mit der Preussisch-Rheinischen Gesellschaft 1832	442
17. Zusatzbestimmungen zu dem Vertrag der Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main mit der Preussisch-Rheinischen Gesellschaft 1832	447
18. Fahrten und Anschlußverbindungen der Rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft im Jahre 1840	448

Einführung.

§ 1.

Der Rheinverkehr vor Beginn des 19. Jahrhunderts.

Der Rhein ist, mehr wie jede andere deutsche Wasserader, mit unseres Vaterlandes Geschicken, seinem Werden und Wachsen auf das engste verknüpft. Seine breiten, grünen Fluten rollten seit alters sagenumwoben durch Germaniens Wälder, die Grenzscheide zwischen widerstreitenden Völkern bildend. An ihnen ging die Morgenröte einer neuen Kultur den urwüchsigen Söhnen unsers Heimatlandes auf. Des Rheines Wellen führten deutscher Erde zuerst die Errungenschaften italienischer Kultur entgegen. Die noch unerforschten Anfänge des mitteleuropäischen Handels, das Aufblühen des Verkehrswesens seit den ersten christlichen Jahrhunderten sind mit dem Rheinstrom innig verwachsen. Für lange Zeit haben seine Wogen dem beginnenden Weltaustausch, dem sich langsam entfaltenden Großhandel der Kernvölker unseres Erdteils die hervorragendste Karawanenstraße geboten.

Die einzelnen Teile des rheinischen Stromgebietes sind durch ihre natürliche Beschaffenheit ziemlich scharf voneinander geschieden und haben sich demgemäß auch nach ihrer jeweiligen Eigenart selbständig entwickeln müssen. Zugleich werden sie jedoch durch die sie alle beherrschende Wasserader zu einem geschlossenen Ganzen verknüpft und haben daher von jeher des wirtschaftlichen Austausches und der wechselseitigen Unterstützung nicht entraten können.

Der Flußlauf¹ wird in dem Momente verkehrsfähig, da

¹ Über Stromgebiet, Stromlänge des Rheins und Beschaffenheit seines Bettes in älterer und neuerer Zeit vgl. Ockhart, Der Rhein S. 10—89; Eichhoff, Darstellung des Rheins S. 1—104; Herman, Topographie des Rheins S. 3—63; Kohl, Der Rhein Bd. 1 und 2;

er das mächtige Becken des Bodensees, den eigentlichen Mittelpunkt Oberschwabens, verläßt, um sich bis Schaffhausen ruhig und ungehindert zu ergießen. Dann beginnen die Hemmungen, die zunächst bei genanntem Orte eine vollständige Unterbrechung des Wasserwegs veranlassen und ihm bei Fortsetzung desselben unablässig Felsbarren und Klippen entgegenstellen, bis er bei Basel in die oberrheinische Ebene eintritt. Auch jetzt muß das „gewaltige Wildwasser“ sich sein Bett noch zwischen Geröll und Schotterbänken suchen. Erst unterhalb Straßburgs, wo sich, wie der Name andeutet, die Straßenzüge, die aus den Pässen des Schwarzwaldes und der Vogesen herkommen, mit dem Rhein und der stilleren Ill schneiden, verändert sich das Bild. In langsamerem Laufe gräbt sich das Wasser durch den lockeren Alluvialboden einen vielfach geschlängelten Weg. Seine Windungen greifen an der Seite der Strömung immer weiter aus und bilden Schleifen, deren engen Hals die nächste Hochflut durchbricht. Die zurückbleibenden Altwasser erfüllen mit ihrem Netze das ganze breite Überschwemmungsgebiet, wodurch in alter Zeit die Besiedelung der Ebene und ein Hinausrücken der Straßsen über den Rand des umliegenden Hochgestades vielfach behindert wurde. Erst bei Oppenheim tritt der Rhein wieder über eine Schwelle felsigen Bodens und gewinnt damit sofort ein anderes Aussehen. Durch die Verengung seines Bettes infolge Heranrückens der Mittelgebirge unterhalb Bingens werden seine durch Main und Neckar vermehrten Wassermengen von Mainz an aufgestaut, sodafs er zuletzt im Rheingau fast einem See gleicht. Auf dieser Strecke begegnen uns in zunehmender Anzahl die Auen, kleine Inseln von wechselndem Bestand, die der Fluß nach Belieben giebt und nimmt, die oft in wenig Jahren entstehen und verschwinden¹.

Nachdem sich der Rhein in dieser lachenden Landschaft breit entfaltet, wird er in die Enge der Berge getrieben. Wieder beginnen mit dem Binger Loch die Felsbarren den Fluß zu durchqueren und der Schifffahrt nahezu unüberwindliche Hindernisse in den Weg zu legen. Erst nach Einmündung von Lahn und Mosel kann sich das Bett des Stromes zum

Meidinger, Die deutschen Ströme Bd. 2 S. 6—14; Gothein, Rheinschifffahrt S. 231—235. Wohl die beste hydrographische Darstellung giebt die im Auftrage der Reichskommission zur Untersuchung der Rheinstromverhältnisse herausgegebene umfangreiche Arbeit über den Rheinstrom und seine wichtigsten Nebenflüsse, Berlin (Ernst und Korn) 1889. Vgl. dazu noch „Denkschrift über die Ströme Memel . . . Rhein“, bearbeitet im Auftrage des Ministers der öffentlichen Arbeiten, Berlin 1888.

¹ Vgl. Beschreibung aller Auen im Rhein von Mannheim bis Bingen vom Jahre 1571 (erhalten in Abschrift vom 3. Juli 1788). Pergamentband in Folio 121 S. im M.St.A. Abt. 127; und Gothein, Rheinschifffahrt S. 233 ff.

zweiten Male erweitern. Neuerdings treten Inseln auf, diesmal von festerer Art und nicht so vergänglich wie die Auen im Rheingau. Bei Köln erlangt dann der Wasserzug immer größere Breite, nimmt er den eigentlichen Tieflandcharakter an. Seiner Neigung, sich in Arme zu spalten, deren Spuren man noch heute in dieser Gegend überall bemerken kann, hat man schon im Mittelalter zu wehren gewußt. Erst an der Stelle, wo der Rhein aus dem deutschen Reichsgebiet austritt, teilt er sich endgültig in verschiedene Läufe und erreicht damit sein Mündungsgebiet, das holländische Delta.

Es ist offenkundig, daß die Entfaltung der Schifffahrt ganz von den Bedingungen abhängt, die ihr durch die Verschiedenheiten des Stromlaufes gestellt sind. Der Verkehr mußte versuchen, die mannigfachen ihm entgegentretenden Hindernisse zu bewältigen. Aber obgleich er seit dem Verfall der Römerstraßen im Mittelalter immer mehr auf die Bedeutung der großen Binnengewässer, namentlich des Rheines hingewiesen ward, obwohl er sich in stets erhöhtem Maße dieser durch die Natur gebotenen Wege bedienen mußte, hat man an eine gründliche Beseitigung der Hemmungen erst in der Neuzeit gedacht. Nur am Niederrhein, wo man die uralte Kunst des Deichbaus übte, war es mit der Stromverbesserung leidlich bestellt. Auf der oberen Strecke nahm man meist die Zustände, wie sie nun einmal lagen, ohne viel an eine künstliche Bestellung und Änderung zu denken.

Aber trotz aller Schwierigkeiten hat man in jenen Zeiten für den Personen- und Gütertransport die Wasserstrasse bevorzugt, weil man auf ihr immer noch bequemer und sicherer als auf den meisten Landwegen vorwärts kommen konnte. Fürsten und Herren, Kaufleute wie Wallfahrer mieteten regelmäßige Schiffe, um den Rhein zu befahren. Zunftorganisationen¹ bildeten sich in den größeren Handelsplätzen an seinen Ufern, deren Mitglieder in Erfüllung der stetig wachsenden Aufgaben des Verkehrswesens ihren Lebensberuf erblickten. Ihre Angehörigen beschränkten sich in Rücksicht auf die verschiedenartige Gestaltung des Strombettes gleich anfangs meist auf diejenigen Strecken desselben, die ihnen zunächst lagen und daher genau bekannt waren. Aus der einfachen Gewohnheit entwickelten sich nach und nach Monopolbestrebungen der einzelnen Schifferschaften, die durch die ganze Verkehrspolitik des ausgehenden Mittelalters mehr und mehr gefestigt wurden.

Die Technik des Wasserverkehrs jener Tage hat sich bis

¹ Vgl. Gothein, Rheinschifffahrt S. 243, 244; Schmoller, Tucherbuch, S. 44, 127; Eckert, Mainzer Schiffergewerbe S. 2 ff.; Löper, Rheinschifffahrt Straßburgs S. 43; Ennen, Geschichte der Stadt Köln III S. 742. Über Schiffer- und Flößergerossenschaften am Oberrhein vgl. Vetter, Schifffahrt und Flößerei auf dem Oberrhein S. 23 ff.

zum ersten Drittel des 19. Jahrhunderts nur wenig geändert, wie sie überhaupt seit Jahrtausenden fast stets die gleiche geblieben war. Als Fahrzeuge dienten die ganze Zeit über große, ziemlich schwerfällige Holzgefäße, zu deren Fortbewegung Wind und Wellen, die Triebkraft des Wassers und die Zugkraft von Menschen, später auch Pferden, dienen mußten. Wenn stürmisches Wetter losbrach, stockte der Transport allerorten oder wurde gar völlig unterbrochen. Namentlich die Bergreisen mußten bei Überschwemmung der Leinpfade, das heißt der schmalen Wege für die Schlepper, die sich dicht am Ufer hinzogen, oft wochenlang eingestellt werden.

Neben den natürlichen Schwierigkeiten gab es aber auch künstliche Hemmungen, die der Schifffahrt hinderlich wurden. Besonders zwei Gründe wirkten dahin, die Bedeutung des Rheinverkehrs abzuschwächen: Die Stapelrechte und die Ausgestaltung des Zollwesens. Sie haben ihn seit dem 14. bis fast zur Mitte des 19. Jahrhunderts in wechselndem Maße, aber ohne Unterlaß gelähmt.

Das Stapelrecht¹, das den Verkehr in einzelnen wichtigen Städten festhalten sollte, wurde am Rhein hauptsächlich von Köln und Mainz geübt, später auch von Speier und anderen kleineren Orten beansprucht. Während man ursprünglich darauf hielt, daß die ankommenden Kaufmannsgüter an dem betreffenden Platze einige Tage liegen blieben und zum Verkaufe ausboten wurden, forderte man schließlichs nur, daß die Ware umgeladen und den Bürgern des begünstigten Gemeinwesens die ausschließliche Befugnis zugestanden werde, dieselbe als Frachtführer weiter zu befördern. In dieser letztgenannten Form, als sogenanntes Umschlagsrecht, haben die rheinischen Städte den Stapel in neuerer Zeit hauptsächlich geübt.

Mit Flußzöllen wurde die Rheinschifffahrt schon früh belegt; aber zu Anfang des Mittelalters galten dieselben als eine Gegenleistung für Beseitigung von Verkehrshindernissen², waren sie ein Moment des Ausgleichs im wirtschaftlichen Prozeß der damaligen Zeit. Erst seitdem die deutschen Könige die Rheinzölle nicht mehr ausschließlichs in der Hand hielten, vielmehr die einzelnen Landesherrn, deren Gebiet an den Rhein

¹ Über Begriff, Geschichte und volkswirtschaftliche Würdigung des Stapelrechts vgl. Handwörterbuch der Staatswissenschaften Bd. 5 S. 863 ff.; Elster, Wörterbuch der Volkswirtschaft Bd. 2 S. 619 und die an beiden Stellen angeführte Litteratur; Schmoller, Wirtschaftliche Politik Friedrichs des Großen VIII, S. 407, 1021—1048; X, S. 704 ff.; Toeche-Mittler, Der Friedrich-Wilhelm-Kanal und die Berlin-Hamburger Flußschifffahrt S. 40, 70. Über rheinischen Stapel vgl. noch Ockhart, Der Rhein S. 93 ff.; Eckert, Mainzer Schiffergewerbe S. 83, 44, 63.

² Vgl. Sommerlad, Rheinzölle S. 8, 43, 44 ff.

stiefs, eigne Erhebungsstätten einrichteten, wurde aus einer verkehrsfördernden Einrichtung mehr und mehr eine Verkehrsbelastung¹. Gedankenlos und habgierig wurden die Zollstellen vervielfältigt und ausgebeutet. Alle Gewalten des Reichs, die kleinsten wie die größten, suchten aus dieser scheinbar unversieglichen Finanzquelle zu schöpfen; von Gegenleistungen im Interesse des Güteraustausches war wenig oder gar nicht mehr die Rede.

Die erwähnten Umstände brachten es in ihrem Zusammenwirken dahin, dafs für die Rheinschiffahrt seit dem Ausgang des Mittelalters eine lange Periode des Niederganges und der Stagnation begann, die sich trotz aller Ansätze zur Besserung durch die Jahrhunderte fortschleppte. Die Übel, an denen das alte römische Reich deutscher Nation so furchtbar erkrankte, sind auch für das rheinische Verkehrswesen nicht ohne schlimme Folgen geblieben. An den Ufern des breiten Stromes safs eine lange Reihe von Fürsten und Herren, deren jeder aus dem Wasser seinen Nutzen ziehen wollte, die alle dem eigenen Ländchen Vorteil zu schaffen suchten, ohne das Wohl der Gesamtheit auch nur einigermaßen im Auge zu behalten. Gewifslich hat es den herrschenden Anwohnern der „Pfaffengasse“ des früheren Reichs nicht immer an Weitsicht und Energie gefehlt. Namentlich auf den Kurstühlen von Köln und Mainz haben zeitweise Männer gesessen, die bedeutende Reformpläne hegten und thatsächlich manches zur Hebung und Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse erreichten. Aber ihre Bestrebungen hatten nichts Durchgreifendes, es fehlte ihnen weniger an gutem Willen als an vermögendem Können, und nur zu oft sind die schönen Pläne mit ihres Verfechters Tod verschwunden, da es in diesen kleinen Wahlmonarchien an ständig geltenden politischen Traditionen fehlte. Während Brandenburg-Preussens Merkantilismus längst dem eigenen Lande zum Vorteil gereichte, vernichteten die ähnlichen Bestrebungen der rheinischen Machthaber sich selber, weil die Kleinheit und Zerstückelung ihrer Territorien die nötigen Schutz- und Gewaltmafsregeln scheitern liefs, weil der zu wahrenenden ausgedehnten Grenze keine genügende, geschlossene Ländermasse gegenüberstand.

So bot denn die Rheinschiffahrt, als das 19. Jahrhundert heraufzudämmern begann, ein wenig erfreuliches Bild. Denn auch die grofsen Friedensschlüsse und Staatsverträge der vergangenen Zeit, die Verhandlungen zu Osnabrück, Ryswijk und Baden hatten vergeblich Besserung erstrebt². Desgleichen waren

¹ Vgl. Elster, Wörterbuch der Volkswirtschaft Bd. 2 S. 435; Gothein, Rheinschiffahrt S. 254.

² Über die Behandlung der „freiheitlichen Grundsätze“ bezüglich der Rheinschiffahrt, die diese Friedensschlüsse aufstellten, hat schon Eichhoff (Pragmatische Darstellung S. 5), ein scharfes, aber treffendes Urteil gefällt.

die damals abgehaltenen Zollkongresse mit ihren Handelsprojekten ziemlich resultatlos verlaufen¹. Es blieb bei der Aufstellung von Forderungen und Formeln, ohne daß man auch nur den ernstlichen Versuch zu ihrer Verwirklichung gemacht hätte. Eine durchgreifende Änderung konnte überhaupt nicht mehr von dem altersschwachen Reiche kommen, und Preußen, der emporblühende Großstaat innerhalb desselben, war zu sehr mit anderen Verhältnissen beschäftigt, hatte noch zu wenig eigenes Interesse an dem Rheinstrom, als daß man sein thatkräftiges Eingreifen erwarten durfte. Vom benachbarten Frankreich, das seit der Revolutionszeit moderne, befreiende Gedanken in die europäischen Völker trug, ist der nächste, wirkliche Anstoß zur Lösung der Rheinschiffahrt aus enggebundenen Fesseln gekommen. Die Beendigung des ersten Koalitionskrieges bot dazu den gewünschten Anlaß.

§ 2.

Die Übergangszeit von der Besetzung des linken Rheinufers durch die Franzosen bis zum Reichsdeputationshauptschluss.

Infolge der inneren Notstände und der drohenden Haltung der umliegenden Mächte, welche die Pariser Ereignisse seit 1789 mit argwöhnischen Augen beobachteten, war die Eroberungslust der gallischen Nation erwacht. Dieselbe wurde noch verstärkt durch die Waffenerfolge, die ihre Heere über die Armeen der ersten Koalition davontrugen. Nun drängte es sie, am ganzen Rheinstrom, dessen Besitznahme seit den Tagen des Sonnenkönigs das Ziel ihrer Politik gewesen, dauernd Fuß zu fassen. Straßburg mit dem umliegenden Elsaß war ihr bereits durch die schmachvollen Reunionen zugekommen. Als jetzt die Preußen und Österreicher unter dem Herzog von Braunschweig durch die Champagne zurückgeworfen waren, konnte General Custine Speier, Mainz und Frankfurt a. M. mit leichter Mühe besetzen. Im Jahre 1794 fiel auch Köln in französische Hände. Des Kurfürsten Oberhoheit wurde für immer beseitigt, und die Stadtverwaltung nach fremdländischem Muster neugeordnet. Wenn auch die Verbündeten einzelne Plätze, namentlich Mainz, zurückeroberten, war doch an eine dauernde Fernhaltung der französischen Herrschaft zunächst nicht mehr zu denken.

Die erneuten Niederlagen der Koalitionshere führten zu Friedensschlüssen mit Preußen und Österreich, deren geheime Bedingungen Frankreich im Besitz des linken Rheinufers bestätigten. Das Reich sollte auf dem Kongress zu Rastatt befriedigt werden, dessen Machenschaften Mainz für beinahe

¹ Vgl. Gothein, Zollkongresse und Handelsprojekte.

16 Jahre in französische Hände gaben. Trotz der wiederholten Anstrengungen zur Niederringung der französischen Republik sahen sich die verbündeten Mächte wenige Jahre später zum Frieden von Luneville genötigt, der das alte deutsche Reich thatsächlich vernichtete. In ihm ward feierlich kundgethan, der Kaiser willige ein, „dafs die französische Republik künftig mit aller Souveränität und als Eigentümerin die Länder auf dem linken Rheinufer besitze.“ Der Thalweg¹, d. h. die Mitte des Flusses, beginnend von dem Orte, wo er Helvetien verläfst bis dahin, wo er in das batavische Gebiet tritt, sollte fürderhin die Grenze zwischen den Reichen bilden. Die jammervollen Unterhandlungen über die Entschädigungen, die den erblichen Fürsten für ihre abgetretenen Besitzungen aus dem Schofse Deutschlands werden sollten, zogen sich zwei Jahre hin, bis sie im Reichsdeputationshauptschlufs endlich festgelegt wurden.

So hatte Frankreich am Rhein für das nächste Jahrzehnt festen Fuß gefafst. Der wunderbare Boden am schönsten deutschen Strome war einer nach Gesetz und Sprache, Sitten und Gewohnheiten fremden Regierung untergeordnet. Aber nur eine einseitige Auffassung der seit der französischen Occupation geschaffenen Zustände vermag den Fortschritt zu übersehen, den, der angedeuteten Mifsstände ungeachtet, die Rheinlande während ihrer Eingliederung in ein großes, mächtiges Reich gemacht haben. Sie erfuhren den Einfluß einer auf vielen Gebieten mustergültigen Gesetzgebung, sie unterstanden einer Reihe von verständigen Staatseinrichtungen, die durch tüchtige Persönlichkeiten geleitet wurden. Zur Erleichterung der Schifffahrt sollten in der Folge einschneidende Mafsregeln in Angriff genommen werden.

Schon auf dem Kongrefs von Rastatt hatten die Gesandten Frankreichs Gelegenheit gefunden, ihre Ansichten über Befreiung des Rheinverkehrs darzulegen und eingehend zu begründen. Allein die Vertreter der anderen Mächte leisteten energisch Widerstand, und namentlich die Reichsfriedensdeputation machte entschieden Gegenvorstellungen². Noch war aber Deutschland zu mächtig, als dafs man gegen seinen ausgesprochenen Willen etwas hätte ausrichten können. Erst nach dem Frieden zu Luneville, seit welchem Frankreich durch die endgültige Grenzverschiebung an dem Rheinschiffahrtsverkehr weit mehr als seither materiell beteiligt wurde, vermochte es seinen Forderungen den gehörigen Nachdruck zu verleihen. In dem Reichsdeputationshauptschlufs vom 25. Februar 1803 hat dann seine Regierung den ersten wirk-

¹ Über den Begriff vgl. le Thalweg du Rhin S. 2—13.

² Vgl. Ockhart, Gesetzgebung S. 275—278; Kaadt, Die Rheinzölle, in Zeitschrift für Binnenschifffahrt I S. 2.

lich befreienden Schritt gethan, indem sie die Abschaffung aller bisherigen Rheinzölle erlangte, an deren Stelle ein neues Erhebungsprinzip treten sollte.

Neben diesen gröfseren Bestrebungen, deren Resultate wir späterhin eingehender verfolgen werden, machen sich in den ersten Jahren der französischen Herrschaft auch andere Einflüsse geltend, die manch' fördernde Einrichtung ins Leben riefen; einzelne derselben sind für die fernere wirtschaftliche Entwicklung der besetzten Städte von einschneidender Bedeutung geworden. In Köln¹ wurde 1797, allerdings nicht auf Anregung der neuen Regierung aber mit ihrem Einverständnis, ein „Handelsvorstand“ ins Leben gerufen, der die Pflege des Handels- und Verkehrswesens sich zur Hauptaufgabe machte. Zu Mainz setzte 1798² die französische Verwaltung an Stelle einer früher geschaffenen kurfürstlichen Behörde ein autonomes Organ des Handelsstandes selbst „le comité de commerce“, das durch freie Wahl gebildet ward. Im Jahre 1802 traten dann in 22 Städten Frankreichs, darunter in Mainz, Köln, Krefeld und Aachen die eigentlichen Handelskammern „chambres de commerce“ ins Leben, die wieder einen etwas mehr behördlichen Charakter trugen. Laut ausgegebenen Konsularbeschlüssen von 1803 wurden sie feierlich eingeführt, und haben sie seitdem ohne Unterbrechung, wenn auch unter zweckmäßiger Veränderung ihrer Organisation durch spätere Gesetze, fortbestanden. In erster Linie rein kaufmännische und örtliche Interessen verfolgend behielten sie doch meist gröfsere Gesichtspunkte im Auge und förderten wesentlich den späteren Aufschwung der Rheinlande. In der Periode des wirtschaftlichen Tiefstandes zu Anfang des 19. Jahrhunderts war ihre Thätigkeit um so mehr von Bedeutung, als die städtischen Verwaltungen damals noch nicht in dem Mafse wie heute den wirtschaftlichen Bedürfnissen der Bevölkerung Verständnis entgegenbrachten. Namentlich die Umwandlung der Schiffsfahrtsverhältnisse in jenen Tagen nahm ihre Aufmerksamkeit und Mitarbeit dauernd in Anspruch.

Weniger günstig für das rheinische Verkehrswesen schien sich die Gewerbefreiheit anlassen zu wollen, die die Franzosen bei ihrer Invasion mitbrachten³. Die Aufhebung der alten Zünfte gemäfs dem Gesetze vom 14. Juli 1791 war ein in seiner allzu unvermittelten Wirkung bedenklicher Schritt, der nur dadurch für das Verkehrswesen von seiner einschneidenden Bedeutung verlor, dafs er bezüglich der Schifferschaften und Karcherzünfte sofort wesentliche Einschränkungen erfuhr.

¹ Wirminghaus, Die Kölner Rheinschiffart S. 8, 9.

² Handelskammer zu Mainz S. 1–5, 20; Bockenheimer, Geschichte der Stadt Mainz S. 352.

³ Vgl. Klein, Geschichte von Mainz S. 429 ff.; Bockenheimer, Geschichte der Stadt Mainz S. 339, 340; Eckert, Mainzer Schiffergewerbe S. 97.

Man liefs diese Korporationen wenigstens in Köln und Mainz zunächst thatsächlich ungestört, wenn auch ihre formelle Stellung nicht unangetastet blieb. Als dann der Mainzer Präfekt wenige Jahre später auf den Gedanken kam, das Fortbestehen derselben sei nicht mehr angängig, wurde seinen Maßnahmen entschieden Widerstand geleistet.

Mitglieder der alten Schiffergesellschaft wenden sich mit einem Bittschreiben an die Mairie¹ und beschwerten sich, dafs man die Seile und Gerätschaften der Gesellschaft, die aus Privatmitteln beschafft seien., versteigern wolle, da jedes Korporationseigentum dem Nationalvermögen zufallen müsse. Diese Gerätschaften seien aber für den Fluß- und Schiffsverkehr durchaus notwendig und würden bei Bedarf jeweils den Fährleuten gegen ein geringes Entgelt zur Verfügung gestellt. Dieselben seien Privateigentum einzelner früherer Zunftmitglieder, welche sie zum Betrieb des Wasserhandels beschafft hätten, und könnten daher keinesfalls als gemeinsames Zunftgut betrachtet werden. Durch die Bürgermeisterei erfahren denn auch die Zünftler energische Unterstützung. In einem an die Verwaltungsbehörden gerichteten Schreiben² wird ganz ausführlich ihre Sache verfochten. Freilich die Beweisführung zu Gunsten der Schiffer erscheint dem heutigen Beobachter, namentlich was ihre juristische Seite anlangt, wenig einleuchtend. Es wird einfach behauptet, die bedrohte Gesellschaft „Zum grofsen Anker“ falle gar nicht unter den gesetzlichen Begriff einer Zunft. Die alte Schiffergilde sei bereits vollkommen aufgelöst. Die noch fortbestehende Vereinigung wäre lediglich eine Privatgesellschaft, die aus der alten Korporation hervorgegangen sei, und den Zweck verfolge, die für Anlanden von Fahrzeugen erforderliche Anzahl von Ankern und Seilen, deren Beschaffung jedes Einzelvermögen übersteige, gemeinsam zu erwerben und aufzubewahren. Dafs diese Beweisführung den rechtlichen Verhältnissen, wie sie sich insbesondere zu Ende der kurfürstlichen Herrschaft ausgebildet hatten³,

¹ Schreiben datiert vom 15. Ventôse VII. (M.St.A.).

² Datiert vom 18. Ventôse VII (M.St.A.). Die einleitenden, für die ganze Abfassung des Schreibens charakteristischen Sätze lauten: Il existait autre fois dans notre Commune outre la corporation de métier des bateliers encore une autre société parmi eux sous la dénomination „le grand ancre“. La première a été dissoute par la publication du règlement relatif à l'abolissement de toutes les corporations de métier; mais jamais nous n'avons pensé de toucher à la seconde, parcequ'elle n'est pas qualifiée pour aucun rapport d'être assimilée à une corporation et parceque la conservation est non seulement du plus grand avantage mais en même temps indispensablement nécessaire. Le grand ancre est une société de bateliers assez versés dans leur métier qui s'est associées pour garantir mutuellement la sureté des radeaux abordant à notre rivage.

³ Eckert, Mainzer Schiffergewerbe S. 73—94; über die Anschaffung der teuren Gerätschaften, die vor Vereinigung der „schiffbaren Zünfte“

nicht entsprach, blieb wohl selbst für die Bittsteller ohne Zweifel. Sie wollten anscheinend auch durch Vorbringung dieser Argumente viel weniger überzeugend wirken, wie den neuen Behörden ein Hinterthürchen öffnen, durch das sie die Schifferzunft schlüpfen lassen konnten, ohne doch gegen den klar ausgesprochenen Willen des Gesetzes allzu offenkundig zu verstossen. Denn dafs ihr Fortbestand in jenen wirren Kriegzeiten, wenigstens solange sich an eine gründliche Umwandlung des ganzen Verkehrswesens nicht denken liefs, sachlich gerechtfertigt war, konnte leicht eingesehen werden. Indessen haben sich die französischen Behörden bei der Nachgiebigkeit, mit der sie die bedrohten Zünftler künftig unbehelligt liefsen, wohl weniger durch objektive Erwägungen als fiskalische Gründe leiten lassen, da sie mit Hilfe der fortbestehenden Korporationen dem Warenschmuggel auf dem Rhein zu steuern hofften.

Freilich hatte die alte Mainzer Schiffervereinigung, auch abgesehen von den gefürchteten behördlichen Eingriffen, noch Schwierigkeiten genug zu überwinden, wenn sie sich nicht zu einer unrühmlichen Auflösung genötigt sehen wollte. Sie mußte schauen, wie man der drückenden Schuldenlast, die sich nach der formellen Aufhebung aller Zünfte besonders gefährlich zeigte, irgendwie begegnen könnte. Zu dem Zwecke kamen am 24. Ventôse VI. (14. März 1798) die alten Mitglieder auf der gemeinsamen Stube zusammen, um über die Mittel zu beraten, mittelst deren man die Passiva in Höhe von 2748 fl. 55 kr., denen nur ein Aktivvermögen von 517 fl. 15 kr. gegenüberstand, begleichen könnte¹. Es wurde vorgeschlagen: 1. die Schiffer sollten zur Schuldentilgung von jedem Pferde, das zum Zug berg- oder thalwärts gebraucht wurde, 1 fl. 12 kr. zahlen; 2. sie sollten bei jeder Thalreise für je 100 fl. Fracht 30 kr. geben; 3. für eine Steuermannsreise müsse 1 fl. entrichtet werden; und schliesslich 4. die Fischhändler, die ja seit 1755 ebenfalls der Korporation eingegliedert waren², sollten im Vierteljahre 1 fl. 30 kr., die übrigen Fischer für dieselbe Zeitspanne 30 kr. geben. Diese Steuer fand um deswillen allgemeine Billigung, weil sie nur den jeweils verdienenden Teil der Zunftangehörigen traf und nicht auch die verarmten, beschäftigungslosen Mitglieder, denen man sie nicht zumuten wollte. Der Zweck der Schuldentilgung ward indessen nicht so leicht erreicht, wie man gedacht hatte, da das Verkehrswesen infolge der Handelspolitik Frankreichs am Rhein immer mehr stockte, die Fahrten seltener und weniger einträglich wurden.

dem grossen Anker gehört hatten und deren Mitgenufs späterhin selbst den Mitgliedern der ehemaligen Fischerzunft ermöglicht wurde, vgl. ebenda S. 86, 89.

¹ Protokoll der Schifferzunftakten im M.St.A.

² Eckert, Mainzer Schiffergewerbe S. 80 ff.

Trotz all dieser Mißshelligkeiten erfreuten sich die Zünftler immer noch eines gewissen Ansehens. Es ist merkwürdig, wie die Gewerbetreibenden, die zur Zeit der letzten Kurfürsten ständig Abstellung ihrer Beschwerden forderten, die eine starke Abneigung gegen strenge Zunftsatzungen zeigten, plötzlich eher Beschränkungen nach alter Weise als allgemeine Freiheit wünschen¹. Nur die Liebe zu dem Althergebrachten, die sinnlose Angst vor der erwarteten Konkurrenz kann es erklärlich machen, daß die alten Schifferkorporationen die enge Gebundenheit, alle Kleinlichkeit und Peinlichkeit der zurückliegenden Jahre, die man mit einem Schlage überwunden glaubte, in das neue Jahrhundert hinüberretteten, daß eine etwas freiheitlichere Gestaltung des seitherigen Korporationswesens, dessen Beibehaltung man ihnen gestattet hatte, ohne behördlichen Zwang für sie undenkbar war.

Auch die Stapelrechte der Hauptverkehrscentren Köln und Mainz blieben von der französischen Regierung zunächst noch ohne Behinderung². Obleich seit Jahren von den rheinischen Kaufleuten unausgesetzt ihre Beseitigung gefordert, und auch in der Presse der Ruf nach freier Schifffahrt des öfteren wiederholt wurde, wurden sie doch durch Beschluß des Regierungskommissars Rudler vom 10. Thermidor VI. (28. Juli 1798) in ihrem alten Umfange aufs neue bestätigt. Dies entmutigte aber keineswegs andere Städte, an deren Beseitigung nachdrücklich weiterzuarbeiten. Die Kölner wurden namentlich durch die Düsseldorfer Interessenten, die Mainzer von den Frankfurtern und Straßburgern auf das härteste bedrängt. Wenn man auch die alten Vorzugsrechte und all die Verhältnisse, die mit ihnen zusammenhingen, nicht ohne weiteres beseitigen konnte, suchte man dieselben doch wenigstens nach Möglichkeit zu umgehen und diesen Bruch mit dem Herkommen herzhafte zu verteidigen. Eine stattliche Reihe von Schriften und Gegenschriften, um deren Abfassung sich vor allem die Handelskammern der beteiligten Orte Mühe gaben, wurde in die Öffentlichkeit geschleudert³. Ein Erfolg derselben läßt sich nicht verzeichnen, da die Franzosen, wie dies auch im Frieden von Luneville zum Ausdruck gekommen war, an dem bestehenden Zustande zunächst nichts ändern wollten, wenigstens solange nicht, bis eine durchgreifende Umwandlung der gesamten Verkehrsverhältnisse Platz greifen konnte. Ein-

¹ Vgl. Klein, Geschichte von Mainz S. 430.

² Vgl. Daniels, Über das Stapelrecht zu Köln und Mainz; Schirges, Der Rheinstrom S. 64 ff.; Bockenheimer, Geschichte der Stadt Mainz S. 340, 348; Handelskammer zu Mainz S. 19.

³ Ein charakteristisches Cirkular der Kölner Handelskammer vom 5. Germinal X (26. März 1802) findet sich abgedruckt bei Schirges, Der Rheinstrom S. 65, 67. Weitere Auszüge bei Bockenheimer a. a. O. S. 348, 349.

mal behagten ihnen die Erträgnisse der Zollstätten, die ihnen bei einer Verlegung derselben geschmälert werden konnten, dann aber gaben ihnen das Stapelwesen, die zünftlerische Geschlossenheit der Schiffer, die Rang- und Reihefahrten auch Mittel in die Hand, bei deren Verwendung sich die strenge Grenzabschließung besser durchführen liefs. Die ansässigen, bekannten Fährleute, deren Ankunft und Abgang sich unter genauen Formalitäten vollzog, die nur in ganz bestimmter Folge laden durften, konnten weit besser überwacht werden, als fremde, freie Schiffer, die nach eigenem Belieben gingen und kamen. Gerade die Grenzsperrung war aber der Krebschaden, an dem der rheinische Handel und Verkehr in jenen Jahren am meisten krankte, die Mafsregel, welche das linke Rheinufer bald wirtschaftlich völlig lahmlegen und alle positive Förderung der Wohlfahrt, wie den Bau von Kanälen und Strafsen, unwirksam machen sollte.

Die französische Zollgrenze, die Douane, wurde im Jahre VI der neuen Zeitrechnung (3. Juli 1798) an den Rhein vorgeschoben. Die mit ihrer Aufsicht betrauten Mautbeamten hatten die Einfuhr verbotener Waren und die Ausfuhr einzelner Artikel zu verhüten und die Zahlung der auf das Einbringen bestimmter Güter gelegten Zölle zu sichern. Es ist hier nicht der Ort, die französische Handelspolitik jener Tage, deren Mafsnahmen gegen England gerichtet waren, eingehender zu kritisieren. Nur mufs darauf hingewiesen werden, dafs die Douane eine Schranke zwischen den Ufern des Rheins aufrichtete, die den Warenaustausch der Länder auf seiner linken Seite mit Deutschland und England fast vollkommen unmöglich machte¹.

Die schlimmsten Folgen hat dieses unnatürliche Verhältnis für die alten Stapelstädte Mainz und Köln gezeitigt, die den nahezu vollständigen Verlust ihres Transithandels zu beklagen hatten. Schiffer und Kaufleute wollten sich nicht den Weitläufigkeiten der Mautbeamten, mit denen Streitigkeiten kaum zu vermeiden waren, aussetzen und Gefahr laufen, wegen Unkenntnis der französischen Verordnungen ihre Waren ganz oder teilweise zu verlieren. In Frankfurt, Düsseldorf, selbst in Leipzig wurden Niederlagen für die vom französischen Gebiete ferngehaltenen Waren errichtet. Die Landstrafsen des rechten Ufers fingen an, fast belebter zu werden als der Fluß selber. Nicht wenige der Berggüter verliessen bei Düsseldorf das Wasser, umgingen den Kölner Stapel, wurden bei Zündorf oberhalb dieser Stadt wieder ins Schiff gebracht, um in Walluf unterhalb Mainz ausgeladen und mit Umgehung

¹ Vgl. Bockenheimer, Geschichte der Stadt Mainz S. 341—355; Schirges, Der Rheinstrom S. 56—68; Handelskammer zu Mainz S. 17—19.

dieses Ortes in Kostheim an der Mündung des Mains wieder an Bord geladen zu werden, von wo sie unbehelligt nach Frankfurt gelangen konnten¹. Wie bedeutend auch die Unkosten eines solch' absonderlichen Verkehrs sein mochten, er gewann dennoch an Ausdehnung, da man wenigstens sicher war, auf diese Weise der gefürchteten Douane der beiden Stapelstädte zu entgehen und sein Gut richtig abgeliefert zu erhalten. Der Austausch mit dem linken Rheinufer ward schliesslich fast nur noch durch den schwunghaft betriebenen Unterschleif aufrecht erhalten, bei dem es zu heftigen Kämpfen zwischen den wachsamem Mautbeamten und den wohlorganisierten Schmugglerbanden kam, sofern beide Parteien nicht, wie dies auch öfters geschah, ein gemeinsames Spiel trieben. Wie man namentlich das verhasste Verbot der Ausfuhr von Getreide, das in einer die Bedürfnisse der Bewohner des linken Rheinufer übersteigenden Menge erzeugt wurde, zu umgehen wufste, wird in der offenbar der Feder eines französischen Staatsmannes² entfloßenen Schrift über den „Thalweg des Rheins“ lebendig und anschaulich geschildert³.

Die Bitten um Abhilfe⁴, die Vorstellungen der geschädigten Kaufleute, der städtischen Behörden und selbst einsichtiger Vertreter der Regierung blieben erfolglos. Mit der Zeit verschärfte man sogar die Überwachung der in so verhängnisvoller Weise geschaffenen Zollgrenze⁵. Da man an dem verkehrshemmenden Prinzipie nichts ändern wollte, blieben alle Einzelbestrebungen der französischen Lokalbehörden, Handel und Schiffahrt in ihrem Bezirke zu heben, ziemlich nutzlos. Was konnte ein Beschluss des Generalkommissärs Rudler, das alle Gebühren und Taxen, welche seit dem „Kriege“ (mit der ersten Koalition) auf dem Rheine, der Mosel und andern schiffbaren Flüssen in den eroberten Ländern eingeführt gewesen, wieder abgeschafft seien⁶, nützen, wenn die neu errichtete Douane dem Verkehr unzählige andere Hinder-

¹ Schirges a. a. O. S. 64.

² Bockenheimer nennt Jollivet als Verfasser, vgl. Geschichte der Stadt Mainz S. 47 Anm. 2, 344; ebenso Oppenheim, Der freie deutsche Rhein S. 81 Anm. 5.

³ Le Thalweg du Rhin Nr. 53 S. 39.

⁴ Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen im M.St.A. 127.

⁵ Die Beratschlagung der Centralverwaltung des Departements vom Donnersberg 9. Prairial VII. enthält genaue Bestimmungen, wie bei einbrechender Dunkelheit alle Nachen und Kähne sich an bestimmten Orte sammeln müssen und angeschlossen werden, wie alle Reisenden zu überwachen und, wenn ihre Pässe nicht in Ordnung befunden werden, zu verhaften sind, wie nach 9 Uhr abends jede Verbindung zwischen den Ufern zu verhindern ist u. s. w. (Einzeldruck in deutscher und französischer Sprache M.St.B.)

⁶ Auszug aus dem Register der Beschlüsse des Präfekten des Departements vom Donnersberg 16. Nivôse X. (Einzeldruck in deutscher und französischer Sprache M.St.B.)

nisse entgegengesetzte? Wohin zielten die wohlmeinendsten Anlandeordnungen¹, die in Erwägung, daß der Friede und die Zeitumstände der Rheinschiffahrt die „Freiheit“ wiedergegeben hätten, erlassen wurden, da die Scherereien mit den Mautbeamten die Schiffer von ihrem Fahrwege fernhielten? Wenn die Douaniers die vorgeschriebenen Untersuchungen auch noch so flink und pflichtgetreu erledigten², machten diese sich doch als fast unerträgliche Verkehrsstörungen bemerkbar.

Wie sehr der Rheinverkehr in jenen Jahren thatsächlich unter den unaufhörlichen Kriegswirren und der Durchführung der Grenzsperrre litt, wird ein einfacher Blick auf die Zahlen der Statistik lehren³. Für Mainz, das durch die verschiedenen Einschließungen der Stadt vielleicht am meisten gelitten hat, zeigt die Vergleichung der Krahnengebühren folgendes Bild⁴. Während diese im Jahre 1792 noch 27 705 fl. 59 kr. betragen, sanken sie 1793 auf 14 527 fl. 17 kr., stiegen im folgenden Jahre wieder auf 26 932 fl. 11 kr., fielen 1795 auf 1744 fl. 20 kr. und gingen dann langsam in die Höhe, im Jahre 1796 auf 6900 fl., 1797 auf 15 779 fl. 11 kr. Statt daß die kommenden Jahre dann dem durch Kriegswirren erschöpften Lande weiteren Aufschwung ermöglicht hätten, gaben die Wirkungen der französischen Zollpolitik seinem Verkehr einen neuen Rückschlag. Die Mainzer Krahnengebühren gehen vom Jahre 1797, wo sie 15 779 fl. 11 kr. betragen, infolge der Douanebestimmungen herab:

Im Jahre 1798 auf 10 545 fl. 28 kr.

- - 1799 - 9 836 - 41 -

- - 1800 - 8 179 - 33 -

Während in den Jahren 1792—1797 im Hafen daselbst durchschnittlich jährlich immer noch 260 000 Centner Waren befördert wurden, betrug das Mittel der Verladungen 1798 bis 1800, also nach Beilegung der rheinischen Kriegswirren, nur 193 770 Centner, was gegenüber der Durchschnittszahl für 1770—1792, die 667 083 Centner ergibt, eine Minderung von nahezu zwei Drittel bedeutet⁵. Der Hauptausfall ist auf

¹ Beschlüsse des Maire der Stadt Mainz vom 27. Floréal IX. und des Präfekten des Departements vom Donnersberg vom 1. Prairial X. (Einzeldrucke, deutsch und französisch, M.St.B.)

² Auszug aus dem Register der Beschlüsse des General-Regierungskommissars in den vier neuen Departements des linken Rheinufer 19. Pluviose X. (Einzeldruck, deutsch, M.St.B.)

³ Vgl. Bockenheimer a. a. O. S. 339, 343, 348; Handelskammer in Mainz S. 18. Über die Frachtsätze vor und nach dem Kriege vgl. Schirges a. a. O. S. 57.

⁴ Die Mainzer Krahnengefälle von 1770—1800 einschließend finden sich bei Lehne, Lage des Handels im Departement Donnersberg S. 226.

⁵ Der Durchschnitt der Krahnengebühren betrug (nach Lehne, Lage des Handels im Departement Donnersberg S. 227): Vor dem Krieg (1770—1792) 25 959 fl., seit dem Beginn desselben (1793—1797) 13 176 fl., seit Anlegung der Maut am Rhein (1798—1800) 9 520 fl.

Rechnung des Weinhandels, der durch die Vorschrift, daß die Mainzer Händler von ihrem eigenen im Rheingau gezogenen Wein bei Einfuhr in die Stadt einen Zoll entrichten mußten, besonders bedrängt war, und auf Rechnung des Getreideexports, der durch das Ausfuhrverbot völlig unterbunden wurde, zu setzen. Die Stockung des ganzen Verkehrslebens ward auch durch das Herabgehen des Wasserzolls und der Umschlagsgebühr offenkundig. Selbst die Errichtung von Niederlagen (*Entrepôt réel*) der verbotenen und nicht verbotenen Waren in den „Freihäfen“ von Köln und Mainz¹ konnte angesichts der erneuten Streitigkeiten mit England nur eine vorübergehende Besserung schaffen, zumal diese Vergünstigungen bald wieder aufgehoben wurden².

Inzwischen war unter Einwirkung Rußlands der Hauptschlufs der außerordentlichen Reichsdeputation, die zur Regelung der deutschen Verhältnisse eingesetzt war, endlich am 15. Februar 1803 zu stande gekommen. Neben den peinvollen Auseinandersetzungen über die Entschädigungen der Fürsten innerhalb des Reichs enthält er wenigstens eine Bestimmung, der wir unsern vollen Beifall schenken dürfen.

Sein Artikel 39³ verordnet, daß alle auf dem rechten und linken Ufer erhobenen Rheinzölle abgeschafft sind, daß sie unter keiner Benennung wieder hergestellt werden dürfen. An ihre Stelle soll, abgesehen von den näher zu bestimmenden Eingangsgebühren, (*douanes*), ein Rheinschiffahrts-Octroi treten, das für die gemeinschaftliche Fahrstrasse von Frankreich im Verein mit dem Reich geordnet und erhoben wird. Seine Erhebung wird einer einzigen Behörde anvertraut und so eingerichtet, daß dadurch die Schiffahrt so wenig wie möglich aufgehalten wird. Die Taxe des neuen Octroi soll so berechnet werden, daß sie den Betrag der aufgehobenen Zölle nicht übersteigt. Sie soll höher sein für die Schiffahrt der Fremden, als für die der deutschen und französischen Uferbewohner, höher zugleich für die bergwärts, als die zu Thal beförderten Fahrzeuge.

Der Ertrag des Octroi ist vorzüglich zur Bestreitung der Erhebungs-, Verwaltungs- und Polizeikosten bestimmt. Der Überschufs soll zur Unterhaltung der Leinpfade und zu sonstigen Arbeiten verwendet werden, welche die Schiffahrt notwendig macht.

Der noch verbleibende reine Rest hat zur Ergänzung der Dotation des Kurfürsten-Erzkanzler und zur Bezahlung anderer Verpflichtungen zu dienen.

¹ Handelskammer zu Mainz S. 20.

² Vgl. Bockenheimer, Geschichte der Stadt Mainz S. 355.

³ Abgedruckt bei Meyer, Staatsakten S. 32—34; Herman, Sammlung der Gesetze S. 39, 40; Oppenheim, Der freie deutsche Rhein S. 83—85.

Alle nötigen weiteren Bestimmungen werden für das Reich durch den hierzu bevollmächtigten Kurfürsten-Erzkanzler mit der französischen Regierung vereinbart¹.

Damit war, wie bereits erwähnt wurde, der erste Schritt zur Befreiung der Rheinschiffahrt aus den Fesseln, in die sie vergangene Jahrhunderte schlugen, gethan. Blieben auch die Eingangszölle, (*droits de douanes*), unangetastet, so war doch wenigstens die Weise angedeutet, nach der die ebenso hinderlichen und noch störenden Fluszzölle, (*Durchgangszölle, droits de péages*), vereinfacht und erleichtert werden konnten. Die Grundzüge des neuen Schiffahrtsgesetzes, über die sich die vertragschließenden Mächte geeinigt hatten, harrten nur noch der Durchbildung im einzelnen, die nicht allzulange auf sich warten liefs.

¹ Die Rheinzölle waren bereits seit 1801 größtenteils zum Vorteil des Kurzerzkanzlers erhoben worden (Ockhart, Gesetzgebung S. 279).

Erster Abschnitt.

**Von der Octroikonvention bis zum Wiener
Kongress.**

Erstes Kapitel.

Umgestaltung der Rheinschifffahrt durch die Satzungen der Octroikonvention.

§ 3.

Die durch den Reichsdeputationshauptschluss in Aussicht gestellte Vereinbarung zwischen Frankreich und dem Reich über die künftige Gestaltung der Rheinschifffahrt kam bald zu stande. Der diesbezügliche Vertrag, bekannt unter dem Namen „Konvention über das Rheinschiffahrts-Octroi“¹, wird von einer gesünderen Auffassung des Rheinverkehrs, als die seither übliche, beherrscht und ist als der entschiedene Anfang einer besseren Ordnung der Schifffahrtsverhältnisse zu betrachten. Er wurde bereits am 27. Thermidor XII. (15. August 1804) zu Paris unterzeichnet², konnte jedoch, da verschiedene Schwierigkeiten zu beheben waren, erst am 1. November 1805 in Kraft treten. Die Octroikonvention hat von da an, über den Wiener Kongress hinaus, in der Hauptsache bis zur Rheinschiffahrtsakte von 1831 ihre Gültigkeit behalten.

Während der Artikel 39 des Hauptschlusses vom Jahre 1803 nur einige allgemeine, völkerrechtliche Sätze aufstellen konnte, enthält die ihm folgende Vereinbarung, neben der genauen Regelung der internationalen Verhältnisse, eine ganze Reihe staatsrechtlicher und polizeilicher Normen von nicht zu unterschätzender Tragweite. Ihr Hauptvorteil war die Schaffung

¹ Der offizielle Titel lautet: *Projet de Convention sur l'octroi de navigation du Rhin. En exécution de l'article 39 du Recès de l'Empire Germanique ratifié par Sa Majesté Impériale l'Empereur des Romains le 27. Avril 1803; signé le 15. Août 1804, avec une convention supplémentaire du 1. Octobre 1804, ratifiés par l'Empereur en date du 11. May 1805.*

² Über die einzelnen Daten der Ratifizierung und Signierung vgl. Herman, *Sammlung der Gesetze* S. 1; Meyer, *Staatsakten* S. 45; Martens, *Supplément au Recueil des Traités* Tom. IV S. 36.

einer einheitlichen Verwaltung für den Rhein, der „allezeit in Beziehung auf die Schifffahrt und Handlung, (sous le rapport du commerce et de la navigation)¹, als ein zwischen Frankreich und Deutschland gemeinschaftlicher Fluß angesehen werden solle“. Die Verfügungsgewalt über die Benutzung des Wasserweges wurde den Uferstaaten entzogen und zum Gegenstand eines völkerrechtlichen Vertrages gemacht. Nur durch die Einsetzung einer neutralen, von den Lokalautoritäten der beiden Ufern ganz unabhängigen Behörde war die Neuregelung des Stapel- und Umschlagwesens, die Beseitigung der alten Zollschwierigkeiten und die zweckentsprechendere Gestaltung der Schifferzünfte zu erzielen. Die einschlagenden Bestimmungen der Konvention sind für die wirtschaftliche und rechtliche Weitergestaltung des Rheinverkehrs von solcher Tragweite gewesen, daß eine etwas ausführlichere Darstellung derselben nötig erscheint².

Die neugeschaffene Centralbehörde³ sollte die Einförmigkeit der Verwaltung aufrecht erhalten, die Erhebung des Schifffahrtsoctroi leiten und mittelst Geltendmachung der Verfügungen der Konvention die bisher bestandenen Mißbräuche beseitigen, wie allen künftigen Unordnungen vorbeugen. Zur raschen Erledigung vorkommender Streitigkeiten war mit ihr ein eigener Gerichtsstand in drei Instanzen verknüpft, wovon die letzte aus höheren Beamten bestand, die zu diesem Zwecke jährlich einmal in Mainz zusammentraten.

Die Generalverwaltung⁴, die ebenfalls ihren Sitz zu Mainz hatte, bestand aus einem Direktor und vier Inspektoren, die als gesetzliche Räte Sitz und Stimme bei ihr hatten. Sie ward nach der Konvention unter zwei Gesichtspunkten thätig. Einmal bildete sie die zweite richterliche Instanz, vor der in Rechts-sachen Rekurs genommen wurde, und die nach Stimmenmehrheit aller Mitglieder entschied⁵. Sie war aber außerdem zugleich Verwaltungsbehörde, die Ergänzungs- und Ausführungsbestimmungen zur Konvention erlassen konnte⁶, für die jedoch die

¹ Über diesen Zusatz, der sich im Reichsdeputationshauptschluss nicht findet, vgl. Oppenheim, Der freie deutsche Rhein S. 86 ff.

² Wörtlicher Abdruck der Konvention samt den in den kurfürstlichen Abstimmungen gemachten Anträgen und Verbesserungen, welche durch Kollegialgutachten vom 18. März 1805 zur weiteren Unterhandlung mit des Kaisers Majestät geeignet befunden wurden, bei Meyer, Staatsakten S. 45—65; der in Aussicht genommene Additionalvertrag ist niemals erschienen. Abdruck der Konvention in deutscher Sprache bei Herman, Sammlung der Gesetze S. 3—37. Im französischen Urtext ebenda S. 561—610; Klüber, Kongressakten III S. 280—329.

³ Octroikonvention art. 123—127.

⁴ Art. 42, 45.

⁵ Art. 122.

⁶ Art. 130. Vgl. als Beispiel für solche Ausführungsverordnungen die „Supplementar- und Detailinstruktionen der Generaldirektion des Rheinschifffahrts-Octroi, beschlossen in der Sitzung vom 5. Dezember

jeweils zugezogenen Inspektoren neben dem Generaldirektor nur eine „beratschlagende Stimme“ abgeben konnten.

Außer dem Vorsitz bei der Generalverwaltung, stand dem Direktor¹ die Oberleitung aller Maßnahmen zu, die mit Vollziehung der Octroikonvention irgendwie zusammenhingen². Den Dienstleidete er ebenso wie die ihm untergeordneten Inspektoren vor den Vertretern der beiden vertragschließenden Mächte, als welche der Präsident des Civiltribunals in Mainz und ein Kommissär des Fürsten Erzkanzler bestimmt wurden³.

Die Inspektoren⁴ teilten sich in die Aufsicht über die gehörige Erhaltung des Flußbetts und den Zustand der Leinpfade, in die Überwachung der Bureaux und Einnahmen. Sie hatten die Register abzuschließen, den Bestand der Kassen nachzuprüfen, Klagen anzunehmen und ausführliche Berichte über ihre Thätigkeit einzusenden. Auch sollten sie von Zeit zu Zeit Rundreisen machen, um sich durch Augenschein zu überzeugen, was alles die Regelung der Rheinschiffahrt erfordere.

Die Unterbeamten⁵, welche die Geschäfte der einzelnen Erhebungsstellen besorgten, schwuren ihren Dienstleidete in die Hände ihrer jeweiligen Vorgesetzten⁶. Sie hatten ständig auf ihren Posten zu sein⁷ und zu achten, daß die Fahrzeuge so wenig als möglich durch die Gebührenzahlung aufgehalten wurden. Um der Bestechlichkeit und Willkür nach Kräften vorzubeugen, war allen Angestellten, bei Strafe bis zur Dienstentlassung, auf das strengste verboten, den Schiffern irgend etwas zu eigenem Vorteil abzuverlangen, oder auch nur ein „Zeichen der Zuneigung oder Erkenntlichkeit anzunehmen“⁸.

Durch diese Einrichtung einer centralen Verwaltung, deren Beamten in strenger, fast hierarchischer Unterordnung ihre Geschäfte wahrnahmen, war gegenüber früheren Zuständen viel gewonnen. Der Einfluß der kleinen Uferstaaten mit ihren örtlich beschränkten Interessen war völlig gebrochen. An ihre Stelle waren zwei Großmächte getreten, in deren Namen eine Centralbehörde die Schiffahrt des Rheines bis zu den Grenzen

1805 für die Stations-Kontrolleure zu Köln und Mainz“ bei Herman, Sammlung der Gesetze S. 82—88.

¹ Über seine Ernennung vgl. art. 48; Installation art. 53; Gehalt art. 65.

² Art. 43, 60, 61, 62.

³ Art. 57.

⁴ Art. 45; Ernennungsmodus art. 49; weiter vgl. art. 54, 66.

⁵ Art. 47, 50, 51, 52, 55, 56, 63, 64, 67—71, 84, 87, 89; über Pension und Unterstützungsfonds für Witwen und Waisen der Octroibeamteten vgl. art. 73—82.

⁶ Art. 58, 59.

⁷ Art. 86.

⁸ Art. 83.

der batavischen Republik überwachte und vor Störung schützte¹.

Aber nicht nur an der Rechtsverwaltung, auch an dem Rechte selber war durch die Konvention vieles geändert worden. An Stelle der im Deputationshauptschluss von 1803 aufgehobenen Rheinzölle trat eine Octroiegebühr, für deren Erhebung ausführliche Bestimmungen getroffen waren.

Für die Vereinnahmung der Gebühren wurden zwölf Ämter bestellt, von denen je die Hälfte auf jedem Ufer lagen. Linksrheinisch waren dazu ausersehen: Neuburg, Mainz, Andernach, Köln, Homberg, Griethausen; rechtsrheinisch: Mannheim, Wellmich, Thal, Linz, Düsseldorf und Wesel². Nach dem Tarif, der für die einzelnen Strecken zwischen Straßburg und den Niederlanden genau berechnet war³, sollten von jedem Centner Gut im ganzen nicht mehr als ungefähr 2 Francs bergwärts und 1 Franc 33 Centimes bei der Thalfahrt fällig werden⁴. Er wurde nach dem Gewicht⁵ der Ladung, nicht nach ihrer Beschaffenheit erhoben, wodurch sich die Abfertigung erleichtern und beschleunigen liefs.

Wenn auch kein Gegenstand an den Bureaux vollkommen abgabefrei⁶ vorbeikommen durfte, so wurde die volle Gebühr doch nur für die eigentlichen Handelswaren erhoben. Produkte, die den Ackerbau und die Industrie beförderten, sowie solche, die den Hausbedarf der Anwohner des Rheins decken sollten, waren weit geringer, teilweise auf den vierten oder zwanzigsten Teil des gewöhnlichen Tarifs angesetzt⁷. Jachten und Wasserdiligencen⁸, die vorzüglich der schnellen Weiterbeförderung von Reisenden dienten, zahlten die Octroiegebühr, als wenn sie mit dem vierten Teil der Waren beladen wären, die sie nach ihrem Rauminhalt fassen konnten. Für leere Schiffe war beim Durchkommen auf einer gewissen Stromstrecke nur die sog. Rekognitionsgebühr zu entrichten⁹, die sich lediglich nach ihrer durch Aichung festgestellten Größe berechnete. Die Bezahlung der geschuldeten Summen sollte auf dem linken Ufer im Decimalgelde (Francs, Centimes), auf

¹ Über die Ausdehnung der Konvention auf die holländischen Gebietsteile vgl. Eichhoff, Pragmatische Darstellung S. 3 und unten S. 56.

² Art. 46.

³ Wie Schirges (Der Rhein S. 69) richtig bemerkt, war es ökonomisch weise, den Tarif für den Oberrhein, wo die Schifffahrt ohnehin mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, niedriger anzuschlagen als für Mittel- und Niederrhein.

⁴ Art. 99.

⁵ Art. 97, 99.

⁶ Art. 112.

⁷ Art. 102–105.

⁸ Art. 101.

⁹ Art. 94.

dem rechten ausschliesslich in deutscher „Konventionsmünze“ erfolgen, deren gegenseitiges Verhältnis nicht von dem jeweiligen Kurs abhängig war, vielmehr ein für allemal festgesetzt wurde¹.

Diese Normen enthielten manch bedeutsamen Fortschritt. Allerdings hatte man sich nicht dazu verstanden, den Rheinverkehr gebührenfrei zu machen. Die erhobenen Summen wurden ausdrücklich für Benutzung des Strombettes zu Schifffahrtzwecken gefordert. Sie waren eine Steuer, die nicht nur auf den Konsumenten der beförderten Waren, sondern auf den Schiffen lastete, da ja selbst deren leere Fahrzeuge von ihr nicht befreit waren. Ihrem Wesen nach lassen sich also die Octroigebühren von den alten Rheinzöllen nicht trennen, da sie gleich jenen auf der Thatsache der Strombefahrung fußen; mit den Eingangsgebühren für Güter (*droits de douanes*) hatten sie nichts zu thun, der Fortbestand der letzteren wurde ausdrücklich betont. Was das Octroi von den lästigen Rheinzöllen² schied, war lediglich die bequeme Erhebungsart, die Herabsetzung der fälligen Beträge und die Bestimmung, der die eingehenden Gelder zugeführt wurden.

Schon die einfache Herabminderung der Zollstätten um nahezu zwei Drittel war eine nicht zu unterschätzende Verkehrserleichterung. Bis zur Durchführung der Konvention von 1804 bestanden nicht weniger als 32 Erhebungsstellen, in deren Erträge sich die verschiedenen anliegenden Herrschaften teilten. Dort wurden die Abgaben meist nach sehr hohen Zollrollen erhoben, die sich bald nach der Beschaffenheit der durchfahrenden Güter, bald wieder nach Zahl und Gewicht derselben richteten, was zu allen möglichen Nörgeleien und bedeutendem Zeitverluste führte³. Gewöhnlich war es für den Schiffer noch das beste, wenn er sich mit den Angestellten der verschiedenen Ämter vergleichsweise einigte⁴, da diese neben der eigentlich geschuldeten Summe noch alle möglichen Nebengebühren forderten⁵. Die Fährleute waren vollkommen

¹ Art. 107.

² Über die Rheinzölle in der letzten Zeit vor Einführung der Octroikonvention vgl. Ockhart, Gesetzgebung S. 280, 281; Nau, Beiträge zur Kenntnis der Schifffahrt II S. 77; Eichhoff, Darstellung des Rheins S. 117—119; Oppenheim, der freie deutsche Rhein S. 48 ff.; Meidinger, Der Rhein S. 39. Bei der Aufzählung in „du Thalweg du Rhin“ sind zwei Erhebungsstellen (Koblenz und Neuburg) vergessen S. 15—17.

³ Es gab sogar einige Zollämter, wie das zu Leudesdorf, wo der bekannte oder mutmaßliche politische Glaube des Schiffers einen starken Einfluss auf die Bestimmung der Zollgebühr hatte. Le Thalweg du Rhin S. 21.

⁴ Vgl. Le Thalweg du Rhin S. 21 und die oben Citierten.

⁵ Vgl. Büsch, Schriften Bd III S. 394; Hüpeden, Rheinhandel S. 1—24. Über das unangemessene Betragen der Zollbeamten an anderen deutschen Flüssen vgl. Schmoller, Wirtschaftliche Politik Friedrichs

auf die Gutmütigkeit oder auch den bösen Willen der Zollbediensteten angewiesen, gegen deren Ungerechtigkeiten sie sich kaum schützen konnten. Die Octroikonvention suchte mit ihrem festen Tarif, der nicht überschritten werden durfte, mit ihren Bestimmungen für eine schnelle Abfertigung und ihren Strafanrohungen gegen ungetreue Beamte¹ allen diesen Mißständen die Spitze abzubrechen. Dafs durch ihre Mafsnahmen die Rheinschiffer nicht nur Zeit, sondern auch Geld ersparten, zeigt ein Vergleich der Erträge nach der früheren und der neuen Erhebungsweise. Während die Einnahmen aus den alten Zöllen auf 2 Millionen fl. jährlich angeschlagen werden, haben die Octroigeühren kaum 1 Million fl. durchschnittlich in einem Jahre ergeben².

Außerdem aber war, wie bereits angedeutet wurde, in Weiterverfolgung der Gedanken des Reichsdeputationshauptschlusses angeordnet, dafs die aus Benutzung der Rheinstraße herrührenden Einnahmen in erster Linie auch für deren Instandhaltung Verwendung finden sollten. Damit wurde zum ersten Male wieder seit Jahrhunderten mit dem rein fiskalischen Erhebungsprinzip gebrochen. Seither hatte man nach bekanntem Worte die Kuh nicht nur an dem Euter, sondern auch an den Hörnern gemolken, ihr aber möglichst wenig Futter gegeben, man hatte, ohne sich viel um Strombau und Erhaltung der Leinpfade zu kümmern, das Befahren des Rheins so sehr besteuert, dafs der Verkehr zum Teil von dem natürlichen Wasserwege auf die Landstraßen, die nur als Zufuhrlinien gedacht waren, unnützerweise abgelenkt wurde. Jetzt erklärte man endlich wieder einmal feierlich, die reichen Erträge aus der Schifffahrt sollten in erster Linie auch ihr selbst zu gute kommen, sollten ihrer Förderung und Erleichterung dienen.

Wie hinsichtlich der Erhebung von Schifffahrtsgebühren, suchte auch bezüglich anderer Punkte die Octroikonvention eine vermittelnde, ausgleichende Stellung einzunehmen. Nächst dem Gehaben an den Zollstätten war wohl das Stapelrecht von Köln und Mainz³ der wundeste Punkt der Rheinschifffahrtsverhältnisse zu Anfang des Jahrhunderts. Schon auf dem Kongress zu Rastatt war heifs über seine Beibehaltung oder Abschaffung gestritten worden⁴. Auch in den folgenden Jahren

des Grofsen XI S. 81; Kriele, Die Regulierung der Elbschifffahrt Anm. 10 S. 121.

¹ Vgl. oben S. 21.

² So der wohlunterrichtete Nau in seinen Beiträgen zu Kenntnis der Schifffahrt II S. 77. Dies entsprach vollkommen dem Sinn des Reichsdeputationshauptschlusses, der bestimmte, dafs die neue Taxe der Rheinschifffahrtsgebühren die alten Zölle nicht übersteigen dürfe.

³ Vgl. dazu Büsch, Schriften Bd. III S. 364, 396; Eichhoff, Darstellung des Rheins S. 124 ff.

⁴ Vgl. Ockhart, Gesetzgebung S. 277 und oben S. 7.

wurde viel über Nutzen und Schaden des Stapels, namentlich in der am Rhein meist geübten Form eines „Umschlagszwanges“ geredet wie geschrieben. Es ist fast stets derselbe Gedanken-gang, der bei Freunden und Gegnern wiederkehrt¹.

Zur Verteidigung des Umschlags ward angeführt, daß auf dem Rhein, wie überhaupt auf den größeren Flüssen, nicht alle Strecken in gleicher Weise befahren werden könnten. Zur Sicherheit der Transporte sei es nötig, die Schifffahrt des Ober-, Mittel- und Unterrheins von einander zu sondern, und für jeden Teil nur diejenigen Fahrzeuge zuzulassen, die demselben nach ihrem Bau und ihrer Ladungsfähigkeit angemessen wären. Müßten nun aber einmal wegen Verschiedenheit der Fahrzeuge und auch wegen der Eigenschaft gewisser Waren, die eine lange Reise nicht aushielten, „ohne nachgesehen, gelüftet oder umgepackt zu werden“, Umladungspunkte sein, so fordere es das Beste des Handels, daß diese Punkte unveränderlich bestimmt würden. Denn dadurch werde an gewissen Plätzen ein Zusammenfluß von Fahrzeugen jeder Größe und Waren aller Art erzielt, der dem Kaufmann leichte Gelegenheit zur Weiterversendung seiner Güter, dem Schiffer sichere Rückladung für sein Fahrzeug biete.

Die Gegner meinten, wenn es untersagt sei, die Waren weiter als nach den privilegierten Städten zu führen, ohne sie umzuladen und auf andere Schiffsböden zu verpacken, so werde dadurch unnützer Aufenthalt verursacht, und zudem die Versendung durch Ausgaben an Arbeitslohn, Krahen-, Wage-, Werft- und alle möglichen anderen Gebühren ungemessen verteuert, gar nicht zu gedenken der Geldschneidereien, die bei derartigen Zwanganstalten gewöhnlich mit unterliefen. Wenn die Natur des Rheinstroms und seiner Schifffahrt Stationsstädte zum Umladen wirklich verlange, dann bedürfe es nicht des Zwanges für solche, der eigene Vorteil werde Kaufleute und Schiffer schon nötigen, sie sich selber zu wählen.

Die Octroikonvention hat sich diesen Anschauungen, die schon den Geist der kommenden Zeit verrieten, nicht angeschlossen. Mehr noch als die Rücksicht auf Mainz und Köln, hat der Gedanke an Sicherung der Mauten und Gebühren die Beibehaltung des Umschlags in gewissen Grenzen bewirkt. Denn wenn auch über die oben angeführten Gründe und Gegengründe damals gestritten werden konnte, darüber bestand bei den leitenden Männern jener Tage kein Zweifel, daß in polizeilicher Hinsicht das Stapelwesen mannigfache Vorteile bot². Indem man die eigentliche Handelsschifffahrt von ge-

¹ Vgl. beispielsweise Jacobi, Rheinschifffahrt S. 167—176; Eichhoff, Darstellung des Rheins S. 129 ff.; Ockhart, Gesetzgebung S. 284 ff.; Ockhart, Der Rhein S. 93—98.

² Vgl. Eichhoff a. a. O. S. 130, 131; Nau, Beiträge zur Kenntnis der Schifffahrt II S. 78.

wissen Punkten aus leitete, konnte aller Zersplitterung der Ladungen zur Ersparung der Eingangszölle, den sog. Heckenfahrten und Winkelspeditionen, die den Ertrag der Octroi wie der Douanengebühren leicht hätten gefährden können, mit verhältnismäßiger Sicherheit vorgebeugt werden.

Die Bestimmungen der Octroikonvention zur Neuregelung des Stapelwesens waren kurz folgende. Beseitigt¹ wurde jeder Zwang zum Anbieten von Waren in den Häfen von Köln und Mainz, sowie an jedem anderen Ort. Desgleichen wurden alle aus dem Umschlagsrecht abgeleiteten Geldzahlungen, unter welchem Namen sie auch immer gefordert werden mochten, strengstens verboten, ausgenommen die Krahen-, Quai- und Wägegebühren, deren Maximalbetrag festgesetzt ward. Dagegen war ausdrücklich bestimmt, daß die Einrichtungen des Umschlags, soweit sie das Einlaufen und Umladen der Fahrzeuge betrafen, für Mainz und Köln mit gewissen, nicht allzu merklichen Einschränkungen bestehen bleiben sollten². Kraft dieser Verfügung war Köln auch künftig die Station der Schifffahrt zwischen Holland und Mainz, wo alle Ladungen in andere Fahrzeuge übergesetzt werden mußten. Mainz blieb in ähnlicher Weise die Station zwischen Köln und Straßburg.

Ausgenommen vom Umschlag in Mainz war bis zu gewissem Grade der Verkehr der nach Frankfurt am Main³ bestimmten Güter. Einmal blieben dieser Stadt die Freiheiten ihrer Messen gewahrt, während denen der ungehinderte Warentransport von den rheinischen Häfen gestattet war⁴. Außerdem durften die zu dem Hafen von Mainz gehörenden Schiffe, die von Schiffern desselben Ortes geführt wurden, bei Einnahme von Kölner Ladungen, die ausschließlich für Rechnung der Frankfurter Kaufleute gingen, ohne Aufenthalt nach ihrem Bestimmungsorte fahren. Schließlich war die direkte Fahrt von den Häfen des Oberrheins nach Frankfurt erlaubt, wenn nur im Hafen von Mainz die Schifffahrtsgebühren entrichtet wurden.

Dies waren immerhin merkliche Unterbrechungen des starren Umschlagsrechtes, die gegen eine starke Opposition durchgesetzt waren und deren Erweiterung Frankfurt ständig anstrebte. Mainz hat in diesen und den kommenden Jahren in unaufhörlichem Zwist mit der alten Rivalin am Main gelebt⁵. Besonderen Anlaß zum Streit gab eine Lücke oder

¹ Art. 8.

² Art. 3—6.

³ Art. 10—12

⁴ Vgl. Eckert, Mainzer Schiffergewerbe S. 73.

⁵ Die Akten über Handels- und Verkehrswesen des M.St.A. geben dafür zahlreiche Belege. Es wurden sogar gedruckte Beschwertschriften der Mainzer gegen diese Ausnahmen vom Umschlagszwang verbreitet und der französischen Regierung vorgelegt.

Ungenauigkeit in der Octroikonvention. Dort sind nämlich die Thalfahrten von Frankfurt nach den Häfen des Mittelrheins unerwähnt gelassen. Die einen behaupteten nun, das Recht des freien Durchzugs ohne Umladezwang habe immer bestanden und sei als selbstverständliche, unangefochtene Befugnis nicht besonders aufgeführt. Die Mainzer Lokalbehörde auf der anderen Seite erhob dagegen Einspruch und meinte, auch wenn es bestanden habe, sei es nunmehr aufgehoben, da die Konvention davon abgesehen habe, eine diesbezügliche Bestimmung zu treffen¹.

Übrigens bezogen sich alle die angeführten Sätze über den Umladezwang lediglich auf die sog. große Schifffahrt mit eigentlichen Handelsgütern, die von einem Teile des Rheinstroms zum anderen durch Vorbeifahren vor Mainz und Köln befördert wurden. Der wechselseitige Verkehr mit heimischen Erzeugnissen der Häfen und Landstriche zwischen diesen Stationen war dagegen freigegeben². Auch die Postschiffe und Wasserdiligencen, die Jachten und Nachen, die blos zur Weiterbringung der Reisenden und ihres Handgepäcks dienten, waren den genannten Bestimmungen nicht unterworfen, sofern sie sich nur der Ladung von Handelswaren enthielten³.

Nach der zu Anfang des Jahrhunderts herrschenden Ansicht sollte die Octroikonvention ein Mittel zwischen „Stapelunfug“ und „Ungebundenheit“ der Schifffahrt gefunden haben. Den Späteren ist der eingeschlagene Mittelweg weniger golden als ihren Altvordern erschienen. Am frühesten sah man ein — und das haben auch die einsichtsvolleren Verteidiger des Umschlags bald erkannt⁴ —, daß dieser für diejenigen Gegenstände schädlich sei, deren Umfang, Gewicht und Gebrechlichkeit das Aus- und Einladen schwer vertruag, ohne Abgang zu erleiden oder zu hoch im Preise zu steigen. In diesem Punkte ward denn auch schon wenige Jahre später Wandel geschaffen.

Mit der Beibehaltung des gezwungenen Umschlags in gewissen Stationsstädten hing die Neugründung von „Schiffervereinen“, wie sie die Octroikonvention vorsah, auf das engste zusammen. Da die Rheinschifffahrt viel Erfahrung und Übung fordere, wurde sie, soweit sie von den beiden Stationshäfen Mainz und Köln ausging, ausschließlich den Schiffervereinen anvertraut, die zufolge der Konvention⁵ in den ge-

¹ Vgl. Ockhart, Gesetzgebung S. 287; Oppenheim, Der freie deutsche Rhein S. 96, 97.

² Art. 20, 21.

³ Art. 22.

⁴ Beispielsweise Eichhoff, der wohlmeinende Generaldirektor der Octroiverwaltung (Darstellung des Rheins S. 131).

⁵ Art. 14.

nannten Städten errichtet und besonderen Reglements sowie einer angemessenen Polizei unterworfen werden sollten. Neben Anweisungen, wie die Organisation dieser neuen Gilden beraten und vollzogen werden müsse, finden sich zugleich die grundlegenden, materiellen Bestimmungen über die Aufnahme der einzelnen Schifffahrttreibenden. Besonders wichtig für die Sicherheit der Transporte galt die Norm, daß niemand als Schiffmeister oder Mitglied des Vereins angenommen werden dürfe, der nicht zuvor in eigener Person einige Zeit als Steuermann gefahren und vor der General-Occroiverwaltung den Befähigungsnachweis erbracht habe¹. Ein grundlegender Unterschied zwischen den neuen Korporationen und alten Zünften sollte darin bestehen, daß erstere von der früher so streng aufrecht erhaltenen lokalen Begrenzung² befreit waren. Jetzt wurde den Schiffern beider Ufer³, welche die erforderlichen Eigenschaften und Kenntnisse besaßen, der Zutritt gestattet, ohne daß sie zu diesem Ende verbunden waren, ihren Wohnsitz in den Stationsstädten aufzuschlagen.

Beibehalten wurde dagegen die überkommene Ladeordnung nach der Rangreihe, von der man sich viel für Beschleunigung und Stetigkeit der Transporte versprach⁴. In den Stationshäfen waren Beamte angestellt⁵, die dafür sorgen sollten, daß stets eine hinlängliche Anzahl von Fahrzeugen, die den Anforderungen der Konvention entsprachen, bereit lagen, daß die Schiffsrolle ohne Parteilichkeit gehandhabt werde, keine Überladung stattfände und die Abfahrt nicht verzögert würde. Bei der Ankunft am Bestimmungsorte sollte unter Benutzung der Schiffsmanifeste⁶ auf entsprechendes Auspacken und richtige Ablieferung der beförderten Güter geachtet werden⁷.

Zur Vermeidung der immer wieder entstehenden Streitigkeiten zwischen Schiffern und Kaufleuten war die Occroiverwaltung beauftragt, nach Einholung des Gutachtens der beteiligten Handelskammern und städtischen Behörden von

¹ Art. 15—17.

² Vgl. Eckert, Mainzer Schiffergewerbe S. 71—78.

³ Auf gleichmäßige Behandlung der Schiffer beider Rheinseiten bei der Gründung von Innungen hatte das Gutachten des Kurfürstenkollegiums nachdrücklichst hingewiesen. (Vgl. Meyer, Staatsakten S. 61.)

⁴ Art. 18.

⁵ Art. 7, 118. Vgl. auch Handbuch der Angestellten des Rheinschiffahrtsoctroi bei Herman, Sammlung der Gesetze S. 43 ff. und die Verordnung vom 13. Fructidor XIII. ebenda S. 77 ff.

⁶ Art. 91.

⁷ Vgl. auch Ockhart, Gesetzgebung S. 291 ff.

sechs zu sechs Monaten die Frachten zu bestimmen, die in keinem Falle überschritten werden durften¹.

Alle diese Bestimmungen fanden, wie der Umschlagszwang, nur auf die Handelsschiffahrt Anwendung. Der Betrieb der kleinen Schiffahrt sollte allen Fährleuten der beiden Ufer, die nur mit einem Erlaubnisschein ihrer jeweiligen Landesregierung versehen waren, vollkommen frei gestattet sein². Auch in dieser Anordnung liegt ohne Zweifel ein Fortschritt gegen die zurückliegende Zeit.

Leider waren die einschlagenden Sätze aber so mißverständlich gefaßt, daß sich sofort endlose Streitigkeiten ihretwegen erhoben. Man war nämlich darüber nicht einig, ob die kleine Schiffahrt nur den Wechselverkehr in Landesprodukten umfasse, oder ob dazu auch die Verladung von Handelsgut nach den Häfen zwischen den Stationsstädten zu rechnen sei. Der Sinn der Konvention schien mehr für die erstere Ansicht, ihr Wortlaut mehr für die letztere zu sprechen. Da die leitenden Behörden kein entscheidendes Wort in der Angelegenheit sprachen, wurde der darüber entbrannte Zwist zwischen Gildeangehörigen und Freischiffern lange nicht gedämpft.

Dies sind im wesentlichen die Grundzüge, nach denen sich die Verwaltung des Rheinverkehrs in den nächsten Jahren weiter ausbilden sollte³. Allgemein wurde die Octroikonvention damals als ein bedeutender völkerrechtlicher Fortschritt betrachtet, der zu Gunsten des Gesamtaustausches den dazumal ohnedies geschwächten Staatsgewalten des rechten Rheinufer die Herrschaft über ein Gebiet entzog, das sie zuletzt allzu selbststüchtig und kleinlich ausgebeutet hatten. Gepriesen wurde auch ihr Bestreben, die Rechte der Neutralen zu erweitern, indem sie für den Ausbruch des Krieges zwischen einzelnen am Strome gelegenen Staaten und selbst zwischen den vertragsschließenden Reichen die Sicherheit und Freiheit der Schiffe wie Personen, der Bureaux und Kassen im Dienste des Octroi gewährleistete. Daß der Vertrag unter französischem Einflusse zu stande kam und Deutschland aufgenötigt wurde, kann für die Beurteilung seiner Zweckmäßigkeit nicht in die Wagschale geworfen werden.

In späterer Zeit war man zur Unterschätzung der Octroikonvention geneigt, da sie nicht die Befreiung der Rheinschiffahrt in vollem Umfang gebracht hatte. Aber selbst damals mußte man zugeben, daß viele ihrer Bestimmungen sich

¹ Art. 13.

² Art. 19.

³ Die treffliche Durchführung des neuen Systems ist hauptsächlich ein Werk der Thätigkeit des Generaldirektors Joseph Eichhoff, der aus Bonn stammte und sich vom Koch des letzten Kurfürsten zum ersten Präfekten und nun zu dieser neuen Stellung aufgeschwungen hatte.

durch eine gesunde ökonomische Auffassung des Rheinverkehrs auszeichneten. Wenn sie auch nicht mit einem Rucke all die Fesseln aus vergangenen Jahrhunderten sprengte, wenn sie auch „ein Hammer ohne Stiel“ blieb, da sie sich nur bis zur holländischen Grenze erstreckte, so ist doch nicht zu vergessen, daß ja, nach bekanntem Worte, der erste Schritt immer der schwerste ist, und daß die Konvention über das Rheinschiffahrts-Octroi nach mancher Richtung Besserung brachte. Sie hat ein Saatkorn ausgestreut, das langsam, aber sicher zur Reife kommen sollte.

Zweites Kapitel.

Erlaß der Verordnungen für die Schiffergilden in den „Stationsstädten“ und deren Durchführung.

§ 4.

Die Octroikonvention hatte für die vorgesehenen Schiffervereine, denen die Beförderung der Handelsgüter, insbesondere der Transport nach den Umladepätzen, übertragen werden sollte, zunächst nur einige grundlegende Sätze aufgestellt. Daneben wurden in ihr aber zugleich Anweisungen gegeben¹, wie man die Neugründung dieser Gilden bewerkstelligen solle. Demzufolge waren in erster Linie Entwürfe für die Gildereglements der Schifferkorporationen zu Köln und Mainz auszuarbeiten. Zu diesem Zwecke beriefen die Präfekten des Ruhr- und Donnersberger Departements, denen die genannten Stationsstädte zugehörten, Kommissionen, die über die notwendigen Maßnahmen beraten sollten. Um den verschiedenen Interessen gerecht zu werden, bestanden dieselben aus je zwei Mitgliedern der Handelskammern, zwei alten Schiffmeistern und einem der durch den Kurfürsten-Erzkanzler ernannten Inspektoren des Rheinschiffahrtsoctroi. Diese Kollegien haben mit ihren Präfekten verhältnismäßig schnell gearbeitet. Der Entwurf einer „Verordnung zur Organisation der Mainzer Schiffer-Gesellschaft“ war bereits im Spätsommer 1805 vollendet und wurde von dem Präfekten Jeanbon St. André am 25. Vendémiaire XIV (18. September 1805), also noch kurz vor Inkrafttreten der Konvention veröffentlicht². Nachdem

¹ Art. 14, 17.

² Règlement pour l'organisation de l'association des bateliers a Mayence. Gedruckt in deutscher und französischer Sprache (Mayence, chez Ch. Fr. Pfeiffer, Imprimeur de la préfecture). Exemplar im M.St.A. (Akten über Handel und Verkehrswesen; franz. Periode.) Gegen diesen Entwurf richteten sich hauptsächlich die „Bemerkungen über den Octroivertrag und die Mainzer Schifferorganisation“, die 1806 zu Heidelberg anonym erschienen und von dem bad. Hofrat Gaum herrührten.

er dann dem Generaldirektor des Octroi, Eichhoff, mitgeteilt worden war, wurde er mit der Kölner Arbeit der französischen Regierung zur Genehmigung vorgelegt, ohne welche die Verordnungen nicht vollzogen werden durften. Am 12. August 1807 haben die inzwischen überarbeiteten und mannigfach geänderten Vorschläge die Billigung des französischen Ministers des Innern gefunden, und konnte sonach mit deren Durchführung begonnen werden¹.

Die Reglements für die Schiffergilden zu Köln und Mainz stimmen sachlich und wörtlich fast vollkommen überein. Der einzig wesentliche Unterschied besteht darin, daß der Kölner Verein nicht wie der Mainzer eine geschlossene Korporation bildete, sondern gemäß alten Traditionen² in zwei Sektionen zerfiel, von denen die eine ausschließlich die Fahrten nach dem Niederrhein und Holland, die andere gemeinschaftlich mit der Gilde von Mainz die Transporte bis zu dieser Stadt übernehmen sollte. Für die Mainzer Gesellschaft wurde eine derartige Scheidung nicht getroffen; ihre Mitglieder beteiligten sich an den Fahrten nach Köln und übernahmen ebenso die Fortschaffung der Handelsgüter auf dem Oberrhein bis nach Straßburg.

Die Gildeverordnungen³ zerfallen in 6 Titel, deren hauptsächlichlicher Inhalt kurz wiedergegeben werden soll.

Bei Festsetzung der Aufnahmebedingungen⁴ wird bestimmt, daß die sich meldenden Schiffmeister eine Bescheinigung der Generaldirektion des Rheinschiffahrtsoctroi beibringen müssen, woraus erhellt, daß sie

1. die Landessprache lesen und schreiben können;
2. Eigentümer eines für die jeweilige Stromstrecke geeigneten Fahrzeugs sind;
3. daß sie selbst als Steuerleute fahren und
4. sich durch ihre Rechtschaffenheit des Zutrauens des Handelsstandes würdig gemacht haben. Außerdem müssen sie vor Beginn ihrer Thätigkeit in barem Gelde oder unbelasteten Liegenschaften Sicherheit stellen, deren Höhe sich nach der Ladefähigkeit ihrer Fahrzeuge richtet. Wer sein Eigentum an einem geeigneten Schiff nicht nachweisen kann oder nicht im stande ist, die erforderliche Kautionsleistung zu leisten, kann nur ein Patent als Setzschiffer erhalten, das ihn befähigt, für die der Gilde zugehörigen Witwen oder sonstige Mitglieder zu

¹ Danach ist Oppenheim, Der freie deutsche Rhein S. 98 Anm. 2 zu berichtigen.

² Vgl. Gothein, Rheinschiffahrt S. 244.

³ Sie sind abgedruckt bei Herman, Sammlung der Gesetze S. 89—128.

⁴ I. Titel: Organisation der Gilden und Bedingungen, um darin aufgenommen zu werden. Art. 1—18 vgl. für Mainz Herman S. 91—96; für Köln ebenda S. 110—115.

fahren, die aus triftigen Gründen verhindert sind, selbst ihren Dienst zu verrichten.

Nach Abschluß der ersten Liste von Gildeangehörigen sollten neue Mitglieder nur mehr aufgenommen werden, wenn die Generaldirektion des Rheinschiffahrtsoctroi solches für nötig erachtete. Auch haben die späteren Kandidaten noch besondere Voraussetzungen zu erfüllen, wenn sie überhaupt in Betracht kommen wollen. Sie müssen urkundlich ausweisen können, daß sie bei Schiffmeistern der Gilde ein Jahr als Junge und vier Jahre als Geselle gefahren haben, nach deren Verlauf sie zu „angehenden Schiffmeistern“ ernannt werden. Diese Eigenschaft giebt keineswegs die Befugnis, unmittelbar in die Korporation einzutreten, sondern nur eine Anwartschaft, die bei Bedarf berücksichtigt wird. In der Zwischenzeit werden die angehenden Schiffmeister zur Vertretung der Zünftler zugelassen, mit Ausnahme der Witwen, deren Fahrten lediglich den Setzschiffen vorbehalten bleiben. Den bei Gründung der Gesellschaften vorhandenen Lehrlingen und Gesellen werden die früheren Dienstjahre angerechnet, wenn sie über deren Verlauf Bescheinigungen der Generaldirektion beibringen können.

Von Erfüllung der vorgeschriebenen Aufnahmebedingungen kann niemand befreit werden. Ausnahmsweise darf der Generaldirektor bei Lehrlingen und Gesellen, die „irgend eine ausgezeichnete Handlung verrichteten und der Schifffahrt wichtige Dienste leisteten“, einen Nachlaß an der Zeit des Lehr- oder Gesellenstandes gewähren.

Für die Verwaltung der Gelder und alle inneren Angelegenheiten der Mainzer Gilde soll ein Bureau¹ errichtet werden, das aus sechs Mitgliedern besteht, von denen je drei aus den Schiffmeistern der rechten Rheinseite und drei aus den Meistern vom linken Ufer genommen werden. Dazu gesellen sich noch vier Suppleanten und ein rechnungführender Sekretär, der gehalten ist, in Mainz zu wohnen. Den Vorsitz im Bureau führen wechselweise, von drei zu drei Monaten, der Maire von Mainz und ein Octroi-Inspektor von der rechten Rheinseite. Diese beiden Präsidenten haben die Befugnis, allen Beratschlagungen beizuwohnen, und soll bei Meinungsverschiedenheiten ihre Stimme den Ausschlag geben. Alle Mitglieder sind berufen, bei Bildung des Bureaus, für die genaue Vorschriften gegeben sind, persönlich oder durch Bevollmächtigte mitzuwirken.

Das Verwaltungsbureau, das regelmäsig in jedem Monat eine Versammlung abhält, ist befugt, für die innere Polizei alle diejenigen Anordnungen zu treffen, die es für passend er-

¹ II. Titel: Bildung und Amtsbefugnisse des Verwaltungsbureaus art. 19—35. Für Mainz vgl. Herman a. a. O. S. 96—101.

achtet, vorbehaltlich der Genehmigung derselben durch die Generaldirektion des Rheinschiffahrtsoctroi. Außerdem ist es berufen zur Wahrnehmung aller mit dem Lehrlings- und Gesellenwesen zusammenhängenden Geschäfte, zur Schlichtung von Streitigkeiten, die sich aus der Rangordnung und Verdingungsverträgen ergeben, zur Verwaltung und Überwachung der Geldangelegenheiten und Aufrechterhaltung aller Rechte, die der Gilde zukommen. Seine Erneuerung geschieht drittelweise alle zwei Jahre.

Dem Sekretär liegt die Erledigung aller Schreibarbeiten und die Führung der Kasse ob, für deren richtigen Bestand er haftet.

Die entsprechenden Artikel der Kölner Verordnung¹ unterscheiden sich von den eben angeführten nur dadurch, daß dort das Bureau, gemäß der Scheidung innerhalb der Gilde, sich in die „Sektion des Oberrheins“ und in die „Sektion des Niederrheins“ teilt, deren jede aus sechs Gliedern besteht. Wenn ein Gegenstand zu verhandeln ist, der das Interesse der ganzen Korporation angeht, treten beide Sektionen, aus denen das Bureau besteht, zusammen, in allen anderen Fällen beraten sie gesondert und zwar an verschiedenen Tagen, damit Präsident und Sekretär jedesmal beiwohnen können.

Die innere Polizei der Gilde² wird ebenfalls durch die Verwaltungsbureaus — in Köln durch die Sektionen desselben — gehandhabt, deren Maßnahmen in gewissen Fällen der Genehmigung der Generaldirektion bedürfen.

Wenn Schiffsjungen und Gesellen durch schlechte Führung Ursache zur Unzufriedenheit geben, kann zunächst die Dauer ihres Dienstes verlängert werden; falls dies nicht die gewünschte Besserung erzielt, bleiben sie von jeder Art des Vorrückens innerhalb der Korporation ausgeschlossen. Weiter wird die Gesellenzeit für diejenigen verlängert, die sich bis zum Ablauf derselben nicht die nötigen Kenntnisse und Fähigkeiten aneignen, um das Vertrauen des Handelsstandes zu verdienen. „Angehende Schiffmeister“ können, sobald sie durch ihr Betragen den Ortsobrigkeiten oder dem Handelsstand Anlaß zu Klagen geben, bis zur Dauer eines Jahres von ihren Verrichtungen enthoben, und wenn dies nicht hilft, von der Liste gestrichen werden. Schiffmeister, die Glieder der Gilde sind, gehen bei der nämlichen Verfehlung zunächst für längere oder kürzere Zeit ihrer Stelle in der Rangrolle verlustig; wenn sie ihr Betragen daraufhin nicht ändern, werden sie provisorisch aller ihrer Funktionen enthoben und bei hartnäckiger Unverbesserlichkeit durch die nach Art. 123 der

¹ Für Köln vgl. Herman a. a. O. S. 116—121.

² III. Titel: Innere Polizei der Gilden; art. 36—45; für Mainz vgl. Herman a. a. O. S. 101—103; für Köln ebenda S. 121—123.

Octroikonvention jedes Jahr in Mainz zusammentretende Appellkommission endgültig von der Gilde ausgeschlossen. Eine gesonderte Behandlung erfährt das Vergehen der Untreue, das allemal den Ausschluss aus der Gemeinschaft nach sich zieht.

In Ergänzung der durch die Octroikonvention gegebenen Vorschriften über die Rangordnung finden sich in den Gildereglements¹ weitere Anweisungen, die alle dahin zielen, Streitigkeiten beim Verladen der Güter und Unfälle während der Fahrten thunlichst zu vermeiden. Die Schiffer müssen persönlich ihre Eintragung in die Ladungslisten veranlassen, die am Ende jeden Monats den Handelskammern vorgelegt werden, damit bekannt wird, wer den Dienst in der nächsten Zeit zu versehen hat. Auch müssen sie, wenn sie nicht die betreffende Fahrt verlieren wollen, bei Einnahme der Fracht zugegen sein und alle Vorsicht gebrauchen, damit das empfangene Gut vor Schaden bewahrt bleibt. Besondere Anforderungen werden an die in Frage kommenden Fahrzeuge gestellt. Es dürfen nur dauerhafte, gut kalkaterte Schiffe benutzt werden, die mit allen Geräten und Werkzeugen, mit einem Verdecktuch und den übrigen zur Trockenstellung und Schichtung der Waren erforderlichen Gegenständen ausgerüstet sind. Zudem müssen sie nochmals vor jeder Fahrt durch Werkverständige untersucht und besichtigt werden². Für Mainz wird im Unterschied zu Köln noch weiter verlangt, daß jeder, der sich zum Range meldet, wenigstens 500 Centner Waren in den Hafen mitgebracht hat. Ausgenommen von dieser Norm bleiben nur die Schiffmeister von Bingen, Oppenheim und Worms, die wegen der „topographischen und commercialischen Verhältnisse“ ihrer Heimatsorte keine Ladungen bringen können, sowie diejenigen, die durch Bescheinigungen nachweisen, daß in den Abfahrtsplätzen keine Waren zum Fortschaffen für sie vorhanden waren.

Betreffs der Fahrten³ selbst wird den Schiffsführern in Erweiterung der Verhaltensvorschriften, welche die Octroikonvention für Beschädigung der Fahrzeuge auf dem Wege getroffen hatte⁴, besonders eingeschärft, daß es ihnen obliege,

¹ IV. Titel: Polizei der Ladungen; art. 46—55; für Mainz vgl. Herman a. a. O. S. 103—105; für Köln ebenda S. 123—125.

² Die Untersuchung geschah durch Beklopfen der Holzteile, das die kranken und faulen Stellen erkennen ließ. In Mainz wurde am 18. März 1808 eine diesbezügliche Verordnung des Maire erlassen und durch den Präfekten gutgeheißen. Das sog. „Beklopfgeld“, die Kosten der Schiffsuntersuchung, gab vielfach Anlaß zu Streitigkeiten und Beschwerden. Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.

³ V. Titel: Obliegenheiten und Verantwortlichkeit der Schiffmeister während der Fahrt; art. 56—58; für Mainz vgl. Herman a. a. O. S. 105—107; für Köln ebenda S. 125—126.

⁴ Octroikonvention art. 25—29.

alles zu vermeiden, was einen Aufenthalt oder Verzögerung herbeiführen könne. Besonders ist das Anlanden an Zwischenorten verpönt. Den Kölnern ist es überhaupt untersagt, den Mainzern wenigstens auf der Strecke zwischen ihrer Heimat und Bingen. Selbst die für den Rheingau bestimmten Güter, die bergwärts kommen, müssen erst nach dem Stationsorte gebracht werden, von wo sie in kleineren Fahrzeugen weiterverschifft werden.

Die Schiffmeister haften¹ für die ganze Ladung, die sie an Bord genommen haben. Ihre Verantwortlichkeit erstreckt sich insbesondere auf allen Schaden, der aus Schiffbrüchen und Havarien erwächst, soweit sie nicht erweisen können, daß er die Folge unausweichbarer Zufälle (*vis maior*) ist, weiter auf alle Beschlagnahmen, Geldstrafen und Kosten, die aus Nichtbeachtung der Douane-Formalitäten erwachsen, und schliesslich auf alle Einbußen, die aus einem Aufenthalte entstehen, zu dem sie durch Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen der Octroikonvention gezwungen werden.

Der letzte Titel der Verordnungen enthält lediglich Normen zur Linderung der socialen Not des Schifferstandes. Es soll bei dem Verwaltungsbureau eine Kasse² angelegt werden, deren Hauptzweck dahin geht, denjenigen Schiffmeistern von beiden Rheinseiten, die sich in dürftiger Lage befinden, Unterstützung angedeihen zu lassen. Auch den Witwen und Waisen verstorbener Standesgenossen, denen die Mittel zum Lebensunterhalte fehlen, sollen Hilfsleistungen gewährt werden.

Um den nötigen ersten Fonds zusammenzubringen, hat jedes Mitglied bei der Aufnahme eine der Ladungsfähigkeit seines Schiffes entsprechende Summe Geldes einzuschiefsen. Beispielsweise waren für ein Schiff von 600 Centnern 75 Francs, für ein großes Fahrzeug, das bis zu 3000 Centner fassen konnte, 300 Francs zu zahlen. Unabhängig von dieser ersten Einlage sollten die Schiffer gehalten werden, einen Centime vom Centner aller Ladungen, die sie machen würden, beizuschiefsen.

Die Kasse wurde als Zwangskasse errichtet. Die Schiffer, die sich weigerten, die vorgesehenen Summen zu entrichten, sollten zunächst ihrer Stelle in der Rangrolle verlustig gehen

¹ Für die Abfassung der Bestimmungen über Haftung, Registerführungen der Gildeschiffer sind zweifelsohne die französischen Rechtsanschauungen, wie sie im art. 1782—1786 des Code civil ihren Ausdruck gefunden haben, maßgebend gewesen. Näheres über Inhalt und Tragweite der dort enthaltenen Rechtssätze findet sich bei Zacharia-Crome, Handbuch des französischen Civilrechts (8. Aufl. Freiburg i. Br. 1894) II S. 580—585.

² VI. Titel: Unterstützungskasse; art. 59—65; für Mainz vgl. Herman a. a. O. S. 107—108; für Köln ebenda S. 126—128.

und bei fortgesetzter Hartnäckigkeit kraft des Reglements von der Gilde ausgeschlossen werden.

So weit die wichtigsten Bestimmungen der beiden Verordnungen. Sie unterscheiden sich von den Festsetzungen der Entwürfe¹, wie sich aus einer Vergleichung der Mainzer Verordnung mit ihrer Vorläuferin ergibt, im allgemeinen durch knappere Fassung, durch Wegfall einzelner Normen, über deren Inhalt man einen endgültigen Entscheid nicht fällen wollte, und durch Nichtberücksichtigung aller der Personen, die zwar dem Schiffahrtsbetriebe dienten, aber doch nicht Angehörige der Korporationen werden konnten, z. B. der Kleinschiffer, der Steuerleute und Lotsen².

Viel tiefgreifender sind die Unterschiede, wenn wir die neuen Reglements den Gesetzen gegenüberstellen, die für die alten Schiffergesellschaften in den rheinischen Kurstaaten gegolten hatten. Mit Verbänden, die rein örtliche Interessen zu wahren hatten, die fast ausschliesslich einer nach jeder Richtung beschränkten Stadtwirtschaft dienten, lassen sich die jetzigen Organisationen nicht mehr auf eine Stufe stellen³. Über diese Zwecke sind sie hinausgewachsen. Sie waren nach den Bestimmungen der Octroikonvention nicht mehr Vereinigungen der an einem Platze zusammenwohnenden Berufsarbeiter desselben Gewerbes, sondern Korporationen, die die Standesgenossen der sämtlichen Rheinstaaten von Strafsburg bis zu den Grenzen Hollands umfassen sollten, die infolgedessen einen internationalen Charakter trugen. Es wurde sogar peinlich darauf gehalten, dass in dem einzigen selbstgewählten Organe, das die Gemeinschaft nach innen und aussen vertreten und ihre Rechte wahren sollte, die Zugehörigen des linken wie rechten Rheinufer in ganz gleicher Weise vertreten waren. Dadurch fielen in der Hauptsache all die unleidlichen Streitigkeiten weg, die durch Jahrhunderte die Zünfte der einzelnen Plätze untereinander auszutragen pflegten, wurde dem hässlichen Kampf gegen die „Fremden“, als welche

¹ Vgl. Kritik des Mainzer Entwurfs in den „Bemerkungen über den Octroivertrag“ besonders S. 151–184. Sie enthalten neben dem Ausdruck eines starken Misstrauens gegen Mainz, das aus dem früheren Benchmen der dortigen Zünftler gegen die „fremden“ Berufsgenossen vom rechten Rheinufer Nahrung zog, im Anschlus an die im Kurfürstenkolleg zur Ergänzung der Octroikonvention vorgebrachten Wünsche manche treffende Ausführungen.

² Ockhart, der sonst den Bestimmungen des Reglements uneingeschränktes Lob spendet, hält es mit Recht für eine Lücke, dass des „für die Schiffahrt so wichtigen und interessanten Steuermannsdienstes“ mit keinem Worte gedacht wird. (Der Rhein S. 182, 183).

³ Auch in der Namengebung macht sich ein Unterschied bemerkbar. Das Wort „Zunft“ wird sorgfältig vermieden. Die neuen Korporationen werden als Schiffer-Gilden, -Gesellschaften, -Vereine (associations des bateliers) bezeichnet.

sämtliche nicht ortsansässige Gewerbetenigen betrachtet wurden, energisch entgegengearbeitet.

Als naturgemäße Folge ihrer neuartigen Zusammensetzung ergab sich aber auch eine vollkommene Wandlung ihres politisch-rechtlichen Charakters. Mit den staatlichen und lokalen Behörden, denen im vergangenen Jahrhundert die Oberleitung und Beaufsichtigung übertragen war, haben sie fast nichts mehr zu thun. Abgesehen von dem Satze, daß die Bürgermeister der Stationsstädte zeitweise das Präsidium des selbstgewählten Bureaus innehaben sollten, unterstanden die Gilden lediglich der Oberleitung der internationalen Centralbehörde für die Rheinschifffahrt.

Auch nach der inneren Einrichtung schieden sich die neuen rheinischen Verbände von den Zünften der vergangenen Tage. Die Selbständigkeit der einzelnen Glieder war weit weniger stark ausgebildet, beispielsweise den Meistern die Disciplinargewalt über Lehrlinge und Gesellen großenteils entzogen. Alles wurde viel straffer von einem Mittelpunkte aus geregelt, dessen Anweisung sich jeder anzubequemen hatte.

Dabei dienten die frisch geschaffenen Korporationen lange nicht mehr den weitgreifenden Bestrebungen wie die früheren. Die religiösen, gesellschaftlichen, ja mit einer Ausnahme sogar die socialen Beziehungen sind aus den Verordnungen ausgeschieden. Die neuen Gilden waren nur mehr Vereinigungen von Gewerbtreibenden zur Ausbeutung einer bestimmten Betriebsform unter obrigkeitlichem Schutz. In diesem Punkte, in der Verteilung der Fahrten unter die Genossen nach altgewohnter Rangordnung, stimmten sie mit den früheren Vereinigungen fast vollkommen überein. Sie hatten sogar die Beschränkung der Anteilnehmer, welche diese gepflegt hatten, bis zu einem gewissen Grade beibehalten. Noch bestand neben der persönlichen die sachliche Konzessionspflicht, noch gab es kein Recht auf Zulassung zum Betriebe dieses Verkehrsgewerbes, noch mußte mancher Fähige von ihm abstehen, weil ihm von oben nicht die Erlaubnis zur Verwertung seines Könnens zu teil ward. Denn nur die lokalen Fesseln waren, wie eben bemerkt wurde, gesprengt. Dagegen wurde in den Verordnungen ausdrücklich betont, daß die Zahl der Mitglieder keine unbeschränkte sei, daß, nach Abschluß der ersten Aufnahme von Schiffern, neue nur noch hinzukommen dürften, wenn die Generaldirektion des Rheinschiffahrtsoctroi solches für nötig erachte¹. Die alte Polizeiwirtschaft war also bei-

¹ Dies kam damaligen Beobachtern weniger zum Bewußtsein, da sie im Wegfall der Erbllichkeit und Käuflichkeit der Schiffferei, in der für jeden nach Erfüllung von Normativbedingungen zugänglichen Anwartschaft auf einen Platz in den Gilden, in der Freigabe der Klein-

behalten. Man hatte noch kein Zutrauen zu einer natürlichen Ausgleichung von Angebot und Nachfrage und glaubte von Obrigkeit wegen helfend und hemmend eingreifen zu müssen.

Diese Abwehr des unbeschränkten Wettbewerbs durch Schaffung einer geschlossenen Vereinigung unter staatlichem Schutz war das letzte Ausspielen des merkantilistischen Geistes, der seither die maßgebenden Leiter der Staatswesen beherrscht und durch sie in seiner Zeit auf verkehrsgewerblichem Gebiete Großes gewirkt hatte. Inzwischen begann auch auf dem Kontinente, nach dem Übermaß von Bedrängung und Bevormundung, sich der Glaube an das Individuum, das Verlangen nach Freiheit im Wertaustausch zu regen. Vor dem Siegeszug, den das Gedankensystem des ökonomischen Liberalismus durch die Lande antrat, brachen dann die letzten beruflichen Schranken des rheinischen Transportgewerbes zusammen, nachdem sie schon vorher durch die eingetretenen Wandlungen in der Technik des Wasserbetriebes fast vollkommen illusorisch geworden waren.

Aber ehe es dazu kam, sollten noch nahezu drei Jahrzehnte vergehen. Gerade weil die rheinischen Gilden in Köln und Mainz den innerstaatlichen Charakter verloren hatten und durch völkerrechtliche Verträge in ihrem Bestande geschützt waren, gingen an ihnen zunächst die Gewerbereformen der anliegenden Länder spurlos vorüber. Erst der durchgreifenden Änderung der Rheinschiffahrtsverhältnisse 1831 sollten auch diese Überbleibsel des überwundenen Merkantilsystems¹ endgültig zum Opfer fallen.

Doch zunächst müssen wir noch bei ihrer Gründung zu Anfang des neunzehnten Jahrhunderts verweilen. Es wurde oben erzählt, wie die alte Schifferzunft zu Mainz zwar nicht formell rechtlich, aber thatsächlich auch nach der französischen Besitzergreifung des linken Rheinuferes weiter bestehen blieb. Die dauernden Kriegsjahre und wohl auch die Furcht vor weiteren schlimmen Ereignissen ließen sie so engherzig wie je zuvor an dem veralteten Formenwesen und der strengen Abgeschlossenheit ihrer Vorfahren festhalten. Namentlich ging ihr Bestreben dahin, den Schiffern anderer Ortschaften die Ladungen im Hafen von Mainz thunlichst zu erschweren. Um eine gewisse Ordnung aufrecht zu erhalten, liefs das Handlungskomitee schon seit 1799 die Verladung der Güter durch eine besondere

schiffahrt schon das Höchstmaß einer „geregelten Rheinschiffahrtsfreiheit“ verwirklicht sahen. Vgl. Herman, Adreßbuch 1823 S. 9; Ockhart, Gesetzgebung S. 275 ff., 353 ff.

¹ Über das Merkantilsystem in seiner historischen Bedeutung vgl. G. Schmoller, Umrisse und Untersuchungen zur Verfassungs-, Verwaltungs- und Wirtschaftsgeschichte. Leipzig 1898 S. 1—60.

Kommission überwachen. Es wurden Listen¹ geführt, die den Rang der Abfahrenden verzeichneten, die zugleich Namen der Schiffer, Ort ihrer Bestimmung, die Tage des Beistellens und der Abfahrt, sowie die festgesetzte Centnerzahl enthielten. Besonders war darauf hingewiesen, daß die Frachtführer ihre Geschirre in gutem Zustande erhalten und sich der Pünktlichkeit befeisigen sollten. Den Zuwiderhandelnden ward angedroht, daß sie in Jahresfrist keine Ladung mehr von den Mainzer Kaufleuten erhalten würden.

Nichtsdestoweniger wissen die erhaltenen Aktenstücke² immer und immer wieder von Nörgeleien und Streitigkeiten unter den einzelnen Schiffern zu erzählen. Die Mainzer richteten wiederholte Bittschriften an die Handelskammer³, worin sie behaupten, daß man die „Fremden“ bei der Verfrachtung zu sehr begünstige. Andererseits beschwert sich beispielsweise am 22. August 1804 das kurfürstlich badische Oberamt zu Bischofsheim am hohen Steeg⁴, weil man zwei seiner Leute von der Ladung ausgeschlossen habe, und droht, falls man nicht nachgebe, mit Repressalien. Noch 1806, als die Octroi-konvention bereits in Kraft war, wollen diese Zwistigkeiten nicht enden. Die Schiffergemeinde ist besonders darüber ungehalten, daß sie bei Ladungen für die Thalreise nach Köln benachteiligt werde, während sie doch „schon wegen der Dienste, die sie im Kriege geleistet habe“, den Vorzug vor anderen verdiene. Die Verladekommission, deren Fortwirken bis zur Neuregelung der Gilden ausdrücklich durch die Generaldirektion des Octroi verordnet war⁵, antwortet, Ungerechtigkeit habe ihr beim Feststellen der angefochtenen Rangreihe vollkommen ferne gelegen. Die ganze Unzufriedenheit der Mainzer rühre daher, daß sie stets nur zu bequemer Thalreise eingestellt sein wollten, dagegen auf Bergfahrten, etwa nach Schröck, gern verzichteten. Eine Routenverteilung, wie sie wohl gewünscht werde, sei ihr als Ladekommission aber nicht erlaubt; dagegen würde die Octroidirektion im Verein mit den Handelskammern von Köln und Mainz Einsprache erheben.

Während die alten Zünftler so mit den „Fremden“ sich

¹ Vgl. Akten über Handels- und Verkehrswesen M.St.A. 127. Besonders zahlreiche Listen sind aus den Jahren VII, XI, XII, XIII der Republik erhalten.

² Vgl. M.St.A. Abteilung 127.

³ Vgl. besonders die Petition vom 29. Ventöse XII am selben Orte.

⁴ Original im M.St.A.

⁵ Vgl. Verordnung des Ministers des Innern d. d. 13. Fructidor XIII, den Vollzug der Artikel 7 und 118 der Konvention vom 15. August 1804 betreffend (abgedruckt bei Herman, Sammlung der Gesetze S. 77—81) und Supplementär- und Detailinstruktionen der Generaldirektion des Rheinschiffahrtsoctroi für die Stationskontrolleure zu Köln und Mainz (ebenda S. 82—88).

zankten, hatten sie eins verabsäumt oder vielleicht auch nicht hindern können: Die Niederlassung von Konkurrenten am eignen Orte. In der Übergangszeit, da alle Korporationen nach öffentlichem Dekret wenigstens formell aufgehoben waren, ließen sich neue Schiffer, die wohl auf eine derartige Gelegenheit gewartet hatten, in Mainz nieder und fuhren, ohne irgendwie belästigt zu werden. Erst als nach Veröffentlichung der Octroikonvention, welche die Neugründung von Schiffervereinen vorsah, der alte Corpsgeist sich wieder mehr nach aufsen zu bethätigen wagte, machte man diesen „Eindringlingen“ Schwierigkeiten. So fing man, um ein charakteristisches Beispiel zu nennen, seit 1806 an, dem Jakob Reichert, der sich 1802 in Mainz niedergelassen und seither unbehelligt dem Warentransport gewidmet hatte, in Köln die Rückladungen zu verweigern, mit der Begründung, er solle erst den Nachweis seiner Zugehörigkeit zur Zunft erbringen. Da dieser hierzu ohne weiteres nicht im stande war, das Aufkommen der rheinischen Gilde auch immer noch auf sich warten liefs, meldete er sich nach einigen Bedenken bei der „alten“ Mainzer Schiffergesellschaft mit der Bitte um Aufnahme, indem er sich zugleich bereit erklärte, einen Eintrittspreis zu zahlen, seinen Lehrbrief aus Kaub vorlegte und nachwies, daß er selbst eines Schiffers Sohn war. Allein die Zünftler verweigern trotzdem „für itzt“ seine Annahme, da für sie nicht genügend aufgeklärt sei, ob er zünftig gelernt und als Knecht gedient habe, weil sie zudem schon 52 Mann wären, sich schon zwanzig andere gemeldet hätten und für sie alle Nahrung nicht zu finden sei. Auf diese Weise werden die Verhandlungen in die Länge gezogen, bis es dem Reichert auf Verwendung der Handelskammer gelingt, durch Entscheid der Generaldirektion seinen Eintritt in die rheinische Gilde, die inzwischen ins Leben getreten war, zu erzwingen¹.

Die Präfekten des Ruhr- und Donnersberger Departements hatten verordnet, daß am 10. März 1808 die Register eröffnet würden, worin sich alle auf beiden Rheinseiten gegenwärtig die Schifffahrt treibenden Meister, welche nach Erfüllung gewisser materieller Vorbedingungen die Aufnahme in die Gilde begeherten, einschreiben lassen sollten². Es war zugleich bestimmt,

¹ Näheres über diese ganzen Verhandlungen findet sich in den erhaltenen Schriftstücken der Schifferzunftakten des M.St.A.

² Die Ankündigung wurde in Form eines Plakats in beiden Sprachen gedruckt und in allen Gemeinden der beiden Rheinufer veröffentlicht. Sie ist unterschrieben vom Generaldirektor Eichhoff und datiert: Mainz, 1. März 1808. Einzeldruck (Mayence, De l'imprimerie de la mairie, par S. Wirth) in Schifferzunftakten d. M.St.A. Hervorzuheben ist die Bestimmung, daß die Zeugnisse über Erfüllung der Bedingungen von art. 3—5 des Gildereglements, sowie über den Besitz von Fahrzeugen und technische Vorbildung der Gildekandidaten von den Hafenkommisaren und den „Vorständen der alten Zünfte“ aus-

dafs nach Verlauf zweier Monate, also am 10. Mai, die Listen geschlossen werden sollten. Da jedoch in Mainz die Meldungen sich zum Teil wegen Abwesenheit einzelner Berechtigten verzögerten, erlies der Präfekt am 5. Mai ein Arrêt, durch das er die gesetzte Frist bis zum 10. Juni verlängerte¹.

Das Register wurde dann am bestimmten Termine dem Generaldirektor Eichhoff in Köln zugesandt, der es mit der dortigen Aufstellung nachprüfte und durch den Druck veröffentlichten liefs. Dabei wurde von der Octroiverwaltung eine Teilung der Gildeschiffer in zwei Klassen vorgenommen, wovon die eine die direkte Fahrt zwischen den beiden Stationshäfen und den Endpunkten am Oberrhein und in Holland besorgte, ohne unterwegs ein- und ausladen zu dürfen, während die andere sich mit den Fahrten von den genannten Plätzen nach den Zwischenhäfen beschäftigte. Diese an sich praktische Einteilung gab später zu allerlei Zänkereien Anlaß², da man an einzelnen Orten die Intermediär- oder Zwischenschiffer zu Kleinschiffen herabsetzen und auf das Verladen von Landesprodukten beschränken wollte. Als die ersten Streitigkeiten anhuben, erlies der Maire von Köln, S. Wittgenstein, am 20. Oktober 1809 nochmals eine Aufforderung, dafs alle zur Stationsstadt gehörigen Rheinschiffer sich am 20. November des Jahres versammeln sollten, um zu erklären, ob sie in Zukunft „die große oder die kleine Schifffahrt“ auszuüben gedächten. Eine ähnliche Versammlung trat auf Anordnung Eichhoffs für die Gildeschiffer zu Mainz am 5. Dezember 1809 an jenem Orte zusammen³. Allein auch durch diese Mafsnahmen wurde den kommenden Zwistigkeiten nicht wirksam vorgebeugt.

Nachdem Eichhoff als „directeur général de l'octroi de navigation du Rhin“ sich sodann mit den Maires der beiden Stationsstädte verständigt hatte, wurden die Listen allgemein bekannt gegeben und die Schiffer zur Generalversammlung eingeladen⁴. Diese fand in Mainz am 24. Oktober 1808, in

gefertigt sein sollten. Die noch erhaltenen Korporationsverbände erfreuten sich also nach wie vor des grössten Ansehens. Der Vorstand der alten Schifferzunft in Mainz wurde bis zur Verwirklichung der Neuorganisation der Gilden vielfach um Führungszeugnisse und Nachweise über Befähigung einzelner Schiffer gebeten. (Solche finden sich in Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.)

¹ Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen (französische Periode) M.St.A. Arrêt vom 5. Mai 1808, „Le délai pour l'inscription des bateliers est prorogé au 10. Juin prochain“.

² Ockhart (Gesetzgebung S. 290, 291) schiebt die Schuld dafür dem französischen Gouvernement zu.

³ Vgl. Einblattdruck gleichen Datums in Schifferzunftakten des M.St.A.

⁴ Die durch die „Druckerey“ der Generaldirection des Rhein-Schiffahrts-Octroi“ vervielfältigten Listen sind im grössten Format

Köln am 15. November statt¹, wobei nach Vorschrift jedesmal die 20 Kandidaten ausgelost wurden, aus denen Eichhoff dann die Mitglieder der Verwaltungsbureaus und die zugehörigen Suppleanten auswählte². Damit war den Grundbedingungen der Octroi-konvention in jeder Weise Genüge gethan.

Es erübrigt noch, einen Blick auf die damals abgeschlossenen Gildelisten zu werfen, um eine Vorstellung von der Zahl und Herkunft derjenigen Schiffer zu bekommen, denen der Rheinverkehr in jenen Tagen hauptsächlich zufiel³.

Bei der Mainzer Schiffergesellschaft waren insgesamt 200 Personen eingetreten. Davon meldeten sich 104 Mann für die direkte Fahrt. Von diesen hatten 42 in Mainz, 25 in Straßburg, 2 in Speier, 25 in Bingen, 8 in Kaub und je 1 in Koblenz und Bonn ihren Wohnsitz.

Als Intermediärschiffer waren insgesamt 70 Leute eingetragen. Diese schieden sich wieder in die Zwischenschiffer für den Oberrhein auf der Strecke Straßburg-Mainz und in die Zwischenschiffer für den Mittelrhein auf der Linie Mainz-Köln. Zur ersteren waren insgesamt 44, zur letzteren 26 Mann gemeldet.

Nach dem Domicil teilten sich die Intermediärschiffer folgendermaßen:

Von den 44 Schiffern für den Oberrhein wohnten 7 zu Freistett, 1 zu Schröck, 3 zu Germersheim, 12 zu Heidelberg, 1 zu Hasmersheim, 10 zu Mannheim, 6 zu Worms, 3 zu Gernsheim und 1 zu Oppenheim.

Von den 26 Schiffern für den Mittelrhein wohnten 2 zu Mainz, 3 zu Bingen, 6 zu Kaub, 2 zu Boppard, 4 zu Koblenz, 2 zu Bonn und je einer zu Rüdesheim, Geisenheim, Lorch, St. Goar, Oberspay, Nieder-Lahnstein und Vallendar.

hergestellt. Die Mainzer Liste ist datiert vom 5., die Kölner vom 15. Oktober 1808.

¹ In Mainz führte der Maire der Stadt den Vorsitz, in Köln bei der Sektion des Oberrheins ebenfalls der Maire, bei der Sektion des Unterheins der Octroi-Inspektor Fassbender.

² Für Mainz durch Schreiben vom 15. November 1808. Die Mitglieder des ersten Verwaltungsbureaus waren: Pour la rive gauche J. B. Haenlein de Mayence, Jean Saarbours de Strassbourg, Antoine Harling de Bingen. Pour la rive droite: François Rummel de Heidelberg, Guillaume Kimpel de Caub, Martin Schnellbach de Mannheim. Zu Suppleanten waren ernannt: P. l. r. gauche Henry Dunck et Joseph Rau de Mayence. P. l. r. droite: David Rohr de Freystett et Pierre Breunig de Mannheim. Erster Gildesekretär war J. G. Trumpf de Mayence.

³ Die folgenden Zahlen sind den obengenannten Listen vom 5. und 15. Oktober 1808 entnommen und verglichen mit den Aufstellungen, die Ockhart (Der Rhein S. 185—189) giebt. Über die Mitgliederzahl der alten Mainzer Schiffergenossenschaften vgl. Eckert, Mainzer Schiffergewerbe S. 50—54, 87, 88.

Außerdem sind noch auf der Mainzer Liste 26 Jachtschiffer verzeichnet, die sich hauptsächlich dem Personentransport widmeten. Sie entstammten sämtlich dem Rheingau. Für 14 war Rüdesheim, für 4 Eltville, 5 Geisenheim, je 1 Winkel und Erbach als Heimatsort genannt. Diesen müssen notwendig für die damalige Zeit noch 8 Mainzer Jachtschiffer zugerechnet werden, die beim Abschluss der Liste ihre Beweisstücke noch nicht eingereicht hatten, weshalb sie nicht verzeichnet sind, die aber wenige Wochen später Aufnahme in die Gilde fanden¹.

Insgesamt hatte also der Schiffferverein zu Mainz bei seiner Gründung 200, bezw. 208 Mitglieder aufzuweisen. Nicht so stark war die Kölner Gilde, deren beide Sektionen zusammen nur 155 Mann zählten.

Bei der Sektion des Oberrheins waren für die direkte Fahrt 44 Schiffer gemeldet, wovon 29 auf Köln, 7 auf Koblenz, je 3 auf St. Goar und Bacharach, je 1 auf Andernach und Vallendar entfielen.

Für die Intermediärfahrt waren 33 genannt, wovon 17 in Koblenz, 5 in Neuwied, 3 in Bingen, je 2 in Bacharach und Vallendar und je 1 in Eltlingen, Lorch, Kaub und Oberspays² wohnten.

Bei der Sektion des Niederrheins waren für die direkte Fahrt 70 Mann eingetragen, von denen 18 in Köln, 5 in Ruhrort, 4 in Mühlheim, je 2 in Hitdorf und Xanten, je 1 in Deutz, Vallendar, Düsseldorf, Orsoy, Büderich, Emmerich, Zütphen, 3 in Arnheim, 1 in Utrecht, 10 in Dordrecht, 10 in Amsterdam und 8 in Rotterdam ihre Heimat hatten. Es waren demnach auch die Holländer, für deren Staatsgebiet die Octroikonvention zunächst noch keine Geltung hatte, zur Gilde und ihren Fahrten zugelassen worden³.

¹ Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.

² Jacob Bach aus Oberspays findet sich für die Intermediärfahrt auf der Kölner und Mainzer Liste eingetragen. Diesen Irrtum hat schon Oekhart (Rhein S. 187) bemerkt. Außerdem finden sich aber in den Listen trotz ihres offiziellen Charakters noch andere Ungenauigkeiten; beispielsweise ist auf der Mainzer Liste unter Nr. 104 der Schiffer Jacob Reichert notiert, während der Betreffende in den gleichzeitigen Aktenstücken und in Hermans Adressbuch für das Jahr 1825 S. 45 den Vornamen Friedrich führt, ein Jacob Reichert aber erst 1810 in die Gilde aufgenommen wurde.

³ Es war bestritten, ob dies Verfahren dem Sinn der Octroikonvention entsprach. Später wurde die Frage entschieden verneint und beispielsweise auf Beschwerde der Kölner Gilde gegen die Einführung der Dampfschiffahrt in der preussischen Kabinettsordre vom 8. April 1826 ausdrücklich betont, dass die größte Zahl der Mitglieder der niederrheinischen Gilde von der Rangfahrt auf dem konventionellen Rhein eigentlich auszuschließen seien, weil nur drei von ihnen preussische Unterthanen wären, die Konvention von 1804 aber ausdrücklich festsetze, dass die konventionellen Rangschiffer „Unterthanen der kon-

Für die Intermediärfahrt waren bei der Sektion vom Niederrhein hingegen nur 7 Leute eingetragen, die sich auf Köln (4), Andernach, Hitdorf und Wesel (je 1) verteilten. Unter diesen letzteren waren jedoch offenbar diejenigen nicht inbegriffen, die aus niederrheinischen Häfen wie Düsseldorf, Neufs, Ruhrort, Duisburg, Emmerich etc. Zwischenfahrten nach Holland und Köln mehr gelegentlich unternahmen und deren Zahl von Ockhart auf etwa 30 veranschlagt wird.

Aus dem Angeführten erhellt, daß von den 328 Mitgliedern der Schiffervereine¹ von Mainz und Köln sich 218 Mann den direkten Fahrten widmeten, während 110 nur Zwischenfahrten unternahmen, und daß Bewohner so ziemlich aller Ortschaften, in denen Schiffer ansässig waren, bei den neuen Korporationen Aufnahme gefunden hatten.

In diesen Zahlen der Gildelisten ist nur der kleinere Teil der Rheinschiffer jener Tage enthalten. Ockhart, dem als Inspektor des Octroi das gesamte einschlagende Material vorgelegen hatte, bemühte sich, sie zu ergänzen und die Gesamtsumme aller in Betracht kommenden Personen zu ermitteln. Aus seinen Feststellungen² sei das wichtigste wiedergegeben.

Nach einer allgemeinen Aufnahme der rheinischen Schiffer, die gegen 1813 gemacht wurde, führen:

1. auf der Strecke Basel-Mainz	166	Personen
2. auf dem Mittelrhein bis Köln abwärts	298	-
3. nach den Häfen des Niederrheins, einschließ- lich der nach Köln kommenden holländischen Schiffer	225	-

In allem 689 Schiffer.

Wenn man von dieser Zahl 328 Gildeschiffer, die sich mit dem Transport von Handelsgütern befaßten, sowie 51 Jachtenbesitzer, die sich hauptsächlich mit der Beförderung von Reisenden beschäftigten, abzieht, so bleiben noch 310 Mann, also fast die Hälfte für die sogenannte Kleinschiffahrt übrig. Dabei ist allerdings zu bedenken, daß die Kleinschiffer nur Fahrzeuge von geringerer Größe führten und daher auch jedesmal nur weit weniger Güter als die Handelsschiffer laden konnten. An der Kleinschiffahrt, durch welche die Bewohner der beiden Ufer zwischen den Stationsstädten mit den Produkten des heimischen Ackerbaus und der Industrie, sowie mit Gütern zur Konsumtion versorgt wurden, nahmen auch die meisten Schiffer der Nebenströme teil. Auf diesen fanden sich während der Jahre 1810—1813 zusammen 629 Schiffer, die

ventionellen Ufer sein müssen“. (Abschrift der Kabinettsordre im A. d. M.H.K. § 5836.)

¹ In den beiden Listen sind 329 aufgeführt, von denen jedoch einer als doppelt gezählt zu streichen ist. Vgl. oben S. 44 Anm. 3.

² Ockhart, Der Rhein S. 189—193.

größtenteils auch die rheinischen Häfen besuchten. Nach den einzelnen Flüssen verteilt, ergiebt sich, daß auf den Neckar 57, auf den Main 330, Lahn 34, Saar und Mosel 83, Ruhr 116 und Lippe 9 Schiffer zu rechnen waren.

Merkwürdig ist dabei, daß auf dem Main mehr Personen fuhren als auf den übrigen Nebenflüssen zusammen und daß die Zahl der Rheinschiffer die ihrer Genossen auf allen Nebenflüssen vereint noch insgesamt um über ein halb Hundert übersteigt.

Die Summe aller der Personen, die nach diesen Aufstellungen zu Anfang des Jahrhunderts auf dem rheinischen Stromgebiet im selbständigen Schiffergewerbe ihre Nahrung fanden, betrug also 1318 Leute.

Drittes Kapitel.

Der Rheinverkehr in der Zeit von 1800 bis 1814.

§ 5.

a. Güterbeförderung.

Das rheinische Verkehrswesen war unter wenig günstigen Anzeichen in das neunzehnte Jahrhundert eingetreten. Neben den natürlichen Hemmnissen, wie sie sich aus der ungleichmäßigen Gestaltung des Strombettes und der mangelhaften Pflege der Leinpfade¹ ergaben, standen die künstlichen Schranken einer übertriebenen Zollaussbeutung und engherzigen Lokalwirtschaft der Uferbewohner jeglichem Aufschwung hindernd entgegen. Nachdem dann die Franzosen, die von der linken Rheinseite Besitz genommen hatten, den Fluß noch zur Grenzsperre mißbrauchten, schien alles Leben und Treiben von ihm verschwinden zu wollen. Nur ganz allmählich kam es zu einer Besserung dieser Verhältnisse.

Die französische Regierung nahm sich der Erhaltung der Leinpfade in den ihr zugefallenen Ländern nach Kräften an². Sie sorgte auch dafür, daß die reichen Erträgnisse der Schifffahrt in erster Linie wieder zu ihrer Hebung und Erleichterung, nicht zu anderen Zwecken bestimmt würden. Immerhin blieb in dieser Periode namentlich die Befahrung des oberen Stromlaufes mit mancherlei Gefahren verknüpft³. Steuerleute von Straßburg und Neuburg mußten vor jeder einzelnen

¹ Über die Beschaffenheit der Leinpfade in jener Zeit vgl. Ockhart, Der Rhein ff., insbesondere für den Oberrhein S. 49, 115, 131—135; für den Mittelrhein S. 165, 167, 173—178; für den Unterrhein S. 219 bis 225; für Holland (Waal) S. 247—250; (Lek) S. 253—254; (Yssel) S. 255 bis 256.

² Über die verschiedenen diesbezüglichen Erlasse und Bestimmungen vgl. Bodman, Code de police administrative II S. 83 ff.; Code civil art. 650.

³ Vgl. dazu Eichhoff, Darstellung des Rheins S. 20, 21.

Fahrt das Wasser untersuchen, um sich seiner Tiefe zu versichern und festzustellen, ob sich der Thalweg nicht durch Neubildung von Stöcken und Bänken geändert hatte. Während auf den anderen Strecken des Flusses für die Lastschiffe ein Personal von 6 Leuten einschliesslich des Steuermanns, für die Jachten gar nur 3—4 Mann genügten¹, waren die mittleren Fahrzeuge auf dem Oberrhein mindestens mit 6 Knechten und 2 Steuerleuten, solche von über 1200 Centnern Ladefähigkeit mit 8 Knechten und 3 Steuerleuten bemannt. In diesem Fall blieb einer der letztgenannten beim Ruder am Ende des Schiffes, die beiden anderen standen bei einem starken Riemen am Vorderteil, während die acht Knechte auf die zwei grossen Ruder in der Mitte verteilt waren. Trotzdem konnte ein solches Fahrzeug zu Strafsburg nicht seine volle Ladung einnehmen; diese wurde vielmehr auf 5—6 kleinere Boote oder Anhänge verpackt und erst zu Neuburg in das Hauptschiff umgeladen. Umgekehrt musste eine zu Mainz für Strafsburg angenommene Ladung zu Neuburg oder Schröck, dem heutigen Leopoldshafen, geleichtert und von da in kleineren Schiffsgefässen weiter bergwärts gezogen werden.

Weit mehr als die Verbesserung des Fahrwassers und seiner Ufer beschäftigte damals die Schiffahrtsinteressenten die Beseitigung der rechtlichen Hemmungen, wie sie die Octroikonvention angebahnt hatte. Durch sie wurde wenigstens mit den schlimmsten Missbräuchen aufgeräumt und an ihre Stelle zwar kein vollkommenes, aber immerhin ein wesentlich verbessertes Schiffahrtssystem gesetzt. Die allgemeinen Grundzüge der Octroikonvention, ihre Stellungnahme zu den grundlegenden Fragen wie Zölle und Stapelwesen, sowie die sich ihr anschliessende Umgestaltung der Schifferverbände sind bereits betrachtet. Es erübrigt noch, einen Blick auf einzelne ihrer weiteren Bestimmungen zu werfen, welche die Gestaltung des rheinischen Verkehrswesens in den nächsten Jahren ebenfalls beeinflussten.

Die meisten Sätze des Octroivertrags wurden von Schiffern wie Kaufleuten als Verbesserungen empfunden. Die Herabminderung der Gebühren für die Fahrten war erheblich genug, um sich auch dem einzelnen fühlbar zu machen. Noch mehr war man mit der verhältnismässig schnellen Abfertigung an den Erhebungsstellen zufrieden, bei der die Manifeste, Schiffspapiere², die neben dem Namen des Schiffes, seines Eigentümers und Führers, ein getreues Verzeichnis der geladenen Güter, nach Gattung und Gewicht enthielten, wesentliche Dienste leisteten. Desgleichen wufste man sich bald in die Bestimmungen über Ein- und Ausladen der Waren zu schicken.

¹ Vgl. Herman, Sammlung der Gesetze S. 186, 370.

² Vgl. art. 91, 92 der Octroikonvention.

Indem die Stationskontrolleure den Verkehr zwischen den Händlern und Schiffsführern vermittelten, wurden manche Reibereien vermieden. Zugleich war durch Festsetzung einer gewissen Ladefrist und des Ladequantums eine ziemliche Regelmäßigkeit der Abfahrten gewährleistet¹. Anfangs begnügte man sich mit einem geringeren Gewicht und forderte die Abreise, wenn beispielsweise in Mainz 1200 Ctr. für die Berg-, 1500 Ctr. für die Thalfahrt, oder zu Köln 1500 Ctr. zu Berg und 1800 Ctr. zu Thal eingenommen waren. Später sah man ein, daß diese geringen Quantitäten für die großen Schiffsgefäße nicht genügten und nur die Unkosten erhöhten. Man gestattete daher eine höhere Centnerzahl und setzte nur im allgemeinen eine zehntägige Ladefrist fest, nach deren Verlauf der Schiffer abfahren sollte, gleichgültig ob er die erwartete Quantität aufgenommen hatte oder nicht.

Weniger Anklang fanden die Frachtpreise, welche die Octroiverwaltung gemäß Artikel 13 der Konvention von einer Frankfurter Messe zur anderen nach Einholung von Gutachten der Handelskammern zu Köln, Mainz, Straßburg und der Magistrate zu Düsseldorf, Frankfurt, Mannheim jeweils für die Stationsstädte festsetzte. Es wurde keine neue Frachtenregelung vorgenommen, die nicht zu lebhaften Klagen Anlaß gegeben hätte, da die Verwaltung meist aus den verschiedenen Vorschlägen einen angemessenen Mittelpreis herauszufinden suchte, der dann keinem der Interessenten genügte, weil er niemandes Wünsche ganz erfüllen konnte². Trotzdem blieb man allgemein von der Notwendigkeit einer behördlichen Regelung der Frachtpreise fest überzeugt; die Handelskammern sprachen sich, als man sie um ihre Meinung befragte, entschieden dafür aus. Sie behaupteten, ohne „Einmischung der öffentlichen Autorität“ werde es bald dahin kommen, „daß die Gewinnsucht verschiedener Individuen nicht ermangeln würde, diesen Umstand zu benutzen, um die Fracht so tief herunter zu bringen, daß der Schiffer vom Ertrage seines mühseligen Gewerbes bald nicht mehr würde leben, viel weniger seine Fahrzeuge und die dazu nötigen Gerätschaften in gutem Stande erhalten können, woraus dann die Folge entstehen müßte, daß die Schifffahrt auf dem Rhein allmählich nur von einem Haufen ausgehungert Menschen

¹ Vgl. Nau, Beiträge zur Kenntnis der Schifffahrt II S. 81, 82; Herman, Adressbuch 1823 S. 10.

² Die Schiffer waren über Herabsetzungen der Frachten oft derart ungehalten, daß sie mit Arbeitseinstellung drohten. Beispielsweise weigerten sich im September 1808 die Mainzer Rangfahrer entschieden, für die verminderten Frachtsätze zu fahren, und ließen sich erst durch Drohung mit Polizeigewalt sowie die vermittelnden Vorschläge der Mainzer Handelskammer zum Verzicht auf den Streik bewegen. (Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.)

betrieben würde und so die für den Handel nötige Sicherheit verloren ginge; wozu ferner käme, daß der rechtliche Kaufmann der ihm gestatteten Freiheit bald überdrüssig sein würde, indem er beim Abgang eines allgemeinen Frachtrelements in den Fall geriete, über die Fracht eines jeden Artikels der verschiedenen Waren mit dem Schiffer zu verhandeln, und so seine Zeit zu verderben.¹ . . . Es dürfte wohl nicht allzuviel Schriftstücke geben, in denen der wirtschaftliche Geist jener Tage mit seiner übertriebenen Angst vor der freien Konkurrenz und seiner unerschütterlichen Hoffnung auf die unfehlbare Macht der Polizeigewalt gleich charakteristisch zum Ausdruck kommt.

Die Fracht² konnte zu Anfang des Jahrhunderts im allgemeinen einschließlichs aller Kosten und Abgaben für den Centner zu Berg bis Straßburg auf 10 Francs, zu Thal auf 8 Francs angeschlagen werden, während die Landfracht für das gleiche Gewicht etwa 25 Francs kostete. Dem Schiffer blieb von der Einnahme nicht gar viel als Reingewinn, da er neben den Gebühren auch bedeutende Auslagen zu zahlen hatte. Nach genauen Berechnungen Ockharts³ betrug die Spesen einer Bergladung von etwa 2000 Centner auf der Strecke Mainz—Straßburg, 1312 Gulden, ohne die Ausgaben für Steuerleute und Arbeiter beim Ein- und Auspacken. Dieselben wurden dadurch erhöht, daß zu Schröck oder Neuburg die Waren auf mindestens zwei Schiffböden gebracht werden mußten⁴ und der Schiffszug von da an aufwärts sich wegen der mangelhaften Beschaffenheit der Leinpfade nur durch Menschen ausführen liefs, von denen, außer den 4 Mann Besatzung, 26 für jedes Fahrzeug nötig waren. Billiger war die Strecke Köln—Mainz, bei der die Bergfahrt, wenn Stürme und Nebel die Schnelligkeit nicht verminderten, nur ca. 650 Gulden kostete⁵, die sich freilich wie die obengenannten noch durch Ausgaben für den Unterhalt der Steuerleute und Knechte, die Unkosten des Verladens und die Minderung des Schiffwertes durch Abnutzung um 300—400 fl. vergrößerten, so daß die wirklichen Kosten einschließlichs aller Nebenausgaben sich auf etwa 1000—1100 Gulden beliefen⁶.

Alle diese Berechnungen beziehen sich auf Fahrten bei

¹ Abgedruckt bei Eichhoff, Darstellung des Rheins S. 134, 135.

² Vgl. Herman, Sammlung der Gesetze S. 162—176, 301—304; Nau a. a. O. II S. 82; Herman, Adressbuch 1823 S. 11. Eine Reihe von Notizen enthalten auch die Akten über Handel und Verkehrswesen im M.St.A.

³ Ockhart, Der Rhein S. 130, 131.

⁴ Vgl. oben S. 48.

⁵ Ockhart, Der Rhein S. 170, 171, 168.

⁶ Da die Unkosten bei einer Thalladung von 2000 Centnern Mainz—Köln dagegen nur etwa 350 fl. betrugten, stellte sich das Verhältnis beiderlei Ausgaben für die Schiffer fast wie 3 : 1 (Ockhart, Der Rhein S. 172).

verhältnismäßig gutem Wetter, wie man es in der Zeit der regelmässigen Rangladungen vom 15. März bis 15. November jeden Jahres erhoffen durfte. Für diese Periode gestattete man für die Reisen¹:

Von Holland nach Köln	14	Tage zurück	10	Tage
- Köln - Mainz	8	-	4—5	-
- Mainz - Strafsburg	14—20	-	6—8	-

Meist fuhr man jedoch etwas schneller, so daß beispielsweise mit gutem Wind die Strecke Amsterdam—Köln in 10—12, die Mittelrheintour in 6 Tagen zurückgelegt wurde². Die großen Jachten zur Personenbeförderung, die Wasserdiligencen, hatten für die Bergfahrt Köln—Mainz im Sommer sogar nur 3, in späterer Jahreszeit 3½ Tage nötig³. Andererseits konnten sich die Reisen im Winter bei ungünstigem Wasserstand, Eisgang und dergleichen weit über die angesetzte Zeit hinaus verzögern. Auf dem Landweg brauchten die Güter von Holland bis Strafsburg wenigstens 26—30 Tage.

Wichtiger wie die allgemeinen Bestimmungen über Neuordnung der Rheinschiffahrt waren neben Beibehaltung des Umschlagszwangs für die Stationsstädte Köln und Mainz die übrigen Sonderrechte, die ihnen die französische Regierung gewährte. Namentlich war für sie die Errichtung von Freihäfen⁴, die ihnen 1804 erlaubt wurde, von unübersehbarem Vorteil. Dadurch wurde nunmehr an Stelle der bei Beginn der neuen Feindseligkeiten mit England entzogenen Niederlagen verbotener Waren⁵ ein außerhalb der Zollgrenze stehendes Gebiet am Ufer geschaffen, das als Zollausland galt, so daß die dort eingeführten Güter der Douane nicht unterworfen waren und dementsprechend auch ohne steuerliche Belästigung wieder ausgeführt werden konnten. Zugleich mit diesem Beschlufs vom 1. Oktober 1804 überließ Napoleon dem Handelsstande von Mainz das prächtige kurfürstliche Schloß zur Benutzung, eine Maßnahme, die von ästhetischem Standpunkte sich nur bedauern läßt, dem Handelsstande aber damals manchen Vorteil brachte. Die erforderlichen Ausführungsbestimmungen über die Handhabung der ebendahin verlegten

¹ Die folgenden Zahlen wurden den Frachtberechnungen für die Reisen zu Grunde gelegt. Vgl. Nau a. a. O. S. 82; Herman, Adresbuch 1823 S. 11.

² Vgl. Ockhart, Rhein S. 217, 166.

³ Vgl. Verordnung für die Postschiffe von 1804 bei Herman, Sammlung der Gesetze S. 354.

⁴ Vgl. Herman, Adresbuch 1823 S. 5. Für Mainz vgl. noch Bockenheimer, Geschichte der Stadt Mainz S. 357 ff.; Handelskammer in Mainz S. 22; für Köln vgl. Kölner Hafenfestschrift S. 31—47; Wirminghaus, Die Kölner Rheinschiffahrt S. 10.

⁵ Vgl. oben S. 15.

Douane brachte ein kaiserliches Dekret vom 31. Januar 1805¹, das zugleich die seither verbotene² zollfreie Einfuhr der von den Bewohnern des linken Ufers im Rheingau geernteten Trauben gestattete.

Bis zur Fertigstellung des Freihafens kam in Mainz statt seiner ein oberhalb der Schiffbrücke gelegener Raum zur Benutzung. Nach längerer Verzögerung wurde dann am 24. August 1807 mit großer Feierlichkeit der Grundstein zu den Hafenanlagen gelegt, und für den 11. Februar 1809 die Inbetriebnahme der Quais, Magazine und zugehörigen Räumlichkeiten verfügt³. In Köln wurde der jetzige Zollhafen damals als Freihafen benutzt. Sieben Jahre nach seiner Einrichtung begann man dort mit Erbauung des Sicherheitshafens, einer für die damalige Zeit bedeutenden technischen Anlage, die erst 1898 beseitigt wurde⁴.

Seitdem die französische Regierung der wirtschaftlichen Bedeutung der neuerworbenen Länder eine lebhaftere Aufmerksamkeit schenkte, hatten Handel und Verkehr am Rheine wieder erheblich zugenommen. Die Hoffnung des Kaisers, durch seine Mafsnahmen das Einschmuggeln verbotener Waren zu beseitigen und den Gütertausch auf das linke Ufer des Stromes wieder zurückzurufen, war wenigstens teilweise in Erfüllung gegangen. Die Schifffahrt erholte sich langsam von dem Tiefstand, auf dem wir sie vor 1802 gefunden hatten. Einen Beweis dafür liefert das allmähliche Ansteigen der Krahnengebühren im Hafen von Mainz.

Dieselben betragen⁵:

Im Jahre 1802	39,747	fr. 24	cs.
- - 1803	66,850	- 93	-
- - 1804	66,531	- 63	-
- - 1805	77,912	- 15	-
- - 1806	114,853	- 59	-
- - 1807	186,289	- 53	-
- - 1808	170,245	- 67	-

¹ Die wichtigsten Bestimmungen dieses Dekretes vom 11. Pluviose XIII finden sich abgedruckt bei Bockenheimer a. a. O. S. 358—360. Irrtümlich wird daselbst das angegebene Datum des republikanischen Kalenders in den 21. statt 31. Januar 1805 verwandelt.

² Vgl. oben S. 15.

³ Über die Beisteuer des Mainzer Handelsstandes zu dem Unternehmen vgl. Handelskammer in Mainz S. 22, sowie den Vertrag vom 12. November 1808, durch den der Stadt die Summe von 450 000 Franken geliehen wurde; teilweise abgedruckt ebenda S. 127—128. Betr. Einzelheiten vgl. noch Akten über Handel und Verkehrswesen (franz. Periode) M.St.A.

⁴ Vgl. Kölner Hafenfestschrift S. 37 ff.

⁵ Die Zahlen sind entnommen Bodmann, *Annuaire statistique* 1810 S. 118.

Die Zahl der während jener Zeit zwischen den beiden Stationsstädten im Jahr durchschnittlich verkehrenden Schiffe wurde auf 1200 geschätzt. Auch im Kölner Hafen machte sich damals unverkennbar wieder ein regeres Leben bemerkbar.

Doch die Erwartung einer glücklichen Weiterentwicklung des rheinischen Wirtschaftslebens wurde nur zu bald wieder vernichtet. Die erneuten kriegerischen und politischen Verwicklungen traten immer mehr in den Vordergrund des Interesses. Die Finanzkräfte wurden zum Nachteile aller anderen Zweige der Verwaltung fast ausschliesslich für das Heerwesen angestrengt. Die Aufmerksamkeit der Regierung ward von den inneren Angelegenheiten nach den äusseren abgelenkt. Mehr noch als diese Umstände trug aber die verkehrte Zollpolitik Napoleons die Schuld an dem raschen Rückgang von Handel und Verkehr.

Die Steigerung der bereits bestehenden übertriebenen Sperrmafsregeln, nach dem zu Berlin ausgegebenen Dekret vom 21. November 1806, welches die Blockade über die britischen Inseln verhängte, hatte einen mächtigen Rückschlag zur Folge. Vergebens bestürmten die Handelskammern der beiden Stationsstädte die leitenden Behörden mit Vorstellungen über die traurige Lage der Schifffahrt¹, vergebens reisten der Maire von Mainz, Macké, und der Vizepräsident der Handelskammer, Mappes, nach Paris, um beim Kaiser selbst wegen der durch die Kontinentalsperre herbeigeführten Schädigung vorstellig zu werden. Es ward nichts erreicht, vielmehr den Bittstellern Schweigen geboten, da es sich nicht mit dem System der straffen Centralisation vertrug, den unteren Gliedern der Verwaltung ein eigenes Urteil oder gar einen Einfluss auf die öffentliche Meinung einzuräumen. Wie wenig man die direkten Eingaben an den allgewaltigen Herrscher leiden mochte, zeigt deutlich ein Schreiben² des französischen Ministers des Innern, das 1806 an die Handelskammern des linken Rheinufer gerichtet wurde und das in dem Satze gipfelte: „Les travaux des chambres du commerce appartiennent à l'administration.“

Es ist ein eigentümliches Geschick, das der wirtschaftliche Vorteil, wie ihn die der französischen Initiative entstammenden Verkehrsgesetze jener Zeit unfehlbar in sich schlossen, dank den damaligen politischen Verwicklungen gerade während der fränkischen Herrschaft nur wenig fühlbar wurde. Was nützte die Beseitigung alter Mißbräuche durch die Octroikonvention, wenn wenige Jahre nach ihrem Erlaß

¹ Näheres findet sich in Akten über Handel und Verkehrswesen des M.St.A. und Akten des A. d. M.H.K.

² Abgedruckt bei Schirges, Der Rhein S. 71; vgl. noch Handelskammer in Mainz S. 23, 24.

der Rheinverkehr durch die Kontinentalsperre in stärkere Fesseln, als die früheren gewesen, geschlagen wurde!

Noch weniger freilich als die großen Verträge konnten die Maßnahmen einzelner Städte der engherzigen Zollpolitik wirksam entgegenarbeiten. Für Köln wurde durch General Lameth, den Präfekten des Ruhrdepartements, am 6. August 1808 ein sehr maßvoller Beschluß¹ über die Güterabfertigung im Hafen erlassen, der die Krahnengebühr auf 10 Centimes, die Werft- und Wäggebühr auf je 5 Centimes für jede 5 Myriagramm (1 Centner) gewöhnlichen Handelsgutes ermäßigte. Weiter durften daselbst infolge eines Beschlusses des Generaldirektors des Straßen- und Brückenbaues vom 7. November 1809 eine Reihe von Gegenständen², z. B. Baumaterialien, Feldprodukte und dergleichen, die Stadt ohne Umschlag passieren. Auch durch die „Großherzogl. Badische Schifffahrts-Generalkommission“ wurde für die badischen Verladestationen, namentlich Mannheim, am 27. August 1808 eine praktische Verordnung erlassen, die Hafendienst, Güter- und Frachtenbestätterei neu regelte³.

Zu Mainz machte sich in jenen Tagen ein weniger fortschrittlicher Geist bemerkbar. Seit 1806 war dort der Kampf mit Frankfurt wegen der direkten Fahrten nach den Häfen des Mittelrheins so heftig wie je zuvor entbrannt. Die Kaufleute der Mainstadt hatten den Schiffer Dionys Rupprecht von Mainz eingeladen, regelmäßige Fahrten dieser Art für sie einzurichten⁴. Es waren zunächst fünf Schiffe dafür vorgesehen, die unter sich die Rangordnung halten sollten. Die Mainzer Händler und Schiffer erheben dagegen entschiedenen Einspruch, erklären, daß dieser Plan den Bestimmungen der Octroikonvention zuwiderlaufe und dergleichen mehr. Der peinvolle Streit setzte sich bis Ende 1807 fast ununterbrochen fort, wobei die Handelskammer zu Mainz durchaus den kleintlichen lokalwirtschaftlichen Standpunkt vertrat⁵. Mit Recht durfte ihr der Fankfurter Handelsstand vorwerfen: „Ihr und wir würden mehr gewinnen, wenn wir dem Handel einen flotten Gang und mehr Leben verschaffen würden, als ihn durch Streitigkeiten paralisieren.“

Daß unter derlei Umständen in Verbindung mit den Douanebestimmungen der Rheinverkehr nicht aufblühen konnte, ist

¹ Der Beschluß ist abgedruckt bei Herman, Sammlung der Gesetze S. 276—283; weiter findet er sich als Einzeldruck (4 Bl. Folio) in den Akten über Handel und Verkehrswesen im M.St.A.

² Genaues Verzeichnis bei Herman a. a. O. S. 6 Anm.

³ Abgedruckt bei Herman S. 289—298.

⁴ Ausführlich in Akten über Handel und Verkehrswesen (franz. Periode) M.St.A.; besonders wichtig die Schreiben vom April und Mai 1806.

⁵ Vgl. Handelskammer in Mainz S. 21.

fast selbstverständlich. Die nachteiligen Folgen der Sperrung der See und des Abgangs der Kolonialwaren lassen sich auch zahlenmäßig nachweisen. Namentlich die Güterbeförderung rheinaufwärts ging bedenklich zurück¹. Straßburg erhielt durch Schiffahrt von Mainz:

1807	. . .	86 111	Ctr. Waren
1808	. . .	42 053	- -
1809	nur noch	17 527	- -

Im einzelnen verteilt sich dieser Rückgang der Versendungen auf derselben Strecke wie folgt. Von Mainz gingen nach Straßburg:

1807	Kaffee	10 805	Ctr. Baumwolle	1 784	Ctr.
1808	-	563	- -	- -	- -
1809	-	-	- -	- -	- -
1807	Tabak (roh u. verarbeitet)	12 783	Ctr. Thran	2 430	Ctr.
1808	- - -	-	5 018	- -	- -
1809	- - -	-	660	- -	- -
1807	Rohzucker	15 330	Ctr. Raffinierter Zucker	19 831	Ctr.
1808	-	5 632	- -	4 950	-
1809	-	-	- -	362	-

Diese Zahlen reden eindringlicher als lange Ausführungen von den Schwierigkeiten, denen die über See kommenden Artikel, namentlich die Kolonialwaren, bei ihrer Weiterbeförderung zu begegnen hatten. Mainz erhielt vom Nieder- und Mittelrhein² in denselben Jahren:

1807	. . .	743 042	Ctr.
1808	. . .	453 572	-
1809	. . .	289 904	-

Für Köln betrug die Zufuhr von Holland und dem Niederrhein:

1807	. . .	992 635	Ctr.
1808	. . .	830 409	-
1809	. . .	581 467	-

Auch an dem Gesamtverkehr der Stationshäfen läßt sich der Rückgang deutlich erweisen. Die Summe der im Hafen von Mainz vermittelt der Schiffahrt aus allen Richtungen ankommenden Waren belief sich 1807 auf 1 231 200 Ctr., 1808 auf 1 039 477 Ctr., 1809 auf 711 178 Ctr. Die von da ab-

¹ Die folgenden Zahlen sind entnommen Eichhoff, Darstellung des Rheins S. 16, 17. Bei Schirges, Rhein S. 61, sind die Zahlen ebenfalls wiedergegeben, wobei sich freilich für 1808 ein Druckfehler eingeschlichen hat.

² Die Zahlen finden sich bei Eichhoff, Darstellung des Rheins S. 29, 60; Schirges, Der Rhein S. 70.

gehenden Güter betragen insgesamt 1807 1 490 154 Ctr., 1808 1 024 114 Ctr., 1809 833 462 Ctr.

Zu Köln kamen an insgesamt: 1807 2 798 450 Ctr., 1808 2 190 109 Ctr., 1809 1 737 609 Ctr., gingen ab: 1807 2 421 522 Ctr., 1808 1 202 062 Ctr., 1809 891 639 Ctr.¹.

Die erhobenen Rheinschiffahrtsgebühren gingen natürlich ebenfalls infolge der allgemeinen Lage zurück. Sie betragen bei den 12 Erhebungsämtern:

1807	zusammen	2 563 298	fr.
1808	-	2 009 822	-
1809	-	1 820 833	-

Den größten Ausfall erlitten dabei die Einnahmen aus der Bergfahrt, die ständig sanken:

Von 1 386 591 fr. im Jahre 1807 auf
715 504 - - - 1808 -
380 870 - - - 1809

bis sie schliesslich im Jahre 1813 nur noch 294 833 fr. betragen².

Die Minderung der Einnahmen aus der durch die Kontinentalsperre darniederliegenden Rheinschiffahrt war wohl einer der Gründe, aus denen sich der Kurierzkanzler, jetzt Fürst Primas und Großherzog von Frankfurt, dazu hergab, seine Rechte an dem Octroi durch Vertrag vom 10. Februar 1810 an Napoleon abzutreten³. Wenn auch damit der Rhein seiner Eigenschaft als gemeinschaftlicher Fluß der benachbarten Reiche nicht entkleidet wurde, so kam doch die oberste Aufsicht und Leitung seiner Schiffahrt vollkommen in französische Hände⁴. Freilich wurde ein Aufschwung des Verkehrs auch hiernach nicht erzielt und selbst die Ausdehnung der Konvention⁵ auf Holland nach dessen Einverleibung vom

¹ Weitere statistische Notizen über den Rheinverkehr in jener Zeit bei Eichhoff, Darstellung des Rheins: für den Hafen von Straßburg S. 16, 17; von Freistett S. 18, Schröck S. 19, 20; Speier S. 22, 23; Mannheim S. 26; Mainz S. 29; Frankfurt S. 30, 31; den Rheingau S. 32—33; Bingen S. 35; Andernach S. 47; Bonn S. 57; Züendorf S. 59; Köln S. 60; Mühlheim S. 62; Neufs S. 65; Düsseldorf S. 67; Wesel S. 78, 79. Über die Schiffahrt auf den Nebenflüssen Mosel und Ruhr vgl. ebenda S. 43, 73. Über den Flosverkehr S. 54.

² Vgl. Schirges, Der Rheinstrom S. 70.

³ Er erhielt dafür Fulda und Hanau, mußte aber die auf die deutsche Hälfte des reinen Octroierrtrags gelegten Jahrrenten auf seine Kassen übernehmen. Vgl. Klüber, Recht des Deutschen Bundes § 570 S. 781 und § 578 S. 796. Unrichtig ist die Angabe bei Schirges (Der Rheinstrom S. 69), der Kurierzkanzler habe nur „die Hälfte seines Anteils“ am Rheinoctroi an Frankreich abgetreten.

⁴ Napoleon konnte seitdem die fiskalische Ausnützung des Octroi besser ins Werk setzen. Vgl. Eichhoff, Betrachtungen über den XIX. Artikel der Bundesakte S. 56.

⁵ Sie geschah durch das Dekret vom 21. Oktober 1811. Vgl. Eichhoff, Pragmatische Darstellung der Verhandlungen des Kongress-

9. Juli 1810, die an sich außerordentlich vorteilhaft war, blieb bei den allgemeinen Wirrsalen fast ohne Wirkung. Im Jahre 1813 wurde dann die Konvention für die holländische Strecke schon wieder aufgehoben.

Immerhin kamen auf dem Wege des Schmuggels, der Beamtenbestechung, durch Versteigerung der Prisen und Ausnützung der sog. Lizenzen, d. h. der einzelnen Personen erteilten Vergünstigungen, gegen Ausführung einer bestimmten Anzahl französischer Waren eine entsprechende Menge englischer Waren einzuführen, verbotene Güter in Menge auf den Kontinent. Als Napoleon diese Wendung der Dinge merkte, suchte er sie wenigstens für sich auszunutzen und erließ den Tarif von Trianon (5. Aug. 1810), in welchem er die Einführung einzelner seither verbotener Waren zu außerordentlich hohen Zöllen zuließ¹ und, um ihren Eingang zu befördern, die Verbrennung aller britischen Güter verfügte. Der Rheinschiffahrt wurde freilich auch durch diese Maßregeln nur wenig aufgeholfen. Selbst die Versuche der Schweizer, den Warenzug aus Italien zu vermitteln und Reis wie andere ausländische Artikel von Basel aus thalwärts zu führen, brachten keine merkliche Änderung. Seit 1809 stockte der Verkehr auf dem Rheinstrom immer mehr. Während der kriegerischen Wirren 1812/13 hat wohl die Schiffahrt auf ihm ihren Tiefstand erreicht.

§ 6.

b. Markt- und Personenschiffahrt.

Nach der dem Gütertransport dienenden Schiffahrt, deren Geschieke wir soeben verfolgten, bleibt noch kurz der Personenverkehr zu betrachten, soweit er sich zu Anfang des Jahrhunderts auf dem Rheinstrome abspielte. Neben der Benutzung der Jachten und Nachen, die von einzelnen oder Gesellschaften gemietet wurden, kam für ihn hauptsächlich die Marktschiffahrt in Betracht, durch die eine Reihe von Uferstädten untereinander verbunden waren.

Die Marktschiffahrt hatte sich auf dem Rhein² seit dem Mittelalter zu immer größerer Bedeutung entwickelt und ständige, für jedermann zugängliche Fahrgelegenheiten zwischen den verschiedenen Plätzen geschaffen. Was sie vor der freien

komitees S. 3; die Angabe in Handelskammer zu Mainz S. 21 ist ungenau.

¹ Der Zoll für einzelne Waren ist angegeben bei Bockenheimer, Geschichte der Stadt Mainz S. 364, 365.

² Auf anderen deutschen Flüssen kam die Marktschiffahrt erst viel später in Aufnahme; vgl. Schmoller, Wirtschaftliche Politik Friedrichs des Großen XI S. 37.

Schiffahrt auszeichnete, war die Regelmäßigkeit der Transportakte; es wurde, wie wir es heute von jeder feineren Transportorganisation verlangen, gefahren, weil ein allgemeines Bedürfnis vorhanden war, gleichgültig, ob dasselbe im einzelnen Falle thatsächlich zur Geltung kam. Ursprünglich zur Beförderung der Güter aus den kleineren Ortschaften nach den benachbarten großen Städten, den Marktplätzen, bestimmt, bediente man sich ihrer frühe auch zur Mitnahme von Reisenden und deren Gepäck, da sie für diese ein rasches, ungefährdetes und billiges Fortkommen sicherte. Von all den Marktschiffereien, die sich auf dem mittleren und oberen Teil des Flusses fanden¹, waren am bekanntesten die Schiffe, die seit alters täglich zwischen Frankfurt und Mainz verkehrten. Gegen Ausgang des 18. Jahrhunderts gewann neben ihnen die seit der französischen Herrschaft sehr gepflegte Wasserpost Mainz-Köln stetig an Bedeutung.

Ursprünglich ward das Recht der Vergebung der Marktschiffahrt nach Frankfurt durch die Stadt Mainz geübt, der es König Wenzel 1391 verliehen hatte². Nach Untergang ihrer Freiheit und Selbständigkeit im Jahre 1462 wurde der städtische Einfluß durch die kurfürstliche Verwaltung verdrängt, und der Marktschiffahrt mehr und mehr ein staatlich-territorialer Charakter aufgeprägt. Im 18. Jahrhundert³ stand die Verleihung der zwei Marktschiffe, die zwischen dem Mainzer und Frankfurter Hafen verkehrten, ausschließlich der fürstlichen Hofkammer zu, die das Privileg alle 10—12 Jahre nach ordentlicher „Auktion“ an den Meistbietenden vergab. Als 1799 die Franzosen das Land dauernd besetzten, hatten die damaligen Marktschiffer Schänzer und Hänlein noch einen mehrjährigen Bestandgenuß, und zahlten anfänglich die für die Verleihung geschuldete Summe an die französischen Domänen weiter. Nach Erscheinen der neuen Gewerbebesetze, besonders auch der Bestimmungen über das öffentliche Fuhrwesen, wurden die zwei Marktschiffer als „entrepreneurs de voitures publiques“ behandelt, mußten als solche ein Gewerbepatent lösen und außerdem die auf öffentliche Fuhrwerke gelegten Umlagen zahlen. Somit hörte die Ausnutzung eines Regales, die Verpachtung eines Rechtes, welche das französische Gesetz nicht kannte, auf.

In diesem Zustand blieb die Marktschiffahrt bis zur Verkündung der Octroikonvention. Während diese im allgemeinen

¹ Vgl. über dieselben Eckert, Mainzer Schiffergewerbe S. 32—36.

² Vgl. Bettgenhaeuser, Marktschiffahrt S. 40 ff., 62.

³ Die folgenden Ausführungen stützen sich im wesentlichen auf ungedrucktes Material. Besonders wichtig für die Geschichte der Mainz-Frankfurter Marktschiffahrt ist eine Denkschrift, welche die Mainzer Bürgermeisterei der hessischen Provinzialregierung am 30. Sept. 1819 übersandte. (Rheinschiffahrtsakten 1819 M.St.A.)

die Beförderung von Reisenden mit ihrem Gepäck in Wasserdiligencen und Postschiffen; in Jachten und Nachen freigab, und nicht an Stationen oder Schiffervereine band, sollten für die Verbindung Mainz-Frankfurt Sonderbestimmungen in Wirksamkeit treten¹. Wie überhaupt für diese Strecke ein gemeinschaftlicher Fahrtenbetrieb der Schiffer von beiden Orten vorgesehen war, wurde für die Zukunft dem einen wie dem anderen Hafen auch an der „Einrichtung der Wasserdiligence, bekannt unter dem Namen Marktschiff“, ein gleiches Anrecht zugesprochen. Die Unternehmung wurde so geteilt, daß die Mainzer Diligence zur nämlichen Zeit die Reise nach Frankfurt begann, wie das Frankfurter Schiff von dort nach Mainz abfuhr und umgekehrt.

Dieser Verordnung zufolge bestellte die Stadt Frankfurt, die damit einen neuen Sieg über die alte Rivalin an der Mainmündung erfochten hatte, den Schiffer Armbruster als Marktschiffer für ihren Hafen, dessen Betrieb einige Jahre später der Schiffer Dienst übernahm.

In der ersten Zeit nach Veröffentlichung der Octroikonvention wurde dann lebhaft über die Frage gestritten, ob das Marktschiff im Gegensatz zu den anderen Wasserdiligencen eigentliche Handelswaren befördern dürfe². Diese Zwistigkeiten in Verbindung mit dem Streit über die direkten Fahrten von Frankfurt nach den Rheinhäfen verzögerten die vorgesehene Neuregelung der Marktschiffahrt bis nach der vollkommenen Verwirklichung der Octroikonvention. Erst am 5. November 1805 konnte der umgewandelte Betrieb seinen Anfang nehmen³. Die beiden Mainzer Marktschiffer hatten sich zunächst in den Ertrag der Unternehmung, soweit sie ihnen verblieb, geteilt. Nach Schänzlers Tod zu Anfang 1806 fiel derselbe dem Marktschiffer Hänlein allein zu.

Viele Schwierigkeiten wurden durch die in demselben Jahr (24. Floréal XIV. = 14. Mai 1806) erlassene Verordnung des Präfekten des Departements vom Donnersberg behoben, die von da an mit unwesentlichen Abänderungen für Jahrzehnte maßgebend blieb⁴. Sie enthielt Normen über die Einrichtung des benutzten Fahrzeugs, das gleich den besseren Diligencen des vorletzten Säkulums⁵ aus mehreren gesonderten

¹ Octroikonvention art. 22—24. (Herman, Sammlung der Gesetze S. 10.)

² Akten über Handel und Verkehrswesen 127 (M.St.A.).

³ Vgl. Schreiben der Bürgermeisterei Frankfurt an die Bürgermeisterei Mainz vom 2. November 1805 (M.St.A.).

⁴ Abgedruckt bei Herman, Sammlung der Gesetze S. 383—389. Französische Ausfertigung mit etwas veränderter Paragrapheneinteilung findet sich in Akten über Handel und Verkehrswesen des Mainzer Archivs. Ebendasselbst sind auch verschiedene Vorarbeiten zu der Verordnung aus weiter zurückliegenden Jahren erhalten.

⁵ Über deren Einrichtung vgl. Klebe, Reise auf dem Rhein II S. 6 ff.; Eckert a. a. O. S. 27.

Zimmern bestehen und ausschließlich für die Reisenden und ihre Effekten verwendet werden sollte, während die Kaufmannsgüter in einem oder mehreren angehängten Kähnen unterzubringen waren¹. Jeden Vormittag pünktlich um 7 Uhr mußte das nach Frankfurt bestimmte Marktschiff die Fahrt in Mainz beginnen und durfte unterwegs nur in Höchst zur Entrichtung der Zollgebühren anhalten. Es wurde streng darauf gehalten, daß es in einem Tage seinen Bestimmungsort erreichte, um den anderen Morgen um 10 Uhr den Rückweg antreten zu können². Während der beiden Frankfurter Messen durften die Unternehmer je ein zweites Fahrzeug einstellen, um den Andrang der Reisenden bewältigen zu können³, deren Beförderung ihnen ausschließlich vorbehalten blieb, da die gewöhnlichen Handelsschiffe mit ihren Anhängen nur Kaufmannsgüter laden durften⁴.

Als Preis⁵ für die Strecke Mainz-Frankfurt, in dem Freigepäck bis zu 12½ Kilo eingeschlossen war, hatte jede Person „im gemeinen Zimmer“ 86 Centimes (24 Kreuzer) und für einen Platz im „besonderen Zimmer“ 1 Franc 14 Centimes (32 Kreuzer) zu entrichten. Die Fracht der Waren für das Hinauf- oder Herunterfahren war auf 20 Centimes (7 Kreuzer) für 5 Myriagramm (1 Centner) festgesetzt, ausgenommen die Modewaren, welche 37 Centimes (10½ Kreuzer) zu zahlen hatten. In den Personenfahrtpreisen waren die Rheinschiffahrts-Octroi-gebühren zu Mainz und der Zoll zu Höchst enthalten. Dagegen konnten sich die Marktschiffer für die in Anhängen beförderten Güter die 13½ Centimes Octroi pro Centner von den Empfängern der Waren ersetzen lassen⁶. Betreffs der Abgaben in den zwei Endstationen sollten die beiderseitigen Unternehmer ganz gleichmäÙig behandelt werden⁷. Sie blieben den Douanegesetzen unterworfen, und wurde ihnen namentlich zur Pflicht gemacht, in keiner Weise das Mainzer Umschlagsrecht, etwa durch Ausladen von Gütern bei Kostheim an der Mainmündung, zu verletzen⁸. Um allen Zwistigkeiten mit Verfrachtern und Empfängern vorzubeugen, waren die Marktschiffer wie die Gildegenossen gehalten, genaue Re-

¹ Präfekturbeschluß von 1806 art. 1—11. Art. 8 verlangt für die Einrichtung insbesondere, daß das „gemeine“ Zimmer mit Bänken, Stühlen, Tischen versehen sein solle, daß es im Sommer gelüftet, im Winter geheizt werden könne.

² Art. 5.

³ Art. 3.

⁴ Die Zuwiderhandelnden sollten, abgesehen von sonstigen Strafen, drei Franken für jeden Reisenden zum Vorteil des Unternehmers des Marktschiffs zahlen (Art. 32).

⁵ Über die Transportpreise vgl. Art. 12—14.

⁶ Art. 23, 24.

⁷ Art. 27.

⁸ Art. 26, 29.

gister über die empfangenen Güter und Effekten zu führen, deren Ausweis für den Umfang ihrer Haftung maßgebend sein sollte¹. Um die Auszahlung eines etwaigen Schadensersatzes zu sichern, waren die Unternehmer verpflichtet, unbelastete Liegenschaften im Werte von 6000 Francs als Bürgschaft zu stellen². Zuwiderhandlungen gegen die Verordnung sollten mit zeitweiser Enthebung vom Dienst, im wiederholten Rückfalle mit dauernder Ausschließung bestraft werden³.

Die wohlmeinenden Bestimmungen dieses Präfekturbeschlusses behielten in der Hauptsache bis zur Rheinschifffahrtsakte von 1831 ihre Geltung. Die Marktschiffahrt Mainz-Frankfurt erfreute sich in der ganzen Zeit allseitiger Beliebtheit⁴, wenschon die kriegerischen und politischen Wirren in den Jahren der französischen Herrschaft ihr manchen Eintrag thaten. Die Abgaben des Unternehmers Hänlein überstiegen die Pachtsumme, die in der früheren Periode gezahlt wurde. Der Steigpreis, den die kurfürstliche Hofkammer erhielt, hatte sich durchschnittlich auf 600—1000 Gulden im Jahr für jedes Marktschiff belaufen. Jetzt zahlte Hänlein für den Betrieb des einen Bootes eine Patentgebühr von 163 fl. 12 Kreuzer und 9 fl. Octroi für jede Reise. Bei 150 Fahrten jährlich hatte er also etwa 1200 fl. zu entrichten⁵. Nichtsdestoweniger fand er dabei für sich und seine Familie auskömmlichen Verdienst.

Wirtschaftlich fast interessanter als die Marktschiffahrt, deren Betriebsweise sich seit Jahrhunderten verhältnismäßig wenig geändert hatte, erscheinen in dieser Periode die Diligencenfahrten, die auf dem Mittelrhein zwischen Köln und Mainz eingerichtet wurden. In der kurfürstlichen Zeit war auf dieser wie auf anderen Strecken der Transport von Personen samt ihrem Gepäck, sowie leicht verderblicher und daher Schnelligkeit heischender Waren durch die Schiffer der Uferstaaten besorgt worden, ohne daß diese zu dem Zwecke irgendwelchen Zusammenschlufs gefunden hätten. Bei Bedarf gingen mehrmals in der Woche kleine, bequem eingerichtete Jachten von den größeren Häfen mit Reisenden weg, während Lastkähne von 400—600 Centner Ladefähigkeit eilige Kaufmannsgüter beförderten.

Erst für die Jahre nach der französischen Besetzung des linken Rheinuferes läßt sich eine Veränderung dieser Verhältnisse urkundlich nachweisen, finden sich Spuren jener Unternehmungsformen, denen die Zukunft gehören sollte. Ihre Schicksale müssen im folgenden etwas eingehender beachtet

¹ Art. 15—20, 22.

² Art. 21.

³ Art. 30, 31.

⁴ Vgl. Herman, Adreßbuch 1823 S. 37.

⁵ Vgl. Rheinschifffahrtsakten 1819 (M.St.A.).

werden, da sie all die widerstreitenden Umstände und Kräfte, die bei Entstehung und Fortentwicklung des Großbetriebes in der Rheinschiffahrt eine Rolle spielten, bereits anschaulich wiederspiegeln.

Nach der Besitznahme von Mainz¹ und Köln durch die Franzosen kam ein gewisser St. Jacques aus Metz auf den Gedanken, regelmäßige Fahrten mit Diligencen oder Jachten zwischen beiden Städten zu begründen. Der neu eingeführte Rechtszustand forderte ja zur Ausführung eines derartigen Planes nur die Lösung eines Patents als entrepreneur oder Unternehmer. Wie so oft bei neuen Betriebsweisen war auch hier das Glück dem Bahnbrecher nicht hold; er mußte wegen geringer Einnahmen sein Geschäft bald wieder eingehen lassen. Auch seinen Nachfolgern ging es nicht viel anders². Erst um des Jahrhunderts Wende besserten sich die Verhältnisse. Zwei Unternehmer, Faust und Färber, erzielten, begünstigt durch den allgemeinen Aufschwung des Verkehrs in jenen Tagen, mit Fahrten zwischen Mainz und Köln, die sie auf ihre Rechnung und Gefahr durch Jachtschiffer der Umgegend regelmäßig ausführen ließen, guten Gewinn. Die Lokalbehörden standen ihnen freundlich gegenüber. Ein arrêté³ des Bürger Maire von Mainz sicherte ihnen schleunige Beförderung beim Landen und Laden im Freihafen⁴ unter der Bedingung, daß sie neben Reisenden und deren Effekten nur diejenigen Güter aufnahmen, die ihnen von den Warenversendern eigens zur „schnellen Expedition“ (pour être expédiées promptement) übergeben wurden.

Die friedliche Weiterentwicklung ward bald gehemmt. Faust und Färber hatten je 12 Jachtenbesitzer in ihren Dienst genommen, die nur zum kleineren Teil in Mainz, zum größeren im Rheingau wohnten. Nun gab es aber außer

¹ Die folgenden Ausführungen fussen fast ausschließlich auf ungedruckten Akten des Mainzer Stadtarchivs. Die einzige größere gedruckte Denkschrift, die mir vorlag (aus der Bibliothek der Mainzer Handelskammer), steht mit den übrigen Nachrichten stellenweise im Widerspruch und zeigt Abweichungen, die sich nur aus ihrem tendenziösen Charakter erklären lassen.

² Nach der Denkschrift der Diligencenschiffer (S. 4, 5) haben Schaffhausen von Köln und Hänlein von Mainz das Geschäft noch eine Zeitlang für gemeinschaftliche Rechnung fortgeführt, jedoch ebenfalls ohne daß der Erfolg ihren Erwartungen entsprach.

³ Extrait de l'arrêté du citoyen Maire de la ville de Mayence du 28. Germinal XI (18. April 1803); vû et approuvé le 7. Floréal du dit an par le Préfet du Département du Mont-tonnerre. Mayence (S. Wirth). Einzeldruck; Akten über Handel und Verkehrswesen (franz. Periode) M.St.A.

⁴ Weiter wurde ihnen für das Jahr XI der Republik gestattet, die Sachen der Passagiere, die ihr Gepäck nicht an der Douane revidiert haben wollten, zollfrei zu deponieren. (Akten über Handel und Verkehrswesen; franz. Periode im M.St.A.)

ihnen noch eine ganze Anzahl weiterer Jachtschiffer an diesen Orten. Solche fühlten sich durch die neue Betriebsweise in ihren Gerechtsamen angegriffen, machten erst einzeln schüchtern, dann aber gemeinsam und energisch gegen dieselbe Front. Sie beschwerten sich wiederholt¹ bei der Mainzer Bürgermeisterei und meinten, die „Entreprise“ seien sehr überflüssig, da es bei den vielen vorhandenen Jachtschiffen an guten und wohlfeilen Gelegenheiten zu Reisen niemals fehle. Da sie aber selbst einsahen, daß es an einer gesetzlichen Handhabe zur Aufhebung der Unternehmungen mangle, forderten sie, man solle wenigstens deren Betrieb einschränken, ihnen verbieten, mehr als eine Diligence an einem Tage abzusenden und für die weiteren Fahrten einen Rang unter den übrigen Jachtschiffen einrichten.

Da sie mit ihren Wünschen nicht durchdrangen, beschlossen 12 Schiffer, geführt von Joseph Rau senior und Johann Harig mit einem gewissen L. Obert zusammen eine dritte Entreprise zu gründen². Sie einigten sich dahin, daß Obert als entrepreneur die Bücher über das Verladen zu führen, die Ordnung unter den Schiffen zu behaupten und alles zu thun habe, was die Gesetze und das Interesse des Handels, der Reisenden und Fährleute erfordere. Seine Einnahme sollte bei jeder Fracht zwischen ihm und den fahrenden Schiffen vereinbart werden, und falls sich eine Zwistigkeit dabei ergebe, durch drei im voraus ernannte, an dem Unternehmen beteiligte Schiffer festgesetzt werden. Die neu vereinten Jachtenbesitzer, die ausnahmslos auf dem linken Rheinufer wohnten, wollten zur Sicherheit von Reisenden und Handelsleuten diesen solidarisch verantwortlich und haftbar bleiben.

Bei Durchführung dieses Planes zeigten sich sofort Schwierigkeiten. Die sog. großen Schiffer, die ihre eigens für den Warentransport eingerichteten Lastkähne bereit hielten, waren darüber ungehalten geworden, daß ihnen durch die Jachten immer mehr Güter entzogen wurden. Sie fanden bei dem Kaufmannstand, der auf sie bei bedeutenderen Sendungen angewiesen blieb, einen Rückhalt. Es kam dahin, daß auch die Handelskammer gegen das neue Unternehmen Stellung nahm und wegen der Ladungen von Eile heischenden Gütern Schwierigkeiten machte³. Aber Obert, der ohne Zweifel ein

¹ Vgl. besonders Beschwerden vom 12. Vendémiaire XII (5. Okt. 1803) in Akten über Handel und Verkehrswesen (franz. Periode) M.St.A.

² Vgl. Eingabe an die Handelskammer zu Mainz vom 29. Vendémiaire XII (22. Okt. 1803); Schreiben der Handelskammer vom 10. Brumaire XII (2. Nov. 1803); Eingabe an die Bürgermeisterei Mainz vom 2. Frimaire XII (24. Nov. 1803) in Akten über Handel und Verkehrswesen (M.St.A.).

³ Vgl. das zweideutige Schreiben der Handelskammer vom 10. Brumaire XII (2. Nov. 1803) a. a. O.

schlauer, geriebener Bursche war, liefs sich dadurch nicht schrecken, wandte sich vielmehr an die Bürgermeisterei und wies nach, dafs der von ihm vertretenen Sache rechtlich nichts im Wege stehe. Er drang auch mit seiner Ansicht durch und bat dann verschiedentlich den Maire, ihm einen Tag zum Geschäftsbeginn zu bestimmen, sowie die anderen Unternehmer von seinem Vorhaben zu unterrichten¹. Allein Faust und ein gewisser Dolleschall, der an Färbers Stelle getreten war, liefsen sich auf wechselseitiges Fahren mit dem neuen Konkurrenten Obert nicht ein, hielten ihre alten Touren bei und suchten dem Eindringling gemeinsam die Kunden auszuspannen. Um sie nachgiebiger zu machen, wurde ihnen die Fortführung ihres Unternehmens für die Dauer von vier Wochen untersagt². Wenn demzufolge Faust und Dolleschall auch ihre Bureaus schlossen, stellten sie doch die Fahrten nicht ganz ein und liefsen immer wieder Jachtenbesitzer für ihre Rechnung die Tour antreten³. So bestanden thatsächlich in dieser Periode für dieselbe Strecke drei getrennte Betriebe nebeneinander, die unter verschiedenen Bedingungen die Beförderung von Reisenden und Gütern übernahmen. Da die Behörden sie nicht in natürlichen Wettkampf gewähren liefsen, sondern mit polizeilichen Mafsregeln eingriffen, gab es des Streitens kein Ende.

Um Ordnung in diese unregelmässigen Verhältnisse zu bringen, wies der Präfekt des Departements die Mainzer Municipalbehörde an, mit Beihilfe kundiger Personen ein Reglement für die Diligencenfahrten Mainz-Köln zu entwerfen. Am 4. Messidor XII. (23. Juni 1804)⁴ wurde dann die Verordnung veröffentlicht, die der Maire im Verein mit Gauls, receveur des douanes, Foerster, membre de la commission de navigation, Crolbois, chef de douane à la préfecture, Stoeber, chef des droits de transit et de péage, Moritz navigateur, Dolleschall, Faust, Obert, entrepreneurs des diligences d'eau ausgearbeitet hatte. Dieselbe erhielt am 14. Thermidor XII.

¹ Vgl. besonders Eingaben Oberts an die Bürgermeisterei vom 27. Pluviose XII (17. Febr. 1804) und 28. Ventôse XII (19. März 1804) in g. Akten (M.St.A.).

² Am 22. Floréal XII (12. Mai 1804). Vgl. noch Eingaben an die Bürgermeisterei durch Faust und Dolleschall am 16. Prairial XII (5. Juni 1804) und am 24. Prairial XII (13. Juni 1804) sowie durch Obert am 22. Prairial XII (11. Juni 1804) in g. Akten d. M.St.A.

³ Es wurden dann verschiedene Untersuchungen wegen Ungehorsams gegen sie eingeleitet, so am 29. Prairial XII (18. Juni 1804) und am 2. Messidor XII (21. Juni 1804) in g. Akten des M.St.A.

⁴ Erhalten in franz. Sprache in g. Akten d. M.St.A. Abgedruckt in deutscher Sprache bei Herman, Sammlung der Gesetze S. 354—363. In beiden Sprachen unter dem Titel: Règlement pour la police des diligences d'eau entre Mayence et Cologne Verordnung über die Polizei der Postschiffe Mayence (à l'imprimerie de la Mairie, par S. Wirth); 8^o; 23 S. Die deutsche Übersetzung entspricht vielfach nicht unserem heutigen Sprachgefühl.

(2. August 1804) die Zustimmung Cretets, Direktors des Strafsen- und Brückenbaus und der Schifffahrt im Innern (Conseiller d'Etat, Directeur général des ponts et chaussées et de la navigation intérieure)¹.

Die Verordnung hatte den eingestandenen Zweck², die Zahl der Konkurrenten zu beschränken, sie an eine zuverlässigere Einteilung ihrer Fahrten zu gewöhnen, sowie alle jene polizeilichen Mafsnahmen zu treffen, die nach damaliger Auffassung zur Sicherung der Transporte unumgänglich waren. Da sie in vielen Beziehungen mit den Reglements für die Marktschiffe, besonders die Marktschifffahrt Frankfurt-Mainz übereinstimmt, bedürfen hier nur die wesentlichsten Punkte einer Erwähnung.

Es sollten zu Mainz für die Strecke bis Köln zwei Postschifffahrten bestehen, die unter sich wechselten und auf Rechnung verschiedener Unternehmer gingen³. Letztere besaßen für die betreffende Linie ein absolutes Monopol, da keine andere Jacht auf derselben fahren durfte. Sogar die Einzelvermietung von Diligencen an Reisende, die nicht mit dem jedem zugänglichen Schiffe fahren wollten, blieb ihnen vorbehalten⁴. Es sollten bloß solche Fahrzeuge zur Verwendung kommen, deren Einrichtung den Ansprüchen der damaligen Zeit nach jeder Richtung genügte, und die nur so groß waren, daß sie durch ein Pferd bergwärts gezogen werden konnten⁵. Vom 15. Germinal bis 15. Vendémiaire jeden Jahres hatte morgens zwischen 6—7 Uhr, in der übrigen Zeit zwischen 7—8 Uhr eine Jacht die Reise nach Köln anzutreten, die so zu beschleunigen war, daß sie im Sommer in zwei, im Winter in drei Tagen beendet wurde. Für die Rückfahrt waren in guter Jahreszeit drei, bei schlechtem Wetter vier Tage angesetzt⁶.

Jeder Unternehmer sollte in der Nähe des Landungsplatzes der Diligencen ein Bureau errichten, das an bestimmten Stunden für das Publikum geöffnet war⁷. Die Annahme von

¹ Französische Abschrift derselben erhalten in g. Akten d. M.St.A.

² Nach der angezogenen Genehmigungsurkunde Cretets war die Verordnung bestimmt, „de restreindre le nombre des diligences, de lier plus étroitement les entrepreneurs à l'exécution des lois, sur les douanes, de les contraindre à exclure les bateliers et bateaux de la rive allemande, de ne leur permettre de charger que les marchandises qui leur seraient confiées par la chambre de commerce, de mettre enfin les voyageurs dans le cas de traiter dans des cautionnemens solides et des moyens répressifs, sureté et garantie contre la négligence ou la mauvaise foi des entrepreneurs“.

³ Art. 1, 5, 7, 9 der Verordnung.

⁴ Art. 8.

⁵ Art. 2, 3, 10.

⁶ Art. 4.

⁷ Art. 6.

Personen und deren Effekten, soweit dieselben nicht zu den Handelsartikeln zählten, geschah im allgemeinen nach den bei den Marktschiffen geltenden Grundsätzen¹. Auch die Verbindlichkeiten der Unternehmer hinsichtlich der Mauten², die Strafverordnungen³, sowie die Haftpflicht für die übernommenen Güter⁴ waren die gleichen. Nur wurde die Höhe der geforderten Bürgschaft auf 3000 Francs herabgesetzt⁵.

Handelsgüter, die der Stapelgerechtigkeit unterlagen, durften nur in Fällen, die ihre schleunige Beförderung forderten, nach eingeholter Erlaubnis der durch die Handelskammern eingesetzten Schifffahrtskommission aufgenommen werden⁶.

Die Preise der Plätze, die streng festgehalten werden sollten⁷, bewegten sich in mäßigen Grenzen und stimmten fast vollständig mit den Summen überein, die Faust seither bei seiner Unternehmung für die einzelnen Strecken erhoben hatte⁸. Beispielsweise wurden für die Fahrt zwischen Mainz und Bingen 1 Franc 50 Centimes; zwischen Mainz-Koblenz 6 Francs, und Mainz-Köln 12 Francs pro Person erhoben⁹. Berg- und Thalfahrt waren dabei nicht geschieden. Jeder Reisende hatte 25 Kilo Freigepäck¹⁰; für weitere Effektenstücke mußte gezahlt werden. Reisewagen wurden nach ihrer Gröfse behandelt. Wenn sie in die Jacht selbst aufgenommen werden konnten, wurde von Mainz bis Köln für einen jeden 71 Francs 12 Centimes gefordert; waren sie so umfangreich, daß sie in einem besonderen Anhängeschiff untergebracht werden mußten, so forderte man 94 Francs 82 Centimes als Entgelt¹¹. Die Fracht für Handelsartikel war die gleiche, wie für die Waren, die mit den Güterschiffen befördert wurden¹². Ökonomischer wäre es gewesen, für den beschleunigten Transport einen etwas höheren Preis anzusetzen, zumal man damit ihren allzugroßen Andrang zu den Jachten, mit dem man in der Folgezeit zu kämpfen hatte, herabgestimmt hätte.

Bei aufsergewöhnlichen Fahrten sollten für eine kleinere Jacht von Mainz bis Koblenz 144 Francs, bis Köln 216 Francs,

¹ Art. 11, 12, 13, 22, 23.

² Art. 30—33.

³ Art. 37, 38.

⁴ Art. 24—28.

⁵ Art. 29.

⁶ Art. 12.

⁷ Art. 15, 21.

⁸ Vgl. Beilage 1.

⁹ Arme und Bettler, welche die Mainzer Polizeibehörde zuführte, mußten umsonst befördert werden.

¹⁰ Art. 20.

¹¹ Art. 15, 16.

¹² Art. 18.

für die größeren Jachten, die von zwei Pferden gezogen wurden, bis Koblenz 192 Francs, bis Köln 288 Francs gezahlt werden¹.

Wirtschaftlich am interessantesten waren die Bestimmungen, die das wechselseitige Verhältnis der Unternehmer und der Mainzer Schifflente regeln sollten. Wenn die Unternehmer die Schiffer von Mainz um Vermietung einer Jacht ansprachen, so waren diese unter allen Umständen gehalten, sie ihnen gegen einen Preis zu überlassen, über den beide Teile jedesmal übereinkommen sollten, der jedoch nicht unter 150 Francs und nicht über 174 Francs betragen durfte². Der Maire der Stadt Mainz versicherte die Unternehmer seines Beistandes zum Vollzug dieser Anordnung, „damit der Dienst der Postschiffe nicht verzögert oder unterbrochen werde“³. Hierin lag einer der wundesten Punkte des ganzen Reglements: Der Polizeibüttel sollte die Arbeitsverweigerung hindern. Es war aber mehr als fraglich, ob man mit diesem beliebten Aushilfsmittel für die Zukunft durchkommen werde.

Noch in anderer Hinsicht war eine baldige Änderung der getroffenen Bestimmungen nötig. Die Verordnung vom 4. Messidor XII. verfiel den engsten lokalpatriotischen Standpunkt. Mit Rücksicht auf die genannte „Sicherstellung“ des Dienstes wurde es den Unternehmern verboten, Schifflente oder Schiffe vom rechten Rheinufer anzustellen oder irgend welche Verbindung mit Diligencenführern von dorthier zu pflegen⁴.

Am 12. Thermidor XII. (31. Juli 1804)⁵ machte der Departementspräfekt dem Maire von Mainz die Mitteilung, nach Genehmigung des ausgearbeiteten Reglements müßten nunmehr mit den Unternehmern Verhandlungen angebahnt werden, da künftighin die Zahl der Diligencenbetriebe auf zwei zu beschränken sei. Noch ehe es dazu kam, wurde die Octroikonvention abgeschlossen, welche die Regelung der Rheinschiffahrtsverhältnisse den Einzelstaaten entzog. Sie gab die Beförderung von Reisenden in Postschiffen und Jachten frei und bestimmte andererseits, daß alle künftigen Reglements nur durch Verträge zwischen den beteiligten Staaten Rechtskraft erhalten könnten. Es wäre wünschenswert gewesen, daß sie auch die Geschäftsführung des Diligenceninstituts einer besseren Ordnung unterzogen hätte, ähnlich wie sie für die Marktschiffahrt Mainz-Frankfurt Mafsnahmen traf⁶. Ja vielleicht

¹ Art. 17.

² Art. 34.

³ Art. 35.

⁴ Art. 36.

⁵ Schreiben vom 12. Thermidor XII in Akten über Handel und Verkehrswesen (franz. Periode) M.St.A.

⁶ Damit wäre die große Streitfrage der folgenden Jahre hinfällig geworden, die sich darum drehte, ob die lokale Verordnung vom

hätte sie die Einrichtung regelmäßiger Personenfahrten zugleich für andere Rheinstrecken einführen können¹. Da dies jedoch nicht geschehen war, glaubte die Mainzer Lokalbehörde aus eigenem vorgehen und die Verordnung vom 4. Messidor XII. in Vollzug setzen zu müssen. Zunächst dachte man daran, Faust und Dolleschall die eine, Obert und Rau die zweite Entreprise zu geben². Als jedoch Faust die geforderte Kautionsleistung nicht leisten konnte, erklärte ihn der Präfekt Jeanbon de St. André am 19. Brumaire XIII. (10. November 1804) für einen ungeeigneten Mitbewerber bei dem Unternehmen³. Auch Rau trat aus nicht weiter bekannten Ursachen zurück. Bei Verwirklichung des Reglements am 6. Pluviose XIII. (26. Januar 1805) wurden demzufolge als Unternehmer für die eine Postschiffahrtsgerechtigkeit zwischen Mainz und Köln Johann Baptist Dolleschall, für die andere Georg Anton Obert ernannt⁴.

Mit dieser Verfügung schien für die gedeihliche Weiterentwicklung des Betriebs viel gewonnen zu sein. Die Konkurrenz durch neue Unternehmer war ausgeschlossen, und ebenso der Wettbewerb nicht angesessener Jachtenbesitzer unmöglich gemacht. Auch das Verhältnis zu den eigentlichen Güterschiffern schien genügend geregelt zu sein, da man den Warentransport durch die Diligencen gesetzlich eingeschränkt hatte.

Die Ruhe blieb von kurzer Dauer. Die Durchführung der Octroikonvention im Herbst 1805, sowie die ihr folgende Umgestaltung der Rheinschiffahrtsverhältnisse liefs die Diligenceneinrichtung zwar zunächst noch unberührt. Ein Arrêté Eichhoffs, des Generaldirektors des Octroi, bestätigte sogar am 27. März 1806⁵ provisorisch ihre Fortführung auf Grund des oben besprochenen Reglements. Nur wurde, neben der allgemeinen Unterwerfung der Fahrten unter die Bestimmungen der Konvention, die Mitnahme von Handelsartikeln durch die

4. Messidor XII unter Herrschaft der Octroikonvention gültig und ob ihre thatsächliche Durchführung rechtsbeständig sei.

¹ Schon Ockhart hat diesen Wunsch ausgesprochen (Gesetzgebung S. 286).

² Schreiben vom 19. Vendémiaire XIII (11. Oktober 1804) in g. Akten M.St.A.

³ Vgl. g. Akten (M.St.A.). Wie aus einem Schreiben vom 26. Fructidor XIII (13. Sept. 1805) hervorgeht, liefs sich Faust bei dem Frankfurter Marktschiff anstellen und beabsichtigte, eine direkte Diligencenfahrt für Personenbeförderung zwischen Frankfurt und Köln einzurichten. Obert und Dolleschall beschwerten sich darüber, weil sie dann nicht mehr bestehen könnten. Fausts Plan ist nicht zur Ausführung gekommen.

⁴ Abdruck des Ernennungsdekretes bei Herman, Sammlung der Gesetze S. 367, 368 und im Reglement pour la police . . . a. a. O. S. 20—25.

⁵ Ausfertigung in französischer Sprache in g. Akten M.St.A.

Diligenzen der Menge nach beschränkt und gefordert, daß sie derartige Waren nur bis zum vierten Teil ihrer Ladefähigkeit aufnehmen sollten. Auch der Ausschluss der rechtsrheinischen Jachtschiffer fiel nunmehr weg. Ja, bei der Formation der rheinischen Schiffergilden, in die wegen der Beförderung von Handelsgütern auch die an dem Diligencenunternehmen beteiligten Jachtenbesitzer Aufnahme suchten, wußten sogar die Rheingauer noch vor den Mainzern ihre Zulassung durchzusetzen.

Die Unzufriedenheit über die Güterbeförderung durch Diligencen steigerte sich unter den neuorganisierten Gildeschiffern namentlich seit Rückgang des rheinischen Verkehrs infolge der weiter ausgedehnten Sperrmafsregeln mehr und mehr. Angesichts dieser Verhältnisse sah sich die Generaldirektion des Octroi veranlaßt, ihren Beschluss vom 27. März 1806 am 15. Mai 1809¹ aufzuheben und die Einstellung des Diligencenbetriebs in seinem bisherigen Umfang zu verlangen. Damit ward den Jachten jegliche Mitnahme von Handelsgut ohne weiteres untersagt; sie sollten von nun an nach Art. 22 der Octroikonvention lediglich der Personenbeförderung dienen. Gleichzeitig wurden ihre Besitzer, die, soweit sie an den Diligencenfahrten Mainz-Köln teilnahmen, der Mainzer Gilde zugehörten, angewiesen, ihren Austritt aus derselben zu nehmen.

Somit war ein Unternehmen, das sich bereits eingebürgert hatte, wieder vollkommen in Frage gestellt. Allein Obert und Dolleschall ließen sich durch diese Misserfolge nicht entmutigen. Um ihre Entreprise aufrecht erhalten zu können, schlossen sie mit 24 Jachtschiffen am 14. Mai 1810 einen neuen Vertrag², der dem ersten Übereinkommen Oberts mit den Schiffen vom Oktober 1803 ähnelt, aber durch Rücksicht auf die Bestimmungen des Reglements vom 4. Messidor XII. wie der Octroikonvention stark beeinflusst ist. Darnach traten die genannten Besitzer passender Fahrzeuge zu einem Verein zusammen, der den Zweck verfolgte, eine tägliche Fahrtenverbindung zwischen Mainz und Köln zu ermöglichen. Sie selbst ordnen sich nach einer Rangreihe, die der Beaufsichtigung durch die Generaldirektion der Rheinschiffahrtsoctroi unterliegt. Zugleich verpflichten sie sich im Falle eines Austrittes aus der Verbindung nur für eigene Rechnung, nicht für die eines Dritten, Fahrten zu übernehmen. Alle nicht eigentlich schiffstechnische Arbeit, vor allem der ganze Verkehr mit dem

¹ In französischer Sprache abgedruckt in Denkschrift der Diligencenschiffer S. 19—21; deutsche Abschrift in g. Akten des M.St.A. Das Dekret betont ausdrücklich, die Aufhebung des früheren Beschlusses geschehe, weil genug Güterschiffer vorhanden seien.

² Abgedruckt in Denkschrift der Diligencenschiffer S. 22—26. Ausfertigung erhalten in g. Akten des M.St.A.

Publikum, bleibt den Geschäftsführern Obert und Dolleschall überlassen.

Den Schiffern wird für jede Fahrt die Zahlung von 172 Francs oder 80 fl., sowie der Ersatz einiger kleiner Auslagen und der Fahrtenverteuerung bei schlechtem Wetter zugesichert. Alle weiteren Einnahmen und Überschüsse verbleiben den Geschäftsführern, die aber dafür auch die Gefahr des Unternehmens zu tragen haben.

Hervorzuheben ist, daß nach diesem Verträge¹, wie bei dem ersten Übereinkommen Oberts mit den Jachtenbesitzern, die Schiffervereinigung in gewissem Sinne als Träger der Unternehmung erscheint, Obert und Dolleschall nur deren Geschäfte führen, während in der Verordnung vom 4. Messidor XII. die letztgenannten die privilegierten Unternehmer sind, die Jachtenbesitzer lediglich die Rolle von Angestellten spielen. Dagegen blieb in beiden Fällen der eigentliche Unternehmergewinn vollständig den zwei kaufmännischen Leitern überlassen, die das Kapital zur allgemeinen Einrichtung stellten und das ganze Risiko trugen. Ein Hinweis auf diese Punkte ist unsomewhat angebracht, weil gerade über sie wenige Jahre später der lebhafteste Streit entbrennen sollte.

Obschon die Generaldirektion der Rheinschiffahrt diesen Vertrag genehmigte und die Octroibureaus anwies, die Jachten der Gesellschaft möglichst schnell abzufertigen, vermochte das neue Unternehmen sich doch nicht recht Geltung zu verschaffen. Schuld daran trugen die Mainzer Lokalbehörden, die den Standpunkt vertraten, daß die Centralverwaltung sich nur um Erhebung der Gebühren zu kümmern habe, ihr dagegen die eigentliche Schiffahrtspolizei vorenthalten bliebe. Der Präfekt des Departements vom Donnersberg erließ demgemäß schon im Juni 1810 eine Bekanntmachung des Inhalts, daß der Vollzug seines Reglements vom 6. Pluviose XIII. Geltung behalte, bis dies durch „die kompetente Autorität“ aufgehoben oder abgeändert sei². Besonders wurde darauf hingewiesen, daß kraft dieser Verordnung die Jachtschiffer des rechten Ufers von den Fahrten auszuschließen seien, eine Maßregel, die seit Verwirklichung der Octroikonvention niemals zur Durchführung gelangt war. Die Generaldirektion legte zwar prinzipiell gegen diese Auffassung der Verhältnisse Verwahrung ein, erklärte sich aber immerhin bereit, mit den Mainzer Behörden über die Abfassung einer neuen Verordnung

¹ Der Entwurf des Vertrags entstammte wahrscheinlich der Feder Ockharts, wie in einem Schreiben des Inspektor Gergens vom 31. Juli 1810 angedeutet ist. (Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.)

² Vgl. Procès verbal vor Inspektor Ockhart am 12. Juli 1810. Abschrift in g. Akten d. M.St.A.

beraten zu wollen¹. Es wurde dann auch thatsächlich im September 1810 ein Entwurf ausgearbeitet², der sich von den früheren hauptsächlich dadurch unterschied, daß er die Beteiligung der Jachtenbesitzer beider Ufer an dem Unternehmen in gleicher Weise regelte und den Diligencen wieder die Mitnahme gewisser Kaufmannsgüter, die durch Arrêté von 1809 verboten war, gestattete. Neben leicht verderblichen Waren und Lebensmitteln sollten dafür besonders Militäreffekten, Kunstgegenstände, kostbare exotische Pflanzen u. dgl. mehr in Betracht kommen³.

Gerade dieser letztere Punkt vermochte sich nicht durchzusetzen, und so wiederholen sich denn in den nächsten Jahren des öfteren die Klagen Oberts und Dolleschalls, die aus ursprünglichen Konkurrenten Freunde und Verbündete geworden waren. Sie bitten, man möge ihnen doch die Fortführung von Handelsartikeln wieder gestatten, sonst könnten sie bei ihrer geringen Einnahme ferner nicht bestehen. Zudem hatten sie mit den Jachtenbesitzern immer mehr Schwierigkeiten. Diese waren mit der geringen Zahlung von 80 fl. für die Fahrt längst nicht mehr zufrieden, zumal sie nach Zulassung der Rheingauer viel seltener an die Reihe kamen als früher. Zweimal versuchten sogar einzelne derselben, einen Betrieb auf eigene Rechnung zu eröffnen, ohne daß derselbe bei ihrer geschäftlichen Unkenntnis sich lebensfähig erwiesen hätte. Obert und Dolleschall ihrerseits verstanden es, die Schiffer des rechten Ufers von dem Unternehmen wegzudrängen, da sie dachten, mit den Mainzern allein eher fertig zu werden⁴.

Die Handelskammer verfocht in einem Gutachten⁵, das sie zu der Angelegenheit abgab, warm die Sache der Schiffeleute. Sie betonte energisch, man dürfe diese nicht ganz in Abhängigkeit von den beiden Unternehmern geraten lassen, indem man deren Fahrtenmonopol aufrecht erhalte, da diese die Löhne der Schiffer immer weiter herabdrückten und zu den Fahrten diejenigen auswählten, die wegen ihrer Armut sich jede noch so geringe Zahlung gefallen lassen mußten. Besser sei es,

¹ Vgl. Schreiben des Generaldirektors Eichhoff, datiert Cologne, le 21. Juillet 1810 und Bericht des Inspektors des Octroi P. Gergens an den Maire der Stadt Mainz, datiert Rüdesheim, den 31. Juli 1810 in g. Akten (M.St.A.).

² Der Entwurf, der in 8 Paragraphen und 38 Artikel zerfällt, ist samt dem Begleitbrief des Departementspräfecten Baron St. André vom 13. Sept. 1810 erhalten in g. Akten (M.St.A.).

³ Vgl. besonders § 4 (art. 26) des Entwurfs.

⁴ Die ganzen Verhältnisse entwickelt umfassend, aber einseitig die große, an den Departementspräfecten gerichtete Bittschrift Oberts und Dolleschalls vom 11. August 1812. (In Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.)

⁵ La chambre de commerce à Monsieur le Maire de la ville de Mayence 25. September 1812 in g. Akten (M.St.A.).

wenn man Obert und Dolleschall jeden Tag nur eine an gewisse Stunden gebundene Fahrt gestatte und im übrigen es dem Belieben der Reisenden anheimstelle, ob sie bei Obert und Dolleschall, oder bei einem gewöhnlichen Schiffmann eine Jacht mieten wollten. Dabei könne man ja, um die Ortsangesessenen zu bevorzugen, den Fremden eine kleine Abgabe auflegen, die sie bei jeder Tour aus dem Mainzer Hafen zu entrichten hätten. Auch sollten die Unternehmer angehalten werden, den Schiffsbesitzern mehr wie die allzu kleine Summe von 80 fl. für die Fahrt zu zahlen. Nur in einem Punkte stellt sich die Mainzer Handelskammer auf Seite der „Entrepreneurs“. Sie meint, es könne ihnen probeweise die Mitnahme einzelner Eile fordernder Handelsartikel, soweit sie sich in kleine Päckchen zu 2—3 Centnern zusammenfassen ließen, bis zu einem gewissen Grade gestattet werden. Freilich sei darin entschieden Maß zu halten, denn so bequem und angenehm auch das Diligenceninstitut sei, so komme es doch erst in zweiter Linie und dürfe in keiner Weise zur Entnützung der Güterschiffer beitragen¹.

Das Gesagte mag zur Schilderung der wechselvollen Ereignisse genügen, welche die Wasserposten auf dem Mittelrhein in dieser Zeit durchzumachen hatten. An ihnen wird ersichtlich, welche ungeheueren Schwierigkeiten zu überwinden waren, als die Schifffahrt sich aus dem Einzelbetrieb in eine Unternehmungsform wandelte, bei der verschiedene Kräfte, Fahrtenkundige und kaufmännisch gebildete Kapitalisten, sich zusammenthaten, um durch gemeinsame Anstrengung reichlicheren Gewinn zu erzielen. Vier Momente kamen dabei vornehmlich zur Geltung. Einmal der Wettstreit der neu entstehenden Betriebsarten untereinander, wie wir ihn gleich zu Anfang fanden. Dann der Kampf der Fortschrittler gegen diejenigen, welche an der alten Weise festhielten und sich den Vereinen nicht angliederten, ein Streit, der noch durch lokalwirtschaftliche Gesichtspunkte verschärft wurde. Die Konkurrenz der Aufstehenden suchte man durch Gewinnung eines Monopols für die bestimmte Strecke zu beseitigen. Weiter spielte der Zwist mit, den die in nah verwandtem Berufe Thätigen erregten, also im gegebenen Fall die Entzweiung zwischen Jachtenbesitzern und Güterschiffern, denen man einen Teil ihrer Warenbeförderung und damit ihres Verdienstes abzugewinnen suchte. Schließlich fiel das Ringen um das Übergewicht innerhalb der aufblühenden Unternehmung in die Wagschale, der Entscheid der Frage, wer die wirtschaftliche Überlegenheit behalten solle, diejenigen, welche die geforderte Arbeits-

¹ „Cet établissement commode et agréable, mais toujours secondaire ne devra jamais devenir préjudiciable au commerce, ni porter le découragement dans l'état de bateliers.“ (Gutachten vom 25. Sept. 1812.)

leistung selbstthätig ausführten, oder jene, die durch ihr Geschick im Verkehr mit dem Publikum sie nur ermöglichten und anordneten. Sie spitzte sich in der späteren Periode dahin zu, wem der eigentliche Unternehmergeinn zufallen solle, den Geschäftsführern oder den Jachtenbesitzern? Mitten unter all den gärenden und treibenden Kräften, nicht über ihnen, stand die staatliche Polizeigewalt, die immer helfend und schlichtend eingreifen wollte, mitunter aber erst recht künstliche Hemmnisse schuf. Namentlich nach dem Niedergang der französischen Herrschaft liefs sie sich zu Mißgriffen hinreissen, die eine gedeihliche Weiterentwicklung des Unternehmens wesentlich verzögerten.

Einstweilen blieb jedoch das Diligencengeschäft unter Oberts und Dolleschalls Leitung bis zur Blockade von Mainz 1814 weiterbestehen¹. Während derselben suchten die in das Rheingau geflüchteten Jachtenbesitzer von dort aus den Verkehr unter der Führung des Kaufmanns Cetto in Eltville aufrecht zu erhalten. Sie erzielten auch in der Zeit von Mai bis Oktober 1814 guten Gewinn, so dafs nach Abzug der Entschädigung für die einzelnen Fahrten, für die wie früher 80 fl. gezahlt wurden, ein ansehnlicher Überschufs blieb, der ebenfalls unter die Schiffer zur Verteilung gelangte. Dies glänzende Resultat, das den Jachtenbesitzern zum ersten Male über den wirklichen Gewinn aus einer in gröfserem Umfang betriebenen Schifffahrt die Augen öffnete, raubte ihnen zugleich jedes Vertrauen zu der Ehrlichkeit ihrer seitherigen Führer. Nach der Übergabe der Stadt an die Verbündeten schlossen sie sich daher sämtlich zu einem neuen Verein zusammen, der ohne Rücksicht auf Obert und Dolleschall unter Leitung des Schiffers Dionys Rupprecht regelmäfsige Fahrten zwischen Mainz und Köln einrichten wollte. Die Kämpfe, welche diese junge Verbindung bald zu bestehen hatte, werden später geschildert werden.

Leider läfst sich nicht feststellen, wie viel der Reingewinn des Diligencenunternehmens in der ersten Periode seines Bestehens betrug. Nur zwei Anhaltspunkte sind gegeben, aus denen sich eine ungefähre Vorstellung gewinnen läfst. Das ist einmal eine Notiz in der Bittschrift Oberts und Dolleschalls vom 31. August 1812, in der sie ihre jährlichen Unkosten zusammenstellen und ausführen, dafs sie, abgesehen von den Posten für Erhaltung ihrer Bureaus, Löhne von Angestellten und Gewerbepatente zu je 572 Francs, mehr als 20 000 Francs an das Rheinschifffahrtsoctroi und mindestens 50 000 Francs an die Jachtenführer zu zahlen hätten. Weiter fordern sie in

¹ Vgl. zum folgenden Akten über Handel und Verkehrswesen (franz. Periode) (M.St.A.) sowie Denkschrift der Diligencenschiffer S. 11, 12, 15, 16.

ihrer Klagschrift gegen die abtrünnigen Schiffer für die Zeit von 1814—1818 einen entgangenen Reingewinn von 18 000 fl. pro Jahr. Wenn auch letztere Summe zweifellos übertrieben ist und berücksichtigt werden muß, daß der Verkehr sich nach 1814 bedeutend steigerte, so ergibt sich doch aus diesen Gegenüberstellungen, daß die Unternehmer der Diligencenfahrten auf dem Mittelrhein in der Zeit von 1804—1810 durchschnittlich im Jahre mit 280—300 Reisen zusammen etwa 10 000 fl. Reingewinn erzielten.

Der Ausfall, den sie in den verkehrssarmen Jahren gegen Ende der napoleonischen Herrschaft erlitten, wurde durch die zahlreichen Militärtransporte¹, die ihnen zufielen, ziemlich gedeckt. Durch sie haben auch die übrigen rheinischen Schiffer manche Einnahme erhalten. Die ununterbrochenen Truppenschiebungen und deren Verpflegung mußten sich die bequeme Wasserstrasse dienstbar machen. Oft wurden ganze Schiffszüge zusammengestellt und unter Bedeckung weitergeführt. Für die „grande armée“ ward Pulver den Main hinauf bis Würzburg gefahren. Innerhalb drei Tagen gingen von Mainz aus 4 Schiffer mit 1703 Kollidesselben zu 223 748 Pfund nach Frankfurt ab, wofür sie insgesamt 1346 Francs 97 Centimes erhielten². Wenig später wurden 15 000 Francs an einige Fährleute für den Transport von Militäreffekten verteilt, wovon allein an Schiffer Haenlein 2087,31 Francs, an Armbruster 559,08, an die beiden Moritz von Mainz fast ebensoviel kamen. Mancher konnte auf diese Weise sein Glück machen, oder wenigstens ein erkleckliches Stümmchen sich zurücklegen³, andere wieder trafen es weniger günstig und erhielten kaum Ersatz ihrer Unkosten, geschweige denn eine entsprechende Belohnung für die geleistete Arbeit. Besonders nach dem Rückzug der Franzosen blieben viele mit ihren Forderungen unbefriedigt⁴. Oft mußten die städtischen Behörden Vorlagen machen, um nur die Weiterbringung der

¹ Ausführliche Nachrichten darüber finden sich in den Akten über Militär- und Kriegswesen des M.St.A. Namentlich für die Militärtransporte in den Jahren 1809—1815 sind umfangreiche Nachweisungen erhalten.

² Vgl. Rechnung vom 20. August 1813, Akten über Militärwesen (M.St.A.).

³ Dabei geschahen die Beförderungen meist zu vereinbarten niederen Frachtsätzen. Beispielsweise erhielt Schiffer Gottlieb Ort von Mainz bei Transporten von je 320 und 247 kranken französischen Soldaten stromabwärts für die Strecke Mainz-Koblenz pro Mann 2 fres. statt der gewöhnlichen Taxe von 6 fres.; vgl. Rechnung und Quittung vom 26. März 1814 in Akten über Militärwesen M.St.A.

⁴ Beispielsweise erhalten im Juli 1813 5 Schiffer, denen laut Vereinbarung 29 122 Fres. 41 Cts. zustehen, nur 15 000 fres., wodurch nicht einmal die Unkosten sowie die Summen, die sie für Miete fremder Schiffe, die neben den eigenen benutzt wurden, ausgaben, gedeckt sind. In g. Akten M.St.A.

zurückgelassenen feindlichen Soldaten zu ermöglichen. So hat beispielsweise die Stadt Mainz in einem einzigen Jahr, 1814, 7440 Francs 13 Centimes für 31 Transporte zu Wasser und 2004 Francs 16 Centimes für 30 Transporte zu Lande ausgegeben, die ihr allerdings später von der k. österreichischen und königl. preussischen Administration zurückerstattet wurden¹.

Neben den eigentlichen Transportgeschäften hatten die Rheinschiffer sich gegen Ende der französischen Herrschaft auch vielfach unentgeltlichen Dienstleistungen bei dem Überschreiten der Rheinstraße durch Truppenkontingente in Unterstützung der Trains und Pontoniers zu unterziehen. Die Mainzer Fahrtenkundigen waren zu dem Zweck in einer „Compagnie bateliers civils pour faire les services aux communications sur le Rhin et differents ponts établie à Mayence“ vereint, deren Mitglieder innerhalb des Zusammenhaltes eine militärische Rangordnung erhielten. In den Listen² der verschiedenen Jahrgänge, die meist etwa 50 Namen zählen, ist stets einer der Aufgeführten als capitaine, einer als lieutenant und einer als sergent-major bezeichnet, neben denen etwa 10 sergents und maitres-ouvriers, sowie die Masse der bateliers ihren Dienst versahen³. Namentlich zur Zeit, als die grande armée die Rheingegenden durcheilte, scheinen die Anforderungen, die man an die Schifflleute stellte, ganz bedeutend gewesen zu sein, so daß diese vielfach in Übung ihrer Berufsgeschäfte völlig behindert waren.

¹ Vgl. Akten über Militärwesen des M.St.A.

² Es sind eine ganze Reihe derselben in den Akten über Militärwesen erhalten (M.St.A.).

³ Vgl. Akten über Militärwesen M.St.A.

Zweiter Abschnitt.

**Vom Wiener Kongress bis zur Rhein-
schiffahrtsakte.**

Erstes Kapitel.

Der Wiener Kongress und seine Beschlüsse.

§ 7.

Auf Rußlands Eisfeldern hatte die „große Armee“ ihr Schicksal gefunden; auf deutschem Boden war die Niederwerfung des allmächtigen Korsen besiegelt worden. Der Anmarsch der Verbündeten trieb dessen zerspaltene Heermassen über den Rhein, der erwachende Freiheitsdrang warf die lohende Kriegsflagge in das Land zurück, das seit einem Jahrzehnt die Universalmonarchie aufzubauen schien.

Damit war das Ende der seitherigen Verwaltung der Rheinschiffahrt gekommen. Wenn sich auch Mainz gleich anderen Städten noch bis zum Frieden hielt, mußte doch schon Ende 1813 die Generaldirektion des Octroi aus ihrem Amte weichen. Zu Anfang 1814 wurde die oberste Leitung der Rheinschiffahrtsangelegenheiten dem Grafen zu Solms-Laubach im Namen der verbündeten Mächte übertragen; für ihn führte eine „subdelegierte Kommission“ von drei Mitgliedern die eigentliche Verwaltung¹, die bei ihren Maßnahmen, soweit es die Umstände erlaubten, den Vorschriften der Konvention von 1804 folgte.

Durch den Pariser Friedensvertrag vom 30. Mai 1814 wurde dann das Verlangen der Franzosen, der Rhein solle die Scheidelinie zwischen den Ländern bilden, wenigstens für den mittleren Teil des Flusses abgelehnt; sein Wasser war wieder nach Arndts heißem Wunsch „Teutschlands Strom, nicht Teutschlands Grenze“ geworden. Dagegen wurde die von Frankreich angebahnte² Befreiung der Rheinschiffahrt glücklicherweise beibehalten und erweitert. Der Fluß sollte künftig von dem Punkte, wo er schiffbar wird bis zur See (jusqu'à

¹ Vgl. Herman, Adressbuch 1823 S. 16, 17; Ockhart, Gesetzgebung S. 299.

² Oppenheim, Der freie deutsche Rhein S. 108 Anm. 3.

la mer) für jeden als freie Fahrstraße dienen¹. Dem in Aussicht gestellten Kongress war die Festlegung der Einzelheiten wie die Ausdehnung dieses Grundsatzes auf die anderen Flüsse vorbehalten, wodurch seine Verwirklichung ganz anders als ähnliche Beschlüsse älterer Friedenstraktate gesichert schien.

Es war wohl die erlauchteste Versammlung der neueren Zeit, deren Tagung am 1. November 1814 in Wien begann. Kaiser und Könige, Fürsten und Herren hatten sich zusammengefunden, um über Wiederherstellung und Regelung der europäischen Verhältnisse nach dem Sturz der französischen Gewaltherrschaft zu beraten². An ihrer Seite arbeitete die Blüte der damaligen Diplomatie; selbst die kleineren Mächte des Völkerkonzerts waren durch ihre bevollmächtigten Gesandten vertreten.

Bei all den kommenden Verhandlungen und Streitigkeiten, die zum Teil, wie die sächsisch-polnische Frage, einen kriegerischen Ausgang zu nehmen drohten, wurde die Beratung der Rheinschiffahrtsangelegenheiten nicht vergessen. Schon am 14. Dezember 1814 ernannte das Komitee der acht Hauptmächte des Kongresses einen Ausschuss³, der den Auftrag erhielt, auf Grund des Artikels 5 sowie der §§ 2, 3 des geheimen Artikels III des ersten Pariser Friedens die Normen über Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein und anderen mehrere Staaten durchströmenden Flüssen festzustellen. Ursprünglich waren dazu nur die bevollmächtigten Minister von Österreich, Preußen, England und Frankreich berufen.

Am 2. Februar 1815 traten Mylord von Clancarty für England, der Herzog von Dalberg für Frankreich, Wilhelm von Humboldt für Preußen und Baron von Wessenberg für Österreich zur ersten Sitzung zusammen, in der, nach Festlegung der Aufgaben und bevorstehenden Arbeiten, beschlossen wurde, die Mituferstaaten von Rhein und Schelde zur Teilnahme an den Beratungen einzuladen. Es waren demgemäß bei den folgenden Konferenzen außer den genannten Mächten noch Holland, Bayern, Baden, Hessen-Darmstadt und Nassau vertreten, denen späterhin auch Württemberg und Kurhessen sich zugesellten.

¹ Art. 5 des Pariser Friedens vom 30. Mai 1814. „La navigation sur le Rhin, du point où il devient navigable jusqu'à la mer et réciproquement, sera libre de telle sorte qu'elle ne puisse être interdite à personne, et l'on s'occupera au futur congrès de principes d'après lesquels on pourra régler les droits à lever par les états riverains, de la manière la plus égale et la plus favorable au commerce de toutes les nations . . .“ Der ganze Friedensschluss findet sich bei Meyer, Staatsakten S. 240 ff. Der Art. 5 ist abgedruckt bei Herman, Sammlung der Gesetze S. 537.

² Vgl. Klüber, Kongressakten Bd. I ff.

³ Vgl. Oppenheim, Der freie deutsche Rhein S. 108, 109; Eichhoff, Pragmatische Darstellung S. 6, 7.

Die Kommission hat ihre gewifs nicht leichte Aufgabe in zwölf Sitzungen erledigt¹. Das schnelle Vorrücken in den Verhandlungen ist, neben dem aufrichtigen Willen der Beteiligten, vor allem den nimmer ruhenden Bemühungen, der geistvollen, ausgleichenden Thätigkeit Wilhelm von Humboldts zu danken. Ihm, dessen Verdienste um Preußen und Deutschland noch in neuerer Zeit nicht gehörig gewürdigt wurden, gebührt der Ruhm, durch seine scharfsinnigen Darlegungen den ungehemmten Fortgang der Verhandlungen vielfach erst ermöglicht zu haben. Wie er in wahrhaft schöpferischer Weise den Neuban des gesamten Verfassungs- und Verwaltungswesens von unten her plante², hat er auch mit seinem Scharfsinn der Schiffahrtskommission den richtigen Weg gewiesen, der zum Ziele führen konnte. In seinem „Mémoire préparative sur le travail de la Commission de navigation.“³ betonte er mit seltener Umsicht all die Punkte, auf die es in der Folge ankam, und hob sicher hervor, was erforderlich war, um den Arbeiten Fortgang und Vollständigkeit zu gewährleisten. Er meinte, es sei

erstens zu untersuchen, welche allgemeinen Grundsätze im Interesse des Handels festzustellen wären, ohne auf solche Einzelheiten zu verfallen, die sich bei den natürlichen örtlichen Verschiedenheiten nicht berücksichtigen ließen;

zweitens seien die so gewonnenen Grundsätze dann auf die Schiffahrt des Rheins wie der Schelde anzuwenden und zugleich die besonderen Bestimmungen beizufügen, welche die lokalen Kenntnisse der Kommission gestatteten oder die Verhältnisse der Uferstaaten unter sich erheischten;

endlich solle man übereinkommen, wie man die gleichen Grundsätze nach Zeit und Ort, und soweit es die Verhältnisse gestatteten, immer mehr auf andere Flüsse Europas übertragen könne.

Diese scharf gezeichneten Ideen, die im einzelnen weiter entwickelt waren und für den Rhein eine Veränderung der Gesetzgebung von 1804 gemäß den seitdem eingetretenen Ereignissen verlangten⁴, trugen in erster Linie dazu bei, daß die Versammlung an dem Hauptgegenstande, der freien Flußschiffahrt, durchweg festhielt und sich nicht durch fremde Materien verwirren oder ganz von ihm abbringen liefs.

¹ Die Quellen für die folgende Darstellung enthält im wesentlichen der III. Bd. von Klübers Kongressakten, in dem die Sitzungsprotokolle der Kongresskommission für die Freiheit der Flußschiffahrt abgedruckt sind.

² Über seine Thätigkeit auf dem Wiener Kongress vgl. neuerdings: Bruno Gebhardt, Wilhelm von Humboldt als Staatsmann; 2. Bd. Stuttgart (Cotta's Nachfolger) 1899.

³ Abgedruckt bei Klüber, Kongressakten III S. 24—30.

⁴ Klüber, Kongressakten III S. 28.

Um neben der allgemeinen Disposition noch eine Richtschnur für die Erörterung einzelner Bestimmungen zu gewinnen, einigte man sich dahin, den von Dalberg vorgelegten Entwurf „Projet d'articles pour le règlement de ce qui concerne la navigation des grands fleuves traversant plusieurs territoires“¹ als Grundlage für die auszuarbeitende Konvention anzunehmen, die Artikel für Artikel durchberaten werden sollte². Dalberg schwebte bei seinen Plänen der alte Octroi-vertrag für den Rhein als Muster vor, wie auch dieser Strom von ihm als maßgebend allen vorangestellt wurde. Es war so vieles in seinem Plane unbestimmt gelassen³, die von ihm vertretenen Principien ließen jeglicher Debatte derart Raum, daß ihre vorläufige Annahme ohne weiteres gebilligt werden konnte.

Bei der Fortsetzung der Verhandlungen blieben sich die Bevollmächtigten der Regierungen wohl bewußt, daß die Uferstaaten und einzelne Plätze manche Sondervorteile zum Opfer bringen müßten, wenn der Inhalt des Pariser Friedensschlusses annähernd erfüllt und der von den vereinigten Mächten beabsichtigte Zweck erreicht werden sollte. Der erste derartige Punkt, der betreffs der Rheinschiffahrt zur Verhandlung kam, war das Umschlagsrecht (*droit de relâche*) von Köln und Mainz. Diese Frage hat damals die Gemüter der Beteiligten fast ebenso bewegt, wie wenige Jahre später die Sehnsucht nach einer gemeinsamen Zollgrenze. Zwar nicht praktisch, aber theoretisch ist sie in jenen Tagen endgültig entschieden worden.

Schon zur Zeit des Rastatter Kongresses war der alte Streit um die Stapelgerechtigkeit entbrannt; von da bis zum Octroivertrag hatte man in Wort und Schrift auf das heftigste um sie gefochten. Die Konvention von 1804 setzte diesen Wirren ein vorläufiges Ziel, indem sie einzelne Mißbräuche beseitigte, dagegen den gezwungenen Umschlag zu Köln und Mainz in vollem Umfange beibehielt⁴.

Allein das unter der Asche fortglimmende Feuer der Erregung schlug immer wieder durch. Die Rivalität zwischen Mannheim und Heilbronn, die Feindschaft zwischen Mainz und Frankfurt gaben stets neuen Anlaß zur Erörterung. Als dann zu Anfang 1813 in Köln das Gerücht auftauchte, zufolge einer Entscheidung, die Graf Molé, der Generaldirektor der Brücken und Wege, veranlaßt habe, werde demnächst das Umschlagsrecht der Stationsstädte aufgehoben, bemächtigte sich aller Interessenten die lebhafteste Unruhe. Die beteiligten

¹ Abgedruckt bei Klüber, Kongressakten III S. 13—19.

² Vgl. Klüber a. a. O. S. 21.

³ Vgl. Oppenheim, Der freie deutsche Rhein S. 109, 110.

⁴ Vgl. das oben S. 24—27 Gesagte.

Kreise entfalteten eine ungemeine Rührigkeit, in der Hoffnung, die ihrem Platze drohende Gefahr noch beseitigen zu können. Municipalrat wie Handelskammer wandten sich mit Immediateingaben an den Kaiser und baten um Einsetzung einer besonderen Kommission, welche etwaige Beschwerden prüfen und den Octroivertrag, wenn nötig, verbessern könnte. Auch nach Mainz schrieb man, um die Schwesterstadt, die ja in den gleichen Gerechtsamen bedroht war, ebenfalls zum Widerstand zu entflammen¹.

Zwar wufsten die kriegerischen Ereignisse der nächsten Monate all diese Bestrebungen im Keime zu ersticken, allein der Pariser Frieden, der die Freiheit der Rheinschiffahrt feierlich verkündete, rief Freund wie Feind des Umschlags zum letzten entscheidenden Waffengang. „Für“ und „Wider“ regnete es jetzt Broschüren, die meist von den Beamten der seitherigen Schiffahrtsverwaltung oder Vertretern der Städte geschrieben sind und unter dem Scheine der Unparteilichkeit einseitige Interessen verfolgen. Die Hauptfehde wurde zwischen Mainz und Frankfurt ausgetragen, die sich in Schriften und Gegenschriften zu überbieten suchten. Ihre Ausführungen gewinnen an Bedeutung, weil sie der Kongresskommission² vorgelegt wurden, in deren Sitzungen auch die Abgesandten beider Orte zur Entwicklung ihrer Ansichten kamen.

Irgend welche neue Gedanken sind in all diesen Abhandlungen kaum zu finden; sie sind nur um deswillen lesenswert, weil sie die verkehrswirtschaftlichen Anschauungen einzelner Kreise im Zusammenhang wiedergeben und ein getreues

¹ Am stimmungsvollsten ist die ganze Lage der Verhältnisse wohl in zwei ungemein beweglichen Briefen des Maires von Köln, Wittgenstein, an den Maire von Mainz, Macké, geschildert (datiert 12. und 27. März 1813). Sie sind von einer Anzahl Eingaben und Beschlüssen begleitet, die den Mainzern zur Beurteilung und Nachachtung unterbreitet werden. Die drei wichtigsten derselben: „Réponses de la chambre de commerce de Cologne aux questions relatives à la convention de l'octroi du Rhin et du droit de relâche,“ das damit verbundene „Projet de règlement sur la police de la navigation du Rhin“ und „l'Adresse du conseil municipal à Sa Majesté l'Empereur“ sind in den Beilagen 2—4 abgedruckt. Sie geben ein vorzügliches Bild der Stimmung, die damals den rheinischen Handelsstand in den Stationsstädten beherrschte, kennzeichnen seine Stellungnahme zu den Grundpfeilern der damaligen Rheinschiffahrtsverhältnisse, zu den Fragen der „großen“ und „kleinen“ Schiffahrt, Frachtpreisregulierung, und vor allem zu Gildenorganisation und Umschlagszwang. Neben ängstlichem Festhalten an altüberkommenen Gerechtsamen, die man keinesfalls missen wollte, sind Regungen einer freieren Verkehrsauffassung unverkennbar (Die Briefe samt den beglaubigten Abschriften der Eingaben und Beschlüsse finden sich in Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.)

² Die kurz vorher noch so rührige Stadt Köln, die dem preussischen Staate zugefallen war, wurde wohl an einem gleich selbständigen Auftreten vor der Kongresskommission gehindert, wie es die „Freie Stadt Frankfurt“ und das „herrenlose“ Mainz wagen konnten.

Spiegelbild der auf dem Kongress herrschenden Strömungen festhalten. Meist *ex ovo*, von der historischen Entwicklung des Stapelrechts, ausgehend, suchen sie seine Nützlichkeit oder Notwendigkeit durch Beispiele zu belegen und mit mehr oder minder Scharfsinn die gegnerischen Aufstellungen zu zerpfücken. Es ist in allen dieselbe Melodie, die nur in anderen Variationen wiederkehrt. Im folgenden sollen daher bloß die wichtigsten Aufsätze knapp charakterisiert werden.

Die Gegner des Umschlagszwanges eröffnen den Reigen mit einer im Juni 1814 zu Frankfurt¹ erschienenen Schrift, unter dem Titel: „Welches Schicksal wird der 5. Artikel des Pariser Friedens, der von der freien Rheinschiffahrt und einem freieren Völkerverkehr spricht, haben?“ Der anonyme Verfasser fühlt „den Herzensdrang“, alle maßgebenden Persönlichkeiten zu bitten, sie sollten Sorge tragen, daß es den neuen Grundsätzen nicht ähnlich gehe, wie ihren Vorgängern, den freieren Bestimmungen der Friedensschlüsse des 17. und 18. Jahrhunderts. Er wendet sich nach den geschichtlichen Ausführungen namentlich gegen die Meinungen, die der badische geheime Hofrat Gaum 1806² in seinen „Bemerkungen zum Octroivertrag“ geäußert hatte und die darin gipfelten, daß der Vorteil aus Beseitigung des Umschlagszwangs für „das Commerz und die teutsche Schiffahrt“ nicht so wichtig sei, als es den Anschein habe.

Unter den mehr offiziellen Streitschriften gewann die Abhandlung über „das Staffelrecht oder die Stationsfahrt auf dem Rheine, insbesondere die Staffel-Gerechtsame der Stadt Mainz in geschichtlich-rechtlicher und polizeylicher Hinsicht“³, die die letztgenannte Stadt an die Kongressmitglieder verteilen ließ, den anderen den Rang ab. Ausgehend von der „Geschichte und Gesetzlichkeit“ des Stapels werden in der ersten Abteilung die besonderen Streitigkeiten zwischen Mainz und Frankfurt wegen dieser Gerechtsame geschildert und der Nachweis geführt, daß die Erlaubnis zu direkten Fahrten von der Mainstadt nach den Mittelrheinhäfen⁴ stets nur ausnahmsweise gegeben und der diesbezügliche Zwist im Jahre 1808 im gleichen Sinne zu Ungunsten Frankfurts entschieden wurde. Des weiteren wird unter Hinweis auf ein Wort Montesquieus, daß die Freiheit des Handels mit der ungehemmten Verfügungsfähigkeit der einzelnen nichts zu thun habe, der Nutzen des Stapels⁵ unter allgemeinen Gesichtspunkten verteidigt und

¹ Frankfurt am Main (in der Andräischen Buchhandlung) 1814; VI und 66 S.

² Heidelberg (bei Mohr und Zimmer) 1806.

³ 1814 ohne Angabe des Druckortes 66 S., auch abgedruckt bei Klüber, Kongressakten I, 3 S. 1–56.

⁴ Ebenda § 4–7.

⁵ Ebenda § 10–20.

behauptet, daß er allein schnelle, sichere und doch billige Transporte verbürge und daher „ohne alle Ausnahme“ beizubehalten sei.

Mainz hatte zur Vertretung dieser Ansichten eine eigene Deputation, bestehend aus dem Grafen Franz von Kesselstatt, Baron Heinrich Mappes und Doktor der Rechte Philipp Heinrich Hadamar nach Wien geschickt. Die Berichte¹, welche diese Specialgesandten für die Heimat schrieben, wissen die Ereignisse, die sich damals am Donaustrande abspielten, ungemein lebendig wiederzugeben. Es sind unter dem Eindruck des Augenblicks festgehaltene Aufzeichnungen, wechselvoll in Ton und Ausdruck wie die Bilder im Kaleidoskop, bestimmt, eine in banger Erwartung harrende Bevölkerung über die großen Geschehnisse wie die Thätigkeit ihrer Abgeordneten zu unterrichten. So manche Frage bewegte ja die Einwohner der meist so fröhlichen Rheinstadt, die durch viele Monate nicht einmal wufste, welchem Herrn sie künftig zufallen werde. Aber um keine scheint sie sich gleich stark gekümmert zu haben, wie um die Erhaltung des gezwungenen Umschlags.

Anfangs sind die Briefe der Gesandten sehr hoffnungsfreudig, sie erzählen von Festlichkeiten und Hofgesellschaften, von Besuchen bei maßgebenden Persönlichkeiten und dem Austausch der Meinungen mit diesem oder jenem. Mählich wird die Stimmung gedrückter; die Verhandlungen wollen keinen rechten Fortgang nehmen, die Ansicht derjenigen, die im Umschlag einen gehässigen Zwang erblicken, geeignet den Aufschwung des Handels zu hindern, gewinnt mehr und mehr an Boden. Danz, der Abgeordnete und Syndikus der Freien Stadt Frankfurt, überreicht den Kongressmitgliedern ein vom 24. September 1814 datiertes Promemoria², das die „veralteten Schiffergilden und Innungen und alle die lästigen Beschränkungen des Stapelzwanges“ aufs entschiedenste bekämpft.

Da es nicht ohne Eindruck bleibt und zudem durch die Veröffentlichung des Sendschreibens³ eines Unbekannten über die Freiheit der Rheinschiffahrt die kräftigste Unterstützung erfährt, trachten die Mainzer Gesandten durch zwei neue Schriften die Scharte wieder auszuwetzen, indem sie die nach-

¹ Die Briefe der Abgeordneten mit den beiliegenden Berichten und Eingaben, die sich auf die Zeit vom 13. Sept. 1814 bis 5. April 1815 erstrecken, finden sich im M.St.A. (Akten über Handel und Verkehrswesen). Sie sind nicht nur wirtschaftsgeschichtlich, sondern auch kulturhistorisch merkwürdig. Interessant ist beispielsweise die Thatsache, daß die Post zwischen Wien und Mainz damals mindestens 16—18 Tage unterwegs war. Meines Wissens sind die ganzen Briefe seither nirgends bekannt gegeben.

² Abschrift desselben bei dem 10. Bericht der Mainzer Deputierten vom 21. Dezember 1814, Abdruck bei Klüber, Kongressakten I, 3 S. 56—63.

³ Abdruck bei Klüber, Kongressakten I, 3 S. 55—84.

gesuchten Ausnahmen und Vergünstigungen¹ abweisen und den Gründen des Sendschreibens mit Gegen Gründen antworten². Dem Inhalt nach sind diese neueren Aufsätze von den älteren etwas verschieden, indem sie weniger die durch die Geschichte bewiesene Gesetzlichkeit des Stapels wie seine praktische Unentbehrlichkeit betonen. Unterstützung finden sie in der gerade erschienenen „topographisch-statistischen Darstellung des Rheins“ von dem ehemaligen Generaldirektor Eichhoff³, neue Anfeindung durch das zweite Sendschreiben eines Unbekannten⁴, das an Schärfe und Schneidigkeit dem ersten in keiner Weise nachsteht.

So lagen die Dinge, als die zur Regelung der Flussschiffahrt ernannte Kongresskommission ihre Sitzungen eröffnete. Inzwischen hatten sich aber die Verhältnisse praktisch gegen früher noch verschärft, da der interimistische Verwalter des Rheins, Graf zu Solms-Laubach, während der Blockade von Mainz durch Verfügung⁵ vom 13. Mai 1814 die seither untersagten direkten Thalfahrten von Frankfurt nach dem Mittelrhein gestattet hatte.

Die Kommission handelte menschlich und politisch klug, indem sie angesichts dieser Sachlage nicht ohne weiteres zu einem Entscheide drängte, sondern beschloß, erst einmal ruhig die Nächstbetheiligten um ihre Meinung zu fragen, um dann die aufgestellten Behauptungen in Ruhe prüfen zu können. Demgemäß wurden Mappes von Mainz, Danz von Frankfurt und Eichhoff, der seitherige Generaldirektor des Octroi, zur dritten Sitzung berufen⁶.

Am 20. Februar 1815 kamen die geladenen Parteien ausgiebig zu Wort⁷. Zunächst entwickelte Danz seine An

¹ „Die nachgesuchten Ausnahmen und Begünstigungen. Ein Nachtrag zur Abhandlung: Das Staffelrecht . . .“ 1814 (ohne Angabe des Druckorts) 16 S.; Abdruck bei Klüber, Kongressakten III S. 331–342.

² „Über die Freyheit der Rheinschiffahrt. Eine Beleuchtung zweyer zu Frankfurt erschienenen Schriftehen, besonders des Sendschreibens; als fernerer Nachtrag zur Abhandlung: Das Staffelrecht . . .“ 1815 (ohne Angabe des Druckorts) 29 S.; Abdruck bei Klüber, Kongressakten III S. 343–366.

³ Köln am Rhein (gedruckt bei M. Dumont-Schauberg) im Oktober 1814.

⁴ Über die Freiheit der Rheinschiffahrt. Zweites Sendschreiben von *** an ****. Auf dem Kongress gedruckt. 56 S. Oktav. Abdruck bei Klüber, Kongressakten III S. 366–416.

⁵ Abschrift der Verfügung in dem Promemoria der Mainzer Deputation an die Fürsten Metternich und Hördenberg. Weiter Kopie derselben bei 14. Bericht vom 14. Jan. 1815.

⁶ Dieser Beschlufs wurde in der zweiten Sitzung vom 8. Febr. 1815 gefasst, nachdem Hollands Vertreter Baron de Spaen die Frage angeschnitten hatte; vgl. Klüber, Kongressakten III S. 21, 31 und 17. Bericht der Mainzer Deputierten vom 11. Febr. 1815.

⁷ Der Bericht der Mainzer Abgeordneten hebt rühmend hervor,

sichten¹. Er meinte, die Behauptung, der Stapel müsse wegen der natürlichen Beschaffenheit des Stromes beibehalten bleiben, werde hinfällig, durch den Hinweis auf die Thatsache, daß, abgesehen von Getreideschiffen², die primitiven „Lauertannen“, die aus leichten Tannädielen gezimmert waren, laut alter Erlaubnis von Basel bis Holland ohne Umschlag und ohne Gefahr gingen und daß während der Frankfurter Messe selbst Mainschiffe von 2000 Centner Ladefähigkeit ungefährdet die Strecke Würzburg—Köln zurücklegten. Man habe überhaupt die Gefahren der Rheinschiffahrt bei weitem überschätzt. So gut wie auf der viel schwierigeren Donau und dem holländischen Teil des Stroms könne man auch auf der mittleren und oberen Linie desselben ohne Haltezwang auskommen. Außerdem hindere der Umschlag die freie Konkurrenz, welche mehr als Schutzmaßregeln die Entfaltung des Handels fördere. Schliesslich bringe sein Wegfall noch den Vorteil, daß man dann die Schifferverbindungen entbehren könne, die nicht mehr zeitgemäss und unpraktisch seien.

Nächst dem kam Mappes³ zu Wort, den Hadamar noch durch Zufügung einzelner Bemerkungen unterstützte. Sie hielten die Beispiele ihres Gegners für unerheblich und verteidigten den Umschlag, weil er Sicherheit, Schnelligkeit der Transporte und mässige Frachtpreise gewährleiste. Er allein ermögliche eine genaue Überwachung der Fahrten und den Zusammenhalt der Gilden, die Pflanzschulen tüchtiger Steuerleute seien; nur bei seiner Beibehaltung sei darauf zu rechnen, daß der Verkehr stets die ihm dienlichen Fahrten bereit finde.

Zuletzt sprach Eichhoff, der neben den Streitenden die unabhängige Erfahrung vertreten sollte, aber eine wenig entschiedene Haltung einnahm. Nach einigen Wendungen und dem Hinweis auf Umfragen während seiner Octroiverwaltung, die ergeben hätten, daß eine ganze Reihe von Städten für Umschlagszwang, Reihefahrten, polizeiliche Preisregelungen seien, erklärte er sich für Beibehaltung des seitherigen Umschlagsrechts unter gewissen Einschränkungen und Abänderungen⁴.

Nach mancherlei weiteren Verhandlungen über andere Gegenstände wurde der Austrag des Streithandels in die nächste Sitzung vertagt. In dieser ward zuerst nochmals Eichhoff vernommen, der längere Ausführungen zur Verlesung brachte. Seiner Rede⁵ kurzer Sinn war der, daß er nicht

mān habe sie ruhig und ohne Unterbrechung aussprechen lassen. (19. Bericht vom 22. Febr. 1815.)

¹ Klüber, Kongressakten III S. 33—35.

² A. a. O. S. 39.

³ Klüber a. a. O. S. 35—37, 38.

⁴ Klüber a. a. O. S. 37—39.

⁵ Observations sur les articles 3, 4, 5 et 6 de la convention de l'octroi de la navigation du Rhin, bei Klüber a. a. O. S. 63—71.

von der Notwendigkeit, wohl aber von der großen Nützlichkeit eines gemäßigten Umschlagszwanges überzeugt sei. Dabei sprach er aber seine Meinung so wenig entschieden und klar aus, daß beide Parteien seine Worte zu ihrer Unterstützung anführen konnten.

Die folgende Abstimmung hat das Schicksal des rheinischen Stapelwesens in seiner letzten Ausgestaltung entschieden. Einmütig wurde die Abschaffung des gezwungenen Umschlags, wie ihn die beiden Stationsstädte bis zuletzt behaupteten, beschlossen. Es war dieser Entscheid nicht ausschließlich durch das Gewicht der für ihn geltend gemachten Gründe hervorgerufen. Fast mehr erscheint er als die naturgemäße Wirkung wirtschaftlicher Strömungen, die damals an Ausbreitung gewannen, denen die nächste Zukunft gehören sollte. Die Gesellschaft empfand die ihr überall entgegen tretenden Polizeiordnungen längst nicht mehr als Schutz- sondern als Zwangsmaßregeln und suchte dieselben endlich abzuschütteln. „Man war es müde geworden, sich ewig gleich Kindern am Gängelbände führen zu lassen.“ In England hatte die neue Lehre von der Freiheit des Handels und Verkehrs, wie des ganzen Güterauswechsels, zuerst Aufnahme gefunden. Bei dem Wiener Kongress, wo Lord Clancarty mit Entschiedenheit die Anschauungen seines Vaterlandes vertrat, sind ihr für die verkehrstechnischen Fragen sämtliche Staaten Mitteleuropas beigetreten. Hatte ja gerade bezüglich der Rheinschiffahrt der Verfasser des ersten „Sendschreiben“ auf „das wohlwollende System“ von Adam Smith hingewiesen, „dessen Verkehrsfreiheit die Staaten, welche einen ganzen Weltteil ausmachen, den verschiedenen Provinzen eines großen Reichs ähnlich werden lasse“. Erlösung aus engehaltenen Schranken: das war es, was man von der durch den großen Schotten in gefälliger Form dargebotenen Lehre des wirtschaftlichen Liberalismus erwartete. Der natürliche Ausgleich des ungehinderten Wettbewerbs, die in der befreiten Privatindustrie liegende Kontrolle sollte an die Stelle eines Wustes von Formeln und Vorschriften treten.

Dabei war man sich teilweise bewußt, daß die neue Freiheit nicht für alle Beteiligten gleich wertvoll sein werde. Man konnte sich denken, daß etwa unter den Schiffen einzelne durch größere Regsamkeit, Schlaueheit, Thatkraft vor anderen einen Vorsprung erhielten und daß letztere zum Aufgeben einer lang getriebenen Beschäftigung gezwungen würden. Aber deswegen wollte man doch nicht dem Fortschritt die Thüre verschließen, „wie die Türkei, welche wegen der vielen Abschreiber die Buchdruckereien nicht aufkommen ließ“.

Auch durch die natürliche Beschaffenheit des Strombettes, die den Umschlagszwang fordere, ließ man sich nicht mehr schrecken. Der Gedanke war ja zu einleuchtend, daß, wenn

wertlosere Güter in den leichten, freigegebenen Fahrzeugen ungehindert die Strecken passierten, die anderen in besser gebauten Schiffsgefäßen nicht viel gefährdeter seien. Wo aber das Verkehrsleben gewisser Mittelpunkte bedurfte, da sollte es sich solche selber zu schaffen wissen.

So hatten denn die Anschauungen des Liberalismus im Verkehrswesen über den absterbenden Merkantilismus den Sieg davon getragen. Alle Versuche, ihn noch in letzter Stunde zu vereiteln, wie sie etwa vermittelt Übergabe einer neuen Denkschrift¹ durch die Mainzer Deputation gemacht wurden, blieben vergeblich. Die Regierungen gaben baldigst ihre Zustimmung zu dem Beschlufs der Kommission zu erkennen².

Mit dem Entscheid über den Stapel war eigentlich nur ein Teil der Aufgabe, die den Regierungsvertretern übertragen war, gelöst. Noch blieben eine ganze Reihe einzelner Punkte, wie Frachttaxen, Berechtigung der Schiffergesellschaften, grose und kleine Schiffahrt, übrig, die alle mehr oder minder mit dem Umschlagszwang zusammenhingen und durch seine Aufhebung berührt wurden. Mehr als sie hat die Abänderung der Rheinschiffahrtsverwaltung und die Schaffung einer Centralkommission die Gemüter in den nächsten Sitzungen beschäftigt.

Allgemein herrschte die Überzeugung von der Notwendigkeit einer obersten Behörde, deren Thätigkeit man sich ähnlich derjenigen dachte, welche die Octroidirektion seit 1804 ausgeübt hatte. Über Einzelheiten gab es mannigfache Wünsche. Die Pläne und Ausführungen, welche die Vertreter der Mächte vorlegten³, schieden sich in vielen Punkten voneinander. Es machte sich namentlich unter den kleineren Staaten die Meinung geltend, dafs die Landeshoheit der einzelnen Territorien nicht mehr durch eine ununterbrochen thätige Behörde beschränkt werden dürfe, dafs man sich vielmehr mit einem Organ begnügen müsse, welches nur zeitweise, etwa halbjährig, zur Erledigung der notwendigen Geschäfte berufen werde. Diese Frage war um so wichtiger, weil, im Unterschied zu der bisherigen Übung, Befugnisse, die

¹ Observations de M.M. les députés de la ville de Mayence vom 24. Febr. 1815; übergeben in der 7. Kommissionssitzung vom 3. März 1815; Abschrift bei dem 20. Bericht der Deputierten vom 4. März 1815; Abdruck bei Klüber, Kongressakten III S. 187—197.

² Auf württembergischen Antrag wurde in der 7. Sitzung vom 3. März 1815 auch der seit 1808 zu Mannheim eingeführte gezwungene Umschlag ausdrücklich aufgehoben. Klüber, Kongressakten III S. 168, 169.

³ In der 5. Sitzung vom 24. Februar 1815 wurden diesbezügliche Pläne durch die Vertreter von Nassau, Hessen-Darmstadt, Baden, Frankreich und Preussen der Kommission unterbreitet; Abdruck derselben bei Klüber a. a. O. S. 87—104.

der gemeinsamen Leitung unterstanden hatten, den Einzelstaaten zurückgegeben werden sollten, wie Erhebung der Zölle, Erhaltung der Leinpfade und dergleichen mehr. Diese Neuregelung schien im Interesse der Länder am Mittel- und Niederrhein zu liegen, öffnete aber späterhin holländischer Willkür Thür und Thor und bedeutet bei ihrer decentralistischen Tendenz für die damalige Zeit einen Rückschritt gegen die straffere, weniger von wechselnden Interessen berührte Verwaltung im Sinne der Octroikonvention. Nicht weniger Mühe machte es, die vielen überkommenen Octroirenten zu begleichen, die unter die einzelnen Parteien verteilt werden mußten¹.

Auch bei Beratung der Schifffahrtsverhältnisse auf den Nebenflüssen galt es manchen Zwiespalt zu verdecken. Oft standen die Ansprüche der Herrschaften an der Mündung denen des Oberlaufs entgegen, und nicht immer war es leicht, eine gemeinsame Linie zur Verständigung zu finden².

Dabei mußten sich die Besprechungen noch durch manche Sonderfragen winden, welche die Feststellung allgemeiner Bestimmungen verlangsamt. Bald beklagte sich Straßburg über Veränderungen, welche die provisorische Verwaltung im Schifffahrtswesen und an den Tarifen vorgenommen hatte³, bald mußte wegen der Streitigkeiten unterhandelt werden, die zwischen Oldenburg und den Hansestädten wegen Aufhebung des Elsfl ether Weserzolls⁴ geführt wurden.

Auch bei derartigen Konferenzen scheint Wilhelm von Humboldt die ausschlaggebende Rolle gespielt zu haben. Alle bedeutenderen Vorschläge und Entwürfe entsprangen seiner Feder, wie er überhaupt durch kluge Taktik und unermüdlige Arbeitskraft seinen Plänen meist den Durchbruch zu sichern wußte.

Allmählich gelang es, die Sonderinteressen der einzelnen Glieder mit den Forderungen, die das Gemeinwohl erheischte, in Einklang zu bringen. In der 12. Sitzung vom 24. März 1815 wurden die Schifffahrtsverhältnisse endgültig geordnet, und die neuen Verträge sofort durch die Bevollmächtigten

¹ Vgl. die hierhergehörigen Vorschläge und Entwürfe Humboldts: „Projet de redaction d'articles 28—30 (1—3) proposé par M. le baron de Humboldt“ in der 9. Sitzung vom 16. März 1815 und „Nouvelle Redaction d'articles . . .“ in der 10. Sitzung vom 20. März 1815; Klüber a. a. O. S. 230—232, 240—244.

² Vgl. z. B. die Forderungen Badens und Württembergs, betr. die Schifffahrtsverhältnisse bei Mannheim und Heilbronn. (Klüber a. a. O. S. 169.)

³ Vgl. Mémoire de la ville de Strassbourg, concernant les changements opérés par l'administration provisoire de l'octroi du Rhin, dans la partie de la navigation et des tarifs (Abdruck bei Klüber a. a. O. S. 56—58) und die Rechtfertigung dieser Mafsnahmen durch Humboldt, sowie dessen Mémoire in der Sache (abgedruckt a. a. O. S. 155—166).

⁴ Klüber a. a. O. S. 167, 174—182.

der acht größeren Mächte unterzeichnet. Die neun allgemeinen Artikel über die freie Schifffahrt auf Flüssen, die mehrere Länder durchströmen, sind der Wiener Kongressakte vom 9. Juni 1815 als unverletzlicher Bestandteil eingefügt worden¹. Die Sätze, die sich auf den Rhein und seine Nebenflüsse beziehen, wurden ihr angehängt und sollten, wie die Konvention selber, vor jeder Verletzung geschützt werden².

Die „articles concernant la navigation des rivières qui dans leur cours navigable séparent ou traversent différents états“³ verpflichten die Regierungen, eine Übereinkunft bezüglich der Schifffahrtsverhältnisse zu treffen, unter Zugrundelegung der in ihnen enthaltenen Sätze. Als solche gelten in erster Linie die Freiheit der Fahrten für jeden, der sich der allgemeinen Ordnung fügt, und Einförmigkeit im System der Gebührenerhebung. Die Abgaben selbst sollen unveränderlich und möglichst unabhängig von der Beschaffenheit der Waren sein, um die Abfertigung zu erleichtern. Ihr Betrag darf die seither eingegangenen Summen keinesfalls überschreiten; vielmehr soll man bei Abfassung der Tarife von dem Gesichtspunkte sich leiten lassen, daß die Erleichterung der Schifffahrt den Handel fördert (du point de vue d'encourager le commerce, en facilitant la navigation). Das für den Rhein festgesetzte Octroi kann für diese Verhältnisse als Vorbild dienen. Die Zahl der Erhebungsämter ist möglichst zu vermindern. Nirgends dürfen neue Stapel- oder gezwungene Umschlagsrechte errichtet werden; die bereits bestehenden sind nur beizubehalten, wenn die Uferstaaten sie ohne Rücksicht auf örtliche Interessen für Handel und Schifffahrt im allgemeinen zuträglich erachten. Die Mauten (Grenzzölle) haben mit den Schifffahrtsgebühren nichts gemein, doch ist dafür zu sorgen, daß ihre Erhebung den Fahrtenverkehr nicht hindert. Jeder Uferstaat übernimmt die Unterhaltung der Leinpfade, die über seinen Boden hingehen und die erforderlichen Arbeiten im Bette des Flusses, soweit er sein Gebiet durchströmt.

Dies sind im wesentlichen die allgemeinen Richtlinien, innerhalb deren sich die Reglements der einzelnen Ströme zu bewegen hatten. Für den Rhein und seine Nebenflüsse waren dieselben weiter ausgearbeitet.

Das Rheinschifffahrtssystem⁴ sollte soviel wie irgend mög-

¹ Art. 108—116. Klüber, Kongressakten VI S. 89—92.

² Art. 117. Klüber, Kongressakten VI S. 92, 203. Vgl. noch Oppenheim, Der freie deutsche Rhein S. 119 Anm. 3.

³ Abgedruckt bei Klüber, Kongressakten VI S. 89—92, III S. 254 bis 257; Herman, Sammlung der Gesetze S. 538—540; in deutscher Sprache ebenda S. 150—153.

⁴ Articles concernant la navigation du Rhin 1—32; abgedruckt bei Klüber, Kongressakten III S. 257—275; Herman, Sammlung der Gesetze S. 542—556; in deutscher Sprache ebenda S. 131—146.

lich auf alle Teile und Verzweigungen des Stroms (embranchements et confluens), namentlich auch auf die Strecken zwischen Basel und Straßburg und von der niederländischen Grenze bis zu den Mündungen ausgedehnt werden. Die Abgaben von beförderten Waren und die Schiffsgebühr (Recognition) blieben ungefähr dieselben wie nach der Konvention von 1804; das Gleiche galt von den Erhebungsämtern, nur daß dort jetzt die Gelder für Rechnung der einzelnen Uferstaaten und durch deren eigene Beamte einkassiert wurden, die allerdings die Befolgung der Schiffsfahrtsordnung eidlich versprachen.

Zur Überwachung des Schiffsfahrtsbetriebs wurde eine Centralkommission eingesetzt, welche zugleich den amtlichen Austausch unter den Uferstaaten zu vermitteln hatte und als Berufungsinstanz in Schiffsfahrtsangelegenheiten galt. Sie bestand aus den sieben Vertretern der Uferstaaten und versammelte sich jeden November, wenn nötig auch im Frühjahr zu Mainz. Außerdem war zur Erledigung der laufenden Geschäfte und Leitung der Verwaltung ein Oberinspektor berufen, dem zwei Unterbeamten für die einzelnen Stromstrecken beigesellt waren. Der Oberinspektor wurde von der Centralkommission auf Lebenszeit durch absolute Stimmenmehrheit gewählt, jedoch so, daß von einer idealen Anzahl Stimmen Preußen $\frac{1}{3}$, die übrigen deutschen Staaten ebenfalls $\frac{1}{3}$, Frankreich und Holland je $\frac{1}{6}$ erhielten. Die Inspektoren sollten vor der Centralkommission Rechnung legen und ihr regelmäßige Berichte erstatten, damit sie jährlich eine ausführliche Übersicht über den Zustand der Schifffahrt, ihre Fortschritte und Veränderungen ablegen könnte.

Im Anschluß an diese Bestimmungen allgemeiner Natur wurden in besonderen Verfügungen die Stapelrechte und die mit ihnen zusammenhängenden Gerechtsamen irgend welcher Art für alle Plätze gänzlich beseitigt. Desgleichen wurden alle Monopole und Privilegien einzelner wie ganzer Gilden aufgehoben.

Die Nachen und Schiffe der Verwaltung führten außer dem Wappen des Uferstaates zur näheren Bezeichnung das Wort „Rhenus“ und hatten gleich den Kassen und Erhebungsstellen alle Rechte der Neutralen im Kriege.

Da man sich auf dem Kongress nur über diese allgemeinen Grundzüge einer Rheinschiffsfahrtsordnung verständigt hatte, wurde schließlichs noch verfügt, daß alle näheren Ausführungen über Tarifwesen und gerichtliches Verfahren, Schiffsbehandlung wie Gilden u. dergl. mehr einer noch auszuarbeitenden endgültigen Verordnung vorbehalten bleiben sollten. Wie dieser Plan zur Ausführung gebracht wurde, soll weiter unten erzählt werden. Schneller als er kam die Aufteilung der auf dem Octroi lastenden Renten und Pensionen zu stande, die

durch die deutschen Uferstaaten mit verhältnismäßigen Ansprüchen an Frankreich übernommen wurden¹. Die schiedsrichterliche Entscheidung über die dem Rheinschiffahrtsoctroi auferlegten direkten Renten wurde der Wiener Reichshofratskommission übertragen, die sich derselben durch Urteil vom 26. März 1816 entledigte².

Die Bestimmungen für die Nebenflüsse des Rheins³, die zunächst in Specialsitzungen beraten und dann zusammengefaßt waren, sind den oben erörterten Principien angepaßt. Auch für sie sollte Verkehrsfreiheit gelten; zugleich wurde den Schiffern dieser Flüsse der Wasserbetrieb auf dem Hauptstrome unter denselben Bedingungen wie dessen Anwohnern gestattet. Umschlagszwang und Monopole blieben fürderhin ohne Geltung. Insbesondere wurde den Uferstaaten von Main und Neckar wie Mosel und Maas verboten, die Schiffahrtsgebühren über die Tarife vom Anfang des Jahrhunderts zu erhöhen; die neuen Zollsätze sollten, soweit es die Umstände erlaubten, dem Rheinoctroi nachgebildet werden.

¹ Klüber a. a. O. S. 270—273; Herman a. a. O. S. 141—145.

² Abdruck derselben bei Herman a. a. O. S. 556—560; vgl. noch ebenda S. 142, 143 Anm.

³ Articles sur la navigation du Neckar, du Mein, de la Moselle, de la Meuse et de l'Escaut bei Klüber a. a. O. S. 245—247; Herman a. a. O. S. 540—542; in deutscher Sprache ebenda S. 147—149.

Zweites Kapitel.

Die Verhandlungen der Centrakommission für die Rheinschiffahrt über Vollzug der Wiener Konvention.

§ 8.

Ein bedeutsamer Schritt war in Wien geschehen. Neben all den Europa bewegenden Länderteilungen hatte eine nicht sehr in den Vordergrund tretende Kommission Grundsätze festgestellt, die für die Verkehrsentwicklung im 19. Jahrhundert von weittragendster Bedeutung werden sollten. Die Freigabe der Wasserstraßen, insbesondere die Freiheit der Rheinschiffahrt von dem Punkte, wo der Fluß fahrbar wird, bis zum Meer, wurde unverblümt und rückhaltslos von den Vertragsmächten zum Grundsatz erhoben. Man hat darin nicht mit Unrecht den fruchtbarsten Gedanken gesehen, den der ganze, sonst nicht allzu rühmlich¹ verlaufene Kongress zeitigte. Nur seine Verwirklichung konnte mit den alten, teilweise aus dem Mittelalter überkommenen Verhältnissen aufräumen und für eine ungehinderte Entwicklung der Schiffahrt die nötige Grundlage schaffen. Die Beseitigung des Stapelzwangs und der Schiffermonopolen, die Aufgabe manch anderer Beschränkung erscheinen als bedeutsame Schritte einer liberalen Verkehrsauffassung, wenn man erwägt, welche Vorurteile diesen Maßnahmen seither im Wege gestanden und verhindert hatten, daß ein großer, von der Natur überaus begünstigter Wasserweg wie der Rhein, angesichts der mangelhaften Verkehrsver-

¹ Mit feiner Ironie geißelt die Gräfin Potocka in ihren Memoiren die Stimmung auf dem Wiener Kongress, wenn sie behauptet, „daß die Souveräne, wie Kinder, die die Aufsicht des Schullehrers los sind, sich der Freude hingaben, wieder Herren in ihrem Hause zu sein. Sie glaubten, sie hätten nun nichts mehr zu fürchten. Ein jeder wählte sich seine Dame“. — Die Memoiren der Gräfin Potocka 1794—1820; veröffentlicht von Kasimir Stryenski. Nach der 6. franz. Aufl. bearbeitet von O. Marschall von Bieberstein; Leipzig (Schmidt u. Günther) S. 242.

bindungen auf dem Lande, in vollem Umfange ausgenützt wurde.

Ein Nachteil jedoch haftete an den Beschlüssen der Wiener Schifffahrtskommission. Es waren nur „Grundsätze“, die ausgesprochen waren, keine Vorschriften, die unmittelbar in Vollzug gesetzt werden konnten. Die aufgestellten Normen fanden keine Ergänzung in der Möglichkeit, sie, wenn nötig, zwangsweise durchzusetzen. So dauerte es denn noch 16 Jahre, bis die Vertragsbestimmungen sämtlich in Wirksamkeit traten. Erst nach dieser langen Zeit eines fortgesetzten Kampfes unter den Regierungen wie den beteiligten Interessenten wurden die Versprechungen des Wiener Kongresses eingelöst.

Artikel 31 der Konvention über die Rheinschifffahrt verlangte von den Uferstaaten die sofortige Ernennung von Bevollmächtigten für die Centralkommission, die bereits am 1. Juni 1815 in Mainz zusammentreten sollte. Es war zugleich bestimmt, daß die seitherige provisorische Verwaltung die Leitung der Rheinschifffahrtssachen an die Centralkommission und die Behörden der Uferstaaten abzugeben hatte. Um die Mafsregeln zum Vollzug dieser Anordnungen zu beschleunigen, überreichte Wilhelm von Humboldt am 7. April 1815 den Vertretern der Mächte eine Note¹, die vorschlug, die Auswahl der Mitglieder für die Centralkommission unverzüglich vorzunehmen, den Grafen Solms-Laubach, als den Vorsteher der provisorischen Verwaltung des Octroi, aufzufordern, sein Amt am 1. Juni zu Händen der neugeschaffenen Behörde niederzulegen und den früheren Generaldirektor des Octroi Eichhoff zur Vorbereitung des künftigen, endgültigen Reglements zu veranlassen.

Weder der eine noch der andere Punkt kam in der vorgeschriebenen Zeit zur Erledigung. Erst nach Überwindung vieler Schwierigkeiten, die zum Teil daher rührten, daß die Anweisung zur Übergabe der Geschäfte nicht rechtzeitig eingetroffen war, konnte die Centralkommission, die am 5. August 1815 erstmalig zusammengetreten war, die Übernahme der gesamten Verwaltung für den 10. Oktober 1817 ankündigen². Aber auch damit war nichts Fertiges, sondern nur ein Provisorium geschaffen. Der bestehende Geschäftsgang blieb unverändert und sollte erst nach Erlaß der sog. „interimistischen Instruktion“ anders geregelt werden. Demnach fuhren die Rheinschifffahrtsbeamten fort, sich in allen Angelegenheiten, die den

¹ Abgedruckt bei Klüber, Kongressakten III S. 275–277; in deutscher Sprache bei Eichhoff, Pragmatische Darstellung S. 12, 13.

² Die Proklamation der Centralkommission ist in deutscher und französischer Sprache abgedruckt bei Herman, Adressbuch 1823 S. 20–23 Anm.

laufenden Dienst betrafen, an die „subdelegierte Kommission“ in Mainz zu wenden, die nunmehr den Namen „provisorische Verwaltungskommission für die Rheinschiffahrt“ erhielt. Das Personal der Erhebungs- und Kontrollämter trat in den Dienst desjenigen Herrschers, in dessen Gebiet der Ort seiner Anstellung lag, blieb aber gleichzeitig der Centralkommission und der provisorischen Verwaltungsbehörde in allen Dingen, die seine Amtsverrichtungen betrafen, untergeordnet.

Es war ohne weiteres klar, daß die neue Ordnung, die auf Grund der Wiener Bestimmungen die Verhältnisse am Rhein dauernd umgestalten sollte, nicht in wenigen Wochen oder Monaten fertiggestellt werden konnte. Bis zu ihrem Erlaß trat ein Zwischenzustand ein, für den besondere Maßnahmen getroffen werden mußten, zumal die Octroikonvention von 1804 im Laufe der provisorischen Verwaltung Abänderungen erlitten hatte, gegen die zum Teil schon in Wien Einwendungen erhoben wurden. Das Kongresskomitee verfiel daher auf den Gedanken, einstweilen eine „interimistische Instruktion“ in das Leben zu rufen, „durch welche verordnet wird, daß bis zur Erscheinung und Sanktionierung des neuen Reglements die Konvention von 1804 befolgt werden soll, mit Bezeichnung derjenigen Artikel jedoch, welche bereits durch die jetzigen Verfügungen aufgehoben sind, oder durch andere Vorschriften jetzt schon ersetzt werden müssen“.

Man sollte meinen, die Schaffung und Genehmigung einer derartigen Einrichtung für die Zwischenzeit sei ohne viel Schwierigkeiten von statten gegangen. Dennoch wurde betreffs ihrer weder in den nächsten, noch in späteren Jahren eine Einigung unter den Uferstaaten erzielt.

Am 5. August 1816 fand die erste Beratung der Centralkommission statt. Wenige Tage später, am 12. desselben Monats, wurde ihren Mitgliedern durch Eichhoff der Entwurf¹ zu einer interimistischen Instruktion unterbreitet, der sich eng

¹ Die wichtigsten Entwürfe und die Verhandlungen der Centralkommission in der ersten Zeit finden sich bei „Eichhoff, Pragmatisch-geschichtliche Darstellung der Verhandlungen und Beschlüsse des Kongresskomitees für die Freiheit der Flüsse; sowie der Berathungen der im Gefolge jener Beschlüsse in Mainz niedergesetzten Centralkommission. Gegenwärtige Lage dieser Beratungen. Mainz 1819“. Der offizielle Wortlaut der Protokolle wird dabei von einem, freilich stark subjektiv gefärbten Text des ehemaligen Generaldirektors des Rheinschiffahrtsoctroi begleitet. Eine große Anzahl weiterer Protokolle und Beschlüsse der Centralkommission aus der Zeit nach dem 30. August 1817 ist in den „Beiträgen zur Kenntnis und Beförderung des Handels und der Schifffahrt“ abgedruckt, die von dem bayrischen Hofrat und bevollmächtigten Kommissär für die Rheinschiffahrtsangelegenheiten bei der Centralkommission zu Mainz herausgegeben wurden. Mainz 1818 ff. Über das Verhältnis beider Werke und ihrer Autoren zu einander vgl. die Präsidialrede des badischen Bevollmächtigten in Naus Beiträgen II S. 105 und Eichhoffs „Erläuternde Bemerkungen“.

an die Bestimmungen der Octroikonvention schloß und Abänderungen derselben nur vorschlug, soweit er sie durch die Grundsätze des Wiener Kongresses namentlich betreffs des Umschlagszwangs für geboten hielt¹. Seine Ansichten wurden nicht von allen Mitgliedern der Kommission beifällig aufgenommen; einige derselben wünschten, man solle auch Gergens und von Auer, zwei Mitglieder der subdelegierten Verwaltungskommission, um ihre Meinungen befragen. Deren Äußerungen gingen dahin, daß die Reste des Stapels und die Privilegien der Schiffergilden bis zum Erlaß der endgültigen Verordnung zu bewahren seien, und daß man auch an der Art der Gebührenerhebung und den Verhältnissen des Dienstpersonals bis dahin nichts ändern solle.

Die Meinungen über diese Vorschläge blieben um so mehr geteilt, als wechselseitiges Mißtrauen die Bevollmächtigten der Uferstaaten an rückhaltsloser Aussprache hinderte.

Allmählich trat jedoch eine neue Idee immer mehr in den Vordergrund, die den vollen Genuß der freien Schifffahrt unbedingt und sofort verlangte, die forderte, nicht nur die gezwungenen Umschlagsrechte von Mainz und Köln, sondern auch alle darauf Bezug nehmenden Einrichtungen, das ganze Hafen- und Krahnwesen, das Eichhoff vorläufig beibehalten wollte, müßten ohne weiteres abgeschafft werden. Der nassauische Kommissar übernahm es, eine interimistische Instruktion in diesem Sinne zu entwerfen². Obschon Eichhoff sofort seine kritischen Bemerkungen³ über dieselbe kundgab, wurde sie doch zur Beratung gestellt. Damit war auch rein äußerlich der durch die Kongressakte art. 31 vorgeschriebene Weg verlassen, der ausdrücklich die Octroikonvention von 1804 in den Sätzen der notwendigen vorläufigen Verordnung, soweit als angängig, festgehalten wissen wollte.

Gegen Nassaus Vorschlag erhoben diejenigen Widerspruch, die nicht für beschleunigte Aufhebung der Umschlagsrechte waren, andererseits aber auch der Bevollmächtigte der Niederlande, dem jener Entwurf noch nicht genug zu bieten schien. Es war nämlich in demselben vorgesehen, daß die holländischen Schiffer von den neu einzuführenden Begünstigungen bis zur Vollendung und allgemeinen Billigung einer definitiven Verordnung ausgeschlossen bleiben sollten. Durch letztere Maßnahmen glaubte man am besten den thatsächlichen Verhältnissen gerecht zu werden und zugleich auf die Niederlande einen gewissen Druck ausüben zu können, da diese, nach-

¹ Vgl. Beilage I bei Eichhoff, Pragmatische Darstellung S. 146—148.

² Die Hauptartikel dieses Entwurfs sind abgedruckt bei Eichhoff, Pragmatische Darstellung. Beil. II S. 148—150.

³ Die wichtigsten dieser „Bemerkungen“ finden sich bei Eichhoff a. a. O. Beil. III S. 150—159.

dem sie wenige Jahre sich der Octroierhebung gefügt hatten, sofort nach dem Pariser Frieden auf ihrer Stromstrecke wieder zur Einführung der alten Zölle und eines lästigen Douanensystems geschritten waren.

Auf die angedeutete Weise waren wieder 2 Monate (8. Oktober — 3. Dezember 1816) unter nutzlosen Streitigkeiten verstrichen. In dieser Lage erhielten die Vertreter Badens und Hessens den Auftrag, einen neuen Entwurf unter Berücksichtigung der Resultate des vorhergehenden Meinungsaustauschs zu fertigen. Auch gegen ihn¹ sind von Eichhoff, der sich an den Wortlaut des Art. 31. der Kongressakte hielt, und dem die Schonung seines Ideales, der Octroikonvention, am Herzen lag, eine Reihe von Einwendungen² erhoben worden. Er trat dabei entschieden für eine beschleunigtere Abfassung der interimistischen Instruktion ein; die Zwischenzeit bis zum Erlaß des definitiven Reglements könne dann benutzt werden, um mit Holland über die Stromteile, die als Zweige des Rheins behandelt werden sollten und über die Grenzen, „wo die Flusssahrt anfängt und aufhört“, eine Einigung zu erzielen.

Inzwischen suchte Preußen, das den badisch-hessischen Entwurf als zu weitgehend verworfen hatte, diesen durch selbständige Gegenanschläge³ zu beseitigen, die es am 14. Nov. 1816 der Centrakommission vorlegte. In ihnen wurde zum ersten Male ganz rückhaltslos darauf hingewiesen, daß man von der Handhabung des Umschlagszwangs „faktisch“ nicht früher ablassen werde, als die endgültigen Reglements verkündet würden, welche die Octroikonvention von 1804 in allen Stücken ersetzen könnten.

Da diese preussischen Grundsätze das Schicksal ihrer Vorgänger teilten und gleich ihnen von der Mehrzahl der Bevollmächtigten verworfen wurden, beschloß man ein Komitee von 4 Kommissaren niederzusetzen, die sich über einen „letzten Entwurf“ einigen sollten. Ein solcher⁴ schien nach seiner Ausarbeitung durch die Vertreter Preußens, Bayerns, Badens und Hessens allgemeinen Beifall zu finden. Allein nach seiner ersten Durchberatung in der Sitzung des 3. Dezember 1816 machten sich in den folgenden Tagungen während desselben Monats immer mehr Bedenken gegen ihn geltend⁵. Die wider-

¹ Seine Hauptartikel sind abgedruckt bei Eichhoff, Pragmatische Darstellung Beil. IV S. 159—164.

² Vgl. Eichhoff a. a. O. S. 31—35.

³ Die Hauptartikel dieses preussischen Entwurfs finden sich bei Eichhoff a. a. O. Beil. V S. 164—166. (Die Überschrift S. 164 enthält einen Druckfehler; es muß heißen 14. Nov. 1816.)

⁴ Vgl. den Auszug desselben bei Eichhoff a. a. O. Beil. VI S. 166—168.

⁵ Eichhoff giebt die widerstreitenden Ansichten der Kommission im einzelnen wieder (a. a. O. S. 40 ff.).

streitenden Anschauungen Preussens wie der Niederlande spitzten sich schärfer zu und traten in den Vordergrund des Interesses. Holland verlangte, daß man bei der thatsächlichen Aufhebung des Stapels und der Schiffermonopolen von jeder Einschränkung für seine Schiffe Abstand nehme. Preussen andererseits wollte nur einwilligen, wenn die neuen Mafsnahmen auch für die holländische Rheinstrecke vom 1. März des kommenden Jahres verbindende Kraft hätten. Der niederländische Kommissar hinwieder erklärte diese Forderung Preussens für voreilig und unannehmbar, „weil die allgemeine und einförmige Gesetzgebung für die Schifffahrt des konventionellen und niederländischen Rheins, laut der Wiener Akte erst nach der Verfertigung und Sanktionierung der definitiven Reglements ihre Vollziehung finden könne“.

Es waren die Schachzüge zweier Parteien, die unter dem Gesichtspunkt, der „do ut des“-Politik verhandelten. Die Niederlande beharrten auf ihrem Standpunkt, daß die interimistische Instruktion mit der Schifffahrt auf ihrer Stromstrecke nichts gemein habe, während Preussen auf Sondervorteile nicht verzichten wollte, solange ein anderer Staat seine Interessen denen der Gesamtheit vorzog. Vor einer Vergewaltigung mittelst Mehrheitsbeschlüssen wufste es sich dadurch zu schützen, daß es die Ansicht verfocht, auch die interimistische Instruktion könne, ebenso, wie dies für das definitive Reglement bestimmt war, nur nach Einwilligung sämtlicher Uferstaaten¹ in Wirksamkeit treten.

Die übrigen Kommissare verfochten weniger entschiedene Meinungen. Hessens Vertreter ging namentlich bei den Fragen des Umschlagszwangs und der Schifferrechte im Schlepptau Preussens, da er auf diese Weise den Mainzern die Vorteile des Stapels noch bewahren konnte. Nassau dagegen unterstützte meist die Niederlande, nicht nur aus Familienrücksichten, die die Zweige des oranischen Hauses verbanden, sondern auch aus Rivalität gegen die Sondergerechtsame von Mainz, die dem Verkehr seines Biebricher Hafens vielfachen Abbruch thaten. Frankreich und die süddeutschen Mittelstaaten neigten bald auf die eine, bald auf die andere Seite, suchten mitunter zu vermitteln, ohne doch die Entwicklung der Angelegenheiten merklich fördern zu können.

Eine Verständigung war nicht zu erzielen, und auch ein neuer Vergleichsvorschlag Preussens vom 24. Januar 1817, der in der Sitzung vom 31. desselben Monats in Form eines weiteren Entwurfes vorlag, wurde fallen gelassen, nachdem man mehr als zwei Monde über ihn beraten hatte. Am 22. April schlug dann der preussische Kommissar vor, mit

¹ Über die Verhandlungen wegen dieser Frage vgl. Eichhoff a. a. O. S. 56—61.

Hintansetzung aller anderen Geschäfte zur Abfassung des „definitiven Reglements“ zu schreiten, da man mit den fruchtlosen Erörterungen über eine „interimistische Instruktion“ nur unnütz die Zeit vergeude. Die endgültige Rheinschiffahrtsordnung könne seinen Wünschen wie den Forderungen Hollands Rechnung tragen. Als Grundlage für diese Arbeiten empfehle sich die soeben im Druck erschienene Arbeit des ehemaligen Generaldirektors Eichhoff¹, die bei Besprechung der einzelnen Artikel als Wegweiser dienen könne. Für den Zustand bis zu diesem Zeitpunkt, während dessen, wie bemerkt, der Schifffahrt noch nicht der Genuß der ganzen Freiheit verschafft werde, rate er, eine Instruktion zu erlassen, deren Entwurf ebenfalls Eichhoff zu übertragen sei.

Als zeitlicher Präsident der Centralkommission liefs der preussische Vertreter Jacobi in der That an den ehemaligen Generaldirektor die Einladung gelangen, unverzüglich eine neue Instruktion unter möglichster Berücksichtigung der seitherigen Mißhelligkeiten auszuarbeiten. Dieser sog. „conciliatorische“ Vorschlag² wurde im Verein mit einem ausführlichen Bericht³ seines Verfassers am 31. August 1817 der Kommission unterbreitet. Wieder einmal schien es, als ob Ruhe nach dem Sturme eintreten wolle. Die beiden heftigsten Widersacher, Preussen und Niederlande boten sich die Hände, der „Geist der Einigung, der ihre Erklärungen beseelte“, liefs hoffen, daß die übrigen Mächte sich der Annahme des conciliatorischen Entwurfs ebenfalls nicht widersetzen würden. Allein es kam auch diesmal anders.

Der Streit begann wieder ernstlich, nachdem schon vorher zwischen Preussen und Holland wegen der künftigen Gestaltung des Verifikationssystems auf dem Niederrhein Noten⁴ ausgetauscht waren, durch eine in der Sitzung vom 7. Oktober abgegebene Erklärung des nassauischen Kommissars, welche die in Frage stehende Instruktion verurteilte und auf der „sofortigen Aufhebung des Umschlagsrechtes mit allen seinen

¹ *Projet du Règlement définitif concernant la navigation du Rhin, son administration, sa police, et les droits à y percevoir; précédé du rapport général développant les principes et les motifs qui ont servi de base à ce travail, présenté à la commission centrale par J. J. Eichhoff etc.* Mayence (février) 1817.

² Abgedruckt bei Nau, Beiträge zur Kenntniss der Schifffahrt I S. 1—15. Naus Beiträge werden im folgenden stets nach Bänden citirt.

³ Der wesentliche Inhalt des Berichts findet sich bei Eichhoff, Pragmatische Darstellung S. 68—73.

⁴ Erklärung des königl. niederländischen Bevollmächtigten über die künftigen Mafsregeln eines genauen Verifikationssystems auf dem königl. niederländischen Rhein. Abgegeben den 19. September 1817 zu dem 64. Protokoll; abgedruckt bei Nau, Beiträge I S. 17—23; Gegenäußerung des königl. preufs. Bevollmächtigten vom 23. Sept. 1817 im 65. Protokoll bei Nau a. a. O. I S. 23, 24.

Folgen“ bestand¹. Preußen blieb natürlich die Antwort auf die erhobenen Vorwürfe und Forderungen nicht schuldig, trat denselben vielmehr am 10. Oktober nachdrücklich entgegen², indem es unter anderem hervorhob, durch den letzten Entwurf werde die niederländische Regierung nicht „ausdrücklich“ von den Vorteilen der Stapelfreiheit ausgenommen, dieselbe behalte es in ihrer Macht, sich schon vor Erlaß des definitiven Reglements die gleichen Rechte wie die übrigen zu erwerben. Nach weiterem Meinungs austausch³, an dem sich auch der Vertreter Hollands beteiligte, gab der preussische Kommissar in der Sitzung vom 24. Oktober eine Note zu Protokoll, worin er die von der Centrakommission an ihn gestellte Frage⁴: „Welche Forderungen seine Regierung traktatgemäfs an die Niederlande wegen der Freiheit der Schifffahrt während des Interimistikums machen zu dürfen glaube?“ beantwortete⁵. Von der niederländischen Regierung werde erwartet, so führte er aus, sie möchte endlich zugeben, dafs mit der Beratung des definitiven Reglements begonnen werde, und Abstand nehmen von dem Begehren, den „status quo auf dem sog. konventionellen Rhein (zwischen Strafsburg und Lobith) vor der Sanktion dieser endgültigen Verordnung zu ändern“. Die größten Schwierigkeiten einer Einigung böte die Behauptung des niederländischen Kommissars, „dafs frei bis ans Meer und bis ins Meer“ zwei sehr verschiedene Dinge seien, und die Thatsache, „dafs der niederländische Rhein für die Mitinteressenten nie etwas anderes als gleichsam ein Krebsloch (cul de sac) werden könne, in dessen Grunde die Douaniers steckten, solange alle von dem Meere auf den Rhein kommenden Waren, sowie jene, welche Lobith passierten, den Mautgebühren, ohne irgend ein Mittel ihnen zu entgehen, unterworfen bleiben müßten, sodafs Artikel 22 der Wiener Akte auf der niederländischen Rheinstrecke ganz illusorisch würde“. „Der preussische Hof werde nie zugeben, dafs während des Interimistikums die bestehende Schifffahrtsordnung umgeworfen werde, insoweit sie Holland verhindere, Universalerbe der Schifffahrt und des Rheinhandels zu werden.“

¹ Beurteilung der interimistischen Instruktion durch den herzoglich-nassauischen Bevollmächtigten. Abgegeben den 7. Oktober 1817 im 69. Protokoll; bei Nau a. a. O. I S. 24—37. Sie ist in der Darstellung der Hauptmomente der seitherigen Verhandlungen hauptsächlich gegen Preußen gerichtet.

² Bemerkungen des königl. preufs. Kommissars vom 10. Okt. 1817 bei Nau a. a. O. S. 37—41.

³ Die Erklärungen der verschiedenen Kommissare sind gedruckt bei Nau a. a. O. I S. 41—49.

⁴ Vgl. Nau a. a. O. I S. 49 unten.

⁵ Vgl. die unmittelbare Antwort im 71. Protokoll (Nau a. a. O. I S. 50), die Erklärung im 72. Protokoll vom 24. Oktober 1817 (Nau I S. 52—54) und die Nachträge dazu im 73. Protokoll vom 28. Okt. 1817 (Nau I S. 54—60).

Die niederländische Regierung liefs sich durch diese Ausführungen von ihren Forderungen nicht abbringen und suchte nur, alle Schuld an dem Stillstehen der Verhandlungen Preussen in die Schuhe zu schieben¹, dessen Vorschlag ein Versuch sei, um von dem „conciliatorischen Instruktionsprojekt, das es bereits förmlich angenommen habe, wieder loszukommen.“

Ob diese Ansicht einen scheinbaren Grund hatte, mag dahingestellt bleiben; jedenfalls war den Kommissionsmitgliedern klar geworden, dafs an eine Vollziehung des conciliatorischen Entwurfs füglich nicht mehr gedacht werden konnte². Das Präsidium beauftragte daher den Generaldirektor Eichhoff, in Verbindung mit Inspektor Ockhart und Stationskontrolleur Wenzel ein anderes Instruktionsprojekt — es war dies bereits das achte seit Beginn der Tagungen — im Sinne der Erklärungen vorzulegen, welche die Centalkommission am 11. November 1817 zu Protokoll gegeben hatte³. Nach ihm sollten die Staaten des konventionellen Rheins durch sofortige Aufhebung des Stapels in den Genuss der Freiheit treten, die niederländische Schifffahrt jedoch erst von dem Augenblicke an, da

1. die Abgaben auf dem holländischen Rhein auf den Tarif, wie solcher zur Zeit des Wiener Vertragsschlusses bestand, herabgemindert würden,

2. alle Douanenuntersuchungen auf dem Rhein, solange die Waren nicht ausgeladen und zur Landeseinfuhr deklariert würden, aufhörten,

3. alle niederländischen Schiffe am ersten Erhebungsbureau sich über Aiche und Manifeste ausweisen könnten und

4. den Schiffern des konventionellen Rheins die Rückfracht in den Niederlanden gesetzlich weder mittelbar noch unmittelbar erschwert würde.

Auch diese Arbeit⁴, die der bayrische Kommissar mit schwungvollen Worten „als Übergang zur vollen Freiheit für den Handel und die Schifffahrt“ ankündigte⁵, wurde von Baden, Bayern, Frankreich, Hessen und Nassau willfährig an-

¹ Antworten des niederländischen Bevollmächtigten auf die preussischen Erklärungen in der Sitzung vom 28. Oktober 1817 bei Nau a. a. O. I S. 60—67.

² Vgl. die Protokolle der 74. Sitzung vom 4. November 1817 (Nau a. a. O. I S. 67—86) und die Erklärung des niederländischen Bevollmächtigten in der 75. Sitzung vom 11. November 1817 (Nau a. a. O. S. 86—95).

³ Dieselben finden sich bei Nau a. a. O. S. 95 ff.

⁴ Dieselbe ist gedruckt bei Nau a. a. O. S. 103—133.

⁵ Präsidialvortrag zur Prüfung des neuen Entwurfs einer interimistischen Instruktion im 80. Protokoll vom 7. Januar 1818 (Nau a. a. O. I S. 99—103).

genommen¹. Die Vertreter Hollands und Preussens behielten sich ihre Entscheidung vor, bis sie die Wünsche ihrer Regierungen eingeholt hätten. Am 6. Februar gab dann der erstgenannte eine Note zu Protokoll², die einige Einwendungen gegen das neue Projekt enthielt, aber gleichwohl die Hoffnung auf den endlichen Ausgleich in der Hauptsache nicht zu zerstören schien. Dagegen erklärte in der folgenden Sitzung der preussische Kommissar wider Erwarten³, daß die Weigerung der Niederlande „das vorgelegte Projekt, so wie es sei, anzunehmen, die Lage der Dinge durchaus verändere und somit durch den Inhalt jener Note abermals die Hoffnung, endlich einmal eine interimistische Instruktion mit allgemeiner Übereinstimmung erscheinen zu lassen, vernichtet werde“.

Nach einer vorangegangenen persönlichen Zusammenkunft mit dem Fürsten von Hardenberg betonte er am 27. Februar 1818 zum wiederholten⁴ Male, er habe die Vorschrift erhalten „stracks auf das Ziel loszugehen und ohne Zeitverlust die Abfassung des definitiven Reglements in Antrag zu bringen“, da seine Regierung nicht zugeben könne, daß zum Nachteil einer der kontrahierenden Parteien eine interimistische Instruktion bloß einen Teil der Verfügungen enthalte, die ihrer Natur nach nur in das definitive Reglement gehörten. Der Vollzug der Verfügung der Wiener Konvention von 1815, nach welcher statt der gemeinschaftlichen Gebührenerhebung die partielle eingeführt werde, mache allein den Gegenstand der interimistischen Instruktion aus, und es könne in dieser bloß die Rede von einer den Unterbeamten zu gebenden Weisung sein, weshalb sie dann auch nur die Arbeit weniger Tage erfordere“.

Durch diese offene, unzweideutige Erklärung des preussischen Bevollmächtigten war der Gang der Verhandlungen vollkommen zum Stillstand gebracht. Die ganze Ratlosigkeit der Centrakommission kommt in dem Beschlufs zum Ausdruck, den sie am 13. August 1818 zu Protokoll gab. Die Vertreter der verschiedenen Mächte mit Ausnahme des hessischen erklärten darin, es bleibe ihnen nichts übrig, als ihre Höfe über die ganze Lage der Sache in Kenntniss zu setzen und neue Instruktionen abzuwarten. Preußen wurde

¹ Vgl. Abstimmungen über den im 80. Protokoll vom 7. Januar 1818 eingerückten . . . Entwurf zu einer interimistischen Instruktion bei Nau a. a. O. I S. 137—140.

² Königl. niederländische Erklärung in betreff des neuesten Entwurfs einer interimistischen Instruktion im 85. Protokoll vom 6. Februar 1818 (Nau a. a. O. I S. 140—144) und weitere Erklärung vom 10. Febr. 1818 (ebenda S. 144—145).

³ Des Königl. preufs. Kommissars Abstimmungen vom 10. Februar 1818 (Nau a. a. O. S. 145—148).

⁴ Neue Abstimmung des königl. preufs. Kommissars über den nämlichen Gegenstand im 87. Protokoll vom 27. Febr. 1818 (Nau a. a. O. I S. 151—157).

von ihnen in jeder Weise für die Stockungen und Hemmnisse verantwortlich gemacht und namentlich betont, daß die Centralkommission gegenüber den Ansprüchen seines Hofes auf „Modifikationen in den niederländischen Seerechten“ standhaft bei der früher geäußerten Behauptung verharre, von diesem Punkte dürfe auf keinen Fall die Ausbildung des Schiffahrtswesens auf dem Rhein, der Vollzug der Wiener Kongressakte über die Schiffahrt und die unbedingt verordnete Aufhebung des gezwungenen Umschlags zu Köln abhängig gemacht werden.

Auf dies „Kollektivvotum“ antwortete Jacobi unmittelbar, „nach anderthalbjährigen vergeblichen Versuchen sich gütlich zu verständigen, sei es nun endlich Zeit, das zu thun, was preussischerseits schon so oft seit dem 14. Januar 1817 in Antrag gebracht worden, nämlich: die garantierenden Mächte der Wiener Kongressakte zu Schiedsrichtern aufzurufen“.

So lag denn die Unmöglichkeit, auf friedlichem Wege weiterzukommen, nach vielmonatlichen Verhandlungen klar zu Tage. Die Forderungen Preussens und Hollands standen sich so schroff gegenüber, sie waren durch solch breite Kluft geschieden, daß an eine Überbrückung kaum mehr gedacht werden konnte. Äußerliche Verbesserungen im Gang der Beratungen, eine veränderte Art der Abstimmung, wie sie sich beispielsweise Eichhoff dachte¹, hätten da nur wenig helfen können. Der Zwiespalt ging viel tiefer; es handelte sich um Principienfragen, bei denen kein Teil sich vor dem anderen etwas vergeben wollte, bei deren Ausfechtung man sich daher um formelle Bedenken nur wenig kümmerte. Heute können wir fragen, zu wessen Gunsten die Verträge sprachen, wer von den Streitenden das Recht auf seiner Seite hatte? Für die damaligen Kämpfer waren die geschlossenen Pakte nur Mittel zum Zweck, deren Sinn man nach eigenem Belieben deutete.

Man hat lange Zeit die Niederlande verdammt², weil sie „der deutschen Unerfahrenheit und Nachgiebigkeit deutsche Kräfte abgetrotzt“, weil sie „die Wiener Navigationsakte mitunterzeichnet“ und dann deren Inhalt künstlich verdreht und vergewaltigt hätten. Dieses schroffe Urteil ist zweifelsohne nur bedingt richtig. Die Thatsache, daß Holland sofort nach dem Pariser Frieden auf seiner Stromstrecke wieder den alten Zustand einrichtete, mag ja bis zu gewissem Grade darauf hinweisen, daß es die Zugeständnisse in Wien nur mit Hintergedanken gegeben hatte. Allein bei den Verhandlungen der Centralkommission hat es sich mit seinen Forderungen inner-

¹ Pragmatische Darstellung S. 92 ff.

² In welcher Schärfe dies geschehen ist, zeigt beispielsweise die Darstellung bei Oppenheim, Der freie deutsche Rhein S. 125—139.

halb der ihm zustehenden Rechte bewegt. Es war bereit, auf die Erhöhung der Stromgebühren wie die Einrichtung von Stapelplätzen zu verzichten, es wollte den deutschen Schiffern in seinen Häfen die Rückfracht gestatten und sich den Satzungen über das Mitführen von Schiffsmanifesten wie Aichung der Fahrzeuge fügen. Nur in einem Stück blieb es hartnäckig und unnachgiebig, in der Festhaltung seines Douanensystems (Zollsystems) für die aus der See und in die See gehenden Waren, das auch für bloße Transitgüter galt, die auf der Wasserstrasse durch sein Gebiet nur durchgeführt wurden. Die Zähigkeit in diesem Punkte wird leicht begreiflich, wenn wir bedenken, daß die Abgabe, die vom Handel erhoben wurde, damals die Haupteinahmequelle des niederländischen Staatswesens bildete. Für die davon Betroffenen war allerdings das angefochtene System ungemein lästig, da die Ein- und Ausgangszölle nicht nach dem Gewicht, dem Mafß oder der Stückzahl wie bei den Schiffahrtsgebühren (Octroi), sondern nach dem Werte der Güter erhoben wurden, wodurch namentlich für die zur Durchfuhr bestimmten Waren unmäfsig viel Zeit verloren ging. Dabei waren die Eingangszölle zum grofsen Teil unverhältnismäfsig hoch, ja man scheute sich nicht, den Transit einzelner Warengattungen mittelbar oder unmittelbar ganz zu untersagen¹.

So schädlich diese Mafsregeln für die Entwicklung des Verkehrswesens waren, so sehr sie die Hoffnungen weiter Kreise täuschten, formell war gegen sie nichts einzuwenden. Die weitverbreitete Meinung, die Wiener Bestimmungen über die Freiheit der Flüsse hätten ohne weiteres auch für den Seeverkehr gegolten, ist sicher unrichtig. Die wichtige Frage, wie es mit dem Übergang der Waren von dem See- auf das Flufsschiff gehalten werden solle, war auf dem grofsen Kongrefs nicht entschieden, weil nicht beachtet worden. Wilhelm von Humboldt, der mehr Diplomat und Staatsmann als Nationalökonom war, hatte versäumt, die Aufmersamkeit darauf zu lenken, und Holland seinerseits sich wohl gehütet, auf sie hinzuweisen. Unter diesen Umständen war der unübersetzbare, mißverständliche Ausdruck „jusqu'à la mer“² zur Annahme gekommen. Die wenigen Kenner der Verhältnisse sind allerdings über seine ursprüngliche Bedeutung nicht im Unklaren gewesen. Eichhoff, der einzige sachkundige Berater der Wiener Tagungen, machte daraus kein Hehl, daß jusqu'à la mer mit bis an das Meer zu verdeutschen sei. „Was neben der freien Flufsfahrt des Rheins, von einem Ende des Stroms bis zum

¹ Vgl. Oppenheim, Der freie deutsche Rhein S. 136.

² Die wichtigsten der ehemaligen Erörterungen über den Sinn der Worte „jusqu'à la mer“ finden sich zusammengestellt bei Klüber, Recht des deutschen Bundes § 571 Anm. d. S. 783—785.

ändern, noch über diesen hinaus, das heißt für die freie Fahrt in und aus der See, als wünschenswert erscheinen möge, gehöre anerkanntermaßen (!) nicht zu den Gegenständen der Mission der zum Vollzug des Wiener Vertrags berufenen Bevollmächtigten bei der Centrakommission, sondern müsse den Stoff zu eigenen Verhandlungen (!) mit den respektiven Mächten geben, die sich im Besitz der Mündungen von Flüssen befinden etc.“¹ Humboldt selbst vertrat, als er befragt wurde, entschieden die Ansicht, daß den Seeuferstaaten das Recht nicht abzuspochen sei, die Einfuhr von der See beliebig zu belasten, auch wenn es sich nur um Transit handle². Unzweifelhaft mußte aber der Mann, der den Vertrag abgeschlossen hatte, über den Sinn desselben unterrichtet sein. Die Übertragung des *jusqu'à la mer* mit den Worten „bis an die See“ entsprach der ursprünglichen Sinnesmeinung des Wiener Kongresses.

Alle sittliche Entrüstung, die man lange Zeit gegen die Niederlande ausspielte, muß sich angesichts der offenkundigen historischen Thatsachen legen. Holland verfocht sein gutes Recht, dessen es sich vertragsmäßig unzweifelhaft nicht begeben hatte, selbst wenn es dasselbe in starrer Selbstsucht zum Schaden seiner Nachbarn ausbeutete. Aber Preußen vertrat ein größeres Recht, als es seinerseits mit jedem ihm zu Gebote stehenden Machtmittel auf die völlige Befreiung des Rheinverkehrs hinsteuerte. Seine Interpretationen und Forderungen sind rein rechtlich genommen unhaltbar. Allein wenn sie sich auch mit dem Buchstaben der Gesetze nicht deckten, so waren sie doch auf das Wohl ganz Deutschlands gerichtet. Während die übrigen Bevollmächtigten der Centrakommission sich fast ausschließlichs als Vertreter ihrer kleinen Staatswesen gebärdeten, hat Preußens Gesandter allein das Interesse des größeren Reiches im Auge behalten. Sein Auftreten war eine Konsequenz der wirtschaftlichen Anschauungen, die die leitenden Männer der norddeutschen Großmacht damals beherrschten. Während man in Holland noch nach merkantilistischer Weise die heimische Volkswirtschaft durch Schädigung der fremden schützen wollte, während man dorten den Wohlstand mit staatlichen Machtmitteln, Zwang und Zöllen zu heben suchte, hatte in Preußen der optimistische Liberalismus gesiegt, der auf die Freiheit des einzelnen wie die Erleichterung des gesamten Verkehrslebens hindrängte. Die Staatslenker, die die Geschäftsinstruktion vom 26. Dezember 1808 ausgearbeitet hatten, die das Edikt vom 2. November 1810 erließen und das liberale Handels- und Zollgesetz vom 26. Mai 1818 schufen,

¹ Eichhoff, Pragmatische Darstellung S. 145; vgl. überhaupt ebenda S. 140—145.

² Gothein, Befreiung des Rheins S. 3371.

konnten es nicht ruhig mit ansehen, wie der freie Warenaustausch ihrer Provinzen durch den selbststüchtigen Nachbar gehindert und geschädigt wurde. Die neue Heilslehre sollte nach ihrem Willen nicht Schritt für Schritt in langsamen Kompromissen, sondern mit einem Male in ganzer Ausdehnung Anerkennung finden.

Den Bestimmungen des Wiener Kongresses hat Preußen bei diesen Bestrebungen entschieden zuwidergehandelt. Seine Auslegung des art. 31 der Rheinschiffahrtskonvention, durch welche die vorgesehene „interimistische Instruktion“ in eine einfache administrative Maßregel umgewandelt werden sollte, spottete allen Regeln juristischer Interpretationskunst. Seine Erklärung, es werde den Stapel von Köln nicht eher aufheben, als bis Holland von den Transitzöllen Abstand genommen habe, war ein offenkundiger Gewaltakt, der nur durch allerlei Wendungen bemäntelt wurde. Aber Preußen blieb kein anderer Ausweg, als zu diesem Mittel zu greifen. Die friedliche Retorsion war der einzige Trumpf, den es bei seinem Gegner mit einiger Hoffnung auf Erfolg ausspielen konnte. Ihre Durchführung ist ihm wahrlich nicht leicht geworden.

Ganz abgesehen davon, daß sein Bevollmächtigter Jacobi an staatsmännischer Klugheit und diplomatischer Geschicklichkeit sich mit Preußens früherem Vertreter Humboldt nicht vergleichen liefs, daß sich dessen Rechtsausführungen von Anfang an auf schwankendem Boden bewegten, wurde seine Stellung noch dadurch erschwert, daß sein Kommissar nicht gleich zu Beginn der Beratungen entschieden mit seinen Forderungen hervortreten konnte. Als er dann endlich Farbe bekannte, erhob sich ein Sturm der Entrüstung, wie man ihn kaum erwartet hatte. Unbedingt zu Preußen hielt nur Hessen-Darmstadt, einmal, weil sein kluger Minister du Thil dessen Standpunkt als richtig erkannte, dann aber auch, weil es dadurch das Mainzer Stapelrecht, an dem die Stadt mit allen Fasern hing, möglichst lang erhalten konnte. Die Stellung der übrigen Staaten war zweifelhaft, zum Teil offen feindlich. Nassau ging unbedingt mit Holland, schon aus Ärger über den Mainzer Umschlagszwang. Frankreich trieb ein Doppelspiel. Es war selbst nur wenig an der Rheinschiffahrt interessiert. Da das Elsass durch die vielen Kanäle mit seinem Kernlande verbunden war, brauchte ihm an dem Aufblühen der Rheinschiffahrt nur wenig zu liegen. Es trat daher immer mehr für die holländischen Forderungen ein und wufste sogar bei den süddeutschen Mächten Sympathien für diese zu wecken. Schließlich verlangten sämtliche in der Kommission vertretene Staaten, daß der gezwungene Umschlag aufgehoben werden solle, und fast schien es, als ob Preußen das Feld räumen wolle. Sein Bevollmächtigter war jedenfalls bei den Beratungen schwankend geworden und nahe daran nachzugeben. Da, im Momente

des Zögerns und der Unentschlossenheit, wurde, wie bereits erwähnt, durch Hardenberg, dem der Kölner Oberbürgermeister die Verhältnisse klargelegt hatte¹, die Situation gerettet. Nach jener wichtigen Unterredung mit Jacobi, auf die auch in den Protokollen der Centrankommission Bezug genommen² ist, erhielt dieser den genauen Befehl, in keinem Falle nachzugeben, sondern auf den vorgebrachten Forderungen in vollem Umfange zu verharren. Am 27. Februar 1818 wurde der preussische Entschluß den übrigen Mächten in entschiedener Form kundgegeben.

Damit stockten, wie oben bemerkt, vollkommen die Verhandlungen. Bis zum 8. September kamen die betreffenden Fragen überhaupt nicht weiter zur Sprache. An diesem Tage stellte Jacobi nochmals die Alternative: „Entweder auf dem deutschen Rhein den bisherigen Zustand so lange aufrecht zu halten, bis es möglich sein werde, ihn durch ein vollständiges in seinen einzelnen Teilen und in seinem ganzen Zusammenhange durchdachtes definitives Reglement zu ersetzen, die interimistische Instruktion hingegen auf das, was sie ihrer Natur nach als Instruktion für die Zollbeamten sein soll, und auf die inneren Angelegenheiten der übrigen Uferstaaten zu beschränken, oder, wenn man glaube, daß es geschwinder zum Zwecke führen werde, den Gedanken an eine interimistische Instruktion ganz aufzugeben und sich ausschliesslich mit der Abfassung eines Definitiv-Reglements zu beschäftigen.“³ Natürlich konnte er sich nur der Zustimmung des hessischen Gesandten erfreuen⁴. Die übrigen Kommissare verhielten sich seinen Wünschen gegenüber durchweg abhold⁵.

In der Folgezeit drehten sich Fragen und Antworten in einem ewigen Zirkel; es gab nicht einmal mehr dramatische Kämpfe innerhalb der Kommission, die den müden, schleppenden Gang der eintönigen Verhandlungen wirksam unterbrochen hätten. Die Protokolle ziehen sich in eine entsetzliche Länge, sind angefüllt mit schönen Redensarten, wissen aber kaum neue Gedanken zur Sache vorzubringen⁶. Selbst die von Holland in jenen Tagen zugestandene Tarifiermässigung für den Transitverkehr, durch welche die den gewöhnlichen, früheren Zollabgaben zugeschlagenen 15 % wieder abgeschafft

¹ Gothein, Befreiung des Rheins S. 3372.

² Vgl. Nau, Beiträge I S. 150.

³ Dieses Votum ist gedruckt in französischer Sprache als Beilage zu Heft 6 von Naus Beiträgen Bd. I und in deutscher Sprache ebenfalls bei Nau, Beiträge I S. 369—384.

⁴ Vgl. Nau, Beiträge I S. 392.

⁵ Vgl. Nau a. a. O. I S. 385—395.

⁶ Vgl. die Protokolle der Centrankommission bei Nau, Beiträge Bd. I und Bd. II Heft 1 und 2.

wurden¹, fand wenig Wiederhall. Gelegentlich wurde immer wieder von neuem in pomphaften Worten betont, daß unter den Gesandten der meisten Mächte „kein Zweifel herrsche über die Art der Vollziehung der Wiener Verträge“. „Die stolze Colonia allein ist es, die fortwährend der Macht des feierlichen Völkervertrages trotzt: in ihrer Anmaßung unterstützt durch fortgesetzte Eingelenke ihrer Verteidiger.“ „Aber es ist die Heiligkeit eingegangener Verträge, was Throne und Staaten schirmt: die Mauern der alten Römerstadt sind nicht stark genug, daß an ihnen sich die Kraft dieser Wahrheit breche“². Weiter geschah nichts.

Um die Mitte des Jahres 1819 wandte sich dann Nassau in seiner Ratlosigkeit an den Bundestag³, um durch sein Eingreifen die Aufhebung des Stapelzwangs zu erwirken. Eingekellt zwischen Preußen und Hessen war sein Verkehr hauptsächlich auf die Rheinstraße angewiesen und wurde daher durch die Retorsionsmaßregeln weit mehr geschädigt, als der seiner nächsten Nachbarn, deren Städte aus dem Fortbestand des Umschlagszwangs Nutzen zogen. Diese Bemühungen blieben erfolglos, ganz ebenso wie die Denkschrift der Kölner Handelskammer vom selben Jahre, welche die holländischen Rechtsausführungen betreffs des Übergangs vom Meer in die Flüsse bekämpfte⁴, kein praktisches Resultat zeitigte.

Auch der Verzicht der Kölner auf den Umschlag der meisten Landesprodukte und die Erhebung von Gebühren für nicht wirklich überladene Waren⁵ brachte trotz seiner Zweckmäßigkeit keine weitergehende Beruhigung der Gemüter. Die Mehrheit in der Centrakommission forderte immer ungeduldiger die alsbaldige Abschaffung der Zwangsrechte, worauf dann später wegen Beseitigung der holländischen Seerechte verhandelt werden könne.

Besonders dringlich wurden diese Wünsche vom Frühjahr 1820 an, da für die Güterbeförderung auf dem Rhein durch die befreite Elb- und Weserschiffahrt⁶ starke Konkurrenz-

¹ Erklärung des königl. niederländischen Bevollmächtigten in der Sitzung vom 5. Juni 1818 bei Nau, Beiträge I S. 284, 285.

² Nau, Beiträge II, 2 S. 11.

³ Vgl. die diesbezüglichen Noten und Erklärungen bei Nau, Beiträge II S. 182—191 und die Bemerkungen S. 217—243.

⁴ Soll der Rhein bis in oder nur bis an das Meer frey sein? Eine Abhandlung, dem königl. preufs. Staatsministerium gehorsamst überreicht von der Handelskammer zu Köln; abgedruckt bei Nau II S. 243—264; Bemerkungen des nassauischen Bevollmächtigten zu dieser Abhandlung ebenda S. 264—270.

⁵ Vgl. Nau, Beiträge II S. 261, 266.

⁶ Die Elbeschiffahrtsakte und die Weserschiffahrtsakte sind abgedruckt bei Meyer, Staatsakten S. 354—407; Herman, Adressbuch 1828 S. 60—169. Als besondere Erleichterungen wurden die Aufhebung des Elsflether schweren Zolls und des Magdeburger Stapels empfunden. Über die Verhandlungen wegen Befreiung der Weser- und Elbschiffahrt

linien erwachsen. Es wurde die Ablenkung des Warenzugs aus der Nordsee befürchtet, wenn sich nicht bald Mittel finden ließen, um den Rheinstrom von seinen bisherigen Lasten zu erleichtern. Die günstigen Schiffahrtseinrichtungen, welche kürzlich für die Elbe zugestanden worden waren, seien nichts anders als die Bewilligungen der Artikel der Wiener Konvention für die Elbe. Sie könnten daher nunmehr auch nicht länger für den Rhein vorenthalten bleiben¹.

Die gewöhnliche Majorität der Kommissionsmitglieder, d. h. alle mit Ausnahme des preussischen und hessischen Vertreters, richtete daher an Hardenberg ein längeres Schreiben², das sich über den bisherigen Gang der Verhandlungen und ihren dermaligen Standpunkt verbreitete. Allein Preussen verschob selbstredend wieder die Zugeständnisse bis zur Erledigung des definitiven Reglements, und Holland wollte in dieser Lage auch bei den geringfügigsten Punkten nicht nachlassen³. Erst am 26. August 1822 gab es einen neuen Tarif heraus: *Loi portant le Tarif des droits d'Entrée, de Sortie et de Transit de tous effets denrées et marchandises*⁴, der zwar mannigfache Ermäßigungen enthielt, aber grundsätzlich nicht von dem seitherigen System abwich. Er beschränkte sich wieder nicht auf Ansatz von Schiffahrtsgebühren, sondern nahm Zölle (Mauten) von den Durchgangsgütern, deren Höhe sich zudem in alter Weise nach der Qualität, nicht nach dem Gewichte richtete. Preussen konnte nachrechnen, daß die Benutzung des holländischen Rheins immer noch dreizehnmal teurer blieb als die einer gleich großen Strecke des Mittel- oder Oberlaufs des Flusses⁵.

Inzwischen war ein neuer Streitpunkt durch die Vorlage

vgl. Oberländisches Weser-Schiffahrts-Regulativ etc. bei Nau, Beiträge I S. 252—270 und das Mémoire der Deputierten des Bremer und Oberländischen Handelsstandes ebenda S. 185—203. Toeche-Mittler, Friedrich Wilhelmskanal und Berlin-Hamburger Flussschiffahrt S. 147; Martin Kriele, Die Regulierung der Elbschiffahrt 1819—1821, woselbst die Verkehrspolitik Preussens in der „Kommission zur Organisation der Elbschiffahrt“ zu Dresden besondere Berücksichtigung findet. Auch die Aufhebung des Umladezwangs in Magdeburg ist von Kriele ausführlich behandelt (ebenda S. 71—87). Über letzteren Punkt vgl. noch den Auszug aus dem 27. Protokoll der infolge der Bestimmungen des Wiener Kongresses in Dresden zur Organisation der Elbschiffahrt versammelten Kommission, den Magdeburger Stapel betr. vom 1. Juli 1820 bei Nau a. a. O. II Supplement S. 21—45.

¹ Vgl. 174. Protokoll der Centalkommission vom 12. Mai 1820 bei Nau, Beiträge II S. 275—279.

² Dasselbe ist dem 175. Protokoll vom 9. Juni 1820 eingefügt und findet sich bei Nau a. a. O. II S. 279—283.

³ Vgl. 177. Protokoll vom 4. Juli 1820 bei Nau a. a. O. II S. 323—326.

⁴ Abgedruckt mit Tarif bei Nau a. a. O. Bd. III, Heft 4 S. 61—133.

⁵ Vgl. Oppenheim, Der freie deutsche Rhein S. 150.

des preussischen Entwurfs zum definitiven Reglement¹, der im September 1821 der Kommission unterbreitet wurde, entstanden. Holland behauptete sofort, daß es sich auf ihn überhaupt nicht einlassen könne, wenn nicht vorher die auf die Konvention von 1804 gegründete „interimistische Instruktion“ den seitherigen Zustand festgelegt habe, weil der auf diese gehende Art. 31 der Wiener Akte vor dem Art. 32 vollzogen werden müsse². Endlich schritt man nach Überwindung zahlloser Einwände 1823 zu einer vorläufigen Debatte, den sog. Separatverhandlungen über das Definitivreglement³, um zu sehen, ob man sich vielleicht einigen könne. Die Hoffnung war vergeblich. Gleich zu Anfang wehrten sich die Niederlande gegen den Ausdruck: „navigation libre jusqu'en pleine mer“. Und so ging es in endlosen Wirren und Widersprüchen weiter. Selbst vermittelnde Vorschläge scheiterten an der Starrheit und Unbeugsamkeit der vorgebrachten Forderungen, deren allseitige Durchführung sich keinesfalls ermöglichen liefs. Das Verhältnis wurde immer unerträglicher, bis der preussische Gesandte mit Protest aus der Kommission schied⁴. Die anderen Bevollmächtigten setzten noch eine Zeitlang ihre Beratungen fort, aber bald sah man ein, daß ohne Preußen nicht weiter zu kommen sei, da Beschlüsse, die mit seiner Übergehung gefaßt waren, keinen praktischen Wert hatten. Es blieb daher nichts weiter übrig als die Sitzungen der Kommission ins Ungewisse zu vertagen⁵.

Nahezu ein Jahrzehnt war so verflossen und noch immer harrten die Wiener Beschlüsse, wie am ersten Tage, ihrer Verwirklichung. Die zu ihrer Durchführung berufene Centralkommission hatte manche Geschäfte in der Zwischenzeit erledigt. Die Krahen-, Wage-, Werftgebühren zu Köln waren unter ihrer Mitwirkung erleichtert, die Bestimmungen über die Schiffsaiche⁶ verbessert und vereinheitlicht worden. Für die Fahrten zwischen Straßburg und der Schweizer Grenze wurden Mafsnahmen getroffen, die mit den für die übrigen Stromstrecken geltenden Vorschriften im wesentlichen überein-

¹ Gedruckt bei Nau a. a. O. Bd. III Heft 5 S. 133–179.

² Vgl. die Protokollauszüge bei Nau a. a. O. Bd. III Heft 6, 7, 8 S. 179–282.

³ Die Separatverhandlungen erschienen 1825 zu Mainz (Kupferberg) im Druck.

⁴ Vgl. Oppenheim, Der freie deutsche Rhein S. 152; Gothein, Befreiung des Rheins S. 3372.

⁵ Vgl. Beschlufs in der Sitzung vom 15. Juli 1824. (Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.)

⁶ Beschlufs der Centralkommission über die Schiffsaiche oder Vermessung der Schiffe vom 6. Februar 1818 bei Nau, Beiträge I S. 365 bis 368; Herman, Sammlung der Gesetze S. 190–193; Verordnung der Centralkommission, die Schiffsaiche betr., vom 11. August 1818 bei Herman a. a. O. S. 193 ff. Vgl. noch die Abhandlungen, die Schiffsaiche betr., bei Nau I S. 354–364, 395–407; und unten S. 190.

stimmten¹. Besorgnisse, die sich bei der Durchführung des neuen preussischen Zollgesetzes² in den Rheingegenden geltend machten, da man von ihr große Erschwerungen für die Schifffahrt fürchtete, konnten durch Nachweise des preussischen Kommissars zerstreut und beseitigt werden³. Ja die Centralkommission hatte sich seit 1817 sogar einer Aufgabe unterzogen, die ihr ursprünglich gar nicht zgedacht war, da sie die oberste Verwaltung der Rheinschiffahrtsangelegenheiten übernommen und dank den andauernden Tagungen auch behalten hatte.

Dagegen war ihr die Lösung ihrer Hauptaufgabe während dieser Zeit vollkommen mißglückt. Es war ihr weder gelungen, im Anschluß an die Wiener Bestimmungen Einzelverbesserungen durchzuführen, noch durch eine vollständige und gründliche Neugestaltung aller Verhältnisse die sehnlichst erwartete Befreiung des Rheinverkehrs zu gewährleisten.

¹ Vgl. Auszug aus dem 192. Protokoll der Centralkommission vom 17. Nov. 1820 § II bei Nau, Beiträge II Supplement S. 1—21. Einführung einer Octroi'erhebung zwischen Basel und Straßburg 213. Protokoll vom 4. Mai 1821 bei Nau a. a. O. Bd. II Heft 2 S. 1—13.

² Das preussische Zoll- und Handelsgesetz vom 21. Mai 1818 ist wegen seiner großen Bedeutung für die Rheinschifffahrt abgedruckt bei Nau a. a. O. I S. 410 ff; Herman, Sammlung der Gesetze S. 390 ff. Vgl. auch unten S. 157.

³ Es handelte sich namentlich darum, die Erhebung der Schifffahrtsgebühren von den Mautabgaben (Zöllen) getrennt zu halten. Vgl. Erklärung des preussischen Bevollmächtigten vom 30. Oktober 1818 (Nau a. a. O. I S. 504, 505); Dekret der preussischen Regierung zu Cleve vom 3. Okt. 1818 (Nau a. a. O. I S. 505, 506). Die diesbezüglichen weiteren Verhandlungen innerhalb der Centralkommission sind zusammengestellt bei Nau a. a. O. Bd. III Heft 2 S. 25—50 unter dem Titel: Preussische Douanen auf dem Rhein. Über die Erhebungsrolle vgl. ebenda S. 50—80.

Umschlagszwang und Gildenorganisation nach dem ersten Pariser Frieden

§ 9.

a. Beibehaltung des Umschlags in Köln und Mainz ohne Rücksicht auf die Wiener Konvention.

Wohl selten haben sich Theorie und Praxis im Wirtschaftsprozefs des 19. Jahrhunderts fremder gegenübergestanden, wie bei Gestaltung der Rheinschiffahrtsverhältnisse zwischen 1815 und 1831. In Wien waren die Bestimmungen für eine weitgehende Befreiung des Rheinverkehrs feierlich verkündet und von allen Beteiligten widerspruchslos angenommen worden. Allein für die nächsten 15 Jahre sind sie thatsächlich ohne merkliche Folgen geblieben. Die Grundsätze des großen Kongresses standen schön auf dem Papier, aber während man sich wegen ihrer Durchführung in endlosen Streitigkeiten erging, mußte sich das rheinische Verkehrswesen in den alten Fesseln ohne jede Erleichterung weiterschleppen.

Wir haben oben gesehen, wie die Frage des Umschlagszwanges in den Stationshäfen den Angelpunkt bei den Verhandlungen der Centrankommission bildete. Die praktische Handhabung der noch gebliebenen Reste der Stapelgerechtigkeiten bot in jenen Jahren nicht weniger Anlaß zu Streitigkeiten.

Die Kölner hatten schon bei den Verhandlungen der Centrankommission wenigstens indirekt eine bedeutsame Rolle gespielt. Ihre Wünsche stärkten der preussischen Regierung das Rückgrat, ja ihnen gebührt sogar in gewissem Sinne das Verdienst, die leitenden Staatsmänner am Berliner Hofe auf die entscheidenden Punkte, namentlich die Auslegung des „jusqu'à la mer“ hingewiesen zu haben. In einer Zuschrift vom 21. Mai 1816 und dem Schreiben vom 7. Dezember

1817¹ haben sie ihre diesbezüglichen Ansichten weitläufig dargelegt. Es kam ihnen darauf an, zu hindern, daß der Umschlagszwang als Repressalie nur gegen Holland beibehalten, für die anderen Uferstaaten aber aufgehoben werde. Sie meinten, der Zweck, den man mit dieser Maßregel erstrebe, werde im letzteren Falle sicher nicht erreicht. Die niederländischen Schiffer würden entweder ihre Waren nach nieder-rheinischen Häfen innerhalb der preussischen Grenze senden, dort umladen und nach ihrem Bestimmungsorte an Köln vorbei gehen lassen, oder aber es werde eine direkte Fahrt zwischen Frankfurt und Holland eingerichtet und unter der Flagge der Mainstadt der Warenzug, ohne Aufenthalt in preussischen Häfen, nach dem südlichen Deutschland geführt. Letzterer Ausweg biete noch den Vorteil der Verbilligung der Frachtpreise, da bei einer neuen Rangfahrt den Teilnehmern von vornherein geringerer Gewinn zugesichert werden könne, als bei der alten Verbindung zwischen Köln und dem Niederrhein, deren überzahlreiche Schiffer bei den seltenen Reisegelegenheiten hohe Löhne forderten.

Aus dem Gesagten dürfe man aber nicht folgern, daß Köln das Umschlagsrecht bis in alle Ewigkeit beibehalten möchte; auch seine Bürger „wüßten sich nach dem Zeitgeiste und den daraus emanierenden Verfügungen“ der Wiener Beschlüsse zu richten und wünschten nur, daß, während alle Uferstaaten von der Konvention Vorteil zögen, Preußen nicht allein deren Opfer sei, daß Holland insbesondere nicht nur genieße, sondern auch die Verbindlichkeiten erfülle, die mit diesem Genusse verbunden wären.

„Werde dann die Freiheit der Rheinschiffahrt bis in die See gestattet, wie es dem Sinne der Konvention entspreche, so werde der Stadt Köln, wo nicht völliger Ersatz für den Verlust des Umschlagsrechts, doch wenigstens die Möglichkeit gegeben, ihre Thätigkeit in freier Konkurrenz mit Frankfurt zu entwickeln. Die Schiffe, die alsdann von London, Antwerpen und anderen Seehäfen in die Mündungen des Rheins mit Waren einliefen, welche für die Rheingegenden bestimmt seien, würden wohl schwerlich weiter als Köln kommen können; in seinem Hafen werde sich ein natürlicher Umschlag dieser Waren bilden, welcher jenem von Frankfurt zur Seite gesetzt werden könne, und da mit dieser neuen Ordnung der Dinge zugleich alle Zinsbarkeit gegen Holland aufhöre, so würde Köln, wo nicht die Vermehrung, doch wenigstens die Erhaltung des bisherigen Zwischenhandels mit Zuversicht erhoffen können.“

Schließlich wurde noch nachzuweisen gesucht, daß

¹ Abgedruckt bei Nau, Beiträge zur Kenntniss der Schifffahrt I S. 229—243.

Preussens Einnahmen aus dem Umschlag nur den zehnten Teil der Summen ausmachten, die Holland aus seinem Lastgeld, den Transitrechten, Extraauflagen, aus Wasserzöllen und dergleichen ziehe, dafs also keineswegs der Verdacht einer fiskalischen Ausbeute der Verhältnisse auf den Retorsionsmafsregeln ruhe.

Das sind im wesentlichen die Grundgedanken, welche die Kölner Handelskammer in den Gutachten jener Zeit¹ mit Energie vertrat und die die preussische Regierung bei den Kommissionsverhandlungen zu den ihrigen machte. Die Verwirklichung derselben hat sich länger verzögert, als man damals glaubte. Die Einrichtung des Rheinseeverkehrs bis zum Kölner Hafen, die in früheren Zeiten geblüht hatte² und die man nun mit neuer Hoffnung anstrebte, wurde erst gegen Ausgang des 19. Jahrhunderts erfolgreich durchgeführt. Aber es blieb doch wenigstens ein Ziel vorhanden, nach dem man streben konnte; die Gestaltung der Verhältnisse schien den Beteiligten auch nach Wegfall der alten Privilegien und Vorzüge nicht vollkommen aussichtslos.

Schlimmer stand es um Mainz, dessen Schiffahrt und Spedition nach Beseitigung des Stapels auf das schwerste bedroht war. Die Beschaffenheit des Mittelrheins gestattete keineswegs ein Durchführen der Seeschiffe bis zu seinem Hafen, während andererseits die Rheinschiffe anstandslos den Main bis Frankfurt, den Oberrhein bis Mannheim befahren konnten. In diesen Plätzen entstanden ihm daher gefährliche Konkurrenten, deren es sich nach Wegfall seiner alten Privilegien kaum mehr erwehren konnte. Die Mainzer schauten in eine trübe Zukunft, und der enge, egoistische Standpunkt, an dem sie festhielten, läfst sich daher nur allzu leicht begreifen. Es war die Idee des „carpe diem“, die sie verfochten, sie wollten den Augenblick nützen und zugleich sich seine Vorteile noch für die nächste Zukunft sichern. Nur die Taktik der Interessenten hat sich gegen früher geändert, indem sie nicht mehr die Nützlichkeit des Stapels hervorhoben, sondern sich bei seiner Handhabung einfach hinter das nun einmal bestehende und immer noch nicht aufgehobene Recht verschanzten³.

Es war kein Wunder, dafs sich so die alten Kämpfe zwischen Mainz und Frankfurt, die sich bereits im ersten Jahrzehnt

¹ Vgl. auch: „Worin besteht die wahre Freiheit des Handels in Deutschland?“ bei Nau a. a. O. I S. 243—250. „Soll der Rhein bis in oder nur bis an das Meer frei seyn?“ ebenda II S. 243—264.

² Vgl. Graff, Rhein-Seeschiffahrt S. 5; van der Borcht, Rhein-Seeschiffahrt S. 1.

³ über die Stellung der Mainzer Handelskammer bei dem Streit um die Beibehaltung des Umschlages vgl. Handelskammer zu Mainz S. 29.

des 19. Säkulums abgespielt hatten¹, in erneuter Heftigkeit wiederholten. Gleich nach Beseitigung der französischen Fremdherrschaft und Übernahme der obersten Leitung der Rheinschifffahrtsverwaltung durch den Grafen Friedrich Solms-Laubach hatten die Frankfurter Handelsleute diesem die Bitte vorgetragen, er möge die infolge des unklaren Wortlautes der Octroikonvention bestrittenen umschlagsfreien Thalfahrten von Frankfurt nach den Häfen des Mittelrheins wieder gestatten. Sie hatten mit ihrem Anliegen Gehör gefunden und durch Dekret des Grafen vom 13. Mai 1814 die erbetene Erlaubnis erhalten².

Nach Aufhebung der Blockade gaben sich die Mainzer damit nicht zufrieden³. Sie erhoben sofort durch den Generalgouvernements-Kommissar Baron von Otterstedt Vorstellungen bei der provisorischen Rheinschifffahrtsverwaltung und ließen ihre Sache auch durch die wenig später eingesetzte preussisch-österreichische Administration an maßgebender Stelle vertreten, ohne damit freilich die Streitpunkte aus der Welt schaffen zu können. Dabei klagten die Mainzer Kaufleute⁴, daß sogar die ansässigen Schiffer mit dem Frankfurter Handelsstand gemeinsames Spiel trieben und gern bereit seien, deren Waren zu befördern, ohne in der Vaterstadt umzuladen. Durch die Ausnahmestellung der Mainstadt gingen nach ihrer übertriebenen Schätzung dem Mainzer Hafen jährlich die Gebühren von 200 000 Centnern Straßburger und Kölner Gut verloren.

Auch in den folgenden Jahren gab der Umschlagszwang zu fortwährenden Beschwerden Anlaß. Die Rheinschifffahrts-Centralkommission suchte den angeblichen und wirklichen Mißbräuchen bei seiner Übung möglichst zu steuern, mit mehr Erfolg als sie bei ihrer Hauptaufgabe hatte⁵. Für Mainz forderte Inspektor Ockhart, namens der provisorischen Verwaltungskommission, daß man in zwei Punkten Wandel schaffe. Einmal solle den mit umschlagsfreien Waren vorbeifahrenden Schiffen die Unterzeichnung von Reversen auf dem Hafenzollbureau erlassen werden, durch die sie seither anerkennen mußten, daß ihnen die Befreiung vom Stapelzwang lediglich als Vergünstigung eingeräumt wurde. Damit war, abgesehen von kleinen Unkosten, ein erheblicher Zeitverlust verknüpft, der zu stets erneuten Beschwerden führte⁶. Weiter

¹ Vgl. oben S. 26, 54.

² Vgl. oben S. 86.

³ Vgl. Rheinschifffahrtsakten 1814 (M.St.A.); bes. Schreiben der Handelskammer an Baron Otterstedt vom 17. Mai 1814.

⁴ Vgl. Schreiben vom 12. Sept. 1814 (Schiffahrtsakten 1814 M.St.A.).

⁵ Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.

⁶ Namentlich die Binger und andere Rheingauer Schiffer, die Wein und sonstige Landesprodukte nach Frankfurt und weiter aufwärts führen durften, ohne zum Umschlag gezwungen zu sein, beschwerten sich wieder-

sollte das Wippengeld abgeschafft werden, das die Schiffer zahlen mußten, die zur Zeitersparung statt des großen Krahnens sich der kleineren Hilfskrahnens, der sog. Wippen, bedienten. Letztere Forderung wurde unter der Begründung zurückgewiesen, daß die strittige Abgabe eine freiwillige sei und daß, wer sie nicht entrichten wolle, einfach sich auf Benützung des großen städtischen Krahnens beschränken könne. Dagegen wurden die Reverse durch Verfügung der Großherzoglichen Regierung vom 9. Oktober 1818¹ beseitigt und darauf hingewiesen, daß künftig die Schiffer bei Vorlegung ihrer Manifeste auf dem Inspektionsbureau ohne allen Aufenthalt abzufertigen seien.

Schon einige Monate vorher, am 9. Mai 1818, hatte sich die Mainzer Bürgermeisterei zu einer Bekanntmachung verstanden², welche die von der Hafenkommission unter der Benennung „Hafengeld“ erhobenen Gebühren von 5 Centimen pro Centner aufhob und alle Gegenstände, denen nach Entscheidung des Generaldirektors der Brücken und Straßen vom 9. Oktober 1809 die freie Vorbeifahrt ohne Überladung gestattet war, von der Entrichtung der Krahnens-, Werft- und Waggebühren sowie von der Centimenabgabe für Unterhaltung des Winterhafens befreite.

Weiter ging man in Köln, wo 1818³ bedeutende Ausnahmen von dem Umschlagszwang festgestellt wurden. Aufser den Gegenständen, denen die Vorbeifahrt bereits durch Beschluß vom 7. November 1809 gestattet war, wurde sie noch für eine Reihe von Waren zugestanden, „deren Überladung einen zum Verhältnis des Wertes zu hohen Kostenaufwand und für den Handel selbst nachteiligen Aufenthalt verursachte.“ Als solche galten: deutsches Getreide aller Art, deutsches Salinensalz, verschiedene Sorten von Eisenwaren, Mineralwasser, Wachholderbeeren, Nüsse und dergl. mehr.

Alle diese Gegenstände durften ohne genauere Untersuchungen gebühren- und umschlagsfrei passieren, wenn die Beschaffenheit der Ladungen sich mit bloßem Auge überschauen liefs, oder die Verifikation der Rheinschiffahrtsbeamten feststellte, daß die betreffenden Schiffe keine anderen Güter eingenommen hatten, oder endlich wenn glaubhafte Zeugnisse der Ortsbehörden die gemachten Angaben bestätigten. Eine

holt über die Reverse; vgl. Schreiben vom 16. Juni 1815 in Akten über Handel und Verkehrswesen (M.St.A.).

¹ Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.

² Derselben waren längere Verhandlungen vorhergegangen, wozu verschiedene Gutachten von der Handelskammer etc. eingeholt wurden. (Am gleichen Orte.)

³ Verordnung vom 24. August 1818, betr. Abänderungen für den Umschlag und die Erhebungen im Hafen von Köln; abgedruckt bei Herman, Sammlung der Gesetze S. 284—286.

materielle Prüfung durch die städtischen Beamten sollte nur eintreten, wenn es an dem nötigen Ausweise fehlte und begründeter Verdacht gegen die Schiffsführer vorlag. Durch diese Anordnung war unnötigen Fahrtenverzögerungen nach Kräften vorgebeugt.

Viel starrer wurde, wie bemerkt, die Mainzer Gerechtere verteidigt, wo man, abgesehen von den obenerwähnten Zugeständnissen, sich zu keinen weiteren Erleichterungen herbeiliefs. Ja, gelegentlich scheute man sich sogar nicht, früher gestattete Befreiungen von neuem in Frage zu stellen. So wurde beispielsweise 1818—1819 aufs heftigste darüber gestritten, ob schweizer Holzwaren, die von ihren Eigentümern in den sog. „Lauertannen“ rheinabwärts geführt wurden, trotzdem sie dem Umschlage seit 1809 nicht mehr unterworfen waren, zur Zahlung von Hafengebühren herangezogen werden könnten. Ein Luzerner Händler ward deswegen im Juni 1818 in Mainz festgehalten¹. Die Großherzogliche Provinzialregierung entschied merkwürdigerweise auf Anrufen am 20. Juni, derselbe müsse sich sogar dem wirklichen Umschlag unterwerfen, da es nicht ratsam sei „mit einer gebrechlichen, blofs mit hölzernen Nägeln zusammengefügtten Lauer-tanne weite, unbekannte Strecken eines grossen Stromes zu befahren.“ Diese den Anschauungen vergangener Zeiten entsprechende Anordnung wurde zum Glück durch Verfügung des Darmstädter Ministeriums vom 5. August 1818 aufgehoben; und im weiteren Verfolg der Angelegenheit am 12. Oktober bestimmt, dafs die betreffenden Güter irgendwelche Gebühren in Mainz nicht zu entrichten hätten.

Kaum war der eine Punkt geklärt², so that sich schon anderweitig eine neue Streitfrage auf. Krahenmeister Dibelius machte am 15. Mai 1819 die Mainzer Bürgermeisterei darauf aufmerksam, man solle nur die offen liegenden schweizer Waren frei vorbeigehen lassen, von den in Kisten verpackten dagegen die gewöhnliche Gebühr in Höhe von 20 Centimen erheben, da unter den letzteren auch andere Güter verborgen sein könnten. Ohne weiteres durfte man diesem Vorschlage nicht nachgeben; die Bürgermeisterei wandte sich daher am 16. Mai 1819 nach Köln mit der Anfrage, wie es dort gehalten werde? Die Antwort vom 27. Mai läfst die hier geübte mildere Praxis deutlich erkennen, zu der man sich künftig auch in Mainz bequemte. Sie erklärt, dafs nach Artikel 1 des Beschlusses vom 24. August 1818 allen Gütern, die seit dem Dekret vom 7. November 1809 vom thatsächlichen

¹ Vgl. zum folgenden Akten über Handel und Verkehrswesen des M.St.A.

² Derselbe ist auch im 110. Sitzungspotokoll der Rheinschiffahrtscentralkommission behandelt.

Umschlag befreit seien, auch die vollkommen gebührenfreie Vorbeifahrt gestattet werde. Schweizer Holzwaren („bois ouvrés et autres productions venant de la Suisse et transportées par leurs propriétaires dans les embarcations dites Lauertannen“) seien davon nicht ausgenommen, zumal deren Eigentümer sie selbst zum Verkauf brächten, wodurch sie den Charakter von Frachtgütern verlören. Übrigens kämen sie nur in seltenen Fällen, nämlich wenn sie nach Holland oder Amerika bestimmt seien, an der Stadt vorbei.

Die Mainzer haben bei der strengen Übung des Stapelzwanges, bei der nur die Effekten von Gesandten und Fürstlichkeiten¹ ohne Scherereien passierten, für ihre Stadt ein gutes Geschäft gemacht. Auf eine Frage der hessischen Regierung, wieviel der Umschlag der Gemeinde einbringe, antwortete die Bürgermeisterei², die Aufhebung des Umschlags bedeute für die Stadt einen großen Verlust. Der reine Ertrag der Hafens- und Wagggebühren habe:

1816	78 354 fr. 57 ct.
1817	95 650 - 11 -
1818	61 069 - — -

betragen. Im Jahre

1810 belief sich derselbe auf	73 492 fr. 16 ct.
1811 - - - - -	74 983 - 26 -
1812 - - - - -	71 099 - 20 -
1813 - - - - -	69 200 - — - ³

Also im Durchschnitt bei diesen letzten vier Jahren auf 72 193 fr. 65¹/₂ ct.

Die Zustände des nächsten Jahrzehnts zeigen hinsichtlich des Umschlags keine merklichen Änderungen. In Mainz drehte sich das ganze Interesse um die Regelung des ungeklärten Verhältnisses zu Frankfurt. Der dortige Handelsstand hatte eine Einrichtung getroffen, die dem Mainzer Privileg viel Abbruch that. Er ließ die thalwärts bestimmten Güter zu Hochheim am Main ausladen, führte sie zu Land nach Biebrich, wo sie dann nach Umgehung des verhassten Stationshafens wieder auf Schiffsböden gepackt wurden.

¹ Vgl. beispielsweise Verfügung vom 16. Okt. 1818, daß die freie Durchfuhr der Effekten der hannoveranischen Bundestagsgesandtschaft, die sich auf dem Weg von London über Frankfurt nach Amorbach befinde, ohne Erhebung von Octroi- und Hafengebühren gestattet sei; oder Verfügung vom 29. Mai 1818, welche die freie Durchfuhr der Effekten der Königin von Württemberg bestimmt. Diese und ähnliche Verfügungen in Akten über Handel und Verkehrswesen des M.St.A.

² Schreiben vom 29. Mai 1819 und beiliegende Bordereaus in Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.

³ Das Jahr 1814 kann wegen der Blockade von Mainz nicht in Anschlag gebracht werden.

Das auf hessischem Gebiet liegende Örtchen Kostheim wollte diese neue Einnahmequelle ebenfalls nützen und bat daher 1821 um Aufhebung des Ausladeverbots für Schiffsgüter, die von Frankfurt nach Köln gehen sollten¹. Die Regierungsbehörde kommt am 29. Mai 1821 diesen Wünschen entgegen. Als die Mainzer Bürgermeisterei am 9. Juni Verwahrung einlegt und behauptet, mit dem Umschlagsrecht auf dem Rhein sei ein sich bis in den Main erstreckendes Bannrecht verbunden, wird ihr unterm 16. Juni bedeutet, vor Abschluss der Octroikonvention könne Mainz vielleicht ein derartiges Recht geübt haben, allein durch Artikel 5 dieses Vertrags sei der Umschlagszwang auf den Rhein beschränkt und Artikel 128 besage ausdrücklich, daß „alle früher bestandenen Observanzen“ aufgehoben seien; im übrigen sei für Hessen Kostheim so gut wie Mainz zu berücksichtigen.

Des weiteren führte die hessische Provinzialregierung am 19. Juli aus, nach Artikel 19 der Wiener Kongressakte sei die Aufhebung des Umschlags bereits ausgesprochen, der Genuß derselben bleibe nur noch so lange möglich, bis die im Artikel 20 vorgesehenen Polizeimaßregeln ausgearbeitet seien; es empfehle sich daher, den Stadtrat zu berufen und zu erwägen, ob es nicht ratsam sei, den Frankfurtern die direkte Thalfahrt nach Köln gegen Entrichtung der halben Hafens-, Krahn- und Wagegebühren jetzt schon als „precarium“ zu gestatten. Die Mainzer Handelskammer nimmt in einem Gutachten vom 16. August 1821 entschiedene Stellung gegen diesen Vorschlag, wie sie sich auch ganz und gar gegen das Ausladen in Kostheim erklärt. Mainz, das seit 20 Jahren der erste Fruchtmarkt Deutschlands sei, werde nach Wegfall des Stapels durch Frankfurt aus seiner hervorragenden Stellung verdrängt. Übrigens brauche man sich wegen dessen endgültiger Beseitigung noch keine grauen Haare wachsen zu lassen. Der hessische Bevollmächtigte, Legationsrat Pietsch, habe erst jüngst am 9. Juli erklärt, der Mainzer Umschlag bleibe, bis Preußen den seinigen zu Köln aufhebe und bis dahin habe es noch gute Weile. Der Mainzer Regierungspräsident, der kluge, weitschauende Freiherr von Lichtenberg², liefs sich jedoch durch die ablehnende Haltung der Stadtbehörden von seinen wohldurchdachten Plänen nicht abbringen³ und machte auch in der Folgezeit seinen versöhnlichen, ausgleichenden Einfluß geltend.

¹ Zum folgenden vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen 1821 M.St.A. und Akten §§ 2923, 2943, 2944 im A. der M. H.K.

² Einige Angaben über Lichtenbergs vieljährige, segensvolle Thätigkeit in Mainz finden sich bei Alfred Boerckel, *Mainzer Geschichtsbilder*, Mainz 1890 S. 4—6. Aus den Akten des M.St.A. läßt sich ein lebensvolles Bild seines vornehmen Charakters und umfassenden Wissens gewinnen.

³ Vgl. das charakteristische Schreiben v. 7. Sept. 1821 am selben Ort.

Erst im Jahre 1824¹ kam es wieder zu größeren Streitigkeiten. Um diese Zeit versuchten die Mainzer energisch den Umgehungen ihres Hafens ein Ende zu machen, die durch die Bemühungen der Kaufleute Hemer und Schmoelder immer mehr in Aufnahme gekommen waren. Diese hatten unter der Firma Schmoelder und Co. eine Transportanstalt eigens zu dem Zwecke gegründet, um Waren über die Strecke Hochheim-Biebrich zu führen. Ihre Konkurrenz war um so mehr zu fürchten, weil sich ihre Beförderungen durch Billigkeit auszeichneten. Nach einer Aufstellung der Mainzer Handelskammer betrug die Schiffsfracht von 50 Kilogramm auf der Strecke Köln-Hochheim einschliesslich der Abgaben im Mainzer Hafen $56\frac{2}{3}$ kr., während die gleiche Quantität der über Biebrich-Hochheim geführten Güter nur 48 kr. für dieselbe Linie zu zahlen hatten². Die Mainzer Lokalbehörden wußten nicht so recht, wie man diesen Güterverschleppungen beikommen sollte. Zunächst dachten sie an Zwangsmafsregeln. Man wollte Intermediärschiffer, die von Köln nach Biebrich führen, in Bingen anhalten, und wenn ihr Patent nur für die Strecke Köln-Bingen lautete, ihnen bekannt geben, dafs die Weiterfahrt bis Biebrich nicht gestattet werde. Gehorchten sie dann dem Verbote nicht, so sollte ein reitender Bote nach Mainz eilen, der einige Stunden früher ankomme — ein Beweis für die Langsamkeit der Wasserreisen — und dort Hilfe zur gewaltsamen Festnahme holen. Wenig später entschlofs sich die Provinzialregierung dazu, den Transport der in Biebrich ausgeladenen, nach Hochheim bestimmten Waren für die hessische Gebietsstrecke ganz zu untersagen. Auch legte man von nun an den Artikel 12 der Octroikonvention, der den Warenczug von Frankfurt in gewissen Fällen vom Umschlagszwang befreite, wörtlich aus und erklärte, das Ausnahmerecht gelte lediglich für Frankfurt, nicht für andere Mainorte wie Hochheim, deren Güter unter allen Umständen in den Stationshäfen umschlagen müßten.

Die nächste unerquickliche Folge³ all der Streitereien war eine Beschwerde Nassaus, die von Braunschweig unterstützt ward, gegen die hessische Regierung. Die Bundesversammlung sei nach Artikel 19 der Schlufsakte befugt und verpflichtet, für Aufrechterhaltung des gefährdeten Besitzstandes

¹ Vgl. Fascikel, betr. Verhandlungen wegen der Güterverschleppungen über Biebrich mit Umgehung des Mainzer Hafens und desfalls mit Nassau entstandene Streitigkeiten im M.St.A.

² Noch billiger stellten sich die Preise für die Thalreisen Hochheim-Köln. Nach erhaltener Frachtliste waren auf dieser Route einschliesslich der „Lokalspesen“ und der „Provision“ für 50 Kilo Waren der ersten Klasse 34 Kr., der zweiten Klasse 36 Kr., der dritten Klasse 45 Kr. zu zahlen. Vgl. „Frachtübernahmepreise von Schmoelder u. Co. in Hochheim“ a. a. O.

³ Vgl. die Aktenstücke vom Mai 1824 a. a. O.

Sorge zu tragen. Zur Zeit werde derselbe im Widerspruch gegen Artikel 3 der Wiener Bestimmungen über die Nebenflüsse gestört. Ganz abgesehen davon, daß das durch die Kongressbeschlüsse abgeschaffte Umschlagsrecht immer noch in Übung sei, solle nunmehr auch Artikel 12 der Octroikonvention eine neue, lästige Auslegung erhalten. Er solle gegen alles Herkommen für ein ausschließliches Privileg Frankfurts erklärt und den Mainschiffen anderer Orte, die seither ungehindert den Mainzer Stationshafen passiert hatten, dies künftig verwehrt werden¹.

Die provisorische Verwaltungskommission der Rheinschiffahrt mußte auf Anfrage diese Beschwerde unterstützen und erklären, daß Artikel 12 seither nicht wörtlich interpretiert wurde; freilich habe es sich dabei meist um Waren gehandelt, die dem Umschlag überhaupt nicht unterlagen. Allein die Reklamanten konnten nachweisen, daß des öfteren auch Umschlagsgüter, wie Blei und Eisen, von anderen Orten als Frankfurt früher ohne Aufenthalt an Mainz vorbeigekommen seien. Die Stadt konnte dem nur entgegenhalten, daß dies ohne ihr Wissen geschehen sei und daher kein Präjudiz schaffe.

Um die Sache nicht auf die Spitze zu treiben, schlug die hessische Regierung vor, einstweilen allen Mainschiffen gegen Kautionshinterlegung die Vorbeifahrt zu gestatten, bis eine Einigung erzielt sei. Unter endlosen Schreibereien² schien dann die Angelegenheit im Sande verlaufen zu wollen. Die Rheinschiffahrtsordnung hat diesen fortwährenden Streitigkeiten ein Ziel gesetzt. Kurz vorher war schon der gezwungene Umschlag auf dem Neckar bei Mannheim, um dessen Existenz seit 1808 fast ebenso heftig wie um den Kölner und Mainzer Stapel gekämpft wurde, durch Erlaß des Großherzogs Ludwig vom 15. Februar 1827 beseitigt worden³.

Wir haben bei diesen Verhältnissen, namentlich bei den Wirren wegen des Mainzer Umschlags, etwas länger verweilt,

¹ Die Frage, ob die Umschlagsbefreiungen des art. 12 der Octroikonvention neben Frankfurt für andere Mainorte Geltung hätten, wurde auch ausführlich in den Sitzungen der Centralcommission behandelt. Vgl. 319., 320., 324., 328. und 329. Sitzungsprotokoll vom Jahre 1824. Namentlich in der 329. Sitzung vom 31. Juli 1824 gab der hess. Bevollmächtigte Verdier eine ausführliche Darlegung der Sachlage. (Lithographierte Abdrücke in den Akten über Handel und Verkehrs-wesen M.St.A.)

² Als die städtischen Behörden von Mainz immer mehr in die Enge getrieben wurden, behaupteten sie schließlic, sie hätten beim Aufstellen ihrer Forderungen nicht gewußt, daß auch Güter aus anderen Mainorten als Frankfurt umschlagsfrei passieren dürften. Vgl. besonders Schreiben vom 26. Mai 1824 in Fascikel, betreffend Verhandlungen etc. a. a. O.

³ Der Erlaß, der als Anlage dem 411. Separatprotokoll der Centralcommission vom 31. März 1827 beigefügt ist, findet sich gedruckt bei Herman, Adreßbuch 1828 S. 39.

weil sie manch lehrreichen Ausblick auf den Rheinverkehr jener Tage, auf die Krähwinkelpolitik einzelner Hafenplätze gewähren. Sie zeigen, daß der Stapel in seiner damaligen bereits gemilderten Form immer noch so drückend erschien, daß die Beteiligten den beschwerlicheren Landweg der natürlichen Wasserstraße vorzogen. Der umständliche Transport der Waren vermittelt Achse zwischen Hochheim und Biebrich konnte mit der bequemen Fortbewegung der Lasten auf Main und Rhein erfolgreich konkurrieren, weil die Verfrachter die Plackereien im Mainzer Hafen bei Benutzung der letztgenannten Strecke fürchteten. Nichtsdestoweniger suchte dort die städtische Verwaltung, unterstützt von der Vertretung des Handelsstandes¹, die überkommene Gerechtsame bis zur letzten Stunde hartnäckig zu bewahren, nicht immer im Einklang mit den Regierungsbehörden, die zwar auch am Princip des Umschlagszwanges festhielten, aber des öfteren zu angemessenen Zugeständnissen bereit waren².

Die Gildeschiffer, die vordem zu den hartnäckigsten Verfechtern des Stapels gezählt hatten, waren im 19. Jahrhundert nicht mehr im gleichen Maße auf seinen Fortbestand angewiesen. Solange der Konkurrenzkampf unter den Schiffern der verschiedenen Uferstädte des Rheins mit Zwangsmaßregeln geführt wurde, solange man in jedem nicht Ortseingesessenen einen Fremden, einen Gegner erblickte, dem man die Verladung im eigenen Hafen erschwerte oder unmöglich machte, bot der Umschlagszwang den Schiffern der Stapelplätze eine willkommene Handhabe, um sich die Konkurrenten vom Halse zu halten. Seit nach Gründung der „rheinischen“ Gilden, in denen die Schiffer vom Oberlauf und Unterlauf des Flusses einträchtig zusammengefaßt waren, die Verfrachtung an den großen Knotenpunkten des Handels für die Korporationsmitglieder innerhalb gewisser Grenzen freigegeben war, verlor der Umschlag in den Stationsstädten für diese seine ausschlaggebende Bedeutung. Den mittelrheinischen Schiffsbesitzern konnte es gleichgültig sein, ob sie in Frankfurt oder in Mainz Ladung nahmen, ob sie von den Kaufleuten und Spediteuren der Rhein- oder Mainstadt ihre Aufträge erhielten. Deutlich findet sich dieser Wandel der Anschauungen in Schifferkreisen bei einer Eingabe ausgeprägt³, in der Mainzer Gildeschiffer um Er-

¹ Vgl. Handelskammer zu Mainz S. 29.

² Dies zeigt sich beispielsweise in dem erwähnten Streit zwischen Mainz und Kostheim wegen der Landverfrachtung der von Frankfurt kommenden Güter. Die Handelskammer vertritt bei diesen Wirren ausschließlich das lokale Interesse und will nachweisen, daß für die Kostheimer die Teilnahme am Landtransport keine wahren Vorteile bringe, weil durch sie „zuviel Personen der Landwirtschaft entzogen würden“. Vgl. Akten d. M.H.K. § 3354 von 1824, §§ 4078 und 4092 von 1827.

³ Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen. Verhandlungen 1821—1824 M.St.A.

laubnis nachsuchen, Waren von Frankfurt nach Köln ohne gezwungenen Umschlag führen zu dürfen. Sie sind bereit, jedesmal Hafен- und Waggebühren sowie eine billige Speditionsgebühr zu entrichten, wenn sie ohne Aufenthalt passieren können. In der Gemeinderatssitzung vom 27. Dez. 1824 wird die Gewährung der Bitte abgelehnt mit dem Hinweis, daß die Stadt die ihr zustehende Gerechtsame des gezwungenen Stapels in ganzer Ausdehnung aufrecht halten müsse, da der Vorteil, den die Schiffer aus einer Änderung und die Stadt aus gleichzeitiger Unterdrückung des Gebührenaufschlags bei dem Schleichhandel zwischen Hochheim und Biebrich erlangten, den Nachteil nicht aufhebe, der dem Handel und damit mittelbar der Stadt durch Verlust eines großen Teiles des Speditions- und Kommissionshandels erwachse.

Die Kaufleute, nicht die Schifffahrtstreibenden waren im 19. Jahrhundert vor allem auf die Beibehaltung des Stapels erpicht. Die Überschätzung des Nutzens, den der blühende Speditionshandel einem Platze bieten konnte, hat zu seiner engherzigen Verteidigung am meisten beigetragen.

§ 10.

b. Weiterentwicklung der Schiffergilden in den Stationsstädten.

Wie der Umschlagszwang wurde auch die Gildenorganisation trotz aller entgegenstehenden Beschlüsse des Wiener Kongresses nach 1815 im wesentlichen unverändert beibehalten. Nur einzelne Bestimmungen suchte man gelegentlich zu wandeln, ohne jedoch damit den gewünschten Beifall zu finden. So hatte Graf Solms-Laubach, der in etwas schroffer Weise darnach strebte, die Rheinschifffahrtsangelegenheiten möglichst einheitlich zu gestalten und von Lokalbehörden unabhängig zu machen, während seiner Verwaltung durch Erlaß vom 31. Juli 1814 den Artikel 20 der Gildereglements abgeändert¹. Künftig sollten nicht mehr wie seither die Kölner und Mainzer Bürgermeister im Vorsitz der Verwaltungsbureaus von Vierteljahr zu Vierteljahr mit Octroiinspektoren wechseln, sondern letztere zur Vereinfachung des Geschäftsganges die Präsidentschaft ein für allemal ohne Einmischung der Lokalbehörden übernehmen. In Köln wurde Inspektor Carové, in Mainz Inspektor Ockhart mit diesem Posten betraut².

¹ Vgl. Abschrift in Akten der Mainzer Schiffergilde M.St.A.

² Ein ähnlicher Akt der Centralisationsbestrebungen war es, daß am 1. Juni 1815 die Kautions des Gildesekretärs Oechsner in Höhe von 2000 frs. von der Bürgermeisterei Mainz an die Centralverwaltung der Rheinschifffahrt in Frankfurt mit allen übrigen Kautionen abgegeben wurde. Vgl. Rheinschifffahrtsakten 1815 M.St.A.

Als dann wieder geordnetere Verhältnisse eintraten, blieb Unklarheit darüber, wie weit die Bürgermeistereien in ihrem Rechte beschränkt seien. Diese behaupteten, daß ihnen zum mindesten der Vorsitz und die Leitung der Generalversammlungen der Gilden geblieben wären, da das Inscript des Grafen Solms die Artikel 22, 23, 30 des Reglements nicht berühre und sich lediglich auf die Präsidentschaft bei den ständigen Verwaltungsbureaus beziehe. In Mainz¹ bestand die preussisch-österreichische Administrationsverwaltung darauf, daß die Einberufung der Schiffer zur allgemeinen Versammlung für 1. März 1815 durch den Bürgermeister vorgenommen würde, und daß dieser bei derselben auch den Vorsitz führte, nicht etwa lediglich ohne Amt beiwohnte.

Späterhin suchte man den Erlaß vom 31. Juli 1814, der den Einfluß der Lokalbehörden bei der Gildenverwaltung bedeutsam einschränkte, völlig zu beseitigen. Nachdem Ockhart in Mainz mehrere Jahre „gleichsam permanent präsiert“ hatte, verlangte die dortige Handelskammer in einer Eingabe vom 23. November 1818², die Bürgermeisterei solle neuerdings „auf der gesetzlichen Alternierung“ nach Artikel 20 des Reglements bestehen. Die hessische Regierung erklärte nach Anrufen den Erlaß des Grafen Solms für ungültig, und von 1820 an wurde der Vorsitz im Verwaltungsbureau von Zeit zu Zeit wieder dem Bürgermeister oder dessen Adjunkten übertragen³.

Die Generalversammlungen der Gilden, die in erster Linie der Ergänzung der Mitglieder der Verwaltungsbureaus und ihrer Suppleanten dienen sollten, wurden in den durch die Reglements vorgesehenen Formen bis zum Erlaß der neuen Schiffsfahrtsordnung ungehindert abgehalten. In den Mainzer Akten⁴ finden sich ausführliche Protokolle, welche den Verlauf dieser Zusammenkünfte im einzelnen schildern. Nach Erledigung der Präsidentenfrage wurde daselbst im Lokale des Erhebungsamtes am 1. und 2. März 1815 eine Generalversammlung unter dem Vorsitz des Oberbürgermeisters Freiherrn von Jungenfeld eröffnet. Sodann kam eine unverhältnismäßig lange Pause, da man im Hinblick auf die angekündigte, endgültige Regelung der Rheinschiffsfahrtsangelegenheiten die fällige Erneuerung der Vorstandsmitglieder auf sich beruhen liefs. Da diese sich aber immer länger verzögerte, erklärte die Centrankommission, daß dem

¹ Vgl. zum folgenden die zwischen der „subdelegierten Kommission“ für Rheinschiffsfahrtsangelegenheiten, dem hess. Kreisdirektor und der Bürgermeisterei Mainz gewechselten Schreiben vom 27. Januar, 1., 13., 27., 28. Februar 1815 in Akten der Mainzer Schiffergilde M.St.A.

² Rheinschiffsfahrtsakten 1818 M.St.A.

³ Rheinschiffsfahrtsakten 1820 M.St.A.

⁴ Akten der Mainzer Schiffergilde 1814—1831 M.St.A.

Zusammentritt der Schiffer nichts entgegenstehe und liefs durch die provisorische Verwaltungskommission am 26. Februar 1821 deren Berufung beantragen, der für den 16. April 1821 Folge geleistet wurde. Eine weitere Versammlung war auf den 3. Mai 1824 angesetzt, mußte aber, ganz ähnlich wie eine gleichzeitige Tagung in Köln, bis zum 1. Juni verschoben werden, da zahlreiche auswärtige Mitglieder wegen Kürze der Zeit bis zum erstgenannten Termin nicht geladen werden konnten. Schliesslich wurde noch am 26. Juni 1827 eine allgemeine Zusammenkunft abgehalten.

Bei diesen Versammlungen waren die stimmfähigen Mitglieder, soweit sie nicht selbst erscheinen konnten, gröfserenteils durch Bevollmächtigte vertreten, die sich durch schriftliche, behördlich beglaubigte Legitimationen ausweisen mußten. Dabei kam es vor, dafs eine einzelne Person oft die Voten einer ganzen Reihe ihrer Genossen in sich vereinte. Beispielsweise¹ beauftragten 1824 die Badener Schiffer zwei Freunde, für ihre 7 Mannheimer und 12 Heidelberger Kollegen zu stimmen, wobei sie sich nur Abschriften der ergangenen Beschlüsse erbaten und ihren Delegierten einschärften, sie sollten lediglich bei der Vorstandswahl mitwirken, sich aber keinesfalls auf sonstige Verhandlungen einlassen. Weiter ging der Auftrag, den Mainzer Schiffer, die zufällig im Kölner Hafen lagen, dem S. Moritz erteilten und der dahin lautete, „er solle alles thun, was er als Bevollmächtigter für zweckmäfsig und dienlich erachte“. Bei diesen weitgehenden Vollmachten liefsen sich Mißstände kaum vermeiden. Um ihnen möglichst vorzubeugen, beantragte am 12. April 1824 die Mainzer Bürgermeisterei, es solle beschlossen werden, dafs Auswärtige künftig sich nicht mehr durch Personen vertreten lassen dürften, die nicht zur Gilde gehörten, und weiter, dafs nicht zu viele Schiffer einem Kollegen ihre Stimme zuteilten. Allein ihr wurde durch Ockhart, der damals Direktor der Verwaltungskommission war, bedeutet², dafs sich wegen der Vollmachten nichts zwingendes thun liefs, da Artikel 21 und 23 des Reglements diesbezügliche Normen nicht enthielten. Zu einer Abänderung derselben wollte man sich aber nicht entschliessen, da ja der „provisorische Zustand“ einstweilen unangetastet bleiben sollte.

Die Bürgermeisterei liefs sich durch diesen Mißerfolg keineswegs abschrecken und brachte nach ein paar Jahren einen neuen Abänderungsvorschlag ein, dem es ebenfalls nicht an innerer Berechtigung gebrach. Sie bekämpfte in einer an die Grofsch. Regierung gerichteten Eingabe vom 18. Mai 1827³

¹ Anlagen zu den Protokollen vom 1. Juni 1824 M.St.A.

² Schreiben Ockharts vom 20. April 1824 M.St.A.

³ Akten der Mainzer Schiffergilde M.St.A.

alle Bestimmungen des Reglements, die sich auf eine Teilung der Gildeglieder nach den beiden Rheinseiten bezogen. Die Forderung einer getrennten Listenaufstellung für jedes Rheinufer stamme aus der Zeit, da die Verwaltung noch zwischen Frankreich und dem Fürstprimas geteilt war. Gegenwärtig seien aber wieder sechs Uferstaaten an derselben interessiert und man könne daher beim Auslosen und Aufstellen der Kandidaten ganz wohl auf diese „Abteilung zur Hälfte“ verzichten. Den Rheinschiffahrtsbehörden stünde dann frei, bei der doppelten Anzahl vorzuschlagender Kandidaten alle Uferstaaten verhältnismäßig zu berücksichtigen. Wiederum muß sich die Bürgermeisterei auf diese Anfrage sagen lassen¹, daß eine Befugnis zu derlei Abänderungen nicht gegeben sei und solche daher unmöglich durchgeführt werden könnten.

So wurden dann die Vorstandswahlen auf all diesen Versammlungen nach dem umständlichen, in der Gildenordnung vorgesehenen Verfahren durchgeführt. Der Vorsitzende, Bürgermeister oder Adjunkt, bildete mit vier Schiffern das Wahlbureau, das die Auslosung der zwei Mitglieder, die gesetzlich abzutreten hatten, überwachte. Sodann kam die eigentliche Wahlhandlung an die Reihe, bei der jedes vertretene Mitglied für 12 Genossen sein Votum abgeben konnte². Hiernach wurden die 6 Höchstbestimmten von beiden Rheinseiten in einer Liste zusammengestellt, und diese der obersten Rheinschiffahrtsbehörde zur Auswahl der beiden Mitglieder des Verwaltungsbureaus und der 4 Suppleanten übergeben³.

Die Beteiligung an der Wahlhandlung war in Mainz eine ziemlich rege. Beispielsweise waren 1824 bei insgesamt etwa 150 Gildemitgliedern 126 Mann vertreten, von denen 124 je 12 Stimmen = 1488 Stimmen abgaben. Davon entfielen 1443 Stimmen auf 57 wählbare Genossen, während 45 zersplitterten, indem sie für Verstorbene oder im Amt bleibende Glieder des Verwaltungsbureaus abgegeben wurden. Nicht ganz so stark war die Beteiligung bei der Wahl von 1821, an

¹ Schreiben der Großh. Regierung an die Bürgermeisterei vom 30. Mai 1827.

² 1821 wurde, da seit 1815 keine Wahl stattgefunden hatte, das ganze Bureau mit den Suppleanten erneuert, wobei jedes Mitglied 20 Kandidaten benennen durfte. Bei dieser Abstimmung wurde auch die Frage angeregt, ob sich die abwesenden Schiffer durch einen Rechtsfreund vertreten lassen dürften, der außerhalb des Gildenverbands stehe. Sie wurde jedoch nicht weiter behandelt, da ihr Austrag am Resultat der Abstimmung nichts geändert hätte. Vgl. Protokoll vom 16. April 1821 (M.St.A.) und die oben berührten Anträge der Mainzer Bürgermeisterei.

³ Die Namen der Gewählten, die aus den verschiedensten Orten der Stromstrecke stammten, sind in den Protokollen enthalten; die vom Jahre 1821 (für Mainz und Köln) finden sich gedruckt bei Herman, Adreßbuch 1823 S. 41, 42.

der nur 95 Mann teilnahmen, während 1827 gar nur 26 Schiffer zur Abstimmung kamen.

Abgesehen von der Neuwahl des Vorstandes wurde auf den Generalversammlungen nicht allzuviel vorgenommen, ja nicht einmal richtig für dieselben geplant. Nur für das Jahr 1815 waren in dieser Beziehung bedeutendere Maßnahmen vorgesehen worden. Damals hatte die subdelegierte Kommission für die Rheinschiffahrt in Erwägung, daß Gildeschiffer Kaufmannsgüter fuhren, ohne gehörige Sicherheit zu bieten, und anderseits Intermediärschiffer, die nach den Zwischenhäfen laden mußten, ganz von den Gilden in Köln und Mainz ausgeschlossen blieben, am 10. Februar eine ausführliche Instruktion für die nächste Versammlung bearbeitet¹. Nach ihr sollten:

1. die Fahrten von neuem in direkte, Intermediär- und Kleinschiffahrten eingeteilt werden, wie es bei Errichtung der Gilden vorgesehen war;

2. sollten in Zukunft alle Schiffer, die Ladungen für direkte oder Intermediärfahrten nahmen, Gildenmitglieder sein;

3. bei den Generalversammlungen alle Patente vorgelegt werden, damit sie mit einer Beglaubigung der subdelegierten Kommission versehen würden;

4. sollten alle Schiffer der Reihe nach abgefragt werden, damit sie sich für eine bestimmte Stromstrecke entscheiden könnten.

Auf der im März abgehaltenen Versammlung kamen jedoch diese Vorschläge kaum zur Sprache. Eingehender wurde nur über eine Beschwerde der Mainzer Schiffer, die von Wormsern unterstützt ward, verhandelt², nach der im Hafen von Mannheim ihnen teils die Fracht gar nicht, teils nur nach willkürlichen Abzügen ausgezahlt würde, die die Glieder der dortigen lokalen Schiffervereinigung unter sich teilten. Den Reklamanten wurde das Versprechen gegeben, daß derartige Fälle künftig nicht mehr vorkommen dürften. In ähnlicher Weise sollte 1824 der Plan einer Vertiefung und Erweiterung des Mainzer Winterhafens auf der Generalversammlung erörtert werden, aber auch dieses Vorhaben wurde nicht ernstlich berücksichtigt³.

Die Versammlungen der Mainzer Gilden in 1½ Jahrzehnten nach dem Wiener Kongreß lassen die Bethätigung neuer Gedanken, die Geltendmachung energischer Verbesserungen in jeder Weise vermissen. Sie erfüllen ihre im wesentlichen formale Aufgabe, ohne auf die innere Verwaltung der Korporationen einen entscheidenden Einfluß zu üben oder für

¹ Vgl. dieselbe in Akten der M. Schiffergilde M.St.A.

² Vgl. Protokoll vom 2. März 1815 M.St.A.

³ Vgl. Akten der M. Schiffergilde 1824.

die Sicherung der Berufsthätigkeit ihrer Mitglieder irgendwie Bemerkenswertes zu leisten, und sind in ihrer ganzen Erscheinung ein charakteristisches Abbild der Erschlaffung, die alle Rheinschiffahrtsverhältnisse, besonders die großen Gilden während des „Provisoriums“ gefangen hielt.

Die Zahl der Gildemitglieder in diesem Zeitraum bleibt ziemlich die gleiche. Es trat weder eine starke Zunahme noch eine merkliche Minderung derselben ein. Nur einmal versuchten die Rheinschiffahrtsbehörden einen Einfluß auf sie zu üben, ohne jedoch mit ihrem Streben zum Ziele zu kommen. Die subdelegierte Kommission wünschte 1814¹, alle diejenigen aus der Gildeliste zu streichen, die unberechtigt durch Protektion und Machtausprüche aufgenommen seien, und erbat von der Handelskammer ein Verzeichnis derjenigen Schiffer, die ihr Vertrauen besäßen. Die Vertretung des Handelsstandes lehnte dies Verlangen ab², meinte aber auch, man solle die Zahl der Korporationsmitglieder soweit beschränken, daß jedem derselben alle zwei Monate eine Berg- und Thalreise zufalle. Sie schlage demnach vor, daß die notwendige Zahl nach dem Alter genommen und dabei je zu einem Drittel der Kölner-, der Mainzerhafener und die Zwischenhäfen berücksichtigt würden. Die zur Thätigkeit Berufenen müßten dann die in Ruhestand Versetzten unterstützen, bis diese durch Sterbefälle oder Austritte in die Zahl der Aktiven einrücken könnten. Die subdelegierte Kommission³ ging auf diesen Vorschlag nicht ein und behauptete, die Minderung der Anzahl von Gildeangehörigen könne, wenn keine andere Möglichkeit gefunden werde, nur durch das Los erfolgen. Nach Eingreifen der Bürgermeisterei sah man dann überhaupt von Anwendung eines derartigen Gewaltmittels ab und beschränkte nur die Aufnahme neuer Gildemitglieder, die ja den Rheinschiffahrtsbehörden vorbehalten war, in der Folgezeit auf ein Mindestmaß. Während beispielsweise die Generaldirektion des Octroi allein im Jahre 1810 neun „direkte Schiffer“ in die Mainzer Liste eingeschrieben hatte, wurden in der Zeit von 1815—1820 nur drei Mann durch die subdelegierte Kommission angenommen⁴. Auch die ihr folgende Centralkommission war in dieser Beziehung sehr vorsichtig und besetzte lediglich einige durch Todesfall oder sonstwie freigewordene Stellen⁵.

¹ Die diesbezüglichen Schreiben finden sich in Rheinschiffahrtsakten 1814 M.St.A.

² Schreiben vom 11. Juli 1814 a. a. O.

³ Schreiben vom 14. Juli 1814 a. a. O.

⁴ Vgl. die ausführlichen Zusammenstellungen in Hermans Adressbuch 1823 S. 41—90, wo nicht nur die Vorstände der Kölner und Mainzer Gilden, sondern auch deren einzelne Mitglieder mit Namen, Wohnort, Epoche der Aufnahme, Behörde, die sie annahm, aufgezählt sind.

⁵ Die Frage, ob ein Schiffsmeister sein Gilderecht an einen anderen übertragen könnte, wie dies 1819 B. Esser von Worms zu Gunsten von

Trotzdem ist in den zwanziger Jahren die Zahl der Gilde-
mitglieder nicht wesentlich kleiner als zur Zeit der Gründung
der Korporationen. Während die Liste vom Jahre 1808, ab-
gesehen von den Jachtschiffen, 174 Namen aufweist, nennen
die Aufstellungen für die Generalversammlung 1821 157, für
die von 1824 152 Personen¹. Die genauen Nachweise, die
Herman in seinem Adressbuch von 1823 giebt, beziehen sich
auf insgesamt 163 Glieder der Mainzer Gilde. Von den beiden
Sektionen der Kölner Gilde² hatte nach seinen Aufstellungen
die des Oberrheins 82 (gegen 78 anno 1808) die des Nieder-
rheins 66 (gegen 77 anno 1808) Mitglieder. In den nächsten
Jahren mag sich die Zahl der Gildeangehörigen zu Köln und
Mainz noch etwas gesteigert haben³, wenn auch seit 1824 die
Centralkommission offiziell keine neuen Schifferaufnahmen in
beide Korporationen mehr zuliefs.

Bei diesen Zusammenstellungen sind stets nur die stimm-
fähigen, vollbürtigen Angehörigen der Gilden (direkte und
Zwischenschiffer) gezählt. Außerdem waren ihnen aber noch
eine ganze Reihe weiterer Personen als „Setzschiffer“ und „an-
gehende Schiffsmeister“ angegliedert. Für das Jahr 1823 wird
die Zahl der Mainzer Setzschiffer auf 19, der angehenden
Schiffsmeister auf 36 angegeben⁴. Für die Kölner Sektion
des Oberrheins werden 4 Setzschiffer und 5 angehende Schiffs-
meister, für die Sektion des Niederrheins 11 Setzschiffer und
20 angehende Schiffsmeister genannt⁵. Endlich gab es noch
eine ganze Reihe von Rheinschiffen, die um Aufnahme in die
Gilden eingekommen waren, die aber zur Zeit noch warten
mufsten, bis Plätze für sie frei wurden⁶.

F. W. Villmann aus Speier gethan hatte, wurde auf der General-
versammlung 1821 entschieden bestritten, aber nicht endgültig gelöst.
Vgl. Protokoll dieser Versammlung und die Notiz bei Herman a. a. O.
S. 89 Nr. 123.

	1821	1823	1824
¹ direkte Schiffer	96	96	89
Intermediärschiffer Mainz-Strafsb.	47	46	46
Intermediärschiffer Mainz-Köln	14	21	17
	157	163	152

Vgl. Protokolle der Gildeversammlungen 1821, 1824 in Akten
der Mainzer Schiffergilde und Herman a. a. O. S. 43—54. Die Diffe-
renz der Zahlen für die Jahre 1823—1824 ergibt sich daraus, daß bei
Herman einige Schiffer aufgezählt sind, die nicht mehr stimmfähig
waren, weil sie nicht mehr führen etc. (Vgl. Nachtrag daselbst S. 89.)

² Herman a. a. O. S. 64—83.

³ Jedoch erscheint die Angabe des Jahresberichts der Central-
kommission 1835 S. 70, 71, daß die Anzahl der Gildeschiffer im Jahre
1828 345 Mann betragen habe, im Vergleich mit den sonst erhaltenen
Nachrichten etwas zu hoch gegriffen.

⁴ Herman a. a. O. S. 56—62.

⁵ Herman a. a. O. S. 74 und S. 84—87.

⁶ Herman a. a. O. S. 62, 63, 76, 77, 88. Mitunter kommt es zu
scharfen Beschwerden, wenn Schiffer mit Anwartschaft sich durch Er-

Dies Herandrängen der Schiffer aller Uferplätze zu den beiden rheinischen Korporationen deutet darauf hin, wie sehr diese trotz aller Mängel immer noch bei den Berufsgenossen in Ansehen standen. Zwar wurden die Erlaubnisscheine zum Betrieb der Kleinschiffahrt, die den Verkehr der Ortschaften zwischen den Stationsstädten vermittelte, auch Reisende samt ihren Effekten nach diesen Plätzen führte¹, noch immer frei an die Bewerber vergeben², sofern sie nur ein Zutrauenszeugnis des Handelsstandes beibrachten. Allein der Gütertransport zwischen den großen Handelshäfen, der den rheinischen Korporationen vorbehalten blieb, galt mit Recht als viel einträglicher, gar nicht zu rechnen die anderen Vorteile, die der Anschluß an diese gewährte.

Auch darf man nicht glauben, daß alle Mitglieder der Gilden damals sich nur mühsam des Lebens Notdurft verschaffen konnten. Allerdings hatten die Glieder der ehemaligen kurmainzer Schifferzunft noch immer an den durch diese kontrahierten Schulden zu tilgen³. Nachdem die Bestrebungen zu ihrer Abzahlung um die Wende des Jahrhunderts nur teilweise zum Ziele geführt hatten, war von ihnen am 4. Februar 1809⁴ ein weiterer Vertrag geschlossen und vom Departementspräfekten am 13. September desselben Jahres bestätigt worden, der bestimmte, daß zur Tilgung einer Schuldsumme von 3000 fl. für jeden Centner Ladung im Mainzer Hafen ein Centime an den Gildesekretär gezahlt werden solle. Marktschiffer J. B. Hänlein sowie die ehemaligen Zünftler, die nicht mehr fuhren, mußten unter Berücksichtigung ihrer Vermögenslage ebenfalls Beiträge entrichten. Nach Übergang der Stadt an Hessen betonte die Bürgermeisterei⁵, daß dieser Beschlufs, „da sein heilsamer Zweck noch nicht erreicht sei“, weiter zu Recht bestehe, lehnte es aber ab, die Auflage zu erhöhen⁶, da sie schon jetzt jährlich die doppelte Zinsensumme ergebe und demnach die Schuld langsam aber sicher abgetragen werde. Dagegen besaß die 1808 gegründete Mainzer Gilde ziemliches

nennung jüngerer Meister zu Gildeschiffern übergangen fühlen. Vgl. diesbez. Beschwerde der Schiffer D. Franzmathes und D. Hänlein im Jahre 1824, zu deren Gunsten sich das hess. Staatsministerium und sein Bevollmächtigter bei der Centralkommission verwenden. (Rheinschiffahrtsakten 1819 M.St.A.)

¹ Vgl. diesbezügliche Entscheidung vom 20. Oktober 1820 in Rheinschiffahrtsakten 1820 M.St.A.

² Über die oft wiederholte Erteilung der Kleinschifferpatente vgl. Rheinschiffahrtsakten 1815—1831 M.St.A.

³ Vgl. oben S. 10.

⁴ Abschrift des Vertrags und der weiteren Verhandlungen in Rheinschiffahrtsakten 1815 M.St.A.

⁵ Schreiben vom 28. Januar 1815 a. a. O.

⁶ Schreiben vom 16. Juni 1816 und vorhergehende Verhandlungen in Rheinschiffahrtsakten 1816. M.St.A.

Vermögen, sogar soviel, daß sie anderen damit aus der Verlegenheit helfen konnte. Während der Blockade von 1814 lieh sie der Mainzer Stadtverwaltung eine Summe von 4000 Francs zu 6%, die erst nach 1816 wieder zurückgezahlt wurde¹.

Einzelne Gildegenossen dürfen sogar als ansehnliche Kapitalisten bezeichnet werden. Schon 1814 schossen sie einen Teil des Geldes vor, das zum Reinigen des Winterhafens nötig war², und noch im gleichen Jahr vermochten dieselben Leute der Stadt die nicht unbeträchtliche Summe von 26 000 Francs leihweise zu überlassen³. Im Jahre 1819 machten dann die drei Schiffer J. B. Hänlein, J. Plier und J. Mannheim der Stadt das Anerbieten, sie wollten die Unterhaltung des Winterhafens für ihre Rechnung übernehmen⁴. Als die Regierungsbehörden über sie Erkundigungen einzogen, konnte der Bürgermeister am 22. August 1819 bescheinigen, „daß diese Schiffsmeister sämtlich ansässige Bürger seien, Besitzer von „eigentümlichen“ Schiffen und bekanntermaßen wohlhabende Männer; sie vermöchten unzweifelhaft, eine zur Sicherheit der Verbindlichkeiten des geplanten Unternehmens nötige Bürgschaft zu leisten“.

Da der Gilderat auf Anfrage erklärte⁵, er halte es zwar für unvereinbar mit der Verfassung, wenn die Korporation sich selbst an dem Unternehmen beteilige, glaube aber, daß es bei den genannten Meistern in guten Händen sei, kam zwischen diesen einerseits, dem Militär-Gouvernement der Bundesfestung und der Großh. Provinzialregierung andererseits am 22./24. September ein Pachtvertrag auf 10 Jahre zu stande⁶. Gegen eine jährliche Zahlung von 50 fl., die an beide Verwaltungen je zur Hälfte zu entrichten waren, und gegen Übernahme der Verpflichtung, den Winterhafen, vom Eingang bis zum rechten Schulterpunkt der Bastion Damian, vor jedem 1. Oktober vom Schlamm zu reinigen, erhielten die drei Meister das Recht, bestimmte Einlaßgebühren von allen Privatschiffen, die überwintern wollten, zu fordern. Dieselben betrug für ein großes Rheinschiff 12, ein großes Frankenschiff 12, Schiff von mittlerer Größe 10, gewöhnliches Frankenschiff 8, kleines Schiff 5, große Jacht 9, kleine Jacht 8, Nachen 2, Mühle 12 fl. Militärfahrzeuge und Schiffe (Pontons) der Rheinbrücke überwinterten unentgeltlich. Flöße, Bauhölzer und Fahrzeuge, die

¹ Genauere Nachweise über Einzelheiten, wie Zinszahlungen, enthält das Budget der Stadt Mainz von 1817 M.St.A.

² Vgl. Rheinschifffahrtsakten 1814.

³ Budget der Stadt Mainz 1817 (M.St.A.)

⁴ Vgl. zum folgenden Akten über Handel und Verkehrswesen 127 M.St.A.

⁵ Vgl. Schreiben vom 7. und 10. September a. a. O.

⁶ Der Vertrag ist in genannten Akten erhalten.

bei Sturm den Schiffen gefährlich werden konnten, durften überhaupt nicht aufgenommen werden. Außerdem war zur Verhütung der Feuersgefahr bestimmt, daß niemand auf den eingebrachten Fahrzeugen übernachten oder während der Dunkelheit Licht in ihnen brennen durfte¹.

Ferner beteiligte sich die Gilde 1823—1824 energisch an den Projekten zur Austiefung des Winterhafens und wollte das nötige Kapital in Höhe von 20—30 000 Francs gegen mäßige Zinsen besorgen². Wenn ihre Vorschläge auch wegen formeller Bedenken nicht angenommen werden³ konnten und man lieber das Geld von der Mainzer Assekuranzgesellschaft erhob⁴, so beweisen doch die umfangreichen Verhandlungen⁵, daß die Korporation als solche beträchtliches Vermögen und den weitgehenden Kredit besaß, der zur Durchführung größerer Unternehmungen erforderlich ist. Ja, als im Jahre 1829 der Vertrag wegen Verwaltung des Winterhafens ablief, übernahm die Gilde selbst, da in den letzten Monaten namentlich von den Rheinmüllern Beschwerden gegen die Privatpächter eingelaufen waren⁶, die Instandhaltung des Hafens und schloß einen diesbezüglichen Kontrakt mit Stadt und Festung Mainz auf 15 Jahre, der vom 1. Oktober 1829 an laufen sollte⁷.

Das Auftreten des Gildevorstandes in Sachen des Mainzer Winterhafens beweist, welche Vermögen sich in den Händen einzelner Korporationsmitglieder zu sammeln begannen und daß, wenn auch mancher derselben in den Listen als „verarmt“ bezeichnet wurde, doch wenigstens die Mehrzahl sich eines gewissen Wohlstandes erfreute. Es zeigt aber andererseits, wie der Stadt Mainz nicht zu unterschätzende Vorteile daraus erwachsen, daß die Verwaltung der rheinischen Gilde in ihr einen festen Sitz hatte und so mit ihren Lokalinteressen gewissermaßen verknüpft wurde.

Die günstige finanzielle Lage der Gilde kam ihren einzelnen Mitgliedern in mancherlei Weise zu gute, insbesondere hat die nach Art. 59—65 des Reglements ins Leben gerufene Unterstützungskasse, soweit sich dies an Hand der urkund-

¹ Diese Vorschrift gab später zu vielen Streitigkeiten Anlaß. (Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.)

² Vgl. Vorschläge vom 14. Februar 1823.

³ Vgl. Schreiben der Großh. Regierung an die Bürgermeisterei vom 18. Februar 1823.

⁴ Vgl. Projekt betreffend Austiefung des Winterhafens vom 31. Mai 1824.

⁵ Dieselben sind, wie die genannten 3 Schriftstücke, erhalten in Akten über Handel und Verkehrswesen 127 M.St.A.

⁶ Vgl. bes. Beschwerde vom 23. März 1829 in Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.

⁷ Kontrakt vom 30. September 1829 mit vorhergehenden Verhandlungen in Akten über Handel, Hafenwesen etc. 1830 M.St.A.

lichen Belege verfolgen läßt¹, durchaus segensreich und social ausgleichend gewirkt. Sie konnte nicht nur manch bittere Not der ganz Armen lindern, sondern hat sich auch, wie dies schon vor ihrer Gründung in einer Eingabe vom 30. Dezember 1806 unter Hinweis auf eine Straßburger Lokalanstalt gewünscht wurde, als eine „Notdurftskasse für die ganze Schiffergemeinde“ erwiesen. Während einzelne gebrechliche oder kranke Personen, Witwen und Waisen regelmäßige monatliche Unterstützungen in Höhe von 3—15 fl. erhielten, bekamen andere bei besonderen Unglücksfällen einen einmaligen Zuschuss, der ihnen ermöglichte, für verlorene Fahrzeuge Ersatz zu schaffen u. dergl. mehr. Dabei arbeitete die Kasse wirtschaftlich so rationell, daß sie später bei Auflösung der Gilde bedeutende Überschüsse hatte, die an die Einleger zurückgegeben werden konnten.

Wie sehr sie in allgemeiner Gunst stand, läßt sich daraus erkennen, daß Berufsgenossen, die nicht zur Gilde gehörten, schon 1816 mit dem Gedanken umgingen, für sich ebenfalls eine Hilfskasse ins Leben zu rufen. „Die zu dem Hafen der Großh. hessischen Stadt Mainz gehörigen Setzschiffer, Steuermänner und Schiffsknechte“ wollten einen Teil des Lohnes, den sie für ihre Fahrten erhielten, zusammenschiefen, um so einen Fonds „zur Nothilfe bey zustossenden Unglücksfällen, eine Unterstützung für ihre Wittwen oder annoch hilflosen Waisen“ zu gewinnen². Diese Absicht, deren Verwirklichung für die „oft in wahrer Dürftigkeit schmachtende Menschenklasse sehr heilsam werden konnte“, wurde von maßgebenden Persönlichkeiten, wie Hafeninspektor Warburg und Polizeidirektor Heinrich, mit Freuden begrüßt³, da sie wußten, daß gerade für die genannten Klassen des Schifferstandes „viele verdienstlose Perioden, besonders im Winter eintreten und daß sie zur Zeit des Verdienstes wenig sparen können oder zu sparen gewohnt sind“. Auch Bürgermeister Frh. v. Jungenfeld empfahl⁴ den „Versuch einer wirklichen Ausführung“ des Planes, nur wünsche er, das Institut solle als Zwangskasse eingerichtet werden, da es ihm schien, „daß, wenn es von der Willkür dieser Volksklasse abhängen dürfte, hieran teil zu nehmen oder nicht, gewiß gerade diejenigen, welche eine Unterstützung in nahrungslosen Monaten am meisten bedürfen, sich im Vertrauen auf das

¹ Vgl. Akten der Mainzer Schiffergilde (M.St.A.), die Belege über die Verwaltung der Unterstützungskasse für verschiedene Jahrgänge enthalten. Außerdem vgl. noch Herman, Adressbuch 1823, S. 89, 90.

² Ein ausführlicher Entwurf der geplanten Statuten wurde am 14. August 1816 der Bürgermeisterei vorgelegt. (Erhalten in Akten der Mainzer Schiffergilde M.St.A.) Vgl. Beilage 5.

³ Vgl. Gutachten vom 30. August 1816 a. a. O.

⁴ Schreiben an Großh. hess. Regierungskommission vom 25. Sept. 1816 a. a. O.

hiesige Armenhaus nicht herbeilassen würden, in Zeiten des Verdienstes einige Notpfennige zurückzulegen“. Leider erzählen die Akten nicht, wie weit die Pläne damals zur Ausführung reiften. Es ist dies der einzige Versuch jener Tage, bei dem die Schiffer, soweit sie nicht dem Meisterverbände zugehörten, organisatorisch auftreten. Meist scheinen sie sich vollkommen der Leitung ihrer Brotherren anvertraut zu haben.

Nachdem die Jungen ihre vier Lehrjahre bei den Gilde-
meistern vorschriftsmäßig überstanden hatten, bekamen sie ihr „Certifikat für angehende Schiffsgesellen“¹ und wurden aus dem Lehrlings- in das Gesellenbuch² überschrieben. Dort war unter dem Datum der Einschreibung Namen, Alter, Geburtsort und Herkunft der Knechte verzeichnet, bei wem und bis wann sie gelernt, bei welchen Meistern sie als Gehilfe gedient hatten und ähnliches mehr. Am Schluss der vorgeschriebenen Gesellenjahre stellte ihnen die Gilde ein neues Zeugnis aus, in dem bescheinigt wurde, daß sie ihre Zeit richtig bestanden hätten und folglich als „wohl erfahrene Schiffs-Knechte“ durch die Mitglieder des Verwaltungsrats anerkannt worden seien. Von der Zahl der bei den Gildemeistern in Arbeit stehenden Personen kann man sich einen ungefähren Begriff machen, wenn man bedenkt, daß das Mainzer Gesellenbuch für die Zeit vom 29. März 1809 bis 13. Juni 1831 392 verschiedene Namens-
eintragungen aufweist.

Betreffs des Preises, um den die Knechte und Gehilfen der Rheinschiffer arbeiteten, ist wenig überliefert; nur soviel steht fest, daß er an keine bestimmte Taxe gebunden war, sondern jeweils freier Vereinbarung unterlag³. Mehr Schwierigkeiten als die Lohnfrage machten die Streitigkeiten, welche die Hilfsarbeiter der verschiedenen Plätze untereinander ausfochten. Die Mainzer Schiffs-knechte reichten am 21. Februar 1821 ein Gesuch ein⁴, in dem sie sich gegen das Eindringen der auswärtigen Knechte bei Bemannung der abfahrenden Schiffe beschwerten und forderten, daß die Schiffer gehalten würden, bei der Abfahrt aus dem Hafen jedesmal zwei Drittel aus den ansässigen Schiffs-knechten zu nehmen. Allein die Bürgermeisterei antwortete⁵, diesem Begehren könne ohne Eingriff in die Rechte der Dienstherrn nicht entsprochen werden, denen es freistehen müsse, ihre Hilfskräfte zu wählen,

¹ Es befinden sich eine ganze Reihe derartiger Certificate unter den Akten der Mainzer Schiffergilde M.St.A.

² Dasselbe ist ebenfalls bei den genannten Akten zu finden.

³ Vgl. Anfrage der nass. Bürgermeisterei Wiesbaden bei der Mainzer Bürgermeisterei vom 4. Februar 1816, wie hoch der Schiffslohn eines Knechtes für die Strecke Mainz-Bingen sei, und Antwortschreiben vom 9. Februar 1816 in Rheinschiffahrtsakten 1816 M.St.A.

⁴ Vgl. Rheinschiffahrtsakten 1821 M.St.A.

⁵ Schreiben vom 19. März 1821 a. a. O.

wie sie wollten, besonders bei einem Geschäft, wo die Herren gezwungen seien, den Untergebenen soviel anzuvertrauen wie bei der Schifffahrt. Nur bei dem Schiffszug und gewöhnlichen Tagelöhnerarbeiten stehe der Verdienst lediglich Mainzer Einwohnern zu und sei die Polizei angewiesen, Fremde möglichst auszuschließen. Aber auch ohne solch gehässigen Zwang werde der erfahrene, thätige, ehr- und ordnungsliebende Schiffsknecht stets Arbeit finden. Das waren Ansichten, deren Richtigkeit nicht zu bezweifeln ist, die man jedoch mit gleichem Fug auf den ganzen Gildezwang und alle die übrigen der Rheinschifffahrt noch immer anklebenden Gewaltmaßregeln anwenden konnte. Die Mainzer Bürgermeisterei brachte sie nur in diesem Falle nachdrücklich zur Geltung und durfte daher einige Jahre später, als die Kölner Schiffsknechte ebenfalls um einen Erlaß baten, der sie begünstigte, auf Anfrage von dorten¹ antworten, in ihrem Hafen bestehe keine Verordnung, wonach Schiffer jedesmal wenigstens einen Mainzer Knecht mitnehmen müßten, sondern jeder dinge seine Leute nach freier Wahl.

Im übrigen haben die Mainzer Schiffsknechte und Jungen noch öfters mit Fremden Händel geführt. Als beispielsweise 1820² die Rheinthorbrücke eine Beschädigung erlitt und die Reisenden in Nachen über den Strom geführt werden mußten, wollten sie die benachbarten Weisenauer Schiffer von dieser Einnahmequelle ausgeschlossen wissen. Die Bürgermeisterei schien ihnen diesmal Recht geben zu wollen und begnügte sich damit, das Überfahrtsgeld auf 1 Fr. festzusetzen. Doch griff nun die Regierungsbehörde ein und wies darauf hin, daß nach Art. 22 der noch geltenden Octroikonvention Nachenfahrten von Reisenden mit ihren Effekten an Schiffervereine und Stationen nicht gebunden seien, mithin, wenn faktisch die Mainzer ein „Bannrecht“ gegenüber den Weisenauern in Anspruch nähmen, dies eine willkürliche, ungesetzliche Beschränkung der Gewerbefreiheit sei, die nicht geduldet werde. Nach dieser Erklärung ließ sich die Sache bald gütlich beilegen.

Unter den Schiffsmestern selbst trat dank des interterritorialen Charakters ihrer Genossenschaft, auch wo sie von verschiedenen Plätzen stammten, die Eifersucht des Wettbewerbes viel weniger scharf zu Tage. Sie sind sogar mit den untergeordneten Gliedern ihres Berufs, z. B. den Setzschiffen, meist einig geblieben, haben ihnen gegenüber nur entschieden ihre vorragende Stellung gewahrt³ und darüber gewacht, daß diesen

¹ Schreiben vom 5. und 20. September 1823 in Rheinschiffahrtsakten 1823 M.St.A.

² Vgl. Rheinschiffahrtsakten 1820 M.St.A.

³ Vgl. Ablehnung des Anspruchs eines Setzschiffers auf direkte Fahrt Frankfurt-Köln im Mai 1817, Rheinschiffahrtsakten 1817 M.St.A.

keine Rechte eingeräumt wurden, die den vollbürtigen Gildegenossen bewahrt bleiben sollten.

Ausgeschlossen von den Gildeverbänden blieben nach wie vor die Steuerleute und Lotsen. Man bezeichnet mit diesen Worten gewöhnlich berufsverschiedene Personen. Der Steuermann gehört nach beliebtem Sprachgebrauche regelrecht zur Schiffsmannschaft, er lenkt das Ruder und hat in vielen Fällen den eigentlichen Führer des Fahrzeugs zu vertreten. Der Lotse gehört nicht zur Mannschaft, er kommt nur für kurze Zeit an Bord oder fährt dem Schiffe als Wegweiser im Nachen voran. Auf dem Rhein wurde und wird noch heute dieser Unterschied nicht gemacht, vielmehr werden die beiden Bezeichnungen in gleicher Bedeutung gebraucht. Da es bei dem schwierigen, mitunter gefährlichen Fahrwasser für den Einzelnen unmöglich war, sich auf allen Flufsteilen auszukennen, waren die Schiffer gezwungen, Leute der verschiedenen Uferplätze, die für eine bestimmte Strecke Erfahrungen gesammelt hatten, aufzunehmen, um von diesen das Fahrzeug sicher weiterbringen zu lassen. Von Station zu Station wechselten dann diese Lotsen oder Steuerleute ab.

Bei Gründung der rheinischen Gilden hatte man versucht, auch für sie Normen aufzustellen. Nach dem Entwurf¹ einer Verordnung zur Organisation der Mainzer Schiffergesellschaft von 1805 sollten zu Straßburg, Neuburg, Speier, Mainz, Bingen, Heimbach, Kaub, Koblenz² Lotsen und Steuerleute sein, um die den Rhein hinab oder hinauf fahrenden Schiffe der Genossenschaft von einem dieser Orte nach dem andern zu führen. Die übrigen Steuermannsstationen seien aufzuheben, sobald die daselbst Ansässigen, denen die Ausübung ihres Gewerbes noch gestattet wurde, ausgestorben seien. Alle ohne Ausnahme würden verpflichtet, dem Generaldirektor des Octroi Zeugnisse über ihre Fähigkeiten und ihr Wohlverhalten vorzulegen, der ihnen dann die Erlaubnis zum Betrieb ihres Berufs geben sollte.

Bei Umarbeitung des Entwurfs wurden jedoch diese Bestimmungen fallen gelassen und in die endgültige Redaktion des Reglements nicht aufgenommen. Die genannten Personen blieben demgemäß außerhalb der Gildeverbände und unterstanden nur der Oberaufsicht der Rheinschiffahrtsbehörden. Namentlich die Centalkommission übte ein strenges Regiment. Wer sich zum Dienst für eine bestimmte Strecke meldete, mußte zunächst eine Probereise auf derselben machen, bei der das Boot über alle schwierigen Stellen geführt wurde³. Erst

¹ Abdruck desselben in Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A. vgl. oben S. 37 Anm. 1, 2.

² Vgl. dazu die Bemerkungen über den Octroivertrag S. 167, 168.

³ Rheinschiffahrtsakten 1829 M.St.A.

wenn diese gut ausgefallen war und der Mann dabei seine Geschicklichkeit bewiesen hatte, erhielt er seine Ernennung zum „Steuermannskandidaten“ und wenn er als solcher ein Jahr lang zufriedenstellend gefahren hatte, das Patent als „wirklicher Steuermann“¹. Letztere hatten vor den erstgenannten stets den Vorrang, und nur wenn sie alle beschäftigt waren, wurden jene zum Dienst gerufen.

Reibereien waren bei diesem Verhältnis zwischen beiden Parteien unvermeidlich, zumal die Kandidaten von den wirklichen Steuerleuten oft noch im Augenblick vor der Abfahrt aus ihren Plätzen verdrängt wurden. Für den Mainzer Hafen erschien daher 1832 eine Verordnung², wonach Kandidaten, die bei Abwesenheit wirklicher Steuerleute zum Dienst gerufen waren, nicht mehr verjagt werden konnten, wenn sie bereits die nötigen Seile bewickelt, nach der Zahl der Halfpferde eingeteilt, das Schiff klar gestellt oder gar schon vorwärts getrieben hatten.

Es war übrigens den Schiffsführern nicht freigegeben, ob sie sich der Lotsen bedienen wollten oder nicht. Nach Anordnung der Centrakommission mußte jedes Fahrzeug, das über 300 Centner Ladung gefaßt hatte, von Steuerleuten gelenkt werden³. Durch Erlaß der provisorischen Verwaltungskommission⁴ wurden die Octroi-Ämter Mannheim, Germersheim, Neuburg angewiesen, aufs strengste die Ausführung dieser Bestimmung zu überwachen. Nur Schiffer, die ihre eigenen Güter verfrachteten, durften davon ausgenommen werden. Dieser Zwang erregte vielfachen Unwillen, namentlich in späterer Zeit, wo die Kapitäne der Dampfschiffe lieber besondere Steuerleute unter ihr ständiges Personal aufnahmen, als fortwährend die Hilfskräfte wechselten⁵.

Die Steuerleute ihrerseits waren zu größter Aufmerksamkeit verpflichtet. Insbesondere war es ihnen verboten, die geführten Schiffe vor der Erreichung des Reisezieles zu verlassen⁶. Wenn durch ihre Unaufmerksamkeit ein Schiff während der Fahrt beschädigt wurde oder gar scheiterte, er-

¹ Akten betr. Steuerleute etc. 1826, 1827 M.St.A.

² Verordnung vom 22. März 1832 in Akten betr. Hafen etc. 1832 M.St.A.

³ Vgl. näheres im Protokoll der Centrakommission vom 28. August 1824, in Akten betr. Steuerleute 1824 M.St.A.

⁴ Vom 20. März 1823; derselbe wurde auf Drängen der Bergsteuerleute für den Hafen von Mainz am 19. Juni 1828 von neuem kundgegeben. Vgl. Rheinschiffahrtsakten 1828 M.St.A.

⁵ Vgl. Rheinschiffahrtsakten 1829 M.St.A.

⁶ Z. B. verließen die Binger Thalsteuerleute die Fahrzeuge öfters zu Gaulsheim oder Kempten, anstatt dieselben bis in den Hafen von Bingen zu führen. Es wurden deswegen Suspensionen bis zu 2 Monaten verhängt. Vgl. Rheinschiffahrtsakten 1823 M.St.A.

litten sie schwere Strafen und konnten auf längere Zeit von ihrem Berufe ausgeschlossen werden¹.

In Mainz waren aufser den Rheinsteuerleuten auch noch solche für den Main zu finden, die mit den ersteren beruflich nichts zu thun hatten, deren Anstellung vielmehr lediglich dem Oberbürgermeister² anheimgegeben war, der sie aus den von der Handelskammer als vertrauenswert bezeichneten Leuten auswählte. Ihre Zahl schwankte zwischen 4 und 7 und fast jedesmal, wenn ein neuer zugelassen wurde, beschwerten sich die übrigen wegen Schmälerung des Verdienstes³. Dabei waren von 6 Leuten alle 10 Tage mindestens je 3 beschäftigt. Denn auch zu ihrer Annahme wurden die Schiffer zwangsweise verpflichtet. Sie durften den Mainzer Hafen ohne Steuermann und mit blofs einem Knecht nur dann verlassen, wenn sie weniger als 400 Centner geladen hatten, in allen anderen Fällen mußten sie sich wenigstens bis Frankfurt durch den Lotsen führen lassen⁴. Da dies die Unkosten nicht unerheblich steigerte, liefsen sich Schiffer, die vom Oberrhein und Neckar nach Frankfurt fahren wollten, öfters durch Fahrtenkundige aus dem bei Mainz gelegenen Weisenau führen, die keine Patente hatten und daher geringeren Lohn forderten. Im Jahre 1828⁵ mußte diesem Treiben, das immer stärker wurde, durch ein formelles Verbot unter Strafdrohungen ein Riegel vorgeschoben werden.

Die Umgehungsversuche werden allerdings sehr verständlich, wenn man bedenkt, dafs die Löhne der offiziellen Steuerleute bei gröfseren Strecken eine ganz beträchtliche Höhe erreichten. Eine von Herman, dem Generalsekretär der Centrankommission, gegebene Übersicht des Steuermannslohns, wie er um 1823 an den verschiedenen Stationen gezahlt wurde, läfst dies im einzelnen erkennen⁶. Derselbe betrug beispielsweise zwischen Amsterdam und Köln zu Thal oder Berg für eine Rangladung 115 Francs 77 Centimes, für die ziemlich kleine Strecke von Bingen bis Mainz bei demselben Quantum 14 Francs, auf dem Main von Mainz bis Frankfurt bei einer Hauptladung durchgängig 22 Francs 10 Centimes. Noch teurer waren die Preise auf dem Oberrhein, wo wegen des un-

¹ Vgl. beispielsweise Entscheidung vom 23. August 1831 in Rheinschiffahrtsakten 1831 M.St.A.

² Vgl. Akten über Annahme des P. Dienst als Mainstauermann in Rheinschiffahrtsakten 1817 M.St.A.

³ Vgl. Rheinschiffahrtsakten 1821 M.St.A.

⁴ Vgl. Akten über Halfwesen etc. 1818 M.St.A., besonders Beschwerde des Mainschiffers Mutzbauer und Konsorten.

⁵ Erlafs vom 8. Januar 1828 in Rheinschiffahrtsakten 1828 M.St.A.

⁶ Herman, Adressbuch 1826 S. 72—81. Dieselbe enthält die Lohnzusammenstellungen der Steuerleute für alle Strecken zwischen Strafsburg und Holland.

günstigen Fahrwassers neben dem Hauptsteuermann noch ein zweiter und dritter Lotse zugezogen werden mußten, so daß ein Fahrzeug mit über 2000 Centner Ladefähigkeit für die Thalreise von Straßburg bis Neuburg zusammen 133 Francs zu zahlen hatte. Bei schlechtem Wetter oder ungünstigem Wasserstande mußten die Schiffer sogar öfters noch höhere Löhne geben.

Im ganzen mögen während der zwanziger Jahre etwa 250 Steuerleute und Steuermannskandidaten ihr Auskommen in den Häfen des Rheinstroms gefunden haben¹, wovon etwa die Hälfte ihren Wohnsitz in Straßburg, Mainz, Bingen, Koblenz, Köln aufgeschlagen hatte². Die übrigen saßen in kleineren Orten und waren zum größten Teil Grundbesitzer³, die aus ihrem Boden eine Zubuße zu der Lebenshaltung gewannen⁴.

Wie bereits früher angedeutet wurde⁵, ist mit der Zahl der Steuerleute und den Angehörigen der großen Schiffergilden die Gesamtsumme der Rheinschiffahrtstreibenden jener Tage nicht erschöpft. Viele derselben standen seit der napoleonischen Zeit als Kleinschiffer und Nächler außerhalb jeden Verbandes, oder hatten sich in unbedeutenderen lokalen Vereinigungen zusammengethan. Die Anzahl dieser freien Schiffer war seit Beginn der Friedensjahre stetig im Wachsen begriffen. Während man 1813 689 Schiffer auf dem Rheinstrom zählte⁶, werden 1819: 815; 1820: 875; 1821: 879; 1822: 875; 1823: 899 Mann daselbst angetroffen. Noch bemerkenswerter ist die Zunahme der Schiffsleute auf den Nebenflüssen. Auf ihnen fuhren 1813: 629; 1819: 802; 1820: 875; 1821: 914; 1822: 946; 1823: 963 Personen, die meistens auch einzelne Strecken des Rheins besuchten. Die Gesamtzahl aller Schiffer für das ganze Stromgebiet des Rheins betrug demnach: 1813: 1318;

¹ Eine ausführliche Zusammenstellung derselben nach Namen und Wohnort und mit Angabe der Distanz, die sie befahren, giebt Herman, Adreßbuch 1823 S. 93—105. Dieselbe nennt 249 Personen einschließlic der in Mainz ansässigen Mainsteuerleute. Ein alphabetisches Verzeichnis findet sich bei Herman, Adreßbuch 1826 S. 10—54.

² Vgl. Herman a. a. O.

³ Akten der Mainzer Schiffergilde M.St.A.

⁴ In früherer Zeit kam es auch bei Rheinschiffern des öfteren vor, daß sie den Fahrtenbetrieb nur im Nebenberufe übten. Vgl. Eckert, Mainzer Schiffergewerbe S. 3, Bettgenhaeuser, Marktschiffahrt S. 34.

⁵ Vgl. oben S. 45.

⁶ Die folgenden Zahlen sind zusammengestellt und berechnet aus den Angaben bei Schirges, Rheinstrom S. 75 und Bericht der provis. Verwaltungskommission über Zustand und Betrieb der Schifffahrt auf dem Rhein während des Jahres 1823 S. A 4—B 1. Die Zahlen gelten nur für den Rhein von Basel bis zur holländischen Grenze (sog. konventionellen Rhein).

XVIII 5.

1819: 1617; 1820: 1750; 1821: 1793; 1822: 1821; 1823: 1862. Bei diesen Zahlen sind nur alle selbständigen Meister, nicht auch Gesellen und Lehrlingen miteinbegriffen. Es ist ein bedeutsames Zeichen künftiger Entwicklung, daß die Summe derjenigen, die im Schifferberufe ein auskömmliches Dasein finden, allmählich anwuchs, obschon die immer noch hochgeschätzten Gilden, die früher allein den Fahrtenbetrieb beherrscht hatten, in diesem Zeitraum einen nennenswerten Zuwachs nicht mehr erfuhren.

Viertes Kapitel.

Die Benutzung der Rheinstraße in den Jahren 1815—1831.

§ 11.

a. Gütertransporte.

Wir sahen, wie in den Jahren nach dem Wiener Kongress die am meisten umstrittenen Punkte des Rheinverkehrs, der Umschlagszwang und die Gildenordnungen, aller entgegenstehenden Beschlüsse ungeachtet, keine merkliche Änderung erlitten. Die Verfassung der Korporationen ward beibehalten und auch in der Berufsthätigkeit ihrer Genossen blieb alles beim alten. Die Sätze der Octroikonvention gaben für den Güterzug auf dem Rhein nach wie vor die festen Regeln, nach denen man sich unbeirrt zu richten pflegte. Wie ängstlich man dabei oft dem thatsächlichen Fortschritt die Thüren verschloß, zeigen wohl am deutlichsten die Mafsnahmen, durch die man die Kohlenverfrachtungen des Schiffers Stinnes zu hemmen wufste.

Für Köln war noch zur Zeit der französischen Herrschaft durch Beschluß vom 7. November 1809 der Umschlag einer Reihe von Waren, darunter die verschiedenen Kohlensorten, beseitigt worden. Ein zweiter Beschluß des dortigen Oberbürgermeisters vom 24. August 1818 hatte mit weiteren „Lokal-Stapel-Misbräuchen“ aufgeräumt¹ und neue Erleichterungen des Umschlagszwangs eintreten lassen. Diese Veränderung der Lage machten sich neben den Gildemeistern auch eine Reihe von Kleinschiffen zu nutze, indem sie die Verfrachtung der umschlagsfreien Landesprodukte zwischen Häfen des Nieder- und Mittelrheins übernahmen. In besonderer Weise that sich dabei neben Haniel „der Grubenbesitzer“ Stinnes von Ruhrort hervor, der seit 1816 den Kohlentransport in immer größerem

¹ Vgl. oben S. 117, 118.

Mafsstab betrieb und eine ganze Reihe von Kleinschiffen für seine Rechnung fahren liefs. Wenn diese ihre Ware von der Ruhr rheinaufwärts gebracht hatten, suchten sie an den Ausladestellen Rückfrachten in umschlagsfreien Landesprodukten zu gewinnen. Einige Zeit lang waren sie dabei unbehelligt geblieben, bis eines Tages die provisorische Verwaltungskommission eingriff und weitere Fahrten gewaltsam verhinderte.

Die Sache kam dann alsbald in den Sitzungen der Centralkommission zur Sprache, wo vor allem der Vertreter Badens betonte¹, dafs nach Artikel 19—21 der Octroikonvention kein Kleinschiffer mit Gegenständen des wechselseitigen Verkehrs an einem der Stationshäfen (Köln) vorüberfahren dürfe, und dafs Stinnes mit seinen Kohlentransporten diesen noch geltenden Vertrag gröblich verletzt habe. Dem entgegnete der Bevollmächtigte Nassaus, das aus dem unmittelbaren Verkehr zwischen Unter- und Mittelrhein, besonders aus dem Absatz der Ruhrkohlen in seiner Nähe Vorteil zog, die genannten Artikel über die kleine Schifffahrt hingen mit den Bestimmungen über den Umschlag wie Wirkung mit Ursache zusammen und seien daher umgehend zu beseitigen. Er protestiere förmlich dagegen, „wenn die Verwaltungskommission der Meinung sein sollte, dafs auf der herzoglich nassauischen Rheinstrecke in Köln gestattete Ausnahmen vom Umschlag durch Arrestationen beladener und den neu eröffneten Verkehr betreibender Schiffe erwiedert werden könnten“. In einer der nächsten Sitzungen² wurden diese und ähnliche Gedanken durch die preussische Regierung nochmals ausführlicher dargelegt, und namentlich nachgewiesen, dafs keine Veränderung des früheren Zustandes geschaffen sei, die Ermäßigung des Umschlagsrechts nicht ohne Folgen für die Schifffahrtsberechtigung bleibe und Kleinschiffer, die mit umschlagsfreien Produkten ungehindert am Hafen von Köln vorbeifahren dürften, ähnliche Waren, wo sie dieselben fänden, zur Rückfracht annehmen könnten³. Übrigens sei ein teilweiser Verzicht auf ein Privilegium, das noch bestehe, eine freiwillige Erleichterung des wechselseitigen Verkehrs und als solche keineswegs an die Einwilligung der Centralkommission gebunden. Letztere fafste denn auch trotz des niederländischen Protestes⁴ am 25. August 1820 den Beschlufs⁵, den Erhebungsämtern, den Gilderäten und Stations-

¹ 172. Protokoll der Centralkommission vom 5. Mai 1820 § II, abgedruckt bei Nau, Beiträge II S. 286—290.

² 178. Sitzung vom 28. Juli 1820 bei Nau, a. a. O. S. 291—296.

³ 1819 waren 16 Gilde- und 20 Kleinschiffer mit 44486 Centnern Ladung vom Oberrhein kommend umschlagsfrei an Köln vorbeipassiert a. a. O. S. 294.

⁴ 180. Sitzung vom 11. August 1820 § 1 bei Nau II S. 296—299.

⁵ Der Beschlufs findet sich bei Nau a. a. O. S. 300.

kontrollieren bekannt zu geben, daß „sämtlichen den Rhein zu befahren geeigneten Schiffen“ von nun an gestattet sei, mit allen Gegenständen, ohne umzuschlagen, an Köln vorbeizufahren, welche gemäß der Bestimmungen von 1809 und 1818 freigegeben seien. Trotz der erneuten ausführlichen Protestnote des niederländischen Bevollmächtigten, der seine Ansicht freilich diesmal in „splendid isolation“ verfocht¹, beharrte die Centralkommission auch späterhin bei ihrem Entschcheid².

Das Gesagte erhellt zur Genüge, wie langsam die Erleichterungen des rheinischen Verkehrslebens zum Durchbruch kamen und daß selbst unleugbare Verbesserungen, wie die Einschränkung des Umschlagsrechts, die Veränderung der unhaltbaren Scheidung der Fahrtenkundigen in Kleinschiffer und Gildegenossen, im Schoße der Centralkommission nicht unbestritten blieben und unter Vorbringung aller möglichen Scheingründe in Frage gestellt wurden.

Wenn auch bei Beförderung einzelner Waren derart den Gildemeistern in den Kleinschiffen aufstrebende Konkurrenten erwachsen, so blieb den erstgenannten doch der Transport des eigentlichen Handelsguts noch fast ausschließlich vorbehalten. Mit Zähigkeit hielten sie dabei an der überkommenen Rangschiffahrt fest, so daß keiner von ihnen Ladung außerhalb der Reihe erhalten konnte³. Nur die sog. Intermediärschiffer versuchten es mit Erfolg, durch gefälschte Ortsangaben die strenge Ordnung zu durchbrechen. Da ihnen schwer beizukommen war, beantragte schließlich die Mainzer Bürgermeisterei⁴ die Aufhebung der gezwungenen Rangfolge der Intermediärschiffer aus dem Hafen von Mainz nach den Häfen des Mittel- und Oberrheins und Freigabe der Fahrten für alle Schiffsleute. Allein sie mußte sich von den hessischen Regierungsbehörden, die um Erhaltung des status quo besorgt waren, belehren lassen⁵, daß die Verwirklichung dieses Planes keineswegs angehe, weil einmal schon vor Antritt ihrer Verwaltung die von der oberen Rheinschiffahrtsbehörde eingeführte Rangfahrt bestanden habe und daher aus Konsequenz

¹ 182. Sitzung vom 1. September 1820 § II a. a. O. S. 300—311.

² a. a. O. S. 311.

³ Vgl. Rheinschiffahrtsakten 1816 (Schreiben vom 18. Februar 1816) M.St.A.

⁴ Bericht vom 12. März 1827 Rheinschiffahrtsakten 1827 M.St.A. Sie wurde zu ihrem Vorgehen durch die M. H.K. veranlaßt. (Vgl. A. d. M. H.K. § 3859.) Diese wechselte in der Frage wiederholt ihren Standpunkt und hatte beispielsweise noch wenige Jahre vorher ein Abweichen von dem Principe der Rangfahrt, die das vorzüglichste Mittel zur Beschleunigung der Gütertransporte sei, nicht gutgeheißen. (Vgl. Handelskammer zu Mainz S. 29.)

⁵ Schreiben vom 28. März 1828; die Gründe sind unter 6 Gesichtspunkten zusammengestellt a. a. O.

bewahrt werden müsse, weil, wenn der Umschlag bis zur endgültigen Regelung der Rheinschiffahrtsverhältnisse beibehalten werde, man auch an den Verhältnissen der Gildeglieder nichts ändern, namentlich nicht die Zwischenschiffer zu Kleinschiffen herabdrücken und damit ihrer Rechte am Korporationsvermögen berauben dürfe und ähnliches mehr.

Dagegen war die in Mainz gepflegte Rangordnung für die Bergfahrten auf dem Main inzwischen aufgehoben worden. Nach langen Verhandlungen eröffnete die österreichische und preussische Administration am 1. Oktober 1815 der Handelskammer durch die Kreisdirektion¹, man habe es bei dem Vorschlage, wonach für die Mainschiffahrt von der Folgeordnung (Rang) abgegangen und jede Gelegenheit zur Wegbringung der Güter auf dem Flusse benutzt werden dürfe, belassen, da er den Grundsätzen des Wiener Kongresses am angemessensten erscheine. Bei dieser Ladefreiheit blieb man auch in den folgenden Jahren², obschon die Güterschiffer der meisten Mainorte noch länger an dem aus dem vorigen Jahrhundert übernommenen Range festhielten³.

Ladezeit und Fahrtengeschwindigkeit⁴ haben sich in diesem Zeitraum kaum geändert. Erstere schwankte an den einzelnen Stationen zwischen 5 und 12 Tagen. Der Transport auf dem Wasser war dem zu Lande gleich früher an Schnelligkeit überlegen. Die Transportzeit betrug noch immer für die Strecke Köln—Koblenz 2—3, Köln—Mainz 5—6 Tage, während das Frachtgut auf dem Landweg⁵ 4 und 8 Tage für dieselben Linien benötigte.

Auch die Schiffahrtsgebühren wurden gleich früher ungemindert nach den im Octroivertrag vorgesehenen Sätzen, freilich jetzt auf Rechnung der Einzelstaaten erhoben⁶. Für die holländische Stromstrecke war ihre Höhe durch das Gesetz vom 3. Oktober 1816 festgestellt worden⁷.

Die Frachtpreise wurden, wie in den letztvergangenen Jahren, durch die provisorische Verwaltung der Rheinschiffahrt

¹ Vgl. Rheinschiffahrtsakten 1815 M.St.A.

² Vgl. Rheinschiffahrtsakten 1820; auch Schreiben des bayrischen Fürstenamts Leiningen-Miltenberg vom 7. August 1816 in Rheinschiffahrtsakten 1816 M.St.A.

³ Vgl. Schanz, Die Mainschiffahrt im 19. Jahrhundert S. 23—25.

⁴ Eine übersichtliche Zusammenstellung der Lade- und Lieferungszeit findet sich bei Herman, Adressbuch 1826 S. 55—57. Die Haftung der Schiffer bestimmte sich nach Grundsätzen, die noch heute im Handelsrechte maßgebend sind. Für Leckage bei flüssigen Sachen, sowie für Bruch bei Glas und ähnlichen Artikeln wurde nicht gehaftet, ebensowenig für den Inhalt der geschlossenen Kollis, sondern nur für die äußere gute Beschaffenheit und richtiges Gewicht.

⁵ Vgl. Landfrachtzusammenstellung bei Nau, Beiträge II S. 67; Herman, Sammlung der Gesetze S. 308, 309.

⁶ Tarife bei Nau a. a. O. S. 58, 69; Herman a. a. O. S. 296, 297.

⁷ Nau a. a. O. S. 58, 59, Herman a. a. O. S. 298—300.

auf Grund der eingereichten Handelskammerberichte von Zeit zu Zeit neu bestimmt. Damit war für Mittel- und Oberrhein eine gewisse Einheitlichkeit erzielt. Alle Waren wurden in drei Klassen geteilt, deren jede ihre besondere Preisskala hatte¹. Unkosten, die bei niedrigem Wasserstand, Eisgang oder Unterbrechung der Fahrt durch Verwinterung entstanden, waren dabei nicht inbegriffen². Die Handelskammern gewährten für sie den betreffenden Schiffern gewöhnlich Frachtzuschätze, von denen sie den beteiligten Kaufleuten Kenntnis gaben. Gesuche dieser Art wurden sehr häufig bei den Vertretungen des Handelsstandes eingereicht und den Umständen entsprechend erledigt. Die Kammern zu Köln, Mainz, Straßburg, sowie die Behörden der niederländischen Häfen erfreuten sich dabei solchen Ansehens, daß ihre diesbezüglichen Anordnungen selten auf Widerstand stießen. Gegen die Mainzer Handelskammer wurde nur einmal im Jahre 1827 von dem Mannheimer Handelsstand Beschwerde erhoben³, der die Zahlung eines Zuschlags von 3 Kreuzern pro Centner unter Hinweis auf die Octroikonvention verweigerte. Die Mainzer beriefen sich hierauf wegen des erlassenen Bescheides auf das Gewohnheitsrecht⁴, und durch Vermittlung der beteiligten Regierungen wurde bald ein Ausgleich geschaffen.

Schwieriger gestalteten sich die Verhältnisse auf dem Niederrhein — der sog. nicht „konventionellen“ Rheinstrecke —, da diese nur zum kleineren Teil der provisorischen Verwaltung unterstand und deshalb die Frachtpreise dort nicht durch höhere Bestimmung geregelt werden konnten. Vor der Niederwerfung der französischen Herrschaft, zur Zeit da Holland der Octroikonvention unterstand, war für den Weg von Köln nach den Niederlanden die Frachtliste maßgebend gewesen, die ein Beschluß der Generaldirektion vom 19. September 1808 festgestellt hatte⁵. Dieselbe galt in Ermangelung einer besseren noch bis 1818 als Norm. Von da an traf die Kölner Handelskammer mit der holländischen Schiffergilde für die Dauer jeden Jahres Vereinbarungen über die Frachtpreise⁶. Die Kosten der Bergfahrten wurden durch Kommissarien der großen Verlade-

¹ Frachtliste von Straßburg bis Holland nebst den auf dem Rheine zwischen Emmerich und Straßburg bestehenden Schiffahrtsgebühren. Köln, Juni 1817. Für die späteren Jahre vgl. Nau II S. 60, 61; Herman, Sammlung S. 301—303.

² Vgl. Nau II S. 66; Herman, Sammlung S. 307.

³ Vgl. Handelskammer zu Mainz S. 28.

⁴ Schreiben der Mainzer Handelskammer an die Großh. Provinzialregierung vom 8. Februar 1828. (A. d. M. H.K. § 4162)

⁵ Findet sich in der citierten Frachtliste Köln 1817 unter Nr. 4.

⁶ Vgl. Frachtliste vom 1. Juli 1819 bei Nau II S. 88—97; Herman, Sammlung S. 310—317. Dieselbe ermäßigte die Thalfrachten von Köln nach Holland um 2—3 Stüber holländisch Courant.

stationen Amsterdam, Rotterdam und Dordrecht bestimmt¹. An manchen Plätzen der preussischen Rheinstrecke, wie Düsseldorf und Wesel, trafen die Handelsvorstände für die Fahrt nach Köln Vereinbarungen. In einzelnen Orten, z. B. in Mülheim, konnten sich die Kaufleute frei mit den Schiffen ins Vernehmen setzen. Fast überall wurde als Wasserfracht, ausschließlich der Schiffsgebühren, kaum die Hälfte der Summe gefordert, die man bei gleichem Wege als Landfracht verlangte, womit nicht ausgeschlossen war, daß man die Rheinstraße dennoch zeitweise wegen der hohen Zölle und der Verzögerungen in den Stationshäfen umging².

Da der Transport der Waren auf Gefahr des Eigentümers ging, trat immer mehr die Neigung zu Tage, dieselben gegen Unfälle auf der Reise zu versichern. Dank diesen Bestrebungen vereinigten sich in Mainz Ende 1817 über fünfzig der bedeutendsten Handelsleute, um von auswärtigen Assekuranzgesellschaften unabhängig zu werden, zur Gründung einer „Versicherungsanstalt für die Waren-Transporte auf dem Rhein und Main“³. Das Unternehmen entstand als société anonyme (Aktiengesellschaft) im Sinne des französischen Handelsgesetzbuches (Code de commerce art. 29—37) und erhielt am 8. Januar 1818 die behördliche Bestätigung. Von vornherein war der Zusammenschluß mit der in Köln⁴ zum gleichen Zwecke ins Leben getretenen Vereinigung vorgesehen. Die Versicherung wurde geleistet für „das gänzlich zu Grunde gehen, die Beschädigungen oder den Verlust, welche die Waren während der Schifffahrt durch Untergehen, Schiffbruch, Scheiterung, Sturm oder durch Feuer, mit oder ohne Schuld des Schiffers, erlitten“. Sie konnte für den ganzen Weg, den die Güter zu durchlaufen hatten, mit Einschluss mehrerer Umladungsorte, auf einmal genommen werden, oder auch nur für gewisse, bezeichnete Teile des Stroms. Die Prämien⁵, deren Satz für die Wintermonate etwas erhöht wurde, dürfen, mit Ausnahme der Oberrheinstrecke, als mäßig bezeichnet werden. Sie beliefen sich z. B. für die Transporte zwischen Köln und

¹ Vgl. für die wichtigsten Taxen Nau II S. 97—99; Herman, Sammlung S. 318—319. Im Jahre 1820 kündigte der holländische Schifferstand eine Verminderung von 10 Prozent an (Herman a. a. O. S. 319.)

² Vgl. unten S. 153.

³ Der Gesellschaftsvertrag ist samt der „Assekuranz-Ordnung“ und dem „Assekuranz-Prämien-Tarife“ gedruckt. Mainz (J. Wirth) 1818. 30 S. Quart in Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.; Abdruck derselben bei Herman, Sammlung der Gesetze S. 319—353.

⁴ Über Gründung einer Frankfurter Assekuranzgesellschaft vgl. die Vorschläge bei Nau, Beiträge I S. 292—309.

⁵ Vgl. Tarif bei Herman a. a. O. S. 350, 351. Nau II S. 68; bei Herman, Adressbuch 1826 S. 71 sind die Zahlen pro Mille umgerechnet.

Koblenz auf $\frac{3}{20}$ (Winter $\frac{4}{20}$), Koblenz—Mainz $\frac{3}{20}$ (W. $\frac{6}{20}$), Mainz—Mannheim $\frac{1}{20}$ (W. $\frac{2}{20}$), Mannheim—Strafsburg $\frac{8}{20}$ (W. $\frac{13}{20}$), Frankfurt—Strafsburg $\frac{11}{20}$ (W. $\frac{16}{20}$) Prozent vom Wert. Leider lassen die erhaltenen Akten nicht erkennen, wie oft von der Versicherungsmöglichkeit Gebrauch gemacht wurde.

Der geschäftliche Verkehr zwischen Schiffern und Kaufleuten wurde in den größeren Hafenplätzen fast ausschließlich durch die „Bestätter“ vermittelt. Sie hatten für Ordnung im Ein- und Ausladen zu sorgen, zu achten, daß keine falschen Versendungen vorkamen, die Empfangnahme und Auslieferung der Güter zu überwachen und ähnliches mehr. Auch verfertigten sie die durch die Octroikonvention vorgeschriebenen Schiffspapiere und übernahmen es, gegen eine kleine Provision¹ die Frachtpreise einzukassieren. Meist befanden sich mehrere² an einem Orte, die für ihren Geschäftskreis regelmäßig das Monopol besaßen. In Mainz werden deren vier³, in Köln zwei für den Oberrhein, einer für den Niederrhein, in Mannheim⁴ vier Güter- und ein Frachtenbestätter genannt. Unter mehreren konnten dann die Schiffsleute denjenigen wählen, zu dem sie am meisten Vertrauen besaßen⁵. Da des öfteren Streit darüber entstand, ob die Schiffer überhaupt zur Verwendung der Mittelspersonen verpflichtet seien⁶, entschied die Mainzer Hafenordnung von 1825, daß ihnen die Befugnis zustehe, die Fracht selbst einzukassieren, sowie die Manifeste eigenhändig zu fertigen und daß sie nur, wenn sie dies nicht wollten, „an das Officium eines verpflichteten Bestätters“ gebunden seien⁷. Zu Mainz wurde dann nach Vorschlag der Handelskammer am 29. Juni 1827 noch eine besondere Landfrachtenbestätterei⁸ errichtet, deren Inhaber die Großherzogliche Provinzialregierung auf Vorschlag der Kammer ernannte. Ihm sollte ausschließlich die Fertigung der Deklarationen für die aus dem Hafen über Land verfrachteten Güter obliegen. Am 18. März 1830 wurde durch das Finanzministerium dieser Geschäftskreis durch Aufhebung des Monopols in ein freies

¹ Über die Höhe derselben vgl. Herman, Adressbuch 1826 S. 65; Handelskammer zu Mainz S. 41.

² Herman, Adressbuch 1823 S. 107 giebt die Namen derselben.

³ Der vierte G. A. Obert wurde am 13. Juni 1815 durch k. österr. u. preufs. Administration wegen des „vermehrten Commerces“ ernannt (Rheinschiffahrtsakten 1815 M.St.A.)

⁴ Vgl. ausführliche Instruktion für den Bestätter vom 25. August 1808 bei Herman, Sammlung der Gesetze S. 292—295.

⁵ Rheinschiffahrtsakten 1817 M.St.A.

⁶ Vgl. Streit zwischen Frachtenbestätter in Mannheim und 2 Mainzer Schiffen im April 1817 (Rheinschiffahrtsakten 1817).

⁷ Vgl. Herman, Adressbuch 1826 S. 65.

⁸ Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A. Handelskammer zu Mainz S. 41.

Gewerbe umgewandelt, trotz des Widerspruchs der Kammer, nach deren Ansicht dadurch die Garantie einer absolut zuverlässigen Besorgung der Geschäfte wesentlich vermindert wurde.

Es ist eigentlich selbstverständlich, daß das rheinische Verkehrswesen bei den geringen Verbesserungen, die ihm nach den napoleonischen Kriegen zu teil wurden, nur einen wenig bedeutenden Aufschwung nehmen konnte. Immerhin läßt sich nach Beseitigung der französischen Fremdherrschaft eine Zunahme der Gütertransporte erweisen. Am besten wird sie wohl durch die Gesamtsumme der Einnahmen aus den Rheinschiffahrtsgebühren veranschaulicht, die sich nach dem Friedensschluß steigerten, um dann jahrelang auf einer gewissen Höhe zu bleiben¹. Dieselben betragen:

1814	1 650 348 frs. 15 cts.
1815	2 199 151 - 36 -
1816	2 820 263 - 70 -
1817	3 414 844 - 18 -
1818	2 601 105 - 04 -
1819	2 502 937 - 92 -
1820	2 580 047 - 05 -
1821	2 421 755 - 73 -
1822	2 257 287 - 44 -
1823	2 485 731 - 48 -
	<hr/>
	24 934 072 frs. 05 cts.

Die genannte Hauptsumme zerlegt sich in die Gesamteingänge der

Thalfahrten während dieser 10

Jahre mit	10 347 012 frs. 72 cts.
und jene für die Bergfahrten mit	14 587 059 - 33 -

Letztere machen also beinahe $\frac{1}{3}$ mehr aus, wobei aber zu bedenken ist, daß der Tarif für Bergfahrten höher war, 2 Francs pro Centner gegen $1\frac{1}{3}$ Francs bei der Thalfahrt betrug. Demnach zeigt die Centnerzahl eine ziemliche Ausgleichung zwischen Berg- und Thaltransporten. Dem Preise nach waren allerdings die rheinaufwärts geführten Güter (Kolonialwaren) den zu Thal gebrachten (Landesprodukten) überlegen².

¹ Die folgenden Zahlen sind entnommen der von Ockhart, dem „Direktor der Rheinschiffahrts-Verwaltungskommission“ im August 1824 entworfenen „Vergleichenden Übersicht des Zustandes und Betriebes der Schifffahrt des Rheins während dem Jahr 1823 mit demjenigen, wie sich selbige in den früheren Jahren verhalten hat“. (1824. Steindruck gr. 8^o. d. M. H.K. § 3487) S. A 3.

² Für die Einnahmen der einzelnen Erhebungsämter 1816—1818 vgl. Nau, Beiträge II S. 69; für die Jahre 1819—1821 Nau III S. 50 bis 54; für 1823 die genannte Übersicht S. F 4.

Die Vergleichung der einzelnen Zahlen giebt weitere Ausblicke. Beispielsweise deutet die Minderung der Berg-einnahmen während der Jahre 1819—1821 (durchschnittlich 1355158 Francs 06 Centimes) gegen die Jahre 1816—1818 (durchschnittlich 1886589 Francs 24 Centimes) auf einen Rückgang der Sendungen aus Holland nach den Rheinprovinzen, der von Herman, dem Generalsekretär der Rheinschiffahrt, wohl mit Recht auf die unleidlichen Douanenbestimmungen der Niederlande zurückgeführt wird¹.

Für die Befahrung der verschiedenen Uferstrecken giebt die Vergleichung der Octroisummen, wie sie bei den einzelnen Erhebungsämtern eingingen, den besten Anhalt. Wenn wir zwei Gruppen unterscheiden, einmal die oberen Uferstaaten²: Bayern mit den Ämtern Neuburg, Germersheim, Baden mit Mannheim, Hessen mit Mainz, Nassau mit Kaub, und zweitens das am Mittel- und Unterrhein gelegene Preußen mit den Erhebungsämtern Koblenz, Andernach, Linz, Köln, Düsseldorf, Ruhrort, Wesel, Emmerich, so ergeben sich für die Jahre 1817—1823 folgende Zahlen³:

Jahr	Betrag sämtlicher Einnahmen	Davon wurden eingenommen	
		von den oberen Uferstaaten	von Preußen
1817	3 409 750 frs. 80 cts.	682 231 frs. 94 cts.	2 727 518 frs. 86 cts.
1818	2 599 334 - 78 -	532 986 - 63 -	2 066 348 - 15 -
1819	2 502 305 - 40 -	506 281 - 46 -	1 996 023 - 94 -
1820	2 579 924 - 98 -	440 101 - 11 -	2 039 823 - 87 -
1821	2 420 983 - 93 -	494 747 - 42 -	1 926 236 - 51 -
1822	2 256 337 - 46 -	449 407 - 18 -	1 806 930 - 28 -
1823	2 485 217 - 04 -	485 298 - 24 -	1 999 918 - 80 -

Die vier- bis fünffach stärkere Benutzung des Strombettes vom Mittel- und Niederrhein im Vergleich mit dem des Oberrheins könnte kaum besser veranschaulicht werden⁴. Die

¹ Herman führt auch die Minderung der Berg-einnahmen 1818 gegen 1817 um 867709 Frs. 25 Cents., abgesehen von der Hungersnot 1818, welche Getreideeinfuhr nach dem Mittel- und Oberrhein nötig machte, zum großen Teil auf das gespannte Verhältnis zu Holland zurück. Das holländische Douanensystem wird in seiner Wirkung mit der Kontinentalsperre verglichen. Vgl. den Bericht bei Nau, Beiträge II S. 69, 70.

² Frankreich besaß damals kein Erhebungsamt.

³ Der Unterschied der Zahlen der Gesamtsumme im Vergleich mit den umstehend genannten erklärt sich daraus, daß hier die rechtlich erkannten Rückzahlungen der zuviel entrichteten Gebühren abgezogen sind, was bei den oben genannten Zahlen, die von 1805 an laufen, nicht genau geschehen konnte. Vgl. Übersicht für 1823 S. G 1. Über die Gebührenerhebung 1819—1821 vgl. auch Nau, Beiträge III, 3 S. 50 bis 54.

⁴ Für 1821 giebt die provisorische Verwaltungskommission eine

Frage, welche Centnerzahlen¹ diesen Summen entsprachen und wie dieselben sich auf die einzelnen Produkte verteilen, müßte in einer besonderen handelspolitischen Untersuchung dargelegt werden. Im Rahmen dieser schiffahrtsgeschichtlichen Abhandlung können nur wenige Andeutungen Platz finden².

Für die oberrheinische Fahrt ergeben sich folgende Zahlen: Im Hafen von Mainz sind

Im Jahre	Zu Thal angekommen vom Oberrhein, Main Neckar Ctr.	Zu Berg abgegangen nach Oberrhein, Main, Neckar Ctr.
1818	340 667	838 544
1819	577 383	694 980
1820	793 426	724 062
1821	530 151	682 424
1822	409 942	662 150
1823	490 036	703 085
1824	392 255	620 502
1825	480 524	694 244

Auf der Mittelrheinstraße sind in den Häfen zu Mainz und Frankfurt

Im Jahre	Zu Berg angekommen von Köln und Zwischenhäfen des Mittelrheins Ctr.	Zu Thal abgegangen nach Köln und Zwischenhäfen des Mittelrheins Ctr.
1818	866 589	464 359
1819	766 931	641 364
1820	803 571	851 531
1821	753 968	598 731
1822	728 436	419 785
1823	813 277	445 711
1824	671 098	417 870
1825	748 270	531 546

allgemeine Übersicht der Einnahmen auf sämtlichen Erhebungsämtern, geordnet nach Fahrzeugen, Gebühren von Waren, Reisenden etc; abgedruckt bei Nau, Beiträge III S. 45.

¹ Ein Verzeichnis der Anzahl von Centnern, welche die Ämter rheinauf- und abwärts während der Jahre 1816—1821 passierten, findet sich ebenfalls bei Nau a. a. O. S. 55—58.

² Die folgenden Zahlen sind zusammengestellt und berechnet nach den Aufstellungen, wie sie sich in den durch die provisorische Verwaltungskommission herausgegebenen Übersichten bei Nau III S. 24 bis 35; Bericht für 1823 S. D3—E3; Herman, Adreßbuch 1827 S. 75—79 finden.

Anderseits sind im Hafen zu Köln vom Gebiete des Mittelrheins (Mainz, Frankfurt, Zwischenhäfen) und aus der Mosel:

Im Jahre	Zu Thal angekommen Ctr.	Zu Berg abgegangen Ctr.
1823	1 834 297	1 173 530
1824	2 085 659	997 128
1825	2 187 747	1 013 786

Für den Niederrhein schliesslich finden sich noch folgende Resultate. Im Hafen zu Köln sind

Im Jahre	Zu Berg angekommen vom Niederrhein (ein- schliesslich Holland) Ctr.	Zu Thal abgegangen nach dem Niederrhein (einschl. Holland) Ctr.
1823	2 003 090	1 302 288
1824	1 551 472	1 598 879
1825	1 562 170	1 632 692

Diese Zahlen zeigen ähnlich den Einnahmen an den einzelnen Erhebungsämtern, wie verschieden die Teilstrecken des Rheins zum Warentransport benutzt wurden. Am stärksten ist der Güterzug in den Niederrheingegenden, schwächer am Mittelrhein und verhältnismässig klein auf der Linie Mainz—Strafsburg.

Noch sichtlicher tritt die schwache Beteiligung des Oberrheins am Güterzuge zu Tage, wenn wir bei der Zahl der in Mainz gelandeten Güter den Hauptstrom von den Nebenflüssen getrennt halten. Beispielsweise sind in dem Hafen zu Mainz im Jahre 1823¹ bei der Oberrheinfahrt

	Zu Thal angekommen	Zu Berg abgegangen
Total	490 036 Ctr. 40 kg	703 085 Ctr. 28 kg
Vom Oberrhein . .	150 417 - 47 -	201 787 - 44 -
- Neckar	147 825 - 43 -	140 262 - 43 -
- Main	191 793 - 00 -	361 034 - 41 -

¹ Bericht für 1823 S. D3. Für die Jahre 1819—1821 finden sich die entsprechenden Zahlen bei Nau a. a. O. S. 26.

Anderseits sind im Hafen zu Köln vom Gebiete des Mittelrheins (Mainz, Frankfurt, Zwischenhäfen) und aus der Mosel:

Im Jahre	Zu Thal angekommen Ctr.	Zu Berg abgegangen Ctr.
1823	1 834 297	1 173 530
1824	2 085 659	997 128
1825	2 187 747	1 013 786

Für den Niederrhein schliesslich finden sich noch folgende Resultate. Im Hafen zu Köln sind

Im Jahre	Zu Berg angekommen vom Niederrhein (ein- schliesslich Holland) Ctr.	Zu Thal abgegangen nach dem Niederrhein (einschl. Holland) Ctr.
1823	2 003 090	1 302 288
1824	1 551 472	1 598 879
1825	1 562 170	1 632 692

Diese Zahlen zeigen ähnlich den Einnahmen an den einzelnen Erhebungsämtern, wie verschieden die Teilstrecken des Rheins zum Warentransport benutzt wurden. Am stärksten ist der Güterzug in den Niederrheingegenden, schwächer am Mittelrhein und verhältnismässig klein auf der Linie Mainz—Strafsburg.

Noch sichtlicher tritt die schwache Beteiligung des Oberrheins am Güterzuge zu Tage, wenn wir bei der Zahl der in Mainz gelandeten Güter den Hauptstrom von den Nebenflüssen getrennt halten. Beispielsweise sind in dem Hafen zu Mainz im Jahre 1823¹ bei der Oberrheinfahrt

	Zu Thal angekommen	Zu Berg abgegangen
Total	490 036 Ctr. 40 kg	703 085 Ctr. 28 kg
Vom Oberrhein . .	150 417 - 47 -	201 787 - 44 -
- Neckar	147 825 - 43 -	140 262 - 43 -
- Main	191 793 - 00 -	361 034 - 41 -

¹ Bericht für 1823 S. D3. Für die Jahre 1819—1821 finden sich die entsprechenden Zahlen bei Nau a. a. O. S. 26.

Der Main war demnach diesem Teile des Rheins beim Gütertransport ziemlich voraus.

Während die Güterabfertigung in den beiden großen Umladestationen jener Zeit ziemlich konstant bleibt, zeigen kleinere Häfen ganz bedeutende Schwankungen. In Bingen z. B. ging der Gesamtverkehr immer mehr zurück. In seinem Hafen waren insgesamt¹

Im Jahre	Angekommen	Abgegangen
1820	110 511 Ctr. 01 kg	133 222 Ctr. 4 kg
1821	108 868 - 31 -	121 638 - 12 -
1822	97 205 - 49 -	104 222 - 38 -
1823	77 233 - 18 -	80 026 - 37 -

Was schliesslich die Beteiligung der einzelnen Waren-gattungen an dem Rheinverkehr in jenen Tagen anlangt, so seien hier wenigstens für ein Jahr einige summarische Notizen gegeben, die einmal erkennen lassen, wie stark schon damals die Wasserstrasse für Steinkohlen und Kolonialwaren benutzt wurde, und wie andererseits manche Güter, z. B. Fische (Heringe), fast ausschliesslich zu Berg, andere, z. B. Glas-waren, nur zu Thal geführt wurden.

(Tabelle siehe S. 154.)

Die angeführten Zahlen zeigen wohl zur Genüge, wieviel sich der Rheinverkehr seit 1815 gehoben hatte. Noch immer waren indes die künstlichen Hemmungen und Fesseln so stark, daß der an sich beschwerlichere Landtransport für dieselben Routen in manchen Artikeln erfolgreich konkurrieren konnte. Betrug ja beispielsweise 1818² dank den holländischen Transit-abgaben der Frachtpreis einschliesslich Zöllen für einen Centner Zucker von London über Rotterdam nach Frankfurt 7 Gulden 50 Kreuzer, während für den Weg über Bremen, unter Umgehung der Rheinstrasse, nur 6 Gulden 11 Kreuzer zu entrichten waren. Die nach der Schweiz und einem Teil Süd-westdeutschlands bestimmten Kolonialwaren wurden, wie man 1824 feststellen mußte, weit öfters über Frankreich als aus Holland bezogen, da nach den eigenen Angaben der Kölner Handelskammer von Havre bis Basel der Centner um 1 Franc 64 Centimes wohlfeiler war, als den Rhein herauf über Dordrecht und Amsterdam, auch zudem diese Waren durch

¹ Vgl. Bericht für 1823 S. E 1; für die Jahre 1820, 1821 auch Nau a. a. O. S. 27.

² Vgl. weitere Berechnungen und Nachweise in Abhandlung 41 bei Nau, Beiträge I S. 285—292 und die Bemerkungen Hermans bei Nau II S. 70.

Im Jahre 1825 gingen¹:

	Zu Berg				Zu Thal			
	Ankom- mend vom Nieder- rhein zu Köln	Ab- gehend nach dem Mittel- rhein von Köln	Ankom- mend vom Mittel- rhein zu Mainz	Ab- gehend nach dem Main und Oberrh. v. Mainz	Ankom- mend vom Main und Ober- rhein zu Mainz	Ab- gehend nach dem Mittel- rhein von Mainz	Ankom- mend vom Mittel- rhein zu Köln	Ab- gehend nach dem Nieder- rhein von Köln
	1	2	3	4	5	6	7	8
Insgesamt	1 562 170	1 013 787	748 270	694 510	1 087 526	1 138 547	2 187 748	1 632 693
I. An Kolonialwaren	419 683	402 635	368 438	330 283	18 635	19 889	10 450	1 817
II. - Baum- und Feldfrüchten	15 800	11 923	10 828	9 680	135 403	185 877	416 301	314 036
III. - flüssigen Gegenständen	13 968	10 407	36 785	50 954	19 679	23 506	287 178	120 811
IV. - Fischen, gesalzen und trocken	17 111	13 097	10 940	8 314	9	3	9	26
V. - Metallen	18 425	31 454	65 289	69 960	8 765	5 761	19 171	31 034
VI. - Fossilien (Steinkohlen)	974 268	417 465	139 770	123 892	117 735	123 445	598 026	477 214
VII. - Glas und Glaswaren .	261	83	28	268	1 515	1 153	20 757	12 404
VIII. - Häuten und Leder . .	6 540	9 990	12 807	13 458	5 227	8 528	5 293	949
IX. - Wolle und Baumwolle	15 614	14 430	14 305	13 030	1 943	2 249	4 132	3 018
X. - Steingut u. Töpferwaren	1 541	1 258	3 936	7 511	2 557	2 329	57 616	59 061
XI. - Farbholz u. Farbwaren	16 961	14 001	14 330	16 563	5 617	4 968	40	9
XII. - Bau - Zimmerer - Brenn- holz	17 981	127	—	264	635 717	615 787	615 789	473 274
XIII. - diversen Gegenständen	44 017	86 917	70 820	50 333	132 691	145 055	152 986	139 041

¹ Die Zahlenunterschiede bei den Hauptsummen der Rubriken 4, 5, 6, im Vergleich mit den weiter oben gegebenen Zahlen für das Jahr 1825 erklären sich daraus, daß hier Bau- und Zimmerholz einbegriffen ist, was dort nicht der Fall ist. Die Tabelle ist entnommen Hermans Adressbuch 1827 S. 72. Gleiche Tabellen für die Jahre 1823, 1824 am selben Orte S. 80, 81. Für das Jahr 1825 findet sich dort noch die genauere Übersicht der einzelnen auf dem Rheine verfrachteten Güter, die in obiger Tabelle nur unter Sammelbegriffen aufgezählt sind. (S. 65—71, 73, 74.) Ähnliche Zusammenstellungen für das Jahr 1821 bei Nau III S. 98 e bis 103 g. (Bei den Bergfahrten S. 102 f Spalte 2 und S. 103 g Spalte 1 u. 2 sind die Überschriften verdreht.) Nau giebt außerdem noch ein alphabetisch geordnetes Verzeichnis sämtlicher 1821 in den Häfen Köln und Mainz angekommenen und abgegangenen Waren (Centner und Kilo), das 315 Nummern zählt. Desgleichen Nachweise über die 1821 in Köln und Mainz abgefertigten Ladungen nach Monaten geordnet bei Nau a. a. O. S. 88 d—95 e. Die bei Schirges (Der Rhein S. 87) gegebene Übersicht des Schiffs- und Güterverkehrs auf dem Rhein seit 1815 stimmt mit den sonst erhaltenen Angaben des öfteren nicht überein. Nicht eingeschlossen bei den Zahlen über Gütertransporte auf dem Rhein ist das geößste Holz. Über Flößerei in jenen Tagen vgl. Nau III S. 38—42; für die Jahre 1820—1823 vgl. Übersicht für 1823 S. F. 2.

Frankreich in einem Zeitraume von 30 Tagen bezogen werden konnten, während es bei dem Aufenthalt in Rotterdam oft zwei Monate dauerte, ehe dieselben in Basel ankamen. Nach einer anderen Berechnung über den Transport der Waren durch das Innere von Frankreich, wobei bis Châlons die Wasserstrasse, von da bis Straßburg der Landweg gewählt wurde, sollte der Unterschied des Frachtlohnes gegen den Bezug über Holland für den Centner sogar 2 Franken betragen, was bei grösseren Ladungen eine ganz bedeutende Differenz ergab¹.

Wollte man am Rheine nicht immer mehr zurückgedrängt werden, so mußten für seine Wasserstrasse Vorkehrungen getroffen werden, die ihr den Zuzug der Waren erhielten. Solange sich die Centralkommission über die allgemeinen Normen einer möglichst vollkommenen Verkehrsfreiheit nicht einigte, konnten durch die Einzelstaaten und Städte auf rechtlichem Gebiete verhältnismässig nur wenig Erleichterungen geschaffen werden. Am meisten erreichte man noch, wenn man die Güterabfertigung in den grossen Stationsstädten verbilligte und beschleunigte. Durch Erlaß von Hafenordnungen konnte dies am leichtesten geschehen. Der Kölner Oberbürgermeister hatte durch den Beschluß vom 24. August 1818 einen guten Schritt vorwärts gethan und sogar einzelne Härten des Umschlagszwangs gemildert². In Mainz, das in diesen Jahren bei Fortschritten immer etwas nachhinkte, scheint man erst seit 1823 an eine Neuordnung der Verhältnisse gedacht zu haben³. Wurde ja noch 1824 der Güterzug über Biebrich, unter Umgehung des Hafens an der Mainmündung⁴, von den Schiffmeistern, neben dem Umschlagszwang, vor allem den Unkosten und Beschwerden zugeschoben, die in Mainz auf die Führer der Fahrzeuge lauerten. Der Schiffer mußte neben den vorgeschriebenen Gebühren den Krakenknechten und Wagneistern, den Brückendienern und Hafenwächtern Trinkgelder geben, wurde von den Bestättern übernommen, bei Wechselung der Geldsorten betrogen und hatte schliesslich, bis er zum Besitz der Fracht für eine von Köln zurückgelegte Reise kam, einen Verlust von etwa 37 Gulden zu tragen. Bei Einnahme von Ladungen beschwerte er sich namentlich über die Centimeabgabe für die Wippen⁵ (Hilfskraken), die

¹ Vgl. Bericht von 1824 über Zustand und Betrieb der Schifffahrt S. D 3 a. a. O.

² Vgl. oben S. 117, 142.

³ Vgl. zum folgenden den ausführlichen Auszug aus dem Beratungssprotokoll der Mainzer Schifffergilde vom 24. April 1824, die Güterverladungen im Stationshafen daselbst betreffend, in Akten d. M. Schifffergilde M.St.A.

⁴ Vgl. oben S. 121.

⁵ Vgl. oben S. 117.

auch bei deren Nichtbenutzung fällig ward, und über das „Beklopfgeld“, die Besichtigungsgebühr für Untersuchung des Schiffes auf Wassertüchtigkeit, die selbst gefordert wurde, wenn die Fahrzeuge soeben erst vom Bauplatz abgegangen waren, obschon man aus Erfahrung wufste, daß in den ersten 5—6 Jahren die Balken nicht in Fäulnis übergingen. Weiter waren die Schiffer mit den Mainzer Knechten und Halfleuten zum Voranziehen der Schiffe nicht zufrieden, von denen sie sich übervorteilt glaubten. Sie forderten bei deren Inanspruchnahme die freie Wahl unter allen Konkurrenten, die sie ihrerseits doch den Kaufleuten bei Benutzung der Rheinstrasse nicht zugestehen wollten.

Angesichts der zahlreichen zu Tag getretenen Mißstände sah sich die städtische Verwaltung zu Mainz, nach Genehmigung ihres Vorhabens durch die Großherzogliche Regierung, veranlaßt, am 25. August 1825 eine Bekanntmachung¹ zu veröffentlichen, die alle mit Ein- und Ausladen verbundenen Vorschriften, sowie die zu entrichtenden Gebühren zusammenstellte und zum Teil wesentlich erleichterte. Die Krahen-, Wag- und Hafengebühren wurden von 20 Centimen für den Centner auf 12½ Centimen ermäßigt, dem Trinkgelderwesen nach Kräften gesteuert, die Provision der Bestätter und die Besichtigungsgebühren festgesetzt und ähnliches mehr. Das Wippengeld sollte, wie dies bereits früher einmal bekannt gegeben war, künftig nur den Schiffern abgenommen werden, die sich zur Erleichterung beim Einladen der Hilfskrahnen wirklich bedienten. Desgleichen wurden für das Voranziehen der Schiffe durch Menschen und den Schiffszug durch Pferde bestimmte Regeln und Taxen aufgestellt.

Die vom Frh. von Jungenfeld und Frh. von Lichtenberg, den beiden Förderern des Mainzer Wohlstandes zu Anfang des 19. Jahrhunderts, unterzeichnete Hafenordnung von 1825 weist gegen die zurückliegende Zeit so bedeutsame Fortschritte auf, daß die vorher zahlreichen Beschwerden und Streitigkeiten zwischen Schiffern und Hafenpersonal sich in der Folgezeit bedeutsam minderten.

Mehr fast als derartige lokale Besserungen, deren Erfolg natürliche Grenzen gezogen waren, haben den Güterzug auf dem Rhein seit den zwanziger Jahren die Änderungen beeinflusst, die sich in der preussisch-deutschen Handelspolitik ankündigten oder bereits vollzogen hatten. Der Wiener Kongress war in dieser Beziehung ganz fruchtlos verlaufen, und die Buntheit der deutschen Zollgesetze durch ihn gänzlich un-

¹ Die Bekanntmachung erschien im Druck bei J. Wirth, Mainz Quart 8 S. (In Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.) Sie ist abgedruckt bei Herman, Adreßbuch 1826 S. 61—71. Über die Sorge der Mainzer Handelskammer für die Hafenanangelegenheiten vgl. Handelskammer zu Mainz S. 28.

berührt geblieben. Da fand Preussen den Mut, aus eigener Kraft mit einer gründlichen Erneuerung seiner Zollverfassung vorzugehen und durch das Gesetz vom 26. Mai 1818¹ die Grundlage einer vollkommenen Verkehrsfreiheit innerhalb seines Landes zu schaffen. Gustav Schmoller hat in seiner unnachahmlichen Weise den Zusammenhang dieses Zoll- und Handelsgesetzes mit der Geschichte der Zeit, ihrer Kämpfe und Ideen geschildert², den teils wirklichen, teils scheinbar grossen Sprung gezeigt, den Preussen damit von der alt-preussischen, merkantilistischen Politik Friedrichs II. zu dem entgegengesetzten liberalen Handelssystem machte.

Weder unmittelbar vor dem Kriege im Herbst 1806 noch nach ihm bis zu den Friedensschlüssen 1814 bis 1815 konnten die preussischen Staatsmänner den Übergang zum Neuen finden, Raum und Zeit für eine grosse Reform gewinnen³. Aber kaum war mit dem Riesenkampf zwischen Grossbritannien und Frankreich, wie er sich von 1806—1814 in der Kontinentalperre zuspitzte, der Höhepunkt des alten Handelssystems endgültig überschritten, da schufen sie in zweijährigem Mühen⁴ ein Gesetz, das „im Einklang mit den grossen weltbewegenden Ideen der Zeit ein einfacheres, gerechteres, billigeres, mit brauchbaren Mitteln arbeitendes Zollsystem errichtete, das neben den Gedanken des Handelsneides und der Zollkriege einmal wieder mit vollem Nachdruck das andere gleichberechtigte Prinzip alles Handels betonte, seine Basierung auf persönliche Tüchtigkeit, seine Tendenz, internationale Gerechtigkeit und gegenseitigen Nutzen zu fördern“.

Das Gesetz wurde nicht überall sofort als Wohlthat empfunden, nicht einmal im Lande selbst, „wo im Moment der Durchführung ein grosses Wehklagen, eine teilweise mafslose Opposition erstand“⁵. Noch mehr beschwerten sich die deutschen Nachbarn⁶, deren wirtschaftliche Interessen namentlich in den von preussischen Gebietsteilen begrenzten und umschlossenen Landstücken geschädigt wurden. Sie betrachteten Preussens Schritt als eine gegen sie gerichtete Feindseligkeit⁷ und suchten in langwierigen Verhandlungen untereinander

¹ Vgl. oben S. 112 Anm. 2.

² G. Schmoller, das preussische Handels- und Zollgesetz vom 26. Mai 1818. Rektoratsrede vom 3. August 1898. Berlin 1898.

³ Vgl. Schmoller a. a. O. S. 30 ff.; Zimmermann, Geschichte der preussisch-deutschen Handelspolitik S. 25.

⁴ Schmoller a. a. O. S. 36 ff.; Zimmermann a. a. O. S. 26—41; Sering, Geschichte der Eisenzölle S. 13—18.

⁵ Schmoller a. a. O. S. 46.

⁶ Zimmermann a. a. O. S. 45 ff.

⁷ Über die Stellungnahme der Süddeutschen, namentlich das Auftreten des badischen Staatsmannes Nebenius vgl. Arthur Böhlingk, Carl Friedrich Nebenius, eine kulturhistorische Studie, Karlsruhe 1899, S. 8—42; vgl. noch Sering, Geschichte der Eisenzölle S. 17.

Führung zu gewinnen, um Gegenmaßregeln zu treffen. Auch im Schoße der Centrakommission für die Rheinschiffahrt wagte sich die Opposition gegen die preussische Politik zu regen¹. Allein mählich brach sich doch die Erkenntnis Bahn, daß durch den Kriegszustand mit Preußen auf die Dauer nichts erreicht werde, und daß nur aus dem möglichst engen Anschluß an den alten Gegner wirklicher Vorteil entspringe. Dem Großherzogtum Hessen, an dessen Spitze der kluge, vorausblickende Staatsminister du Thil² stand, gebührt das Verdienst, die richtige Lösung zuerst erkannt und zur Ausführung gebracht zu haben. Am 14. Februar 1828 kam jener denkwürdige preussisch-hessische Vertrag zum Abschlusse, der die vollständige Zolleinigung beider Staaten herbeiführte und so den Grundstein zu einem allgemeinen deutschen Zollvereine legte. Im Anschluß an ihn wurden in den folgenden Jahren Übereinkünfte mit den übrigen Regierungen getroffen, bis endlich nach langem Widerstreben³ einzelner Teile am 22. März 1833 durch Zusammenschluß der nord- und süddeutschen Staaten die langersehnte deutsche Zollvereinigung verwirklicht war.

Die angedeuteten Verhältnisse haben den Güterzug auf der Rheinstraße entschieden beeinflusst. Allein sie hängen mit seiner Gestaltung doch nicht so enge zusammen, daß sie in einer verkehrsgeschichtlichen Arbeit im einzelnen weiter verfolgt werden könnten. Wichtiger als diese handelspolitischen Strömungen sollte für die Ausnützung des Strombettes zu Transportzwecken eine technische Neuerung werden, die in diesen Jahren auf dem Rhein Eingang fand und im Verein mit der endlichen Regelung der rechtlichen Zustände eine vollkommene Umwälzung der ganzen Schiffahrtsverhältnisse hebeiführte. Ehe wir uns diesen Erscheinungen zuwenden, müssen wir noch einen Blick auf die Fortentwicklung der Markt- und Postschiffahrt während des Zeitraums werfen.

§ 12.

b. Marktschiffe und Diligencenfahrten auf dem Mittelrhein.

Marktschiffe und Diligencen blieben auch nach dem Wiener Kongresse ungestört auf dem Rhein in Gang. Den ausgeprägtesten Typus der ersteren Art zeigte gleich früher

¹ Vgl. oben S. 112.

² Über die Verdienste du Thils, sowie die ganze Entstehung des Vertrags unterrichtet Wilhelm Oncken, der preussisch-hessische Zollverein vom 14. Februar 1828. Rektoratsrede vom 1. Juli 1878. Gießen 1878. Über die Stellungnahme der Mainzer Handelskammer zur Zolleinigung vgl. Handelskammer zu Mainz S. 35–37.

³ Aufsefs, Zölle und Steuern S. 4–7.

die regelmässige Verbindung zwischen Mainz und Frankfurt¹. Die Doppelschiffe befanden sich noch immer im Besitz von Haenlein und Dienst. Die durch Octroikonvention und Präfekturbeschluss von 1806 für dieses Verkehrsinstitut aufgestellten Normen hatten irgend welche Änderung kaum erfahren. Erst im Jahre 1819, da Peter Haenlein, der Mainzer Marktschiffer², arbeitsmüde sich mit dem Gedanken trug, das Privileg an seinen bisherigen Steuermann Wilhelm Keller abzutreten, tauchten neue Streitfragen meist juristischer Natur auf.

Die beiden Männer hatten sich dahin geeinigt, dass Keller die Gerechtsame des Haenlein mit Schiff und Anwesen gegen eine Geldabfindung übernehmen sollte, unter dem Vorbehalte des Veräußerers, alle seine bisherigen Rechte und Pflichten nicht eher zu verlieren, als bis der neue Vertrag thatsächlich in Wirksamkeit getreten sei. Zugleich waren sie um „höhere Genehmigung“³ ihrer Übereinkunft eingekommen. Da dies der erste Fall einer Vergebung der Marktschiffahrtsgerechtigkeit seit der kurfürstlichen Zeit war, galt es, solche ein für allemal zu regeln. Wem steht seit 1816 das Recht der Verleihung zu und unter welchen Bedingungen kann eine solche stattfinden? Das waren die zwei Punkte, über die man eine Verständigung erzielen musste.

Die Mainzer Bürgermeisterei blieb sich nicht darüber im unklaren, dass die Großherzogliche Regierung die Erbschaft der Kurfürstlichen Hofkammer in dieser Beziehung angetreten habe und dass nicht etwa der städtischen Verwaltung das Vergabungsrecht überkommen sei. Dagegen glaubte sie hinsichtlich der Bedingungen einige Vorschläge machen zu sollen⁴. Sie hielt es für ratsam, dem Neubewerber, auch wenn er alle erforderlichen Eigenschaften und Mittel besitze, das Recht der Marktschiffahrt nicht auf Lebenszeit, sondern nur auf etwa 9—10 Jahre zu verleihen, unter der ausdrücklichen Bedingung, dass er sich allen inzwischen erlassenen Konventionen über Zölle und Gebühren, sowie den Anordnungen zu Gunsten des Handels ohne Widerspruch zu fügen habe. Die Auflegung einer Abgabe für das Monopol der Marktschifferei will sie nicht empfehlen, weil solche schon zu französischer Zeit aufgehoben wurde und an ihre Stelle die Patentsteuer mit den Octroigebühen trat, die den früheren Pachtzins überstiegen. Auch sei zu bedenken, dass der Marktschiffer nicht mehr

¹ Vgl. oben S. 57—61.

² Der Frankfurter Marktschiffer Martin Dienst hatte seine Gerechtsame von dem Frankfurter Senat vom 1. Nov. 1817 an auf 10 Jahre neu gepachtet. Abschrift des Pachtvertrags und Bemerkungen dazu in A. der M. H.K. § 5836. Vgl. unten S. 205 Anm. 1.

³ Vgl. Schiffsakten 1819 M.St.A. besonders die Schreiben vom September 1819.

⁴ Bericht vom 30. September 1819 a. a. O.

so viel verdiene wie in alter Zeit, weil den Mainzer Schiffern durch die Octroikonvention die direkte Fahrt zwischen Köln und Frankfurt zugestanden sei, was sich bei seinem Unternehmen durch den Abgang von Warentransporten sehr fühlbar mache. Allerdings würde dem finanziellen Interesse mehr durch Ausschreiben einer Konkurrenz gedient, da durch eine solche sicher eine besondere Abgabe zu erzielen sei, wie ja schon der Frankfurter Marktschiffer freiwillig 400 Gulden für das Mainzer Schiff geboten habe. Allein dabei entstünden Schwierigkeiten und Verwicklungen mancher Art, da Haenlein sein Recht nicht aufgegeben, sondern sich ausdrücklich für den Fall bewahrt habe, daß der von ihm gewünschte Vertrag nicht zu stande komme. Auch dürfe auf das Anerbieten des Frankfurter Schiffers Dienst nicht eingegangen werden, da es keineswegs im Interesse des Handels liege, wenn die beiden Marktschiffe einem Unternehmer gehörten und damit jede Konkurrenzmöglichkeit ausgeschlossen werde. Der endgültige Vorschlag der Bürgermeisterei gehe also dahin, dem Keller das Marktschiff mit den seitherigen Rechten und Pflichten ohne neue Auflage auf 9—10 Jahre zu übertragen.

Unterm 19. April 1820 wurde dann durch die Großherzogliche Regierung dem Keller die Marktschiffahrtsgerechtigkeit auf 10 Jahre, für die Zeit vom 1. Mai 1820 bis 1. Mai 1830, überlassen¹. Allein dieser sollte derselben nicht froh werden, da das Übertragungsgeschäft aus anderen Gründen nicht zu stande kam. Es hatte sich inzwischen herausgestellt, daß Keller seine Verbindlichkeiten gegenüber Haenlein nicht erfüllen konnte, daß es ihm namentlich an Mitteln zum Erwerb von dessen Haus fehlte, ohne welches dieser das Marktschiff nicht abgeben wollte. Haenlein erlangte auch wirklich am 24. Juli 1820 einen Entscheid des hessischen Ministeriums², nach welchem ihm sein Privileg noch auf ein Jahr gelassen wurde, um während dessen das Übertragungsgeschäft endgültig vollziehen oder auflösen zu können. Als schließlich am 1. und 6. Juli 1821 beide Parteien auf der Mainzer Oberbürgermeisterei erklärt hatten, daß der geschlossene Vertrag nicht vollzogen werde, verkündete die Regierung am 2. November 1821 einen Beschluß³, nach welchem ihr früherer Entscheid vom 19. April 1820 aufgehoben und dem seitherigen Marktschiffer Haenlein seine Gerechtigkeit unter den alten Bedingungen und der Verpflichtung zur Zahlung eines jährlichen Kanons von 100 Gulden an die Domänenkasse belassen wurde.

¹ Vgl. Fascikel, betr. die Übertragung der Mainz-Frankfurter Marktschifferei in Schiffsakten 1826 M.St.A.

² Vgl. a. a. O.

³ Vgl. a. a. O.

Die geschilderten Vorkommnisse zeigen, welche unklare Verhältnisse der häufige Regierungswechsel zu Anfang des Jahrhunderts bezüglich eines wichtigen Transportinstitutes geschaffen hatte und wie schwer es für die leitenden Behörden war, den Ausgleich zwischen den noch herrschenden Privilegien und Bannrechten und einer modernen Auffassung des Verkehrswesens zu finden.

Die angeregten Fragen wurden übrigens bald zum zweitenmal praktisch, als P. Haenlein am 20. Januar 1826 starb und sich der Frankfurter Marktschiffer Dienst, wie früher, um dessen Privileg bewarb. Die Mainzer Bürgermeisterei unterstützte¹ damals das Gesuch des Wilhelm Haenlein, eines Sohnes des Verlebten, und stieß sich nur daran, daß dieser, gleich Dienst, Frankfurter Bürger war. Das hessische Ministerium entschied² auf Anrufen, der Gesuchsteller erhalte das Indigenat, und die Beibehaltung des Frankfurter Bürgerrechts, die er wünsche, werde vor der Hand ignoriert, so lange er kein kaufmännisches Gewerbe treibe. Durch Ergreifung dieses Auswegs wurde jede Schwierigkeit behoben und Haenlein junior erhielt, nachdem er das vorgeschriebene Zutrauenszeugnis der Handelskammer³ vorgelegt hatte, am 30. Juni 1826 die erbetene Konzession auf 15 Jahre unter folgenden Bedingungen⁴:

1. Er mußte einen jährlichen Kanon von 100 Gulden zahlen; wenn jedoch die Dampfschiffahrt nach Frankfurt eingeführt würde und jene die Befreiung vom Kanon erlangte, sollte auch für ihn ein billiger Nachlaß am höchsten Orte beantragt werden;

2. er hatte sich des Betriebs der Speditionsgeschäfte zu enthalten;

3. er mußte sich allen Veränderungen und Anordnungen hinsichtlich der Rhein- und Mainschiffahrt ohne Anspruch auf Entschädigung oder Minderung des Kanons fügen;

4. er war nicht befugt, rücksichtlich der Dampfschiffahrt oder ähnlicher Unternehmungen auf Rhein und Main, wozu künftig die Erlaubnis erteilt würde, Beschwerden oder Entschädigungsforderungen zu erheben.

Hiermit sollte alten Streitpunkten, wie speciell der Frage der Speditionsberechtigung, für die Folge die Thür verschlossen werden. Die direkten Fahrten von rheinischen Häfen nach Frankfurt hatten in jenen Tagen der Mainzer

¹ Vgl. Schreiben vom 18. Februar 1826 a. a. O.

² Beschlufs vom 23. März 1826 a. a. O.

³ Ausgestellt unterm 18. März 1826 a. a. O.

⁴ Vgl. a. a. O. Zwei Abschriften des Reskripts der Großh. Regierung vom 30. Juni 1826 finden sich auch in A. d. M. H.K. § 5836.

Marktschiffahrt mancherlei Abbruch gethan¹. Es fuhren ja seit Durchführung der Octroikonvention nicht nur große Lastkähne vom Mittelrhein dorthin, sondern auch Rheingauer Nachen, die mit Landesprodukten beladen von Kleinschiffern² mainaufwärts geführt wurden. Um seinem Schaden wieder beizukommen, hatte der alte Marktschiffer Haenlein verschiedentlich Speditionsgeschäfte übernommen, Güterversendungen durch Schiffer für Rechnung der Kaufleute in eigenem Namen besorgt. Die städtische Verwaltung gab sich mit dieser Erweiterung seines Geschäftsbetriebes nicht zufrieden, einmal weil sie darin eine Beeinträchtigung der zahlreichen ansässigen Spediteure sah, dann aber weil sie fürchtete, daß er die selbstpedierten Waren vor den von anderen ihm zugewiesenen bei der Beförderung mit dem Marktschiff in irgend einer Weise bevorzugen möchte. Sie hatte daher schon in einem Schreiben vom 6. Mai 1824 erklärt³, daß die Geschäfte eines Spediteurs mit denen eines Marktschiffers unverträglich seien, und nun bei dem Wechsel der Personen darauf gedrungen, daß der Konzessionsurkunde ein diesbezügliches Verbot eingefügt wurde.

In diesem Schriftstück machen sich aber auch schon die Zeichen einer neuen Zeit bemerkbar, ist bereits auf das Transportmittel hingewiesen, dem die Zukunft gehören sollte: die Dampfschiffahrt. Soeben wurden die ersten Klagen über die neuen Boote laut⁴, die durch ihre größere Schnelligkeit den alten Fahrtenbetrieb schädigten. Man argwöhnte mit Recht, die privilegierten Marktschiffer würden allerlei Beschwerden nach deren Einführung auf der Untermainstrecke vorbringen, und nahm deswegen vorsichtshalber die betreffenden Klauseln in die Erteilung der Genehmigung auf.

Wenn oben die Schwierigkeiten angedeutet wurden, mit denen die Marktschiffahrt in nächster Zeit zu kämpfen hatte, soll damit nicht gesagt werden, sie habe schon bald nachher ihre Lebensfähigkeit verloren. Sie ist am Mittelrhein im allgemeinen während dieser Jahre nicht zurückgegangen, hat für

¹ Von 247736 Ctr. 31 kg Waren, die 1821 mainaufwärts nach Frankfurt geführt wurden, kamen dort an:

Direkt von Köln nach Frankfurt	117491	Ctr.	07	kg.
Durch die Mefsschiffer der Ostermesse	13093	-	03	-
Durch die Mefsschiffer der Herbstmesse	10248	-	34	-
Durch andere Schiffer	61986	-	27	- und
durch das Mainz-Frankf. Marktschiff nur	44917	-	10	-

Vgl. Nachweise bei Nau, Beiträge III S. 95 e und weitere Notizen ebenda S. 93 c.

² Die Mainzer Bürgermeisterei entschied auch späterhin ausdrücklich, daß diese Vergünstigung den Rheingauern nicht entzogen werden könne. Vgl. Schreiben vom 28. August 1826 in Rheinschiffahrtsakten 1826.

³ Vgl. Rheinschiffahrtsakten 1824 M.St.A.

⁴ Rheinschiffahrtsakten 1826 M.St.A.

die Beschickung der Märkte an größeren Plätzen noch lange ihren Wert behalten. In Mainz wurde durch die Handelskammer sogar entschieden auf eine weitere Ausdehnung derselben hingewirkt¹. Zwar sprach dort die Bürgermeisterei sich noch 1827² gegen Errichtung einer Marktnachenfahrt Mainz-Worms, die von zwei Kleinschiffen geplant ward, aus, da die Orte zu weit auseinanderlägen, als daß man gewöhnliche Marktwaren bequem beibringen könne, die Versendung eigentlicher Kaufmannsgüter aber den Gildemeistern vorbehalten sei; doch hat sie beispielsweise der Konzessionierung der Marktschiffahrtsverbindung mit dem näher gelegenen Nierstein kein Hindernis bereitet. Diese wurde dem Adam Höhr laut Urkunde vom 15. Januar 1828³ auf 10 Jahre (1. Januar 1828 bis 31. Dezember 1837) gegen eine an die Staatskasse zu entrichtende Jahresgebühr von 30 Gulden erteilt, unter den gewöhnlichen Verpflichtungen hinsichtlich der Abfahrtszeiten, Frachtsätze, Ladebedingungen u. s. w. Besonders wurde betont, daß nur zugewiesene Marktgüter und keine Handelsartikel eingenommen werden dürften. Die übrigen Marktschiffe, die Mainz mit Bingen, Gernsheim, Oppenheim u. s. w. verbanden, blieben ebenfalls durch Handelskammer und Bürgermeisterei in ihrem Betriebe überwacht. Des öfteren wurden ihre Statuten nachgeprüft⁴ und Ausgleiche in den Preissätzen der einzelnen Linien getroffen⁵. Im Jahre 1829/1830 kam es sogar zur Einrichtung einer Marktschiffahrt zwischen Mainz und Frankenthal⁶, um die zwei Kleinschiffer, Schneckenberger und Trumpler, sich bemüht hatten, da die Gildemeister das Anlaufen an diesem Orte, der durch einen Kanal von einer Stunde Länge mit dem Hauptstrom verbunden war, wegen des damit verknüpften Aufenthaltes scheuten.

Neben der Marktschiffahrt erscheint auch in diesem Zeitraum die Diligencenverbindung Köln—Mainz als eine besondere Art des Rheinschiffahrtsbetriebs. Wir haben ihre Geschicke bis zu dem Momente verfolgt, da die Jachtenbesitzer nach

¹ Vgl. Handelskammer zu Mainz S. 27, 29.

² Bericht für die Großh. Regierung vom 20. August 1827 in Schiffsahrtsakten 1827 M.St.A.

³ Vgl. Schiffsahrtsakten 1828 M.St.A. Siehe Beilage 14.

⁴ Beispielsweise wurden am 9. Januar 1827 Taxsätze des Oppenheimer Marktschiffs zum Teil geändert, Freigepäck auf 50 Pfund beschränkt; vom Übergewicht sollten 6 kr. pro Centner entrichtet werden. Vgl. Rheinschiffsahrtsakten 1827 M.St.A.

⁵ Vgl. Verhandlungen vom April 1828 wegen der Unterschiede in Preissätzen für Wein und Mineralwasser bei dem Binger und Oppenheimer Marktschiff, in Rheinschiffsahrtsakten 1828 M.St.A.

⁶ Nähere Angaben finden sich in Rheinschiffsahrtsakten 1829, 1830. M.St.A. Die Taxe wurde auf 12 kr. pro Person mit ihren Marktschätzen festgesetzt. Die Statuten gaben kein ausschließliches Recht zur Fahrt; Angehörige der Gilde konnten vielmehr auch weiterhin dort Güter verladen.

der Befreiung von Mainz sich, gewitzigt durch die Erfahrungen, die sie während der Blockade der Stadt gemacht hatten, zu einem Verein zusammenschlossen, dessen Leitung dem Schiffer Rupprecht übertragen wurde. Die neue Verbindung fand den Beifall der provisorischen Rheinschiffahrtskommission, namentlich des Grafen Solms, der ihren Zweck billigte¹ und alsbald eine Verordnung für den Betrieb der Diligencenfahrten auf dem Mittelrhein erließ². Diese trägt den veränderten Verhältnissen vollkommen Rechnung und unterscheidet sich trotz mancher Ähnlichkeiten im einzelnen durch ihre Grundauffassung vollkommen von dem älteren Reglement des 4. Messidor XII.

Die zwischen Mainz und Köln verkehrenden Postschiffe sollen eine Anstalt bilden, an der nur solche Jachtenbesitzer teil haben können, denen alle nach der Gildeordnung nötigen Kenntnisse und Fähigkeiten eigen sind³. Diese Schiffer schlossen sich zu einem Verein von 30 Mitgliedern⁴ zusammen, der als besonderer Zweig der großen Gildekorporation angesehen wird, und für den daher eine selbständige Unterstützungskasse zu gründen ist⁵. Zur Leitung seiner allgemeinen Angelegenheiten wird ein Vorstand⁶ bestellt, der sich unter dem Präsidium eines Inspektors der Rheinschiffahrtsverwaltung monatlich versammelt, und bei dem der Geschäftsführer der Gesellschaft die Stelle eines Sekretärs bekleidet. Dem Geschäftsführer⁷ untersteht die ganze Betriebsleitung, namentlich der Verkehr mit dem Publikum und die Überwachung der Unterbeamten wie der einzelnen Schiffer während des Dienstes. Desgleichen ist er für Registerführung und alle Geldangelegenheiten verantwortlich. Er wird in seinem Thun durch die Rheinschiffahrtsinspektoren beaufsichtigt und bleibt für alle seine Mafsnahmen dem Vorstande des Vereins haftbar. Als Sicherheitsleistung für seine Geschäftsführung muß er eine Summe von 4500 Gulden hinterlegen, wie auch die ganze Gesellschaft zur Sicherung der Anstalt aufser den schuldenfreien Jachten eine Kautions von 4500 fl.

¹ Eine Verfügung des Grafen vom 8. Mai 1814 hob das Monopol der früheren Unternehmer Obert und Dolleschall auf.

² Polizeiverordnung für die Postschiffe, welche täglich zwischen Mainz und Köln den Rhein befahren; abgedruckt bei Herman, Sammlung der Gesetze S. 363—383 und Denkschrift der Diligencenschiffer S. 32—50.

³ § 1, 2.

⁴ Neue Postschiffer können künftig nur aufgenommen werden, wenn die Zahl der derzeit zur Fahrt berechtigten Schiffer unter 30 herabgesunken ist § 3.

⁵ §§ 3—5.

⁶ §§ 5, 33.

⁷ §§ 25—29.

in barem Gelde oder „in liegenden Gründen“ zu stellen hat, die auf die einzelnen Schiffer ausgeschlagen wird¹.

Während der eigentliche Unternehmerge Gewinn dem Verein verbleibt, werden dem Bevollmächtigten für Leitung des Geschäfts acht Prozent der Bruttoeinnahme zugestanden², wovon er aber die Besoldung aller derer, die in Mainz, Bingen, Koblenz, Bonn und Köln bei den Abfertigungsämtern angestellt sind, die Miete, Heizung und Beleuchtung der Abfertigungsstuben, sowie die Anschaffung aller Erfordernisse an Schreibmaterialien, Registern und dergleichen zu bestreiten hat.

Sämtliche Mitglieder des Jachtschiffersvereins dürfen mit ihren Fahrzeugen in den Stationshäfen nur Fahrten auf Rechnung der Gesellschaft übernehmen³. Für eine Reise nach Köln erhält dann jeder die Summe von 80 Gulden, wovon die gewöhnlichen Kosten zu bestreiten sind, während die Rheinschiffahrtsgebühren sowie außergewöhnliche Ausgaben, die beispielsweise durch widrige Winde veranlaßt sein können, besonders ersetzt werden⁴. An den gewöhnlichen, wie an den auf Bestellung unternommenen außergewöhnlichen Fahrten sind alle Schiffer nach Maßgabe der Rangreihe beteiligt⁵. Wer sich einer ihn treffenden außergewöhnlichen Tour entziehen will oder nicht rechtzeitig zur Abreise antritt, geht jedesmal seines Ranges verlustig⁶. Gewinn und Verlust, der sich bei Abrechnung einer jeden Reihenfahrt zeigt, wird von sämtlichen Schiffen gemeinsam getragen⁷. Der Überschuss wird zu gleichen Teilen unter sie vergeben, nachdem von jedem Gulden ein gewisser Abzug für die Unterstützungskasse gemacht wurde.

In diesen Sätzen ist die Tendenz des neuen Betriebes angedeutet. Es handelt sich nicht mehr um eine Unternehmung weniger Einzelpersonen, für welche die Jachtenbesitzer als Arbeiter thätig sind, sondern um eine Vereinigung, deren sämtliche Mitglieder sich an allen Funktionen des Unternehmens beteiligen, die eine Art von Produktivgenossenschaft bildet. Die Teilnehmer hatten für die Beschaffung des zum Geschäft nötigen Kapitals zu sorgen, widmeten sich durch ihren Vorstand der technischen und kaufmännischen Leitung des Unternehmens und mußten vor allem gemeinschaftlich das Risiko tragen. Der Erfüllung der genannten Aufgaben wurden verhältnismäßig geringe Schwierigkeiten bereitet, da die

¹ § 30, 32.

² 31.

³ 34.

⁴ 35, 36.

⁵ 16.

⁶ 19.

⁷ 37.

Unternehmung von ihren Mitgliedern, abgesehen von Lieferung der Arbeitsmaschinen — Jachten — in deren Besitz jene schon früher waren, wenig Kapital forderte, da der Absatz der Arbeitsleistungen — Fahrten — bei dem allgemeinen Verkehrsbedürfnis und der Monopolisierung des Betriebs sicher und ohne besondere kaufmännische Gewandtheit bewirkt werden konnte, auch keine große Differenzierung unter den Arbeitsleistungen selbst, keine feingliedrige Hierarchie der Arbeitskräfte statthaben mußte. Bei der geringen Ausbildung der Arbeitsteilung nahmen die an dem Geschäfte Interessierten eine wenig verschiedene Stellung ein, auch war bei der Selbständigkeit der einzelnen Fahrten weder strenge Disciplin und Unterordnung, noch ein allzu genaues Zusammenarbeiten der einzelnen Schiffer erforderlich.

Für die Zukunft der Genossenschaft bestanden daher günstige Aussichten, und es waren in der That nicht Fehler der inneren Organisation, sondern äußere Umstände, wie Streit der Polizeigewalten, Überspielen früher verliehener Monopole u. dergl. daran schuld, daß ihrer Entwicklung in den nächsten Jahren Hindernisse in den Weg traten. Nach deren Beseitigung konnte erst die technische Umwälzung, die ein Jahrzehnt später bei der Rheinschiffahrt einsetzte, das Unternehmen ernstlich gefährden und ihm schließlich durch überlegene Konkurrenz ein Ende bereiten.

Die übrigen, weniger wesentlichen Normen der Verordnung des Grafen Solms, die in vielen Punkten den Bestimmungen des alten französischen Reglements ähneln, dürfen hier kürzer behandelt werden. Die Vorschriften über Einrichtung der Jachten¹, deren Zustand vierteljährlich untersucht werden sollte², über Abfahrtszeiten und Dauer der Reisen³, über Registerführung⁴, Haftpflicht⁵ u. s. w. waren fast die gleichen wie früher geblieben. Neu war die durch Veränderung der Unternehmungsform notwendig gewordene Vorschrift, daß die Schiffer die ihnen zufallenden Fahrten selbst übernehmen mußten und nur bei Krankheit oder aus sonstigen wichtigen Gründen die Vertretung durch ein anderes Vereinsmitglied gestattet war⁶. Jede Jacht mußte mit drei, und wenn sie einen Anhang führte, mit vier Mann besetzt werden.

¹ § 13, 18. Besonders war die Bestimmung getroffen, daß in dem Zimmer für die Reisenden keine Fische oder sonstige Dinge, die einen unangenehmen Geruch verbreiten, untergebracht werden durften, sowie daß daselbst, wie dies auch bei den heutigen Transportanstalten, z. B. Eisenbahncoups, der Fall ist, das Tabakrauchen ohne Genehmigung der übrigen Gesellschaft unterbleiben mußte.

² § 15.

³ § 14.

⁴ § 7, 8, 11. Die Hauptabfertigung der Postschiffe blieb in Mainz, Filial-Expeditionen befanden sich zu Bingen, Koblenz, Bonn, Köln.

⁵ § 9, 10.

⁶ § 17.

Um Diebstähle und Unfälle zu verhüten, sollte der Schiffer über Nacht, da alle Reisende das Boot zu verlassen hatten, mit wenigstens einem der Knechte auf dem Fahrzeug bleiben¹. Wer von den letztgenannten zu Klagen Anlaß gab oder sich von der Wache entfernte, wurde auf der Liste aller zur Postschiffahrt tauglichen Knechte, an welche die Jachtschiffer bei Auswahl ihrer Leute gehalten waren, gestrichen.

Die Postschiffe waren wie seither hauptsächlich zum Transport der Reisenden und ihrer Effekten bestimmt. Da sie aber nicht „ohne einige Güterladung bestehen“ konnten, es auch im Interesse des Handelsstandes lag, daß dem Verderben unterworfenen Gütern durch die täglich abgehenden Fahrzeuge befördert wurden, sollte ihnen das Güterladen unter gewissen Einschränkungen gestattet werden, die größtenteils schon aus früheren Streitigkeiten bekannt sind². Es durfte 1. die Centnerzahl der Waren nie den vierten Teil der Ladungsfähigkeit übersteigen und nie mehr als 50 betragen, 2. sollten die einzelnen Kolli höchstens 2—3 Centner schwer sein, 3. es sollte kein „eigentümliches Transit-Gut“ (Handelsartikel) darunter sein mit Ausnahme von „Fischwaren und sonstigem pressanten Gut, dessen Transport sich weiter nicht aufhalten läßt.“ Des weiteren war insbesondere gestattet: die Mitnahme aller Arten Effekten und Lebensmittel, Wagen, Hausgeräte, Instrumente, kleiner Partien Pelzwerk und Leder, Militäreffekten, Hausbedürfnisse, Südfrüchte, Papier und Tapeten und aller Waren, deren schnelle Versendung von den Handelsleuten aus guten Gründen verlangt wurde.

Der Preistarif³, dessen Festsetzung man für notwendig hielt, war fast der nämliche wie in der älteren Verordnung, nur der Betrag für die Effekten war für einzelne Strecken etwas anders normiert. Beispielsweise wurde nunmehr auf der Linie Mainz-Köln pro Centner Gepäck 1 fl. 12 kr. statt 1 fl. 22 kr. gefordert. Außerdem war das Trinkgelderwesen genau geregelt⁴. Bei aufsergewöhnlichen Fahrten konnten bis Koblenz 2 fl., bis Köln 4 fl. Trinkgeld verlangt werden. Desgleichen hatten die Reisenden auf den täglich fahrenden Postschiffen an die Knechte eine bestimmte Summe zu verabreichen, deren Höhe in dem Reglement für die einzelnen Strecken festgesetzt wurde⁵. Bei Strafe des Ausschließens von der Postschiffahrt,

¹ § 18, 23.

² 24.

³ 38.

⁴ 39.

⁵ Sie betrug:

1.	Von Mainz bis	Elfeld (Eltville) u. Bingen	6 Kr.	
2.	-	-	St. Goar	2 -
3.	-	-	Koblenz	18 -
4.	-	-	Andernach	24 -
5.	-	-	Bonn	30 -
6.	-	-	Köln	36 -

die auch bei üblem Betragen, Trunkenheit, Pflichtversäumnis aller Art verhängt wurde¹, war es Schiffern wie Knechten verboten, etwas über die festgesetzte Taxe zu fordern.

Nachdem der Jachtschifferverein so die behördliche Genehmigung und das Statut für den Betrieb erhalten hatte, schien der Fortgang des jungen Unternehmens für die nächste Zeit gesichert. Die Jachten konnten unter der Flagge der „deutschen hohen Verbündeten als Postschiffe des Mittelrheins“² ungehindert ihre Fahrten betreiben, mit denen sie bereits am 5. Mai 1814, einen Tag nach dem Einzug des Herzogs Ernst von Sachsen-Coburg in dem befreiten Mainz, begonnen hatten.

Freilich währte dieser Zustand nur kurze Zeit, da die früheren Unternehmer Obert und Dolleschall alsbald den Versuch machten, die verlorene „Entreprise“ von neuem für sich zu gewinnen. Sie behaupteten, der Beschlufs des Maire der Stadt Mainz habe ihnen das ausschließliche Recht zum Betrieb der täglichen Diligencenfahrt von Mainz-Köln förmlich und für so lange übertragen, als sie sich durch Zuwiderhandlung gegen polizeiliche Vorschriften desselben nicht unwürdig zeigten. Da letzteres nie geschehen sei, habe keiner das Recht, ihnen die wohlerworbene Befugnis abzustreiten. Es gelang ihnen, den provisorischen Gouverneur von Mainz, Baron von Otterstedt, für ihre Interessen zu gewinnen, der ihnen versprach, die Ausübung ihres früheren Monopols wieder zu ermöglichen. Allein obschon er einen diesbezüglichen Befehl erliefs, konnte er sein Wort doch nicht halten, da die verschiedenen Jachtenbesitzer sich weigerten³, für Obert und Dolleschall zu fahren, selbst falls jene ihnen dieselben Einnahmen zusicherten, die sie bei ihrer jetzigen Geschäftsführung unter Rupprecht erhielten. Sie seien Bürger und Schiffer und brauchten für keinen Unternehmer Dienste zu thun, der sie ausbeute, um höhere Gewinne einzustreichen. Da sie sich auf die Befehle des Grafen Solms stützten⁴, war ihnen zunächst nicht beizukommen.

Inzwischen wurde die provisorische Regierung unter dem Baron von Otterstedt durch die vereinigte k. k. österreichische und k. preussische Administration abgelöst. Diese liefs sich, nach Einziehung von Erkundigungen⁵ über den Stand der Angelegenheit, auf Angehen Oberts und Dolleschalls ebenfalls

¹ §. 40.

² §. 41.

³ Vgl. Bericht des Hafeninspektors Warburg für die Bürgermeisterei vom 15. Juni 1814 in Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.

⁴ Schreiben des Mitglieds der subdelegierten Kommission Gergens an Bürgermeister Jungenfeld vom 15. Juni 1814 a. a. O.

⁵ Vgl. Anfrage der Administration vom 25. Juni 1814 a. a. O.

für deren Sache gewinnen. Sie richtete an die dem Grafen Solms unterstehende subdelegierte Kommission für die Rheinschiffahrt am 29. Juli 1814¹ ein Schreiben, in dem sie betonte, daß in dem jetzigen provisorischen Verhältnis, wo der Rheinverkehr bis zum künftigen Kongress ohne alle Veränderung und Reorganisation bleiben und der letzte Besitzstand erhalten werden solle, es nicht gestattet sei, eine Einrichtung, die seit 14 Jahren zur Zufriedenheit bestehe, aufzuheben, und daß daher Obert und Dolleschall in Ausübung ihres Monopols bis zur höheren Entscheidung unterstützt würden. Die Mainzer Bürgermeisterei, die sich bisher ziemlich neutral verhalten hatte, wurde zur Durchführung dieses Entschiedes herangezogen. Nachdem sie am 29. Juli und 6. August versucht hatte, für die Schiffer einen höheren Lohn auszuwirken, erließ sie an letzterem Tage den Befehl², die Jachten der immer noch Widerspenstigen mit Beschlag zu belegen und diese selbst zu verhaften.

In der That wurden sofort vier Jachtschiffer gefänglich eingezogen, während es anderen gelang³, mit ihren Booten nach Biebrich auf nassauisches Gebiet zu flüchten, woselbst sich schon eine Anzahl ihrer Kameraden seit Beginn der Streitigkeiten aufhielten. Die Arrestanten blieben zunächst unbeugsam; sie verlangten zwar dringlich ihre Freilassung⁴, wollten aber auch fernerhin von Obert und Dolleschall, die sie früher „sogar beim Geldwechseln betrogen hätten,“ nichts wissen. Es wird ihnen jedoch erklärt⁵, sie könnten nur entlassen werden, wenn sie nachgeben wollten und die Fahrten aufnehmen; in diesem Falle würden auch ihre Beschwerden untersucht werden. Allmählich wurden dann die Gefangenen mürbe; sie erklärten⁶, so schimpflich es für sie als Schiffmeister sei, wollten sie doch für Obert und Dolleschall „Knechtsdienste“ leisten, auch versuchen, ihre Genossen zu gleichem Thun zu veranlassen, wenn man sie freigebe. Freilich kaum hatten sie die goldene Freiheit wieder erlangt, da zeigten sie die alte Hartnäckigkeit und wollten lieber das strenge gesetzliche Verfahren des Strafgerichts über sich ergehen lassen, als gehorchen⁷. Nur bei zweien, die bettlägerig

¹ a. a. O.

² a. a. O. Zur Anwendung von Gewalt hatte Hafeninspektor Warburg unter Hinweis auf den ominösen art. 35 des Reglements vom Messidor XII der Bürgermeisterei schon am 15. Juni 1814 geraten a. a. O.

³ Angeblich durch die Nachlässigkeit zweier Gendarmen. Die 4 zuerst Verhafteten hießen: Jakob Hammer, Jakob Spahl, Martin Feuchhuber und Wolfgang Müller.

⁴ Vgl. Gesuch vom 23. August 1814 a. a. O.

⁵ Schreiben der Administration vom 3. September 1814.

⁶ Gesuche vom 7. und 8. September 1814.

⁷ Vgl. Schreiben der Administration vom 4. Oktober 1814.

krank wurden — ob wirklich oder vorgeblich mag dahingestellt bleiben — sah man von erneuter Verhaftung ab¹. Dagegen wurde noch ein weiterer Postschiffer, Konrad Krancher, der seit dem 7. August in Biebrich gewilt hatte, abgefangen, als er nach Mainz kam, um sein die Niederkunft erwartendes Weib zu besuchen². Zwei andere bekam man wenige Tage später auf Ersuchen durch die nassauische Regierung ausgeliefert, in deren Gebiet sie geflohen waren³. Den übrigen mit ihren Jachten nach Biebrich geflüchteten Schiffern wurde angekündigt, daß sie, wenn binnen 48 Stunden ihre Rückkehr nicht vollzogen sei, des Mainzer Bürgerrechts verlustig gingen, daß ihr Vermögen mit Sequestration belegt werde und sie im Falle späterer Habhaftmachung weitere Strafe zu gewärtigen hätten⁴.

Unterdessen waren die beschlagnahmten Schiffe abgeschätzt worden und sollten Obert-Dolleschall gegen eine bestimmte Entschädigung zur zwangsweisen Benutzung übergeben werden⁵. Eine Jacht von 176 Ctr. Ladefähigkeit wurde dabei beispielsweise auf 950 fl. taxiert, der Wert einer anderen ganz neuen von 160 Ctr. Ladefähigkeit wurde ohne Geräte auf 1500 fl. veranschlagt. Der Mietzins sollte für jede Reise Mainz—Köln und zurück etwa 33—40 fl. betragen, eine Summe, die die beiden Unternehmer für zu hoch erklärten, aber schliesslich doch zu zahlen bereit waren. Sie wollten wieder alle zwei Tage ein Schiff abgehen lassen, konnten ihr Vorhaben aber noch immer nicht ausführen, da Rheinschiffahrts-Zolleinnehmer Gergens, der wie seine vorgesetzte Behörde, auf Seiten der Jachtenbesitzer stand, die Verzollung und Ausfertigung der Manifeste verweigerte⁶. Erst als die Mainzer Administration der subdelegierten Kommission bedeutete, bei fortgesetztem Widerstand werde den Jachten ein „militärisches Assistenzkommando“ mitgegeben⁷, war er zur Nachgiebigkeit zu bringen.

¹ Vgl. Anweisung der Administration vom 22. Oktober 1814.

² Bericht des Polizeikommissars Crève vom 10. Oktober 1814 a. a. O.

³ Bericht vom 27. Oktober 1814; es waren dies Konrad Kertz und Franz Lauinger. Vgl. auch die vorhergehenden Verhandlungen vom 9. und 16. August 1814.

⁴ Beschlufs vom 4. Oktober 1814. Wegen seiner Verkündung geriet die Administration in Streit mit dem Biebricher Magistrat, über den sie sich bei dem nassauischen Ministerium wegen mangelnder Hilfe beschwerte. Vgl. Schreiben vom 27. Oktober, 5., 30. November, 16. Dezember 1814 a. a. O.

⁵ Vgl. Protokoll über die Abschätzung vom 29. September 1814 a. a. O.

⁶ Vgl. Bericht des Polizeikommissars vom 29. September 1814 a. a. O.

⁷ Beschlufs der Administration vom 2. Oktober 1814. Vgl. auch Bericht und Vorschläge Crèves vom 20. September 1814.

Am 26. Oktober 1814 wurde der regelmäfsige¹ Betrieb der Diligencenfahrten für Rechnung der „Entreprise Obert und Dolleschall“ wieder aufgenommen. Die Jachtenbesitzer, die entmutigt ihnen zu Willen geworden waren, erhielten die konfiszierten Fahrzeuge zurück², soweit sie sich bereit erklärten, die geforderten Dienste zu leisten.

Die junge, von der provisorischen Verwaltung der Rheinschiffahrt begünstigte Genossenschaft schien mit ihrer Unternehmung endgültig zusammengebrochen. Ihre Mitglieder hatten trotz aller hartnäckigen Versuche, beim Werke zu bleiben, der behördlichen Gewalt weichen müssen. Die Arbeitseinstellung, der Streik, zu dem sie ihre Zuflucht nahmen, war ergebnislos verlaufen, ja mehr als das, sie waren überwältigt, der Freiheit und des Eigentums beraubt, zur Arbeit für den fremden, verhassten Unternehmer gezwungen worden und dies nicht durch Schergen ihres früheren Herrn, gegen die sie sich mit Erfolg wehren konnten, sondern durch die öffentlichen Polizeigewalten, denen gegenüber jeder Widerstand nutzlos war. Für unser modernes Fühlen ist es vollkommen unverständlich, wodurch sich die österreichisch-preussische Administration und die ihr untergeordneten städtischen Behörden zu ihren Handlungen verleiten liefsen. Es kann unmöglich der Wille gewesen sein, den Verkehr aufrecht zu erhalten, da das neue Unternehmen sich ganz gut angelassen und die Fortdauer der regelmäfsigen Fahrten versprochen hatte. Der allmächtige Einflufs klingenden Goldes, den Obert und Dolleschall etwa aufgeboten hätten, ist ebenfalls nicht nachweisbar. Man könnte weiter an die Konstruktion eines überspannten Rechtsbegriffes denken, an den Wunsch, ein altverliehenes Monopol gegen ungerechtfertigte, neue Ansprüche zu wahren; allein damit war höchstens die Berechtigung gegeben, die Schiffer an ihren Fahrten zu hindern, keineswegs aber die, sie zur positiven Arbeitsleistung für irgend jemand zu zwingen.

Es bleiben demnach nur zwei Gründe, die das Gebaren jener Behörden in etwas erklären, wenn auch nicht verteidigen können. Einmal die lokalpatriotische Idee, den Personenverkehr, der durch die Blockade etwas weggezogen war und durch die zum Teil im Rheingau ansässigen Mitglieder des

¹ Vorher hatten Obert und Dolleschall nur vereinzelte Fahrten gewagt. Am 31. Oktober bekommen sie sogar auf ihre Bitte ein altes Mauthäuschen als Bureau angewiesen.

² Protokoll über Rückgabe der konfiszierten Jachten vom 29. Oktober 1814 in Rheinschiffahrtsakten 1814. Der Charakter Oberts und Dolleschalls wird durch die Thatsache beleuchtet, dafs sie die geringe Summe von 7 fl., die sie laut Protokoll vom 29. Oktober für Beschädigungen der Jachten zahlen sollten, am 9. Dezember noch nicht entrichtet hatten.

Schifferevereins noch mehr nach jener Gegend, insbesondere nach Biebrich, der Rivalin im Gütertransport, abgelenkt wurde, wieder enger an Mainz zu fesseln. Weiterhin der Widerstreit, der sich bei Gründung zweier Verwaltungskörper gezeigt und immer mehr verstärkt hatte. Schon während der Einschließung von Mainz hatte Graf Solms-Laubach an der Spitze der provisorischen Rheinschiffahrtsverwaltung der Stadt Frankfurt Ausnahmen vom Umschlagsrecht gewährt, die man in der Stapelstadt als schwere Schädigungen empfand. Als er sich dann auch mit Energie der Jachtschiffer annahm, wollten die Mainzer Behörden ihm zeigen, daß er hier einen Punkt berührt habe, der nur ihrem Einfluß unterstand, an dem seine Macht ihre natürliche Grenze erreichte. Sie behaupteten, in verfehlter Auslegung des Artikels 22 der Octroikonvention, kühnlich, daß „die Direktion der Rheinschiffahrtsangelegenheiten sich nur mit der Erhebung der Gebühren und nicht mit der Schiffahrtspolizei zu befassen habe,“ daß es lediglich in den Geschäftskreis der Lokal-Regierungen gehöre, den Unternehmer der regelmäßigen Wasserdiligencen zu ernennen oder zu entsetzen. Daß sie ihrer Meinung durch den Polizeibüttel den gehörigen Nachdruck verliehen, kann ihnen nicht zu streng angerechnet werden, da jener in der zurückliegenden, wie auch noch in späterer Zeit oft in ganz ähnlicher Weise Verwendung fand.

Die Mainzer Behörden hatten sich aber mit ihren Maßnahmen gründlich verrechnet. Den Jachtschiffen erstanden Helfer, auf deren Eingreifen sie selbst wohl nicht hofften. Die allmächtigen Minister Metternich und Hardenberg wandten der Angelegenheit ihr Augenmerk zu und griffen persönlich zu ihrer Regelung ein. Graf Solms hatte seinen Zwist mit der österreichisch-preussischen Administration vor ein höheres Forum gebracht und am 25. Oktober 1814 die Sache den beiden Staatsministern der beteiligten Mächte vorgetragen. Diese billigten entschieden alle seine Maßnahmen und wiesen die Mainzer Administration energisch in die ihr gezogenen Schranken zurück. In einem gemeinsamen Schreiben vom 13. Dezember 1814¹ bedeuteten sie ihr, daß die Aufrechterhaltung des Grundsatzes einer Trennung der Direktion der Rheinschiffahrtsangelegenheiten von der Schiffahrtspolizei mit der Konvention von 1804 in unverkennbarem Widerspruch stehe. Sie fahren dann fort: „Schon aus diesem Grunde finden wir die bisherige Einmischung der genannten Administration in die Rheinschiffahrtsangelegenheiten der Lage der Sachen nicht

¹ Vgl. Abschrift in Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A. Abdruck dieses Schreibens, sowie des Briefes an den Grafen Solms vom gleichen Datum und der Anweisung an die subdelegierte Kommission vom 16. Dezember 1814 in Denkschrift der Diligencschiffer S. 27—30.

angemessen, können aber noch viel weniger die Mafsregeln billigen, welche sie zur Geltendmachung ihrer Ansichten ergriffen hat und fordern dieselbe daher hierdurch auf: diejenigen Rheinschiffer, welche wegen Wegschaffung ihrer Jachten nach Biebrich zur gefänglichen Haft gezogen worden sind, nach Empfang dieses Schreibens ohne weiteres in Freiheit zu setzen.“ Es wird der Administration weiterhin zur Pflicht gemacht, „sich nicht nur aller direkten Einwirkungen in die Rheinschiffahrtsangelegenheiten fernerhin zu enthalten, sondern auch alle darin zu treffenden Verfügungen ausschliesslich und allein dem Herrn Grafen von Solms-Laubach zu überlassen.“

Mit diesem Entscheid erhielt der Zwist eine neue Wendung. Kaum war das Schreiben der Minister in Mainz angelangt und durch die subdelegierte Kommission den Adressaten übermittelt worden, da konnten auch schon die Jachtschiffer sich wieder sammeln und die früher beschlossene Unternehmung fortführen. Bereits am 22. Dezember 1814 begannen sie von neuem mit den Fahrten für eigene Rechnung. Obert und Dolleschall protestierten zwar und wandten sich mit Eingaben und Bitten an die Bürgermeisterei, aber diese konnte nichts mehr für sie thun, da die österreichisch-preussische Administration ausdrücklich erklärte¹, die Gesuchsteller seien nach dem neuen Entscheide mit ihren Beschwerden an die „kompetente (vorgesetzte) Behörde des Herrn Grafen Solms-Laubach, an die zu Wien versammelten Herren Minister der verbündeten hohen Mächte zu verweisen, eventuell der dortigen Mainzer Deputation zu empfehlen.“ Versuche der letzteren Art wurden in der That gemacht. Allein wenn auch die Abgesandten ein Promemoria² gegen das Reskript vom 13. Dez. 1814 einreichten und darin der Wasserdiligencen-Entreprise des Dolleschall und Obert Erwähnung thaten, schrieben sie doch bereits am 14. Januar 1815, es sei nur ratsam und thunlich, gegen die Gefährdung des Stapelrechts durch den Grafen Solms energisch Widerstand zu leisten, dagegen müsse man es hinsichtlich der Diligencen bei der Entscheidung des Reskripts belassen, „indem hierdurch vorzüglich der Herr Graf gereizt³ worden ist und dieser Gegenstand eher einen plausiblen Grund für sein Verfahren an Händen zu geben scheint“.

Für die nächsten Jahre blieben die Schiffer in ihrem Betriebe ungestört. Erst als die allgemeinen politischen Verhältnisse sich etwas geordnet hatten und Mainz, das die gröfseren Staaten einander nicht gönnten, durch den Vertrag

¹ Vgl. Schreiben der Administration vom 2. Januar 1815 in Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.

² Das Promemoria ist in Abschrift dem Briefe der Mainzer Deputation vom 18. Januar 1815 beigelegt. Vgl. oben S. 85 Anm. 1.

³ Vgl. Bericht Nr. 14 vom 14. Januar 1815 M.St.A.

vom 30. Juni 1816 an das Großherzogtum Hessen gefallen war, hören wir von neuen Schritten wegen der angeblichen Rechte Oberts und Dolleschalls. Namentlich im Jahre 1818 kamen die diesbezüglichen Verhandlungen wieder in Fluß. Die Centralkommission, die ebenfalls mit der Angelegenheit befaßt wurde¹, entschied zwar am 21. April 1818 nach dem vergeblichen Versuche, die Parteien vergleichsweise zu versöhnen, die „vormaligen Entrepreneurs“ seien mit ihren vermeintlichen Entschädigungsansprüchen an die richterlichen Behörden zu verweisen und bis zu deren Urteil keine Veränderung im Zustand der Wasserdiligencenfahrt zu Gunsten der Reklamanten zu veranlassen. Allein wenig später gelang es Obert und Dolleschall, ein Reskript² der Großh. hessischen Provinzialregierung zu erlangen, wodurch das Bureau der jetzt bestehenden Jachtschiffergesellschaft binnen 14 Tagen geschlossen und die Petenten als die „alten, rechtmäßigen Unternehmer wieder in den Besitz ihrer titulo oneroso erworbenen Entreprise eingesetzt werden sollten“. Zugleich wurde von diesen bei dem Großh. Kreisgerichte in Mainz eine Klage gegen 40 Jachtschiffer eingereicht³, in der sie beantragten, „die Requisiten zur Herausgabe des reinen Gewinns, den sie während der Zeit ihrer Usurpation, nämlich vom 5. Mai bis 26. Oktober 1814 und 22. Dezember 1814 bis 14. Juli 1818, vorbehaltlich der weiteren Rechte der Kläger, von diesem Tage bis zu ihrer endgültigen Wiedereinsetzung gemacht hätten, zu verurteilen“. Falls die Beklagten nähere Nachweise verweigerten, sollte der Gewinn auf 18000 fl. pro Jahr festgesetzt und sie zu einer Gesamtzahlung von 72690 fl. unter solidarischer Haftung verpflichtet werden.

Trotz dieser von neuem drohenden Gefahr und trotz der vielen Versprechungen⁴, die Obert und Dolleschall den Schiffern für den Fall der Nachgiebigkeit machten, weigerten sich die Jachtenbesitzer entschieden, wieder in ihre Dienste zu treten⁵. Sie einigten sich vielmehr zu unverzüglichen

¹ Der Entscheid ist abgedruckt in Denkschrift der Diligencenschiffer S. 31.

² Reskript vom 14. Juli 1818 im Schiffsakten 1818. Vgl. auch Denkschrift der Diligencenschiffer S. 2. Der in seiner Auffassung der einschlagenden Verhältnisse charakteristische Entscheid findet sich gedruckt als Beilage 7.

³ Abgedruckt in Denkschrift S. 14—18. Früher hatten die Schiffer gegen Obert und Dolleschall zu klagen versucht. Vgl. die eigentümliche Anweisung der Administration an Staatsprokurator Schwab vom 14. Februar 1815, er solle auf Inkompetenz des Gerichtsstandes und Abweisung des Klägers konkludieren und das Resultat anzeigen. Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.

⁴ Sie wollten namentlich auf das im alten Reglement zugestandene ausschließliche Recht auf die aufsergewöhnlichen Fahrten und auf das Zwangsrecht gegen die Jachtschiffer verzichten.

⁵ Vgl. Protokolle der Bürgermeisterei vom 17. und 23. Juli 1818.

Schritten bei der Centralkommission und richteten eine umfangreiche Denkschrift¹ an das hessische Ministerium zu Darmstadt, in der sie unter Darlegung aller Verhältnisse um Aufhebung jenes Reskripts der Provinzialregierung baten. Ihre Bemühungen waren nicht erfolglos. Bereits am 17. Juli beschloß die Centralkommission², daß der Termin zum Vollzug des Entscheides vom 14. Juli verschoben werden solle behufs Nachsuchung von Instruktionen für ihre Mitglieder bei den einzelnen Höfen, und daß der Provinzialregierung aufzugeben sei, den besagten Termin auf „unbestimmte Zeit“ zu vertagen. Damit war die Angelegenheit wieder aus dem akuten in ein chronisches Stadium getreten und konnte gleich früher von Monat zu Monat verschleppt werden.

Es würde zu weit führen, all die Verhandlungen der nächsten Jahre aufzuzählen, in denen es sich z. B. um die Frage handelte³, ob Obert und Dolleschall sich nicht etwa durch den früher erwähnten Vertrag vom 14. März 1810, in dem sie sich „als Geschäftsführer des Schiffervereins“ bekennen, ihres Unternehmerrechtes verlustig gemacht hätten. Die Mainzer Bürgermeisterei, die in der Einmischung der Rheinschiffahrtsbehörden, von der Octroiverwaltung bis zur subdelegierten Kommission, noch immer eine Verletzung ihrer Lokalbefugnisse erblickte, war nicht dieser Ansicht⁴. Sie meinte, es sei eine beispiellose Anmaßung, daß die Diligencenschiffer ohne Autorisation und Vorwissen der Lokalbehörden sich eigenmächtig zu einem Verein zusammengeschlossen hätten und ein Recht übten, dessen Erteilung nur dem Landesherrn zustehe, wobei sie vollkommen übersah, daß der Korporation ganz ebenso wie der großen Schiffergilde eine ganze Anzahl ortsfremde, ja sogar nicht hessische Schiffer zugehörten, die nach den in Kraft gebliebenen Sätzen der Octroikonvention nur der Aufsicht der Centralkommission unterstanden. Im übrigen machte sie Kompromißvorschläge⁵ und meinte, man solle nach Wiedereinsetzung Oberts und Dolleschalls beiden Teilen freie Wahl lassen, den Unternehmern, welche Schiffer sie engagieren wollten, und den Schiffern, ob und zu welchem Preise sie für jene zu fahren gedächten.

Schreiben der Bürgermeisterei vom 18. Juli und Schreiben Oberts und Dolleschalls vom 20. Juli 1818 a. a. O.

¹ An das Großh. hessische Ministerium in Darmstadt. Unterthänigste Denkschrift der vereinigten Großh. hessischen und Herzogl. nassauischen Diligencenschiffer. Gedruckt Mainz (J. Wirth) 1819.

² Vgl. Ministerialprotokoll vom 22. Juli und Schreiben der Provinzialregierung vom 24. Juli 1818 a. a. O.

³ Vgl. Anfrage der Regierung vom 2. November 1819. Schiffahrtsakten 1819.

⁴ Vgl. ausführlichen Bericht vom 18. Dezember 1819 a. a. O.

⁵ Sie gab beispielsweise eine genaue Zusammenstellung der Artikel aus der Verordnung vom 4. Messidor XII, die wegfallen sollten.

Die hessische Regierung zeigte mehr Konsequenz. Nachdem sie sich allmählich überzeugt hatte¹, daß die Berechtigung der Ansprüche Oberts und Dolleschalls mehr als zweifelhaft war, wies sie dieselben endgültig zurück und erteilte am 30. Dezember 1822 der Schiffervereinigung die Konzession² zum Betriebe der Diligencenfahrten auf dem Mittelrhein, die sie seit fast acht Jahren unterhielt, unter gleichzeitiger „provisorischer Bestätigung“ der Solmsischen Polizeiverordnung von 1815. Damit hatten die äußeren Bedrängnisse, denen die Genossenschaft so lange ausgesetzt war, endlich ihren Abschluß erreicht.

Ihr innerer Ausbau hatte sich während dieser Zeit der Kämpfe aufs glücklichste vollzogen, ihr Geschäftsbetrieb einen erfreulichen Aufschwung genommen. Die 36 Mitglieder, die sich bei der ersten Gründung des Vereins unter Führung Rupprechts 1814 zur Aufnahme gemeldet hatten, waren fast ausnahmslos noch bei ihr beteiligt³. Nach der Solmsischen Polizeiverordnung sollte zwar ihre Zahl bis auf 30 herabgemindert werden, aber bis zu den zwanziger Jahren war kaum der eine oder andere von ihnen ausgeschieden. An einen Eintritt Fremder war daher vorläufig nicht zu denken. Neue Kandidaten, die um Zulassung baten, wurden, nachdem sie die nötigen Ausweise, darunter ein Gutachten des besonderen Verwaltungsrats⁴ der Gesellschaft beigebracht hatten, in die „Aspirantenliste“⁵ eingetragen, aus welcher dann bei späteren Abgängen der Schiffer deren Nachfolger nach der Ordnungsfolge der Einschreibung gewählt werden sollten.

Mit dem Geschäftsbetriebe⁶ des hessen-nassauischen Jachtschiffvereins, wie man die Diligencenfahrer wohl nennen

¹ Vgl. Schiffsakten 1818—1822.

² Nach art. 2 der Konzessionsurkunde war dem Jachtschiffverein eine Kautions von 3600 fl. aufgelegt, für deren Bezahlung der Verwaltungsrat um Terminverlängerung einkam. Vgl. Schiffsakten 1823 M.St.A. Im übrigen bestätigt die Konzessionsurkunde die Jachtschiffer im Besitz der Fahrten, wie sie seither geübt wurden.

³ Hermans Adressbuch 1823 (S. 37, 38) giebt noch 35 Namen; vgl. damit Namenliste in Schiffsakten 1818 der M.St.A. und in Klagschrift Oberts-Dolleschalls vom 14. Juli 1818 (Denkschrift der Diligencenschiffer S. 14.)

⁴ Derselbe war genau nach Vorschrift des § 33 der Solmsischen Verordnung zusammengesetzt. Die Namen der Mitglieder desselben für 1823 bei Herman a. a. O.

⁵ Die Aspirantenliste 1823 nennt 8 Namen; vgl. Herman, Adressbuch 1823 S. 39. Über die Aufnahmebedingungen vgl. noch Bericht der Mainzer Bürgermeisterei vom 26. Oktober 1818 in Schiffsakten 1818 M.St.A.

⁶ Das Mainzer Archiv bewahrt das Protokollbuch des Verwaltungsrats der Diligencenschiffer (einen stattlichen Band in Folio), das ausführlich über die Versammlungen des Vereins vom 19. Mai 1825 bis 27. Mai 1831 berichtet und wertvolle Aufschlüsse über Organisation, Verwaltung und Geschäftsbetrieb der Unternehmung giebt.

durfte, war man anscheinend ganz zufrieden. Ja, es wurde von einsichtigen Personen¹ wiederholt bedauert, daß bloß die „eine reguläre Fahrt zwischen Mainz und Köln“ eingerichtet sei; „sehr leicht könnte dieselbe zu nicht geringem Vorteil der den Rhein begrenzenden Ortschaften einerseits von Mainz bis Mannheim und Speier, andererseits von Köln bis Nimwegen und Arnheim ausgedehnt werden.“ Besonders wichtig würden solche Anstalten zugleich für den Transport der sogenannten Geschwindgüter gewesen sein, welche dem Verderben leicht ausgesetzt sind.

Weniger einverstanden wie die Mehrzahl der Kaufleute waren die Mainzer Spediteure mit der Anstalt. Diese wurden ungehalten, weil der Geschäftsführer Rupprecht sich gelegentlich auch mit Spedition von Gütern abgab. Sie brachten es dahin, daß ihm gleich den Marktschiffen durch die Provinzialregierung am 27. April 1824² aufgegeben wurde, künftig entweder auf die Geschäftsführung oder die Spedition zu verzichten, da sich beide nicht in einer Person vereinigen ließen. Der Entscheid gründete sich auf Artikel 77, 85 des geltenden Code de commerce, der den Courtiers, den Bestättern = Mäklern, den Handel für eigene Rechnung untersage. Dieser Satz sei auch auf den Geschäftsführer der Wasserdiligenzen anzuwenden, da der Kaufmann oder Spediteur, der sich wegen seiner Versendungen an ihn wende und dadurch genötigt sei, ihm seine kommerziellen Verbindungen zu entdecken, durch den Mißbrauch jener Stellung zu eigenen Handels- und Speditionsgeschäften wesentlichen Nachteil erleide und so das Vertrauen in die ganze Anstalt gemindert werde.

Rupprecht nahm aber statt der Option Rekurs an das hessische Ministerium, das am 14. September³ seiner Unterbehörde zwar in einigen Punkten Recht gab, aber doch die Ansicht äußerte, daß die Bestimmung des genannten Artikels 85 sich nicht ohne weiteres vom Courtier auf den Geschäftsführer der Wasserdiligenzen anwenden lasse, der nach den beschränkenden Normen der Rheinschiffahrtsgesetze und der Polizeiverordnung von 1815 an Übervorteilung anderer gehindert sei; vor der endgültigen Entscheidung sei daher festzustellen, ob zur französischen Zeit Obert und Dolleschall ebenfalls Speditionsgeschäfte getrieben hätten, ob, wie Rupprecht behaupte, die von ihm selbst abgefertigten Güter wirklich erst durch ihn an die Wasserdiligenzen gekommen seien und ohne ihn wieder den Landtransport wählen würden? Die Mainzer

¹ Herman, bei Nau, Beiträge III S. 15; Ockhart, Gesetzgebung Seite 286.

² Vgl. Schiffsahrtsakten 1824 M.St.A.

³ A. a. O.

Bürgermeisterei¹, die mit Ermittlung dieser Thatsachen be-
traut wurde, mußte die erste Frage unbedingt bejahen und
weiterhin zugeben, daß die Menge der durch Rupprecht ver-
frachteten und durch ihn spedierte Güter sich allerdings seit
1812—1814 sehr vermehrt habe, woran namentlich Ladungen
für Frankfurter Handelsleute beteiligt seien, daß es aber
fraglich sei, ob letztere sich mit den Versendungen der
Mainzer Kaufleute begnügen würden oder nicht lieber, falls
man ihnen Schwierigkeiten mache, statt der Jachten und
Marktschiffe den Landweg wählten.

Im Laufe der Verhandlungen wandelte sich immer mehr
das Thema der Beweisfrage, so daß es sich schließ-
lich gar nicht mehr darum handelte, künftig dem Rupprecht die
Spedition überhaupt, sondern nur die Überschreitung eines
gewissen Umfangs dieses Betriebes zu verbieten. Als schließ-
lich die Provinzialregierung beantragte, die Güterverfrachtung
der Diligencen vollkommen zu beschränken, machte das
hessische Ministerium vernünftigerweise dem Streit ein Ende²,
indem es entschied, betreffend des Gewichtes der einzelnen
Kollis und der ganzen Güterladungen sei keine Norm aufzu-
stellen, da darüber keine Beschwerden eingelaufen seien, was
aber die Abfertigung von Waren durch Rupprecht anlange,
so könnten durch seine Übernahme von 2—3000 Ctr. jährlich
die 30—40 Mainzer Spediteure, durch deren Hände mehrere
hunderttausend Centner liefen, nicht ernstlich geschädigt
werden, zumal es sich um Artikel handle, die meist erst
durch jenen auf den Wasserweg gezogen worden seien. So-
lange er also keinen Mißbrauch treibe, solle man ihn ruhig
gewähren lassen und nur darauf achten, daß er die von ihm
spedierte Güter nicht vor anderen vorzugsweise mit den
Jachten befördere.

Damit war dieser lästige Streit zunächst wenigstens ent-
schieden. Die höhere Behörde hatte, wie auch sonst öfters
den weiteren Blick bei Beurteilung der einschlagenden Ver-
hältnisse gezeigt. Weiter hören wir in diesem Zeitraum wenig
über die Verfrachtung von Einzeldingen durch die Diligencen.
Nur einmal wurde die Frage erörtert, ob es nicht gegen das
Postregal verstöße, wenn jene die Beförderung der Dienst-
korrespondenz der Rheinschiffahrtsverwaltungsbehörden über-
nehmen, die auf Grund einer Ministerialverfügung vom
3. Dezember 1811 dahin erledigt wurde³, daß die Mitnahme
von Schreiben für die Rheinschiffahrtcentralkommission und
die provisorische Verwaltungskommission gestattet werde, so-

¹ Vgl. Bericht vom 10. Dezember 1824 a. a. O.

² Entscheid vom 5. April 1825 in Schiffsakten 1825 und die vorher-
gehenden Verhandlungen daselbst.

³ Beschlufs der hess. Provinzialregierung vom 26. November 1822
in Rheinschiffsakten 1822 M.St.A.

bald jene Korrespondenzen durch Amtssiegel als solche äußerlich erkennbar seien.

Einen ungefähren Begriff von der Teilnahme des Jachtschifferversins an dem gesamten Güterzug auf dem Mittelrhein gewähren die statistischen Feststellungen, die Herman für die Jahre 1821, 1823, 1824 machte. Sie geben eine Vorstellung von dem Verhältnis der durch die Wasserdiligenzen beförderten Waren zur ganzen Gütermasse, die die betreffende Strecke passierte¹. Es gingen von Mainz ab nach Köln und den Zwischenhäfen

In den Jahren	Insgesamt Ctr.	Davon durch die Wasserdiligenzen Ctr.
1821	598 731	14 274
1823	445 711	13 278
1824	417 870	13 202

Es kamen zu Mainz an von Köln und den Zwischenhäfen

In den Jahren	Insgesamt Ctr.	Davon durch die Wasserdiligenzen Ctr.
1821	753 968	11 814
1823	813 278	12 220
1824	671 098	13 302

Über die Zahl der von den Jachten beförderten Personen fehlt leider jede Angabe. Dagegen sind die Einnahmen bekannt, die der Verein seit seiner Gründung machte².

Dieselben betragen:

(Tabelle siehe S. 180.)

Wie die Tabelle zeigt, waren die Einnahmen von 1814 bis 1819 stetig gestiegen, um von da an langsam wieder zu sinken, so daß sie 1821 nur noch 82258 fl. und 1825 gar nur noch 68733 fl. betragen. Demnach fiel seitdem auch wieder der Gewinnanteil der einzelnen an dem Unternehmen interessierten Schiffer. Während derselbe 1818 die verhältnismäßig hohe Summe von 930 fl. erreichte, betrug er 1819 nur 763 fl. 1820 662 fl.; 1821 612 fl.; 1822: 572 fl.; 1823 401 fl.;

¹ Die Zahlen sind zusammengestellt aus den Angaben Hermans bei Nau, Beiträge III S. 17, 93 e, 95 e und Adreßbuch 1827 S. 77, 79.

² Vgl. die Angaben bei Nau a. a. O. S. 16, denen die beifolgende Tabelle entnommen ist.

Ertrag der Diligencenfahrten 1814—1821.

Jahre	Einnahmen		Ausgaben		Reiner Ertrag		Geschäfts- führung		Rest	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
1814	44 106	52	25 177	24	18 929	28	3 528	33	15 400	55
1815	72 105	27	43 578	31	28 526	56	5 768	26	22 758	30
1816	86 077	56	52 833	36	33 244	20	6 886	14	26 358	06
1817	96 095	34	54 352	21	41 743	13	7 687	39	34 055	34
1818	106 878	02	64 298	41	42 579	21	8 176	37	34 402	44
1819	94 107	53	59 034	46	35 073	07	7 021	50	28 051	10
1820	82 459	31	52 096	06	30 363	25	6 114	18	24 249	07
1821	82 258	49	53 285	10	28 973	39	6 105	40	22 867	59

Jahre	Beitrag zur Unter- stützungskasse		Verteilung an die Schiffer		Angabe dessen, was jeder erhalten hat	
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
1814	—	—	13 675	22	406	35
1815	1 188	55	21 569	35	617	02
1816	1 317	54	25 040	12	698	59
1817	1 702	46	32 352	48	894	3
1818	908	06	33 494	38	918	4
1819	467	30	27 583	40	766	12
1820	404	09	23 844	58	664	16
1821	381	08	22 486	51	627	55

1826 288 fl.¹. Die Dividende hatte sich innerhalb 7 Jahren also um mehr als zwei Drittel vermindert. Die Abnahme der Einnahmen wird von Schirges² hauptsächlich auf die Errichtung von Eilwagen zurückgeführt, die längs der beiden Rheinufer liefen und sich bald immer größerer Beliebtheit erfreuten, da sie der Wasserpost an Schnelligkeit überlegen waren. Durch sie wurden die Reisenden, von denen, wie eine Vergleichung des Tarifs mit den Einnahmesummen ergibt, mehrere Tausend im Jahr die Diligencen benutzt hatten, immer mehr von diesen abgezogen und damit deren Ertragsfähigkeit allmählich in Frage gestellt. Immerhin konnte die Diligencenanstalt noch bestehen, bis ihr die Einführung der Dampfschiffahrt jede Existenzmöglichkeit vernichtete.

¹ Vgl. Bericht der Mainzer Handelskammer vom 27. Dezember 1825. A. d. M. H.K. § 3732. Die hier gegebenen Zahlen stimmen mit denen Hermans bei Nau (vgl. Tabelle) nicht genau, aber doch im wesentlichen überein.

² Schirges, der Rhein S. 73. Die sonstigen Angaben über die Wasserdiligencen am gleichen Orte sind zum Teil irreführend und ungenau.

Der wirtschaftliche Rückgang machte sich seit 1824 durch mancherlei Anzeichen bemerkbar. Kleinlicher Konkurrenzneid, der meist der eigenen beschränkten Geschäftslage entsprang, wurde gegen Angehörige verwandter Erwerbszweige ausgespielt. Schon 1824¹ muß die Mainzer Provinzialregierung zur Schlichtung der ausgebrochenen Streitigkeiten zwischen Jachtschiffen und Nächlern einspringen und erklären, daß sich das Monopol des Vereins nur auf alle regelmässigen, d. h. nach festgesetzten Tagen und Stunden zwischen Mainz und Köln verkehrenden, sowie die außerordentlichen Fahrten mit Jachten erstrecke, daß dagegen alle unregelmässigen Nachenfahrten mit Reisenden und ihrem Gepäck für Kleinschiffer freigegeben seien.

Als dann die ersten Dampfschiffe sich auf dem Rheine zeigten², trat die Angst vor Zurückdrängung im Erwerb noch viel schärfer zu Tage. In einem ausführlichen Memorial³ wenden sich die Vereinler an die hessische Regierung und bitten, ein Unternehmen nicht zu gestatten, welches zu kostspielig sei, das nur von egoistischen Spekulanten betrieben werde, ihnen ihr Brot nehme u. s. w. Daß ihre „mehr das Gepräge der Leidenschaft als der Vernunft tragende Vorstellung“ den Lauf des Fortschritts nicht aufhalten konnte, war klar. Die Jachtschiffer hatten zwar seither geleistet, was man von ihnen gerechterweise verlangen konnte, aber, wie die Mainzer Handelskammer in einem diesbezüglichen Gutachten⁴ richtig bemerkte, wenn sich bessere und angenehmere Mittel zum Fahren darboten, wäre es unbillig gewesen, das reisende Publikum deren zu berauben. „Sind denn die Reisenden der Schifflente oder die Schifflente der Reisenden wegen da?“ „Nichts ist billiger, nichts ist vernünftiger, als die Dampfboote mit den Wasserdiligencen zugleich fahren zu lassen; dem Reisenden steht es dann frei, jenes Schiff zu wählen, das ihm am besten gefällt, und wenn die Jachtschiffer, wie sie behaupten, alle Wünsche

¹ Vgl. Erlafs vom 24. August 1824, der sich auf art. 1 und 2 des Reglements vom 4. Messidor XII und § 34 der provisorisch bestätigten Ordnung von 1815 stützt. Angesichts der Verhältnisse „solle man die seither nachenfahrenden Schiffer in Ausübung ihres Berufs nicht zu Gunsten einer grossenteils aus Ausländern bestehenden Korporation schädigen“. Erlafs noch des öfteren wiederholt. Vgl. Rheinschiffahrtsakten 1828 M.St.A.

² Über die Stellungnahme des Jachtschifferevereins zur Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Mittelrhein vgl. die ausführlichen Berichte im „Protokollbuch der Diligencenschiffer“ §§ 447, 456.

³ Memorial von seiten des Verwaltungsrats des Jachtschifferevereins in dem Großherzogtum Hessen und in dem Herzogtum Nassau hinsichtlich der Dampfschiffahrt auf dem Rhein (A. d. M. H.K.)

⁴ Gutachten vom 8. Dezember 1825 in A. d. M. H.K. § 3724. Abdruck in Handelskammerfestschrift S. 130—132. Vgl. noch Schreiben der Provinzialregierung vom 26. und 31. Oktober 1825, in denen die Handelskammer zu Gutachten aufgefordert wird (A. d. M. H.K. § 3724).

befriedigen, so wird es ihnen auch an Passagieren nicht fehlen.“

Die Voraussetzungen der Jachtschiffer sind bezüglich der Dampfer nicht eingetroffen. Dagegen ging ihre eigene Unternehmung ständig zurück. Die neuen Fahrzeuge, deren Betrieb in immer weiterem Maße konzessioniert wurde, boten so vielerlei Vorteile, daß es den Jachtschiffen schwerer und schwerer wurde, Passagiere für sich zu gewinnen. Bereits Ende 1825, da Dionys Rupprecht, dem eine Stellung als Dampfschiffsagent angeboten war¹, die Geschäftsführung abgeben wollte², fiel es dem Verein schwer, einen geeigneten Nachfolger zu finden, weil die Stellung mit dem geschmälernten Einkommen wenig begehrt wurde. Als dann ein gewisser Risse³ die behördliche Bestätigung für das Amt erhalten⁴ und ein Probejahr gedient hatte, da zögerte der Verein seinerseits, ihn definitiv anzustellen, weil man angesichts der verstärkten Konkurrenz durch Dampfschiffe nicht wußte, ob die bisherige Anstalt bestehen und einen Geschäftsführer weiter honorieren könne. Es wurde daher ein weiteres Probejahr vereinbart⁵, nach dessen Verlaufe Risse ausschied, da es zwischen ihm und den Schiffen zu Streitigkeiten wegen Auszahlung der Löhne gekommen war⁶. An seine Stelle trat zu Anfang 1828 der seitherige Wassergüterbestätter Friedrich Dumont, dessen Wahl⁷ die Provinzialregierung zunächst nicht bestätigen wollte⁸, da sie behauptete, die Vereinigung beider Berufe sei unthunlich. Erst als die Bürgermeisterei seine Annahme empfahl⁹, weil die Einnahmen des Geschäftsführers der Diligencen so gering geworden seien,

¹ Er wird noch 1833 in einem Verzeichnis der zu Mainz wohnenden Schiffer vom 11. März 1833 als Dampfschiffsagent aufgeführt. (Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.)

² Rupprecht schied friedlich und führte nach seiner offiziellen Entlassung aushilfsweise die Geschäfte noch bis zum 1. Februar 1826. Die interessanten Einzelheiten über die nach § 9 der Verordnung von 1815 vorgenommene Neuwahl seines Nachfolgers finden sich in Schiffsakten 1826 (Fasc. Markt und Postschiffe) M.St.A. Über das Ausscheiden Rupprechts vgl. noch Protokollbuch der Diligencenschiffer § 443 ff., 448.

³ Der Name wird auch Riese, Rische etc. geschrieben.

⁴ Schreiben der Bürgermeisterei vom 18. Februar 1826 a. a. O. Über Risses Geschäftsführung vgl. Protokollbuch § 445.

⁵ Genehmigung desselben durch Provinzialregierung am 16. März 1827 in Rheinschiffsakten 1827 (Fasc. Jacht- und Marktschiffe) M.St.A.

⁶ Vgl. namentlich Schreiben vom 26. November 1826, 23. Januar 1827 a. a. O.; Protokollbuch §§ 512, 513, 532, 565—567 (165—167). Mit 537 ändert das Protokollbuch die Nummern, indem es von da an statt 538, 539 ff. mit 138, 139 ff. weiter zählt. Es sind daher, um das Nachschlagen zu erleichtern, beide Ziffern nebeneinander genannt.

⁷ Vgl. Protokollbuch § 541 (141).

⁸ Vgl. ausführliche Verhandlungen in Rheinschiffsakten 1828 M.St.A.

⁹ Schreiben der Bürgermeisterei vom 29. Februar 1828 a. a. O.

dafs sie allein einen Mann nicht mehr ernährten, und eine Neuwahl vom 7. März dasselbe Resultat wie die vorhergegangene vom 11. Januar zeigte, gab die Regierungsbehörde die erbetene Genehmigung¹, hielt jedoch an der Bestimmung fest, dafs Dumont künftig sich der Speditionsgeschäfte enthalten müsse.

Inzwischen war die Benutzung der Diligencenfahrten so zurückgegangen, dafs der Verein sich zu einer bedeutenden Einschränkung des Betriebs genötigt sah. Er war gegen Ausgang des Jahres 1827² bei der Centralkommission und dem hessischen Ministerium um die Erlaubnis eingekommen, die Zahl der Fahrten während der Wintermonate von 3 auf 2 herabsetzen zu dürfen. Als schliesslich die Anstalt immer weniger Zuspruch fand, versuchte man es 1829³ mit dem letzten Mittel, der Preisermässigung. Man wollte künftig auf die Erhebung des besonders festgesetzten Trinkgeldes verzichten, dieses vielmehr in die Preise einbeziehen, ohne dafs solche gegenüber der seitherigen Taxe erhöht würden. Damit sollte den Reisenden, abgesehen von der Ersparung, eine unnötige Belästigung abgenommen werden⁴.

Mit solchen Hilfen konnte der Ruin der Unternehmung etwas verzögert, aber für die Dauer nicht aufgehalten werden. Das ganze Elend der Jachtschiffer wird beweglich in Gesuchen vom November 1830 geschildert⁵, in denen sie um Entschädigung des durch Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Rhein entstandenen Verlustes bitten⁶. Die Mainzer Bürgermeisterei befürwortete warm die Berücksichtigung der Eingaben, für deren Gewähr sie geltend machte, dafs die Konzession vom 22. Dezember 1822 dem Jachtschifferverein die ausschliessliche Befugnis zum Betrieb der Fahrten mit Reisenden auf dem Mittelrhein für 25 Jahre verleihe, unter der einzigen Bedingung, dafs die allgemeinen Rheinschiffahrtsverhältnisse den fortdauernden Bestand der Anstalt bis dahin zulassen würde. Da eine Änderung bis jetzt nicht eingetreten sei, vielmehr die

¹ Schreiben vom 21. April 1828 a. a. O.

² Vgl. Gesuch vom 27. Dezember 1827 in Rheinschiffahrtsakten 1828 M.St.A.; Protokollbuch § 530.

³ Beschluss vom 24. April 1829 in Rheinschiffahrtsakten 1829 M.St.A. Vgl. auch Protokollbuch §§ 547 (147), 548 (148), 579 (179).

⁴ Die Preise sollten künftig beispielsweise zwischen Mainz und Köln einschliesslich Trinkgeld 4 fl. 36 Kr., Mainz und Koblenz 2 fl. 45 Kr. betragen a. a. O. Auch erhielten seit 1827 die Schiffer für ihre Fahrten vom Verein ein Fünftel an Reisegeld weniger als früher. Vgl. Schreiben vom 26. April 1831 in Rheinschiffahrtsakten 1831 M.St.A.

⁵ Vgl. Rheinschiffahrtsakten 1831 M.St.A.

⁶ Schon gleich zu Beginn der Einführung von Dampfschiffen waren Verhandlungen über Entschädigung des Jachtenvereins gepflogen worden. Vgl. Verhandlungen vom Jahre 1826, 1827, bes. Schreiben der Bürgermeisterei vom 7. April 1826, 28. November 1827, Anfrage der Provinzialregierung vom 18. März 1826 in Akten über Handel und Verkehrswesen (Dampfschiffahrt) 127.

Octroikonvention noch in allen Stücken Geltung habe, bestehe auch das Monopol noch zu Recht, in das jedoch die aus höheren Rücksichten verliehene Dampfschiffahrtskonzession bedeutend einschneide. Es empfehle sich daher, den Schiffern eine Entschädigung zu bewilligen, deren Höhe sich nach dem erlittenen Verluste richten müsse, der auf über 12000 fl. jährlich berechnet war¹. Da sich aber das Monopol nur auf die Thalreisen erstreckte, für die Bergfahrten durch die preussische Regierung keine Bewilligungen gemacht seien, brauche man auch nur für die Hälfte des Schadens, also 6—7000 fl. für jedes der Jahre 1827, 1828, 1829 aufzukommen. In Wirklichkeit scheinen jedoch die Gesuchsteller überhaupt nichts erhalten zu haben².

Seit 1830 geht es denn auch erschreckend schnell mit dem Jachtschifferverein bergab. Der kärgliche Verdienst, von dem die Fahrzeuge unterhalten, womöglich die Zinsen des zu ihrer Anschaffung verwendeten Kapitals bestritten werden sollten, reichte kaum noch zur Anschaffung der nötigsten Lebensbedürfnisse. Immer weniger Mitglieder meldeten sich zur Fahrt. Die ursprüngliche Zahl von 35 war bereits 1830 auf 16 gesunken; von 10 Jachtenbesitzern, die in Mainz wohnten, war nur noch ein einziger im Dienst geblieben. Als laut Ankündigung der Mainzer Zeitung vom 25. April 1831 die Diligencenfahrten nach der Wintersruhe unter der Geschäftsführung eines gewissen Büttner³ aus Bingen wieder aufgenommen werden sollten, waren gar nur noch 10 Schiffer zur Mitarbeit bereit⁴. Die anderen traten freiwillig zurück, weil sie nichts mehr zuzusetzen hatten, weil sie zum Teil, durch die Not bezwungen, ihre Jachten veräußern mußten.

Der Jachtschifferverein wäre verloren gewesen, selbst wenn die Rheinschiffahrtsakte all derartigen Korporationen kein Ende bereitet hätte. Wenn auch manche der alten Diligencen in den folgenden Jahren noch zu einzelnen Fahrten benutzt wurden⁵, so waren doch die meisten ihrer ehemaligen Besitzer brotlos geworden. Soweit sie nicht wegstarben, mußten sie als Tagelöhner und Schiffszieher kümmerlich ihr Dasein fristen.

¹ Nähere Berechnungen in dem citierten Schreiben.

² Der Erlaß der Rheinschiffahrtsakte von 1831, die mit allen überkommenen Monopolen gründlich aufräumte, machte auch den Verhandlungen über diese Entschädigungsansprüche ein Ende. Ähnlich ging es auch an anderen Orten. Vgl. die resultatlosen Verhandlungen über die Entschädigungsansprüche der kurmärkischen Elbschiffergilde bei Toeche-Mittler, Friedrich-Wilhelms-Kanal und Berlin-Hamburger Flussschiffahrt S. 142, 143.

³ Derselbe wurde am 13. August 1831 in seinem Dienste bestätigt; Rheinschiffahrtsakten 1831 M.St.A.

⁴ Rheinschiffahrtsakten 1831 a. a. O.

⁵ Nach Schirges (Rhein S. 73) konnte man sie noch im Jahre 1857 an den Markttagen zu Mainz unterhalb der Brücke landen sehen.

Der erste Versuch einer Grofsunternehmung für Personenschiffahrt war gescheitert, nicht an den mehr äufseren Kämpfen um Monopole und Bannrechte, nicht an innerer Zersetzung, sondern an den Fortschritten der Technik, die den Beteiligten fremd blieb, und mit deren Hilfe daher andere sie vollkommen überflügeln konnten. Fast mitleidig liest man den Bericht über die Sitzung des Verwaltungsrats der Jachtschiffervereinigung vom 25. März 1828¹, in der über das Anerbieten eines gewissen Wilhelm Braun, mittelst einer „mechanischen Maschine die Fahrzeuge zu Berg und Thal zu treiben“, verhandelt wurde. Wenn die Gesellschafter sich wegen der Kostenfrage schon nicht entschliessen konnten, einen derartigen Versuch zu wagen, so konnten und wollten sie sich erst recht nicht bei Beschaffung der teuren Dampfschiffe beteiligen. Ihre Einführung blieb dem Wagemut des kapitalkräftigeren Kaufmannsstandes vorbehalten, der freilich dann auch aus ihnen in erster Linie Nutzen zog.

¹ Protokollbuch § 546 (146). Über die Einrichtung der betr. Maschine wird nichts näheres berichtet; nur steht fest, dafs ihr „Räderwerk durch Knechte gedreht werden sollte“.

Die Technik der Rheinbefahrung zu Beginn des XIX. Jahrhunderts und die Anfänge der Dampfschiffahrt.

§ 13.

Die Technik der Flußbefahrung ist vom Altertum bis zur Neuzeit fast dieselbe geblieben. Aufbau und Fortbewegung der Fahrzeuge haben sich am Rhein durch Jahrhunderte nur wenig geändert. Man kannte in seinem Stromgebiet zu Anfang des 19. Säkulums weit über 20 Typen von Schiffsfäßen, die im einzelnen verschieden waren, in ihrer Gesamtkonstruktion aber die gleichen Grundeigenschaften aufwiesen¹.

Am Niederrhein waren die schweren holländischen Fahrzeuge im Gebrauch, die Rotterdamer, Amsterdamer oder „Samoureusen“ und andere, die in ihrer Bauart den Seeschiffen glichen, nur daß sie, anstatt des Kieles mit ovalem Boden, wie alle Rheinschiffe einen ganz glatten Boden ohne Kiel besaßen. Sie konnten bis zu 10000 Centner laden, mußten sich aber mit ihrer Fracht nach dem jeweiligen Wasserstand richten. Etwas kleiner und mit kürzerem Oberbau versehen waren die „Ackens“ und „Bönder“, die wieder in mehrere Unterklassen, Clevische, Düsseldorfer etc. zerfielen. Bei den Kohlennachen aus dem Ruhrgebiet, die bis zu 3000 Centner fassen konnten, war in Rücksicht auf die vorgesehene Ladung das eigentliche Verdeck weggelassen. Die mittelrheinischen² Schiffe, die vorn

¹ Eine genaue Beschreibung giebt Herman, Sammlung der Gesetze S. 523—530; Adreßbuch 1830 S. 42—52. Weniger ausführlich, aber sehr anschaulich schildert die Schiffstypen, wie sie um 1809 am Mittelrhein zu finden waren, Bodmann, Annuaire-statistique 1809 S. 7, 8. Über Bau und Ausrüstung der großen holländer Flöße vgl. Herman, Sammlung der Gesetze S. 532—537; und die anspruchslose Abhandlung von Mohr, die Flößerei auf dem Rhein S. 8 ff.

² Die nieder- und mittelrheinischen Fahrzeuge dienten dem Schiffer und seiner Familie zur Wohnung. Herman, Sammlung S. 524.

und hinten spitz beigebogen waren, wurden für eine Ladung von 1800—3000 Centner eingerichtet, während die ober-rheinischen oft nur 1500 Centner aufnehmen konnten. Neben ihnen fuhren noch Fahrzeuge, die besonderen Zwecken dienten, wie die elegant gebauten Jachten und Wasserpostschiffe für Reisende und ihre Effekten, die eine geringe Ladefähigkeit (bis zu 300 Centner) hatten, dafür aber ganz gedeckt und mit mancherlei Bequemlichkeiten ausgestattet waren. Die gewöhnlichen Marktnachen wurden mit von Segeltuch überzogenen Sprengreifen gedeckt. Dagegen ähnelten die großen Marktschiffe, wie das Mainz-Frankfurter, in ihrem Bau vollkommen den oberrheinischen Schiffen und waren wie diese mit Mast und Segel ausgerüstet. Auf den Nebenflüssen des Rheins bediente man sich wieder anderer, dem jeweiligen Wasserreichtum angepaßter Typen. Bekannt waren besonders die zum Teil oben offenen, nur in der hintern stumpf auslaufenden Hefe mit einer kleinen Kajüte versehenen „Main-Neckar-Kaufmannsgüterschiffe“, auch Spitzer, Ruder-Streichschellige, Humbler oder Himbler genannt, die vorn und hinten spitz zugebognen Franken-Schiffe, die langen spitzen aber wenig breiten Sieg- und Lahnschnecken und schließlich die „Trauberten“, „Kaine“ und „Bohrnachen“, die äußerst stark gebaut waren, um bei niedrigem Wasser über dem steinigen Bett der Mosel und der Saar weggleiten zu können¹.

Die größeren dieser Fahrzeuge wurden meist auf den Schiffswerften des Niederrheins hergerichtet, wobei jedoch vielfach Holz aus den Gegenden vom Oberlauf des Flusses sowie von Ahr und Sieg zur Verwendung kam. Weitere Werften befanden sich im Ruhrgebiet, und auch an einzelnen Plätzen des Mittelrheins, namentlich in Bonn waren geschickte Schiffsbaumeister zu finden². Die Hauptkunst beim Schiffbau bestand in der ersten Zubereitung, dem Richten und Zusammensetzen des zum Schiffsrumpf erforderlichen Holzes.

¹ Wer heute die majestätischen Salondampfer, die großen Schleppzüge die Fluten des Rheins durchschneiden sieht, kann sich trotz aller Beschreibungen nur schwer eine Vorstellung von den Fahrzeugen bilden, die zu Anfang des 19. Jahrhunderts noch ausschließlich den Strom beherrschten. Die beste Anschauung gewähren die erhaltenen Kunstblätter, Kupferstiche, Holzschnitte aus dem 18. und 19. Jahrhundert. Vorzüglich sind die Abbildungen, die der Sammlung der Gesetze von Herman im Anhang beigegeben sind. Sie zeigen nicht nur die hauptsächlichsten Typen der Rheinschiffe in Längs- und Querschnitten, sondern geben auch ein treffliches Gesamtbild derselben. Über weitere Abbildungen vgl. Eckert, Mainzer Schiffergewerbe S. 25 Anm. 1.

² Vgl. Herman, Sammlung der Gesetze S. 526. In Mainz scheint im 19. Jahrhundert der Schiffsbau nicht besonders geblüht zu haben, wenn auch die Akten von einzelnen kleineren Schiffswerften zu berichten wissen. (Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.) Über den Schiffsbau am Main vgl. Schanz, Mainschiffahrt im 19. Jahrhundert S. 27.

Ein großes Rheinschiff ohne Ausrüstung kostete ungefähr 15—20 000 fl.; wenn man den ganzen Ausbau mit der Bekleidung und den zur Rheinschiffahrt erforderlichen Schiff- und Fahrgerätschaft dazu rechnete, kam es auf etwa 30 000 fl. zu stehen¹.

Die Rheinschiffer waren mit Fahrzeugen aller Art reichlich versehen: eine ganze Reihe von ihnen hatten sogar mehr wie ein Boot in ihrem Besitz².

Im Jahre

1819	wurden bei	815	Schiffern	1043	Fahrzeuge ³	gezählt
1820	-	-	875	-	1108	-
1821	-	-	879	-	1105	-
1822	-	-	875	-	1109	-
1823	-	-	899	-	1100	-

Mehr als die Hälfte derselben gehörten jeweils zu den Häfen des Mittelrheins. Beispielsweise stellten sich 1823 die Zahlen für die Plätze der drei großen Stromstrecken des konventionellen Rheins wie folgt:

In den Häfen des	Schiffer und Nächler	große und kleine Fahrzeuge
Oberrheins	133	196
- - - - Mittelrheins	574	696
- - - - Unterrheins	192	208
Zusammen	899	1100

Auf den Nebenflüssen, wo die Fahrzeuge mit geringerer Ladefähigkeit überwogen, waren verhältnismäßig noch mehr Schiffe im Gebrauch. Dort kamen insgesamt:

1819	auf	802	Schiffer	1438	Schiffe
1820	-	875	-	1733	-

¹ Herman a. a. O. S. 528; Eichhoff, Analytischer Entwurf S. 15. Viel billiger waren die kleineren oberrheinischen Schiffe, die etwa 2—3000 fl. kosteten; vgl. Eckert, Mainzer Schiffergewerbe S. 96. Über den Taxwert der mittelrheinischen Jachten vgl. oben S. 170.

² Nähere Angaben über die Eigentumsverhältnisse an den Rheinschiffen sind in den mir vorliegenden Quellen nicht gegeben. Soweit sich aus den erhaltenen Akten erkennen und durch Umfrage bei Nachkommen alter Schifferfamilien feststellen ließ, scheint das Schiffspartenverhältnis, das bei der deutschen Seeschiffahrt seit dem Mittelalter sehr verbreitet war (vgl. G. v. Below, Großhändler und Kleinhändler im deutschen Mittelalter, in Conrads Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik, 3. Folge Bd. 20 S. 44, 45), wenigstens am Mittel- und Oberrhein nicht verbreitet gewesen zu sein. Die Fahrzeuge gehörten den einzelnen Schiffern zu eigen, wenn sie auch vielfach mit geliehenem Kapital angeschafft waren.

³ Die Zahlen gelten nur für die Rheinstrecke von Basel bis zur holländischen Grenze, den sog. konventionellen Rhein. Vgl. Schirges, Rheinstrom S. 75 und Bericht der provisorischen Verwaltungskommission über Zustand und Betrieb der Schiffahrt für das Jahr 1823 S. A 4. (M.St.A.)

1821 auf	914	Schiffer	1889	Schiffe
1822 -	946	-	1888	-
1823 -	963	-	1884	-

Das Verhältnis der Beteiligung der einzelnen Nebenflüsse wird aus nachstehender Tabelle ersichtlich¹. Im Jahre 1823 gab es in den Häfen der

Nebenflüsse	Schiffer	Schiffe
Neckar	231	255
Main	285	656
Lahn	93	140
Saar	21	56
Mosel	218	524
Ruhr	87	225
Lippe	28	28
Zusammen	963	1884

Bei Main und Saar waren also auf jeden Schiffer durchschnittlich etwa 2, bei der Ruhr sogar fast 3 Fahrzeuge zu rechnen.

Die Gesamtsumme aller benutzbaren Schiffsgefäße im Stromgebiet des Rheins belief sich demnach 1819 auf 2481; 1820: 2841; 1821: 2994; 1822: 2997; 1823: 2984 Fahrzeuge. Wenn auch bei all diesen Zahlen die kleineren Schiffe bis zu 300 Centner Ladefähigkeit überwogen, so blieb doch für den eigentlichen Warentransport eine so ausreichende Menge von Schiffen mit mittlerem und großem Rauminhalt übrig², daß Herman noch 1822 behaupten konnte, auf dem Rhein sowohl, als auf den Nebenflüssen sei die Zahl der Fahrzeuge und

¹ Die Tabelle ist entnommen den Aufstellungen des Berichts der provisorischen Verwaltungskommission für 1823 S. B 1. (M.St.A.)

² Verhältnis der Ladefähigkeit zur Schiffszahl im Jahre 1821.

Jahr	Stromstrecken	Schiffer	Fahrzeuge	Ladungsfähigkeit nach Ctrn.										
				unter 100	100—299	300—599	600—999	1000—1499	1500—1999	2000—2499	2500—2999	3000—3999	4000—5000	5000—6000
1821	Oberrhein	114	172	5	19	23	33	35	9	10	6	32	—	—
	Mittelrhein	573	714	239	170	86	48	29	28	39	19	51	5	—
	Unterrhein	192	219	10	37	19	13	14	29	30	20	23	21	3
	Total. . . .	879	1105	254	226	128	94	78	66	79	45	106	26	3
1823	Total. . . .	875	1108	276	227	118	87	74	67	96	42	82	89	—

Über das Verhältnis der Ladefähigkeit zur Schiffszahl verbreitet sich eingehender Herman bei Naus, Beiträge III S. 6—10, 89d, 91e. Hier kann nur auf obenstehende Tabelle verwiesen werden, die den Aufstellungen Naus, Beiträge III S. 6 entnommen ist. (Bei Naus An-

die Thätigkeit der Schiffferei so bedeutend, „dafs bei jeder Wendung, welche der Zug des Handels für die Zukunft nehmen könnte, es an hinreichenden Mitteln zur Beschleunigung der Warentransporte nie fehlen wird“¹.

Rauminhalt und Ladefähigkeit der Fahrzeuge, die wegen der Erhebung der Rheinschiffahrtsgebühren festgestellt werden mußten, wurden durch Aichung ermittelt². Die Theorie des Aichens der Schiffe beruht auf dem Gesetz der Wasserschwere und wurde mit Nutzen angewendet, um das Quantum einer jeden Schiffsladung von einem Decimeter Einsenkung zu dem andern für den praktischen Gebrauch schnell zu erkennen. Ein Schiff, das geaicht und kubisch ausgemessen werden sollte, mußte mit Mannschaft nebst allen genau vorgeschriebenen Gerätschaften versehen sein und verdrängte dann so viel Wasserschwere aus der horizontalen Ebene der Wasseroberfläche, als es selbst mit der fremden Last schwer war. Diese Schiffseinsenkung wurde an den Aufsenseiten genau angezeigt und hiefs leere Einsenkung, weil von ihr kein Schiffszoll aufser der Rekognitionsgebühr zu erheben war. „Sodann wurde von dieser Linie an ein jeder Decimeter Höhe des Schiffskörpers bis zur höchsten Ladefähigkeit kubisch gemessen und aus der Anzahl Kubikmeter, die eine jede dieser Decimeter-Schichten enthielt, ergab sich die Centnerzahl, die geladen sein mußte, um eine jede dieser Decimeter-Schichten ins Wasser zu senken.“

Es gab verschiedene Verfahren³ zur Aichung der Schiffe, die bei den einzelnen Rheinzollämtern angewendet wurden. Erst die Einrichtung des Rheinschiffahrtsoctroi und ein Beschluß seiner Generaldirektion vom 3. März 1806 hatte eine einheitliche Regelung der Aiche begonnen, die dann durch Beschluß und Verordnung der Centralkommission vom 6. Februar und 11. August 1818 fortgeführt wurde⁴. Als später die Dampfboote am Rhein in Gebrauch kamen, wurde für sie durch die Centralkommission am 27. Juli 1825 das Aichverfahren nach denselben Grundsätzen geordnet⁵.

gaben finden sich mehrere Druckfehler, die hier verbessert sind.) Ähnliche Tabellen bei Nau, a. a. O. S. 7; Herman, Adreßbuch 1830 Seite 55.

¹ Herman bei Nau, Beiträge III S. 9.

² Über Aichung vgl. Herman, Sammlung der Gesetze S. 176 bis 186; Adreßbuch 1830 S. 95–102; Nau, Beiträge I S. 354–362.

³ Vgl. „Verfahren der kgl. preussischen Zollämter im Clevisch und Bergischen“ sowie Verfahren der Kölner Zollämter bei Herman, Sammlung der Gesetze S. 187–189; Nau, Beiträge I S. 354–364; With, Essai sur le jaugeage des bateaux S. VIII–XVII.

⁴ Vgl. Nau, Beiträge I S. 365–368, 395–407; Herman a. a. O. S. 190–204; oben S. 111.

⁵ Vgl. darüber und über die Aichung der ersten Dampfboote Herman, Adreßbuch 1830 S. 102–106; With, Essai sur le jaugeage des bateaux S. XVII–XX.

Die Hauptschwierigkeit lag für die damalige Rheinschiffahrt in der schnellen und doch sicheren Fortbewegung der Fahrzeuge. Für sie kamen in erster Linie Ruder und Segel in Betracht. Mit ihnen waren die Schiffe des Rheins und seiner Nebenflüsse wohl versehen¹. Die mittelhheinischen und größeren oberrheinischen Boote führten zu Thal ein Besansegel, das Fahrsegel oder das Segel am großen Mast und vorn noch ein Focksegel, zu Berg das Schobersegel, ein Toppsegel ober dem Schobersegel und das Besansegel². Entsprechend waren auch die übrigen Fahrzeuge mit Leinwand ausgerüstet. Hinderlich für ihre Verwendung war, abgesehen von der wechselnden Windstärke, das Gefälle des Flusses und die daraus sich ergebende Triebkraft des Wassers, die Bergfahrten bedeutend erschwerte und verlangsamte. Man hatte daher schon frühe für letztere zur Erhöhung der Schnelligkeit die Zugkraft von Menschen und Tieren in Anspruch genommen³. Die Fahrzeuge wurden an lange Leinen gehängt, um dann vom Lande aus durch Personen oder, wo es die Uferbeschaffenheit zuließ, durch Pferde weitergeschleppt zu werden. Wichtig war für diese Art der Beförderung die Erhaltung und Instandsetzung der Leinpfade, welche sich dicht am Flußrande hinzogen. Wichtiger noch die Möglichkeit, an den einzelnen Orten neues Pferdmaterial zum Zuge zu erhalten. Da die Schiffer sich solches nicht selbst besorgen konnten, hatten sich in vergangenen Jahrhunderten an den einzelnen Stationen Fuhrunternehmer, „Leinenreuter“, zusammengethan, die gegen angemessene Entlohnung zum Schleppen der Schiffe stromaufwärts bereit waren.

Den charakteristischen Typus dieser Vereinigungen zeigte die Karcherzunft in Mainz. Ihr Verhältnis zu den Schifflenten wurde am 12. April 1749 durch kurfürstliche „Verordnung und regulierte Gebühr“ geregelt⁴, welche namentlich auch die Summe festsetzte, die in Friedenszeiten für ein taugliches Pferd als Vorspannlohn gezahlt werden mußte. Die Innung der Lauerkarcher⁵ bestand seit alters aus 44 Mitgliedern, denen nicht nur „Leinenreuten und Schiffszug“ vorbehalten war, sondern auch das Fahren des Brennholzes, wozu sie eigene

¹ Über die Segelausrüstung der einzelnen Schiffe vgl. Herman, Sammlung der Gesetze S. 530—532; Adreßbuch 1830 S. 53, 54.

² Besan (holl.) = Mast am Hinterteil des Schiffs; Fock (holl.) = unteres, viereckiges Segel des Vorder- oder Fockmastes. Top, Topp (engl.) = Mastbaumspitze.

³ Vgl. Eckert, Mainzer Schiffergewerbe S. 28 ff. die dort Citierten.

⁴ Vgl. Eckert a. a. O. S. 29 Anm. 5.

⁵ Seidenberger, Zunftkämpfe in Mainz (K. G. Bockenheimers Festschrift zur Gutenbergfeier in Mainz 1900 S. 43 Anm. 1) leitet die Vorsilbe wohl mit Recht von dem Verbum „luvern, lauern“ ab = auf Arbeit und Verdienst warten.

Holzkarren hatten, das Fahren von Wein in ganzen Stückfässern, zu welchem Zwecke 20 von ihnen einen eigenen Weinwagen besaßen, und schliesslich das Fahren von Früchten, Baumaterialien und sonstigen nicht zu den Kaufmannsgütern gehörenden Gegenständen¹, die in „Langkarren“ befördert wurden, wie sie sich 24 Karcher hielten².

Diese Korporation wurde ähnlich wie die Vereinigung der Mainzer Schifflente durch die bei Beginn der französischen Regierung erfolgte Aufhebung der Zünfte wenig berührt³. Sie behielt ihre ehemalige Ordnung stillschweigend und ungestört bei, sie wählte wie seither ihre Vorsteher; kein Fremder, der nicht in die Gesellschaft aufgenommen war, mischte sich in ihre Geschäfte. Die Karcher fuhrten fort, beim Schiffszug wie beim Holzfahren und den übrigen Fuhrdiensten die alte Rangreihe zu beobachten, die durch ihre früheren Zunftgesetze eingeführt war. Die Behörden ließen sie unbehelligt, in der Ansicht, daß diese Einrichtungen zum Vorteil des Publikums seien, welches gehörig bedient und bei den festgesetzten Fuhrtaxen nicht übervorteilt würde. Nächst dem leisteten die Karcher aber auch der Stadt wesentliche Dienste, indem sie bei außerordentlichen Vorfällen, bei Feuers- und Wassergefahr Fronfahren übernahmen, die man nach Auflösung der Gesellschaft zu verlieren fürchtete.

So blieben die Karcher in Ausübung ihres Gewerbes im allgemeinen ungestört. Nur das ihnen ehemals ausschließlich zustehende Recht, die Schiffe aus dem Hafen zu ziehen, erlitt teilweise eine thatsächliche Beeinträchtigung. Einzelne Schiffer machten von der durch das Gesetz zugestandenen Freiheit Gebrauch und fingen an, sich auswärtiger Fuhrleute als Halfterer zu bedienen. Obschon dies verhältnismäßig nur selten geschah, fühlten sich doch die Karcher in ihren früheren Privilegien gekränkt und hielten sich nun auch nicht mehr zur Erfüllung ihrer ehemaligen Obliegenheiten verbunden. Es geschah daher nicht selten, daß einzelne geladene Schiffe dadurch in ihrer Fahrt aufgehalten wurden, daß die Fuhrunternehmer den Vorspann unter nichtigen Ausreden verweigerten und sich Willkürlichkeiten beim Schiffszug gegen die Schiffer erlaubten. Sie behaupteten, um höhere Löhne zu erzielen, die Leinpfade seien überschwemmt, wenn dies gar nicht der Fall war, oder sie zwangen die Schiffsführer mit dem Bedeuten, ihre Ladung sei zu schwer, ein Pferd mehr zu nehmen als sie wirklich be-

¹ Der Transport der eigentlichen Handelsartikel stand den Kaufhausknechten und sog. Stofskarchern zu.

² Vgl. Bericht der Bürgermeisterei vom 6. April 1818 in Akten über Halfwesen etc. 1818 M.St.A.

³ Vgl. Bericht der Bürgermeisterei, das Halfwesen und den Schiffszug betreffend vom 25. März 1817 in Akten über Halfwesen, Leinpfad etc. 1817 M.St.A.

nötigten¹. Klagen einzelner wie der Vertretung des Handelsstandes konnten nur wenig fruchten, da es an einem gesetzlichen Mittel fehlte, die Widerstrebenden zum Ziehen der Fahrzeuge zu zwingen.

Die Mainzer Bürgermeisterei beschloß daher nach Anhörung der Handelskammer und der Vertreter der Schifflente, die sämtlich die ehemals gesetzlich bestandene und zum Teil durch stillschweigende Übereinkunft beibehaltene Ordnung begünstigten, diese wieder rechtlich einzuführen². Sie unterbreitete zu dem Zwecke der Provinzialregierung einen unterm 24. März 1817 datierten Entwurf, zu dessen Rechtfertigung sie noch anführte, daß auch an anderen Orten des Rheinstroms, wie z. B. in Speier, ähnliche Einrichtungen beständen. Am 31. März erhielt er durch den Freiherrn von Lichtenberg in allen Stücken die erbetene Genehmigung³.

Darnach wurde „die Gesellschaft oder der Verein der Mainzer Halfleute“ in seiner Organisation, wie er bisher bestanden, beibehalten. Seine Mitglieder erhielten das ausschließliche Recht des Vorspanns für alle Fahrzeuge, die nicht direkt an der Stadt vorbeifahren, sondern ihre Ladung in dem Hafen nahmen. Dafür mußte die Gesellschaft ihrerseits stets eine für den gewöhnlichen Dienst hinreichende Anzahl tauglicher Pferde — wenigstens 20 — bereit halten und in außerordentlichen Fällen, wo die vorhandenen Zugkräfte nicht ausreichten, andere Pferde um den gleichen Halflohn und unter den nämlichen Bedingungen wie bei ihren eigenen Tieren herbeischaffen. Der Dienst sollte nach einer bestimmten Rangreihe versehen werden, über die ein genaues Register geführt wurde, nach dem die Schiffer Anweisung auf die nötige Anzahl von Pferden erhielten. Die Halfleute waren verbunden, auf Verlangen der Schifflente sogleich anzuspannen und die Fahrzeuge bis zu dem ausgemachten Bestimmungsorte zu bringen. Ohne des Schiffsführers Einwilligung durften sie unterwegs weder halten noch ausspannen. Auch die Angabe der Orte zum Füttern über Mittag, zum Übernachten u. dergl. sollte lediglich von jenen abhängen. Unterwegs konnten die Fuhrleute fernere Dienste nur verweigern, wenn die Unmöglichkeit weiterzukommen dargethan wurde, z. B. bei vollkommener Überschwemmung der Leinpfade, wobei aber ebenfalls die Stimme des Steuermanns den Ausschlag geben sollte. Erkrankte ein Pferd während der Arbeit und wurde es zum weiteren Zug untauglich, so mußte sein Besitzer sich dies von der

¹ Vgl. Beschwerden aus Jahren 1817, 1816 in Fascikel: Leinpfade und Halfwesen betr. 1817 M.St.A.

² Vgl. Akten über Halfwesen, Leinpfad etc. 1817 M.St.A.

³ Abdruck der Verordnung als Beilage 6.

nächsten Ortsbehörde bescheinigen lassen, die überhaupt bei entstehenden Streitigkeiten in erster Linie anzurufen war.

Wenn wegen widrigen Windes, hohen Wassers oder sonstiger Ursachen ein Schiff unterwegs still liegen mußte, so durften die Halfleute nicht ohne Einwilligung des Schiffers umkehren, sondern hatten auf dessen Verlangen an Ort und Stelle zu bleiben, bis wieder angeschrirt werden konnte, wogegen ihnen außer dem gewöhnlichen Schlaf- und Stallgeld, der Kost und Fütterung, für jeden Tag 1 fl. Wartegeld auf das Pferd zu vergüten war¹. Die Schiffer waren weiterhin gehalten, den Halfleuten den Fuhrlohn, das Quartier- und Stallgeld nach der festgesetzten Taxe richtig zu bezahlen, die von Zeit zu Zeit durch die Bürgermeisterei nach Anhören von Sachverständigen neu geregelt wurde. Außerdem hatten sie ihnen das gehörige Futter für Pferde und zwar ein „Viertel“ Hafer pro Tag für jedes Tier, sowie auch den Leuten selbst gute, hinreichende Kost und Trank nach geltendem Gebrauch zu verabreichen. Der Mietlohn für ein Pferd wurde für das erste Mal, wie folgt, festgesetzt:

Von Mainz bis	Oppenheim	2 fl. 15 Kr.
- - -	Gernsheim	4 - 30 -
- - -	Worms	8 - -- -
- - -	Mannheim	10 - — -
- - -	Speier	12 - — -
- - -	Frankfurt	4 - — -

Das Heu- und Stallgeld für ein Pferd pro Nacht wurde wegen der momentanen Teuerung auf 1 fl., das Schlafgeld für den Mann auf 48 kr. normiert.

Mit dieser Verordnung² war im Princip wenigstens für das Verhältnis zwischen Schiffern und Halfleuten Klarheit geschaffen. Letztere fühlten sich seitdem wieder in ihrer ganzen zünftlerischen Selbständigkeit gesichert, wie dies namentlich bei Vergebung der ihnen zustehenden Gerechtsame deutlich zu Tage tritt³. Beispielsweise hatte Georg Mayer eine Zeit lang das Fuhrwesen der Wittib Gebhard gemietet. Da diese dann 1818 ihr Fuhrprivileg an einen gewissen Auer verkaufte,

¹ Durch Beschlufs der provisor. Verwaltungskommission der Rheinschiffahrt vom 28. Februar 1818 wurde diese Bestimmung dahin ergänzt, dafs das Wartegeld von 1 fl. wegen steigenden Wassers etc. erst nach Verlauf von 24 Stunden fällig wurde; solange mußten die Halfleute unentgeltlich bleiben, wenn die Fahrt später weiterging. Auch wurde damals die Zahl der Pferdeknechte festgesetzt und bestimmt, dafs beispielsweise auf 2—3 Pferde 1 Mann, auf 12—13 Pferde 6 Mann Bedienung kommen sollten. Vgl. Akten über Halfwesen 1818 M.St.A.

² Dieselbe wurde im wesentlichen auch der Mainzer Hafenordnung vom 25. August 1825 eingefügt; vgl. Herman, Adresbuch 1826 S. 68, 69.

³ Vgl. zum folgenden Akten über Halfwesen 1818 M.St.A.

und nunmehr Mayer sich eigenes Fuhrwerk beschaffen wollte, verbot die Karcherzunft solches und verlangte von ihm, daß er die Halfgerechtigkeit von einem ihrer Mitglieder kaufen oder mieten sollte. Die Bürgermeisterei trat in einem Bericht¹ an die Provinzialregierung dieser Auffassung bei, in dem sie erklärte, das „Recht der Karcherei“ werde innerhalb der Zunft als ein den Familien gehöriges Eigentum betrachtet, das vom Vater auf den Sohn oder in Ermangelung dessen auf die älteste Tochter übergehe; nach des Mannes Tod könne die Witwe die Karcherei selbst fortführen, den Kindern übergeben, vermieten oder sonst zu ihrem Nutzen verwenden. Seien die Eltern verstorben, so werde die Karcherei zu Gunsten der Kinder vermietet, bis das älteste derselben sie zu übernehmen vermöge. Jeder Eigentümer der Gerechtsame dürfe dieselbe verkaufen, wie dies öfters sogar zur französischen Zeit durch notariellen Akt geschehen wäre; auch sei der Übergang derselben bei Erbschaft, Heirat etc. nicht ausgeschlossen. Dies alles widerstreite zwar gesetzlichen Institutionen, aber es entspreche altem Herkommen und sei ernstlich nicht anzutasten. Die Provinzialregierung² stimmte diesen Ansichten zu³ und liefs dem Reklamanten bedeuten, er solle sich zum Kauf oder zur Miete der Gerechtsame entschließen.

War so die Karcherzunft auch in ihrem inneren Bestande gefestigt⁴, so liefsen sich doch bei Ausübung ihres Berufes Reibereien mit den Schiffen trotz der Verordnung von 1817 vielfach nicht vermeiden. Am meisten Beschwerden machte die Festsetzung des Stallgeldes für die Zugpferde, die unter Berücksichtigung der allgemeinen Preislage einer stets erneuten Festsetzung durch die Bürgermeisterei benötigte⁵. Auch das den Mainzer Karchern zugestandene Monopol des Halfzuges

¹ Bericht vom 6. April 1818 a. a. O.

² Beschluß vom 14. April 1819 a. a. O.

³ Demgemäß wurden Streitigkeiten wegen des Übergangs der Gerechtsame durch Erbgang etc. vor den richterlichen Behörden ausgetragen. Vgl. Entscheid der Provinzialregierung vom 16. Oktober 1818 und des öfteren a. a. O.

⁴ Auch die Karcher gingen, gleich den Schiffen, Schiffsknechten etc., mehrfach mit dem Gedanken um, eine Hilfskasse zu gründen, deren Bestände bei Pferdeverlust Krankheit, Unglücksfällen angegriffen werden sollten. Vgl. Vorschläge vom 11. März 1818 a. a. O. und Entscheid der hessischen Provinzialregierung vom 7. April 1818 a. a. O.

⁵ Vgl. Beschwerde der Wormser, Speirer, Mannheimer Gildeschiffer vom 23. Mai 1818 und Anordnung der Bürgermeisterei vom 29. Mai d. J. in Akten über Halfwesen 1818 oder Anordnung der Bürgermeisterei vom 6. Nov. 1822 in Rheinschiffahrtsakten 1822 M.St.A. Die Höhe des Stallgeldes wechselte in dieser Zeit zwischen 1 Gulden und 30 Kreuzer. Nach Entscheid vom 6. November 1822 konnte der Halfmann bei dem Vorspann bis Frankfurt kein Nacht- und Stallgeld für die kommende Nacht verlangen, wenn das Schiff vor 12 Uhr mittags dort eintraf.

wurde von den Schiffern nicht immer willig ertragen¹. Dies kam zum Teil daher, daß Fuhrleute der benachbarten Orte wie Nackenheim, Oppenheim u. s. w. für billigeren Lohn ihre Dienste anboten. Obgleich die Provinzialregierung wiederholt betonte², daß man den Halbleuten von Mainz, wenn man ihnen die Pflicht ständiger Bereitschaft auflege, die an anderen Orten nicht vorhanden sei, auch Privilegien zubilligen müsse, ließen sich die Schwierigkeiten nicht ganz beseitigen, namentlich wurde stets von neuem versucht, das Verbot zu umgehen³. Dies war um so leichter möglich, als die Karcher wegen der eigentümlichen Beschaffenheit des Uferrandes nicht schon im Hafen von Mainz, sondern erst oberhalb der Stadt die Pferde anschirren konnten. Bis dahin mußten die Schiffer deichen oder sich durch Menschenkraft ziehen lassen.

Auch um dieses Recht, die Schiffe aus dem Hafen ziehen zu dürfen, wurde jahrelang auf das heftigste gestritten⁴. Um den Wirren ein Ende zu machen, beschloß man in Mainz nach dem Vorbilde Kölns, wo eine besondere Ordnung für das Voranziehen der Fahrzeuge durch Menschen längs des Hafens bestand, die Regelung der Angelegenheit durch Erlass einer Verordnung zu bewerkstelligen. Nach vielem Hin- und Herreden, wobei sich die Handelskammer zunächst gegen den Rang erklärte, erschien endlich die Polizeiverordnung vom 10. November 1824⁵, die für die zum Schiffszuge berechtigten Karcher die Rangreihe einführt und ihren Lohn genau festsetzte. Letzterer betrug pro Mann für die ganze Strecke längs der Stadt 48 Kreuzer. Wenn bei günstigem Winde der Schiffer seine Segel gebrauchen konnte und nur auf eine kurze Weile eine Anzahl Schiffszieher nötig hatte, war die Taxe nicht anwendbar, sondern die Bezahlung blieb dem Schiffer nach billigem Ermessen überlassen. Ebenso durfte dieser stets die

¹ Vgl. Bemerkungen über den Octroivertrag S. 111—113; ferner Protokoll zur Sitzung der provisorischen Verwaltungskommission der Rheinschiffahrt vom 28. Februar 1818 und Entscheid der hessischen Provinzialregierung vom 7. April 1818 in Akten über Halfwesen 1818 M.St.A. Über den einmal gesteckten Rahmen wurde das Monopol nicht ausgedehnt. Beispielsweise gestattete ein Entscheid des hessischen Ministeriums vom 25. November 1823 den vom Mittelrhein kommenden Schiffern, die seither gebrauchten Halfpferde an Mainz vorbei bis nach Frankfurt zu benutzen; vgl. Akten über Halfwesen 1823 M.St.A.

² Vgl. beispielsweise Entscheid vom 6. März 1821 in Akten über Halfwesen 1821. M.St.A.

³ A. a. O. Vielfach liefen auch Beschwerden über Grobheit und Unfolgsamkeit der Knechte ein, die nach Ansicht der Halbleute ihrem Handwerk zuzuschreiben waren. Vgl. Protokoll vom 28. Februar 1818 a. a. O. Beschwerde vom 18. August 1824 in Schiffsakten 1824 etc.

⁴ Vgl. zum folgenden Akten, betr. den Schiffszug durch Menschen im Hafen 1824 M.St.A.

⁵ Die Verordnung ist im wesentlichen der Mainzer Hafenordnung vom 25. August 1825 eingefügt. Vgl. Herman, Adreßbuch 1826 S. 67, 68.

Zahl der zum Zug erforderlichen Personen bestimmen, auch blieb es ihm unbenommen, sein Fahrzeug durch eigene Leute oder durch „seine Maschinen“ an Ort und Stelle zu bringen.

Zunächst wurden 68 Mann unter die Schiffszieher aufgenommen¹. Da sich ihre Zahl aber stark mehrte, so daß sie bereits am 25. März 1825 113 Leute zählte, worunter sich dem Beruf nach Schiffs-Diligencenknechte und Schiffer jeder Art befanden, erschien am 7. März 1826 eine neue Polizeiordnung, die bestimmte, daß in Zukunft nur „ausgelernte“ Mainzer Schiffsknechte, die mit dem Zeugnis des Verwaltungsrats der Schiffergilde versehen seien, in die für den Schiffszug ausgestellte Liste vom Hafeninspektor eingetragen werden dürften. Überhaupt wurde in diesem Reglement der Dienst strenger und einheitlicher geregelt und zu dem Zwecke ein Aufseher ernannt, der sich mit den Schiffen über die Zahl der Mannschaften zu benehmen und dieselben nach der Rangordnung zu bestellen hatte, der für sie den Lohn empfing und unter sie austeilte, wobei er von jedem einen Kreuzer pro Zug für seine Bemühungen zurückbehalten durfte.

Wenn so, wie an einem Beispiele gezeigt wurde, in den einzelnen Stationsstädten alles Mögliche geschah, um die Fahrten der Schiffe zu erleichtern, so wurde doch ihre große Abhängigkeit von Angehörigen anderer Berufszweige mißlich empfunden². Die damalige Güter- und Personenbeförderung leistete zwar, soviel man billigerweise von ihr verlangen konnte, und rechtfertigte sehr wohl die Mühen, die seit Anfang des 19. Jahrhunderts auf eine Besserung ihrer rechtlichen Verhältnisse zielten, aber doch kehrten die Klagen über die Langsamkeit und Unsicherheit der Fahrten, das tage-, ja wochenlange Stillliegen bei widrigen Winden u. s. w. in den Berichten jener Zeit immer wieder. Es bedeutete daher einen unendlichen Fortschritt, als auf dem Rhein Schiffe erschienen, die alle Mittel der Fortbewegung in sich selbst trugen, die unabhängig von der gewöhnlichen Witterung und vor allem unabhängig von äußerer Mithilfe ihre Fahrten vollendeten. Die Dampfschiffahrt³, die bereits in amerikanischen und englischen Gewässern sich erprobt hatte, sollte auch auf dem Rhein Eingang finden.

¹ Vgl. zum folgenden Akten, den Schiffszug im Hafen betreffend, 1827 M.St.A.

² Welcher Zeitverlust, ganz abgesehen von den Unkosten, daraus für die Fahrten entstand, heben die Bemerkungen über den Octroivertrag (S. 113) richtig hervor.

³ Schon der geniale Geist Lionardo da Vincis hat sich mit Verwendung der Dampfkraft zur Fortbewegung der Schiffe beschäftigt. Über die späteren Versuche Papins, Fultons etc. unterrichtet kurz Cohn, Nationalökonomie des Handels und Verkehrswesens § 504 S. 741. Vgl. auch Reuleaux, Der Weltverkehr und seine Mittel I S. 255—270.

Der erste Schritt zu ihrer Einführung ging von demselben Holland aus, dessen Regierung der gesetzlichen Neuregelung der Rheinschiffahrtsverhältnisse in wirtschaftlichem Egoismus die größten Schwierigkeiten bereitete. Nachdem bereits das erste Dampfboot im Juni 1816 die Fahrt von Rotterdam nach Köln in etwa fünf Tagen zurückgelegt und damit seine Verwendbarkeit bewiesen hatte¹, wurde im Jahre 1822 die „Rhein- und Seedampfschiffahrt, Niederländische Gesellschaft“² mit dem Sitze in Rotterdam begründet, aus der später die „Niederländische Dampfschiff-Reederei“ hervorging. Jene eröffnete alsbald wöchentliche „Passagier- und Packetfahrten durch Dampfschiffe“ zwischen Rotterdam beziehungsweise Antwerpen und Köln³.

Die Kölner Handelskammer begünstigte diesen Betrieb auf jede Weise und veranlafte bereits gegen Ende des Jahres 1823 den dortigen Handelsstand, sich bei der niederländischen Gesellschaft zu beteiligen⁴. Damit erlangte jener nicht nur Sachkenntnis und Anteil am Gewinn, sondern erwirkte auch die Veranstaltung von Probefahrten auf anderen Rheinstrecken, deren Kosten durch die Gesellschaft getragen wurden, und die von bestem Erfolg gekrönt waren.

Im Jahre 1824 erschien zu Köln das Dampfboot „der Seeländer“ unter Führung des Ingenieurs Röntgen, das eine Probefahrt auf dem Rhein unternahm, aber trotz des schönen Wasserstandes bergwärts nur bis Kaub kommen konnte⁵. Nichtsdestoweniger erstarkten seit 1825 die Bestrebungen zur Gründung von Dampfschiffahrtsgesellschaften auf dem Rhein, die bei den Handelskammern von Mainz und Köln volles Verständnis und thatkräftige Förderung fanden. Am 14. September 1825 fuhr dann das erste Dampfschiff auf dem Mittelrhein unter Teilnahme König Friedrich Wilhelms III. versuchsweise von Koblenz bis Köln. Wenige Tage später kam dasselbe Boot, das den Namen „Rhein“ führte, wieder bergwärts bis Mainz und fuhr weiter bis Strafsburg, von wo aus es die Rückreise nach Köln antrat⁶. Es wurde überall mit

¹ Das Dampfschiff erschien zu Köln am 12. Juni 1816. Vgl. Herman, Adreßbuch 1830 S. 71. Danach ist die Angabe bei Cöhn, Nationalökonomie des Handels und Verkehrswesens (S. 741 § 504), daß auf dem Rhein das erste Dampfboot 1817 erschienen sei, zu berichtigen.

² Auch niederländische Dampfschiffgesellschaft (niederlandsche Stoomboot-Maatschappij) geheissen.

³ Vortrag der Kölner Handelskammer S. 6, abgedruckt bei Herman, Adreßbuch 1827 S. 27—31, und Wirminghaus, Kölner Rheinschiffahrt S. 11.

⁴ Vortrag der Kölner Handelskammer S. 6.

⁵ Vgl. Herman, Adreßbuch 1830 S. 71; Handelskammer zu Mainz S. 31.

⁶ Vgl. darüber die ausführliche Schilderung in Hermans Adreßbuch 1830 S. 71 ff., wo auch die Dauer der Fahrten zwischen den einzelnen Orten angegeben ist; außerdem Handelskammer zu Mainz S. 33.

freudigem Staunen begrüßt. Nicht nur die Centralkommission, auch die einzelnen Lokalbehörden verfolgten seine Fahrt mit Interesse und sorgten aller Orten für gebührenden Empfang¹. An einzelnen Plätzen wurde seine Ankunft in geradezu fiebrhafter Aufregung erwartet, in derselben Stimmung, in der man wohl heute das Anlanden eines lenkbaren Luftschiffs begrüßen würde. Besonders festlich gestaltete sich die Fahrt zwischen Mainz und Bingen am 25. September 1825, zu der die Mitglieder der Centralkommission für die Rheinschiffahrt, die Spitzen der Civil- und Militärbehörden von Mainz, die Mitglieder der Handelskammer, angesehene Kaufleute der Umgegend mit ihren Gemahlinnen geladen waren. Bei günstigster Witterung legte der Dampfer den Weg zurück, ohne daß der geringste Unfall die allgemeine Fröhlichkeit herabgestimmt hätte. Die Mainzer Bevölkerung bedeckte stundenweit das Ufer, um das nie gesehene Schauspiel vollkommen zu genießen. Die Zeitungen priesen das Ereignis nach Gebühr, und noch 1830 schildert es Herman im Geschmack jener Zeit mit überschwänglichen Worten: „Eine wahrhaft prachtvolle Lustfahrt, wie sie früher kein Fürst erlebt und gemacht haben konnte; wie arm erscheinen dagegen die Römer Rheinfahrten unter diesen Zwingherrn der damals bekannten Welt! Was würde ein Cäsar, ein Drusus dazu sagen, könnte er zurückkommen, das Wunder auf dem deutschen Rhein zu Mainz zu schauen!“

Die Probefahrten des „Rhein“, eines für die damalige Zeit solid und elegant gebauten Fahrzeugs, waren die ersten gelungenen Versuche, die neue Erfindung auf dem Mittel- und Oberlauf des Stromes einzubürgern. Bei dem Handelsstand herrschte, nach den bei ihnen gemachten günstigen Erfahrungen, über die Verwendbarkeit des neuen Verkehrsmittels bald nur eine Stimme. Seine Vertretungen, die vorher noch eine gewisse Zurückhaltung beobachtet hatten, schlugen nunmehr jedes Bedenken beiseite. Auch sonstige Interessenten, wie die Rheinschiffsfahrtsbeamten, waren durch den Erfolg vollkommen gewonnen. Noch ein Jahr früher hatte sich der Rat der provisorischen Verwaltungskommission Christian Wenzel in Mainz, der an der weniger glücklichen Fahrt des „Seeländer“ teilgenommen hatte, gegen das neue Beförderungsmittel für den Güterverkehr ausgesprochen und aus wirtschaftlichen Gründen seine Einführung bekämpft². Die neuen Schiffe, so meinte er, kosteten zu viel bei der Herstellung, hätten wegen

¹ Vgl. darüber die einzelnen Nachrichten in Akten über Dampfschiffahrt 1825 M.St.A. In Mainz gestattete man dem Dampfschiff „vergünstigungsweise“ Fortführung der Umschlagsgüter, freien Durchlaß durch die Rheinbrücke u. s. w.

² Das für die damaligen Anschauungen charakteristische Zeugnis ist in seinen wesentlichen Teilen wiedergegeben in Handelskammer zu Mainz S. 31—33.

des teuer bezahlten Maschinenpersonals und starken Kohlenverbrauchs große Spesen bei den einzelnen Reisen, würden durch die ewige Erschütterung, welche der Gang der Maschine hervorbringe, rasch verschleifen, hätten, da sie selbst zu schwer seien, nur eine geringe Lademöglichkeit und seien daher für den Güterverkehr kaum zu empfehlen, wenigstens nicht auf den Stromstrecken, wo die Einrichtung bestehe, die Schiffe durch Pferde fortzuziehen. Nach den Fahrten des „Rhein“ im September 1825 waren all' derartige Bedenken verstummt. Was sich seither noch in kleinen Anfängen bewegt hatte, reifte nun zu großen Unternehmungen. Es bildeten sich kapitalkräftige Gesellschaften, welche die neue Erfindung für den Rhein rationell ausbeuten und den Verkehr mit ihrer Hilfe auf der ganzen Stromstrecke umgestalten wollten. Nachdem bereits am 18. Februar 1825 die bayrische Regierung dem Handelsmann J. H. Scharpff von Speier die Betreibung der Dampfschiffahrt zwischen der Rheinschanze (dem späteren Ludwigshafen) bei Mannheim und Mainz gestattet¹, und am 31. August 1825 der König der Niederlande der niederländischen Dampfschiffahrtsgesellschaft eine feierliche Konzessionsurkunde erteilt hatte², wurde am 22. September 1825 auch „der Großh. badischen Rheindampfschiffahrtsgesellschaft“ von ihrem Landesherrn die erbetene Bestätigung verliehen³. Durch die günstigen Erfahrungen, die mit der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee und neuerdings auf dem Rhein gemacht wurden, sieht sich Ludwig, Großherzog von Baden und Herzog zu Zähringen veranlaßt, eine gleiche Einrichtung auf diesem Hauptstrome neben der seitherigen Schiffahrt zu gestatten. Wenn es auch außerhalb seiner Macht liege, alle Nachteile zu beseitigen, welche nach geschichtlicher Erfahrung selbst die nützlichste Erfindung für längst bestehende Einrichtungen zur Folge hat, so erachtet er sich doch für verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, daß die gegenwärtig zu regelmäßigen Fahrten berechtigten Schiffer seines Landes bei

¹ Abdruck des Erlasses an die königl. Regierung des Rheinkreises vom 18. Februar 1825 bei Herman, Adressbuch 1827 S. 12.

² Abdruck der Urkunde bei Herman a. a. O. S. 24, 25; beglaubigte Abschrift im A. d. M. H.K. § 5836.

³ Abdruck der Urkunde bei Herman a. a. O. S. 9—12. Abschrift im A. d. M. H.K. § 5836. In der Konzession sind Freiherr von Cotta in Stuttgart, der amerikanische Konsul Church und der Handelsmann Kisling in Rastatt als diejenigen genannt, welche um Erlaubnis zur Errichtung der betr. Aktiengesellschaft nachgesucht haben. Freiherr von Cotta und sein Associé Church erhalten dann am 17. November 1825 durch König Ludwig von Bayern die Konzession zur Einführung der Dampfschiffahrt auf bayrischen Flüssen. Abschrift derselben findet sich ebenfalls im A. d. M. H.K. § 5836. Jedoch scheint dies Privileg ohne praktische Bedeutung geblieben zu sein. Vgl. dazu Schanz, Mainschiffahrt im XIX. Jahrhundert S. 177 und Anm. 186, 187 S. 391.

der neuen Anstalt Beschäftigung und Verdienst erhalten, daß sie an den Vorteilen derselben Anteil nehmen können. Es wird demgemäß den Gesuchstellern die Erlaubnis zur Gründung der „Großherzoglich Badischen Rhein-Dampfschiffahrtsgesellschaft“ erteilt, welche befugt ist, den Rhein von da an, wo er aus dem Kanton Basel tritt, bis an die nördliche Grenze des Großherzogtums mit Dampfbooten zu jedem nicht verbotenen Zweck zu befahren, und auf solchen Menschen, Waren und Landeserzeugnisse aus badischen Häfen in badische Häfen zu verbringen, auch andere Schiffe zu schleppen¹.“ Dagegen macht sich die Gesellschaft, abgesehen von ihrer Verpflichtung zur Verwendung von gutgebauten Booten und zur Vorlage aller Verabredungen mit ähnlichen Unternehmungen verbindlich, den badischen zur Tourfahrt verpflichteten Schiffern wenigstens ein Drittel ihrer Aktien zum Nennwert anzubieten und vorzugsweise badische Rheinschiffleute zur Bemannung ihrer Dampfboote anzustellen.

Die gemäß dieser Konzessionsurkunde ausgearbeiteten Statuten² entsprechen durchaus den angeführten Bedingungen und enthalten zugleich die genaueren Normen für die innere Verwaltung und Geschäftsordnung der Gesellschaft, die sich lediglich auf den Betrieb der Dampfschiffahrt unter Ablehnung jedes anderen Handelszweiges beschränken will. Als Kapital wurde die Summe von 250 000 fl. im 24 Guldenfuß bestimmt, die in 500 Aktien zu je 500 fl. verteilt werden sollte.

So war denn für den „konventionellen Rhein“ die erste große Dampfschiffahrtsgesellschaft unter glückverheißenden Umständen erstanden. Nicht so rasch ging es mit der Gründung ähnlicher Unternehmungen in Köln und Mainz, da dort die Durchführung umfassenderer Pläne entsprechend mehr Schwierigkeiten bereitet hatte.

Die Kölner Handelskammer sah mit klarem Blick, daß Handel und Verkehr am Mittelrhein des gewaltigen Hebels der Dampfschiffahrt nicht länger entbehren könnten. Aber sie wußte zugleich, daß nur dann eine gedeihliche Entwicklung zu erwarten sei, wenn es gelang, die sich allerorten bildenden Gesellschaften untereinander ins Einvernehmen zu bringen³. Sie befürwortete daher nicht nur unter Hinweis auf den Satz, daß „concordia res parvae crescunt, discordia maximae dilabuntur“, die Bildung eines Aktienunternehmens am Platze, sondern brachte auch bereits am 3. September 1825 mit der schon bestehenden niederländischen Dampfschiffahrtsgesellschaft

¹ Zugleich wird ihr für 10 Jahre die Zahlung der Gewerbesteuer erlassen, art. IV.

² Abschrift derselben in Rheinschiffahrtsakten 1826 M.St.A.

³ Vortrag der Handelskammer S. 8, 9. Herman, Adreßbuch 1827 S. 29—31.

ein Übereinkommen zuwege¹, wonach diese letztere zwischen Rotterdam und Köln, die neu ins Leben tretende Gesellschaft aber oberhalb Kölns den Rhein befahren sollte, und wonach beide Gesellschaften gehalten waren, sich gegenseitig Personen und Güter zuzuführen. Als dann die obengeschilderte Versuchsreise mit dem „Rhein“ am 14. September glücklich verlaufen war, traf sie am 15. September mit der Mainzer Handelskammer und den Vertretern der dort geplanten „Rhein-Main-Dampfschiffahrtsgesellschaft“, die bindende Verabredung, wonach letztere auf einen Betrieb unterhalb Mainz verzichtete und beide Gesellschaften die Verpflichtung übernahmen, für ihren Personen- und Güterdienst eine „gegenseitige Korrespondenz“ einzurichten.

Am 3. Oktober bez. 14. November 1825 wurde dann die Preussisch-Rheinische Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Köln gebildet, an der neben den Kölnern vielfach auch Mainzer Kaufleute beteiligt waren. Sie sollte statutenmäsig² eine regelmäßige Fahrt mit Dampfschiffen für den Transport von Passagieren und Gütern auf dem preussischen Rhein, zunächst auf der Linie Köln-Koblenz eröffnen und gleichzeitig mit anderen Gesellschaften sich verbinden, um ähnliche Fahrten auf den übrigen Flusstheilen zu sichern. Auch zum Schleppen von Fahrzeugen konnte sie ihre Dampfschiffe hergeben. Sie wollte ihre Boote nicht selbst verfertigen, sondern ankaufen, und sollten zu deren Führung und Bemannung soweit irgend angängig nur preussische Schiffer eingestellt werden. Die Zahl der Aktien wurde vorläufig auf 1200, jede zu 200 preussischen Thalern bestimmt³.

Wenige Monate später⁴ wurde in Mainz eine weitere gleichartige Vereinigung, die „Dampfschiffahrts-Gesellschaft vom Rhein und Main“, auf Drängen der dortigen Handelskammer gegründet⁵, die gleich ihrer Kölner Kollegin durchdrungen von der Überzeugung, daß ein solches Unternehmen nur gedeihen würde, wenn sich alle Kräfte zu gleichem Zweck vereinten, den Zusammenschluß sämtlicher oberrheinischer Interessenten und bereits bestehenden Unternehmungen anstrebte. Das Programm der neuen Unternehmung war in diesem Sinne auf einer Tagung in Mannheim, an der die Vertreter der

¹ Vgl. zum folgenden Wirminghaus, Die Kölner Rheinschiffahrt S. 12, der bei seiner Darstellung auf Akten der preussisch-rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft fußt.

² Die Statuten sind abgedruckt bei Herman a. a. O. S. 31—39; vgl. auch Vortrag der Handelskammer S. 10—23.

³ Der sonstige Inhalt der Statuten bezieht sich fast ausschließlich auf die innere Organisation der Gesellschaft.

⁴ Vgl. vorbereitende Verhandlungen vom Mai und November 1825 im A. d. A. d. M. H.K. §§ 3712, 6870.

⁵ Statuten der Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main vom Januar 1826, abgedruckt bei Herman a. a. O. S. 15—23.

badischen privilegierten Gesellschaft, Bevollmächtigte des Mainzer, Straßburger und Frankfurter Handelsstandes teilnahmen, bereits am 12. Dezember 1825 festgelegt worden¹. Ihr Vorstand sollte statutengemäß aus 5 Direktoren und 5 Suppleanten bestehen², welche aus der Zahl der Mainzer, Frankfurter und Straßburger Aktionäre, sowie aus Aktionären der Großherzoglich badischen privilegierten Gesellschaft zu nehmen waren. Das Kapital wurde vorläufig auf 1 Million fl. im 24 Guldenfuß festgesetzt. Im übrigen richteten sich die Statuten nach den Vorschriften der Art. 29—37 des Code de commerce über société anonyme. Die Einrichtung der Fahrten, die Verwendung der Rhein- und Mainschiffer zur Bemannung der Boote etc. war ganz wie bei dem Kölner Unternehmen geplant.

Die behördliche Genehmigung ließ länger auf sich warten, als man wohl anfangs gedacht hatte. Denn in der Zwischenzeit brach der Schifferstand, der sich gleich von Beginn an ablehnend gegenüber der neuen Erfindung verhalten hatte, mit einem Schwall von Beschwerden los³, vermittelt deren er auf jede Weise die Bestätigung der Gesellschaften zu hintertreiben suchte. Die Mainzer Bürgermeisterei, die im allgemeinen dem neuen Unternehmen sympathisch gegenüberstand, kämpfte doch mit Zweifeln⁴, wieweit sie den Wünschen der Aktionäre entgegen kommen dürfe. Die Bedenken mehrten sich, als die Gesellschaft ihr Gesuch auf Fahrten im Mittelrhein ausdehnte,

¹ Abschrift des geschlossenen Vertrags und zugehörigen Protokolls im A. d. M. H.K. § 5836.

² Das erste Direktorium bestand aus (Herman a. a. O. S. 19):

a. für die Aktionäre von Mainz:

Johann Kertell Sohn in Mainz	} Direktoren,
Heinrich Baron von Mappes in Mainz	
Friedrich Korn in Mainz	} Suppleanten;
Clemens Lauteren Sohn in Mainz	

b. für die Großherzoglich badische privilegierte Gesellschaft:

Baron von Cotta zu Stuttgart, Direktor,
Ch. F. Kisling in Kehl, Suppleant;

c. für die Aktionäre von Frankfurt:

Moritz von Bethmann in Frankfurt, Direktor,
Alexander du Fay in Frankfurt, Suppleant;

d. für die Aktionäre von Straßburg:

J. Georg Humann in Straßburg, Direktor,
Anton Humann in Mainz, Suppleant.

³ Akten über Handel und Verkehrswesen im M.St.A. und Akten der M. H.K. des öfteren. Betr. Beschwerden des Jachtschiffersvereins vgl. oben S. 181.

⁴ Besonders charakteristisch für ihre Haltung sind die Anfrage an die Handelskammer vom 6. Februar 1826, die alle möglichen Fragen über Rentabilität, Verhältnis zur Octroikonvention etc. enthält, die weiteren Schreiben vom 22., 31. März 1826 und vor allem der ausführliche Bericht für die Provinzialregierung vom 15. Februar 1826 (Beilage 8). Vgl. noch Akten über Handel und Verkehrswesen (Dampfschiffahrt) 127 u. A. d. M. H.K. (§ 3752.)

weil sich daraus ein unmittelbarer Konflikt mit dem Jachtschifferverein ergab, der für diese Strecke das behördlich verliehene Monopol besaß¹. Viel optimistischer war die Handelskammer², welche glaubte, daß durch den schnellen, sicheren Transport mit Dampfschiffen, der sich billiger als der Landweg stellte, eine Menge Güter wieder auf den Rhein gezogen würden, die seither die Straßen über Havre oder Hamburg-Bremen nach dem südlichen Deutschland benutzt hätten. Sie ging in ihrem Vertrauen so weit, daß sie meinte, die seitherigen Rangfahrten könnten neben der Dampfschiffahrt ruhig weiterbestehen, ja sie würden sogar durch den vermehrten Güterzug einen neuen Aufschwung nehmen. Selbst für das Umschlagsrecht fürchtete sie bei der Umgestaltung des Betriebes nicht, denn einmal stehe die Entscheidung über Verwirklichung der Wiener Beschlüsse nahe bevor, und außerdem hätten die Gesellschaften die Verfügung getroffen, daß alle Dampfschiffe in Mainz zum Ein- und Ausladen anhalten müßten. Übrigens helfe alles Zaudern nichts, da ja die neue Betriebsweise bereits auf dem Ober- und Niederrhein eingeführt sei, und man ihre Zulassung daher für den Mittelrhein füglich nicht mehr verweigern könne. Auch die hessische Provinzialregierung vertrat die Ansicht³, daß die Frage der Zulässigkeit der Dampfschiffe schon durch die Konzessionen anderer Uferstaaten entschieden sei; ihr war es bei den Verhandlungen mehr um die Entschädigung für die Gilden- und Jachtschiffer zu thun, deren Berechtigung sie zwar im Princip anerkannte, die sie aber möglichst niedrig halten wollte.

Nach längeren Auseinandersetzungen, in denen die widerstreitenden Interessen um die Oberhand ringen, wird dann der „Gesellschaft von Handels- und Privatleuten in der Provinz Rheinhessen“ die nachgesuchte Erlaubnis zum Betrieb der Dampfschiffahrt unter der Firma: „Dampfschiffahrts-Gesellschaft vom Rhein und Main“ am 12. April 1826⁴ durch Großherzog Ludwig I. von Hessen erteilt, die durch Urkunde vom 14. April⁵ näher modifiziert ist. Es wird die Dampfschiffahrt

¹ Vgl. § 3774 der A. d. M. H.K. Ähnliche Bedenken hatte sie früher wegen Konkurrenz der Dampfschiffe auf dem Main mit der Mainz-Frankfurter Marktschiffahrt gehegt. Vgl. Schreiben vom 25. Mai und 11. Juni 1824 in Rheinschiffahrtsakten 1824 M.St.A.

² Vgl. Berichte vom 8. und 27. Dez. 1825 (Handelskammer zu Mainz S. 130—132) und die Berichte A. der M. H.K. ff., besonders Gutachten vom 9. März 1826 (§ 3760 A. d. M. H.K.).

³ Vgl. namentlich Schreiben an Bürgermeisterei vom 8. März 1826 a. a. O.

⁴ Beglaubigte Abschrift in Akten über Handel und Verkehrswesen (Dampfschiffahrt) G. 127 M.St.A. Abdruck bei Herman, Adressbuch 1827 S. 13—15. Weitere Abschriften in Akten der M. H.K. unter § 3808, 5836.

⁵ Mitgeteilt der Bürgermeisterei durch Provinzialregierung am

auf Rhein und Main¹ gestattet zum Transport von Reisenden und deren Gepäck mit Güterbeiladungen, hinsichtlich welcher die mit hessischer Zustimmung erfolgenden Beschlüsse der Centrakommission vorbehalten bleiben. Die Erlaubnis gilt zunächst für die Strecken Mainz-Mannheim-Straßburg und Mainz-Frankfurt; mit Preußen soll eine Vereinbarung getroffen werden über gleichmäßige Behandlung der Boote der Kölner und der Mainzer Gesellschaft. Besonders bemerkt wird noch, daß durch die Fahrten mit Dampfschiffen bis zum Erlaß der erwarteten Rheinschiffahrtsordnung das Umschlagsrecht nicht verletzt werden darf, und daß ein landesherrliches Überaufsichtsrecht bezüglich der in hessischem Gebiet landenden Fahrzeuge ähnlich wie bei den Wasserdiligenzen geübt wird².

Wenige Tage später wurde zwischen der vereinigten Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main, bestehend:

a) aus dem Handelstand der Stadt Mainz, repräsentiert durch seinen Specialbevollmächtigten Herrn J. Kertell, Vicepräsidenten der Handelskammer daselbst, dann

b) aus den Herren Gebr. Bethmann und Joh. Noé du Fay in Frankfurt a. M., repräsentiert durch den H. Staatsrat Ritter von Bethmann, ferner:

c) aus dem Handelsstand der Stadt Straßburg, repräsen-

15. April 1826. Abschriften in cit. Akten des M. St.A. und des Archivs der M. H.K. (§ 3808, 5836.)

¹ Der Senat der Freien Stadt Frankfurt a. M. erteilt der Gesellschaft seine Genehmigung am 31. August 1826. Vgl. Herman, Adreßbuch 1827 S. 39, Adreßbuch 1830 S. 74 und Abschrift in A. d. M. H.K. § 3836. Als die Gebr. Bethmann, A. N. du Fay & Comp. 1826 um die Konzession des Frankfurter Senats für die Strecke Mainz-Frankfurt nachsuchten, ergaben sich ähnliche Schwierigkeiten wie für Erteilung der Erlaubnis zur Dampfschiffahrt auf dem Mittelrhein, da das Monopol des Marktschiffers Martin Dienst sich noch bis zum 31. Oktober 1827 erstreckte. Erst als die Gesuchsteller sich bereit erklärt hatten, nach Einigung mit Dienst oder nach Ablauf von dessen Privileg alle im derzeitigen Marktschiffvertrage enthaltenen Verbindlichkeiten zu übernehmen und auszuführen, es sei nun „vermittelst des Dampfschiffes oder eines gewöhnlichen Marktschiffes“, hielt die Senatsdeputation alle Anstände für beseitigt und sprach sich für Erteilung der obenerwähnten Konzession aus. Am 9. September 1826 machten sich dann Bethmann und du Fay noch verbindlich, dem Dienst jedweden Schaden zu ersetzen, der ihm durch ihren Betrieb für die noch laufende Zeit seines Privileges entstehen würde. Vgl. zu dem Gesagten Brief du Fays vom 7. Mai, Brief von Bethmann an Senator Schmidt vom 15. Mai, Brief des Senators Schmidt vom 24. Mai und Abschrift des von Gebr. Bethmann, Joh. Noé du Fay & Co. ausgestellten Reverses in Bezug auf die Rechte des Marktschiffers Dienst vom 9. September 1826; (alle in A. d. M. H.K. § 5836).

² Ebenfalls vom 9. September 1826 ist der Vertrag der Gesuchsteller mit dem „Rechney Amt der Stadt Frankfurt“ wegen Übernahme des Frankfurter Marktschiffes datiert. Am 17. August 1827 wurde dann schließlich der Vertrag mit Marktschiffer Dienst wegen Übergabe des Frankfurter Marktschiffes endgültig geschlossen (A. d. M. H.K. § 6870).

tiert durch seinen Specialbevollmächtigten Herrn Anton Humann aus Mainz

einerseits,

und der Großh. badischen privilegierten Dampfschiffahrtsgesellschaft, repräsentiert durch den Freiherrn von Cotta aus Stuttgart und H. C. Kisling aus Kehl

andererseits,

der bereits in den Statuten vom Januar 1826 vorgesehene Zusammenschluß endgültig vollzogen¹. Jede der beiden Gesellschaften besteht selbständig unter eigener Direktion fort; sie vereinigen sich jedoch zum gemeinsamen Betrieb der Dampfschiffahrt mit Teilung von Gewinn und Verlust unter Leitung einer Centralverwaltung, die ihren Sitz in Mainz nimmt. Es werden für die Zwecke der Gesamtunternehmung 2000 Aktien à 500 fl. im 24 Guldenfuß ausgegeben, die sich verteilen, wie folgt:

1. 500 erhält die Großh. badische privilegierte Gesellschaft;
2. 500 erhält die Großh. hessische privilegierte Gesellschaft;
3. 400 erhält das Konsortium d. H. Gebr. Bethmann und S. Noé du Fay & Co.;
4. 400 erhält der Handelstand von Straßburg;
5. 100 bleiben zur Verfügung des Freiherrn von Cotta zur Vermittlung an bayrische Unterthanen;
6. 100 bleiben für Schiffer reserviert, die sich dem Unternehmen anschließen wollen; was von diesen nicht genommen wird, dient als Reservefonds zum Besten aller Gesellschafter².

Ganz dieselben Beschwerden, wie gegen die Mainzer Gesellschaft, wurden gegen die Kölner von den nieder- und mittelrheinischen Schiffern gerichtet. Erst nachdem diese sämtlich durch Kgl. Kabinettsordre vom 8. April 1826³ „gerechtest zurückgewiesen“ waren, konnte der preussisch-rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft in Köln endlich die lang erstrebte Genehmigung am 11. Juni 1826 übermittelt werden⁴.

¹ Verträge, datiert Karlsruhe den 24. und 25. April 1826; Ausfertigungen in Akten über Handel und Verkehrswesen (Dampfschiffahrt) M.St.A. (vgl. Beilagen 9 und 10).

² Die Verträge wurden von der hessischen Regierung mit unwesentlichen Änderungen genehmigt am 22 Juni 1826, vgl. Aktenstücke a. a. O. und Abschrift des Schreibens der Mainzer Bürgermeisterei vom 1. August 1826 an die Direktion der Dampfschiffahrt vom Rhein und Main betr. die Vereinigung der verschiedenen Gesellschaften in A. d. M. H.K. § 5836. Das badische Ministerium des Innern gab seine Genehmigung zu dem Vertragsschluß bereits am 1. Mai 1826 (A. d. M. H.K. § 6870).

³ Abschrift derselben in A. d. M. H.K. 5836.

⁴ Abdruck bei Herman, Adresbuch 1827 S. 25, 26. Separat- abdrücke der Genehmigungsurkunde wurden nebst Einladung zur General-

Die Verbindung der Mainzer Gesellschaft mit der kölnischen war nicht so eng, wie mit dem badischen Unternehmen, aber immerhin war sie auch dorten mit 300 Aktien beteiligt, deren Interessen die Mainzer Handelskammer zu vertreten hatte¹.

Nach diesen umfassenden Verhandlungen und Vorbereitungen begann am 1. Mai 1827 das Dampfboot „Concordia“ regelmäßige Fahrten zwischen Mainz-Köln, dem sich am 1. Juni 1828 noch der „Friedrich Wilhelm“ zugesellte². Das für den Untermain bestimmte Dampfschiff, die „Stadt Frankfurt“ fuhr im Jahre 1828 nur wenige Tage und konnte erst Juli bis September 1829 und vom 27. Mai 1830 an³ regelmäßige Verbindungen zwischen Frankfurt und Mainz herstellen. Der für den Oberrhein bestimmte „Ludwig“ erwies sich bei der Probereise im Juli 1827 als untauglich und vermochte erst nach umfassenden Veränderungen vom 5. Juni 1830 an die Verbindung zwischen Mainz und Mannheim aufrecht zu erhalten⁴. Die Dampfschiffahrt blieb also, abgesehen von der holländischen Stromstrecke, wo seit 1825 mehrere Boote verkehrten, in den paar ersten Jahren nach Gründung der großen Gesellschaften zu Köln und Mainz noch fast ausschließlich auf den Mittelrhein beschränkt⁵. Es trugen daran, ganz abgesehen von dem Mangel an hinreichender Erfahrung, teils technische, teils rechtliche Schwierigkeiten die Schuld.

Die Maschinen der „Concordia“ und des „Friedrich Wilhelm“ erlitten in der ersten Betriebszeit öftere Beschädigungen, die ausgebessert werden mußten und daher die vorgesehene Fortsetzung der Fahrten vielfach behinderten⁶. Am 11. September 1827 wäre die Concordia, die im Bingerloch aufgefahren war, beinahe gescheitert und konnte nur mit Mühe wieder flott gemacht werden, sodafs glücklicherweise kein Menschen-

versammlung vom 29. August am 7. Juli an die Aktionäre versandt. Vgl. A. d. M. H.K. § 3862.

¹ Über diese Verhältnisse und die ersten Generalversammlungen der preussisch-rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft 1825—1830 vgl. A. d. A. d. M. H.K. besonders §§ 3711, 3713, 3731, 3753, 3772, 4028, 4033, 4152, 4201, 4502, 4692.

² 1829 kam noch „Prinz Friedrich“ dazu. Mit den „Färchern“ der Rheingauorte waren Verträge über Anbringen und Abnahme der Passagiere an den Dampfschiffen geschlossen worden. (A. d. M. H.K. § 6870.) Näheres darüber, sowie der genaue Fahrplan der preussisch-rheinischen Gesellschaft im Jahre 1827 findet sich in Beilage 15.

³ Herman, Adressbuch 1830 S. 74.

⁴ Vgl. A. d. M. H.K. § 4629.

⁵ Dagegen gab es 1830 im Rheingebiete schon 18 Dampfboote, wovon 2 den Oberrhein, 3 den Mittelrhein, 9 den Niederrhein befuhren und 4 die Verbindung zwischen Rotterdam-Antwerpen und London aufrecht erhielten; vgl. Herman, Adressbuch 1830 S. 94.

⁶ Vgl. darüber näheres in Bericht des Verwaltungsrats der preussisch-rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft zu Köln für die Generalversammlung vom 15. April 1828 in A. d. M. H.K. § 4232.

leben verloren ging¹. Alle technischen Prüfungen der Schiffe vor Antritt der Reisen vermochten derartigen Unfällen nicht vorzubeugen, da die noch im Anfangsstadium stehende Konstruktion der Maschinen, die mangelnde Erfahrung bei ihrer Behandlung oft alle Voraussicht täuschte².

Auch mancherlei rechtliche und polizeiliche Erschwerungen mußten sich die Gesellschaften gefallen lassen. Beispielsweise wurden in Mainz die großen Plakate der preussisch-rheinischen Unternehmung beanstandet³, „weil ein Maueranschlag mit dem kgl. preussischen Wappen am Kopfe nicht öffentlich angeheftet werden dürfe“, weil die Preise nur in preussischen Thalern und Silbergroschen, nicht auch in hessischen Gulden und Kreuzern angegeben seien und ähnliches mehr. Mit Mühe erhielt die Gesellschaft schließlich die Erlaubnis, daß ihre Affichen wenigstens in den Wirtslokalen bis zum Frühjahr 1828 hängen durften, um welche Zeit die abgeänderten neuen Anschläge erschienen⁴. Auch zur Ermäßigung der Gebührenerhebung in den Häfen wollte man sich gegenüber den Dampfschiffen nicht verstehen. Als die Direktion der Gesellschaft vom Rhein und Main (Humann und Lauteren) am 6. Juni 1827 bat⁵, man möge auf Erhebung der 5 Cs. pro Centner be-

¹ Vgl. noch Akten über Handel und Verkehrswesen (Dampfschiffahrt) M.St.A. G 127.

² Die einzelnen Regierungen (preussische, niederländische, hessische französische) gaben besondere Instruktionen zur Untersuchung der Dampfschiffe, die in wesentlichen Punkten übereinstimmen. Die „Concordia“ war in Mainz am 30. April 1827 durch Baudirektor Arnold und Rheinaichkommissar With technisch geprüft worden. Nach jeder bedeutenden Winterreparatur wurden die Schiffe von neuem geprüft. Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.

³ Vgl. darüber die zwischen Direktor Boisserée in Köln und der hessischen Regierung geführte Korrespondenz, namentlich die Schreiben vom 17. und 26. Juni 1827 in Akten über Handel und Verkehrswesen 127g M.St.A. Dort sind auch diese ältesten Affichen fast ausnahmslos in Originalstücken erhalten. Anfangs sind sie noch wenig geschickt abgefäfst; dagegen werden sie in ihren Angaben rasch ausführlicher und 1830 enthalten sie bereits genaue Angaben aller Preise etc. in drei Sprachen (deutsch, französisch, englisch).

⁴ Die Mainzer Zeitungen jener Tage enthalten nicht nur ausführliche Anzeigen über die Dampfschiffahrten und ihre Abgangszeiten (vgl. z. B. Neue Mainzer Zeitung Nr. 306, 308, 310, 312 vom November 1827) sondern bringen auch noch in ihren Lokalnotizen Berichte über die Dampfschiffe, die die Stadt passierten. Vgl. z. B. Mainzer Zeitung Nr. 24 vom 24. Mai 1825.

⁵ Vgl. die betreffenden Korrespondenzen in Akten über Handel und Verkehrswesen (Dampfschiffahrt) 127. Man bestritt der Direktion der Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main überhaupt das Recht, sich für die Schiffe der rhein-preussischen Gesellschaft zu verwenden, die nicht ihre eigenen seien, wie sie ja überhaupt eigne noch gar nicht gehen lasse. Der Bürgermeisterei wurde darauf füglich am 23. Juli geantwortet, daß laut Gesellschaftsvertrag die Mainzer Unternehmung an der Kölner Unternehmung stark beteiligt sei, daß letzterer

tragenden Krahnengebühren verzichten, da die vom Mittelrhein kommenden Fahrzeuge meist nach 6 Uhr abends einträfen und durch die eigenen Leute ausgeladen werden müßten, wird dies durch die Bürgermeisterei entschieden abgelehnt unter dem Hinweis, daß die Dampfschiffe durch Wegfall der Wippengebühren, der Beiträge zur Gildekasse, der Provisionen für Bestätter schon genug sparten, und daß die Gesellschaft froh sein solle, wenn man ihr überhaupt das nächtliche Ausladen gegen die Hafensordnung gestatte¹. Selbst die Festsetzung der Preise durch die Gesellschaft wurde anfangs bemäkelt, die Taxen sollten teilweise erniedrigt, für die Zwischenstrecken genau angegeben und für Berg- wie Thalfahrten gleichgestellt werden². Im allgemeinen waren die Preise³ in den ersten Jahren des Dampfschiffahrtsbetriebes etwas höher wie bei der Segelschiffahrt, dagegen niedriger wie bei den Landreisen. Für Passagiere gab es verschiedene Taxen, je nachdem Plätze im Pavillon, der Kajüte oder Vorkajüte gefordert wurden. Am meisten waren die Preise bei der preussisch-rheinischen Gesellschaft differenziert, wo für Personen vier getrennte Plätze zu haben waren⁴. Die Frachten der Waren wurden unter Einschluss der Rheinzollgebühren festgesetzt und beliefen sich 1829 pro Centner von Mainz nach Köln auf 10 Silbergroschen, von Köln bis Mainz auf 12—13¹/₂ Silbergroschen⁵.

Trotz all' dieser einzelnen Mängel und Schwierigkeiten war das Gesamtergebnis der Dampfschiffahrtsunternehmungen von Anfang an ein günstiges. Die Zahl der auf Dampfbooten beförderten Güter mehrte sich von Jahr zu Jahr, obgleich die Frachtsätze eine steigende Tendenz aufwiesen. Die „Concordia“, „Friedrich Wilhelm“ und der 1829 dazu gekommene „Prinz Friedrich“ führten auf der Strecke Mainz-Köln

nur kraft Substitution der Mainzer Rechte die Fahrten auf der hessischen Rheinstrecke übertragen seien und ähnliches mehr.

¹ Über weitere Verhandlungen wegen Gebührenerhebung bei den Dampfschiffen vgl. A. d. M. H.K. besonders § 4245, 4404.

² Vgl. Schreiben der hessischen Provinzialregierung vom 27. April 1827 und Bekanntmachung derselben betreffend die Dampfschiffahrt auf dem Main vom 13. März 1828, in Akten über Handel und Verkehrs-wesen (Dampfschiffahrt).

³ Vgl. über die Frachtpreise Beilage 15 und die schon citierten Plakate. Für die Zeit um 1830 enthält eine genaue Angabe der Preise sämtlicher Dampfschiffahrtslinien Herman, Adressbuch 1830 S. 76 bis 90. Dort sind auch die einzelnen Abfahrtszeiten verzeichnet.

⁴ Vgl. Beilage 15.

⁵ Die Frachten der Güterladungen wurden auf einzelnen Strecken bald nach Eröffnung der Dampfschiffahrt etwas erhöht; vgl. den citierten Bericht des Verwaltungsrats der Kölner Gesellschaft S. 9. Die Ansätze in Beilage 15 und in den Plakaten von 1827 mit den Angaben bei Herman, a. a. O. S. 82. Über die Frachtpreise der Passagier-Effekten und Wertsachen vgl. ebenfalls Beilage 15.

1827	—	54 818	Centner ¹	Handelsgüter	mit	sich
1828	—	79 502	-	-	-	-
1829	—	154 522	-	-	-	-

Eine ähnliche Vermehrung des Zuspruchs läßt sich für die Mainlinie feststellen, wo die „Stadt Frankfurt“ 1828 601 und 1829 schon 7491 Centner transportierte. Noch weit größer sind die Zahlen auf der niederrheinischen Strecke, wo die holländischen Boote (Stadt Nymwegen, Stadt Köln und Herkules) 1829 insgesamt 181 842 Centner beförderten. Von letztgenannten Schiffen war der Herkules zum Schleppen anderer Fahrzeuge eingerichtet und vermochte, abgesehen von der eigenen Ladung mit 2400 Centner, 4—6 Boote à 5—7000 Centner bergwärts zu ziehen.

Auch die Personenbeförderung blieb stetig im Wachsen. Gleich im ersten Betriebsjahr hatten die beiden Schiffe der kölnischen Gesellschaft 7393 Reisende zu Berg und 11231 zu Thal geführt, mithin zusammen 18 624 Personen, die 55 841 Thaler, 13 Sgr., 2 Pf. für die Fahrten zu entrichten hatten². Namentlich der gebildete Teil des Publikums liefs sich durch die kleinen Unfälle nicht schrecken und wurde den Dampfbooten immer mehr zugethan. Es war einmal die Schnelligkeit der Beförderung, die den Reisenden zusagte; in 8—10 Stunden³ ohne Aufenthalt von Köln bis Mainz zu fahren, hätte man sich wenige Jahre früher kaum träumen lassen. Nicht weniger war die große Bequemlichkeit geschätzt, die die neuen Schiffe ihren Passagieren boten. Die Fahrzeuge hatten für ihre Gäste ein großes Deck zum promenieren, sie besaßen elegant eingerichtete Pavillons und Kajüten⁴, in denen man sich beschäftigen konnte, und ermöglichten eine gute Verköstigung zu billigen Preisen⁵. Selbst das Geräusch der Maschinen, vor dem man sich anfangs sehr gefürchtet hatte, wurde bald nicht mehr unangenehm empfunden. Bekannt war in jenen Tagen die Schilderung, welche der damals gefeierte Dichter Matthisson von seiner Rheinreise entwarf. „Man kann sich,“ so schrieb er auf der „Concordia“ am 16. Mai 1827⁶, „nichts Eleganteres und Bequemereres denken, als dieses Dampfschiff, welches den schönen Namen von Schillers Glocke führt.

¹ Vgl. Herman a. a. O. S. 90. In dem erwähnten Bericht der Kölner Gesellschaft wird für 1827 die Centnerzahl sogar auf 57 135 angegeben.

² Vgl. Bericht der Kölner Gesellschaft für 1827 S. 8 und A. d. M. H.K. § 4208.

³ Vgl. weitere Angaben bei Herman a. a. O. S. 90 ff.

⁴ Die „Concordia“ und „Friedrich Wilhelm“ hatten eine Länge von über 130 und eine Breite von 16 Fufs.

⁵ Vgl. Beilage 15; Bericht a. a. O. S. 7, 8; Herman a. a. O. S. 75, 76.

⁶ Bericht a. a. O.

Vom Morgen bis zum Abend kannst du für Leib und Seele das gemächlichste Leben darin treiben. Stünden die alten Sybariten wieder auf, sie würden es kaum irgendwo sich besser wünschen. Für Alles ist gesorgt. Auch eine kleine Bibliothek steht dem Reisenden zu Gebot. Die Möbel sind so zierlich, wie man sie nur in Palästen zu sehen gewohnt ist: angenehmer sich durch die Welt bewegen als auf einem solchen Dampfschiffe, mag auch der lebhaftesten Phantasie kaum erträumbar sein“.

Nicht so glücklich, wie die Dampfschiffahrt sich bei dem Publikum eingeführt hatte, gestaltete sich ihr Verhältnis zu dem bisherigen Schifferstand. Es war ja nicht gut möglich, dieselben Leute, die seither auf Segelschiffen gedient hatten, nun ohne weiteres auf Dampfbooten zu beschäftigen. Für gewisse Funktionen waren sie dorten überhaupt nicht zu verwenden, weil man dafür, z. B. zur Überwachung und Bedienung der Dampfmaschinen, nur gelernte Mechaniker brauchen konnte. Für die Gesellschaften war es wirklich nicht leicht, ordentliches Personal zu erhalten; namentlich zu Anfang mußten sie verhältnismäßig hohe Löhne zahlen. Die Gesamtausgaben für Bedienung eines niederrheinischen Dampfschiffes wurden auf 11740 fl. pro Jahr geschätzt¹. Davon entfielen als Gehalt mit Kost für den Maschinisten 1600 fl., dessen Gehilfen 1000 fl., den Kondukteur 1200 fl., den Kapitän 950 fl., den Steuermann 580 fl., dessen Gehilfen 430 fl., den Zimmermann 500 fl., vier Matrosen zusammen 1500 fl., 5 Stocher zusammen 2500 fl., 2 Knechte zum Aufpassen 380 fl., einen Koch 470 fl., 2 Jungen 380 fl., einen Deckjungen 250 fl. Aus diesen Angaben erhellt, wie wenig man anfangs mit dem Personal hauszuhalten wußte, daß man viel mehr Leute anstellte, als der Betrieb wirklich erforderte, und wie teuer die Beschaffung der technisch geschulten Kräfte zu stehen kam. Nicht nur, daß der Maschinist den absolut höchsten Gehalt erhielt und sein Gehilfe mehr als der Kapitän, wurden selbst die Heizer besser bezahlt als die Matrosen, obwohl jene gelernte Schiffer waren.

Ganz die gleichen Erscheinungen zeigen sich beim Betrieb der preussisch-rheinischen Gesellschaft². Diese mußte 1827, wo ihre Schiffe nur wenige Monate gingen, 13781 Thaler für deren Mannschaften verausgaben. Diese hohen Kosten entstanden zum Teil dadurch, daß Maschinisten, Kondukteure, Kapitäne etc. vor Einrichtung des aktiven Dienstes nach Holland geschickt werden mußten, um sich in ihren kommenden Verrichtungen einzuüben, zum Teil auch dadurch, daß in den

¹ Über diese Berechnung vgl. Herman, Adreßbuch 1827 S. 39 ff.

² Vgl. Bericht des Verwaltungsrats vom 15. April 1828 (A. d. M. H.K. § 4232) S. 9, 13.

ersten Monaten des Dienstes beaufsichtigende niederländische Maschinisten und Kapitäne auf den Schiffen gegenwärtig waren, um die Fahrten sicher zu stellen. Doch gelang es der Direktion schon 1828, die teueren, von der niederländischen Gesellschaft überlassenen Leute durch einheimisches, billigeres Personal zu ersetzen, die Bemannung etwas mehr dem wirklichen Bedürfnisse anzupassen und, was am bedenklichsten war, die Löhne der Matrosen und Stocher um vieles herabzudrücken.

Noch mehr Schwierigkeiten machte die Beschaffung von Steuerleuten für die Dampfboote. Die Gesellschaften konnten und wollten sich nicht darauf einlassen, jedesmal einen anderen der für bestimmte Strecken, und zwar für Berg- oder Thalreise patentierten Leute an Bord zu nehmen, zumal sie den Unfall¹ der „Concordia“ im Binger Loch am 11. September 1827 auf die Ungeschicklichkeit eines solchen Mannes zurückführten. Allein es bedurfte erst eines ausführlich begründeten Gesuches, längerer Schreibereien² und des Hinweises, daß bei der Schnelligkeit des Schiffslaufes und der leichten Beweglichkeit des Steuerruders Leute mit seiner Führung betraut werden mußten, die seine Verwendung täglich übten, bis ihr für die Mittelrheinstrecke gestattet wurde, aus der Zahl der dort eingeführten Steuerleute einige zum dauernden Lotsendienst auf Berg- und Thalreisen auszuwählen, die sich dann aber auf diese Beschäftigung beschränken und anderen Schiffen, von Notfällen abgesehen, fernbleiben sollten.

Die Thatsache, daß bei den Dampfbooten die Berufsangehörigen nur in wenigen, nicht einmal den bestbezahlten Stellungen ankommen konnten, stimmte den zünftigen Schifferstand, der sich durch die neue Betriebsweise in seiner Existenz bedroht fühlte, natürlich für diese nicht günstiger. Andererseits war er auch zu der kapitalistischen Beteiligung bei den Gesellschaften nur in seltenen Fällen zu bewegen. Obschon letztere bei der Konzessionserteilung verpflichtet wurden³, einen Teil ihrer Aktien den Schiffen anzubieten, und obschon dies beispielsweise durch die Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main in der liberalsten Weise geschah⁴, ließen sich nur ganz wenige Schiffer zur Übernahme einiger Aktien bewegen. Die meisten erklärten teils aus wirklichem Geld-

¹ Vgl. oben S. 207.

² Vgl. Gesuch vom 15. September 1827, Schreiben der Bürgermeisterei vom 18. September und Entscheid der Provinzialregierung vom 2. Oktober 1827 in Akten über Handel und Verkehrswesen (Dampfschiffahrt) 127 M.St.A. und oben S. 138.

³ Vgl. oben S. 201.

⁴ Vgl. Schiffahrtsakten 1826 M.St.A. Die Mainzer Gesellschaft liefs eine Anzahl von Exemplaren ihrer Statuten an Schiffer verteilen, damit diese sich über sie unterrichten konnten. Trotzdem nahm von 20 Mainzer Schiffen, die aufgefordert wurden, nur einer wenige Aktien.

mangel, teils aus der Furcht kleiner Leute, bei einem Unternehmen, dessen Entwicklung sie nicht überschauen konnten, ihr Geld zu verlieren, daß sie sich nach ihren Verhältnissen der Aktien nicht bedienen könnten. Die großen Umwälzungen, die die Rheinschiffahrt durch Verwendung der Dampfkraft bei Beförderung der Fahrzeuge erfuhr, wurden durch intelligente, kapitalkräftige Großkaufleute getragen; sie mußten bei der dauernden Zurückhaltung des alten Schifferstandes jenen allein direkt oder indirekt Nutzen bringen.

Den geschädigten Schiffern blieb nur eine Möglichkeit, dem drohenden Verhängnis zu entgehen. Diese lag in dem Versuch, das seitherige System des Fahrtenbetriebes mit der neuen Weise konkurrenzfähig zu erhalten. Die Niederländer gingen dabei am praktischsten vor¹; sie errichteten von der holländischen Grenze bis Köln Pferde-Relais, an denen stets frische Zugtiere zur Verfügung standen. Damit brachten sie es zu einer merklichen Beschleunigung ihrer Transporte, so daß die Strecke von Holland bis Köln², die seither etwa 14 Tage beansprucht hatte, nunmehr, dank der Konkurrenz des Dampfes, mit den alten Fahrzeugen in 5—6 Tagen zurückgelegt wurde. Viel weniger Spannkraft zeigten die mittel- und oberrheinischen Genossen. Ihr ganzes Bestreben ging dahin³, die Einführung der Dampfschiffahrt zu vereiteln, und als sich dies unmöglich zeigte, hofften sie wenigstens auf den baldigen Verfall des Unternehmens für ihre Stromteile.

Ihre Gesinnungen und Anschauungen spiegeln sich am besten in Gutachten wieder, die der Verwaltungsrat der Mainzer Schiffergilde in den Jahren 1826 und 1827 abgab⁴. Im ersten Falle war ihm nach Wunsch der hessischen Regierung die Frage nahegelegt worden, wie die Dampfschiffahrt unter möglichster Schonung des Nahrungsstandes der bestehenden Schiffergilden zu verwenden sei⁵? Die ausführliche Antwort zielt im wesentlichen dahin, jene könne überhaupt nicht dauernd bestehen. Wenn auch die Dampfschiffahrt hinsichtlich ihrer Kraft und Schnelligkeit die allgemeine Bewunderung erzeuge, so dürfe man ihnen „als praktisch erfahrenen Schiffern“, die seit einer langen Reihe von Jahren den Rhein befahren hätten, doch glauben, daß dieser Strom nicht in allen Teilen den Betrieb mit Dampfschiffen zulasse. Namentlich der Mittelrhein

¹ Vgl. Schirges, der Rheinstrom S. 74; Handelskammer zu Mainz S. 33, 34.

² Für die Strecke Köln-Mainz brachte die Kölner Handelskammer eine ähnliche Einrichtung in Vorschlag, fand jedoch bei der Mainzer Handelskammer keine Unterstützung, weil diese meinte, es sei Sache der Schiffer, eine derartige Maßregel ins Leben zu rufen. Vgl. Handelskammer zu Mainz S. 34.

³ Vgl. oben S. 203.

⁴ Vgl. zum folgenden A. d. M. H.K. § 4210.

⁵ Gutachten vom 2. März 1826 a. a. O. Siehe Beilage 11.

zwischen Köln und Bingen eigne sich bei gewöhnlichem Wasserstande keineswegs zu seiner Einführung, und auch die Linie Schröck bis Straßburg sei nicht zu rechnen¹. Zu allem Überflusse könne man ja den Dampfschiffen unter gewissen Beschränkungen hinsichtlich der Zahl der Fahrten etc. eine Probezeit von einem Jahre gewähren, innerhalb welcher sich zweifelsohne die Unverwendbarkeit dieser Betriebsart klar erweise.

Als das Jahr vorüber war und die Dampfschiffahrtsgesellschaften selbst über eigenes Erwarten glücklich abgeschlossen hatten, da sollte dieselbe Körperschaft wieder zur Beratung zusammentreten. Freilich war diesmal die Frage schon ganz anders gestellt, nicht wie sich die Dampfschiffahrt verwenden lasse, sondern wie die Segelschiffahrt in ihrer Konkurrenz mit den Dampfschiffen zu erhalten und zu fördern sei, und ob man im Rahmen der noch geltenden Octroikonvention etwa durch Einrichtung von Schnellfahrten mit abgekürzter Ladefrist, Ablösestationen für die Leinpferde etc. Erfolge erzielen könne? Diesmal ist die Stimmung noch viel gedrückter als im vergangenen Jahre. Vollkommene Hoffnungslosigkeit spricht fast aus jeder Zeile des erstatteten Gutachtens². Eigentliche Vorschläge, wie die Segelschiffahrt konkurrenzfähig zu erhalten sei, wissen die Schiffer überhaupt nicht zu machen; sie klagen nur über die außerordentlichen Begünstigungen, die man der Dampfschiffahrt gewähre und bitten, man solle sie, die doch zunächst als Personen-Post eingerichtet sei, bezüglich der Warenladungen Beschränkungen unterwerfen, wie man es früher mit den Diligencen im Artikel 24 des Reglements von 1815 gehalten habe³. Auch möge man ihre Frachttaxen erhöhen, die Gildeschiffer gegen Eingriffe der Kleinschiffer schützen, die Erhebung der Octroigebühen für die Segelfahrten wie bei den Dampfbooten⁴ vereinfachen und die drückenden Rekognitionsgebühren ermäßigen. Die letzten zwei Wünsche

¹ In letzterem Punkte haben sie insofern Recht behalten, als die Dampfschiffahrt auf dem Rhein oberhalb Mannheims nach jahrzehntelangen Versuchen wegen der schlechten Wasserverhältnisse fast gänzlich eingestellt wurde und erst nach den bedeutenden Stromverbesserungen der jüngsten Zeit wieder mit Erfolg betrieben werden konnte.

² Gutachten vom 27. August 1827 a. a. O. Siehe Beilage 12. Das vom Kölner Gilderat in gleicher Angelegenheit begehrte Gutachten blieb aus. (Vgl. Schreiben Ockharts, des Mitglieds der provisorischen Verwaltungskommission, vom 21. April 1828 a. a. O.)

³ Außerdem forderte man, freilich vergeblich, die Dampfschiffahrtsgesellschaften sollten für ihre Fahrten Beiträge zur Unterstützungskasse der Gilden zahlen. (Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.)

⁴ Die Dampfboote entrichteten zur Vermeidung von Aufenthalt beispielsweise die ganzen Gebühren zu Berg von Köln bis Koblenz auf dem Erhebungsbureau zu Köln auf einmal, ohne an den Zwischenstationen zu halten.

berührten Punkte, die auch die Mainzer Handelskammer lebhaft befürwortete¹.

Noch weitere Reformgedanken kamen in den nächsten Jahren zum Ausdruck². Man überlegte, wie man auf diese oder jene Weise die Zahl von Schiffern einschränken könne, plante, daß die Gildenangehörigen bei Warensendungen auf dem Mittelrhein gemeinsame Sache machen sollten gleich dem Jachtschiffverein und ähnliches mehr. Alle diese Vorschläge hätten, selbst wenn sie sich verwirklichen ließen, keinesfalls dauernden Erfolg versprochen. Die Frage, ob Dampf, ob Segel mußte ausgetragen werden, wie der Streit zwischen natürlichem und gezwungenem Umschlag, zwischen Gewerbefreiheit und Gildezwang. Bei einer Betriebsweise, in der die manuelle, künstlerische Geschicklichkeit des einzelnen vor der Gesamtleistung zurücktrat, mußte die unvollkommene Technik im wirtschaftlichen Daseinskampf erbarmungslos unterliegen. Der endgültige Sieg des Fortschritts konnte verlangsamt, verzögert, aber nicht ewig aufgehalten werden. In der That scheinen die großen Umwälzungen des Verkehrswesens im 19. Jahrhundert nicht als plötzliche Umkehrungen von heute auf morgen, sondern als langsam, aber stetig sich vollziehende Wandlungen, die sich über Jahrzehnte erstrecken. Trotzdem blieb dem rheinischen Schifferstand die Bedrängnis, das sociale Elend, wie es die Umwandlung eines Gewerbes vom Kleinbetrieb in kapitalistische Großunternehmung, als welche sich die Dampfschiffahrt im wesentlichen von Anfang an erweist, für ganze Menschenklassen mit sich bringt, in keiner Hinsicht erspart. Wenn auch auf einzelnen Linien in den ersten Jahren die alten Fahrzeuge sich noch erfolgreich behaupten konnten³, wurden sie doch mehr und mehr verdrängt, bis sie endlich vom ganzen Strome verschwunden waren.

Die neue Unternehmung wurde gleich bei ihrer Einführung von den Kreisen, die nicht unmittelbar an ihr beteiligt waren, freudig begrüßt. Am selbstverständlichsten erscheint die zustimmende Haltung bei den Organen des Handelsstandes, die, wie die Kölner und, nach anfänglichem Zögern, auch die Mainzer Handelskammer, der neuen Betriebsweise vollauf zugethan

¹ Gutachten der Handelskammer vom 1. Mai 1828 a. a. O. Siehe Beilage 13.

² Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.

³ Beispielsweise hat die Güterbeförderung durch das Mainz-Frankfurter Marktschiff in den ersten Jahren nach Einführung der Dampfschiffahrt zugenommen. Die Dampfschiffahrt hatte den Güterzug auf dem Rhein vermehrt, das für den Main bestimmte Boot, die „Stadt Frankfurt“ war aber für Warenladungen nicht eingerichtet, und so kam denn der nach Frankfurt bestimmte Zuzug dem Marktschiff zu gute, das billiger als die konkurrierenden Eilwagen war. Vgl. Verhandlungen in Rheinschiffahrtsakten 1830, bes. Schreiben der Provinzialregierung vom 5. Januar 1830.

waren¹, da die durch sie vertretenen Interessentengruppen zum mindesten indirekten Nutzen gewannen. Aber auch die städtischen Verwaltungen, die niederen und höheren Regierungsbehörden waren der Verkehrsentwicklung günstig gestimmt. Dafs sie sich zu einzelnen Mißgriffen verleiten liefsen, darf ihnen bei Behandlung von Verhältnissen, deren Tragweite damals niemand überschauen konnte², nicht allzu schlimm angerechnet werden; im allgemeinen haben die Provinzialbehörden, städtischen Verwaltungsorgane, wie vor allem die Centalkommission, die den Ausgleich der alten mit den neuen Einrichtungen erstrebte, die zugleich auf „möglichste Schonung des Nahrungsstandes der bestehenden Schiffergilden“ drang, fördernd und segensreich in die Verkehrsgestaltung eingegriffen. Das über die materiellen Sonderinteressen erhabene Beamtentum der Rheinuferstaaten hat an der Erfüllung einer bedeutenden Kulturaufgabe merklich mitgeholfen.

¹ Vgl. Beilage 13.

² Schrieb doch die Mainzer Handelskammer am 8. Dezember 1825 kühnlich: „Der Gedanke, die jetzt bestehende Schifffahrt durch die Dampfschifffahrt ganz verdrängen zu wollen, kann keinem vernünftigen Menschen einkommen“. Handelskammer zu Mainz S. 131.

Dritter Abschnitt.

**Von der Rheinschifffahrtsakte 1831 bis zu
ihrer Neugestaltung 1868.**

Erstes Kapitel.

Die Übereinkunft der Uferstaaten vom Jahre 1831 und deren Einwirken auf die Fortentwicklung der Rheinschiffahrtsverhältnisse.

§ 14.

a. Abschluß und Inhalt der Schiffsahrtsakte.

Mitten unter den gewaltigen Umwälzungen, welche die Einführung der Dampfschiffahrt im rheinischen Verkehrswesen hervorrief, kam zwischen den Uferstaaten des Stroms die Übereinkunft zu stande, welche die Forderungen des Wiener Kongresses endlich verwirklichen sollte. Am 31. März 1831 wurde zu Mainz die Rheinschiffsahrtsakte unterzeichnet, deren Grundideen bis auf den heutigen Tag maßgebend blieben.

Wir verfolgten oben, wie die Centrankommission ihre Beratungen abbrechen mußte, da jede Hoffnung auf eine Verständigung zwischen Preußen und den Niederlanden geschwunden schien. Wenn der erstgenannte Staat dachte, durch Intervention der Vertragsmächte dennoch bald zum Ziele zu kommen, hatte er sich getäuscht. So entschieden England, das schon 1822 auf dem Kongress zu Verona¹ Beschwerden wegen des ungehinderten Warendurchzugs durch die Niederlande erhoben hatte, seine Wünsche unterstützte, so sehr sich beispielsweise auch Österreich in gleichem Sinne bemühte, von Holland waren nur breite Darlegungen und ausweichende Erwiderungen, kein Verzicht auf seine Ansprüche zu erlangen².

Man gedachte daher unter dem Zwang der Umstände, die Besprechungen innerhalb der Centrankommission von neuem

¹ Vgl. Klüber, Recht des deutschen Bundes § 571 Anm. d. Seite 784.

² Vgl. Oppenheim, Der freie Rhein S. 152, 153 und die dortigen Verweisungen.

aufzunehmen. Bayern machte zur Erleichterung eines derartigen Entschlusses Vergleichsvorschläge, die mit Übergehung der „ultrafluvialen“ Streitpunkte zunächst die Erledigung der übrigen Fragen eines Schifffahrtsreglements im Sinne der Wiener Konvention anstreben sollten. Holland zeigte sich bei Wiederbeginn der Verhandlungen zu thatsächlichen Zugeständnissen geneigt, wollte aber von dem seither verteidigten Principe nicht abgehen¹. Sein Vertreter erklärte, daß er zwar unerschütterlich an dem Grundsatz festhalte, die freie Schifffahrt im Sinne der Wiener Akte sei auf den Lauf des Flusses selbst beschränkt und lasse sich keineswegs über denselben hinaus, d. i. auf die Fahrt bis in die offene See und umgekehrt, ausdehnen, daß er aber gerne bereit sei, durch neue „mit der Würde der niederländischen Krone und den wesentlichsten Interessen des Königreichs zu vereinigende Konzessionen dazu beizutragen, die Rheinangelegenheit in dem Interesse der Gesamtheit der Beteiligten zu einem baldigen und glücklichen Ende zu bringen“. Neben der bereits früher eingetretenen Herabsetzung der Transitgebühren für eine Reihe von Artikeln und teilweiser Regelung der Abgabenerhebung nach dem Gewicht der Güter, neben dem Versprechen, die Transitprohibitionen fast ausnahmslos abzuschaffen, die Waal anstatt des Lek als Rheinfortsetzung zu betrachten und die zustehenden Schifffahrtsgebühren zu vermindern, wollten die Niederlande auch Formalitäten und Kosten, die mit dem Umschlag in ihren Seehäfen verbunden waren, von nun an beseitigen, insbesondere auf Erhebung der „Syndikatsabgabe“ und der „Plombage“ verzichten, beziehentlich letztere durch eine kostenlose Schiffsbegleitung ersetzen.

Wenn der die Rheinmündungen beherrschende Staat sich somit auch in Punkten nachgiebig zeigte, deren Gewährung er noch vor wenig Jahren entschieden verweigert hätte, so blieben ihm doch noch Mittel genug, die allgemeinen Schifffahrtsinteressen seiner Handelsschutzpolitik unterzuordnen. Folgerichtig mußte Preußen die holländischen Anerbietungen zurückweisen und auf dem seither eingenommenen Standpunkte verharren. Wirklich gab es ohne Zögern seine Meinung dahin zu Protokoll², daß, „solange das Princip, welches die Grundlage des ganzen Reglements bilde, von einem der vorzüglich beteiligten Staaten bestritten werde, es ratsamer erscheine, die Aufmerksamkeit darauf zu richten, wie diesem Princip selbst seine Gewähr und Anerkennung bereitet werde, als eventuelle Verhandlungen über Gegenstände zu pflegen, die, so einfach die Vereinbarung

¹ Vgl. 352. Protokoll der Centalkommission vom 26. März 1825. (Steindruck im M.St.A.)

² Vgl. die ausführliche Darlegung im 355. Protokoll vom 13./16. April 1825 (Steindruck im M.St.A.)

darüber sein werde, wenn einmal die Grundlage feststehe, doch, solange diese fehle, nur zu leicht als Vorwände benutzt werden könnten, das wahre Ziel aus den Augen zu rücken.“

Von dieser Ansicht konnte es auch nicht lassen, als die niederländischen Verordnungen vom 10. September 1826 und 1. März 1827 die gemachten Versprechungen hinsichtlich der Schifffahrtserleichterungen größtenteils erfüllten¹. Durch sie wurden die Verhältnisse provisorisch dahin geordnet, daß der freilich stark versandete Lek dem konventionellen Rhein gleichgestellt und nach den nämlichen Regeln verwaltet ward und pour la navigation des bateaux du Rhin depuis Krimpen jusqu'en pleine mer, et depuis la mer jusqu'à Krimpen, für den Übergang der Schiffe vom Fluß zur offenen See, gewisse Erleichterungen geschaffen wurden.

Da man in den Sitzungen der Centralkommission, wo Hessen und Bayern mit Preußen stimmten, während Baden und Nassau sich auf die holländische Seite neigten, nicht voran kommen konnte, suchten demnächst die Vertreter der beiden Hauptwidersacher in „Partikularverhandlungen“ zur ersehnten Verständigung zu gelangen. Als im Laufe der nächsten Jahre die Vorstellungen der Großmächte immer dringender wurden², als die Entwicklung der Dampfschifffahrt zeigte, daß das Festhalten an den alten Rechten nicht mehr dieselbe Bedeutung wie früher habe, begann Hollands starre Energie zu erlahmen³. 1829 liefs es sich endlich zum geforderten Nachgeben bewegen und einigte sich mit Preußen bez. des Entwurfs einer „Übereinkunft unter den Uferstaaten des Rheins und einer auf die Schifffahrt dieses Flusses sich beziehenden Ordnung.“ Nachdem er von der Centralkommission gründlich durchberaten⁴ und den einzelnen Regierungen zur Genehmigung unterbreitet worden war, wurde der Vertrag am 31. März 1831 glücklich abgeschlossen und am 16. Juni 1831 zu Mainz feierlich ratifiziert⁵. Planmäßig ist die neue Rheinschifffahrts-

¹ Das arrêté vom 1. März 1827 ist dem 411. Separatprotokoll der Centralkommission vom 31. März 1827 beigegeben. Abdruck desselben bei Herman, Adreßbuch 1828 S. 41—58. Abschrift in deutscher Übersetzung in A. d. M. H.K § 4011.

² Noch im Jahre 1830 richtet Charles Grant im brittischen Unterhause wegen der Rheinschifffahrt Anfragen an das Ministerium Robert Peels. Vgl. Oppenheim, Der freie Rhein S. 153; Klüber, Recht des deutschen Bundes § 571 Anm. d. S. 784.

³ Vgl. Oppenheim, Der freie deutsche Rhein S. 148; über die Streitschriften jener Tage; bes. Op den Hoofs „Etwas über die Rheinschifffahrt“ und die „Widerlegungen“ derselben vgl. ebenda S. 148 Anmerkung 1 und Rau, Volkswirtschaftspolitik S. 274 Anm. 6.

⁴ Die Vorlage des Entwurfs erfolgte von niederländischer Seite am 19. August, von preussischer Seite am 31. Oktober 1829; vgl. Herman, Adreßbuch 1830 S. 140.

⁵ Das Protokoll über den Ratifikations-, Auswechslungs- und Hinterlegungsakt wurde dem 521. Separatprotokoll der Centralkommission als

ordnung am 17. Juli des nämlichen Jahres vollzogen worden.

Der Vertrag liefs ausdrücklich alle im Anschluß an die Wiener Akte erhobenen Streitfragen sowie deren Folgerungen unberührt¹ und brachte lediglich „auf der Grundlage eines Gesamtbegriffs gegenseitig gemachter und angenommener Vorschläge, jedoch unter dem Vorbehalte, daß diese Verständigung den beiderseits behaupteten Rechten und Grundsätzen in keiner Art Eintrag thun solle“, eine Vereinbarung über diejenigen Mafsregeln und reglementarischen Bestimmungen, deren die Rheinschifffahrt nicht länger entbehren konnte. Er zerfiel in X Titel, die sich wieder in 109 Artikel gliederten².

Der erste Titel giebt die allgemeinen Richtlinien unter Berücksichtigung der einzelnen Zugeständnisse und Verabredungen. Die Schifffahrt auf dem Rheinstrom in seinem ganzen Laufe soll von da an, wo dieser Fluß schiffbar wird, bis in die See, sowohl aufwärts als abwärts, „völlig frei sein“ und in Bezug auf den Handel niemand untersagt werden können, wobei als Fortsetzung des Rheins innerhalb der Niederlande Lek und Waal betrachtet werden³. Kein Schiff, das im Eigentum von Unterthanen der Uferstaaten steht, kann beim Übergang aus dem Fluß in das offene Meer oder umgekehrt zum Löschen oder Umladen gezwungen werden. Sollten die bezeichneten Stromarme künftig irgendwie unbenutzbar werden, dann wird Holland dem Rheinhandel eine andere fahrbare Wasserstrafse anweisen.

An die Stelle der seitherigen holländischen Transitgebühren tritt eine festbestimmte Abgabe (droit fixe) von 13¹/₄ Centimes pro Centner für die Bergtour und 9 Centimes für die nämliche Quantität bei der Thalreise⁴. Doch wird neben etlichen weniger drückenden Formalitäten, die sich in der Hauptsache auf Verbleibung der Warenräume in den Schiffen und auf kostenlose Begleitung derselben durch Kontrollorgane beziehen⁵, gehörige Deklaration und Verifikation über den Be-

Anlage beigegeben. Abdruck desselben bei Herman, Sammlung der Gesetze II S. 77, 78. Über die Daten der Ratifikation durch die einzelnen Staaten vgl. Herman a. a. O. Titelblatt.

¹ Über den Umfang der gegenseitigen Zugeständnisse vgl. Klüber, Recht des deutschen Bundes § 571 Anm. e S. 785, 786.

² Vgl. Abdruck in Gesetzessammlungen der einzelnen Staaten; Gesetzessammlung für die kgl. preufs. Staaten, Jahrgang 1831 S. 73 ff. mit nebeneinander stehendem deutschen und französischen Text. Der deutsche Wortlaut findet sich auch bei Meyer, Staatsakten S. 408 bis 436; Herman, Sammlung der Gesetze II, S. 1–76; Rhenus 1859 S. 1 bis 67; Schirges, der Rheinstrom S. 155–206 mit Anhängen I–XLVI S. 199–348.

³ Art. 1–3.

⁴ Art. 4, 6, 8.

⁵ Art. 4, 39.

stimmungsort der Güter oder die Nationalität des Schiffes verlangt¹.

In Erwiderung dieser Zugeständnisse verpflichten sich die Regierungen der übrigen Uferstaaten, die bereits durch die Wiener Kongressakte für den ganzen Lauf des Flusses verabredete allgemeine Befreiung von Transitgebühren zu Gunsten der niederländischen Schiffe auf den Wassertransport solcher Waren auszudehnen, welche den Rhein verlassen und in Flüsse, Kanäle oder andere schiffbare Verbindungswege des Inlandes einlaufen, um sodann durch die gedachten Staaten zu transitieren, insoweit letzteres ohne Vertauschung des Wassertransportes mit einem Landtransporte geschehen kann². Außerdem machen sie sich anheischig, längs ihrer Stromstrecke Freihäfen anzulegen, deren Einrichtung insbesondere für Köln, Düsseldorf, Biebrich und Oberlahnstein, Mainz, Mannheim, Speier und Straßburg³ verlangt, aber wenig später auch noch für andere Orte gewährt wurde⁴. Den Uferstaaten der Nebenflüsse sollten unter ähnlichen Bedingungen die gleichen Vorteile eingeräumt werden⁵.

Schließlich durfte in vielen Beziehungen, wie bei Erhebung der Tonnen-, Lotsen-, Leuchtturmgebühren, bei Notlandung zwecks Unterbrechung der Fahrt, bei Stillliegen zwecks Überwinterung für die Flaggen sämtlicher Uferstaaten kein Unterschied gemacht werden⁶.

Wenn solche Bestimmungen endlich, nach all' den Kämpfen und Verhandlungen, die Behinderung oder gar das Verbot der Rheinschifffahrt in Rücksicht auf den Handel untersagten, so war diese damit noch nicht von finanziellen Lasten befreit. Titel II der Akte von 1831 handelt ausführlich von den Rheinschiffahrtsabgaben und den Mitteln, sich der gehörigen Entrichtung derselben zu versichern.

An Schifffahrtsabgaben⁷ verbleiben: die „Schiffsgebühr“ (Rekognition) für jedes Fahrzeug, dessen Ladungsfähigkeit auf 50 Centner und höher steigt, und die „Zölle von der Ladung“, die nach dem Centnergewicht bezahlt werden. Zu diesem Behufe wurde, um das zeitraubende Wiegen zu vermeiden, die „Aichung“ überall beibehalten oder eingeführt⁸. Außer den seitherigen Erhebungsämtern waren solche für die Thalfahrt

¹ Art. 5, 7.

² Art. 9.

³ Art. 10. Für das entrepôt zu Straßburg wurden einige Einschränkungen getroffen; vgl. darüber und die damit zusammenhängende Öffnung der Illschifffahrt. Schirges, Rhein S. 163, 204–206; Herman, Sammlung II S. 69–76; Meyer, Staatsakten S. 454, 455.

⁴ Vgl. Schirges, Rhein, Anh. III S. 220.

⁵ Art. 11, 45.

⁶ Art. 12, 13.

⁷ Art. 14.

⁸ Art. 17.

auf holländischem Gebiet in Lobith, Vreesvyk, Tiel, für die Bergfahrt in Gorcum, Tiel, Krimpen und Vreesvyk zu errichten.

Da die Festsetzung der Gebühren für die verschifften Waren nur auf den aus vorhandenen Stromkarten entnommenen, ungenauen Angaben beruhte, sollte der Rhein baldigst von neuem vermessen und der Tarif sodann nach der Länge der ermittelten Entfernungen verbessert werden¹. Die „ganze Gebühr“ wurde ähnlich wie schon in der Octroikonvention für eine Reihe von Artikeln herabgesetzt, und weitere Ermäßigungen waren für die Zukunft in Aussicht gestellt². Alle anderen Normen über Vollzug der Erhebungen, Art der Zahlungen, über Manifeste (Frachtbriefe oder Konossemente) mit Angabe der Gattung, des Gewichtes und Bestimmung der Waren, über Verpflichtung der Staaten, die Einnahmen nicht zu verpachten, sondern für eigene Rechnung erheben zu lassen etc., entsprechen durchaus den Grundsätzen der Wiener Akte, wie sie in Fortbildung der Octroikonvention festgestellt worden waren³.

Der III. Titel⁴ regelt die Grenzen zwischen der Durchzugsfreiheit und den für die Uferstaaten geltenden Zollgesetzen. Die Mautvorschriften eines Landes sollen nur in Anwendung kommen, wenn Waren zur Einfuhr ausgeladen und zur Ausfuhr an Bord gebracht oder von einem Fahrzeug zum anderen umgeschlagen werden; für letzteren Fall bleiben die Zollgesetze außer Betracht, wenn er sich innerhalb eines Freihafengebiets vollzieht. Will ein Schiffer Waren durch Teile des Rheins führen, in denen die Landeshoheit an beiden Ufern von einem Herrn ausgeübt wird, so ist er zur Erhaltung der Transitfreiheit nur verpflichtet, die Luken an den einzelnen Warenräumen verbleien oder versiegeln zu lassen oder nach Ermessen der Lokalbehörde zur Verhinderung des Schleichhandels Begleiter an Bord zu nehmen.

Der IV. Titel handelt von dem Rechte, die Schifffahrt auf dem Rheine auszuüben. Er beseitigt endlich formell und tatsächlich den Umschlagszwang in jeder Form. Alle Rechte, Privilegien, Gebräuche, die direkt oder indirekt mit ihm zusammenhängen, bleiben ein für allemal abgeschafft, und dürfen auf keine Weise wieder eingeführt werden⁵. Weiterhin werden alle noch bestehenden Gilden und Zünfte aufgelöst⁶. Damit ist der sachlichen Konzession zum Rheinschiffahrtsbetrieb als solchem, wie sie für gewisse Teile desselben seither den Kor-

¹ Art. 18.

² Art. 19.

³ Art. 20—35.

⁴ Art. 37—48.

⁵ Art. 43.

⁶ Art. 44.

porationen ausschliesslich verliehen war, der Boden entzogen. Bestehen bleibt dagegen die persönliche Konzessionspflicht für Schiffer, wie sie früher geübt wurde, nur mit dem Unterschiede, dass ihre Erlangung nach Wegfall der Gildemonopolien einen größeren Wirkungskreis eröffnet. Die Erlaubnis zur Ausübung der Rheinschiffahrt wird nunmehr jedem erfahrenen Schiffspatron oder Führer verliehen, der sich über seine Kenntnisse und Fähigkeiten vor der Uferregierung seines Domizils ausgewiesen hat¹. Das Patent, das ihm hierüber seine Landesobrigkeit ausfertigt, giebt ihm die Befugnis, die Schiffahrt auf dem Rhein ungehindert auszuüben. Alle rechtlichen Unterschiede zwischen grosser, intermediärer und kleiner Schiffahrt sind weggefallen. Die Zahl der Rheinschiffer ist künftig keinerlei Beschränkungen unterworfen, sondern völlig unbestimmt².

Die Regelung des Trajektverkehrs, das Übersetzen von einem Ufer zum andern hat mit der Rheinschiffahrtsakte nichts gemein³.

Die Frachtpreise und alle übrigen Bedingungen des Transports unterliegen nicht mehr der Festsetzung durch irgendwelche Behörden, sondern beruhen, wie dies Titel V auseinandersetzt, lediglich auf der freiwilligen Übereinkunft des Schiffers und des Versenders oder dessen Auftraggebers. Wie letztere unter mehreren Schiffspatronen oder Führern ohne Rücksicht auf ihren Wohnort die Wahl haben, so bleibt es diesen freigestellt, eine ihnen angebotene Ladung auszuschlagen oder zu übernehmen⁴. Neben dieser Sicherung einer freien Konkurrenz wird die Errichtung von Rangfahrten vorgesehen, nur mit dem Unterschiede gegen früher, dass die neuen Ordnungen für alle Nichtbeteiligten unverbindlich bleiben. Zwei oder mehrere Handelsstädte können mit einer beliebigen Anzahl Schiffer Verträge auf eine bestimmte Zeit schliessen, hierin die Frachtpreise, die Zeit der Abfahrt und Ankunft wie andere in ihrem Interesse liegende Bedingungen feststellen, um den Kaufleuten billige Frachtpreise, dem Schiffer baldige Rückfahrt zu sichern⁵. Alle, die einer solchen Vereinigung angehören, sind verbunden, sich ihrer Ordnung zu fügen, solange sie nicht nach vorheriger Aufkündigung wieder ausgeschieden sind. Dagegen steht es auch an den Plätzen, bei denen dergleichen Rangfahrten eingeführt werden, jedem Schiffer und Kaufmann frei, ob er daran Anteil nehmen oder seinen Eintritt versagen will⁶. Einigen sich zwei Regierungen darüber, dass an be-

¹ Art. 42, 47.

² Art. 45.

³ Art. 46.

⁴ Art. 48.

⁵ Art. 49, 51.

⁶ Art. 50.

stimmten Tagen ein Schiff von einem Orte abfahren soll, um Reisende mit ihrem Gepäck zu befördern, so hat dieses Schiff gleiche Rechte mit den übrigen, die den Strom befahren und untersteht, wie die Güterrangfahrten, keiner besonderen Aufsicht durch die Centralkommission¹.

Der folgende Abschnitt (Titel VI) giebt polizeiliche Vorschriften zur Sicherheit der Rheinschifffahrt und des Handels². Es gehören hierher die Bestimmungen über Untersuchung der Fahrzeuge bez. ihrer Tauglichkeit, über die Verladungen, Art und Umfang der Haftung von Schiffspatronen, Sicherheitsmafsregeln bei Flöfsungen, Satzungen über die Verwendung von Lotsen u. dergl. mehr. Insbesondere machen die Rheinstaaten sich anheischig³, alle Sorgfalt auf Instandhaltung der Leinpfade zu verwenden und dieselben nach Bedarf ohne Aufschub auf Kosten desjenigen, den es angeht, wieder herzustellen. Sie verbinden sich überdies, jeweils für ihre Gebietsstrecke, die nötigen Mafsregeln zu ergreifen, damit die Schifffahrt niemals durch Mühlen, Wehre und sonstige Kunstanlagen gehemmt werde, und damit bei Brücken der Durchläfs von Fahrzeugen oder Flöfsen gegen Zahlung eines mafsigen, näher festzusetzenden Entgelts so schnell als möglich erfolge.

Titel VII⁴ erörtert die Fälle, in denen eine Defraudation von Schifffahrtsabgaben angenommen wird, und bestimmt die Strafe für diese Verfehlungen auf das Vierfache der hinterzogenen Summe.

Titel VIII⁵ handelt „von den Gerichten in streitigen Rheinschifffahrtsangelegenheiten“. Er giebt die Normen über die Errichtung von eigenen Rheinschifffahrtsgerichten, deren Urteiler, die Zollrichter, durch die Uferstaaten bestellt werden, umgrenzt zugleich die Zahl der Streitfälle, die bei diesen Gerichten anzubringen sind, und regelt das Verfahren, nach welchem dieselben zur Verhandlung kommen. Wenn die Klage einen Gegenstand im Wert von mehr als 50 Franken betrifft, kann gegen das Urteil erster Instanz Berufung eingelegt werden, über die nach Wahl von der Centralkommission oder einem bestimmten Gerichte der einzelnen Uferstaaten entschieden wird.

Im IX. Titel wird die Verwaltung der Rheinschifffahrtsangelegenheiten geregelt, soweit sie sich auf Vollziehung der neuen Akte erstreckt. An der Spitze derselben steht auch

¹ Art. 52.

² Art. 53—70.

³ Art. 67, 68.

⁴ Art. 71—80. Über den später notwendig gewordenen Erlafs von Strafbestimmungen für Übertretungen der Rheinschifffahrtsakte vgl. Übereinkunft Bayerns, Badens, Hessens und Nassaus bei Martens, *Nouveau recueil de traités* I S. 153—156.

⁵ Art. 81—88.

fürderhin die Centralkommission¹, zu der jeder Uferstaat einen Bevollmächtigten beordert. Sie versammelt sich am 1. Juli jeden Jahres in Mainz auf einen Monat, zieht Erkundigungen über Vollzug der Schifffahrtsordnung ein, bringt neue Vorschläge zur Beratung, empfiehlt die Beschleunigung dringender Flußarbeiten und erstattet ausführlichen Bericht über den Zustand der Schifffahrt und die dabei eingetretenen Veränderungen². Ihre Mitglieder sind nur Agenten der Uferstaaten. Die Beschlüsse werden zwar nach absoluter Stimmenmehrheit abgefasset, erlangen jedoch für die Einzelregierungen erst Verbindlichkeit, wenn dieselben ihre Genehmigung dazu durch die betreffenden Kommissarien erteilt haben.

Die Centralkommission ernennt „den Oberaufseher der Rheinschifffahrt“³ auf Lebenszeit, dessen Gehalt, wie der Bedarf der Kommission, zu den gemeinschaftlichen Kosten der Verwaltung gerechnet wird. Der Oberinspektor leistet den Amtseid vor seinen Wählern in die Hände ihres Präsidenten, er hat seinen Wohnsitz in Mainz und ist dafür in erster Linie verantwortlich, dafs begründeten Beschwerden, welche die Aufseher, die Handelsleute oder Schiffer bei ihm anbringen, schleunig abgeholfen werde⁴.

Unter diesen beiden Organen der Centralverwaltung stehen vier Inspektoren, denen lokal begrenzte Aufsichtsbezirke zugeweiht sind⁵. Dieselben werden von den verschiedenen Uferstaaten bestellt, denen sie auch zur Erfüllung ihrer Funktionen verpflichtet sind. Für den Oberlauf haben Baden und Frankreich, für den zweiten Bezirk Bayern, Hessen, Nassau, für den dritten Preussen und für den letzten Holland den Aufseher zu ernennen.

Schliesslich sind noch die im Dienste der Landesherren stehenden Beamten der verschiedenen Zollstellen zu nennen⁶.

Ihnen wie überhaupt allen Rheinschifffahrtsbeamten ist es untersagt, selbst Handel zu treiben oder sich mit einer Handlung zu verbinden. Nicht einmal als Kommanditgesellschaftler oder Teilhaber dürfen sie einem Geschäfte beitreten⁷.

Wie in den früheren Konventionen wurden auch diesmal der Rheinzollerhebung und deren Beamten für den Kriegsfall Neutralitätsrechte zugesichert.

Der letzte Titel hat nur den einzigen, aber wichtigen Ar-

¹ Art. 89—96.

² Vgl. art. 16 der Wiener Konvention.

³ Art. 92, 95—100.

⁴ Als erster Oberinspektor der Rheinschifffahrt wurde 1831 der preufs. Regierungsrat von Auer gewählt. Vgl. Schirges, Der Rheinstrom S. 347.

⁵ Art. 101, 102.

⁶ Art. 103, 105—108.

⁷ Art. 104.

tikel, der erklärt, daß die Akte bloß mit allseitiger Bewilligung eine Abänderung erleiden kann und zugleich Anordnungen für ihren Vollzug trifft¹.

Gemäß des 521. Separatprotokolls der Centrakommission sollte eine Anzahl der vorausgegangenen Protokollarverhandlungen², in denen Erläuterungen, Vorbehalte und Vereinbarungen einzelner Staaten niedergelegt waren, zur subsidiären Erklärung und Ergänzung der Rheinschiffahrtsakte herangezogen werden können.

§ 15.

b. Durchführung der Akte und die ihr folgende Neuordnung des Schiffer- und Steuermannswesens.

Die Schiffahrtsakte von 1831 bildet den bedeutendsten Markstein der rheinischen Verkehrsentwicklung im 19. Jahrhundert. Endlich hatte die Idee einer ungehinderten Güterbeförderung, die Preußen, unterstützt durch das gleichgesinnte Hessen, mit rückhaltsloser Energie verfocht, das formale Recht, wie es Holland seit 15 Jahren zähe verteidigte, besiegt. Nicht freiwillig, sondern unterm eisernen Zwang der allgemeinen politischen Lage waren die Niederlande vom Kampfplatz gewichen; für sie gerade noch zur rechten Zeit, denn wenige Monate später ward ihnen ihr bester Trumpf aus den Händen gewunden. Durch die Losreißung Belgiens wurde Antwerpen, das bis dahin holländischer Hafen gewesen, der schärfste Konkurrent jenes Landes.

Die Rheinschiffahrtsakte blieb seitdem die Grundlage aller Rechtsverhältnisse auf den rheinischen Gewässern. Erst nach einem Menschenalter sollte sie wieder eine tiefer greifende Abänderung erfahren, die sich aber bei näherem Zusehen nicht als principielle Umgestaltung, sondern wesentlich als zusammenfassende Feststellung der in der Zwischenzeit mehr und mehr vollzogenen Wandlungen des Verkehrswesens, insbesondere der Abgabenbefreiung, erweist. Die ersten Jahrzehnte nach der Einführung der Akte von 1831 brachten nur einzelne Ergänzungen in der Form von Zusatzartikeln³, die notwendige Strafbestimmungen, Anordnungen bezüglich der

¹ Art. 109.

² Abdruck derselben bei Herman, Sammlung II S. 79—85; Meyer, Staatsakten S. 437—440; das Protokoll findet sich auch lithographiert im M.St.A.

³ Vgl. über die Supplementarartikel 1 u. ff. Martens, Nouveau recueil XII S. 734; Nouveau recueil général I S. 386; II S. 537—546; VIII S. 576—588; IX S. 172—177; XIII S. 1—9. Die Supplementarartikel I—XVII sind zusammengestellt im Jahresbericht 1844 S. 37—46. Die Artikel I—XX bei Rhenus 1859 S. 67—81. Über die Ratifikationsurkunden derselben vgl. ebenda S. 81, 82.

Verwendung der Transportmittel, Beseitigung des Lotsenzwanges u. dergl. mehr enthielten.

Die Regierungen der Uferstaaten haben mit Verwirklichung der mühsam errungenen Vertragsbestimmungen von 1831 keinen Augenblick gezögert. Wie sie sich bei der Ratifikation und endgültigen Genehmigung derselben beeilten, so wurde auch mit der Durchführung unmittelbar nach dem Vertragsschlusse begonnen. Allerdings dauerte es einige Jahre, bis die neuen Einrichtungen Zeit fanden, sich zu entwickeln und zu festigen, bis es gelang, einzelne Härten abzuschleifen und die getroffenen Anordnungen nach Bedarf zu vervollständigen.

Verhältnismäßig am leichtesten ließen sich die Bestimmungen verwirklichen, welche die Schaffung von Aufsichtsbehörden für die Rheinschiffahrtsangelegenheiten bezweckten. Bei der Centrakommission handelte es sich eigentlich nur um Fortführung der Geschäfte, die sie bereits seit 1815 übernommen hatte. Sie hielt die verordneten Sitzungen regelmäßig ab und erledigte die zur Behandlung kommenden Fragen teils in der Sommerperiode, teils trat sie, wie vorgesehen, nochmals zu einer Novembersitzung zusammen¹. Seit 1835 verfasste sie auch die ausführlichen Jahresberichte über den Zustand der Rheinschiffahrt und des Rheinhandels, die ursprünglich lithographiert und nur wenigen Behörden zugeschickt² wurden, seit 1840 im Druck erschienen und weiteren Kreisen der Interessenten zugänglich waren. Sie geben nicht nur genaue Nachweise über die Menge der in einzelnen Häfen wie im ganzen Stromgebiet verschifften Waren, sondern verzeichnen auch nach Möglichkeit alle rechtlichen und thatsächlichen Veränderungen der Schiffahrtsverhältnisse und werden so zur wertvollsten Quelle für die Erkenntnis des rheinischen Verkehrswesens seit dem zweiten Drittel des 19. Jahrhunderts.

Überwacht von der höchsten Aufsichtsbehörde walteten an Stelle der provisorischen Verwaltungskommission der Oberinspektor von Auer und die Bezirksinspektoren ihres Amtes. Es waren dazu ernannt: für den ersten Bezirk der bisherige Aichkommissar With mit dem Sitz in Straßburg, für den zweiten der seitherige Verwaltungsrat Wenzel mit dem Wohnsitz in Mainz, für den dritten der frühere Lippeschiffahrtsinspektor Seib, der in Wesel wohnte, und für den vierten Bezirk ein gewisser Dibbetz, der im Haag residierte³.

¹ Z. B. 1832, 1834 ff. vgl. Jahresbericht 1835 S. 104 u. ff.

² Bei Übersendung des ersten Jahresberichts an die Mainzer Bürgermeisterei wird in dem Begleitschreiben ausdrücklich betont, die Berichte seien für die Uferstaaten nicht verbindlich, und man solle dafür Sorge tragen, daß keine Mitteilungen daraus in die öffentlichen Blätter kämen (!).

³ Vgl. Jahresbericht 1835 S. 105.

Auch die Rheinzollgerichte wurden überall pünktlich und gleichförmig organisiert und ihre Urteilverfahren auf den Inhalt des Traktats von 1831 vereidigt, nachdem die einzelnen Uferstaaten die nötigen Ausführungsbestimmungen in den Jahren 1831—1834 erlassen hatten¹. Es bestanden auf dem linken Ufer 14 Gerichte in Frankreich mit dem Civiltribunal in Straßburg als Appellationsinstanz, 5 in Bayern mit den Civiltribunalen zu Landau und Frankenthal und 1 in Hessen (Mainz) mit dem Civiltribunal zu Mainz als Appellgerichten. Auf dem rechten Ufer gab es 5 Gerichte in Baden mit dem Hofgericht in Mannheim, 5 in Nassau mit dem herzogl. Hof- und Appellationsgericht zu Usingen, 22 in Preußen mit dem Appellhof zu Köln und 11 in den Niederlanden mit dem Appellhof im Haag als Berufungsinstanzen².

Die Einführung eines streng juristischen, schnell durchzuführenden Verfahrens für die Behandlung streitiger Rheinschiffahrtsangelegenheiten wurde von Jahr zu Jahr wohlthätiger empfunden. Einen besonderen Vorzug sah man im Wegfall so mancher, nach Gutdünken erlassener Verwaltungsbescheide, weil damit auch den Vorurteilen, die sich immer mehr oder minder an diese Art von Mafsregeln knüpfen, ein Ende gemacht wurde. Übrigens war die Zahl der Octroidefraudationen von Anfang an gering und nahm später noch merklich ab, auch die Verminderung der sonstigen Streitfälle bewies³, dafs nach 1831 allenthalben auf dem Rheine geordnetere Verhältnisse herrschten⁴.

Viel einschneidender als die Organisation der Verwaltung

¹ Die Niederlande durch Gesetz vom 9. Juli 1831,
Baden durch Verordnung vom 15. Juli 1831,
Frankreich durch Gesetz vom 21. April 1832,
Hessen durch Verordnung vom 5. Oktober 1831,
Bayern durch Reskript vom 9. März 1833,
Preußen durch Verordnung vom 30. Juni 1834.

Vgl. Schirges, Rhein S. 342, 343 und Gesetzsammlungen der einzelnen Staaten.

² Die Orte der einzelnen Rheinzollgerichte sind verzeichnet im Jahresbericht 1835 S. 100 ff. Die Rheinzollgerichte erfuhren eine kleine Abänderung durch Supplementarartikel VIII, der die Befugnis der Richter nach der lokalen Seite etwas erweiterte (Rhenus 1859 S. 69). Für die hessischen Gerichte erschienen noch: Verordnung vom 18. August 1837 (Reg. Bl. 1837 S. 375); Verordnung vom 6. März 1841 (Reg. Bl. 1841 S. 137) mit Strafbestimmungen; Verordnung vom 15. März 1844 (Reg. Bl. 1844 S. 149), betr. Zuständigkeit des Gerichts bei Streitigkeiten über Gebührenerhebung im Hafen von Mainz.

³ Die Jahresberichte bringen regelmäfsig statistische Notizen über die Zahl der anhängigen Fälle.

⁴ Besondere Abnahme erfuhren die an die Centrankommission gebrachten Berufungen, die von dieser als Appellinstanz nach besonderem Regulativ entschieden wurden (Abdruck desselben bei Schirges, Rheinstrom S. 343—346). Über den Beschlufs der Centrankommission vom 2. August 1836, die Berufungen betr., vgl. Schirges a. a. O. S. 343.

und des Gerichtsverfahrens wirkte die der Rheinschiffahrtsakte unmittelbar folgende Aufhebung des Umschlagsrechts und die Auflösung der Schiffergilden.

Mit dem 17. Juli 1831 wurden die letzten Reste der alten Stapelgerechtigkeit, wie sie Köln und Mainz bis dahin behauptet hatten, endgültig beseitigt. Der Rhein bildete von diesem Momente an eine gemeinschaftliche Handelsstrasse, auf der kein Schiff zu unfreiwilligem Aufenthalte oder zur gezwungenen Umladung veranlaßt wurde. Die 19 Freihäfen, die von den verschiedenen Staaten im Anschluß an Artikel 10 der Konvention zugestanden wurden, waren lediglich zollfreie Niederlagsplätze für Handelsgüter, die ganz nach Belieben benutzt werden konnten. In ihnen durften, ähnlich wie dies schon zu französischen Zeiten in den Freihäfen von Köln und Mainz geschehen war, fremde Waren zeitweise niedergelegt und verladen werden, ohne daß dieselben für diese Niederlagen, für das Ein- und Ausladen den Zollgesetzen unterworfen gewesen wären. Es war dies eine Vergünstigung, deren Inanspruchnahme vollständig von dem Willen der einzelnen Schiffer und Versender abhing. Köln und Mainz hatten dabei vor den anderen Plätzen nicht das Geringste voraus.

Daß sich beide nicht leicht in diese neuen Verhältnisse schicken konnten, ist sehr begreiflich. Sie haben unter deren Folgen schwer gelitten und lange gebraucht, bis sie sich von dem zugefügten Schlage erholten. Neben den Mainzer Schifffern und mehr als diese hat der Mainzer Handelsstand unter Aufhebung des Umschlagsrechtes gelitten. Obwohl er sich mit allen Kräften zu wehren suchte¹, mußte er einen großen Teil seiner ertragsreichen Speditionsgeschäfte an den Oberrhein und Main abgeben.

Besser war Köln daran, dem für den Verlust des Umschlags, trotz widersprechender Vota der Behörden, durch Friedrich Wilhelm III. mittelst Kabinettsordre vom 14. Juli 1831 auf zwei Jahre eine Rente von je 50 000 Thalern² bewilligt wurde, unter der einzigen Bedingung, daß der Freihafen eine bessere Einrichtung erhielt. Späterhin folgten jenen Zahlungen noch mehrere Leistungen der Staatskasse³, so daß der städtischen Verwaltung von Köln in den Jahren 1831—1838 insgesamt 232 000 Thaler Entschädigungsgelder zufflossen, während Mainz keinen Pfennig zum Ausgleich für seinen Verlust erhielt. Ersteres konnte daher die unmittel-

¹ Über die Maßnahmen des Mainzer Handelsstandes, die Veränderungen, die die neue Akte in der Ordnung der Hafenanangelegenheiten verursachte, vgl. A. d. M. H.K., besonders §§ 4796, 6230, 6206.

² Vgl. Frankfurter Journal vom 26. Juli 1831 (M.St.B.).

³ Wirminghaus, Kölner Rheinschiffahrt S. 14.

baren Nachteile, wie sie sich auch bei ihm namentlich im Rückgang des Speditionshandels zeigten, leichter ertragen¹.

Unter größerem Gesichtspunkte betrachtet läßt sich die Beseitigung des altüberkommenen Zwangsrechtes nur freudig begrüßen. Damit wurde ein Vorrecht, das verschiedene Städte zum Nachteil der übrigen seit langen Jahrhunderten mißbraucht hatten, in seinen letzten Ausläufern weggeräumt. Der Kampf um seine Existenz war, wie wir sahen, von beiden Seiten mit Erbitterung geführt worden. Nur Schritt um Schritt wichen seine Verteidiger, und wenn sie auch Ausnahmen und Vergünstigungen zugestehen mußten, wenn sie vielfache Umgehungen nicht hindern konnten, hatten sie doch noch immer wichtige Teile der hochgeschätzten Gerechtsame zu wahren gewußt. Freilich der Ansturm der freieren Verkehrsauffassung wurde immer gefährlicher, und als gar deren Günstling, die Dampfschiffahrt, welche rasche, direkte Fahrten auf weite Entfernungen erstrebte, sich immer prächtiger entfaltete, da mußte das überlebte Monopol in sich zusammenbrechen. Mochte die schließlich erfolgte gesetzliche Aufhebung, die schon der Wiener Kongress gefordert hatte, den beiden Stationsstädten Schaden bringen, für die Entwicklung des rheinischen Verkehrswesens hat sie sich durchaus segensreich erwiesen.

Etwas langsamer als die Beseitigung des Umschlagszwangs ging die Auflösung der Schiffergilden vor sich, die ebenfalls mit Inkrafttreten der Akte von 1831 ihre Daseinsberechtigung verloren hatten. Es war für die Leute, die zum Teil in gewohnter Berufsthätigkeit grau geworden, sehr hart, sich mit einem Male aller schützenden Privilegien beraubt zu sehen. Man kann es ihnen nicht verdenken, wenn sie sich anfangs nicht recht bescheiden wollten und beispielsweise in Mainz die Bürgermeisterei mit Bitten bestürmten, sie solle für sie doch wenigstens die Ladungen nach Köln bewahren. Die angerufene Behörde² mußte ihnen freilich schonungslos eröffnen, sie sehe keine Möglichkeit, ihnen zu helfen, da alle früheren Gildegerechtsamen aufgehört hätten, und das Verhältnis der Schiffer zum Handelsstand lediglich auf freier Übereinkunft beruhe. Allmählich lernten die Gildeschiffer sich fügen, und die Liquidation des Vermögens konnte sich in der durch Artikel 44 der Akte vorgesehenen Weise vollziehen. In Mainz wurden die ersten Schritte dazu bereits in der Generalversammlung vom 26./27. September 1831 gethan. Man beschloß, alle Ausstände einzuziehen³ und dieselben, so-

¹ Vgl. Wirminghaus a. a. O. S. 15, 38.

² Vgl. Schreiben vom 10. August 1831 in A. der M. Schiffergilde M.St.A.

³ Bezüglich der Schulden erlief man in verschiedenen Zeitungen eine Bekanntmachung, dafs alle, welche an die Gilde Forderungen

weit sie nicht kündbar waren, baldigst zu veräußern. Um die Aufteilung des vorhandenen Vermögens indessen nicht allzu lang zu verzögern, sollte jedes Mitglied der Gilde, das seine geschuldeten Beträge immer entrichtet hatte, einstweilen eine Abschlagszahlung erhalten, die sich in den weitaus meisten Fällen auf 100 Franken bezifferte. Im Laufe des nächsten Jahres kamen so an 104 Mitglieder insgesamt 10 324 Frcs. 33 Cts. zur Auszahlung¹.

Erst am 13—16. Januar 1833 wurde dann für die Mainzer Gilde die feierliche Schlußversammlung abgehalten, in der fast alle Mitglieder wenigstens durch Bevollmächtigte vertreten waren². In Gegenwart des Bürgermeisterei-Adjunkten Heinrich erstattete Sekretär Oechsner den Rechenschaftsbericht. Er legte dar, daß bei Eintreibung der Gelder Ausstände in Höhe von 3960 Frcs. übrig blieben, und daß Schiffer Adam Brillmayer aus Bingen davon 1600 Frcs. und Schiffer Jakob Schmutz von Mainz den Rest gegen Barzahlung übernehmen wollten, wenn man ihnen einen Nachlaß von 2% gewähre. Da die Versammlung diesem Vorschlage beistimmte, wurde die geplante Cession unverzüglich vor Notar Seiler auf Kosten der Gildekasse vorgenommen. Als Vermögensbestand ergab sich sonach:

Laut Rechnung von 1830, abgeschlossen durch die provisorische Verwaltungskommission am 17. Juli 1831	15 889	Frcs.	15	Cts.
Centimeneinnahme von Güterladungen vom 1. Januar bis 17. Juli 1831	4 795	-	76	-
Eingegangene Ausstände (Kapital und Zinsen)	14 507	-	38	-
zusammen	35 192	Frcs.	29	Cts.

An Passiven standen dieser Summe gegenüber einschließlic der Abschlagszahlungen von 10 324 Frcs. 33 Cts., der Verwaltungskosten für 1831 mit 3 041 Frcs. 48 Cts., der Unterstützungen von 1831 mit 2 043 Frcs. und der Reisekosten nebst Diäten für die in der Sitzung anwesenden Mitglieder, die nach der seitherigen Taxe auf 524 Frcs. 65 Cts. angesetzt wurden, insgesamt 19 661 Frcs. 89 Cts.

hätten, sich unverzüglich melden sollten. Vgl. Mainzer Zeitung vom 6., 27. November 1831, 6. Dezember 1831; Mainzer Wochenblatt vom 26. November, 3., 10. Dezember 1831; Großh. hessische Zeitung vom 27. November, 6., 16. Dezember 1831; Frankfurter Journal vom 2., 10., 18. Dezember 1831 M.St.B.

¹ Der Verteilungsplan ist erhalten in A. d. M. Schiffergilde M.St.A.

² Die umfangreichen Protokolle über diese Tagung finden sich in A. d. M. Schiffergilde M.St.A. unter der Aufschrift: „Protokolle der Schlußverhandlungen des seitherigen Verwaltungsrats der aufgelösten „Mainzer Schiffergilde“ über die Liquidation des Aktiv- und Passivvermögens und über die endliche Bestimmung und Verteilung der übrig bleibenden Gelder“ vom 13., 14., 15., 16. Januar 1833.

Die Rechnung schloß also mit einer Aktivbilanz von 15 530 Frcs. 40 Cts.

Ehe endgültig darüber verfügt wurde, beriet man noch über eine Reihe eingelaufener Petitionen um Unterstützung oder Entschädigung, die nach Prüfung sämtlich als unbegründet zurückgewiesen wurden. Nur das Gesuch des Sekretärs Oechsner, der nach zweiundzwanzigjähriger, treuer Dienstzeit bei der nunmehrigen Auflösung der Gilde einer ungewissen Zukunft entgegen ging, fand Berücksichtigung. Da es beim Aufhören des Vereins unmöglich war, ihm eine Pension auszusetzen, auch viele Schiffer selbst in gedrückten Verhältnissen lebten, beschloß die Versammlung, ihm eine Abfindungssumme von 1500 Frcs. zu zahlen, unter der Verpflichtung, die Geschäfte soweit nötig zu Ende zu führen. Schliesslich wollte man noch dem Adjunkten Heinrich für seine Bemühungen 500 Frcs. zuweisen, der das Anerbieten jedoch taktvoll ablehnte und bat, man solle das Geld dem Sekretär und dessen Gehilfen zubilligen, welchem Wunsche ohne weiteres entsprochen wurde.

Für die nach Abzug von 2006 Frcs. 50 Cts. für Oechsner und 52 Frcs. 50 Cts. für den Gehilfen Bornemann verbleibenden 13 471 Frcs. 40 Cts. wurde sodann ein Verteilungsplan aufgestellt¹, derart, daß zunächst jedem der reine Betrag der ersten Einlage, die bei Besitz eines gewöhnlichen Schiffes von 2000 Ctr. Ladefähigkeit nach Artikel 60 des früheren Gilde-reglements 200 Frcs. betragen hatte, zurückvergütet und der verbleibende Rest zu gleichen Teilen ohne Rücksicht auf Verzugszinsen etc. ausgegeben werden sollte. Da behördlicherseits kein Einwand erhoben wurde, erhielten 115 ehemalige Mitglieder² im Laufe der nächsten Monate die für sie bestimmten Gelder ausgehändigt³. Auf die meisten von ihnen war einschliesslich der Abschlagszahlung von 100 Frcs. eine Summe von 225 Frcs. 40 Cts. bei Auflösung des Gildevermögens gefallen⁴.

Am 31. Dezember 1833⁵ hat Sekretär Oechsner den Ab-

¹ Erhalten (a. a. O.) genaue Aufstellung mit Namen und Wohnort der Schiffer, Angabe der Ladefähigkeit ihres Fahrzeugs, des Datums und der Höhe der ersten Einzahlung, Datum und Höhe der Rückzahlungen etc.

² Der Unterschied von 115 Mann zu 104 bei der ersten Rückzahlung ergibt sich daher, daß bei jener diejenigen Schiffer nicht berücksichtigt wurden, die ihre erste Einzahlung noch nicht ganz geleistet hatten, wie dies beispielsweise bei 6 Mitgliedern aus Freistett der Fall war.

³ Die darüber ausgestellten Quittungen und Belege sind sämtlich erhalten (M.St.A.).

⁴ Die Gesamtsumme aller Rückzahlungen an die Mitglieder betrug 23 795 Frcs. 73 Cts.

⁵ Die Provinzialregierung hatte die Liquidation bereits am 18. März 1833 endgültig genehmigt. Vgl. a. a. O.

schluss der Rechnungslegung vollzogen. Die erwachsenen Akten wurden an die Bürgermeisterei abgegeben. Die Mainzer Schiffergilde war gleich ihrer Kölner Kollegin vom Schauplatz verschwunden.

Als Neuschöpfungen der französischen Regierung, welche die Vorteile der alten Korporationen mit gröfserer Bewegungsfreiheit vereinen sollten, hatten die rheinischen Gilden über 23 Jahre eine Art Bindeglied zwischen den beseitigten eingeschlossenen Zünften und dem ungehinderten Gewerbebetrieb gebildet. Sie waren Produkte einer Zeit, welche die Unhaltbarkeit der überkommenen Verhältnisse richtig erkannte, aber sich dennoch scheute, die altehrwürdigen Berufsorganisationen völlig zu beseitigen und daher nur darnach trachtete, sie ihrer schärfsten Auswüchse und Unsitten zu entkleiden. Die Gilden der Octroikonvention wollten unter Verzicht auf die social-religiösen Momente der früheren Innungen, unter Aufgabe der lokalen Begrenzung, als Fachgenossenschaften gröfserer Territorien rein wirtschaftlichen Zwecken dienen¹. Da allein ihren Mitgliedern die sachliche Konzession zur Betörderung von Handlungsgütern verliehen war, boten sie diesen bei mäfsiger Anstrengung auskömmlichen Verdienst. Für die minder Befähigten waren sie zweifelsohne eine dankenswerte Stütze, die sie hinderte, unter das allgemeine Niveau herabzusinken, während sie die tüchtigen Elemente durch Ausschluss der Konkurrenz, durch Einspannen in den gleichen Rahmen des gewöhnlichen Mittelbetriebs an jedem Emporsteigen, an jeder Entfaltung ihrer Kräfte hinderten.

Nunmehr nach dem Sieg der Gewerbefreiheit, wie ihn die Akte von 1831 für die Rheinschiffahrt verkündete, wurde der wirtschaftliche Wettkampf für alle freigegeben, die nur gewissen persönlichen Anforderungen genügten. Jeder der sich über seine Fähigkeiten und Kenntnisse vor einer Landesregierung auswies, erhielt ohne weitere Bedingnisse das erbetene Patent als Rheinschiffer. Irgendwelche Beschränkungen in der Zahl, eine Verleihung von sachlichen Rechten für den Gewerbebetrieb als solchen, die auch erfahrenen Berufsgenossen wie seither hätte verweigert werden können, waren nicht mehr zu finden.

Allerdings erachtete man es für höchst wichtig, dafs die Uferstaaten sich eingehend über die Fähigkeiten der Schiffer vergewisserten, ehe sie dieselben zum Gewerbebetrieb zuliefen. Die Annahme, dafs die Sicherheit der Transporte nach Zulassung einer unbeschränkten Konkurrenz, nach Aufhebung des Umschlagszwanges und Einstellung der Gildefahrten eine

¹ Der principielle Unterschied der alten Schifferzünfte und der neuen Gilden ist in der mir vorliegenden Litteratur zur Geschichte der Rheinschiffahrt nirgends richtig erkannt und hervorgehoben.

ausreichende Bürgschaft in der sorgfältigen Auswahl guter Schiffer finde, fand wenig Freunde. Man glaubte, daß in Anbetracht der Entschädigungen, welche die Versicherungsgesellschaften bei Unfällen zahlten, die Verlager sich vorzugsweise an jene Leute wenden würden, welche die Güter unter der mit dem Empfänger im voraus vereinbarten Fracht fortführen wollten und den geringsten Preis von Ort zu Ort forderten. Da aber die billigsten nicht immer die besten seien, sollten die Anforderungen, die an die Prüfungskandidaten gestellt wurden, auf einer gewissen Höhe gehalten werden.

Von den einzelnen Uferstaaten waren daher bald nach Vollzug der Neuordnung Vorschriften zu erlassen, die das Prüfungswesen regelten. So wurde der Gegenstand in den Niederlanden durch königl. Dekret vom 7. Juli 1831, in Nassau durch eine provisorische Ordonnanz vom 18. Januar 1832, in Baden durch Großh. Dekret vom 7. Juni 1832, in Hessen durch Verordnung vom 20. August 1832 und in Preußen durch Verordnung vom 5. August 1834 geregelt, während für Frankreich einstweilen le Règlement portant organisation de la navigation du Rhin au port de Strasbourg en date du 28 Février 1810¹ weiter in Geltung blieb¹.

Die Centralkommission drang stets auf möglichst gleichmäßige Behandlung der einschlagenden Fragen, weil ein patentierter Schiffer eines Uferstaates notwendig auch in allen andern zugelassen werden mußte, verhehlte sich aber nicht die großen Schwierigkeiten der Vereinheitlichung, die zum Teil aus staatsrechtlichen Sonderbestimmungen, zum Teil aus der Ungleichheit der einzelnen Stromstrecken herrührten. Schließlich verpflichteten sich die Uferregierungen auf Vorschlag der Centralkommission, Patente zur Ausübung der Schifffahrt auf dem ganzen Rhein nur Bewerbern zu erteilen, die gewissen Mindestforderungen genügten². Als solche galten:

1. Erreichte Großjährigkeit oder erlangte Emancipation;
2. Hinlängliche Fertigkeit im Lesen, Schreiben, Rechnen;
3. Untadelhafte Aufführung, insbesondere in Bezug auf Nüchternheit;
4. Nachweislicher Besitz des Vertrauens des Handelsstandes in dem betreffenden Hafenplatz, welchen die Landesregierung bestimmte;
5. Nachweis praktischer Übung und Ausbildung im Betrieb des Rheinschiffergewerbes, wobei das Minimum der Lehrzeit oder Beschäftigung nicht unter 4 Jahren anzunehmen war.

Die eigentliche Prüfung erstreckte sich dann auf die Kenntnisse, welche die gehörige Behandlung der Ladung er-

¹ Vgl. Jahresbericht 1835 S. 64, 65.

² Vgl. Schirges, Der Rhein, Anhang XXI zu art. 42 S. 272 ff.

forderte, auf die Befähigung zur Führung eines Schiffes und die Bekanntschaft mit dem Fahrwasser auf denjenigen Strecken, die der Bewerber künftig bereisen wollte.

Die Centrakommission erachtete es ferner, als allerlei Klagen über unrechtmäßigen Gebrauch der Patente und Unbotmäßigkeit der Schiffsmannschaft laut wurden¹, für zweckmäßig, daß Anordnungen getroffen werden sollten, um den erteilten Patenten jedesmal das Signalement sowie die Unterschrift des Schiffers beizufügen und den Mißbrauch mit solchen Urkunden zu verpönen, und weiterhin, daß Dienstbücher für die Schiffsmannschaft eingeführt würden². Auch über diese Punkte kamen schliesslich unter den sechs oberen Uferstaaten bindende Vereinbarungen zu stande, während die Niederlande erklärten, daß bei ihnen die Einführung solcher Mafsregeln mit allzu großen Schwierigkeiten verknüpft sei. Infolge dieser Verhandlungen wurden von den übrigen Regierungen besondere Verfügungen erlassen³, welche die Ausstellung der Patente und die Einführung von Dienstbüchern für Gesellen (Gehilfen, Knechte) und Jungen (Lehrlinge) auf Dampf- und Segelschiffen möglichst einheitlich durchführten.

Auf die Patenterteilung bezog sich noch der XIX. Supplementarartikel, der 1849 zur Rheinschiffahrtsakte erlassen wurde⁴. Er gestattete gewisse Ausnahmen von der Regel, welche eine genaue Bezeichnung der Schiffe in den Patenten ihrer Führer vorschrieb, und erlaubte diesen unter bestimmten Bedingungen, ein anderes Segelschiff als das ursprünglich benannte zu leiten. Weiter trug er den Großbetrieben, zu denen sich die Dampfschiffahrtsunternehmungen immer entschiedener entwickelten, insofern Rechnung, als er gestattete, daß jeder Unterthan eines Rheinufersstaates fortan mit Einwilligung seiner Landesobrigkeit auch in denjenigen Staaten, welchen er nicht angehörte, nach den in diesen bestehenden Vorschriften mit dem

¹ Vgl. Jahresbericht 1844 S. 13.

² Die näheren Details der diesbezüglichen Beschlüsse der Centralkommission finden sich abgedruckt bei Schirges, Der Rhein, S. 273 bis 276.

³ Vgl. für Hessen: V. über Form der Rheinschifferpatente und Verhütung von Mißbrauch derselben vom 30. Dezember 1843 (Reg.-Bl. 1844 S. 38); V. über Einführung von Dienstbüchern für die Schiffsmannschaft auf dem Rhein vom 23. März 1847 (Reg.-Bl. 1847 S. 113).

Für Bayern: V. von der Bayr. Regierung der Pfalz vom 23. November 1843;

- Nassau: V. von der Herzogl. Nass. Landesregierung Wiesbaden 31. November 1843;

- Preussen: V. von dem Minister der auswärtigen Angelegenheiten und der Finanzen vom 18. Dezember 1845;

- Frankr.: V. von dem Präfekten zu Straßburg vom 7. April 1846.

⁴ Vgl. XIX. Supplementarartikel vom 4. Oktober 1849, Rhenus 1859 S. 80.

Patente zur Führung von Dampfschiffen versehen werden durfte, und daß durch diese Urkunden den Inhabern die Berechtigung erteilt werden konnte, jedes Dampfschiff zu führen, welches derjenigen Person oder Gesellschaft gehörte, in deren Diensten sie standen. Ersterer Punkt war um deswillen wichtig, weil nunmehr, wie anerkannt wurde, kein Staat verpflichtet war, die Führung ihm angehöriger Dampfschiffe Personen zu gestatten, die nicht nach den bei ihm geltenden Vorschriften die Prüfung bestanden hatten; durch den letztgenannten Entscheid wurde es den großen Gesellschaften ermöglicht, die Kapitäne auf ihren Schiffen wechseln zu lassen und damit Betriebserleichterungen zu erzielen.

Innerhalb des an die Erfüllung von Normativbedingungen gebundenen Konzessionszwangs herrschte seit 1831 vollständige Gewerbefreiheit für den Betrieb der Rheinschifffahrt, wie sie zur Zeit der Gildeordnungen niemals möglich gewesen wäre. Die Befürchtung, die ursprünglich bei einem Teile des Handelsstandes laut wurde¹, daß nach Abgabe des Ernennungsrechtes von der Centralleitung an die Territorialbehörden einzelne von diesen eine zu große Zahl von Schiffern patentieren würden, erwies sich als vollkommen unbegründet. Die Zahl der Rheinschiffer wuchs zwar in den ersten Jahren nach 1831 etwas an, war aber in der Folgezeit niemals übermäßig groß. Während im Jahre 1828 nach Angaben der Centalkommission zusammen 345 Gildeschiffer² den Rhein mit Kaufmannsgütern im Range befuhren, wurden 1835 insgesamt 408 patentierte Rheinschiffer³ gezählt, wovon 28 auf Frankreich, 21 auf Bayern, 65 auf Hessen, 18 auf Nassau und 276 auf Preußen entfielen. Bei diesem Vergleiche ist jedoch zu beherzigen, daß die Centalkommission in Berücksichtigung der ewigen Klagen wegen Überfüllung seit 1824 keine neuen Schiffer in die Gilden von Mainz und Köln eingelassen hatte, und der Andrang zu den Prüfungen⁴ daher

¹ Vgl. Jahresbericht 1835 S. 68, 69.

² Ohne die angehenden Schiffmeister und Setzschiffer zu rechnen. Vgl. jedoch oben S. 130 Anm. 3.

³ Vgl. Jahresbericht 1835 S. 70, 71. Bei den angegebenen Zahlen sind die niederländischen Schiffer nicht mitgerechnet. Zu Mainz wohnten nach der Aufstellung des Hafenkommissars Kraemer vom 11. März 1833 insgesamt 38 patentierte Schiffer. Von diesen besaßen 30 Fahrzeuge, deren Ladefähigkeit zwischen 800 und 4327 Centner schwankte. Die Marktschiffer Wilhelm Haenlein und Martin Dienst hatten jeweils sogar mehrere Schiffe zu eigen. Dagegen besaßen 8 andere überhaupt kein Schiff; zu letzteren zählten D. Rupprecht, der als Dampfschiffs-Agent aufgeführt ist (vgl. oben S. 182 Anm. 1) und Heinrich Jos. Rau, welcher bei der Dampfschifffahrt als Kapitän angestellt war. (Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.)

⁴ Die Schiffer, die den alten Gilden angehört hatten, brauchten sich zur Erlangung eines Patentbesitzes der Prüfung nicht zu unterwerfen. Vgl. Jahresbericht 1836/37 S. 29.

in der ersten Zeit der Freigabe des Gewerbes besonders stark war.

Klagen wurden in der Folgezeit, abgesehen vom Mißbrauch der Patente, nur über den Andrang der Nebenströmler laut. Diesen waren, bei verbürgter Gegenseitigkeit, nach Artikel 45 der Akte gleiche Rechte wie den Rheinschiffern zugesichert. Da man nun bei ihrer Annahme vielfach ziemlich unvorsichtig war, gelang es manchem unbefähigten und unkundigen Mann, Ladungen in den Rheinhäfen zu erlangen, bis die Centralcommission energisch auf Abstellung dieser Mißstände drang¹. Sie erkannte, daß der bei der Erteilung der Rheinschifferpatente verfolgte Zweck nur unvollständig erreicht werde, wenn die aufgestellten Grundsätze nicht zugleich auf die zur Rheinschiffahrt zugelassenen Schiffer der Nebenflüsse ausgedehnt würden. Im Jahre 1855 faßte sie daher den allseitig genehmigten Beschluß², daß in den Uferstaaten, denen ein oder mehrere Nebenflüsse unterstanden, die Schiffer auf denselben, welche den Rhein befahren wollten, ihre Befähigung nach Maßgabe der vereinbarten Bestimmungen nachzuweisen hätten. In ihren Patenten sollte, sofern dieselben bloß auf den Nebenfluß lauteten, der Befähigung zur Rheinschiffahrt ausdrücklich Erwähnung geschehen. Damit hoffte man die Sicherheit der Rheinfahrten zu befördern und eine gleiche Behandlung des Schiffergewerbes in möglichstem Umfang zu erreichen. Württemberg, Kurhessen und die Freie Stadt Frankfurt nahmen die aufgestellten Grundsätze für die Patentierung der den Rhein befahrenden Neckar- und Mainschiffer an³. Als dann auch Hessen-Darmstadt und Nassau⁴ zu deren Ausführung die entsprechenden Verordnungen erließen, war diese Angelegenheit gemäß dem Wunsche der Centralcommission vollständig geregelt.

Ungleich verschiedenartiger gestaltete sich in den nächsten Jahrzehnten die mit dem Schifffahrtsbetrieb eng zusammenhängende Entwicklung des Steuermanns- und Lotsenwesens am Rheine⁵. Während man es in einzelnen Uferstaaten als Pflanzschule für einen tüchtigen Schifferstand ansah, wurde in anderen auf die genauere Regelung dieses Dienstes weniger Wert gelegt. Die Akte von 1831, welche die bestehenden Gewohnheiten nicht unnötig verletzen wollte, hatte den allorts erlassenen Vorschriften in weitgehendstem Maße Rechnung getragen und nur verlangt, daß nach der seitherigen Übung die Lotsen und Steuerleute an den einzelnen Plätzen gewechselt werden sollten. Marktschiffe, Nachen unter 300

¹ Vgl. z. B. Jahresbericht 1840 S. 6, 7; 1844 S. 13.

² Jahresbericht 1855 S. 9; 1856 S. XVIII.

³ Vgl. Jahresbericht 1858 S. VI.

⁴ Vgl. Jahresbericht 1859 S. VI.

⁵ Vgl. oben S. S. 137—140.

Centner Ladungsfähigkeit und dergleichen blieben von dieser Regel ausgenommen. Die Ansetzung des Dienstes, die Regelung der Lotsengebühren war den verschiedenen Staaten vollkommen überlassen, mit der Maßgabe, daß fremden Schiffen keine anderen Bedingungen als einheimischen auferlegt werden dürften.

Die Centrakommission unterbreitete in der Überzeugung, daß eine allgemeine Vorschrift über diesen Gegenstand nicht wohl möglich sei, den Uferregierungen einen im Jahre 1832 ausgearbeiteten Entwurf und überließ es ihnen, auf die Bestimmungen desselben bei Abfassung der Territorialverordnungen geeignete Rücksicht zu nehmen¹. Am strengsten behandelte man die Angelegenheit am Mittel- und Oberrhein, wo die Beschaffenheit des von Sandwellen, von Klippen und Felsen durchzogenen Flußbetts die Verwendung kundiger Steuerleute besonders nötig erscheinen ließ. Die von den dortigen Uferstaaten erlassenen Verfügungen stimmen im wesentlichen mit der hessischen Steuermannsordnung vom 11. Juni 1836 und deren Ergänzungen überein².

Danach war die Zahl der Steuerleute in den Häfen zwar im allgemeinen nicht beschränkt, sollte aber, „damit das Bedürfnis der Schifffahrt nicht überschritten werde,“ nur auf Antrag der betreffenden Lokalbehörden und Handelsstände, Schiffer und Flößer vermehrt werden (!). Wer Steuermann werden wollte, mußte seine Lehr- und Gesellenjahre überstehen und in einer Prüfung sich über seine Kenntnisse und Fähigkeiten ausweisen. Wer letztere bestand, wurde durch den Großh. Provinzialkommissar als „wirklicher Steuermann“ patentiert, oder erhielt, wenn seine Annahme nicht sofort zulässig erschien, ein Patent als „Steuermannskandidat,“ vermöge dessen er in die Zahl der wirklichen Steuerleute, sobald diese vermehrt werden sollte, einrückte, bis dahin zugleich aber auch befugt war, bei augenblicklichem Mangel den Dienst ausnahmsweise zu versehen. Über die Pflichten der Steuerleute bei Ankunft und Abreise der Fahrzeuge und während der Fortbewegung derselben waren genaue Vorschriften gegeben, deren Verletzung mit Geldstrafen oder Dienstenthebung³ geahndet ward. Im Frühjahr vor dem Wiederbeginn der Schifffahrt, wie auch unmittelbar nach jedem hohen, die Ufer übersteigenden Wasserstand waren sie gehalten,

¹ Vgl. Jahresbericht 1835 S. 67, 68.

² Steuermannsordnung für die Großh. Rheinstrecke vom 11. Juni 1836 (Hess. Regierungsblatt 1836 S. 313) in den wichtigsten Artikeln abgedruckt bei Schirges, Rheinstrom S. 300-304.

³ Über diesbezügliche Vorkommnisse handeln die Aktenstücke § 10 782 im A. d. M. H.K. Vgl. noch Nachtrag zur hessischen Steuermannsordnung vom 11. August 1854 (Hess. Regierungsblatt 1854 S. 269; auch bei Schirges, Rheinstrom S. 304).

ihre Stromstrecken zu befahren, das Flußbett zu untersuchen und die Leinpfade zu besichtigen, damit sie entstandene Veränderungen genau kennen lernten und neu erwachsene Hindernisse den Behörden anzeigen konnten. Die Höhe der ihnen zustehenden Gebühren wurde jährlich neu geregelt.

Die Handhabung der Steuermannsordnungen gab im Laufe der Jahre zu mancherlei Klagen und Beschwerden Anlaß¹, da der Dienst und die Organisation des Steuermannswesens mit den Fortschritten und neueren Bedürfnissen der Schifffahrt nicht mehr im Einklang zu sein schienen². Die Bevollmächtigten der Centrankommission beschlossen demgemäß bei ihrem Zusammensein im September 1843, die Aufmerksamkeit der Territorialbehörden auf die Verbesserungen und Abänderungen zu lenken, denen die älteren Verordnungen sowohl im allgemeinen Schifffahrtsinteresse, als auch insbesondere in Hinsicht auf die Dampfschifffahrt fähig zu sein schienen³.

Am kühnsten ging darauf Preußen vor, das in Anbetracht der im Laufe der Zeit bewirkten Stromverbesserungen und Beseitigung früherer Hindernisse durch Verordnung vom 24. Juni 1844⁴ den Lotsenzwang ganz aufhob, dagegen den Schiffern und Flößern, die sich ortskundiger, geprüfter Lotsen bedienen wollten, Gelegenheit gab, solche gegen die von der Regierung festgestellten Gebühren an 24 bestimmten Stationen in Dienst zu nehmen. Die Konzession zum Gewerbebetrieb eines Lotsen wurde auch fürderhin nur auf Grund einer bestandenen Prüfung, deren Einzelheiten bereits in dem Regulativ vom 5. August 1834 über das Schifffahrtswesen festgestellt waren, erteilt. In den Niederlanden⁵ belief es bei der Anstellung von Lotsen und Bakenmeistern für Waal und Lek, die verpflichtet waren, durch Triebsand gebildete Untiefen aufzusuchen und mit Baken (kleinen, schwimmenden Fälschen) zu bezeichnen, auch gegen eine festgestellte, für Dampf- und Beurtschiffe ermäßigte Gebühr, die Holzflöße und sonstigen Fahrzeuge zu besteigen, um den Schiffern die gefährlichen und flachen Stellen zu bezeichnen und zu verhindern, daß sich Schiffe an solchen seichten Stellen begegneten⁶. Die übrigen Uferstaaten behielten die Verpflichtung, Steuerleute anzunehmen, unverändert bei.

Die Beschwerden über die Höhe des Steuermannslohnes⁷

¹ Vgl. z. B. Beschwerde Preußens gegen die Bestimmung des art. 8 der hessischen Steuermannsordnung Ende 1836 (A. d. M. H.K. § 7358).

² Vgl. Jahresbericht 1843 S. 6; 1844 S. 21.

³ Vgl. Jahresbericht 1844 S. 20.

⁴ Dieselbe ist abgedruckt bei Schirges, Rheinstrom S. 294 bis 300.

⁵ Vgl. Jahresbericht 1844 S. 21.

⁶ a. a. O. S. 20.

⁷ Vgl. Jahresbericht 1846 S. 9.

haben in den nächsten Jahren nicht nachgelassen. Wenn man sich über ihre allmähliche Minderung wenigstens im Principe einigen konnte, wurde über die Notwendigkeit des auf einem großen Teil der Flusstrecke noch bestehenden Steuermannszwanges um so heftiger gestritten. Während man von einer Seite seine Aufhebung wünschte und es für nicht gerechtfertigt erachtete, den Beteiligten eine Sicherheitsmaßregel aufzudrängen, die in ihrem eigenen Interesse liege und die sie beobachten würden, wenn es nötig sei, war man auf der anderen Seite, gestützt ebenfalls auf Gutachten von Schiffern, Kaufleuten und praktischen Rheinschiffahrtsbeamten, entgegengesetzter Meinung und glaubte, den Zwang im Interesse des Verkehrswesens nicht entbehren zu können¹.

Da die freiheitlichere Anschauung nicht ohne weiteres durchdringen konnte, glaubten ihre Verfechter zunächst einzelne Erleichterungen erstreben zu sollen. Zuerst gelang es, die früher verpönte, jetzt von der Centralkommission befürwortete Maßregel², „dafs fortan die Steuerleute, welche ein Schiff zu Berg resp. zu Thal gesteuert haben, ermächtigt seien, binnen der nächsten 24 Stunden ein anderes Schiff zu Thal oder zu Berg auf derselben Strecke zurückzusteuern,“ allorten durchzusetzen. Ferner wurde durch Supplementarartikel XX³ die durch Artikel 59 der Rheinschiffahrtsakte festgesetzte Ausnahme vom Lotsenzwang auf Segelschiffe jeder Ladungsfähigkeit ausgedehnt, wenn dieselben unter 600 Centner Gut mit sich führten⁴. Auch einigte man sich über die Befreiung vom Zwang für alle unbeladenen Fahrzeuge, für Schiffe, die ausschliesslich solche Gegenstände geladen hatten, die sich beim Sinken des Bootes von selbst heben, und die zu Segelschiffen gehörenden Lichterfahrzeuge, welche am Hauptschiff seitwärts befestigt sind, also nicht am Schlepptau nachgeführt werden.

Schliesslich dachte man auch an eine weitgehende Minderung der Tarife für Lotsen und Steuerleute. Insbesondere wurden dieselben für Waal und Lek durch Beschluss des Königs der Niederlande vom 29. April 1852⁵, (in

¹ Vgl. Jahresbericht 1847 S. 8, 9.

² Vgl. Jahresbericht 1850 S. 16.

³ Über die vorhergehenden Verhandlungen und Beschlüsse vgl. Jahresbericht 1850 S. 16; 1851 S. 12, 13. Über den Artikel selbst vgl. Jahresbericht 1852 S. XI, Schirges, Rheinstrom S. 292 (dort ist irrtümlich Supplementarartikel XIX statt XX genannt); Rhenus 1859 Seite 81.

⁴ Die für den Main bestimmten Fahrzeuge mußten ebenfalls, sobald sie 600 Centner geladen hatten, in Mainz einen Steuermann an Bord nehmen. Vgl. hessisches Regulativ das Steuermannswesen auf dem Main betreffend vom 23. September 1848. (Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.)

⁵ Der Beschluss ist abgedruckt bei Schirges, Rheinstrom S. 292 bis 294.

Vollziehung des Artikel 18 der Übereinkunft zwischen den Niederlanden und dem Zollverein vom 31. Dezember 1851) auf die Hälfte des früheren Satzes ermäßigt, so daß sie dorten zeitweise bedeutend geringer waren, als auf den übrigen Strecken, wo Lotsenzwang herrschte¹. Die anderen Uferstaaten verstanden sich ebenfalls nach und nach zu Reduktionen der Tarifsätze, die übrigens gleich den niederländischen Festsetzungen nur das Maximum der Löhne bestimmten. Im Wege freier Vereinbarung, namentlich bei Personendampfschiffen und anderen Fahrzeugen, die oft dieselbe Station berührten, wurden sie häufig noch weiter ermäßigt².

Das nächste Jahrzehnt brachte wenig Veränderungen in Regelung dieser Verhältnisse. Erst nach langen Auseinandersetzungen kam seit dem 15. Februar 1866 der Steuermannszwang auf allen Strecken in Wegfall³. Vereinzelte Versuche, ihn durch einen gesetzwidrigen Druck auf die Schiffer tatsächlich fortbestehen zu lassen, hatten keinen dauernden Erfolg⁴. Von dem bezeichneten Zeitpunkte an waren auch die niederländischen Bakengebühren aufgehoben worden.

Die Sicherheit der Fahrten wurde durch die Befreiung vom Steuermannszwang, durch diese weitere Beseitigung einer schablonenmäßig bindenden Mafsregel, im allgemeinen nicht verringert, da überall, wo es zweckmäßig erschien, die tüchtigsten Steuerleute andauernd freiwillig verwendet wurden⁵. Die Inanspruchnahme stromkundiger Führer blieb auf einzelnen gefährlicheren Strecken des Flußbetts völlig ungemindert, während sie auf anderen bequemeren Teilen, wo beachtenswerte Punkte leicht durch Baken bezeichnet werden konnten, allmählich zurückging.

¹ Vgl. Jahresbericht 1852 S. XI.

² A. a. O.

³ Vgl. Jahresbericht 1865 und 1866 S. VIII; auch Beschluß vom 29. Januar 1866 betr. Aufhebung des Steuermanns- und Lotsenzwangs auf dem Rhein (hess. Regierungsblatt 1866 S. 54).

⁴ Die Mainzer Handelskammer hatte sich in einem ausführlich begründeten, auf Veranlassung der Großh. Regierung abgegebenen Gutachten vom 25. März 1862 entschieden für den Wegfall des Steuermannszwanges ausgesprochen. (Handelskammer zu Mainz S. 49.)

⁵ Vgl. Jahresbericht 1866 und 1867 S. IX; 1867 und 1868 S. VIII. Während die Zahl der rheinischen Steuerleute 1867 um 11 vermindert wurde, ist sie 1868 von 117 wieder auf 120 gestiegen, auf welcher Höhe sie sich lange Zeit hielt.

Über die Zahl der patentierten Steuerleute geben die Jahresberichte vielfache Nachweise; vgl. besonders Jahresbericht 1864 S. VIII und folgende Jahrgänge.

Zweites Kapitel.

Weiterentwicklung der Transportmittel für Güterladungen. Beurten und Dampfschlepper.

§ 16.

Mit der Akte von 1831 hängt eine merkwürdige Erscheinung im Rheinverkehr zusammen, für die sie nicht Ursache, sondern nur Veranlassung gewesen, die im Gütertransport vor Austrag des Kampfes zwischen Wind- und Dampfmotoren eine bedeutsame Rolle spielte: die Einrichtung der Rangfahrten auf Mittel- und Oberrhein nach holländischem Vorbilde.

Man war bei Beratung der Rheinschiffahrtsordnung wohl einstimmig der Ansicht gewesen, daß mit dem Wegfall der alten Bannrechte und Monopolen von Plätzen wie Korporationen auch die überall eingeführten Reihfahrten für Güterbeförderung unmöglich in der seitherigen Weise fortbestehen könnten, glaubte aber vielerseits doch zur Sicherheit und Stetigkeit der Transporte dasjenige beibehalten zu müssen, was sich an diesen Veranstaltungen Nützlichendes fand. Zu diesem Zwecke brauchte man nicht lange nach einem Vorbild auszuschauen, sondern durfte einfach die holländischen Beurtfahrten zum Muster nehmen, die alle Vorzüge einer regelmäßigen Transportverbindung ohne die Nachteile, welche Ausschließungsrecht und Zwang zur Benutzung mit sich brachten, in sich vereinten. Dorten zeigte sich das schwere Problem, wie neben der größtmöglichen Freiheit der Schifffahrt überhaupt, doch auch die genaueste Regelmäßigkeit der Güterbeförderung bestehen möchte, auf das glücklichste gelöst.

Der Gewerbebetrieb der Beurtleute¹, die sich aus wohl-

¹ Vgl. darüber die bei Ockhart (der Rhein S. 259 Anm.) cit. holländischen Verordnungen, und Verordnung für die Rheinschiffahrtskommission zu Amsterdam vom 15. April 1825 nebst Beilagen gedruckt bei Herman, Adreßbuch 1827 S. 47–64. Außerdem vgl. Eichhoff, Topographie des Rheins S. 74 ff.; Ockhart, Rhein S. 258–260.

erfahrenen, vermögenden Schiffern rekrutierten, glich in vieler Beziehung vollständig dem der alten mittel- oder oberrheinischen Rangfahrer. Auch sie richteten sich bei Übernahme von Touren nach einer strengen Ordnung, hielten sorgsam auf Einhaltung der Lade- und Abfahrtszeiten und suchten die Reiseziele zeitig und ohne Aufenthalt zu erreichen, um von dort nach eingeholter Rückfracht in die Ausgangshäfen heimzukehren. Ein wesentlicher Unterschied bestand nur darin, daß die Beurtleute kein Monopol der Güterbeförderung besaßen, daß es jedem Schiffer freistand, unabhängig zu bleiben und aufserhalb der Beurttordnung zu fahren, anderseits jedem Kaufmann ein Schiff für sich allein zu nehmen und einen beliebigen Fahrtenkundigen mit seiner Ladung zu betrauen. Nichtsdestoweniger wurden doch die meisten Waren den allgeschätzten und gut beleumundeten Beurtleuten übergeben, da durch sie all das erfüllt wurde, was die Sicherheit und Geschwindigkeit der Handelstransporte nur irgend erheischen konnte.

Zu Anfang des 19. Jahrhunderts waren solche Beurten oder Beurtfahrten nicht nur zwischen den holländischen Häfen, sondern auch zwischen diesen und den Plätzen des Unter rheins¹, als Düsseldorf, Duisburg, Wesel und Emmerich, eingerichtet, die sich andauernder Beliebtheit erfreuten. Man hatte daher vorgeschlagen², diese Fahrten in gleicher Weise für den Mittel- und Oberrhein einzurichten, konnte aber damit nicht durchdringen, solange dorten die alten Zwangsrechte in Kraft blieben. Erst die Rheinschiffahrtsakte sollte für sie das Feld öffnen, indem sie in ersichtlicher Nachbildung der holländischen Einrichtungen Rangfahrten gestattete, die gleich jenen nach jeder Richtung freier Vereinbarung durch die Teilnehmer unterlagen³. Die Verträge über diese Fahrten, die stets den Charakter einer zwischen Privatpersonen eingegangenen Verbindlichkeit trugen, konnten von den Interessenten selbst, oder für diese durch Lokalbehörden geschlossen werden und waren für die einzelnen Mitglieder der Gesellschaften jährlich kündbar.

Die großen rheinischen Handelshäuser, die von jeher der Rangschiffahrt feindlich gegenübergestanden hatten, versprachen sich auch von den geplanten Neuerungen wenig Nutzen⁴. Sie brauchten dieselben nicht, denn sie konnten bei der Größe ihres Umsatzes bequem für jede Reise eine volle

¹ Namensverzeichnisse dieser Beurtschiffer finden sich bei Herman, Adreßbuch 1825 S. 75, 76; 1826 S. 54, 55.

² Vgl. z. B. Ockhart, Rhein S. 260; Borgius, Geschichte des Mannheimer Getreidehandels S. 106.

³ Vgl. oben S. 225.

⁴ Jahresbericht 1835 S. 73; Borgius, Geschichte des Mannheimer Getreidehandels S. 104.

Ladung geben und dabei noch von dem Schiffer, dessen Fahrzeug sie in Anspruch nahmen, einen beträchtlichen Frachtnachlass erlangen. Sie wiesen auf das Beispiel der Seeplätze hin, wo für jeden Transport die Fracht zwischen dem Verlader und dem Schiffskapitän vereinbart wurde, und meinten, mit diesem System könne man auch auf dem Rheine auskommen.

Andere¹, und zwar die Mehrzahl, behaupteten im Gegenteil, daß das System der geregelten Rangfahrten allein dem allgemeinen Interesse entspreche, weil es alle Handelsleute rücksichtlich der Transportmittel auf gleiche Linie stelle und verhindere, daß die großen Häuser die kleineren niederdrückten; so diene es zum Schutze „der eigentlichen und wahren Schiffsfreiheit“ des Kaufmanns- und Schifferstandes. In der praktischen Anwendung behielt nach 1831 die letztgenannte Ansicht entschieden die Oberhand.

Schon vor Durchführung der Rheinschiffahrtsakte hatten sich Vertreter der wichtigsten Handelsplätze um das Zustandekommen von Beurtverträgen für die verschiedenen Linien bemüht. Am rührigsten mußten sich die beiden Stationsstädte zeigen, wenn sie den verlorenen rechtlichen Stapel in einen natürlichen verwandeln und damit den drohenden Verlusten begegnen wollten. Mit ganz erstaunlicher Energie wurde die neue Aufgabe von der Kölner Handelskammer in Angriff genommen². In der Besorgnis, es möchte das weiter vorgeschobene Mainz der Hauptumschlagsplatz zwischen Main, Oberrhein und Holland werden, traf Köln die weitgehendsten Vorkehrungen, um sich zur Centrale des ganzen Verkehrs zu machen. Es veranlaßte die Hauptinteressenten, in einer Schiffahrtsvereinskommission zusammenzutreten, um in dieser einen Mittelpunkt für alle Bewegungen zu haben. Dem zielbewußten Handeln seiner Bürger gelang es in der That, nicht nur durch Verträge mit der Amsterdamer und Rotterdamer Handelskammer geregelte Verbindungen nach dem Niederrhein zu sichern, sondern auch den Verkehr mit Mainz aufrecht zu erhalten³ und vor allem Beurtfahrten mit Frankfurt und Mannheim neu einzurichten.

Die Mainzer Handelskammer blieb ebenfalls nicht unthätig⁴. Durch Entsendung von Delegierten nach allen in

¹ Vgl. Jahresbericht 1835 S. 73, 74.

² Vgl. Schanz, Mainschiffahrt im 19. Jahrhundert S. 58 ff.

³ Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.

⁴ Vgl. Handelskammer zu Mainz S. 49. Verdier, der hessische Bevollmächtigte bei der Centalkommission, hatte gelegentlich der Übersendung von Protokollen über Sitzungen dieser Behörde die Handelskammer schon vor Inkrafttreten der neuen Schiffahrtsakte wiederholt darauf hingewiesen, daß es an der Zeit sei, „sich mit Vorbereitung desjenigen zu beschäftigen, was der veränderte Zustand der Rheinschiffahrt

Betracht kommenden Häfen des Rheins, Mains und Neckars gelang es ihr, mit den dortigen Handelsvorständen und einer genügenden Zahl von Schiffern angemessene Beurtverträge abzuschließen. Allerdings wurde sie in einem gewissen Sinne bald von Mannheim überflügelt, das durch noch günstigere Pakte unter Umgehung von Mainz einen direkten Verkehr zwischen Plätzen des Ober- und Niederrheins anzubahnen verstand. Seine Bestrebungen gingen dabei zunächst mit denen Kölns Hand in Hand, da es nicht die unmittelbare Verbindung mit Holland, sondern nur den Anschluß an die niederrheinischen Beurtfahrten erstrebte, der auch thatsächlich am Tage der Einführung der Akte verwirklicht ward¹. In den folgenden Jahren wurden dann freilich auch Verträge mit den niederländischen Schiffen wegen direkter Fahrten geschlossen².

Die Einrichtung derartiger freiwilliger Reihfahrten nahm nach 1831 einen bedeutenden Aufschwung. Bereits 1835 bestanden³, abgesehen von weniger wichtigen Linien, Rangfahrten zwischen Basel und Mainz, Schräck und Mainz, zwischen Mannheim und Köln, Amsterdam, Rotterdam, zwischen Mainz und Köln, Amsterdam, Rotterdam, Main, Neckar. Köln blieb der Knotenpunkt der Fahrten nach Mainz, Frankfurt, Mannheim einerseits, und Rotterdam, Amsterdam, Dordrecht, Antwerpen andererseits. Die Verbindung nach Rotterdam wurde sogar in doppelter Weise gepflegt, indem man neben der alten Beurt- eine neue Vereinsfahrt schuf, die erst 1838 mit dem älteren Institute vereinigt wurde⁴. Insgesamt fuhren 1835 von Köln nach dem holländischen Niederrhein im Rang 25 Schiffe mit 3120 Last Ladefähigkeit, während weitere 22 Schiffe mit 2710 Last Ladefähigkeit aufser der Reihe regelmäsig zu festen Preisen zu haben waren.

und dessen Rückwirkung auf den Handel demnächst erheischen dürfte“, sowie dafs die Kammer mit anderen Plätzen wegen Errichtung von Beurtfahrten in Verbindung treten solle. Vgl. Schreiben vom 30. Okt. 1830 und 8. April 1831 (A. d. M. H.K. §§ 4689, 4745).

¹ Vgl. den gedruckten Aufruf des Handelsvorstandes von Mannheim vom 20. Juli 1831 in A. d. M. H.K.

² Vgl. Borgius, Geschichte des Mannheimer Getreidehandels Seite 106.

³ Über die einzelnen Rangfahrten zwischen den verschiedenen Plätzen vgl. Jahresbericht 1835 S. 71—76 und folgende Berichte. Einen Teil der zu Mainz geschlossenen Beurtverträge bewahrt das Archiv der Mainzer Handelskammer in Originalausfertigung. Vgl. z. B. §§ 7396, 8073, 9267. Über die Rangfahrten zwischen Rhein- und Mainorten giebt Schanz (Mainschiffahrt im 19. Jahrhundert S. 56—105 und zugehörige Anmerkungen) ausführliche Nachrichten, so dafs ich mich hier mit der Verweisung auf seine Ausführungen begnügen darf. Vgl. auch die ausführlichen gedruckten Bestimmungen der Rangfahrt zwischen Frankfurt und Amsterdam für das Jahr 1835. Frankfurt a. M. (A. Osterrieth) A. d. M. H.K. § 6594.

⁴ Vgl. Jahresbericht 1838 S. 13.

Die geschlossenen Verträge hielten sich alle an die von der Rheinschiffahrtsakte aufgestellten Normen. Änderungen derselben, wie sie Art. 50 der Konvention im möglichen Interesse des Handels erlaubt hatte, wurden nirgends beansprucht¹.

Die Einwirkung der frei kündbaren Rangfahrten auf die einzelnen Schiffer wird als eine durchaus günstige gepriesen. Nicht nur dafs die Möglichkeit des Ausschlusses zu energischer Arbeit spornte, auch die allgemeinen Lebensgewohnheiten sollen sich gebessert haben. Mit dem holländischen Verträge hielt, wenn man überkommenen Nachrichten trauen darf, auch holländische Reinlichkeit und Ordnung in deutschen Schiffen ihren Einzug. Auf den großen niederländischen Fahrzeugen wohnten in einer freundlichen, mit dem hohen Verdeck gleichlaufenden Stube die Schiffer mit ihrer Familie. Die weissen Vorhänge an den Fenstern, die hübschen Möbel und das nette Innere der Wohnräume zeugten von Wohlstand und Behaglichkeit². Jetzt fand man auch auf dem Mittelrhein Familien, deren Glieder jahraus, jahrein die schwimmende Häuslichkeit nicht verliessen. „Ein Wesen kam den Bootsführern zu Hilfe, dessen in keinem zollamtlichen Register, in keiner Schiffsliste gedacht wird: das Weib begann als neuer genius nautarum eine Rolle zu spielen³.“ Mit der Frau des Herrn kehrte an Bord ein besserer Geist der Ordnung und Sparsamkeit in dem fahrenden Haushalt ein, der nun den Händen von Schiffsjungen und Knechten entzogen werden konnte. Die alten Rohheiten, die leichtsinnige Behandlung von Geld und Gut auf rauschender Fahrt machten einem anständigeren Ton, einer sorgfältigeren, gewissenhafteren Wirtschaft Platz, die auch den anvertrauten Waren zu gute kam. Es war diese Wandlung einer der Vorteile, die die Schaffung der freien Konkurrenz und ungehinderten Auswahl mit sich brachte⁴.

Freilich schien eine gewisse Sparsamkeit auf den Fahrten um so mehr geboten, da nach Durchführung der Gewerbe-freiheit infolge des stärkeren Angebots sofort die Einnahmen

¹ Vgl. Jahresbericht 1835 S. 76. Über einzelne Vertragsbestimmungen vgl. Hügel, Manual für den Handels- und Schifferstand S. 49 ff.

² Meidinger, Der Rhein S. 73.

³ Schirges, Der Aktuar der Centalkommission, hat die Fahrten nach früherer und späterer Weise wortreich geschildert und die Aufnahme der Frauen an Bord nachdrücklich gepriesen. (Der Rheinstrom S. 77, 78). „Die Rheinschiffer alter Art pflegten zu sagen: Ein Weib an Bord bedeute Wind und bringe Unglück. Sie machten mit solchen Redensarten ihren Weibern wohl selbst gern Wind vor.“ Dafs es Unglück bedeutete, wenn Frauenspersonen an Bord kamen, war auch alter Flöfseraberglaube. (Vgl. Mohr, die Flöfserie auf dem Rhein S. 38, 39.)

⁴ Die Familie der Schiffsführer wohnt auf den großen Güterschiffen auch heutigen Tags meist in freundlichen Stuben im Hinterteil der Fahrzeuge, während die Knechte in einem Gelafs am Bug untergebracht sind.

sanken. Die Frachtpreise wurden 1831 auf allen Strecken bedeutend herabgesetzt, was natürlich in erster Linie den Handelsleuten und nur indirekt, wenn bei Verbilligung der Unkosten sich der Warencumzug auf dem Rheine mehrte, wieder den Schiffern Vorteil brachte. An Hand der Jahresberichte der Centrankommission¹ läßt sich der ganz auffällige Preisturz nach der Konvention im einzelnen verfolgen. Für die Strecke zwischen Straßburg und Mainz betrug die Fracht pro Centner

		zu Thal		zu Berg
vor der Konvention von	1831	1 fcs. 53 cts.		2 fcs. 08 cts.
nach der Konvention von	1831	1 fcs. 43 ¹ / ₂ cts.		2 fcs. 08 cts.
	1832	1 - 43 ¹ / ₂ -	1	- 75 ¹ / ₂ -
	1833	1 - 43 ¹ / ₂ -	1	- 60 -
	1834	1 - 43 ¹ / ₂ -	1	- 43 ¹ / ₂ -
	1835	1 - 16 -	1	- 43 ¹ / ₂ -

Die Verminderung belief sich also für die Thalfahrt auf 37 cts., für die Bergfahrt auf 64¹/₂ cts. innerhalb weniger Jahre. Noch merkwürdiger sind andere Vergleiche. Vor 1831 waren für die Beförderung von 50 Kilo Kaffee von Amsterdam nach Mannheim, bei zweimaligem Umladen in Köln und Mainz, einschließlic des Octroi 4 Gulden 58¹/₂ Kreuzer zu zahlen. Nach der Konvention kostete die direkte Verschiffung derselben Ware nur noch 3 Gulden 21¹/₂ Kreuzer. Demgemäß waren die Gesamtunkosten fast auf ²/₃, die Fracht allein, ausschließlic des wenig geminderten Octroi, fast auf die Hälfte des bisherigen Betrags gesunken².

Insgesamt wurde die durchschnittliche Herabsetzung der Transportkosten seit Neuregelung der Schifffahrtsverhältnisse auf 33 % für die Thal- und 28 % für die Bergfahrt geschätzt, so daß bei der Menge der damals auf dem Rhein von und nach den Niederlanden versendeten Waren der Handel wie die Konsumenten seit jener Epoche ungefähr 3 Millionen Franken jährlich an Frachtpreisen ersparten³.

Diese Erscheinung ist allerdings nur zum Teil auf Rechnung des Wettbewerbs der freien Schiffer untereinander zu setzen; fast noch mehr wurde er durch die Konkurrenz der

¹ Jahresbericht 1835 S. 10–13; 1836 und 1837 S. 44–46; 1838 S. 21–23; 1839 S. 30–34.

² Die Frachtlisten aller bedeutenden Rangfahrten um 1835 mit Angabe der Preise für die Beförderung sämtlicher Warengattungen finden sich bei Hügel, Manual für den Handels- und Schifferstand S. 45 bis 162. Für die Zeit seit 1840 ist eine Anzahl gedruckter Frachtentariße der Rangfahrten Mainz-Rotterdam, Amsterdam und Mainz-Obermainstädte in der Bibliothek der Mainzer Handelskammer zu finden.

³ Vgl. Jahresbericht 1835 S. 13.

einzelnen Rangfahrten und Linien der verschiedenen Plätze verursacht, die durch Billigkeit die Versender an sich zu locken suchten. Die Handelsvorstände drangen allerorts immer wieder auf Revision der vereinbarten Tarife, um ihren benachbarten Rivalen dadurch einen Vorsprung abzugewinnen, so daß während längerer Zeit geradezu ein Wettlauf in Verbilligung der Frachten entstand¹, dem die Mainzer Kammer schliesslich dadurch die Spitze bot, daß sie für 1834 und die folgenden Jahre Verträge mit der Klausel abschloß, es solle künftig jede Änderung der Tarife im direkten Verkehr zwischen ober- und niederrheinischen Häfen ohne weiteres eine entsprechende Ermäßigung der Frachten für Mainz nach sich ziehen².

Eine lebhafte Bewegung war seit 1831 in den rheinischen Städten entstanden, die nicht sowohl darauf zielte, die neugeschaffene Freiheit durch Vereinbarungen wieder zu beschränken und den Schiffen ihre bisherige Domäne zu sichern, als mit Hilfe von Verträgen, vermitteltst Ermäßigung der verschiedenen Gebühren, den Warenzug an die heimischen Häfen zu fesseln. Es war ein erbitterter Kampf, den vor allem Köln, Mainz und Mannheim um die Handelsherrschaft am Rhein führten. Daß Mainz in demselben mehr und mehr unterlag³, daß es aus seiner hervorragenden Stellung verdrängt ward, ist nicht durch Thatlosigkeit seiner Bürger verschuldet. Die beiden anderen Städte hatten den Sieg neben der günstigen geographischen Lage, die sie zu natürlichen Stapelplätzen machte, in hohem Mafse der warmen Förderung durch die preussische und badische Regierung zu danken, die in den nächsten Jahren alles daran setzten, um die Entwicklung

¹ Vgl. beispielsweise Eingabe an die Mainzer Handelskammer vom 29. August 1833. (A. d. M. H.K. § 5802.)

² Vgl. Schreiben der Handelskammer an die Großh. Provinzialregierung für Rhein Hessen vom 14. Februar 1834. (A. d. M. H.K. § 5969.) Siehe auch Handelskammer zu Mainz S. 49. Umgekehrt enthielt noch der Beurtvertrag für die Fahrten Mainz-Amsterdam vom 24. Dezember 1832 die Klausel, daß die Mainzer Handelskammer sich verbindlich mache, „Vorteile, die künftig den zwischen Amsterdam und Mannheim fahrenden Schiffen hinsichtlich der Fracht zu teil würden, auch die in der Beurt zwischen Amsterdam und Mainz angestellten Schiffer genießen zu lassen“. (Akten der Mainzer Handelskammer § 5560.)

³ Einen Teil der Gründe für den Rückgang des Mainzer Handels und Verkehrs während dieser Periode ist sehr offenherzig dargelegt im „Bericht an die Notabeln des Handelsstandes vom 22. Januar 1834“ (A. d. M. H.K. § 5940.) Natürlich tauchten von Zeit zu Zeit immer wieder Vorschläge auf, welche die Rückkehr zu den glücklich überwundenen Zwangsmaßregeln im Verladen und Fahren nach Möglichkeit erstrebten. Vgl. beispielsweise den charakteristischen „Plan, nach welchem die Schifffahrt in Mainz zu leiten sein dürfte“ vom 4. Oktober 1836. (A. d. M. H.K. § 7299.)

ihrer großen Hafenplätze zu Mittelpunkten des rheinischen Verkehrslebens zu erleichtern.

Trotz der ermäßigten Frachtpreise werden Klagen der für die neuen Rangordnungen gewonnenen Schiffer lang nicht so oft laut, wie dies bei den Teilnehmern der alten Reihfahrten der Fall war. Die zunehmende Häufigkeit und Stetigkeit der Touren scheint den Ausfall der einzelnen Reisen beglichen zu haben. Bei allen Interessenten erfreuten sich die Beurten steigender Beliebtheit, so daß man sie dem Bedürfnis des Handels entsprechend noch zu vermehren trachtete und neue Linien, z. B. zwischen Straßburg und Köln, einzurichten suchte¹. Ja man faßte sogar den kühnen Plan, regelmäßige Fahrten zwischen Köln und überseeischen Häfen durchzuführen. Es bildete sich zu dem Zweck in Köln eine Gesellschaft zur Beschaffung von vier, zur Fluß- und Seeschifffahrt geeigneten Fahrzeugen, welche bei einer Tragfähigkeit von etwa 100 Lasten (4000 Centnern) nur zwischen sechs und sieben Fuß tief gehen sollten. Das erste zu Duisburg erbaute, am 29. Juli 1837 vom Stapel gelassene Schiff dieser Art, eine bekupferte Schonerbrigg, der „Rhein“ genannt, trat im August 1837 zu Köln in Ladung und ging von dort nach London weiter². Das Unternehmen hatte aber nicht den gewünschten Fortgang. Zwischen den Veranstaltern und den Darleihern des Geldes zum Bau der Schiffe brachen Streitigkeiten aus, welche die Beschlagnahme des „Rhein“ herbeiführten und weiteren Versuchen entgegenwirkten. Ein anderes Schiff, der „Verein“, wurde dann nach New-York abgefertigt³. Auch die folgenden Jahre brachten nicht den gehofften Erfolg. 1839 war der Wasserstand größtenteils so ungünstig, daß der „Verein“ nicht einmal unbeladen hätte fahren können⁴. Bei diesen Mißgeschicken und dem Mangel genügender Unterstützung von Interessenten blieb nichts anderes übrig, als die projektierte Segelschifffahrt von Köln nach überseeischen Häfen vorerst wieder einzustellen⁵. Neue Versuche zur Einführung der Rheinseeschifffahrt durch die kölnische Dampfschleppschifffahrtsgesellschaft, welche die preussische Regierung durch Ausrüstungsprämien unterstützte, hatten zunächst einen gewissen Erfolg. Seit 1845 fuhr die „Hoffnung“, der sich später noch der „Fortschritt“ zugesellte, von Köln nach den Hafenplätzen Englands, der Nord- und Ostsee, ja sogar nach den Stationen

¹ Vgl. Jahresbericht 1841 S. 7; van der Borght, Die Rheinseeschifffahrt S. 11.

² Vgl. Jahresbericht 1836 und 1837 S. 34, 35. Über die Verdienste Fritz Harkorts um die Rheinseeschifffahrt vgl. van der Borght a. a. O. S. 11, 12 Anm. 1.

³ Vgl. Jahresbericht 1838 S. 15.

⁴ Vgl. Jahresbericht 1839 S. 21.

⁵ Vgl. Jahresbericht 1840 S. 7.

Nordamerikas¹. Aber nach wenigen Jahren warf dieser Betrieb wie der frühere nennenswerte Einnahmen nicht mehr ab. Die beiden Rheinseeschiffe nahmen bald keine „Rheinladungen“ mehr auf². Im Jahre 1854 wird der „Fortschritt“ nach England verkauft und auch über Flufsreisen der „Hoffnung“ wird nichts mehr berichtet³. Dem Gedanken der Rheinseeschifffahrt ist man seitdem erst wieder in der zweiten Hälfte der 70er Jahre nähergetreten⁴.

Die Segelrangfahrten wären zweifelsohne auf dem eigentlichen Rheinstrom noch lange mit Nutzen fortgeführt worden, wenn ihnen nicht technische Neuerungen den Vorrang abgelaufen hätten.

Die Beurten boten an Schnelligkeit alles, was man mit den damaligen Mitteln erreichen konnte. Aber ihr Fortgang litt unter demselben Mißstand, der aller Segelschifffahrt auf Flüssen Schwierigkeit bereitet; sie waren bei der starken Strömung und dem oft wechselnden, schwachen Wind für die Bergfahrten fast ausschließlich auf den Leinzug angewiesen, der jeder weitgehenden Beschleunigung eine natürliche Grenze setzte. Es wurde daher als bedeutsame Verbesserung begrüßt, daß man unter Konkurrenz der Dampfschifffahrt die Einrichtung traf, streckenweise Relais aufzustellen, an denen stets frische Pferde für die Weiterreise zur Verfügung standen⁵. Damit wurde man des Übelstandes enthoben, die Zugtiere für weite Entfernungen mieten und sich dann an gewissen Stationen neue Pferde beschaffen zu müssen, was nicht nur Zeitverlust durch häufiges Einkehren und Ausruhen der Pferde mit ihren Treibern während der Fahrt, sondern auch langen Aufenthalt an den Wechsellpunkten des Vorspanns verursachte, da es dorten öfters an Ersatzkräften mangelte, oder zu hohe Preise für solche gefordert wurden⁶. Mußten doch vielfach, nach langer Stockung der Bergreisen, Schiffer, die von Holland nach den oberrheinischen Häfen wollten, 8—10 Tage aus Mangel an Pferden zu Köln liegen bleiben, andere den Lohn um mehr als die Hälfte erhöhen, ja es wurde mitunter für vorteilhaft erachtet, Schiffspferde mit den Dampfschiffen zurückkehren zu lassen.

Um diesen Übelständen abzuhelfen, griff die Verwaltung der Kölner Rangfahrten 1836 die in den zwanziger Jahren am

¹ Vgl. Jahresbericht 1845 S. 9; 1846 S. 6, 7; 1847 S. 7; 1848 S. 5; 1849 S. 5; 1850 S. 11; 1851 S. 8; 1852 S. VII; Meidinger, Der Rhein, S. 64, 65.

² Vgl. Jahresbericht 1853 S. 11.

³ Vgl. Jahresbericht 1854 S. 9. Danach ist die Angabe bei van der Borgh (die wirtschaftliche Bedeutung der Rheinseeschifffahrt S. 12 und Anm. 2) zu berichtigen.

⁴ Vgl. van der Borgh a. a. O. S. 12 ff.

⁵ Vgl. oben S. 213.

⁶ Vgl. Jahresbericht 1836 und 1837 S. 35—37.

Niederrhein gemachten Versuche mit Anlegung von Relais wieder auf und setzte den Preis derselben für das ganze Jahr in billiger Weise fest. Auf dem Mittelrhein zwischen Köln und Mainz wurde dadurch die Fahrzeit bedeutend verkürzt, da es den Beurten auf diese Weise nie, wie allen andern Schiffen, an Pferden mangelte¹. Weniger Erfolg hatten die neuen Veranstaltungen am Niederrhein, wo Umstände halber, z. B. wegen geringerer Zahl der in Betracht kommenden Schiffe, nicht so häufige Umspannungen angelegt werden konnten. In Holland gar durfte man nur auf den wenigsten Strecken an ihre Einführung denken, da es dort namentlich längs der Waal durchaus an brauchbaren Leinpfaden mangelte und daher die Schiffe ganz auf die Verwendung ihrer Takelage angewiesen blieben. Man mußte deshalb auf ein anderes Aushilfsmittel sinnen, wenn man den Fortgang der Schiffe beschleunigen wollte, und es wurde in der That früh gefunden.

Die Dampfschiffahrt hatte sich auf dem Rheine seit 1827 mehr und mehr für den Personen- und Nachrichtenverkehr, sowie für die Beförderung eilender Waren bewährt und eingebürgert. Es war in der ersten Zeit niemandem eingefallen, sie für den Transport des ganzen Güterzugs ausnützen zu wollen. Dies konnte auch, solange das Maschinenschiff selbst Transportträger war, nicht recht lohnend erscheinen. Allein schon 1829 tauchte die Idee auf, Lastkähne statt durch die Leinpfade vermittelt der Dampfschiffe bergauf schleppen zu lassen. Die niederländische Dampfschiffahrtsgesellschaft liefs das bis dahin gewaltigste Schiff, den „Herkules“ bauen, der sich im Sommer 1829 zum ersten Male in Bewegung setzte und bestimmt war, ein anderes Boot ohne Maschine, die „Agrippina“, welche Reisende und Waren laden sollte, anzuhängen². Da die Versuche, die „Agrippina“ im Schlepptau zu führen, bei der Gröfse beider Fahrzeuge nicht recht gelingen wollten, wurden am „Herkules“ einige Veränderungen vorgenommen, damit er selbst etwa 2000 Centner Waren laden und dabei noch 4—6 der gewöhnlichen Segelschiffe anhängen konnte, die er bis Emmerich oder selbst bis Düsseldorf rheinaufwärts führte. Als der Dienst sich hinsichtlich der Beschleunigung der Transporte vorzüglich bewährte, aber für die Gesellschaft keinen Gewinn abwarf, entschlofs sich die niederländische Regierung, ihn durch Zuschüsse zu unterstützen³, worauf die Unternehmer an Vermehrung ihrer Schlepptdampfer denken konnten.

In den nächsten Jahren wurden von Holland aus die

¹ Vgl. Jahresbericht 1836 und 1837 S. 36, 37; 1838 S. 16; 1839 S. 23.

² Vgl. Herman, Adressbuch 1830 S. 93.

³ Vgl. Jahresbericht 1840 S. 7.

Rangschiffe meist durch Dampfboote bis Lobith geschleppt¹. Dies System bürgerte sich bald vollkommen ein, so daß die neuen Beurtverträge zwischen den niederländischen und rheinischen Städten in Rücksicht darauf eine besondere Klausel aufnahmen, die verlangte, daß die Schiffer, wenn niedriger Wasserstand auf dem Lek sie nötige, die Waal zu befahren, sich der Dampfschleppschiffe zu bedienen hätten und dafür eine Vergütung von etwa 15 Centimen pro Centner ansprechen dürften, solange der Schlepplohn von der holländischen Regierung nicht ermäßigt werde².

Die niederländische Dampfschiffahrtsgesellschaft³ hatte bis Ende 1837 schon zwei große Schleppschiffe, den bereits genannten „Herkules“ mit 200 Pferdekräften und den „Simson“ mit 100 Pferdekräften in Dienst, und vermochte außerdem noch ein Reserveschiff von 60 Pferdekräften, die „Stadt Arnheim“, mit Schleppen von Fahrzeugen zu beschäftigen. Es war klar, daß sie nach diesen günstigen Resultaten versuchen wollte, die Schleppreisen nunmehr auch weiter rheinaufwärts auszudehnen. Zunächst wurde der „Herkules“, so oft der Wasserstand es erlaubte, zum Schleppen der Segelschiffe bis Köln benutzt. Weitere Versuche zum Schleppen auf der Strecke zwischen Köln und Mainz hatten zwar nicht den erwarteten Erfolg, schienen aber doch die Ausführbarkeit bei stärkerer Maschinenkraft und günstigeren Wasserverhältnissen zu prophezeien⁴.

Für 1838 wurde dann statt des seither benützten Reserveschiffs das bedeutend stärkere Schleppschiff der „Rhein“ eingestellt. Trotzdem blieb die Thätigkeit der Gesellschaft noch immer hauptsächlich auf die niederländische Stromstrecke bis Lobith oder Emmerich beschränkt, wo in diesem Jahre insgesamt 55 Segelschiffe gegen 33 anno 1837 zu Berg geführt wurden. Eine erneute Fahrt bis Köln vermochte das allgemeine

¹ Den Beurtschiffen wurden mit Genehmigung der niederländischen Regierung vielfach ermäßigte Schlepplöhne zugebilligt. Beispielsweise wurde 1833 den zu dem Mainzer Rangverein gehörigen Schiffen, im Falle daß dieselben sich alle bei den Dampfschleppern abonnieren würden, ein Abzug von 50% des gewöhnlichen Schlepplohns bewilligt, statt des für die einzelnen abonnierten Rangschiffer seither zugestandenen Abzugs von 35%. Weiter sollten Schiffe des genannten Vereins, solange ihre Ladung $33\frac{1}{3}$ Last (Last = c. $2\frac{1}{2}$ t) oder weniger betrug, von Lobith nach Rotterdam für die feste Summe von 50 fl. geschleppt werden können. In diesem Falle waren für jede weitere Last fl. 1,50 zu entrichten. Vgl. ein Schreiben Röntgens vom 28. April 1848 A. d. M. H.K. (§§ 5718, 6612).

² Vgl. die Bemerkungen zu den Tarifen bei Hügel, Manual für den Handels- und Schifferstand S. 57, 58, 60, 66, 87.

³ Vgl. Jahresbericht 1836 und 1837 S. 38, 39.

⁴ Vgl. Jahresbericht 1836 und 1837 S. 37. Nach diesen Angaben ist Borgius, Geschichte des Mannheimer Getreidehandels S. 108 zu berichtigen.

Mifstrauen nicht völlig zu beseitigen¹. Den Interessenten erschien der Schlepplohn sehr hoch, während die Unternehmer unter den beträchtlichen Unkosten durch großen Kohlenverbrauch etc. litten und Zuschüsse zum Betriebe benötigten, die ihnen in der That auch durch die niederländische Regierung andauernd gewährt wurden².

Auch die Versuche, die man 1839 zur Einführung des Schleppdienstes weiter rheinaufwärts machte, blieben unbefriedigend, da die Segelschiffer nach wie vor die Beförderung durch Leinpferde „als Regel“ vorzogen³. Gerade in dieser letztgenannten Erscheinung lag aber das Haupthindernis, das sich einer schnellen Einführung der Neuerung entgegenstellte. Solange man auf das Schleppen durch Dampfkraft nur Anspruch machte, wenn ungünstige Witterungs- oder Leinzugsverhältnisse⁴ die höheren Kosten desselben relativ gewinnbringend erscheinen ließen, solange also die Dampfschlepperei des öfteren aussetzen mußte, konnte sie ihren Unternehmern unmöglich Nutzen bringen. Allein, nachdem die Idee sich erst einmal Bahn gebrochen hatte, führte der Wunsch, die neu entdeckte Fähigkeit der Dampfboote zinstragend zu verwerten, in Gemeinschaft mit dem Drängen der Schiffbautechnik und der kommerziellen Entwicklung zu einer weiteren Ausgestaltung dieses Transportzweiges seitens der Dampfschiffahrtsgesellschaften: zum Bau von eigens nur für Schleppfahrten verwendbaren, großen Güterschiffen aus Eisenblech. Damit brachte man einmal das in Dampfschiffen veranlagte Kapital, das nach Arbeit verlangte, zu einer regelrechten, unausgesetzten Verwendung im Schleppdienst und hatte außerdem den Vorteil, daß infolge der verminderten Last des Schiffsmaterials, des geringeren Widerstands des Wassers etc. ein Dampfer mit Leichtigkeit zwei Lastkähne zu je 10 000 Centner schleppen konnte, der niemals acht Segelschiffe à 2500 Centner bergaufwärts gebracht hätte; endlich sparte man dabei sechs Steuer-

¹ Vgl. Jahresbericht 1838 S. 16.

² Die niederländische Regierung wufste sich damit der durch die Akte von 1831 eingegangenen Verbindlichkeit zur Schaffung von Leinpferden längs des Waal zu entziehen. Vgl. Promemoria vom 20. Januar 1835. (A. d. M. H.K. § 6612.)

³ Vgl. Jahresbericht 1839 S. 23; 1840 S. 7, 8.

⁴ Beispielsweise suchte, als im März 1841 infolge des Eisgangs die Leinpfade oberhalb Wesel gesperrt waren, die Kölner Dampfschiffahrtsgesellschaft dem augenblicklichen Bedürfnisse dadurch abzuhelfen, daß sie bereitwillig 43 aufgehaltene Fahrzeuge mit 148 985 Ctr. Ladung durch ihre Schiffe bis nach Bingen schleppen ließ. Im Dezember des nämlichen Jahres bestimmte sie mit Rücksicht auf die eingetretene Überschwemmung zwei Dampfschiffe zum Schleppen der Fahrzeuge von Emmerich nach Köln; es wurden jedoch nur 2 Fahrzeuge geschleppt, da die Überschwemmung aufhörte und die Kosten für die Schiffe zu hoch waren. Vgl. Jahresbericht 1841 S. 7, 8; 1844 S. 16.

männer und eine Anzahl Matrosen, was einen indirekten Gewinn von etwa 2000 Thalern jährlich ausmachte¹. Dafs die eisernen Kolosse den schärfsten Konkurrenzkampf mit der Segelschiffahrt ausfechten würden, konnte die Gesellschaften, die fast ausschliesslich aus Kaufleuten bestanden, bei denen somit die Interessen als Aktionäre und Großhändler in gleicher Richtung wirkten, von der Verwirklichung dieser Gedanken nicht abschrecken. Ja ein vollständiges Verdrängen der Segler konnte diesen Reedereien nur nutzbringend erscheinen.

Wieder war es die niederländische Dampfschiffahrtsgesellschaft, die bahnbrechend vorging und zuerst im Jahre 1841 einen „eisernen Lichterkahn“ auf den Strom brachte², der mit einer Länge von 180, einer Breite von 24 und einer Höhe von 11 engl. Fufs mit 4880 Centner beladen $3\frac{3}{4}$ Fufs tief ging. In Zeit von 38 Stunden wurde er durch einen Remorqueur am 27. Dezember 1841³ von Rotterdam nach Köln geschleppt. Im selben Jahre hatte sich in Köln unterm 6. Mai⁴ eine „Schlepp-Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft“ gebildet, die sich aus der bereits bestehenden „Preussischen Rheindampfschiffahrtsgesellschaft“ losschälte. Auch in Mainz wurden Vorbereitungen zur Errichtung eines ähnlichen Unternehmens getroffen⁵, das mit dem 1. Januar 1842 ins Leben treten sollte⁶. Während die Kölner den Dienst für den Unterrhein übernehmen wollten, verfolgte die Mainzer Gesellschaft, für die ein Aktienkapital von 200 000 Gulden im 24 Guldenfufs vorgesehen war, den ausgesprochenen Zweck, den Transport von Gütern besonders auf dem Oberrhein mittelst Schleppdampfschiffen besser zu organisieren und zu befördern, entweder durch zweckmäßige Übereinkunft mit den den Rhein befahrenden Schiffen oder durch Anschaffung eigener Güterschiffe⁷.

Innerhalb der nächsten Jahre entwickelte sich die mit Energie angebahnte Dampfschleppschiffahrt auf das glück-

¹ Vgl. Borgius, Geschichte des Mannheimer Getreidehandels Seite 109.

² Vgl. Jahresbericht 1843 S. 7 Anm. (zur Berichtigung von Jahresbericht 1842 S. 6) und 1844 S. 16. Borgius a. a. O. S. 109 bringt irrtümlich das falsche Datum, wie es im Jahresbericht 1842 angegeben ist.

³ Jahresbericht 1841 S. 8.

⁴ Borgius (a. a. O. S. 109) der fälschlich den 26. Juli 1842 nennt, verwechselt den Tag des Betriebsanfangs mit dem der Gründung der Gesellschaft.

⁵ Vgl. Jahresbericht 1841 S. 7.

⁶ An ihrer Gründung waren hervorragend beteiligt: Anton Humann, Joh. Jacob D'Avis und Joh. Ad. Heidelberger. Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen G. 127 und Rheinschiffahrtsakten 1842—44 M.St.A.

⁷ Vgl. Statuten zu der unter der Firma Mainzer Schlepp-Dampfschiffahrts-Verein zu errichtenden Aktiengesellschaft in Akten über Handel und Verkehrswesen G. 127 M.St.A.

lichste¹. Die Rotterdamer (niederländische) Aktiengesellschaft setzte mit den eisernen Lastkähnen ihre Fahrten bis Mannheim fort und brachte auf diese Weise 160 154 Centner Waren aus Holland. Seit dem 26. Juli 1842 trat dazu noch die Kölner Dampfschleppgesellschaft mit ihren Fahrten nach Rotterdam, Amsterdam und zurück in Thätigkeit und konnte bis zum Schlufs des Jahres insgesamt 141 000 Centner nach Köln verbringen. Auch waren die Vorbereitungen der Mainzer Gesellschaft so weit gediehen, dafs diese gegen Ende 1842 mittelst eines in England gebauten Schiffes, dessen Maschine aber durch eine Niederbronner Fabrik geliefert war, den geplanten Schleppdienst nach Strafsburg beginnen konnte².

In dieser Einführung der Dampfschlepper mit angehängten eisernen Kähnen, die regelmäfsig den ganzen Rheinstrom von den holländischen Häfen bis nach Strafsburg besuchten, war den alten Rangfahrern ein gefährlicher Rivale erwachsen. Hatten sie die Dampfschiffe als Helfer und Förderer verschmäht, sie nur in äufsersten Notfällen in Anspruch genommen, so sollten sie dieselben nun in ihrer eigensten Domäne, dem Warentransport, als Gegner kennen lernen. Eine merkliche Minderung der Frachtpreise war die nächste Folge der neuen Konkurrenz³. Das anfängliche Gefühl der Überlegenheit, welches die Beurtleute gezeigt hatten, wandelte sich schnell in eine Mischung von Angst und Haß, die sich durch Feindseligkeiten in Wort und Schrift Luft machte. Wie die Beförderung durch Dampfkraft bereits früher den Personen- und Stückgutverkehr mehr und mehr an sich gerissen hatte, so fürchtete man, werde sie nunmehr auch im Kampf um die Sammelladungen die Oberhand gewinnen. Wenn auch die meisten Beurtfahrten zunächst noch bestehen konnten, so wurde doch bereits 1843⁴ beispielsweise der Mainz-Ludwigshafener Rangfahrtsvertrag dahin abgeändert, dafs gleichwie durch die Dampfboote zur Beförderung von Personen und Sachen, auch durch die Schleppdampfboote Güterverladungen geschehen dürften. Die Rangfahrt zwischen Mainz und Leopoldshafen mit Segelschiffen ging sogar völlig ein, da die Schifffahrtskommission zu Knielingen mit dem Mainzer Schleppdampfschiffahrtsverein einen Kontrakt abgeschlossen hatte, gemäfs welchem alle dahin bestimmten oder von dort kommenden Waren von der genannten Gesellschaft verführt wurden.

Schon im folgenden Jahre ward es sehr zweifelhaft, ob überhaupt die Segelrangfahrten bei der Ausdehnung der

¹ Vgl. Jahresbericht 1842 S. 6; 1844 S. 16.

² Auch in Amsterdam bildete sich zu ähnlichem Unternehmen eine Aktiengesellschaft (Jahresbericht 1842 S. 6).

³ Vgl. Jahresbericht 1842 S. 7; 1843 S. 9.

⁴ Vgl. Jahresbericht 1843 S. 7.

Dampfschleppfahrten¹, die z. B. die Kölner Gesellschaft mit 3 Schleppschiffen und 20 eisernen Lastkähnen betrieb, während für den Oberrhein zu der Mainzer Gesellschaft mit 2 Dampfschiffen (Rhenus I und II) noch die bayrische Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft mit 1 Dampfer und 6 Eisenkähnen getreten war, sich in Zukunft halten könnten. Nur an den wenigsten Plätzen, wie in Mannheim, waren die Beurtheiler so vernünftig, sich den neuen Verhältnissen anzupassen und die Dampfkraft den eigenen Zwecken nutzbar zu machen. Dort traf man, im Wunsche, der niederländischen Gesellschaft und Ludwigshafen, der aufblühenden Konkurrenzstadt², die Spitze zu bieten, den trefflichen Ausweg, die bestehende Rangschiffahrtsgenossenschaft durch Erbauung eines Schleppdampfers im Februar 1843 in eine „Mannheimer Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft“ umzuwandeln³, der Kaufleute und gewählte Beurtschiffer in gleicher Weise und im gemeinsamen Interesse angehörten. Diese neugegründete Vereinigung, die eine rege Thätigkeit entfaltete und bereits 1844 mit glücklichem Erfolg ein zweites Schleppschiff einstellen konnte, übernahm die bestehenden Rangfahrten, namentlich soweit sie auf den Linien Mannheim—Rotterdam, Amsterdam verkehrten. Die Zahl der in diese Beurten aufgenommenen Schiffer wurde auf 30 festgesetzt und zugleich an dem Grundsatz festgehalten, daß nur die bei der Mannheimer Schleppschiffahrt als Aktionäre beteiligten Schiffer den regelmäßigen Dienst in den Beurten versehen konnten.

Während so die Mannheimer Schiffer in rühmlicher Ausnahme mit den Fortschritten der Zeit vorangingen, blieben ihre Berufsgenossen anderwärts hartköpfig, wiesen gar die von den Reedern gemachten Vorschläge zurück und glaubten die unliebsame Konkurrenz durch Vermehrung, Erweiterung und Verbilligung der Rangfahrten vernichten zu können. Statt wie bei der Mannheimer Beurte zugleich mit dem Handelsstande aus der neuen Einnahmequelle zu schöpfen, verschmähten sie jedes Zusammenarbeiten und weigerten sich sogar nach Möglichkeit, ihre Segelschiffe schleppen zu lassen. So mußte die Mainzer Gesellschaft, die ursprünglich auf die Anschaffung eigener Lastfahrzeuge verzichtet hatte, anstatt den Schiffern, wie bei der Mannheimer Beurte, beim allmählichen Ersatz der hölzernen Segelschiffe⁴ durch eiserne Boote helfen zu können, selbst zur Beschaffung solcher Kähne übergehen, um den Wettbewerb der Vereinigungen in Nachbarstädten auszuhalten. Als

¹ Vgl. Jahresbericht 1844 S. 16—19.

² Die frühere „Rheinschanze“ war 1842 unter dem Namen Ludwigshafen zur Stadt erklärt worden.

³ Vgl. zum folgenden: Jahresbericht 1843 S. 8; 1844 S. 16, 18, 19. Borgius, Geschichte des Mannheimer Getreidehandels S. 109—111.

⁴ Vgl. das wahre Verhältniß der rheinischen Dampfschleppschiffahrt und der Segelschiffer S. 7.

darob sich mehrere Mainzer Beurtschiffer namens ihrer sämtlichen Kollegen bei der Bürgermeisterei beschweren, müssen sie sich abschlägig bescheiden lassen, da man nicht höhere und wichtigere Interessen des Handels ihretwegen aufs Spiel setzen könne, die gefährdet seien, wenn der Mainzer Verein nicht dem Beispiel ähnlicher Gesellschaften an anderen Orten folge¹.

Bei der ablehnenden Haltung der Segelschiffer gegenüber dem neuen Motor drängten die Gesellschaften auf Vermehrung der eisernen Lastkähne, um von fremder Nachfrage unabhängiger zu werden und dadurch ihren Betrieb weiter ausgestalten zu können. Soweit letzteres der Fall war, konnten sie den anfänglich hohen Schlepplohn bedeutend herabsetzen, wodurch natürlich der Konkurrenzkampf mit den Rangfahrern noch verschärft wurde.

In dem ungleichen Kampf, bei dem die Verbilligung der Frachtpreise² die furchtbarste Waffe blieb, mußten die Segelschiffer, wenn sie hartnäckig am Althergebrachten hielten, den kürzeren ziehen. Eine Rangfahrt nach der andern ging der Auflösung entgegen³. In den Niederlanden wurden die ganz großen, altmodischen Rheinsegelschiffe vielfach abgebrochen oder verkauft. Die Kölner Rangfahrten nach Rotterdam und Amsterdam wurden verdrängt, in Ludwigshafen mußten die Beurtleute den Betrieb einstellen und ebenso für die Strecke Mannheim - Straßburg auf ihre Fahrten verzichten. Als die Frachtpreise 1846, 1847 bei der größeren Nachfrage nach Schiffsgelegenheit für die infolge der Mißernte verlangten Fruchttransporte sich etwas besserten⁴, stiegen im gleichen Verhältnisse die Kosten der Leinpfede, der Lebensmittel u. s. w., so daß die höhere Fracht den Schiffern nicht sehr zu gute kam.

¹ Vgl. Schreiben vom 23. Juni, 1. Juli 1845 und Antwort vom 18. Juli 1845 in Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A. Viel wissen auch die genannten Akten von Beschwerden und Klagen zu erzählen, welche die Mainzer Karcherzunft, freilich vergeblich, erhob, als der Mainzer Dampfschleppschiffahrtsverein sich nach 1842 zur Anschaffung eigener Lastkähne entschloß. Seitdem ging ihr Gewerbe mehr und mehr zurück, und als dann in späteren Jahren die übrig gebliebenen Segelschiffer sich ebenfalls meist der Hilfe der Dampfschlepper bedienten, mußten sie ihren Betrieb auf Übernahme von Landfuhren beschränken. Seit den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts ist der Leinzug am Mittelrhein fast völlig verschwunden.

² Der Mainzer Schleppdampfschiffahrtsverein schloß, wie früher die Beurtfahrer, alljährlich mit dem Handelsstande der Stadt Verträge ab, in denen die Frachtsätze jeweils festgelegt wurden. (Vgl. z. B. den Schiffahrtsvertrag vom 10. März 1854 in A. d. M. H.K. § 11 663.) In dem Frachttarif sind das Rheinoctroi sowie Hafens-, Krane- und Werftgebühren zu Mainz und sonstige Zulagen nicht einbegriffen. Eine Anzahl gedruckter Tarife der Mainzer Schleppschiffahrt aus den fünfziger Jahren finden sich in der Bibliothek der Mainzer Handelskammer.

³ Vgl. Jahresbericht 1845 S. 6; 1846 S. 3 und folgende Jahrgänge.

⁴ Vgl. Jahresbericht 1846 S. 3; 1847 S. 4.

Die Dampfschlepperereien dagegen nahmen immer weiteren Aufschwung; die kölnische Gesellschaft konnte innerhalb eines Jahres ihren Materialbestand um 1 Dampfboot und 6 Güterschiffe vermehren, so daß sie 1845 bereits 4 Dampfer, 28 eiserne Schleppkähne und ein Seeschiff in Dienst hatte¹. Auch die Geschäfte der Mainzer Gesellschaft nahmen an Umfang zu und zeugten von erwünschtem Gedeihen. Das Gleiche liefs sich von den Mannheimer und Ludwigshafener Unternehmungen berichten. Dazu bildete sich noch die „Frankfurter Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft“, die ihren Betrieb im Oktober 1845 begann und so rasch aufblühte, daß sie bald zu den ersten dieser Unternehmungen zu rechnen war. Außerdem liefs der Kohlenwerksbesitzer Matthias Stinnes in Mülheim an der Ruhr zum Transporte seiner Kohlennachen ein Schleppboot von solcher Kraft bauen, daß es auf einmal zehn Kähne mit 40 000 Centnern bergwärts bringen konnte. Auch der Bergwerksbesitzer Franz Haniel in Ruhrort bediente sich zur Beförderung seiner Kohlen eines eigens dazu gebauten Schleppschiffes. Schliesslich trat in Ruhrort noch eine Gesellschaft zum gleichen Zwecke zusammen, die sofort drei Boote in Arbeit gab, und wurde im Juli 1846 in Düsseldorf die „Nieder-rheinische Gesellschaft“ konzessioniert, die ebenfalls ohne Zögern ihren Betrieb eröffnete².

Das waren Erfolge des Dampfators, die auch eine allgemeine Stockung des Verkehrswesens, wie sie das Jahr 1848 mit sich brachte, nicht mehr ernstlich in Frage stellen konnte. Ihnen gegenüber wufste sich das „Comité der rheinischen Segelschiffer“ nicht anders zu helfen, als durch einen auf einer Generalversammlung in Köln am 18. April zu stande gebrachten, leidenschaftlichen Appell³ an die Nationalversammlung nebst Denkschrift, worin dieselbe aufgefordert wird, in „dem Kampfe des arbeitliebenden Mittelstandes gegen die Geldaristokratie des 19. Jahrhunderts Partei zu ergreifen für die Arbeit gegen das Kapital“, gegen „die schiffahrttreibenden Handelsleute im Dienste des Mammons“. Ja weit mehr, alle „Aktiengesellschaften und sonstige, auf große Geldkapitalien basierte Schiffahrtsunternehmungen“ sollten untersagt, der Gütertransport auf oder mit Hilfe von Dampfern verboten, die Remorqueurs für Staatseigentum erklärt, ihre Besitzer als „Pfuscher“ von der Schiffahrt ausgeschlossen, und alle den Wassertransport Betreibenden unter Aufhebung der Mainzer Konvention von 1831 zu einer Innung mit Befähigungsnachweis vereinigt werden. Von den großen Worten ging man

¹ Vgl. Jahresbericht 1845 S. 7—11.

² Vgl. Jahresbericht 1846 S. 8.

³ Im Auszug wiedergegeben bei Borgius, Geschichte des Mannheimer Getreidehandels S. 111.

zu schlimmen Thaten über. Die Dampfer erlitten an mehreren Orten bedeutende Störungen und Angriffe durch Schiffszieher, Halfterer, Hafenarbeiter etc.; ja, es kam in jener Zeit der allgemeinen Aufregung dahin, daß selbst auf die Dampfschlepper geschossen wurde, Kapitäne und Steuerleute sich verbarrikadieren mußten¹.

Daß beide Arten des Widerstandes ergebnislos verliefen, braucht nicht betont zu werden. Die rheinischen Dampfschleppschiffahrtsunternehmungen antworteten mit einer gedruckten Denkschrift², in der sie nahezu alle erhobenen Anschuldigungen als unbegründet zurückzuweisen vermochten. Wenn auch ihre Behauptung, daß die Dampfschleppschiffahrt nicht nachtheilig auf die Wohlfahrt des rheinischen Segelschifferstandes einwirke, daß dessen Ruin vielmehr vom Tage der Freigabe der Rheinschiffahrt datiere, unbegründet war, konnten sie doch klar darlegen, wieso die Kölner Interessenten, nachdem man einmal auf die Verwendung des Dampfmotors zum Schleppdienst verfallen war, als Gegengewicht gegen die holländischen Bestrebungen, zur selbständigen Ausnutzung der neuen Erfindung schreiten mußten und die Mainzer, Mannheimer, Ludwigshafener Aktionäre gezwungen waren, diesem Vorbilde zu folgen, wenn sie den Güterzug über ihre Häfen nicht zu Gunsten Kölns verlieren wollten. Wie früher die Jachtenbesitzer es versäumt hätten, zur Erhaltung des Personen- und Eilgütertransports sich um die Dampfschiffe zu kümmern, so hätten auch die Rangfahrer, anstatt sich untereinander oder mit den Reedern gleich den Mannheimern zu Dampfschleppschiffahrtsgesellschaften zu vereinigen, durch eigene Schuld aus Mangel an Intelligenz dem Fortschritt getrotzt, ihn in ihrem Fache so lange für unmöglich gehalten und darüber gespottet, bis es zu spät war. Als dann die neuartigen Güterkähne erfolgreich zur Verwendung kamen, da behielten sie eigenwillig ihre alten Schiffsformen bei und bauten in derselben Weise neue, statt sie, wenn auch von Holz, nach Schleppkahnform herrichten zu lassen. Gegen das durch die Gesellschaften in Dienst gestellte Material, das sich im Kriegsfall vorzüglich zu Truppentransporten eigne, ließe sich so wenig etwas rechtmäßig einwenden, wie gegen ihr Geschäftsgebaren, da sie aus eigenen Stücken die Frachtpreise erniedrigt hätten und sich mit mäßigen Dividenden für ihre Aktionäre begnügten. Der Bemerkung, daß „die Führer der Schleppkähne Lohnknechte seien“, wollten sie nur die Thatsache entgegenhalten, daß ihre sämtlichen Schiffspatrone gehörig geprüfte und patentierte Fahrer seien, die einen jährlichen Gehalt von 600 fl., freie Wohnung, Bett, Licht und

¹ Vgl. Jahresbericht 1848 S. 4.

² Das wahre Verhältnis der rheinischen Dampfschleppschiffahrt und der Segelschiffer. Frankfurt am Main (C. Krebs-Schmitt) 1848.

Brand bezögen, die mit ihren Matrosen, welche denselben Lohn wie die der Segelschiffer erhielten, ein ihrem Stande angemessenes, anständiges Auskommen hätten, mit dem sie ihre Lebenshaltung, ohne den Wechselfällen eines gewerblichen Verlustes ausgesetzt zu sein, in einer höchst ehrenvollen Weise führen könnten. Der vorgeschlagene Innungsverband schließlich müsse als ganz überflüssig betrachtet werden, da er auf weiter nichts abziele, als die Schifferrechte bei wenigen zünftigen Familien fortzupflanzen. Der einzige Vorteil, den eine Zunft bieten könne, der Nachweis der persönlichen Befähigung zur Vermeidung der Pfuscherei, sei durch die Behörden auch ohnedies gewährleistet, da beispielsweise in Rheinpreußen streng auf Beachtung der Vorschriften über Untersuchung der Fahrzeuge, Prüfung der Führer von Lastkähnen und Dampfern, Wahl der Maschinenwärter u. dergl. gehalten werde.

Wenn man dies alles erwäge, müsse man sagen, daß der Kampf der Segelschiffer gegen die Anwendung der Dampfkraft bei den Schiffen auf dem nämlichen Grundsatz beruhe, den die Verblendung unzählige Male wieder anwenden werde, wenn sie dem unbrauchbaren Alten den Sieg zu verschaffen meine über das bessere Neue. „Es ist der Kampf der alten Burgen mit ihren Mannen und Schwertern gegen das Pulver, der Schreiber gegen die Buchdruckereien, der Handarbeiter gegen die Maschinen“. . . „Die Vervollkommnung des menschlichen Geschlechts ist dadurch bedingt, daß die willkürliche Satzung nicht dem Fortschritt des Geistes sich entgegenstemme. Die Weltordnung will weder Stillstand noch Rückschritt. Gegen die Verblendung, gegen die Beschränktheit, gegen die Anmaßung, die uns bedrohen — berufen wir uns auf die Rechte der Freiheit, der Intelligenz, des Fortschritts, der steten Vervollkommnung!“

Das war etwas überschwänglich und kühn gesprochen, aber doch im wesentlichen der Sachlage entsprechend. Die großen Verdienste der Rheindampfschiffahrt um die Vermehrung des Verkehrs und die Belebung der Verbindungen auf dem Fluß wurden bald allgemein anerkannt. Schon die einfache Thatsache, daß die Beurtschiffer von Amsterdam bis Köln zu einer Bergreise 14—30, von Rotterdam bis Köln 10—20 Tage brauchten¹, während die Schleppschiffe bei mäßigen Preisen von Amsterdam bis Köln 5—8, von Rotterdam nur 3—5 Tage benötigten, mußte jedem Unbefangenen die Augen über die Vorzüge dieser Beförderungsart öffnen.

Auf der anderen Seite liefs sich nicht leugnen, daß die Dampfschiffahrt den Segelschiffen, namentlich dem kleineren Schifferstand schweren Nachteil brachte. Eine Masse von Familien, die bisher von den Segelschiffen ihre Beschäftigung

¹ Vgl. Meidinger, Der Rhein S. 66, 67.

und Brot erhielten, ging der Verarmung entgegen, während die neuen Unternehmungen durch ihr vereintes Kapital blühten und mit jedem Jahre zunahmen. Wenn die Dampfschiffahrt auf dem Rheine auch einige Tausend Menschen beschäftigte, wenn auch für jeden Dampfer durchschnittlich 15 Mann, für die Remorqueurs 20, die Schleppkähne 3 Leute verlangt wurden¹, so konnten doch nicht alle Schiffer, die es wünschten und verdienten, unterkommen. Für die selbständigen Meister war es zudem sehr schwer, in älteren Jahren nochmals den Beruf zu wechseln, zu lernen, auf die freie Verfügung über ihre Person zu verzichten und sich in das Getriebe eines größeren Ganzen einzuarbeiten. Nach der persönlichen Seite erscheint die Verkehrsänderung, wie die meisten großartigen Neuerungen im Wirtschaftsleben, vielfach sehr betrübend, und es ist daher als ein Glück für die Beteiligten zu betrachten, daß der Siegeslauf des Dampfmotors nicht ganz so schnell verlief, wie es in den vierziger Jahren des neunzehnten Säkulums den Anschein hatte.

Noch im letzten Momente lernten die Segelschiffer sich fügen. Als sie einsahen, daß sie bei äußerster Verbilligung² der Frachten kaum noch Ladungen erhalten konnten, daß ihre Zahl, die seit 1831 langsam abnahm³, sich plötzlich stark minderte, bequerten sie sich zu dem, was sie anfangs so entschieden verweigert hatten: ihre Fahrzeuge, soweit dies möglich, durch Dampfer schleppen zu lassen. Sie erkannten mehr und mehr, daß die Benutzung der Schlepper ihnen als einziges Rettungsmittel bliebe, und da die Schleppschiffahrtsgesellschaften auch beim regelmäßigen Ziehen fremder Fahrzeuge ihre Rechnung fanden, boten diese bereitwillig ihre Vermittlung an. Ja, es wurden sogar noch in demselben Jahre 1848 Versuche gemacht, ein Übereinkommen zwischen den Dampfschleppschiffahrtsgesellschaften und den Segelschiffern zu stande zu bringen.

Die Centalkommission berief für den September nach Mainz einen Kongress⁴, an dem neben ihren Beamten Ab-

¹ Vgl. Meidinger, Der Rhein S. 69.

² Namentlich die Strafsburger Rangfahrer machten in dieser Beziehung die verzweifeltsten Anstrengungen. Vgl. Jahresbericht 1848 S. 3. Die Schiffer verstanden sich schließlic zu den niedrigsten Frachten, um überhaupt nur Ladungen zu bekommen. So wurde 1850 eine Partie Rohzucker von Rotterdam bis Köln, also 50 deutsche Meilen, für 39 Cts. pro Centner transportiert. Vgl. Jahresbericht 1850 S. 5, 8.

³ Vgl. Jahresbericht 1847 S. 4.

⁴ Schon einige Monate vorher hatte die Centalkommission einen Beschlufs gefasst, der die Einstellung neuer Dampfschiffe auf dem Rhein verhindern sollte, aber unwirksam blieb. Vgl. dazu die hessische Bekanntmachung über „Mafsregeln zum Schutz der Segelschiffer“ vom 30. Juli 1848 (hessisches Regierungsblatt 1848 S. 235).

geordnete der rheinischen Handelskammern, der Dampfschiffahrts- und Dampfschleppschiffahrtsgesellschaften, sowie Delegierte der Segelschiffer teilnahmen¹. Neben der Regelung des Lotsenwesens, den Wünschen wegen Ermäßigung der Rheinzölle wurde die genannte Frage eifrig besprochen.

Die Segelschiffer legten dabei gegen die Anschaffung und Vermehrung eigener Lastkähne durch die Dampfschleppschiffahrtsgesellschaften eifrig Verwahrung² ein. Durch solches Gebaren, so erklärten sie, würden sie nach und nach völlig vom Rheine verdrängt, werde eine ganze Anzahl von Familien brodlos gemacht und gehe das große, in ihren Schiffen steckende Kapital völlig verloren. Von dieser Meinung durchdrungen, gehe ihr Verlangen dahin, daß die Gesellschaften anstatt eigene Schleppkähne zu beladen, so viele Schiffer durch Beurtverträge an ihr Interesse fesseln möchten, als sie zum Vorteil ihrer Handelsplätze für nötig erachteten. Die ihnen gehörigen Kähne sollten in einer öffentlichen Versteigerung und nach einem zuvor ermittelten Werte an den Meistbietenden begeben werden. Alsdann wäre jenen Schiffern, die alte untaugliche Fahrzeuge besäßen, die Gelegenheit geboten, sich für den Dienst bessere anzuschaffen, auf welche Weise die Kähne in kurzer Zeit in Privathände übergehen würden. Jene, welche nicht sogleich verkauft wären, könnten als Hilfsschiffe beibehalten und für den daraus entstehenden Zinsenverlust eine entsprechende Vergütung von den Schiffern an die Gesellschaften geleistet werden. Andererseits wären die den Beurten angehörigen Schiffer den Gesellschaften gegenüber verpflichtet, nur deren Remorqueurs³ in Anspruch zu nehmen. Frachten und Schleppkähne würden von einer besonderen Kommission von Kaufleuten, Schleppschiffbesitzern und Beurtschiffern festgesetzt. Auch die „Übergriffe“ der Personendampfschiffe, die sich auf die Mitnahme von Eilgütern zu beschränken hätten, müßten eingedämmt werden.

Diese stark utopischen Pläne fanden bei den Unternehmungen naturgemäß wenig Entgegenkommen. Abgesehen von der Mannheimer Gesellschaft, die der Antrag nicht direkt berührte, da sie keine eigenen Schleppkähne besaß, erklärte

¹ Die Tagung dauerte vom 25. bis 28. September 1848. Die stattgehabten Verhandlungen wurden auf Wunsch der Versammlung durch den Druck veröffentlicht und den Teilnehmern ausgehändigt. Ein Exemplar derselben findet sich im A. d. M. H.K. § 10914.

² Vgl. besonders Anlage 1 und 2 zum Protokoll vom 28. Sept. 1848 a. a. O.

³ Borgius gebraucht das Wort „Remorqueur“ irrtümlich für die im Schlepptau geführten eisernen Lastkähne der Schleppschiffahrtsgesellschaften. (Geschichte des Mannheimer Getreidehandels S. 109, 110.) Richtigerweise bezeichnet man mit dem französischen, aber am Rhein viel gebrauchten Ausdruck nur die Dampfschlepper selbst (Bugsierboote; tugboats).

eigentlich nur der Mainzer Schleppdampfschiffahrtsverein, der ebenfalls nur zögernd, um der Konkurrenz zu begegnen, eigene Lastfahrzeuge angeschafft hatte, seine principielle Bereitwilligkeit zu den gemachten Vorschlägen. Die übrigen Vertreter der Dampfschleppfahrten sprachen entschieden dagegen, da jede Beschränkung der Gewerbefreiheit zu verwerfen sei oder, wie der Bevollmächtigte der Ruhrorter Gesellschaft nicht grundlos bemerkte, es den Segelschiffern ja freistehe, sich recht zahlreich als Aktionäre an den angefeindeten Unternehmungen zu beteiligen. Dagegen betonten die Kommissare der Gesellschaften ausnahmslos, sie seien unter gewissen Bedingungen gewillt, die Segelschiffe gegen einen billigen Lohn in einer näher zu bestimmenden Weise zu schleppen¹.

Die Bevollmächtigten des Handelsstandes verhielten sich ziemlich zurückhaltend, versprachen aber bei entsprechenden Leistungen die Segelschiffer so weit als möglich zu berücksichtigen.

War so das Ergebnis der Versammlungen auch nur gering, so hatten diese doch einer weiteren Verständigung zwischen den Parteien vorgearbeitet.

Wirklich wurden bereits im Jahre 1849 Fahrzeuge zu Preisen geschleppt², für welche Beurtleute wie gewöhnliche Segelschiffer ihre Boote nicht mit Pferden hätten befördern lassen können. Üble Folgen von dieser Wendung der Dinge spürten nur die Halfterer, die ihre Leinpferde zum großen Teil abschaffen mußten, die aber auch bei sofortiger Niederdrückung der Segelschiffahrt kein besseres Los gefunden hätten.

Die Gestaltung der Verhältnisse in der nächsten Zeit wird am besten durch die Nachrichten über die Kölner Rangfahrten veranschaulicht, die unter Leitung der Kommission eines Schiffahrtsvereins organisiert waren. Dieser schloß wegen regelmäßiger Fortschaffung der Schiffe mit der „Kölner Dampfschleppschiffahrt“ einen Vertrag, wonach die Gesellschaft für den Dienst zu Berg zwei Schlepper bestimmte. Durch dieselben wurden beispielsweise im Jahre 1850 von insgesamt 297 Rangfahrten mit 643 815 Centner Ladung, 212 mit zusammen 520 737 Centner befördert, während weitere 82 Schiffe von anderen Gesellschaften geschleppt und nur 3 von Pferden gezogen wurden³. Es hatte, wie hieraus hervorgeht, der Leinizug für die größere Schiffahrt beinahe aufgehört. In welchem Maße allmählich die Anwendung der Dampfkraft zunahm und

¹ Protokoll der Vormittagssitzung vom 28. September 1848 a. a. O.

² Vgl. Jahresbericht 1849 S. 2, 3.

³ Vgl. Jahresbericht 1850 S. 8. Die nächsten Jahre zeigen ähnliche Verhältniszahlen; vgl. Jahresbericht 1851 S. 6; 1852 S. IV u. ff. Auch die Mainzer Beurtfahrer ließen in jenen Jahren ihre Schiffe, die nach Rotterdam und Amsterdam bestimmt waren, fast ausnahmslos durch die Mainzer Dampfschleppschiffe, Rhenus I und II, befördern. Vgl. z. B. Jahresbericht 1852 S. VII.

die Benutzung der Leinpfederde sich minderte, erhellt aus folgender Aufstellung¹:

Im Jahre	Die Fähre bei Hamm oberhalb Düsseldorf hat übergesetzt	Die Schiffbrücke bei Düssel- dorf haben mittelst Dampf- kraft passiert
	Pferde	Schiffe
1843	14 384	339
1844	10 179	627
1845	9 864	1 073
1846	8 781	1 527
1847	9 381	2 566
1848	4 696	2 438
1849	2 022	2 860
1850	1 287	3 989

An dieser Entwicklung konnte auch eine zeitweilige Krisis nichts ändern, wie sie im Herbst 1851 entstand, als der Güterverkehr durch die bedeutenden Transporte von Getreide sich ganz außerordentlich vermehrte², und die Dampfschleppschiff-fahrtsunternehmer, die eigene Hinterschiffe schleppen ließen, hiermit dergestalt beschäftigt waren, daß die Segelschiffe zuweilen gar nicht, zuweilen aber auch sehr unregelmäßig und nicht nach Bedürfnis geschleppt wurden und wieder auf die Pferde angewiesen waren.

Im allgemeinen konnten die Segelschiffer, bei der bereits vorhandenen großen Menge von Dampfsehleppern, dieselben auf eine vorteilhafte Weise zu niedrigen Schlepplohnpreisen benutzen und dadurch mit den herabgedrückten Frachtsätzen etwas leichter auskommen, ja die Fahrten der Segelschiffe kamen sogar im Vergleich mit den letztvergangenen Jahren besonders auf der niederländischen Stromstrecke wieder etwas mehr in Aufschwung³, was sie wesentlich der Ausnutzung der Dampfkraft verdankten.

In dem angedeuteten Bestande konnten sich die Rang-fahrten, soweit sie die Dampfer als Beförderungsmittel zu Hilfe riefen, noch etwa ein Jahrzehnt erhalten⁴. Wesentliche Änderungen sind für diese Periode, wenn man von dem lang-samen, stetigen Rückgange absieht, nicht zu melden. Die Teil-nehmer der Beurten litten bald mehr bald minder je nach dem Schiffsbedarf der einzelnen Jahrgänge unter dem Druck auf die Frachtpreise, den das starke Angebot der Konkurrenz erzeugte⁵. Besonders mißlich ward es von ihnen empfunden, daß viele Schiffer nicht mehr nach Centner berechnete Frachten

¹ Dieselbe ist entnommen dem Jahresbericht 1851 S. 23.

² A. a. O. S. 23, 24.

³ Jahresbericht 1850 S. 9.

⁴ Vgl. Jahresbericht 1853 S. VI; 1854 S. 4; 1855 S. 18; 1856 S. XVIII; 1857 S. XX; 1858 S. IX.

⁵ Vgl. Jahresbericht 1855 S. 4; 1856 S. XVIII.

erhoben, sondern sich zur Übernahme von Ladungen gegen eine aufs ganze ausgeschlagene Abfindungssumme bequemen. Namentlich war solches in Köln der Fall, wo die Schlepsschiffahrtsgesellschaft mit zahlreichen Seglern derlei Vereinbarungen traf. Da diese Konkurrenten die Waren so vielfach billiger beförderten, wurden den Beurten große Partien Güter entzogen und sie dadurch empfindlich in ihrem Verdienste geschädigt. Dank diesen Verhältnissen traten allmählich immer mehr Rangschiffer aus den bisherigen Vereinen aus, da sie dann, ohne weiter an die Reihe gebunden zu sein, ebenfalls solche Fahrten gegen eine Aversionalsumme übernehmen und die Zahl ihrer Reisen vermehren konnten.

Zu Beginn der sechziger Jahre fingen schliesslich die letzten Rangfahrten an, sich aufzulösen. Neben den Dampfschiffen war ein neuer Mitbewerber immer gefährlicher geworden: die Eisenbahnen, die ihnen nun auch die letzten Reste der seither verbliebenen Thätigkeit entzogen¹. Die Rangfahrt von Koblenz nach Mainz, Mannheim, Frankfurt, mittelst welcher hauptsächlich Güter von der Mosel und Saar befördert wurden, ward beispielsweise für das Jahr 1860 ausdrücklich deshalb gekündigt, weil Eisenwaren, die bisher den bedeutendsten Teil der Fracht bildeten, mittelst der Eisenbahn von Koblenz billiger als auf der Wasserstrasse transportiert werden konnten. In dem Jahresbericht für 1860 mußte die Centalkommission schon ganz allgemein feststellen², daß die in früheren Zeiten eingerichteten Rangfahrten der Segelschiffer zum Teil eingegangen seien und da, wo sie noch beständen, nur mit Mühe erhalten würden. „Eisenbahnen und Dampfschiffahrt haben das Interesse des handeltreibenden Publikums für die Rangfahrten und deren relativen Wert sehr verringert. Mit dem Eingehen dieser Fahrten wird das letzte aus der Vorzeit herstammende Band genossenschaftlicher Organisation des Segelschifferstandes, der nur noch mit den größten Anstrengungen, oft ohne Verdienst und nie mehr mit erheblichem Gewinn sein Geschäft betreibt, zerrissen.“ Für 1862 konnte dann gemeldet werden, daß die sogenannte Beur- oder Rangfahrt im Grunde nur noch dem Namen nach bestehe³.

Länger als die geschilderten Verbände konnten sich die einzelnen Segelschiffer halten, welche die Bergreisen mit Hilfe der Dampfschlepper bewerkstelligten und namentlich in Fällen, wo es ihnen gelang, ganze Schiffsladungen eines Masseartikels für ihre Boote zu erhalten, auskömmlichen Verdienst fanden.

¹ Vgl. Jahresbericht 1859 S. VII.

² Jahresbericht 1860 S. VI.

³ Vgl. Jahresbericht 1861 S. IX; 1862 S. IX. Danach ist Borgius zu berichtigen, der das Aufhören der selbständigen Segelschiffahrt im Rhein-Großhandel schon 10 Jahre früher ansetzt (Geschichte des Mannheimer Getreidehandels S. 111).

Drittes Kapitel.

Wettstreit der Dampfmotoren zu Wasser und zu Lande.

§ 17.

Die Regelung der Rheinschiffahrtsverhältnisse im Jahre 1831 hat die Entwicklung der Dampfschiffahrt für Personen- und Stückgutverkehr nur indirekt durch Wegräumung rechtlicher Hindernisse und Schaffen einer größeren Verkehrsfreiheit, namentlich Beseitigung des bei Gebrauch von Dampfern ganz unhaltbaren Stapelzwangs berührt. Im einzelnen brauchte sie sich nicht mit derselben zu beschäftigen und durfte die Weitergestaltung der Verhältnisse nach dieser Richtung ruhig der Zukunft überlassen. Der Dampfschiffahrtsbetrieb zeigt daher nach Inkrafttreten der neuen Ordnung keine merkwürdigen, überraschenden Umwälzungen, sondern die ruhige Fortentwicklung, wie sie sich nach Lage der begründeten Verhältnisse, nach dem günstigen Resultat der ersten Versuche erwarten liefs. Damit soll nicht gesagt sein, dafs es an jeder weitergehenden Umgestaltung gebrach; im Gegenteil nach mancher Richtung, namentlich was Organisation und inneren Ausbau der Unternehmungen anlangt, traten sehr bald bedeutsame Veränderungen zu Tage. Einer der neugegründeten Großbetriebe, die Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main, löfste sich bereits 1832, wenige Jahre nach seiner Errichtung, wieder auf und übertrug „in der Erwägung, dafs die seit dem 17. Juli 1831 geschaffene gröfsere Freiheit der Flussschiffahrt die Vereinigung aller zu Gebote stehenden Mittel und Kräfte zur Erreichung geordneter, schneller, regelmäfsiger Fahrten erfordere“, sein gesamtes Vermögen an die

„Preussisch-rheinische Dampfschiffahrtsgesellschaft zu Köln¹“. Letztere sollte sich unter dem als Liquidationstag angenommenen 15. Februar 1832 in erweitertem Umfang als „Rheinische Dampfschiffahrtsgesellschaft“ neu konstituieren. Sie übernahm laut Vertrag vom 20. Januar 1832² aufser den gesamten Mobilien und Immobilien einschliesslich der Reparaturwerkstätte in Mainz, dem Dampfer für den Oberrhein, „Ludwig“, und dem Dampfboot für den Main „Die Stadt Frankfurt“ auch alle Rechte, Privilegien und Konzessionen der aufgelösten Vereinigung, deren einstige Mitglieder zum Ausgleich dafür ein Aktienkapital von 120 000 fl. (in preuss. Kurs à 105 Kreuzer) überwiesen bekamen³.

Im Anschluß an den Hauptvertrag wurde dann noch zu Gunsten von Mainz vereinbart, daß die Schiffe der neuen Gesellschaft, solange die Konkurrenz ausbliebe, weder aufwärts noch abwärts an Mainz vorbeifahren sollten, „ohne die geladenen weitergehenden Waren im Hafen daselbst zu löschen⁴“. Damit sollte an Stelle des verlorenen rechtlichen ein künstlicher Umschlag zu Gunsten des Mainzer Speditionshandels, soweit als möglich, eingerichtet werden.

Seitdem dehnte die preussische Gesellschaft, die sich in jenen Jahren mit der niederländischen in den Betrieb der Dampfschiffahrt teilte, ihre Fahrten nach dem Oberrhein zunächst bis Mannheim⁵ und seit 1833 bis Kehl und Straßburg aus⁶. 1835 waren bereits 15 Dampfer von beiden Unternehmungen in Dienst gestellt. Welch steigender Beliebtheit sie sich erfreuten, veranschaulichen die Notizen, welche für die Strecke Köln-Mainz resp. Mannheim-Straßburg überliefert sind. Auf derselben wurden durch sie transportiert⁷:

¹ Später wurde dieser Schritt in Mainz von lokalpatriotischem Standpunkt aus sehr beklagt. Vgl. Gedenkbuch der 4. Jubelfeier der Erfindung der Buchdruckerkunst. Mainz (Seifert) 1840 S. 248.

² Handelskammer zu Mainz S. 49 nennt als Datum des Vertrags irrtümlich den 28. statt 20. Januar.

³ Abschrift der Vereinbarung vom 10. April 1831 sowie Originalurkunde des Vertrags vom 20. Januar 1832 in A. d. A. d. M. H.K. §§ 4783 und 5822. Siehe Beilage 16.

⁴ Zusatzbestimmungen zum Vertrag vom 20. Januar 1832 a. a. O., Siehe Beilage 17.

⁵ Der Dampfer „Ludwig“ hatte für die Rhein- und Maindampfschiffahrtsgesellschaft schon seit 5. Juni 1830 die Strecke Mainz-Mannheim befahren; vgl. Herman, Adressbuch 1830 S. 74.

⁶ Vgl. Jahresbericht 1835 S. 145, Wirminghaus, Die Kölner Rheinschiffahrt S. 12 nennt irrtümlich 1834 als Jahr der Betriebsausdehnung bis Straßburg.

⁷ Die Zahlen sind entnommen Jahresbericht 1835 S. 145.

Jahr	Reisende	Waren in Centnern	Ertrag dieser beiden Transporte in Rthlr. preufs. Cour.	Anzahl der Dampfschiffe im Dienst
1827	18 624	57 135	—	. . . 2
1828	33 352	83 292	—	
1829	42 942	142 452	177 107	. . . 3
1830	52 580	181 442	209 293	
1831	60 105	180 321	197 782	
1832	71 572	103 996	184 850	. . . 5
1833	97 971	213 912	276 232	. . . 6
1834	114 003	137 163	250 000	
1835	113 447	181 075	357 932	. . . 8
	552 620	1 140 361	1 653 198 Rthlr.	

Auch für die nächsten Jahre bleiben die Boote dieser beiden Unternehmungen noch ohne Mitbewerber, da die 1836 neu gebildete Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein vorerst nur einige Probetouren machte und den regelmässigen Fahrtenbetrieb erst einige Jahre später aufnahm¹. Trotzdem verstand sich namentlich die niederländische Unternehmung dazu, die Frachten für 1837 bedeutend herabzusetzen, indem sie einzelne Waren in billigere Klassen einstellte. Sie besafs nunmehr 12 Dampfschiffe, von denen 9 zu dem Personen- und Gütertransporte auf dem Rhein, 3 zu Schleppdiensten auf der holländischen Strecke und eins, die „Batavia“, zur Unterhaltung der Verbindung zwischen London und dem Kontinente benutzt wurde. Da die Boote bei offenem Rhein auch während des Winters in Thätigkeit blieben, konnten sie es im Jahre auf durchschnittlich 320—330 Fahrten zwischen Köln und Rotterdam, 70—80 zwischen Düsseldorf und Rotterdam und wöchentlich je eine Fahrt hin und zurück zwischen London und Rotterdam bringen. Die preussisch-rheinische Dampfschiffahrtsgesellschaft hatte insgesamt 9 Schiffe in Verwendung, die täglich mehrmals zwischen Köln und Mainz und einmal bis Strafsburg fuhren. Durch die Dienststeinrichtung, über die sich beide Gesellschaften geeinigt hatten, war jeden Tag eine direkte Verbindung zwischen Rotterdam und Strafsburg und jede Woche eine solche zwischen London und Strafsburg hergestellt². Der Zulauf von Reisenden blieb stetig im Wachsen begriffen. Nach Vollendung des ersten Jahrzehnts seit ihrem Bestehen konnte die preussische Unternehmung stolz darauf hinweisen, dafs sie in dem verflossenen Zeitraum bereits eine Million Passagiere und zwei Millionen Centner Waren befördert habe³.

¹ Vgl. zum folgenden Jahresbericht 1836 und 1837 S. 37—43.

² Siehe Beilage 18.

³ Vgl. Jahresbericht 1836 und 1837 S. 42. Die Zahl stimmt nur,

Die starke Inanspruchnahme und die daraus folgenden günstigen finanziellen Ergebnisse veranlaßten wiederum die Gesellschaften, auf neue Verbesserungen ihrer Transportmittel zu drängen. Während die kölnische Gesellschaft die ersten Dampfer in Holland bauen und mit englischen Maschinen ausrüsten ließ, konnte sie für die folgenden deutsche Arbeit und deutsches Material in Anspruch nehmen. Die Maschinenwerkstätte von Jacobi, Haniel und Huyssen, die sogenannte „Gute Hoffnungshütte“ zu Sterkrade und die Schiffsbauwerft derselben Firma zu Ruhrort führten die übertragenen Bestellungen zu allgemeiner Zufriedenheit aus¹. An Stelle des Wattschen Maschinensystems (Niederdruck) versuchte man es bald mit Expansionsmaschinen, die in fortschreitender Vervollkommnung später oscillierende Cylinder erhielten². Eine weitere fast wichtigere Verbesserung im Schiffsbau, die zuerst auf dem Rheine bei dem „Großherzog Leopold“ in Verwendung kam, wurde dadurch erzielt, daß für die Innenhölzer (Schiffsgerippe) Eisen genommen und nur die Bekleidung (Schiffshaut) von Forlenholz hergestellt wurde³. Die Verwendung des Eisens, die sich auch bei Fertigung der Lastkähne für Dampfschlepper glänzend bewährte⁴, nahm in den nächsten Jahren immer mehr zu. Bald wurden die ganzen Schiffskörper aus diesem Material geschaffen; die ersten hölzernen Fahrzeuge ersetzte man, soweit die Maschinen noch brauchbar waren, ebenfalls durch metallene, und kaum ein Menschenalter nach Einführung der Dampfboote war die Umwechselung der hölzernen Balken in Eisen in allen Stücken, selbst bis auf die Maschinenunterlagen vollzogen⁵.

Indessen ließ sich das thatsächliche Monopol, wie es die beiden ersten großen Unternehmungen eine Zeit lang behaupteten, nicht immer aufrecht erhalten. 1838 trat mit ihnen die „Mainz-Düsseldorfer Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein“ in ernsten Wettbewerb⁶. Sie war auf Anregung

wenn man das Jahr 1838 (das elfte seit Bestehen der Gesellschaft) einbezieht.

¹ Das erste daselbst am 7. Mai 1830 vom Stapel gelassene Schiff „die Stadt Mainz“ wurde wegen seiner „soliden Bauart und äußerst gefälligen und eleganten Form“ gerühmt. Herman, Adreßbuch 1830 Seite 75.

² Die Thätigkeit der ersten Dampfmaschinen auf den Rheinschiffen wird anschaulich von Herman a. a. O. beschrieben.

³ Vgl. Jahresbericht 1836 und 1837 S. 43.

⁴ Vgl. oben S. 255 ff.

⁵ Vgl. Verhandlungen der Generalversammlungen der Dampfschiffahrtsgesellschaft für Nieder- und Mittelrhein 1846, 1847, 1848, 1855. Die späteren Fortschritte der Technik, wie die Herstellung von Wasserrädern mit beweglichen Schaufeln dürfen hier füglich übergangen werden. Vgl. über die Entwicklung der Dampfschiffe Reuleaux, Der Weltverkehr und seine Mittel I S. 266 ff.

⁶ Vgl. Jahresbericht 1838 S. 19.

der Handelskammern von Düsseldorf, Elberfeld und Mainz, wo sich das Bedürfnis nach einem „nationalen“ Betriebe fühlbar machte, sowie mit Unterstützung des Kaufmannstandes von Koblenz, Neuwied und des Herzogtums Nassau am 13. Mai 1836 mit dem Sitz zu Düsseldorf gegründet worden¹ und setzte sich zum Ziel, den Verkehr von Personen und Gütern auf der Stromstrecke zwischen Mainz und Rotterdam im Anschluß an den Seeverkehr zu vermitteln. Sie bereitete mit ihren Fahrten nicht nur der niederländischen, sondern auch der kölnischen Gesellschaft empfindliche Konkurrenz², deren frühere Verabredungen hinsichtlich Verteilung der Flußstrecken mit Köln als beiderseitigem Endpunkt sich fortan nicht mehr aufrecht erhalten ließen. Seit dem Jahre 1840 gingen auch die Kölner Boote abwärts bis Düsseldorf und weiterhin bis Arnheim und Rotterdam. Wohlfeilere Frachtpreise, Herabsetzung des Personengeldes und „größere Lebendigkeit auf dem Rheine“ waren die nächsten Folgen des Wettkampfes, der sich nunmehr unter den genannten Instituten entwickelte. Er wurde um so lebhafter, als neben den größeren Gesellschaften noch verschiedene kleinere Unternehmungen auftauchten, die wenigstens auf einzelnen Strecken sich zunächst als erfolgreiche Mitbewerber zu behaupten wußten.

Seit dem 1. September 1838 fuhr ein Schiff der neuen Amsterdamer, der sogenannten Yssel-Gesellschaft³ wöchentlich einmal zwischen Kampen und Köln, das weniger dem Passagiertransport wie der Güterverladung diente. Bereits 1839 wurde ihm ein zweites Boot beigegeben, und durch die eben entstandene „Nymweger Gesellschaft“ mit 2 Dampfern eine Verbindung zwischen Nymwegen und Rotterdam hergestellt. Zugleich suchte man eine regelmäßige Dampfschiffahrt auf dem Oberlauf des Stroms zwischen Basel und Straßburg zu errichten⁴. Die „Compagnie Renouard de Boussière“⁵ in Straßburg stellte zwei Boote in Dienst, die bei einer Ladefähigkeit von 1200 Centnern mit Maschinen von 30 Pferdekraften ausgerüstet waren. Sie wurden bergwärts durch den Rhein-Rhonekanal mit Relaispferden von Straßburg bis Hüningen gezogen, wozu 30 Stunden nötig waren, während die Fahrt rheinabwärts nur 7 Stunden einschließend des Aufenthalts an den Zwischen-

¹ Näheres in Schreiben der Mainzer Handelskammer vom 4., 7. März 1836, der Düsseldorfer Handelskammer vom 29. April, der Mainzer Handelskammer vom 2. Mai u. s. w. in A. d. A. d. M. H. K. §§ 7024, 7114, 8301, 8316, 8327, 8329. Vgl. auch Handelskammer zu Mainz S. 50.

² Vgl. Handelskammer zu Mainz S. 49, 50; Wirminghaus, Kölner Rheinschiffahrt S. 12, 13.

³ Vgl. Jahresbericht 1838 S. 18; 1839 S. 28.

⁴ Vgl. Jahresbericht 1838 S. 19; 1839 S. 24—26; 1840 S. 8; 1841 S. 9.

⁵ Der Name wird in den Jahresberichten wechselnd als Boussière und Bussière angegeben.

stationen erforderte. 1839 betrug die Zahl der durch sie beförderten Reisenden 12268 (davon 2094 gegen und 10174 mit dem Strome), das Quantum der zu Thal gebrachten Güter insgesamt 2209 Centner¹. Da sie den Anschluß an die Schiffe der preussischen Gesellschaft zu Straßburg erreichten, war es möglich, daß Passagiere, die des Morgens um 5 Uhr Basel verließen, des nämlichen Abends 8 Uhr in Mannheim ankamen, dort übernachteten und mit dem am anderen Tage 6 Uhr früh nach Köln fahrenden Boote, das gegen 8 Uhr abends dort ankam, weiterreisen konnten², mithin die ganze Strecke Basel—Köln in der für die damaligen Verhältnisse knappen Zeit von 40 Stunden zurücklegten, wovon nur 30 auf den thatsächlichen Transport entfielen.

Ein Jahr später trat für dieselbe Linie wieder ein anderes Unternehmen ins Leben, das zwischen dem 22. Juni und 30. Oktober 1840 ein in Paris gebautes, sehr leichtes, langes und schlankes Schiff, den „Adler“, zur Fahrt einstellte³. Seine Schnelligkeit sowie die Leichtigkeit, mit der es die großen Schwierigkeiten der Strömung von Straßburg bis Basel überwand, wurden sehr bewundert. Da es sich eines ziemlich bedeutenden Zuspruchs erfreute und gleich in der ersten Periode 5872 Personen beförderte, nahmen seine Besitzer, die sich zur Gesellschaft der „Adler des Oberrheins“ zusammengeschlossen hatten, bald einen zweiten Dampfer in ihren Dienst und dehnten die Fahrten bis Mainz aus, wo sie ihre Ladungen an die Boote der Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein abgaben. Weil sie Mainz zum Endpunkt ihrer Fahrten

¹ Zu Berg wurden keine Güter zur Ladung angenommen (Jahresbericht 1839 S. 25.)

² Siehe Beilage 18. Die Fahrten der Kölner Dampfer gaben in Verbindung mit denen der anderen Schiffahrtsgesellschaften für die damalige Zeit, da man die Eisenbahnfahrten noch nicht kannte, Gelegenheit zu einer außerordentlich prompten und schnellen Beförderung. Die regelmäßige Fahrzeit der Dampfschiffe betrug im Jahre 1840 (nach Gedenkbuch der 4. Jubelfeier der Erfindung der Buchdruckerkunst 1840. Mainz, Seifert):

für die Strecke	zu Berg	zu Thal	Unterschied zwischen Berg- und Thalfahrt
Basel-Straßburg	5 St. 20 M.	15 St. 30 M.	10 St. 10 M.
Straßburg-Knielingen	4 - 10 -	9 - 50 -	5 - 40 -
Knielingen-Mannheim	3 - 50 -	8 - 30 -	4 - 80 -
Mannheim-Mainz	4 - 5 -	8 - 5 -	4 - -
Mainz-Koblenz	4 - 45 -	7 - 55 -	3 - 10 -
Koblenz-Bonn	2 - 40 -	6 - 20 -	3 - 80 -
Bonn-Köln	1 - 30 -	3 - 30 -	2 - -
Köln-Düsseldorf	2 - 40 -	5 - 50 -	3 - 10 -
Düsseldorf-Emmerich	5 - 35 -	11 - 20 -	5 - 85 -
Emmerich-Arnheim	1 - 45 -	3 - 10 -	1 - 65 -
Arnheim-Kuilenburg	3 - 10 -	6 - 10 -	3 - -
Kuilenburg-Rotterdam	3 - 50 -	6 - -	2 - 50 -

³ Vgl. Jahresbericht 1840 S. 8; 1841 S. 9.

gemacht hatten, fanden sie daselbst in Handelskreisen mehr Sympathie¹ als die Kölner Vereinigung, die Menschen und Güter ohne Umladung an der Stadt vorbeiführte. Allein trotz des guten Anfangs, trotz der Unterstützung des mittel- und oberrheinischen Handelsstandes und eigener Anstrengung, konnte sich die Gesellschaft ebensowenig dauernd halten, wie das Unternehmen Renouard de Boussières in Straßburg. Letzteres nahm 1842 ein Ende², erstgenannte mußte 1843 zur Liquidation schreiten³, nachdem sie, „durch Unglücksfälle gezwungen“, ihren Dienst zwischen Basel und Mainz „vorläufig“ eingestellt hatte⁴. Die Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein, die mit ihr in Verbindung gestanden, übernahm im Juli 1843 samt ihren Schiffen den Dienst bis Mannheim, wofür die bereits ausgegebenen Personenkarten der alten Gesellschaft nach Vereinbarung Geltung behielten⁵. Die Wasserstandsverhältnisse oberhalb Straßburgs ließen eine Fortführung der Fahrten auf dieser Linie nicht lohnend erscheinen.

Weit mehr Erfolg als die neu errichteten Linien für den Personen- und Stückguttransport hatten die Gesellschaften für Dampfschleppschiffahrt, die sich seit 1840, entschiedener seit 1841/42 in den Niederlanden, in Köln und Mainz bildeten⁶. Ihre Boote machten den bereits in Betrieb stehenden Passagierdampfern verhältnismäßig wenig Konkurrenz und thaten in erster Linie den auf Wind und Leinizug angewiesenen Segelschiffen, besonders den Rangtouren Abbruch. Schärfer gestaltete sich der Wettbewerb innerhalb jeder der beiden Arten des Dampfschiffbetriebs. Die einzelnen Schiffahrtsgesellschaften führten eine Zeit lang den heftigsten Konkurrenzkampf untereinander. Sie buhlten um die Gunst der Lokalbehörden wie Staatsverwaltungen und suchten durch allerlei Vergünstigungen das Publikum an ihre Schiffe zu fesseln. Am meisten häuften sich ihre Versprechungen, wenn es sich um Erlangung der Konzession eines Uferstaates für seine Flußstrecke handelte. Beispielsweise wollte sich 1839 die niederländische Gesellschaft für die Erlaubnis, ihre Touren bis Mainz ausdehnen zu dürfen, verpflichten⁷, niemals mit den Schiffen, die vom Mittelrhein kamen, an der Stadt vorbeizufahren, sondern, wenn der Dienst auch für den Oberrhein eingerichtet werde, alle Personen und Güter im dortigen Hafen auf andere Schiffe ihres Unternehmens umzuladen (!) Als dann 1844 die Fahrten von Rotterdam

¹ Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen 127 M.St.A. bes. Schreiben d. Aktiengesellschaft vom 30. November 1841.

² Jahresbericht 1842 S. 7.

³ Jahresbericht 1843 S. 9.

⁴ Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A. 127.

⁵ A. a. O.

⁶ Vgl. oben S. 256 ff.

⁷ Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen 127 M.St.A. (Verhandlungen aus dem Jahre 1839.)

wirklich bis Mannheim gehen sollten, versprach die Gesellschaft als Gegenleistung für Erteilung der hessischen Konzession Tarifiermässigungen, so das Waren von Rotterdam nach Mainz so billig wie von dort nach dem näher gelegenen Biebrich gebracht wurden. Die Fracht bis Mainz, die bis dahin für Güter 1. Klasse 78 Centimes betragen hatte, sollte auf 67 Centimes, die für Artikel 2. Klasse von 92 Centimes auf 82 Centimes herabgesetzt und damit der Preis, da die Gesamtfracht keine Änderungen erlitt, für die Strecke Mainz—Mannheim verhältnismässig erhöht werden¹.

Wandlungen in der Preisnormierung waren überhaupt der treffsicherste Trumpf, den die Unternehmungen gegeneinander auszuspielen hatten. Die Regelung der Taxen war ihnen ja im Gegensatz zu den alten Schiffergesellschaften von Anfang an vorbehalten geblieben; verhältnismässig selten griffen bei ihrer Festsetzung die Behörden ein, wie dies beispielsweise 1840 zu Mainz geschah², wo Bürgermeister Nack auf die Behauptungen der Kölner und der Düsseldorfer Gesellschaft, das sie bei Erhöhung ihrer Preise keine Erlaubnis einholen müßten, der hessischen Regierung nahe legte, sie sollte diese Ideen nicht aufkommen lassen. „Wenn auch Industrie und Gewerbe durch Taxen und Regulative nicht beengt werden sollten, so könne dieser Grundsatz doch nicht unbedingt Anwendung finden, wo die Ausübung eines Gewerbes oder industriellen Geschäftes einer besonderen Konzession unterworfen sei wie bei der Dampfschiffahrt. Soweit die Konkurrenz in der Konzession ein Gegengewicht finde, biete sie keine Garantie gegen die Möglichkeit, durch Verabredung die Gestaltung der Preise zu beeinflussen, am wenigsten, wenn nur 2—3 Mitbewerber in Betracht kämen. Der Staat sollte in diesem Falle nicht auf sein Aufsichtsrecht verzichten und lediglich dem Publikum die Wahrung seiner Interessen überlassen“. Von dem Principe des laissez faire, laissez aller müsse abgegangen werden, sobald allgemeine Interessen dadurch gefährdet würden.

Aber dies waren, wie angedeutet, nur Ausnahmefälle. Im allgemeinen brauchte man sich in den vierziger Jahren des vorigen Jahrhunderts über ein Preistreiben für Benutzung der Dampferlinien nicht zu beklagen, da deren Inhaber sich noch viel zu feindselig gegenüberstanden, als das sie diesbezügliche Übereinkünfte getroffen hätten. Die herrschende Tendenz ging weit mehr auf stetige Herabminderung der Frachten, was von Reisenden und Handelsleuten mit Freuden begrüßt, von

¹ Berichte aus dem April 1844 a. a. O. Vgl. auch die Verhandlungen in A. d. M. H.K. §§ 8124, 8154, 8170, 8172, 9256, 9684.

² Vgl. Verhandlungen und Berichte vom August und September 1840 in Akten über Handel und Verkehrswesen 127 M.St.A. Vgl. für die Zeit der Einführung der Dampfschiffahrt oben S. 209.

den alten Segelschiffen vielfach beklagt wurde. Während die Gesellschaften sich in ihren Leistungen zu übertreffen suchten, hatte das große Publikum den Vorteil, immer angenehmer und wohlfeiler fahren zu können.

Die Gesellschaften traten dem Gedanken einer gegenseitigen Verständigung erst ernstlich näher¹, als ihnen in den Eisenbahnen, deren Entwicklung weiter unten berührt wird, ein gewaltiger Konkurrent erwachsen war. Mehr und mehr griff da bei ihren Leitern der Gedanke Platz, daß an Stelle der seitherigen Gegnerschaft freundliche Beziehungen, gegründet auf gemeinsame Interessen, sich entwickeln müßten. Eine Verständigung über die Preisregelung für einzelne Strecken war das erste Resultat dieser Bestrebungen. Es trug zu demselben viel die Überzeugung bei, daß für den örtlichen Verkehr den neuen Bahnen gegenüber eine Herabsetzung der Frachten, mit der man es ursprünglich versucht hatte, wenig helfen werde, während die streckenweise Erniedrigung der Rentabilität des durchlaufenden Verkehrs viel Eintrag that. Die beiden mittelhheinischen Unternehmungen von Köln und Düsseldorf zogen daher die seit Eröffnung der Köln-Mindener Eisenbahn für die Linie Köln—Wesel eingeführten Preisermäßigungen im Herbst 1846 nach übereinstimmenden Beschlüssen wieder zurück und handelten seitdem überhaupt in betreff der Tarifsätze und deren notwendig erscheinenden Abänderungen meist in vollkommenstem Einverständnisse².

Wie über die Frachten, suchte man sich auch über die Abfahrtszeiten zu verständigen, die lange den Zankapfel gebildet hatten. Wenn eine Abfahrtsstunde für günstig erkannt war, wollten gewöhnlich zwei, drei Gesellschaften zugleich ein Boot für sie bestimmen, während eine andere weniger einträglich erscheinende Stunde von keiner der Unternehmungen benutzt wurde. Die einzelnen Lokalbehörden suchten zwar diesem Treiben nach Kräften zu steuern und gestatteten, anfangs aus Furcht vor Zusammenstößen, später hauptsächlich im Interesse eines gleichmäßig verteilten Verkehrsplanes, meist nicht, daß die Abfahrtszeiten zweier Dampfer für dieselbe Stunde festgesetzt wurden³. Aber man wußte diese Bestimmungen dadurch zu umgehen, daß man die festgesetzten Zeiten nicht innehielt. In Mainz stritten die Kölner, die Düsseldorfer

¹ Vgl. Verhandlungen der Gen. Versammlung d. D.-G. für den Nieder- und Mittelrhein 1846.

² A. a. O. 1846, 1847.

³ Nur ausnahmsweise wurde von diesem Grundsatz abgesehen und z. B. in Mainz am 1. August 1840 vergünstigungsweise gestattet, daß das Binger Lokalboot und ein Schiff der niederländischen Gesellschaft gleichzeitig aus dem Hafen abgingen. Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen 127 M.St.A. Ebenda vgl. Verhandlungen von 1839 und ff.

Gesellschaft und die Adler des Oberrheins jahrelang wegen des Nichteinhaltens der Abfahrtszeiten und des dadurch ermöglichten „Abspannens von Kunden“. Beispielsweise sollten 1841¹ die Kölner um 8, die Düsseldorfer um 8¹/₂ Uhr vormittags von dort ein Boot rheinabwärts gehen lassen. Die Kölner verzögerten die Abfahrt regelmäßig bis nach 8 Uhr, solange bis die von ihnen gewonnenen Omnibusse über die Brücke im Trabe mit den im Frankfurter Zuge zu Kastel angekommenen Reisenden eintrafen, die dann natürlich dem Düsseldorfer Boote entzogen wurden, wofür dessen Besitzer sich wieder bei anderer Gelegenheit zu rächen suchten. Wenn auch darin zu Beginn der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts insofern eine Besserung eintrat, als die Rivalen sich wenigstens teilweise über Einteilung der Fahrten verständigten, so blieben doch bei Fortdauer der Konkurrenz in dem stündlichen Verkehr Lücken und Mängel, die nur durch eine stets gesteigerte Zahl von Booten ohne Nutzen für die Unternehmungen ausgefüllt werden konnten. Auch sonst führte der ruhelose, eifersüchtige, in pflichtmäßigem Streben geübte Wettbewerb für die feindlichen Gesellschaften vielerlei Nachteile mit sich, die nicht durch Verabredungen über einzelne Punkte beseitigt werden konnten.

Was in dieser Allgemeinheit von den verschiedenen, den gleichen Zweck verfolgenden Unternehmungen auf dem Rheine galt, fand besonders seine Anwendung auf die zwischen der Kölner und Mainz—Düsseldorfer Gesellschaft bestehende Konkurrenz, die sich für dieselben Linien mit annähernd gleich starken Waffen gegenüberstanden. Beide Parteien erkannten dies sehr wohl, aber verschiedentlich wiederholte Versuche, einen „Freundschafts- und Schiffahrtsvertrag“ zwischen ihnen zu errichten, verliefen vollkommen fruchtlos. Erst nach mehrjährigen, schwierigen Verhandlungen gelang es, die Gesellschaftsvorstände zu jenem bestimmten Zweck einander zu nähern und die Mittel zu seiner Erreichung vorurteilsfrei darzulegen. Im Jahre 1853 kam dann ein Einigungsvertrag² zwischen den „Kölnischen und Düsseldorfer Personen-Dampfschiffahrtsgesellschaften“ zu stande, der umgehend durch die statutengemäÙ dazu berechtigten Vorstände vollzogen wurde.

Während beide Unternehmungen ihre Selbständigkeit nach innen bewahrten, auch fernerhin ihre eigenen Schiffe bauen, unterhalten, bemannen und in Bewegung setzen sollten, stellten sie ihre Fahrzeuge und ihr auf den Landstationen befindliches Immobilien- und Mobiliarvermögen zur Ausführung eines ge-

¹ Vgl. Verhandlungen a. a. O.

² Vgl. über Einzelheiten des Vertrags Verhandlungen der Gen. Versammlung der D.-G. für den Nieder- und Mittelrhein 1853 und Jahresbericht 1853 S. 6, 7.

meinsamen Operationsplanes ein, dessen Anordnung alle irgendwie hervortretenden wichtigen Bedürfnisse des Verkehrs befriedigen und bei jeder Fahrt das zweckmäßigste der zahlreichen Schiffe beider Gesellschaften verwenden würde. So blieben dem öffentlichen Verkehr die Fahrten zu den seitherigen Tageszeiten gesichert, und es konnten noch weitere Touren mit anderen Abfahrtsstunden eingelegt werden, wofür früher, da zwei Schiffe der getrennten Gesellschaften oft zu schnell hintereinander dieselbe Strecke befahren hatten, das vorhandene Material nicht ausreichte.

Bezüglich der finanziellen Seite des Kontraktes verpflichtete sich die Düsseldorfer Gesellschaft, aus den künftigen gemeinschaftlichen Einnahmen der Kölner Kollegin in Anbetracht ihrer größeren Schiffszahl ein Voraus zu bewilligen, wogegen jene diejenigen Fahrzeuge, welche sie über die erforderliche, von beiden vertragschließenden Teilen einzustellende Zahl von Schiffen besaß, unter bestimmten Bedingungen zur Verfügung der Gemeinschaft und bei Dienstunfähigkeit eines Bootes auch zur Verfügung der Düsseldorfer Unternehmung hielt.

Es war also nicht zu einer Verschmelzung, nicht einmal zu einer vollkommenen Geschäftsgemeinschaft zwischen beiden Unternehmungen gekommen. Ihr neues Verhältnis war vielmehr nur eine Art von Kartell zur Ausnutzung der bestmöglichen Gewinnchancen und verhältnismäßigen Verteilung der bei dem gemeinschaftlichen Fahrtenbetrieb erzielten Erträge. Der Vertrag wurde von den beiderseitigen Generalversammlungen einstimmig genehmigt und bestätigt und trat mit dem 9. Juni 1853 in Wirksamkeit. Seitdem fuhren die beiden Gesellschaften in der Hochsaison gemeinsam täglich¹:

7	Mal	zwischen	Köln	und	Koblenz
5	-	-	Koblenz	-	Mainz
4	-	-	Mainz	-	Mannheim
1	-	-	Mannheim	-	Straßburg
2	-	-	Köln	-	Arnheim
1	-	-	Arnheim	-	Rotterdam.

Auch in der folgenden Zeit hat sich das getroffene Übereinkommen zwischen beiden Unternehmungen durchaus bewährt. Nach Ablauf der ersten sechs Jahre, für die der Kontrakt geschlossen war, herrschte bei beiden Parteien die unbedingte Überzeugung², daß die Erneuerung des ablaufen-

¹ Vgl. Jahresbericht 1853 S. 7.

² Vgl. Verhandlungen der Gen. Versammlung der D.-G. für Nieder- und Mittelrhein 1859. Näheres über den Inhalt des neuen Gesellschaftsvertrags, der die ursprüngliche Übereinkunft verschiedentlich abänderte, findet sich im Jahresberichte 1859 S. VII. VIII. Künftig sollten beide Unternehmungen die gleiche Zahl von je zwölf Dampfschiffen in den Betrieb einstellen. Die Bewilligung eines Präcipuums hörte auf. Die

den Vertrags in ihrem wohlverstandenen Interesse liege, ja daß nach sechsjährigem Bestehen die Einigung noch dringender geboten sei als zur Zeit ihrer Abschließung. Wie damals haben auch späterhin die Kölner und Düsseldorfer Unternehmung alle aus dem Vertrag herrührenden Verpflichtungen stets redlich erfüllt, so daß die Beziehungen derselben bis auf den heutigen Tag ungetrübt erhalten blieben. „Sie waren auf gegenseitiges Vertrauen und gegenseitige Achtung gegründet,“ aber nicht minder auf das wirtschaftliche Übergewicht, das die beiden Gesellschaften durch ihr kluges, einmütiges Handeln über ihre Konkurrenten durchweg behaupteten. In unermüdlichem Wettbewerb mit der großen niederländischen Gesellschaft haben sie den Personen- und Warenschnellverkehr auf der Rheinstraße immer mehr an sich gerissen und es verstanden, durch Einstellen stets leistungsfähigerer Dampfer sowie durch Vermehrung der Fahrten dem gesteigerten Verkehrsbedürfnis in der richtigen Weise Rechnung zu tragen.

Neben diesen drei Riesenunternehmungen konnten sich auf die Dauer nur eine Reihe kleinerer, hauptsächlich der Personenbeförderung dienender Dampfschiffahrtsgesellschaften für den näheren Verkehr der einzelnen Hafenplätze behaupten, die an verschiedenen Orten aufgekommen waren. Es ist als solche, aufser der früher genannten Yssel- und der Nymweger-Gesellschaft, für den Niederrhein noch die Schiedamer Gesellschaft zu erwähnen, die seit 1853 eine Verbindung Rotterdam—Emmerich aufrecht erhielt. Dazu kamen dort wie auch auf dem Mittelrhein eine ganze Anzahl von „Dampfnachen“, die zur Vermittelung des Lokalverkehrs von Gesellschaften oder Privaten eingeführt wurden und sich bald die Gunst und das Vertrauen des Publikums erwarben¹. Sie fuhren, um nur die wichtigsten zu nennen, zwischen Köln und Mühlheim, Düsseldorf—Neufs, Bonn—Königswinter, Koblenz—Vallendar, Mainz—Biebrich, später auch Mainz—Rüdesheim² u. s. w. Obwohl ihre Besitzer und ihr Bestand zeitweise wechselten, erfreuten sie sich doch im großen und ganzen eines nach-

Einnahmen wurden an jede Gesellschaft zur Hälfte abgeliefert. Die Düsseldorfer Gesellschaft übernahm käuflich die Hälfte der die frühere Überzahl der Kölnischen Gesellschaft bildenden 6 Schiffe für einen vereinbarten Preis. Der neue Vertrag wurde auf unbestimmte Zeit geschlossen; jedoch war mit Ende des Jahres 1864 beiden Teilen eine einjährige Kündigungsfrist freigestellt.

¹ Vgl. Jahresbericht 1853 S. 9; 1854 S. 8; dort sind auch die Namen der Besitzer angegeben. Vgl. noch Akten über Handel und Verkehrswesen 127 M.St.A., die namentlich über die Konzessionserteilung durch Hessen und Nassau zu berichten wissen.

² Seit 1863. Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen 127 M.St.A. (Konzession wurde am 13. November 1863 an J. Acker, A. Rau und Chr. Acker von Eltville verliehen.)

haltigen Zuspruchs, da sie bei ihrer leichten Betriebsweise den Verkehrsbedürfnissen in engeren Grenzen vollauf genügten.

Besonders ausgiebig wurden die Fahrten benutzt, die die Gebr. Ohlenschläger seit 1842 mit zwei Booten (Delphin I und II) zwischen Frankfurt und Mainz unterhielten¹. Sie konnten ihre Routen seit 1847 bis Bingen und seit 1849 rheinaufwärts bis Ludwigshafen ausdehnen und machten der „Main-Rhein- oder Würzburger Dampfschiffahrtsgesellschaft,“ die für den größten Nebenfluß des Hauptstroms 1842 ins Leben getreten war², auf dem Unterlauf desselben entschieden Konkurrenz. Ihre in Frankfurt wohnenden Besitzer hatten schon früher die Frankfurter Marktschiffahrtsgerechtigkeit besessen und dabei mehr Selbständigkeit und Eigenwillen bewiesen, als man sonst bei den nach Erwerb lüsternen Schiffleuten gewohnt war³. Sie hatten beispielsweise 1840 einem Handelshause entschieden den Gütertransport verweigert und bei der Mainzer Bürgermeisterei mit ihrem Thun Recht behalten, da diese einsah⁴, daß die Gebr. Ohlenschläger nicht durch formelle Bestimmungen, wie sie der alte, durch die Rheinschiffahrtsakte aufgehobene Präfekturbeschluß vom 14. Mai 1806 enthielt, zu zwingen seien, auch zum Erlaß von solchen kein Anlaß vorlag, da der Mainzer Handelsstand alle möglichen Schiffer für die Strecke mietete und also bei Zwang Gegenseitigkeit nicht verbürgt gewesen wäre⁵. Am 27. September 1842 erhielten sie dann vom Senat der Freien Stadt Frankfurt die Befugnis, neben den bereits bestehenden oder zu bildenden Schiffahrtsverbindungen, Personen, Gepäck und Güter durch Dampfschiffe befördern zu dürfen. Auch die Mainzer Behörden standen dem Unternehmen der Gebr. Ohlenschläger und der Verwendung des Dampfmotors bei ihren Booten freundlich gegenüber. In einem Berichte der Bürgermeisterei vom 1. Dezember 1842⁶ heißt es, dasselbe sei sehr zeitgemäß und verdiene alle Unterstützung durch die Behörden. „Das Etablissement der Marktschiffer, wie es bisher die Kommunikation zu Wasser zwischen beiden Städten unterhielt, werde darunter zwar Not leiden, allein dies könne ebensowenig einen Grund abgeben, dem neuen und verbesserten Unternehmen irgend ein Hindernis in den Weg zu legen, als die Beeinträchtigung der Segelschiffahrt ein Motiv gegen die Einfüh-

¹ Schanz (Mainschiffahrt im 19. Jahrhundert), bringt über das Unternehmen nur die knappe Notiz S. 185/186, weshalb seiner hier etwas ausführlicher gedacht werden muß.

² Über deren Schicksale vgl. die ausführliche Darstellung bei Schanz, Mainschiffahrt im 19. Jahrhundert S. 178—214; Meidinger, Rhein S. 50 und die Jahresberichte 1842 ff.

³ Vgl. Rheinschiffahrtsakten 1840 M.St.A.

⁴ Entscheid vom 25. April 1840 a. a. O.

⁵ Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen 127 a. a. O.

⁶ A. a. O.

rung der Dampfschiffahrt auf dem Rhein abgegeben hätte.“ Schnelle Beförderung auf Wasser- und Landwegen bei möglichst billigen Preisen sei jetzt das allgemeine Verlangen. Auch in den folgenden Jahren fanden Gebr. Ohlenschläger die Unterstützung der Mainzer Verwaltung schon um deswillen, weil einzelne Frankfurter Kaufleute den mit ihren Booten betriebenen Wasserschnellverkehr nach dem Mainzer Hafen dem Eisenbahntransporte über Biebrich vorzogen.

So war denn die Dampfkraft im Laufe weniger Jahrzehnte für jede Art des Fahrtenbetriebs auf dem Rhein dienstbar gemacht worden. Der Lokalverkehr, die Personen- und Eilgutbeförderung und der gewaltige Güterzug von Handelsartikeln wurden mehr und mehr auf ihre Hilfe angewiesen. Die alte Art der Fortbewegung mit Segel und Leinizug ward langsam, aber stetig zurückgedrängt. Die regelmäßigen Diligencenfahrten auf dem Mittelrhein waren schon in den dreißiger Jahren verschwunden. Auch für einzelne Reisen wurden diese ehemals gepriesenen Boote immer weniger benutzt und kamen bald ganz aus der Mode, da die Fahrtenlustigen auf den Dampfern viel billiger und schneller befördert wurden. Es blieb den jüngsten Jahren vorbehalten, wieder Segeljachten auf dem Rheine, freilich zu rein sportlichen Zwecken, einzuführen. Länger wußten sich die zwischen benachbarten Orten verkehrenden Marktschiffe, namentlich die des Mittelrheins zu halten. Ja gelegentlich wurde gar noch eine neue Linie konzessioniert, wie dies 1845 für die Verbindung Mainz—Nackenheim der Fall war¹. Das Regulativ vom 29. September 1845 enthält noch ganz die Bestimmungen nach alter Weise und verfügt, daß der Marktschiffer, der die Verpflichtung übernommen, einen Kanon an den Staat zu zahlen, die Abfahrtsstunden einzuhalten, „geladen und ungeladen“ zu fahren, dafür in seiner Gerechsamkeit nachdrücklich zu schützen sei. Demgemäß wurde es bei Strafe jedem andern Schiffer verboten, eine Stunde vor und eine Stunde nach Abfahrt seines Bootes, die Dienstags und Freitags regelmäßig um 12¹/₂ Uhr stattfinden sollte, gegen Lohn Personen von Mainz nach Nackenheim in einem Wasserfahrzeug zu verführen, oder vermittelst eines solchen Waren dorthin zu transportieren. Am 20. März 1847² wurden diese Bestimmungen, die nicht streng genug zu sein schienen, noch verschärft und die Strafe für jeden Übertretungsfall auf 5 bis 10 Gulden erhöht.

Daß die großen Transporte von Handelsartikeln in Segelschiffen, insbesondere die Rangtours, durch Verwendung

¹ Vgl. Rheinschiffahrtsakten 1845—1850 M.St.A. Noch heute sieht man gelegentlich die alten mittelrheinischen Marktnachen den Strom befahren, wenn sie auch den Dienstbetrieb nicht mehr in der früheren Regelmäßigkeit und dem alten Umfang aufrecht erhalten können.

² A. a. O.

des Dampfes zu Schleppreisen litten, daß sie sich nur halten konnten, wo sie die angefeindeten Dampfschlepper zur eigenen Fortbewegung nachträglich in Anspruch nahmen, wurde bereits oben¹ ausführlicher dargelegt. Der neue Motor, der eine Umwälzung im Schiffahrtsbetriebe hervorrief, wie man sie seit Jahrtausenden nicht mehr gekannt hatte, war auf der ganzen Linie siegreich geblieben. Wie der Erfolg gewöhnlich den Beifall der Menge findet und die Schwankenden überzeugt, verschwand auch gegenüber der überlegenen Dampfschiffahrt das Mißtrauen, das sich anfangs verschiedentlich gezeigt und in Präventivmaßregeln ausgeprägt hatte. War doch beispielsweise noch 1842 zur Verhütung von Beschädigungen an den Rheinufern und den daselbst befestigten oder vor Anker liegenden Schiffen, Flößen oder Mühlen eine hessische Verordnung² erlassen worden, die das Vorbeifahren der Dampfschiffe mit voller Kraft hindern sollte, aber so engherzig gehandhabt wurde, daß die „Schnelligkeit“ zwischen Worms und Bingen illusorisch wurde³. Allmählich verstand man sich dazu, die verschiedenen Polizeireglements, deren Sätze man anfangs in mühsamer Interpretation auf die neue Betriebsweise angewandt hatte, in gehöriger Berücksichtigung derselben umzuarbeiten⁴. Nach Erlaß der Verordnung über das Befahren des Rheins von Basel bis zur kgl. niederländischen Grenze bei Spyk, über deren Vollzug vom 1. Januar 1851⁵ an die Rheinuferstaaten sich geeinigt hatten, konnte sich die Dampfschiffahrt über irgend welche Zurücksetzungen oder Bedrängungen bei den Fahrten überhaupt nicht mehr beklagen.

¹ Vgl. S. 263 ff.

² Vgl. Verordnung vom 19. Juli 1842 (Hessisches Regierungsblatt 1842 S. 334); auch Verordnung vom 9. Mai 1840 betr. Vorbeifahren der Dampfschiffe und der Segelschiffe aneinander und sonstige von denselben und den Flößen bei der Fahrt auf dem Rhein zu beobachtende Polizeivorschriften (Reg.-Bl. 1840 S. 173).

³ Vgl. Beschwerden der preussisch-rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft bei der Centrankommission 1843, die nicht erfolglos blieben, in Akten über Handel und Verkehrswesen 127 M.St.A.

⁴ Vgl. Eingabe der Dampfschiffahrtsgesellschaften vom 19. März 1828 um Befreiung von Geldzahlung und Untersuchungen, wie sie die in Hessen geltende Verordnung vom 18. März 1808 (resp. 26. Oktober 1824) über das Beklopfen der Dampfschiffe vor Antritt der Fahrt forderte. Die Provinzialregierung erließ daher am 22. April 1828 ein Reskript des Inhalts, daß zwar die vorgeschlagene drei- bis viermalige Revision im Jahre nicht genüge, daß man es aber bei dem soliden Bau der Fahrzeuge mit einer einmaligen Untersuchung in jedem Monat bewenden lassen wolle und daß nur für diese das vorgeschriebene Beklopfgeld zu zahlen sei. Da die provis. Verwaltungskommission sich ähnlich äußerte (am 19. Mai 1828), wird das genannte Reskript am 10. Juni 1828 neu bestätigt. Vgl. Akten über Handel und Verkehrswesen M.St.A.

⁵ Abdruck derselben bei Schirges, Rhein S. 279—289. Wichtige Normen über das Recht mit Dampfschiffen zu fahren, hatte schon Supplementarartikel XVIII vom 29. Juni 1846 aufgestellt. Vgl. Schirges, Rhein S. 277, 278; Rhenus 1859 S. 79, 80.

In stetiger Fortentwicklung gewann der Dampfbetrieb seitdem am Rhein von Jahr zu Jahr an Bedeutung¹. Welchen Umfang er zu Beginn der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts auf dem wichtigsten deutschen Strome annahm, veranschaulicht treffend die Übersicht über seinen Bestand, den die Jahresberichte der Centralkommission enthalten. Darnach gab es zu Anfang 1857 sieben Gesellschaften für Personen- und Güterbeförderung, die insgesamt 46 Schiffe mit 4049 Pferdekräften und 50450 Centner Ladungsfähigkeit auf dem Rhein fahren ließen. Hiervon hatten die drei größten, welche die Strecke Mannheim—Rotterdam befuhren, die Kölnische mit 17, die Düsseldorfer mit 11 und die Niederländische Gesellschaft mit 11 Schiffen ihre Sitze in Preußen und Holland. Zu letzterem Staate gehörte außerdem noch die Rhein-Ysselgesellschaft mit 2 Dampfern für die Linie Kampen—Köln, während die beiden Lokalboote für die Strecke Mainz—Biebrich—Bingen zu Nassau und die Dampfboote Delphin I und II, die die Verbindung Frankfurt—Mainz—Bingen und Mainz—Mannheim pflegten, zu Frankfurt gehörten. Schliesslich kam noch die Main-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Würzburg (Bayern) in Frage, die 3 ihrer Schiffe zwischen Frankfurt und Köln verkehren liefs und außerdem noch 4 Dampfer zur Personen- und Güterverfrachtung auf dem Main zwischen Würzburg und Frankfurt besafs.

Für die Güterbeförderung im engeren Sinne, den Transport der eigentlichen Handelsartikel, werden 17 Gesellschaften mit 50 Remorqueurs zu 9720 Pferdekräften und 64046 Ctr. Ladungsfähigkeit sowie 154 Anhängeschiffen zu 954526 Ctr. Ladungsfähigkeit genannt. Von den Lastkähnen gehörten 124 (116 eiserne, 8 hölzerne) den Unternehmungen zu eigen, während 30 (1 eisernes, 29 hölzerne) blofs gemietet waren. Bei dieser letzten Geschäftsweise war hauptsächlich die Mannheimer Gesellschaft beteiligt, die 22 hölzerne Anhängeschiffe durch ihre vier grossen Schlepper regelmäfsig befördern liefs und dafür von der Beschaffung eiserner Kähne vollkommen absah².

Aufserdem wird für Baden noch das Schiff „Stählin“, das früher als Schleppboot auf der Lippe diente, genannt.

Auf die übrigen Staaten verteilten sich die Unternehmungen für Gütertransporte mittelst Dampfkraft wie folgt. In Bayern hatten ihren Sitz die Bayerisch-Pfälzische Gesell-

¹ Vgl. Tabelle S. 284. Dieselbe ist entnommen dem Jahresbericht 1857 S. 122, der die bereits im Bericht 1856 gegebene Übersicht in verbesserter Fassung enthält. Vgl. Jahresbericht 1856 S. IX; 1857 S. VI, VII. Eine Übersicht über den Bestand 1855 enthält Bericht 1855 S. 170. Vgl. noch Bemerkungen dazu ebenda S. 9, 10.

² Vgl. oben S. 258.

Übersicht über den Bestand der Dampfschiffahrt auf dem Rhein zu Anfang des Jahres 1857.

	Dampfschiffe			Anhängeschiffe					
	Anzahl der Schiffe	Ihre Pferdekraft	Ladungsfähigkeit in Centnern	eigene				gemietete	
				Ihre Zahl	Ladungsfähigkeit	Eiserne	Hölzerne	Eiserne	Hölzerne
a. Für Personen- und Güterbeförderung.									
Bayern:									
1. Main-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Würzburg	3	110	1 487	—	—	—	—	—	—
Frankfurt:									
2. Frankfurter Dampfboote, Delphin I und II	2	70	1 302	—	—	—	—	—	—
Nassau:									
3. Lokalboote: Erbprinz von Nassau und Adolph	2	54	578	—	—	—	—	—	—
Niederlande:									
4. Niederländische Gesellschaft	11	940	13 824	—	—	—	—	—	—
5. Rhein-Yssel-Gesellschaft	2	130	1 866	—	—	—	—	—	—
Preußen:									
6. Kölnische Gesellschaft	17	1 785	17 847	—	—	—	—	—	—
7. Düsseldorfer Gesellschaft	11	960	13 546	—	—	—	—	—	—
	46	4 049	50 450	—	—	—	—	—	—

b. Für Güterbeförderung.									
Baden:									
1. Mannheimer Gesellschaft	4	640	4 000	22	156 711	—	—	—	22
2. Stählin	1	80	765	—	—	—	—	—	—
Bayern:									
3. Bayrisch-Pfälzische Gesellschaft	3	540	4 968	10	75 521	10	—	—	—
4. Rhein- und Main-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Würzburg	—	—	—	5	9 414	5	—	—	—
Frankfurt:									
5. Frankfurter Gesellschaft	4	550	4 448	34	182 547	27	6	1	—
Hessen:									
6. Mainzer Gesellschaft	3	450	4 324	16	108 202	16	—	—	—
Nassau:									
7. Dampfschiff Rheinland	1	100	3 200	7	10 000	—	—	—	7
Niederlande:									
8. Rotterdamer Gesellschaft	5	780	9 379	5	23 267	4	1	—	—
9. Dordrechter Gesellschaft	2	500	2 160	—	—	—	—	—	—
Preußen:									
10. Kölner Gesellschaft	4	750	3 415	32	217 115	32	—	—	—
11. Düsseldorfer Gesellschaft	4	600	3 664	12	77 069	12	—	—	—
12. Mühlheimer Gesellschaft	5	1 400	6 048	—	—	—	—	—	—
13. Ruhrorter Gesellschaft	6	1 650	5 269	—	—	—	—	—	—
14. Franz Haniel	4	1 070	4 730	11	94 680	10	1	—	—
15. Mathias Stinnes	2	550	4 021	—	—	—	—	—	—
Württemberg:									
16. Heilbronner Gesellschaft	1	30	1 829	—	—	—	—	—	—
17. Neckar-Dampfschiffahrts-Gesellschaft	1	30	1 826	—	—	—	—	—	—
	50	9 720	64 046	154	954 526	116	8	1	29

schaft mit 3 Schleppern und 10 eisernen Anhängen, sowie die oben erwähnte Rhein- und Main-Dampfschiffahrtsgesellschaft in Würzburg, die aus Mangel an einem brauchbaren Remorqueur ihre 5 Lastkähne durch Dampfer der rheinischen Gesellschaft schleppen liefs. Weiter waren von Belang die Frankfurter Gesellschaft mit 4 Schiffen, 27 eisernen, 6 hölzernen Anhängen¹ und die Mainzer Gesellschaft mit 3 Schiffen und 16 eisernen Anhängen. Dagegen hatte Nassau nur einen Dampfschlepper aufzuweisen, der 7 Holzkähne zu befördern pflegte. Für die Niederlande sind die Dordrechter mit 2 und die Rotterdamer Gesellschaft mit 5 Remorqueurs zu erwähnen. Letztere besafs außerdem noch 4 eiserne und 1 hölzernes Lastschiff.

Die relativ größte Zahl von Unternehmungen hatten in Preussen ihren Sitz. Neben der Kölner und Düsseldorfer Gesellschaft mit je 4 Remorqueurs und 32 beziehentlich 12 eisernen Anhängen, werden die Mühlheimer mit 5, die Ruhrorter Gesellschaft mit 6 Schleppschiffen aufgeführt. Dazu kamen noch die Unternehmungen von Mathias Stinnes mit 2 und von Franz Haniel mit 4 Schleppern und 10 eisernen, 1 hölzernen Lastkahn.

Schließlich ist noch Württemberg zu erwähnen, in dessen Gebiet die Heilbronner Gesellschaft, die einen Remorqueur zwischen Mannheim—Rotterdam und die Neckar-Dampfschiffahrtsgesellschaft, die einen Schlepper zwischen Mannheim und Köln verkehren liefsen, ihren Sitz hatten.

Dieser bedeutenden Dampferflotille stand allerdings eine noch beträchtlichere Anzahl von Segelschiffen, deren Besitzer zur Rheinschiffahrt berechtigt waren, gegenüber². Es werden in der Übersicht des Jahresberichtes für 1857 für den Rhein 760 Schiffer mit 888 Fahrzeugen zu insgesamt 1 800 869 Ctr. Ladungsfähigkeit genannt, wobei die von der Mannheimer Gesellschaft gemieteten Boote eingeschlossen, dagegen die niederländischen Schiffe, deren Zahl unbekannt war, nicht mitgerechnet sind. Für den Güterzug auf dem Hauptstrome kamen weiterhin noch 1694 Schiffe von Nebenflüssen in Betracht, die 987 Schiffen gehörten, welche ebenfalls die Berechtigung zum Befahren der Rheinstraße besaßen³. Zusammen ergeben sich 1787 Schiffer mit 2582 Schiffen, von denen 1170 eine Ladefähigkeit

¹ Dazu kam noch ein gemietetes eisernes Lastschiff.

² Vgl. Tabelle S. 287. Dieselbe ist entnommen dem Jahresbericht 1857 S. 123, welcher die bereits 1856 S. 129 enthaltene Übersicht in verbesserter Form und mit genaueren Angaben (namentlich für Nassau) enthält.

³ Außerdem befuhren noch 162 Schiffer mit 576 Schiffen nur den Main und 41 Schiffer mit 61 Fahrzeugen nur den Neckar. Die Zahl der Schiffer, welche nur zu Fahrten auf den übrigen Nebenflüssen berechtigt waren, ist nicht überliefert. (Jahresbericht 1856 S. 129.)

Übersicht der zur Rheinschiffahrt berechtigten Segelschiffer und Segelschiffe vom Rhein und dessen Nebenflüssen zu Anfang des Jahres 1857.

Uferstaaten, denen die Schiffe angehören:	Anzahl der				Summe der Ladungsfähigkeit	Darunter Schiffe mit einer Ladungsfähigkeit				
	Schiffer	Schiffe	Schiffer	Schiffe		bis zu 999 Ctr.	von 1000 bis zu 3499 Ctr.	von 3500 bis zu 5999 Ctr.	über 6000 Ctr.	
	aus Orten									
	am Rhein		an Nebenflüssen							
1. Baden:	Rhein	19	17	—	—	70 677	3	5	3	6
	Main	—	—	13	31	29 609	21	10	—	—
	Neckar	—	—	167	311	300 884	208	91	11	1
2. Bayern:	Rhein	23	24	—	—	36 487	14	8	1	1
	Main	—	—	99	236	310 355	115	113	8	—
3. Frankreich:	Rhein	1	3	—	—	4 978	—	3	—	—
4. Hessen:	Rhein	134	142	—	—	323 436	48	73	7	14
	Main	—	—	23	38	26 837	29	9	—	—
	Neckar	—	—	59	99	76 749	83	16	—	—
5. Nassau:	Rhein	81	94	—	—	85 772	71	21	1	1
	Main	—	—	25	31	32 095	19	12	—	—
	Lahn	—	—	274	343 ¹	342 347	211	127	4	1
6. Preußen:	Rhein	502	608	—	—	1 279 519	234	169	179	26
	Mosel	—	—	120	229	277 870	108	118	3	—
	Ruhr	—	—	207	338	1 268 377	2	127	209	—
	Lippe etc. . .	—	—	21	38	77 086	4	30	4	—
7. Niederlande:		nicht zu ermitteln.								
		760	888 ²	987	1694	4 543 078	1170	932	430	50
Bestand der Schiffer		Rekapitulation.								
Am Rhein		760	888	—	—	1 800 869	370	279	191	48
„ Main		—	—	160	336	398 896	184	144	8	—
„ Neckar		—	—	226	410	377 633	291	107	11	1
an der Lahn		—	—	274	343	342 347	211	127	4	1
„ Mosel		—	—	120	229	277 870	108	118	3	—
„ Ruhr		—	—	207	338	1 268 377	2	127	209	—
„ Lippe, Erftkanal, Spoi- kanal, alter Rheinkanal bei Rheinberg		—	—	21	38	77 086	4	30	4	—
		760	888	987	1694	4 543 078	1170	932	430	50

Zusammen 1747 Schiffer und 2582 Schiffe.

¹ Die hohe Zahl der Lahnschiffer erklärt sich daraus, daß Niederlahnstein mit 206 Schiffen zu den Lahnorten gerechnet ist.

² Dabei sind 13 Anhängeschiffe (5 badische, 1 bayrisches, 2 hessische, 1 nassauisches, 4 preussische), welche die Mannheimer Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft gemietet hatte, eingerechnet.

bis zu 999 Ctr., (am Rhein allein 370), 932 eine solche von 1000—3499, (Rhein 279), 430 eine solche von 3500—5999, (Rhein 191) und 50 eine solche über 6000 Ctr. (Rhein 48) hatten.

Wie die Übersicht ausweist, war die Segelschiffahrt damals trotz der sieghaften Konkurrenz der Dampfer bei dem Aufschwung, den der Warenzug auf dem Rhein genommen hatte, immer noch bedeutend, ja sie zeigt, verglichen mit einer Aufnahme, die etwa 10 Jahre früher (1848) gemacht wurde¹, für den Rhein und seine Nebenflüsse mit Ausnahme der Mosel eine nicht unbedeutliche Zunahme. Freilich im Verhältnis zu der Erstarkung der Dampfschiffahrt ist der Zuwachs der Segelschiffe prozentual nur ein sehr geringer, und wenn wir beim Vergleiche weiter zurückschauen auf den Stand der Segelschiffe, wie sie ein Menschenalter früher in den rheinischen Gewässern schwammen, zeigt sich deutlich der entschiedene Rückgang, den ihre Betriebsweise genommen hatte². Sowohl die Zahl der Rheinschiffer, wie die der Fahrzeuge auf Hauptstrom und Nebenflüssen, war so bedeutend verringert, daß die vergrößerte Ladungsfähigkeit der neubeschafften Güterboote³ den Gesamtausfall sicher nicht deckte. Auch darf nicht übersehen werden, daß letztere, selbst wo sie nicht in Diensten der Schleppschiffahrts-Unternehmungen standen, wie dies in Mannheim der Fall war, doch vielfach auf deren Hilfe angewiesen blieben⁴ und nur durch dieselbe sich fort erhalten konnten.

In den nächsten Jahrzehnten litt die Rheinschiffahrt vielfach ernstlich unter dem Wettbewerb, den sie mit den Eisenbahnen ausfechten mußte. Am meisten machte sich der Rückgang bei den Seglern bemerkbar, die der doppelten Konkurrenz der Dampfmaschinen zu Wasser und zu Lande gar nicht mehr gewachsen waren, nachdem sie lange schon durch die eine ernstlich gefährdet wurden. Aber auch die Entfaltung des Dampferverkehrs erlitt manche Stockungen, die sich unliebsam fühlbar machten. Um die Verhältnisse vollkommen zu verstehen, ist es nötig, den Blick etwas rückwärts zu wenden.

¹ Vgl. Aufnahme von 1848 in Jahresbericht 1855 S. 172. Siehe dazu die Bemerkungen 1855 S. 18; 1857 S. VII. Die Aufnahme von 1848 ist ungenau; zur Ergänzung der Angaben dient „Darstellung der Lage der Segelschiffahrt auf dem Rhein und der zur Hebung derselben notwendigen Mafsregeln.“ Wesel 1848. Dort ist Namen und Eigentümer jedes Schiffes verzeichnet, jedoch der Wert und die Mannschaft zu hoch angeschlagen. Vgl. das wahre Verhältnis etc. S. 21—25; auch Meidinger, Rhein S. 74—77.

² Vgl. die Angaben oben S. 140, 141, 188, 189.

³ Über die Zunahme der Ladungsfähigkeit der Segelschiffe im Rheingebiet für die Zeit von 1848 bis 1856 vgl. Jahresbericht 1856 S. XVI, XVII.

⁴ Vgl. die Angaben über die Entwicklung der Dampfschleppschiffahrtsgesellschaften im Jahresbericht 1842 ff. und oben S. 263 ff.

Die Eisenbahnen¹, unter denen wir heute allgemein Fahrstraßen verstehen, bei welchen die Fahrzeuge auf Spurwegen durch Dampfkraft fortbewegt werden, hatten 20 Jahre nach Stephenson's erfolgreichen Versuchen auch in Deutschland Eingang gefunden. Am 7. Dezember 1835 wurde das erste Privatunternehmen dieser Art, die Nürnberg—Fürther Ludwigsbahn eröffnet, der wenig später die erste Staatsbahn Deutschlands folgte. Das Mißtrauen der Bureaukratie, die furchterregenden Gutachten von Medizinalkollegien, der Spott und Unglauben der öffentlichen Meinung vermochten von da an den stetigen Ausbau des Eisenbahnnetzes kaum noch zu hindern. Die Vorteile, welche die neue Beförderungsart durch ihre Geschwindigkeit, die Massenhaftigkeit der Transportmengen, durch Regelmäßigkeit und Sicherheit gegenüber den alten Landstraßenvehikeln bot, waren zu einleuchtend, als daß ein nachhaltiger Widerstand dagegen hätte aufkommen können.

Am Rhein wurden in der ersten Epoche die Eisenbahnen nur als Zufahrtswege zur Wasserstraße betrachtet². Neben Harkort erkannte Friedrich List, der unermüdliche Vorkämpfer für den Ausbau eines Eisenbahnsystems³ in Deutschland, mit richtigem Blick, daß der Rhein neben sich der Unterstützung zweier durchgeführter Bahnlinien bedürfe, daß er seiner volkswirtschaftlichen Rolle nur mit ihrer Hilfe in Zukunft vollauf genügen könne. Nach jahrzehntelanger, wechselvoller Entwicklung, während deren die Bahnlinien den Rheinverkehr vielfach hemmten, sollte sich die Wahrheit seines Ausspruchs beweisen und klar werden, daß auf die Dauer die Bahnen gleichsam in die Hände des Rheins arbeiten, der selber nahezu zehnmal so viel Verkehr hat, wie sie beide zusammen.

Angesichts der herrschenden Ansichten nimmt es nicht wunder, daß die erste Bahn, die in den Rheinlanden gebaut wurde⁴, von Köln nach Aachen ging, wo sie sich an die belgischen Bahnen anschloß, um auf diese Weise den Freihafen Kölns mit Antwerpen, das, als Gegengewicht zu Holland,

¹ Vgl. Elster, Wörterbuch der Volkswirtschaft I S. 618—635 und die dort citierte Litteratur. Kurz orientiert Cohn, Nationalökonomie des Handels und Verkehrswesens §§ 507 ff., §§ 747 ff.; Lotz, Verkehrsentwicklung in Deutschland S. 25 ff. Über die Entwicklung des Eisenbahnwesens in den einzelnen deutschen Staaten vgl. von Mayer, Deutsche Eisenbahnen Bd. I S. 3 ff., Böhtlingk, Der deutsche Zollverein S. 80—112. Über die technischen Fragen der Eisenbahnentwicklung vgl. Reuleaux, Der Weltverkehr und seine Mittel I S. 601 ff. Über die Umgestaltung der Wirtschafts- und Lebensverhältnisse durch die Dampflokomotiven vgl. Sax, die Verkehrsmittel II S. 1—81.

² Gothein, Befreiung des Rheins S. 3373.

³ Vgl. die Charakteristik Friedrich Lists, die G. Schmoller in seinem Buche „Zur Litteraturgeschichte der Staats- und Socialwissenschaften“ giebt (Leipzig, Duncker und Humblot 1888) bes. S. 105, 106.

⁴ Vgl. von Mayer, Deutsche Eisenbahnen I S. 470 ff.

der wichtigste Ausfuhrhafen werden sollte, zu verbinden¹. Welche Hoffnungen man an sie knüpfte, erhellt aus einem „An unsere Mitbürger“ überschriebenen Aufruf, den die Kölner Handelskammer bei ihrer Projektierung 1835 erliefs, und der zeigt, daß diese Bahnverbindung als im engen Zusammenhang mit der Rheinschiffahrt stehend gedacht war, um das drückende, vielfach mißbrauchte Monopol des holländischen Zwischenhandels zu brechen².

1843 war die ganze Linie Antwerpen—Köln vollendet, worauf das Unternehmen der „Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft“ zum Zweck des Ausbaus anderer nieder- und mittelhheinischer Strecken wesentlich erweitert wurde³, wie es auch 1859 die von der Köln-Bonner Eisenbahn-Gesellschaft am 15. Februar 1844 eröffnete Linie Köln - Bonn⁴ und die von der „Köln-Krefelder Gesellschaft“ erbaute Verbindung Köln—Krefeld⁵ in sich aufnahm.

Neben der Rheinischen Eisenbahngesellschaft bildete sich, ebenfalls mit dem Hauptsitz in Köln die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft⁶, welche von Deutz ausgehend zunächst einen Schienenweg bis Minden und weiterhin einen solchen auf dem rechten Ufer nach Emmerich sowie nach Gießen anlegte und durch die am 3. Oktober 1859 eröffnete stehende Rheinbrücke bei Köln den erwünschten Zugang zu dieser Stadt erhielt. In derselben Zeit entstand die „Bergisch-märkische Gesellschaft“ die ihre Kernstrecke von Elberfeld in das westfälische Kohlen- und Industriegebiet ausdehnte⁷.

Am Mittelrhein war, nachdem man von dem seit 1835 geplanten Bau einer linksmainischen Bahn⁸ Frankfurt a. M.—Mainz abgekommen war, das Projekt einer rechtsmainischen Bahn für die Verbindung Frankfurt a. M.—Kastel (Mainz), Biebrich und Wiesbaden energisch zur Durchführung gebracht worden, für das die „Taunusbahngesellschaft“ die Konzession erhalten hatte⁹. Bereits am 13. April 1840 wurde die ganze Strecke dem Verkehr übergeben. Dagegen verzögerte sich durch widrige politische und finanzielle Umstände der von der „Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft“ betriebene

¹ Vgl. Camphausen, Zur Eisenbahn von Köln nach Antwerpen bes. S. 96 ff.

² Wichtige Sätze dieses Aufrufs finden sich abgedruckt bei Wirminghaus, Geschichte der Kölner Rheinschiffahrt S. 16.

³ Vgl. Wirminghaus a. a. O. S. 16, 17.

⁴ Vgl. von Mayer, Deutsche Eisenbahnen I S. 276, 277.

⁵ Vgl. von Mayer, a. a. O. S. 357, 358.

⁶ Die Köln-Mindener Gesellschaft hatte sich die Verbindung des Rheins mit der Weser zum Ziel gesetzt. Vgl. von Mayer a. a. O. I S. 359 ff.

⁷ Vgl. von Mayer a. a. O. I. S. 230—241.

⁸ Vgl. Handelskammer zu Mainz S. 60, 61.

⁹ Vgl. von Mayer, Deutsche Eisenbahnen I S. 502—504.

Bau der Linie Mainz—Oppenheim—Worms—Ludwigshafen lange Jahre, so daß dieselbe erst 1853 stufenweise in Benutzung genommen werden konnte¹.

Inzwischen waren am Oberrhein pfälzische und weiterhin französische und schweizerische Bahnverwaltungen in Thätigkeit getreten, während die rechtsrheinische Ebene von der badischen Staatseisenbahn, die Nebenius und Rau so warm befürwortet hatten, durchkreuzt wurde.

Es liegt nicht im Rahmen dieser Arbeit, die Entwicklung des westdeutschen Eisenbahnnetzes², welches dank der Energie und dem Unternehmungsgeiste der an der Spitze der großen Privatbahnen stehenden Männer einen glücklichen Fortgang nahm, eingehender zu verfolgen. In Verbindung mit der großen Wasserstraße ist es für die Zukunft der ganzen Rheinlande von ausschlaggebender Bedeutung gewesen. Nur die Wechselwirkung der beiden Verkehrsarten soll im folgenden noch weiter gestreift werden.

Das Verhältnis der Flußschifffahrt zu den ihr parallel laufenden Eisenbahnen war von Anfang an wechselnd und nach Strecken verschieden gestaltet. Bald machte sich nach dem Ausbau der Bahnen deren starke Konkurrenzfähigkeit geltend, bald wieder schien es, als ob die Bahnverwaltungen mit den Schifffahrtsgesellschaften die gleichen Interessen verfolgten und sich in Bewältigung der Verkehrsansprüche nach festgestelltem Plane teilen könnten. Beispielsweise bemühte sich die Dampfschiffahrtsunternehmung für den Nieder- und Mittelrhein, weit entfernt in feindseligen Kampf mit den konkurrierenden Eisenbahnen zu treten, von vornherein ein freundschaftliches Verhältnis mit deren Leitern anzuknüpfen, um so „durch wohl kombinierten Anschluß an die Bahnzüge den durch die Konkurrenz erzeugten Nachteil nicht allein auszugleichen, sondern zu überbieten³.“ Sie hoffte durch die seit dem 1. Juli 1844 vollzogene Ausdehnung ihres Fahrtenbetriebes bis Mannheim daselbst eine Verbindung mit der zum Teil fertigen, zum Teil noch im Werk begriffenen badischen Eisenbahn zu gewinnen und so die „Rückwirkungen möglichst zu paralisieren, die von der bedauerlichen Störung ihrer Verbindung mit dem Oberrhein durch die Liquidation der Adler-Gesellschaft, sowohl in materieller als moralischer Beziehung

¹ Vgl. Handelskammer zu Mainz S. 60—63. Über die Entstehung weiterer Bahnen in der Umgegend von Mainz und den Bau der Eisenbahnbrücke über den Rhein daselbst, die am 20. Dezember 1862 eingeweiht wurde, vgl. ebenda S. 63—69.

² Über die schnelle Entwicklung des deutschen Eisenbahnnetzes vgl. von Mayer, Deutsche Eisenbahnen Bd. I. ff.; Schmoller, Zur Social- und Gewerbepolitik S. 18; van der Borcht, Verkehrswesen S. 287.

³ Vgl. Verhandlungen d. Gen.-Versammlung der D.-G. f. Nieder- und Mittelrhein 1844, 1845.

zu erwarten standen.“ Die durch die freundlichen Beziehungen geschaffenen Verkehrsanschlüsse wurden bald durch förmlichen Vertrag gesichert, den die großherzoglich badische Eisenbahnverwaltung mit dem Vorstand der genannten Dampfschiffahrtsunternehmung 1845 schloß¹. Auch in den nächsten Jahren² zeigte das Verhältnis der beiden Interessentengruppen keine Trübung und entsprach vollkommen den schönen Erwartungen, die daran geknüpft wurden, so daß die Schiffahrtsgesellschaft nicht dankbar genug die „loyale und rücksichtsvolle Behandlung anerkennen“ konnte, die ihr von der Direktion jenes Staatsunternehmens zu Teil ward.

Die nämliche Eisenbahn, die sich hier als Fortsetzung der bis Mannheim geführten Rheinschiffahrtslinien erwies und mit der mittelhheinischen Dampfgesellschaft gemeinsam arbeitete, war mit dem preussischen Schiffahrtsunternehmen in ununterbrochenem Konkurrenzkampf begriffen, wie dies bei Fertigstellung neuer Bahnlinien bald die Regel wurde. Einmal weil sie gleich günstige Anschlußverhältnisse nicht mehreren Dampfschiffahrtsdirektionen bieten konnte, dann aber auch vor allem, weil die preussischen Schiffe nicht in Mannheim ihre Waren in das rollende Material überluden, sondern mit diesen aufwärts bis Straßburg fuhren.

Ungeachtet des so zwischen beiden Transportarten entbrennenden Wettkampfes lieferten namentlich die Thalfahrten auf dem Rhein zwischen Straßburg und Mannheim zunächst noch ziemlich günstige Resultate, so daß man das Fortbestehen der Dampfschiffahrt auf dem Oberlauf um so zuversichtlicher erwarten durfte³, als auf demselben bedeutende Verbesserungen in der Strombahn und an den Uferbauten zum Vorteil der Schiffahrt ausgeführt wurden. Diese Hoffnungen erwiesen sich jedoch nur zu bald als trügerisch. Denn wenn auch die Benützung der Rheinstraße in der Folgezeit im allgemeinen zunahm, war an dieser Erscheinung doch die Flußstrecke oberhalb Mannheims nicht beteiligt. Auf ihr ging der Verkehr unter der Konkurrenz der dortigen Eisenbahnen bald rasch zurück⁴. Zwischen Basel und Straßburg kamen schon 1847 Kaufmannsgüter fast gar nicht mehr auf die Wasserstraße, sondern wurden teils auf der französischen, teils auf der badischen Bahn befördert. Auch weiter abwärts bis Mannheim kämpfte die Schiffahrt, die auf dieser Stromstrecke

¹ Vgl. Verhandlungen der Gen.-Versammlung d. D.-G. für Nieder- und Mittelrhein 1846. Ähnliche Anschlüsse an die Eisenbahnen wurden bald auch am Mittel- und Unterrhein erzielt. Vgl. Jahresbericht 1847. S. 1.

² Vgl. Verhandlungen . . . 1846, 1847.

³ Vgl. Jahresbericht 1845 S. 6, 7.

⁴ Vgl. Jahresbericht 1847 S. 1, 12; 1848 S. 11; Wirminghaus, Kölner Rheinschiffahrt S. 13.

schwierig und wegen der Rheinzölle teuer war, vergeblich gegen die badische Eisenbahn, die wirklich geringe Frachtpreise forderte. Im Jahre 1855 war der Kampf zu Gunsten der Eisenbahnen am Oberrhein endgültig entschieden. Die Kölner Gesellschaft gab die Fahrten von Mannheim bis Straßburg als unlohnend auf, da sie für ihre durch schlechtes Fahrwasser behinderten, durch Zölle und Rekognitionsgebühren verteuerten Reisen beim Wettbewerb der Schienenbahnen keine Transportgegenstände mehr finden konnte.

Am Mittel- und Unterrhein traten die Resultate des Wettbewerbs zwischen Eisen- und Wasserstraßen viel weniger offensichtlich zu Tage, eine entschiedene Überlegenheit eines der beiden Konkurrenten machte sich nicht dauernd geltend¹. Nur von kleineren Schifffahrtsunternehmungen hören wir, daß sie der Konkurrenz der Eisenbahnen unterlagen. Beispielsweise zeigte der Marktschiffer Hänlein zu Mainz am 3. April 1845 der dortigen Bürgermeisterei an, daß er die Marktschifffahrt Mainz—Frankfurt nicht mehr weiterführen könne, da ihm die Taunuseisenbahn alle Kunden abspanne. Die Bürgermeisterei machte dann Versuche, einen anderen Fahrtenkundigen zum Betrieb der Marktsegelschifffahrt zwischen Mainz und Frankfurt zu finden und so ein Gegengewicht gegen die Marktdampfschifffahrt der Gebr. Ohlenschläger zu erhalten², allein ihr Mühen blieb allem Anscheine nach vergeblich. So war das Institut der Marktschifffahrt, wie es sich seit Jahrhunderten herangebildet und in den Tagen der Octroikonvention neu gestaltet hatte, auf seiner wichtigsten Linie der zweifachen Konkurrenz der Dampfmaschinen zu Wasser und zu Lande endlich erlegen. In der Folge konnten die großen Marktnachen, soweit sie auf Segel und Leinizug angewiesen blieben, sich nur als Verbindungen zwischen den größeren Marktplätzen und den nächstgelegenen Ortschaften behaupten³.

Für die Dampfschifffahrtsgesellschaften am Mittel- und Niederrhein wurde der Ausfall zunächst weniger beim Güter- als beim Personentransport fühlbar⁴, da viele Reisenden die Schnelligkeit der Eisenbahn der Bequemlichkeit, welche die Wasserfahrten boten, vorzogen⁵. Preisermäßigungen, welche die großen Gesellschaften für einzelne Strecken versuchten,

¹ Vgl. Jahresbericht 1850 S. 21; 1854 S. 1, 2; 1857 S. XII.

² Vgl. Rheinschifffahrtsakten 1845—1850 M.St.A.

³ Vgl. die Nachricht über die Marktfahrten auf der kurzen Strecke Mainz-Nackenheim oben S. 281.

⁴ Vgl. Jahresbericht 1845 S. 6; 1846 S. 3.

⁵ Namentlich bei der Bahnlinie Bonn-Köln bildete die Personenbeförderung die Hauptseite des Verkehrs. Vgl. von Mayer, Deutsche Eisenbahnen I S. 276, 277.

hatten nicht den gewünschten Erfolg¹ und selbst die bedeutende, durchgreifende Tarifiermässigung, zu der sich die Köln-Düsseldorfer Direktion in Rücksicht auf die Konkurrenz des rheinischen Eisenbahnnetzes entschloß, brachte nur vorübergehende Besserung².

Aber wenn sich auch die Zufahrtstraßen in Konkurrenzlinien zu verwandeln schienen, wenn auch die Dampffahrzeuge zu Lande ihren Gefährten auf dem Wasser mancherlei Abbruch thaten, so konnten sie deren Fortbestand und Weiterentwicklung am Rhein doch um so weniger dauernd in Frage stellen, als die durch sie geschaffenen neuen Verkehrsmöglichkeiten die vorhandenen Verkehrsbedürfnisse stärkten und vermehrten³.

In welchem Verhältnis beide Verkehrsarten am Rhein um die Mitte des 19. Jahrhunderts standen, wird trefflich in dem Bericht gekennzeichnet, den C. A. Schmitz von Mainz der Generalversammlung der Aktionäre der Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein am 26. April 1856 unterbreitete⁴. Mit frohem Mut, meinte er, könne man der Entwicklung des Dampfschiffahrtsunternehmens entgegensehen. „Freilich machen die mehr und mehr in Konkurrenz tretenden Eisenbahnen ihren wachsenden Einfluß geltend, und der Hinblick auf ihren künftigen, vollständigen Zusammenhang giebt zu den ernstesten Erwägungen Anlaß. Diese Konkurrenz erscheint als eine drohende Wolke am Horizont des Dampfschiffahrtsbetriebes, aber auch als eine befruchtende Wolke für den Verkehr, welcher letztere, nach anderweitigen Erfahrungen zu schliessen, eine Ausdehnung erhalten dürfte, wogegen die Rheinstraße bisher als verödet erscheinen und in der die so beliebte Reiseart mit Dampfbooten auf dem schönen Strom wohl noch ihren Platz finden, sowie die Güterbeförderung zu Wasser ihr gutes, altes Recht geltend machen wird.“

Ein großer schiffbarer Strom ist eine von der Natur geschaffene Bahn, welcher, durch ihre Billigkeit, an Segnungen für die interessierten Landesteile keine andere gleichkommt und welche, ohne den größten eigenen Nachteil, kein Uferstaat verkommen oder gar durch künstlichen Druck untergehen lassen kann und wird.

Deshalb schliessen wir uns auch mit vollem Vertrauen den von der Direktion ausgesprochenen Hoffnungen in betreff der

¹ Vgl. Verwaltungsbericht der Gen. Versammlung d. D.-G. für Nieder- und Mittelrhein 1846, 1847. Vgl. auch über die nämliche Erscheinung oben S. 276.

² Vgl. Jahresbericht 1860 S. V; 1862 S. XVI.

³ Vgl. Jahresbericht 1847 S. 1.

⁴ Vgl. Verhandlungen der Gen.-Versammlung der D.-G. für Nieder- und Mittelrhein 1856.

zur Zeit noch bestehenden Belastungen und Hemmnisse der Rheinschiffahrt an, deren Fortbestehen allein einen düsteren Schatten auf die Zukunft der Rheinschiffahrt und unseres Antheils daran zu werfen im stande wäre. Unsere erleuchteten Regierungen werden, des sind wir gewiss, in dem neuen Stadium, worin der Schiffahrtsverkehr der Landkommunikation gegenüber getreten ist, jenem die Bürden nicht auferlegt lassen wollen, die seine segensreiche Entfaltung fortan darnieder drücken würden.“

In diesen Sätzen sind Gedanken ausgesprochen, die damals, als große Interessentengruppen, geblendet durch die Erfolge der Eisenbahnen, diesen ihre ganze Aufmerksamkeit schenkten und ihnen sogar den Transport der Massenartikel möglichst zuwenden wollten, nicht allgemein gewürdigt wurden, die aber später sich als richtig erwiesen und auch noch heute ihre volle Gültigkeit bewahrt haben. Es lag im allgemeinen volkswirtschaftlichen Interesse, daß für Erhaltung eines brauchbaren Wasserlaufs im Rheinbett gesorgt wurde, und doch wieder die Schiffahrt nicht mit Abgaben belastet blieb, welche Reisende wie Waren von ihrer Benutzung abhalten mußten. Das Verlangen nach Rheinbefreiung, nach Loslösung der auf der Schiffahrt lastenden Zölle, um die man jahrhundertlang vergeblich kämpfte, die dann seit Beginn des 19. Säkulums bedeutsame Fortschritte gemacht hatte, war nach Erledigung der Rheinschiffahrtsakte von 1831 zeitweise zur Ruhe gekommen. Die wachsende Konkurrenz der Eisenstraßen brachte diese Wünsche wieder aufs lebendigste zum Bewußtsein weiterer Kreise, sie zeigte deutlich, daß man nicht auf halbem Wege stehen bleiben dürfe, sondern das große Werk der Befreiung der Rheinschiffahrt endlich vollenden müsse.

Viertes Kapitel.

Vom Zolltarif der Rheinschiffahrtsakte bis zur Beseitigung aller Schiffahrtsabgaben auf dem Rhein.

§ 18.

Die Übereinkunft der Uferstaaten von 1831 hatte die Befreiung der Rheinfahrten in dem Sinne gesichert, daß künftig niemand mehr von der Benutzung der Wasserstraße ausgeschlossen werden durfte; sie hatte jedoch keineswegs die finanziellen Fesseln beseitigt, die noch immer auf der Befahrung des Rheinstroms lasteten¹. Vielmehr war durch sie die Erhebung der Abgaben — der Schiffsgebühr (Rekognition) sowohl, wie der Zölle von der Ladung — neu geregelt, und ihr Ertrag den Uferstaaten nach Verhältnis der Stromstrecken zugewiesen worden. Hinsichtlich der Zollsätze für Waren blieben die Handelsartikel in verschiedene Klassen geteilt, von denen für die erste die „ganze Gebühr“, für die anderen nur der vierte oder zwanzigste Teil derselben entrichtet werden mußte. Vollständig frei durften bloß einige wenige Güter die Zollstellen passieren.

Die Festsetzung der Zollsätze für die verschifften Waren sollte nur eine vorläufige Geltung haben und nach einer neu vorgenommenen Stromvermessung anderweitig geregelt werden². Ehe jedoch dieser vorgesehene Tarif, mit dessen Ausarbeitung eine permanente Kommission 13 Jahre lang beschäftigt war, zu stande kam, sahen sich einzelne Uferstaaten bereits zu Ermäßigungen der geltenden Zölle oder Erleichterungen für deren Zahlung veranlaßt.

Die Übereinkunft von 1831 verteilte im Gegensatz zu der Konvention von 1804, welche die Schwierigkeit der Beschiffung

¹ Vgl. oben S. 223, 224.

² Vgl. Tabelle S. 320, 321.

in Rechnung gezogen hatte, den Tarif genau nach den dormal bekannten Uferlängen, wodurch die früheren Ansätze für den Oberrhein erhöht, für den Niederrhein etwas vermindert wurden¹. Im ganzen war die Neuregelung derart, daß sie eine Herabsetzung der auf der Schifffahrt lastenden Besteuerungen erzielte, daß beispielsweise die nach dem alten System erhobenen Rheinoctroieinnahmen von 1828 in Höhe von 2766270 fr. sich auf 2285189 fr. herabgemindert haben würden, wenn man ihrer Berechnung bereits die Sätze der Akte von 1831 zu Grunde gelegt hätte².

Die faktische Erhebung der durch die Konvention von 1831 festgelegten Zollsätze hat sich in den einzelnen Ländern sehr mannigfach gestaltet. Bei den Bestrebungen zur Ermäßigung der Rheinschiffahrtsabgaben machen sich nämlich drei ungleichartige Strömungen geltend, die teils dem ganzen Rheinstrom, teils bloß einzelnen Strecken desselben zu gute kamen, die alle demselben Ziel entgegenstrebten, es aber mit sehr unterschiedlichen Mitteln zu erreichen suchten. Neben den Vereinbarungen sämtlicher Uferstaaten des Rheins, die durch den Wiener Kongress zu seiner Verwaltung berufen wurden, haben die Verträge der deutschen Zollvereinsstaaten untereinander und neben diesen wieder die Erlasse einzelner Staaten für die nur das eigene Gebiet durchfließende Rheinstrecke die Zollerhebung wesentlich beeinflusst.

Erstgenannte Faktoren kamen zunächst für den Oberrhein in Betracht. Man konnte mit Grund befürchten, daß die kostspielige, infolge natürlicher Stromverhältnisse erschwerte Schifffahrt auf dem Oberrhein durch die Erhöhung der Zollsätze, wie sie sich aus dem Tarif von 1831 ergab, für diese Strecke noch mehr gehemmt werden würde. Um diesem Übelstande zu begegnen, wurden zwei Auskunftsmittel in Erwägung gezogen. Die Uferstaaten des Mittel- und Unterrheins wünschten eine unmittelbare Ermäßigung des Tarifs für den Oberlauf, während die Regierungen am Oberrhein auf Vermehrung der Warenkategorien drängten, die nur zur zwanzigstel oder viertel Gebühr besteuert waren. Beiderlei Forderungen wurden noch während der deshalb gepflogenen Beratungen mit Erfolg erprobt. Nach Vorschlag der Centrankommission setzte man einmal eine ganze Reihe von Gegenständen des Handelsverkehrs aus der Klasse der ganzen Gebühr in jene der Quart-, der Zwanzigstel- und doppelten Rekognitionsgebühr herab³. Andererseits erreichte man eine Verminderung des Tarifs durch die wegen Schwierigkeit der Anlandung vor-

¹ Vergleichstabelle der Tarifsätze nach der Verteilung von 1804 und 1831 im Jahresbericht 1835 S. 40.

² Die einzelnen Berechnungen in Jahresbericht 1835 S. 43—46.

³ Vgl. Verzeichnis derselben in Jahresbericht 1835 S. 48—51.

genommene Verlegung des bayrischen Erhebungsamtes von Neuburg nach Germersheim¹, derzufolge alle Transporte auf der Strecke zwischen Lauter und der großen Rheinbrücke zu Straßburg von Entrichtung des Rheinoctroi gänzlich befreit wurden. Diese zur Erleichterung des Verkehrs nicht unwesentlich beitragende Anordnung ward auch nach Rückverlegung des Zollamtes von Germersheim nach Neuburg am 10. April 1836 beibehalten.

Waren so Erleichterungen geschaffen, die in erster Linie der Schifffahrt auf dem Oberlauf zu gute kommen sollten, so suchten die einzelnen deutschen Zollvereinsstaaten die Schifffahrt innerhalb ihres Gebietes dadurch zu heben, daß sie bei ihren Erhebungsämtern den Transport ihrer inländischen Erzeugnisse ganz oder teilweise freigaben. Angebahnt ward diese bedeutsame Förderung des rheinischen Verkehrswesens bereits durch die Zolleinigung, zu der sich am 22. März 1833 Preußen und die beiden Hessen mit Bayern und Württemberg zusammengeschlossen hatten². Nach Artikel 15 des Vertrags wollten die kontrahierenden Staaten unverzüglich in Unterhandlung treten, um zu einer Vereinbarung zu gelangen, infolge deren die Ein-, Aus- und Durchfuhr der Erzeugnisse sämtlicher Vereinslande auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen von den Schifffahrtsabgaben, unter Vorbehalt der Rekognitionsgebühr, wo nicht ganz befreit, so doch möglichst erleichtert würden. Da an einen völligen Verzicht auf die Rheinzölle, namentlich bei den kleineren Staaten, nicht zu denken war, kamen denn am 26. März 1834³ die genannten Regierungen dahin überein, „alle Gegenstände des freien Verkehrs, mit Ausnahme der überseeischen Waren, bei der Circulation im Inneren, sowie bei der Ein- und Durchfuhr aus einem in den anderen oder durch den anderen dieser Staaten von den Wasserzöllen auf dem Rhein und dessen Nebenflüssen zu befreien“. Die Erhebung der Rekognitionsgebühr wurde durch diese Bestimmung nicht berührt.

Noch viel weiter gingen die badische und preussische Regierung. Erstere⁴ liefs, abgesehen von ihrer unmittelbaren Teilnahme an den Mafsregeln der Zollvereinsglieder, wie sie nach ihrem Anschluß an den Zollverein am 12. Mai 1835 durch Beitritt zu der erwähnten Übereinkunft von 1834 ge-

¹ Vgl. dazu Jahresbericht 1835 S. 38, 39, 52—54; 1836 S. 12, 13.

² Vgl. Herman, Vereinszolltarif S. 217; vgl. auch Abdruck des Vertrags in Gesetzsammlungen der Einzelstaaten (Hess. Reg.-Blatt 1833 S. 447 ff.)

³ Vgl. Herman, Vereinszolltarif S. 218 und die hessische Bekanntmachung der Übereinkunft im hessischen Regierungsblatt 1834 Seite 189.

⁴ Vgl. Jahresbericht 1835 S. 54, 55.

sichert war¹, allen Versendungen, die zu Berg die Erhebungsämter von Straßburg und Breisach passierten, den badischen Anteil an dem Ertrag der Ämter zu Mannheim, Straßburg, Breisach bis auf 15 % zurückerstatten.

Preußen erweiterte die im ganzen Vereinsgebiet eingetretenen Erleichterungen dahin, daß es das Rheinctroi bei seinen Ämtern nur von jenen ausländischen Waren, welche das ganze preussische Gebiet des Rheins durchzogen, erhob². Es gewährte also die vollkommene Befreiung vom Wasserzoll für alle Binnentransporte von Koblenz bis Emmerich, für alle Ausfuhren und für alle Einfuhren, wofür ein Eingangszoll (die Maut) zu entrichten war.

So sehr diese finanziellen Vergünstigungen dem Verkehr in den preussischen Häfen zu statten kamen, so sehr wurden dadurch die benachbarten Handelsplätze geschädigt, deren Regierungen an der tarifmäßigen Zollerhebung festhielten. Der Mainzer Handelsstand³ geriet durch die Begünstigung der preussischen Häfen, die um so drückender empfunden wurde, als sie mit der Aufhebung des Umschlagsrechtes ohne entsprechende Entschädigung zeitlich zusammenfiel, in eine offenkundige Notlage. Vergeblich legte die Handelskammer die bestehenden mißlichen Verhältnisse in Eingaben und Denkschriften dar und forderte die hessische Staatsregierung auf, energisch auf eine völlige Gleichstellung aller Häfen in Bezug auf den Rheinzoll hinzuwirken, bis zur Erreichung dieses Zieles aber im Mainzer Hafen eine Rückvergütung des entrichteten Rheinzolls durch Aufrechnung auf den Eingangszoll eintreten zu lassen. Erst nach wiederholten Bitten und Konferenzen bewilligten im Jahre 1835 die hessischen Stände 25 000 Gulden zur Herbeiführung der Rückvergütung des preussischen Rheinzolls für diejenigen überseeischen Waren, die bei hessischen Zollämtern in freien Verkehr traten.

Für den 1. Januar 1836 einigten sich dann Hessen, Bayern, Baden, Württemberg wegen eines gemeinsamen Vorgehens dahin⁴, daß für überseeische Waren, die auf dem Rhein bezogen und bei einer der Zollerhebungsstellen dieser Regierungen zum Eingang verzollt würden, bis auf weiteres einheitlich zwei Drittel des erweislich für die preussische Rheinstraße entrichteten Wasserzolls zurückerstattet werden

¹ Vgl. hierzu Herman, Vereinszolltarif S. 218, 219; Schirges, Der Rhein S. 231. Auch die Schiffe der Freien Stadt Frankfurt nahmen nach deren Eingliederung in die Zollgrenze (Vertrag vom 2. Januar 1836) an der erwähnten Vergünstigung teil.

² Vgl. Jahresbericht 1835 S. 55, 56.

³ Vgl. Handelskammer zu Mainz S. 45 ff.

⁴ Vgl. Handelskammer zu Mainz S. 45, 46. Bekanntmachung vom 4. Februar 1836 im hess. Reg.-Blatt 1836 S. 56.

sollten. Diese Vereinbarung¹ ward im folgenden Jahre noch erweitert, so daß in genannten Staaten vom 1. Oktober 1837 an der wirklich erhobene preussische Rheinzoll der überseeischen Waren in seinem vollen Betrage zurückvergütet wurde.

Preussen liefs sich indessen durch Vorstellungen der Nachbarstaaten an der den Interessen seines Territoriums dienenden Zollpolitik nicht irre machen, schickte sich vielmehr an, seinen Häfen weitere Erleichterungen zu gute kommen zu lassen. Durch Kabinettsordre vom 28. Dezember 1836, welche die Zollämter zu Andernach, Linz, Köln, Düsseldorf, Ruhrort und Wesel im Sinne der Rheinschiffahrtsakte wieder herstellte, wurden die bei Erhebung von Schiffahrtsgebühren zu befolgenden Ausnahmen neu bestätigt und noch vermehrt. Die durch sie festgelegten Modifikationen bezogen sich nur zum Teil auf die von den Ladungen erhobenen Flußzölle, zum Teil auch auf die seither vorbehaltene Rekognitionsgebühr.

Was zunächst die letztere anlangt², so wurde ihretwegen bestimmt, daß

1. bei dem direkten Durchgange das Rekognitions-geld abwärts für die sieben Zollstellen von Wesel bis Koblenz, aufwärts für die acht Zollstellen von Emmerich bis Koblenz zu Emmerich entrichtet werden durfte.

2. Ebenso war es gestattet:

a) bei der Einfahrt abwärts über Koblenz und aufwärts über Emmerich mit der Bestimmung nach einem Rheinhafen oder anderen Orte innerhalb der preussischen Rheinstrecke zwischen beiden vorgenannten Zollstellen das Rekognitions-geld für die bis zum Bestimmungsort zu passierenden Zollstellen gleich beim Eingange zu Koblenz oder Emmerich zu entrichten;

b) bei der Abfahrt von einem solchen Hafen oder Orte abwärts über Emmerich und aufwärts über Koblenz hinaus die Schiffsgebühr für die bei dem Ausgange über Koblenz und Emmerich zu passierenden Zollstellen erst bei diesen letztgenannten Zollämtern zu bezahlen;

c) bei der Binnenfahrt innerhalb der Rheinstrecke zwischen Koblenz und Emmerich das Rekognitions-geld für die bei der Binnenfahrt zu passierenden Zollstellen bei dem Rheinzollamte des Abfahrtsortes oder bei dem zunächst berührten zu entrichten.

¹ Vgl. Herman, Vereinzolltarif S. 219, 220 und die Bekanntmachung vom 30. September 1837 im hess. Regierungsblatt 1837 S. 444. Über Durchführung derselben im Mainzer Hafen vgl. beispielsweise §§ 8617, 8867 d. A. d. M. H. K.

² Vgl. Jahresbericht 1836/37 S. 13—15, 18, 19.

3. Vollständige Befreiung vom Rekognitions-geld wurde bei der Binnenfahrt zwischen Koblenz und Emmerich, ohne Überschreitung der einen oder anderen dieser beiden Zollstellen, den inländischen (preussischen) und mit Rücksicht auf die in den Zollvereinigungsverträgen ausbedungenen Zugeständnisse allen Fahrzeugen der Unterthanen von Bayern, Württemberg, Baden, Hessen-Darmstadt und der Freien Stadt Frankfurt gewährt.

Diese Bestimmungen über die Erleichterungen bei Entrichtung des Rekognitions-geldes fanden für die Erhebung des Rheinzolles entsprechende und ebenmäßige Anwendung. Weiter war für die Wasserzölle auf Waren durch die Kabinettsordre bestimmt, daß von Gegenständen, die in preussischen Schiffen oder in Fahrzeugen der Unterthanen obengedachter Zollvereinsstaaten, entweder a) aus dem freien Verkehr des Inlands stromabwärts über Emmerich ausgeführt würden, oder b) bloß innerhalb Landes (Preussens) auf dem Rhein transportiert, oder c) sei es unmittelbar vom Auslande oder mit Vorbehalt des noch zu erledigenden Steueranspruchs unter Steuerkontrolle aus Zollvereinsstaaten mit der Bestimmung nach einem inländischen (preussischen) Orte eingeführt würden, ohne Unterschied, ob die Erlegung der tarifmäßigen Landesabgaben von denselben gleich beim Eingang oder aber erst am Orte der Ausladung erfolgte, kein Rheinzoll erhoben werden sollte. Dieselbe Befreiung genossen Ruhrkohlen beim Ausgange über Emmerich, ausnahmsweise ohne Rücksicht auf die Nationalität der Fahrzeuge, in welchen die Ausfuhr stattfand.

Weitere Zahlungserleichterungen waren den genannten Schiffen nach dem Umschlag zollpflichtiger Waren in preussischen Häfen, bei der Ein- und Durchfuhr von im steuerlich freien Verkehr befindlichen Gegenständen aus den Zollvereinsstaaten, für Warendurchfuhren unter teilweiser Benutzung der preussischen Rheinstrecke u. s. w. zugesichert.

Mit dieser Verordnung war Preußen in der Beseitigung der Rheinzölle ein gut Stück vorangekommen; wenn es auch eine finanzielle Einbuße dabei erlitt, so hatte es doch die sichere Aussicht, daß der Ausfall durch die Hebung des Verkehrs in seinen Häfen mehr als hinreichend ausgeglichen würde. Von günstiger Wirkung war auch die Veränderung des Verhältnisses zu Holland, das durch den Abfall Belgiens und die Ausdehnung des Zollvereins auf den größten Teil Deutschlands schwere Schläge erlitten hatte. Nachdem noch das Jahr 1836 mit gegenseitigen Repressalien vergangen war, bei denen sich Preußen ziemlich behindert fand, da es beispielsweise den Flaggenzoll auf holländische Fahrzeuge, wie bereits angedeutet, nicht auf die Kohlenschiffe ausdehnen konnte, um nicht den Absatz der Ruhrkohlen zu schädigen,

kam am 3. Juni 1837 ein Schiffahrtsvertrag zwischen beiden Ländern zu stande¹.

Nach diesem Vertrage nahmen die niederländischen Fahrzeuge an allen Vorrechten teil, welche auf der preussischen Strecke des Rheinstroms den Schiffen der Zollvereinsstaaten bewilligt waren oder bewilligt würden, wogegen Holland den preussischen Schiffen bei der Fahrt stromauf den halben, stromab den ganzen Rheinzoll von den Warenladungen erliess und auf Zahlung der Rekognitionsgebühr von denselben bei der Binnenfahrt zwischen Lobith, Krimpen und Gorcum verzichtete². Auch betreffs Ausdehnung des Fahrtenbetriebs der Dampfschiffahrtsgesellschaften auf der holländischen Stromstrecke, deretwegen seither Streitigkeiten geherrscht hatten, wurde eine befriedigende Lösung erzielt.

Die Niederlande dehnten ihre Zugeständnisse, nach Übereinkommen mit den Vereinsstaaten, vom 21. Januar 1839 an auch auf Baden, Bayern, Hessen, Württemberg und Frankfurt aus³, die ihrerseits den holländischen Schiffen ebenfalls besondere Erleichterungen bewilligen wollten oder die Aufrechterhaltung der seither zugebilligten Zollermäßigungen zusicherten.

Die deutschen Uferstaaten verfolgten bei Behandlung der Rheinzollangelegenheiten trotz ihrer Eingliederung in das gröfsere handelspolitische Ganze vielfach territoriale Interessenpolitik. Dafs es bei solcher nicht ohne Reibungen zwischen den einzelnen Mächten abging, scheint selbstverständlich. Die kleineren von ihnen waren namentlich über Preussen dauernd ungehalten, da dessen Zollnachteile, die sie bei ihrem schmalen Budget nicht mitmachen konnten oder wollten, den Rheinverkehr in ihren Häfen gefährdeten. Aber erst 1841, gelegentlich der Erneuerung der Zollvereinsverträge, bot Preussen bezüglich seiner Zollnachteile für überseeische Waren den Nachbarstaaten zu einer Verständigung die Hand. In Berücksichtigung ihrer Wünsche bestimmte die Verordnung vom 31. Dezember 1841⁴, welche die Kabinettsordre von 1836 änderte und am 1. Februar 1842 in Wirksamkeit treten sollte,

¹ Über die vorhergehenden Verhandlungen vgl. Zimmermann, Geschichte der preussisch-deutschen Handelspolitik S. 156—158; Oppenheim, Der freie deutsche Rhein S. 163, 164; Schirges, Der Rhein S. 209. Oppenheim a. a. A. S. 163 Anm. 1 nennt fälschlich den 31. statt des 3. Juni 1837 als Tag des Vertragsschlusses.

² Vgl. ausführlich Jahresbericht 1836/37 S. 19, 20.

³ Vgl. Jahresbericht 1836/37 S. 20, 21; Oppenheim, Der freie deutsche Rhein S. 164; Zimmermann, Geschichte der preussisch-deutschen Handelspolitik S. 158.

⁴ Vgl. Jahresbericht 1843 S. 4; 1844 S. 7, 8. Die Verordnung von 1841, die mit Ausnahme des angeführten Punktes und sonstiger geringer Abweichungen sich mit der Kabinettsordre von 1836 deckt, findet sich auch teilweise abgedruckt bei Schirges, Der Rhein S. 232, 233.

dafs die den Gegenständen, welche aus dem freien Verkehr des preussischen Gebiets über Koblenz ausgeführt wurden, früher allgemein bewilligte Befreiung vom Rheinzolle für die notorisch aufserdeutschen Erzeugnisse aufgehoben werden solle. Die hessische Regierung stellte daraufhin die Rückvergütung des Rheinzolls vom 1. Februar 1842 an wieder ein¹ und liefs sich erst durch die wiederholten Bitten der Mainzer Handelskammer² und deren Hinweis auf Baden, das für die in einer allgemeinen Vereinbarung über Einstellung der Rückvergütung für bestimmte Artikel nicht benannten und wohl auch für andere Artikel die Zollerstattung nach wie vor leiste und damit Mannheim einen grossen Vorteil vor Mainz gebe, von dieser Mafsnahme wieder abbringen. Es einigte sich dann mit den übrigen oberrheinischen Zollvereinsstaaten darüber, dafs an Stelle einer weitergehenden Rückvergütung den Besitzern von Tabaks-, Schwefelsäure-, Bleizucker, Lichter- und Lederfabriken, sowie von Baumwollspinnereien wenigstens bei einer Reihe bestimmter Artikel, die sie zur Verarbeitung bezogen, der beim Austritt aus preussischem Gebiet gezahlte Wasserrzoll zurückerstattet werden sollte³.

Wegen der Rheinzollerhebung von den Transporten der Reisenden und ihrer Effekten mittelst der Dampfschiffe wurde unter den Uferstaaten ein besonderes Übereinkommen getroffen⁴. Es sollten die zu solchen Fahrten bestimmten Dampfschiffe zur Entrichtung des Rheinzolls von 15 Centner zur ganzen Gebühr und zwar bei jeder Fahrt und bei jedem Erhebungsamte, unbeschadet des von Reisewagen, Waren etc. noch besonders zu zahlenden Rheinzolls, angehalten werden können. Eine solche Erhebung fand jedoch nur in einigen Uferstaaten statt.

Inzwischen war endlich der definitive Tarif über den Rheinzoll ausgearbeitet und gemäfs des XVI. Supplementartikels zur Rheinschiffahrtsakte 1845 in Kraft gesetzt worden⁵. Wenn er auch für die einzelnen Strecken Abänderungen brachte, enthielt er doch keine Ermässigung oder Herabsetzung des Zolls im ganzen, wie sie wiederholt in Antrag gebracht war. Eine solche war namentlich am Widerstande Nassaus

¹ Vgl. die hessische Bekanntmachung über Aufhebung der Rückvergütung preufs. Rheinzölle von überseeischen Waren vom 22. Januar 1842. (Hess. Regierungsblatt 1842 S. 57.)

² Vgl. Handelskammer zu Mainz S. 46. A. d. M. H.K. §§ 9385. 9372, 9516, 9626, 9658 und die Eingabe der M. H.K. an das Ministerium der Finanzen in Darmstadt vom 26. Februar 1842 bei Rigaud, Betrachtungen über den rheinischen Schiffahrtsverkehr S. 15—17.

³ Vgl. hess. Bekanntmachung vom 23. März 1843 (hess. Reg.-Blatt 1843 S. 139—141) und die Verfügung der Großh. hess. Zolldirektion vom 10. Februar 1844 (A. d. M. H.K. § 9924).

⁴ Vgl. Jahresbericht 1844 S. 9.

⁵ Vgl. Tabelle S. 320, 321.

und Hessen-Darmstadts gescheitert, doch sollten darüber künftig weitere Unterhandlungen gepflogen werden. Zur selben Zeit wurde der ebenfalls neu redigierte Tarif der Ausnahmen vom ganzen Zoll durch den XVII. Supplementarartikel¹ veröffentlicht, der durch eine anderweitige Klassifikation, durch Herabsetzung vieler Waren in eine geringere Gebührenklasse, mancherlei Erleichterungen für den Handel brachte. War doch die Zahl der Artikel, die nur ein Viertel des Zollsatzes zu entrichten hatten, von 12 auf 43, derjenigen, die ein Zwanzigstel zu geben hatten, von 11 auf 43 gestiegen, während die Produkte, die ganz frei vom Zoll blieben, sich von 14 auf 31 Nummern vermehrt hatten.

War somit einiges im Sinne einer gröfseren Verkehrsfreiheit gewonnen, so blieb es doch hinsichtlich der thatsächlichen Erhebung des Zolls bei den einzelnen Ämtern ganz beim alten. Statt der gewünschten durchgreifenden Herabsetzung der Schiffsabgaben begnügten sich die Uferstaaten damit, die früher erwähnten Modifikationen und Erleichterungen, wie sie von ihnen teils unbedingt, teils nach Herkunft und Bestimmung der Güter, oder nach den Flaggen, die sie führten, gewährt wurden, auf den neuen Tarif zu übertragen².

Dagegen gelang es endlich, nachdem bereits am 1. Juli 1842 eine einheitliche Schiffsordnung für den Neckar zustande gekommen war, den Bemühungen Bayerns, Verträge mit den interessierten Staaten über eine Neuregelung der Mainschiffahrt³ herbeizuführen, die unter Übertragung der für den Rhein geltenden Zollgrundsätze eine bedeutende Herabminderung der Abgaben auf dem Main erzielte. Freilich fand die erwartete Neuordnung, die am 1. Juni 1846 in Kraft trat, nicht durchweg die erwartete günstige Aufnahme, da das Publikum eine noch gröfsere Herabsetzung der Zölle erwartet hatte, auch nicht mit Unrecht sich beispielsweise über Einführung der bis dahin nicht gekannten Rekognitionsgebühr beschwerte.

In den nächsten Jahren kam das Drängen nach Beseitigung der Rheinzölle nur selten zum Stillstand, zumal das neue Verkehrsmittel der Eisenbahnen bereits seinen Siegeszug durch die kultivierte Welt antrat und das Monopol der Wasserstraßen, da wo solches bisher bestand, zu brechen begann. Bei allen denen, welche die vielfach hervortretende Überschätzung der Eisenbahnen nicht teilten, wurde dadurch

¹ Vgl. beide Tarife in Jahresbericht 1844 S. 40—46. Die Supplementarartikel finden sich auch abgedruckt in Rhenus 1859 S. 71—79.

² Vgl. Jahresbericht 1845 S. 4.

³ Vgl. die eingehende Darstellung bei Schanz, Die Mainschiffahrt im 19. Jahrhundert S. 105—133, siehe auch beispielsweise Jahresbericht 1845 S. 4, 32.

das Verlangen nach Wegräumung der noch bestehenden künstlichen Hindernisse auf den Wasserstraßen mächtig gestärkt, und es ist daher leicht erklärlich, daß man im Jahre 1848, da auf wirtschaftlichem wie auf politischem Gebiet eine lebhaftere Bewegung einsetzte, die Gelegenheit wahrnahm, um auf eine Erleichterung des Wasserverkehrs hinzuwirken. Am 24. Mai 1848 überreichten die Handelsvertretungen von 32 der hauptsächlich beteiligten Verkehrsplätze Deutschlands, darunter die Handelskammern von Köln, Mainz, Mannheim und Frankfurt a. M. der Nationalversammlung einen energischen Protest¹ gegen die Weitererhebung der Flußzölle mit dem dringenden Ersuchen, die Versammlung möge das Princip aussprechen, „daß die Fortdauer der auf den deutschen Strömen und ihren Nebenflüssen durch deutsche Einzelstaaten vom deutschen Verkehr bisher erhobenen Zölle und Abgaben mit der Nationaleinheit nicht vereinbar, und solche daher baldthunlichst zu beseitigen sei“.

In der That hat sich der volkswirtschaftliche Ausschuss der Nationalversammlung eingehend mit der angeregten Frage beschäftigt und sogar den Entwurf eines Gesetzes betreffend die Aufhebung der Wasserzölle auf deutschen Flüssen für die heimische Schifffahrt durchberaten². Auch ließ die niederländische Regierung durch ihren außerordentlichen Gesandten von Scherff dem Präsidium der Nationalversammlung ein ausführliches „Pro memoria“ überreichen³, das ihre Stellung zur Frage der Rheinzölle aktenmäßig darzulegen suchte und die Versicherung gab, daß Holland, wenn der Zoll auf dem deutschen Rhein allgemein aufgehoben werde, auch seinerseits auf die Erhebung von Rheinschiffahrtsabgaben sowohl wie das „droit fixe“⁴ verzichten werde.

Zwar kam die Nationalversammlung in der Folge zu keinem bindenden Entscheid⁵, allein die Geltendmachung dieser Gedanken blieb am Rhein nicht ohne Nachwirkung. Wenn man sich auch bezüglich des Warencolltarifs zunächst noch mit Herabsetzung einzelner Artikel in niedere Gebühren-

¹ Vgl. „Vorstellung an die hohe deutsche Nationalversammlung abseiten vieler Handelsvorstände und Schifffahrtskorporationen in Städten an der Elbe, der Weser und Aller, des Rheins, Mains und Neckars und der Donau“, in A. d. A. d. M. H.K. § 10868.

² Vgl. die gedruckte Beilage zum Protokoll der 71. öffentlichen Sitzung vom 4. September 1848 (A. d. M. H.K. § 10946) und Rigaud, Betrachtungen über den rheinischen Schifffahrtsverkehr S. 5—14.

³ Ausfertigung desselben, datiert Frankfurt d. 14. Oktober 1848 in A. d. M. H.K. § 10925.

⁴ Vgl. oben S. 222.

⁵ Vgl. noch Protokoll der „Handelskonferenz zu Coblenz“ vom 13. November 1848. (Akten der Mainzer H.K. § 10946 und dazu §§ 10927, 10937.)

klassen begnügte¹, so wurde doch wenigstens hinsichtlich der Rekognitionsgebühr, der Abgabe von den Schiffsgefäßen, eine durchgreifendere Änderung beschlossen. Nachdem bereits seit dem 1. Oktober 1847² unter Zustimmung sämtlicher Rhein- uferstaaten die Rekognitionsgebühr für alle unbeladenen Schiffe, einschließlic der unbeladenen Schlepddampfschiffe erlassen war, und nur den Führern solcher Fahrzeuge auferlegt blieb, sich wie früher bei den Erhebungsämtern anzu- melden, um die vorgeschriebenen Formalitäten zu erfüllen, wurde seit dem 1. Januar 1849 auch bei den beladenen Segel- schiffen die Hälfte der tarifmäßigen Schiffsgebühr nach- gelassen³. Wie diese Vergünstigungen sich im Verkehrsleben sofort fühlbar machten, erhellt z. B. daraus, daß bei dem Rheinzollamte zu Mainz im Jahre 1850 der hier in Rede stehende Nachlaß der Rekognitionsgebühren einen beträcht- lichen Ausfall der Einnahmen⁴ und zwar:

a) von leeren Schiffen im Betrage von	15 747 fr. 21 cts.
b) von Segelschiffen	- - - 8 124 - 84 -
	<hr/>
zusammen	23 872 fr. 05 cts.

veranlafte, der den Schiffern zu gute kam.

Die Jahre 1850/51 brachten dann endlich die allgemeinen Ermäßigungen des Rheinzolls, über die so langjährige Be- ratungen gepflogen worden waren.

Den ersten Schritt that dabei Holland, das bereits seit Mitte der vierziger Jahre⁵, in Hinblick auf die bevorstehende Fertigstellung der Köln—Antwerpener Bahn, den Wunsch hegte, sich mit Preußen über weitere Erleichterungen der Rheinfahrten zu verständigen, um der Schädigung seines Handels durch jenen Schienenweg vorzubeugen. Während dann 1850 noch zwischen der preussischen und nieder- ländischen Regierung Beratungen gepflogen wurden⁶, änderte diese plötzlich auf Anraten und nach dem Muster Englands ihre Schifffahrtsgesetze. Durch Gesetz vom 8. August 1850 liefs sie die Erhebung des Rheinzolls und der Rekognitions-

¹ Vgl. Jahresbericht 1847 S. 3; 1848 S. 10.

² Vgl. Jahresbericht 1847 S. 3.

³ Vgl. Jahresbericht 1850 S. 4; Schirges, Der Rhein S. 229; Kaadt, Die deutschen Binnenschifffahrtsabgaben in Vergangenheit und Gegenwart I. Die Rheinzölle, in Zeitschrift für Binnenschifffahrt I S. 2 ff. Selbstredend blieben durch diese Bestimmung die seitherigen Befreiun- gen von Zahlung der Rekognitionsgebühren, wie sie Preußen gewährte, (vgl. oben S. 300, 301) völlig unberührt.

⁴ Vgl. Jahresbericht 1850 S. 4 Anm.

⁵ Vgl. Zimmermann, Geschichte der preussisch-deutschen Han- delspolitik S. 157, 158.

⁶ Vgl. Zimmermann a. a. O. S. 392 und Aperçu des propositions pour la conclusion d'un traité de commerce et de navigation entre les Etats du „Zollverein“ et le Royaume des Pays-Bas, ebenda S. 795 bis 798.

gebühren einstellen¹ und behielt sich nur vor, die Abgabenerhebung für die Fahrzeuge derjenigen Staaten wieder eintreten zu lassen, welche etwa die niederländische Flagge minder günstig behandeln würden als ihre eigene². Gleichzeitig wurden alle Transitabgaben im Königreich beseitigt. Nur in der Erhebung des *droit fixe* wurde dadurch für den Fall nichts geändert, daß die Schiffer nach den Vorschriften der Übereinkunft von 1831 behandelt zu werden wünschten. Doch blieb es ihnen freigestellt, ihre Ladungen nach den allgemeinen Landesgesetzen in Transit zu erklären, und waren sie dann von der Zahlung des *droit fixe* wie überhaupt jeglicher Abgabe entbunden.

Wenig später führten die angebahnten Verhandlungen auch unter den Zollvereinsstaaten zu einem greifbaren Resultat. Es wurden nämlich zwischen den Regierungen von Baden, Bayern, Hessen, Nassau und Preußen zunächst für die Periode vom 1. Oktober 1851 bis Ende 1853 folgende Bestimmungen vereinbart³:

I. Baden, Bayern, Preußen lassen von den unter der Flagge eines deutschen Uferstaates auf dem vereinsländischen Rhein von Emmerich bis zur Lauter beförderten, der ganzen Rheinzollgebühr (nach Supplementar-Artikel XVI) unterworfenen Gegenständen, die bei der Bergfahrt die Zollstellen zu Emmerich, Wesel, Ruhrort, Düsseldorf, Köln, Linz, Andernach, Koblenz, Mainz, Mannheim, Neuburg, bei der Thalfahrt die Zollstellen zu Neuburg, Mannheim, Kaub, Koblenz, Andernach, Linz, Köln, Düsseldorf, Ruhrort, Wesel, oder eine, oder einige dieser Zollstellen passieren, jene Gebühr für ihre beziehungsweise Anteile an den bei den gedachten Zollstellen vorkommenden Hebungen nur zur Hälfte erheben.

II. Hessen und Nassau lassen von den nämlichen unter deutscher oder gleichgestellter Flagge fahrenden Gegenständen, welche bei der Bergfahrt die Zollstellen zu Koblenz, Kaub und Mainz, oder eine, oder zwei von diesen Zollstellen

¹ Vgl. Jahresbericht 1850 S. 4; Schirges, *Der Rhein* S. 209, 228; *Rhenus* 1859 S. 83.

² Infolge dieses Ges. gingen die niederländischen Zollstellen Vreeswyk-Tiel, Gorcum-Krimpen später ein und wurde nur jene von Lobith als Kontrollstelle beibehalten. Vgl. Schirges, *Der Rhein* S. 228; andererseits Jahresbericht 1850 S. 4.

³ Vgl. Abdruck derselben in Jahresbericht 1851 S. 2–4; Schirges *Der Rhein* S. 234–236; *Rhenus*, 1859 S. 84–92. Hessen und Nassau wollten der Ermäßigung nicht zustimmen und ließen sich nur durch Preußens Drohung, es werde den hessischen und nassauischen Schiffern die Begünstigungen, wie sie mit den übrigen Rheinuferstaaten des Zollvereins vereinbart seien, versagen, zu ihren Zugeständnissen bewegen. Vgl. Schirges a. a. O. und Schanz, *Mainchiffahrt im 19. Jahrhundert* S. 400 Anm. 229.

passieren, jene Gebühr für ihre beziehungsweisen Anteile an den bei vorgedachten Zollstellen vorkommenden Verzollungen nur zu zwei Dritteln erheben. Dieselbe Ermäßigung gewährt Preußen für seinen Anteil an dem Kauber Bergzoll.

III. Die 5 Uferstaaten lassen außerdem von einer Reihe von Gegenständen, die seither höhere Gebühren gezahlt hatten, wenn sie unter der Flagge eines deutschen Rheinuferstaates befördert werden, nur ein Viertel und von Heringen nur ein Zwanzigstel der Rheinzollgebühr bei der Bergfahrt und Thalfahrt erheben.

Auf Grund der vorgedachten Bestimmungen wurde hienach für die unter deutscher Flagge fahrenden Güter, soweit sie die ganze Gebühr zu entrichten hatten, an Stelle des 1845 festgesetzten Tarifs ein neuer ermäßigter Rheinzolltarif vereinbart, dessen Sätze auch ihre Anwendung auf den Transport von Bau- und Nutzholz wie auf Flöße fanden.

Die genannten großen Erleichterungen¹ waren in erster Linie für deutsche Schiffe berechnet. Doch blieb von vornherein vorbehalten, sie auch für solche Artikel eintreten zu lassen, welche nicht unter der Flagge eines deutschen Uferstaates befördert würden. In der That nahmen die französische und holländische Flagge gleich am 1. Oktober 1851 an den Zollermäßigungen vollkommen teil. Den Niederlanden wurden sie dann durch den am 31. Dezember 1851 mit den Zollvereinsstaaten abgeschlossenen Handels- und Schiffahrtsvertrag, der mit Eisenbahnangelegenheiten, namentlich dem Anschluß der Arnheim—Amsterdamer Bahn an die Köln—Mindener Linie zusammenhing, formell zugesichert².

Demnach galt der sog. „definitive Tarif von 1845“ nur noch für diejenigen Waren, welche der Viertel- und der Zwanzigstel-Gebühr unterlagen, sowie für den Transport von Gütern unter nicht begünstigter Flagge; der Tarif von 1851 aber für alle Waren zur ganzen Gebühr, sofern sie unter der Flagge eines deutschen Rheinuferstaates oder einer gleichgestellten (niederländischen, französischen, belgischen) Flagge auf dem Rhein befördert wurden, alle jedoch unter den übrigen Modifikationen über gänzliche und teilweise Befreiungen³, wie sie die Zollvereinsstaaten unter sich auch nach 1851 übten.

¹ Vgl. Tabelle S. 320, 321.

² Über den Abschluß des Vertrags vgl. Zimmermann, Geschichte der preussisch-deutschen Handelspolitik S. 392.

Die Artikel desselben, soweit sie für die Rheinschiffahrt von Belang sind, finden sich abgedruckt bei Schirges, Der Rhein S. 210 bis 220.

³ Dieselben finden sich einschliesslich der früher S. 298 ff. behandelten zusammengestellt bei Rhenus 1859 S. 90—95; Schirges, Der Rhein S. 291 ff.

Die Vereinbarung von 1851 behielt auch nach 1853 ihre Geltung und mit ihr blieb die ganze Mannigfaltigkeit und Verschiedenheit der Zollerhebungen, wie sie sich seit 1831 unter den einzelnen Uferstaaten herausgebildet hatte. Es fragt sich, warum man bei diesem Wirrsal aushielt, warum man nicht schon um die Mitte des Jahrhunderts mit den Rheinzöllen völlig und gründlich aufräumte. Abgesehen von allgemeinen politischen Bedenken der Regierungen, hielt man dies von mehreren Seiten für unzweckmässig, weil die mit den Rheinzöllen zu bestreitenden Ausgaben für Leinpfade, Uferbauten, Stromverbesserungen sehr bedeutend und ausserdem noch eine Reihe von Renten mediatisierter Fürsten darauf angewiesen waren¹. Die Erträge der Zölle für einzelne Staaten, namentlich für Baden und Bayern, reichten schon ohnehin nicht mehr zur Deckung der ihnen erwachsenden Ausgaben hin. Um diese Verhältnisse richtig zu würdigen, ist zu bedenken, welch' grosse Summen die Rheinkorrektion im 19. Jahrhundert verschlungen hat. Bis zu Beginn derselben war weder vom alten Reiche noch von den Uferanliegern allzu viel für Verbesserung des Strombettes und des Fahrwassers gethan worden. Wo die verschiedenen an die Rheinufer grenzenden Regierungen eingriffen, beschränkten sie sich in der Regel auf Instandsetzung und Erhaltung der Leinpfade für Menschen und Zugtiere, die sich längs des Wasserrandes hinzogen. Erst nach Beendigung der Freiheitskriege, nach Aufrichtung der deutschen Einzelstaaten während des Wiener Kongresses wurde der Frage der eigentlichen Rheinkorrektionen entschiedener näher getreten. Sämtliche Rheinstaaten hatten seitdem schon bis zur Mitte des Jahrhunderts Millionen ausgegeben und mußten damit rechnen, daß auch die Zukunft ähnliche oder grössere Summen von ihnen fordern werde.

Die Verbesserung des deutschen Oberrheins², vom Austritt des Stroms aus der Schweiz bis zur hessischen Grenze darf in Bezug auf das Mafs des Eingreifens in die natürlichen Zustände, wie auch des erzielten Erfolges als das bedeutendste, einheitlich durchgeführte Strombauwerk des deutschen Rheingebietes bezeichnet werden³. Dort am Oberlauf des Flusses, wo alljährlich die Niederungen mit Ortschaften durch Hochwasser oder infolge von Eisstopfungen überschwemmt wurden, wo grosse, mit fruchtbarem Boden bedeckte Landstriche immer mehr der Versumpfung anheimfielen, war ein Eingreifen von Menschenhand gleich anfangs am nötigsten gewesen. Der ba-

¹ Vgl. Meidinger, Der Rhein S. 44 Anm.

² Vgl. zum folgenden hauptsächlich: Der Rheinstrom und seine wichtigsten Nebenflüsse S. 221—269.

³ Sie ist ausführlich behandelt in dem III. Heft der Beiträge zur Hydrographie des Großherzogtums Baden, Karlsruhe 1885.

dische Oberst Tulla, der Jahre hindurch bemüht gewesen war, dem Gedanken einer vollständigen Regelung des Rheinlaufs von Basel bis zum Neckar zum Siege zu verhelfen, verfasste 1812 eine bedeutsame Abhandlung, worin er die Not der Rheinbewohner eindringlich schilderte und zugleich praktische Vorschläge zur Abhilfe eingehend begründete. Es kam noch in demselben Jahre zu einer Übereinkunft zwischen Baden und Frankreich wegen Vornahme von Durchstichen, die zwar wegen Ausbruch der Freiheitskriege nicht recht zur Ausführung kam, der sich aber Bayern nach Beendigung der Kriegsjahre 1817 thätig anschloß.

Die Arbeiten waren rüstig im Gange, mehrere Durchstiche schon fertig, für die übrigen die Bauvorbereitungen getroffen, als die Ende 1826 gegen die Fortsetzung der Geradeleitungen von Preussen erhobene Einsprache das Unternehmen ins Stocken brachte. Dort wie auch in den Niederlanden und Hessen wurden nachteilige Folgen der am Oberrhein vorgenommenen Korrekturen für die unteren Stromstrecken befürchtet¹, die sich zwar später als völlig unbegründet erwiesen, deren damalige Äußerung aber auf Grund einer neuen Übereinkunft zwischen Baden und Bayern von 1832 das Unterbleiben einiger der größeren, geplanten Durchstiche veranlafste.

Indessen waren die Verhandlungen zwischen Baden und Frankreich fortgesetzt worden², die zunächst auf Festlegung einer sicheren Grenze der Hoheitsgebiete beider Staaten in dem breiten Gewirre von Stromarmen und Kiesbänken, weiter aber auch auf eine planmäßige, gemeinschaftlich durchzuführende Regelung des Flußlaufes selbst gerichtet waren. Als endlich 1840 der Rheingrenzvertrag zu stande kam, war darin eine Grundlage geschaffen, auf der ein Entwurf über eine durchgängige Korrektur des Rheins entlang der badisch-französischen Grenze gemeinsam aufgestellt und in der Folge ohne erhebliche Änderung und Unterbrechung ausgeführt werden konnte³. Um die Mitte der siebziger Jahre war das Werk vollendet, und der Thalweg des Rheins von der Schweizer bis zur hessischen Grenze überall in die durch die Uferstaaten vereinbarte Strombahn geleitet. Baden hat für das großartige Strombauwerk von 1817, bez. für die badisch-elsässische Strecke seit 1840 rund 40 Millionen Mark ausgegeben; ungefähr ebensoviel haben die Aufwendungen auf dem linken Ufer betragen.

¹ Vgl. beispielsweise Freiherr van der Wyck, *Der Mittelrhein und Mannheim in hydrotechnischer Beziehung*, Mannheim 1825.

² Staatsvertrag zwischen Baden und Frankreich wegen Berichtigung der Rheingrenze etc. vom 30. Januar 1827, in Meyers Staatsakten S. 442—445 und dazu Oppenheim, *Der freie deutsche Rhein* S. 159 bis 161.

³ Vgl. *Der Rheinstrom* S. 235, 236.

Auf die Stromstrecke vom Neckar bis zur hessischen Grenze oberhalb Worms ist noch die bayrisch-badische Rhein-korrektion ausgedehnt, deren wichtigstes Objekt der Friesenheimer Durchstich war. Soweit der Rheinlauf sich ganz innerhalb der Grenzen des Großherzogtums Hessen bewegte, durfte man sich bis in die Gegend von Mainz mit der Anlage der Durchstiche „am Geyer“ und „am oberen Busch“, im übrigen mit dem Bau von Parallelwerken, teilweise mit an das Ufer anschließenden Querbauten sowie Buhnen, die rechtwinklich oder etwas gegen den Strom gerichtet sind, begnügen¹.

In der ganz innerhalb des preussischen Gebiets gelegenen Stromstrecke von Bingen bis zur Reichsgrenze ist die umfassendste Thätigkeit zur Verbesserung der Wasserstrasse entfaltet worden². Wenn auch dorten einige Durchstiche schon im 18. Jahrhundert vorgenommen wurden, wenn auch am Binger Loch Erzbischof Siegfried von Mainz schon zur Zeit Heinrichs IV. und das Frankfurter Handelshaus Stockum zu Beginn des 17. Jahrhunderts durch Beseitigung von Felsklippen die Durchfahrt verbessern ließen, so gehören doch die meisten der heute noch wirksamen Bauten und Verbesserungen erst der Zeit nach 1816 an.

Die planmäßige Korrektion der Wasserstrasse begann auf der preussischen Strecke nach Abschluss der Rheinschiff-fahrtsakte, als die königliche Regierung in der Zeit bis 1832 die Felsen im Binger Loch wegsprengen ließ und damit die jetzige Breite von 23—30 Meter, statt 7—9 Meter, dieses Eng-passes gewann. Es war der Beginn einer langen Reihe von sehr bedeutenden Verbesserungen des Stromlaufs, mit deren Ausführung bis in die Gegenwart fortgefahren wurde. Die nach Antrag Preussens auf Grund der Rheinschiffahrtsakte erstmals 1849 vorgenommene Strombefahrung³ des Rheins von Basel bis in die Nordsee durch Wasserbaubeamte sämtlicher beteiligten Uferstaaten, welche die „Beschaffenheit des Stromes, die Wirkung der zu dessen Verbesserung getroffenen Maß-regeln und die etwa eingetretenen neuen Hindernisse einer regelmäßigen Schifffahrt untersuchen und feststellen sollte“, war der Anlaß zu erneuter Bauhätigkeit im Rhein. Gleichen An-stoßes zur Erhöhung der Arbeitsleistungen gaben die 1851 erfolgte Errichtung der Rheinstrombauverwaltung in Koblenz und später die 1880 beschlossene Bewilligung von 22 Millionen Mark durch den preussischen Landtag für den Ausbau des Rheins. Im Ganzen sind in dem 332 Kilometer langen Strom-

¹ Vgl. Der Rheinstrom S. 245—247.

² Vgl. a. a. O. S. 256 ff. und 243.

³ Diese Strombefahrungen wiederholten sich dann 1861, 1874 und 1885. Über die amtlichen Rheinstrombefahrungen vgl. Rhenus 1875 S. 80—95.

lauf zwischen Bingen und der Reichsgrenze errichtet: an Bühnen 107 Kilometer, an Uferdeckwerken 355 Kilometer, an Parallelwerken 23 Kilometer. Die Masse der seit 1830 im Strombett gesprengten und abgeräumten Felsen beläuft sich auf 58 287 Kubikmeter, wodurch allein ein Kostenaufwand von über 2 Millionen Mark entstand.

Es bleibt noch die „Rheing austrecke“ zwischen Mainz und Bingen, lange Zeit die schlechteste der ganzen Wasserstrasse von der niederländischen Grenze bis über Mannheim hinauf, obschon hier in dem sandigen Strombett mit einfachen Mitteln und mäßigen Kosten erreicht werden konnte, was in der Gebirgsstrecke zwischen Bingen und St. Goar nur mit Überwindung großer Schwierigkeiten und sehr bedeutendem Kostenaufwand zu schaffen war. Ihre Regulierung¹ fällt in eine spätere als die hier behandelte Zeit; sie ist das jüngste Strombauunternehmen am Rhein und hat ihre eigene Geschichte. Jahrzehnte hindurch standen Klagen über die mangelhaften Fahrwasserverhältnisse dieser Linie auf der Tagesordnung der Sitzungen der Centralkommission; allein die Regierungen der beiden Uferstaaten, das Großherzogtum Hessen und Herzogtum Nassau, vermochten sich über die Mittel zur Abhilfe nicht zu verständigen². Als auf Grund des Gutachtens der technischen Strombefahrungskommission von 1849 abermals keine Vereinbarung erzielt wurde, veranstaltete die Centralkommission 1854 eine wiederholte Untersuchung der Stromstrecke durch eine aus Wasserbautechnikern der Uferstaaten gebildete Kommission, welche letztere sich mit der Prüfung der Projekte und der zwischen den Technikern der beiden nächstbetheiligten Staaten bestehenden Meinungsverschiedenheiten befaßte³. Dank solcher Vermittlung der Centralkommission kam es 1856 zum Abschluß eines Vertrags zwischen Hessen und Nassau, der sich indes zunächst nur auf die Strecke von der ersten Stromspaltung unterhalb Mainz bis Niederwalluf bezog und bis 1860 zur Ausführung gebracht war. 1863 kam wegen Regulierung stromabwärts bis Geisenheim ein weiteres Übereinkommen zu stande, das bis 1866 verwirklicht sein sollte, dessen Arbeiten aber noch unvollendet waren, als die Ereignisse vom Jahre 1866 einen Stillstand des Unternehmens mit sich brachten. Der Wiederaufnahme der Arbeiten traten die Bewohner des Rheingaus beschwerend entgegen, theils in der romantischen Sorge wegen Beeinträchtigung der landschaftlichen Schönheit des Stromes, theils weil sie durch die erwarteten Verlandungen die gesundheitlichen Zustände, den Weinbau und den Klein-

¹ Vgl. Der Rheinstrom S. 250—252.

² Vgl. z. B. Oppenheim, Der freie deutsche Rhein S. 161, 162.

³ Vgl. Rhenus 1875 S. 85.

verkehr mehrerer Uferorte für bedroht hielten¹. Ihre Beschwerden wurden 1880 zum Gegenstand einer eingehenden Untersuchung gemacht, in deren Folge Preussen und Hessen über die Regulierung des Rheins zwischen Mainz und Bingen einen Vertrag schlossen, der den wenigstens teilweise begründeten Reklamationen abhalf und in den Jahren 1885—1889 zum Vollzug gebracht wurde.

Was allein die preussische und vor 1866 die nassauische Regierung in der Zeit von 1831 bis 1889 für die Regelung des Rheins ausgegeben haben, beziffert sich auf beinahe 60 Millionen Mark; der Aufwand Hessens beträgt etwa 10 Millionen. Nimmt man dazu die in der gleichen Zeit für die Korrekturen von Baden, Bayern, Frankreich bez. Elsass-Lothringen und die für die Wasserstrasse des Rheins von Holland ausgegebenen Kosten, so ergibt sich die bedeutende Summe von etwa 250 Millionen Mark, worin die Hafenaufgaben noch nicht einbegriffen sind.

Genauer berechnet betragen die Aufwendungen sämtlicher Rheinuferstaaten für Verbesserung des Fahrwassers, Stromregulierung und Uferschutz nach den Angaben der Jahresberichte der Centralkommission, wie sie R. van der Borgh (Rhein-Seeschifffahrt, S. 1, 2) zusammenstellt:

1831—1850	36 687 395,21 Mk.
1851—1870	91 036 062,57 -
1871—1890	106 825 520,96 -
	<hr/>
	234 548 978,74 Mk.

Diese Summe bleibt noch etwas hinter der Wirklichkeit zurück, da für die Niederlande erst seit 1837, für Nassau seit 1838, für Baden seit 1839 die Ausgaben eingerechnet werden konnten².

¹ Vgl. *Rhenus* 1875 S. 170—188 und *Petition von den Vorständen der Gemeinden und Bewohnern des Rheingaus*, betitelt: Die Rheinregulierung von Mainz bis Bingen (Gedruckt in Mainz, H. Prickarts) Dezember 1879.

² In den einzelnen Jahren betragen die Ausgaben der Rheinuferstaaten (laut Jahresbericht 1844 ff.):

1831—1844 (für die Niederlande seit 1837, Nassau 1838, Baden 1839)

	19 513 529,71 M.		
1845	2 474 186,80 -	1858	3 685 991,30 M.
1846	3 715 900,56 -	1859	3 760 195,40 -
1847	3 240 796,80 -	1860	3 513 369,40 -
1848	2 703 532,80 -	1861	4 640 552,29 -
1849	2 547 264,— -	1862	5 138 095,71 -
1850	2 492 184,54 -	1863	4 232 144,54 -
1851	2 790 102,21 -	1864	5 280 178,32 -
1852	3 827 100,52 -	1865	6 118 157,74 -
1853	3 330 535,22 -	1866	6 548 385,72 -
1854	3 159 108,06 -	1867	6 563 811,11 -
1855	3 863 434,22 -	1868	7 193 318,80 -
1856	3 591 006,18 -	1869	6 644 590,77 -
1857	2 940 355,36 -	1870	4 215 629,70 -

Dafs alle im Rheine vorgenommenen Strombauten in erster Linie die Ausbildung einer guten Wasserstrafse bezweckten, wird niemand leugnen; dafs in der That durch die Korrekturen das Fahrwasser auf der ganzen Stromstrecke wesentliche Besserungen erfahren hat, ist gelegentlich der von der Centralkommission veranstalteten Strombefahrungen durch eine Kommission von Wasserbaubeamten der Uferstaaten wiederholt ausgesprochen worden und auch sonst genügend erweislich. Die Zahl der Unfälle¹, die Jahr für Jahr gemeldet werden, und die sich bei einem starken Flußverkehr nicht alle vermeiden lassen, hat sich trotz schnelleren Fahrens und intensiverer Belebung der Wasserstrafse bedeutend vermindert. Das Auflaufen von Schiffen auf neugebildeten Stöcken und Sandbänken, auf Steinen und Kieslagerungen, das zu Anfang des 19. Jahrhunderts nicht wenig Fahrzeuge zum Scheitern brachte, ist fast ganz verschwunden. Ja, seitdem man sich bei der Strombefahrung von 1861 erstmals über die Fahrwassertiefe verständigte, die sich bei gewöhnlichem Niederwasserstand in den verschiedenen Strecken nach Lage der Stromverhältnisse erreichen liefse², ist der Rhein durch künstliche Einwirkung für immer gröfsere Schiffe und Lastkähne mit stets gesteigerter Ladefähigkeit fahrbar geworden³.

Die Denkschrift über die Ströme Memel . . . Rhein S. 321) beziffert die Aufwendungen aller Rheinuferstaaten von 1831 bis 1866 höher als die obenstehenden Zahlen, nämlich auf 114 400 000 Mark. Vgl. noch Sympher, Der Verkehr auf deutschen Wasserstraßen 1875 und 1885 (Berlin 1891) S. 14 und van der Borcht a. a. O. S. 2 Anm. 2; Dufourny, Der Rhein S. 10–17.

¹ Die Akten über Handel und Verkehrswesen, sowie die Rheinschiffsakten des Mainzer Archivs geben darüber zahlreiche, ins einzelne gehende Nachrichten. Die Jahresberichte der Centralkommission bringen regelmäfsig Zusammenstellungen der Unfälle, die sich jeweils im vergangenen Jahre auf dem ganzen Rheinstrom zugetragen haben.

² Selbstredend können alle Regulierungsarbeiten die Wassermassen nicht beliebig vermehren und die Nachteile niedriger Wasserstände, wie sie alljährlich zeitweise mehr oder minder stark fühlbar werden, ausgleichen. Die Jahresberichte der Centralkommission geben regelmäfsige Nachrichten über die Wasserstände in den einzelnen Jahren. Für die zurückliegenden Jahrzehnte zu Anfang des 19. Säkulums enthalten die Akten des Mainzer Archivs schätzenswerte Aufzeichnungen über die Wasserverhältnisse im Mittelrhein.

³ Die Gröfse und Tragfähigkeit der Schiffe ist auf dem Rhein in steter Zunahme begriffen. Während in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts die meisten deutschen Rheinschiffe eine Länge von 110–112 Fufs und eine Breite von 16 Fufs bei einer Tragfähigkeit von 200–400 Tonnen hatten, besitzen die seit den 60er Jahren gebauten eisernen Rheinschiffe weit gröfsere Abmessungen, so dafs sie gewöhnlich 1500 Tonnen laden können. Die neuesten Fahrzeuge haben sogar eine Ladefähigkeit bis zu 2100 Tonnen bei einer Länge von 94 m und einem Tiefgang von 2,7 m in beladenem Zustand. (Vgl. Schwabe, Die Entwicklung der deutschen Binnenschifffahrt S. 13.)

Aber die Strombauten sind in ihrer Wirkung doch auch dem Uferschutz zu gute gekommen, der künftig nur noch mäßige Kosten erfordert; sie haben ganz bedeutend die schädlichen Wirkungen der Hochwasser abgeschwächt, Leben und Eigentum der Anwohner gegen die Ausschreitungen des Stromes gesichert und die Gesundheitsverhältnisse in den nieder gelegenen Rheinorten, die früher viel zu wünschen übrig ließen, merklich verbessert¹. Durch die Regulierungsarbeiten sind außerdem auch weite Flächen Landes gewonnen und teilweise schon angebaut worden. Für die badische Rheiniederung allein ist die Werterhöhung des Geländes als Folge der durch die Rheinkorrektion geschaffenen günstigeren Bedingungen auf 39 Millionen Mark berechnet, denen nur 40 Millionen Auslagen für die vorgenommenen Arbeiten gegenüber stehen.

Es wäre daher Unrecht gewesen, die aufgewendeten Kosten fortdauernd von Handel und Schifffahrt zurück zu verlangen, die gar nicht ausschließlich Vorteile aus denselben zogen². Außerdem war unschwer einzusehen, daß die Erleichterung und Verbilligung des Rheinverkehrs dem gesamten wirtschaftlichen Leben und Treiben nützte, das ja in letzter Linie den zunächst betroffenen Schiffern und Händlern doch wieder die erhöhten Kosten abnehmen mußte³. Eine günstige volkswirtschaftliche Allgemeinbilanz war aber viel nötiger und richtiger als jeder fiskalische Einzelgewinn.

Derartigen Gedanken konnten sich die leitenden Kreise seit den fünfziger Jahren um so weniger verschließen, als um diese Zeit die Eisenbahnen den Verkehr mehr und mehr an sich zogen und die Rheinstraße zu entvölkern drohten⁴. Auf dem Oberrhein waren seit 1855 die Warenzüge durch die Konkurrenz der Schienenwege fast vollständig verschwunden, war die „große Schifffahrt“ nahezu eingestellt worden⁵. Auf dem Main, dem größten Nebenflusse, war die seit 1842 mit Erfolg betriebene Dampfschifffahrt durch die Entwicklung der Eisenbahnen in solche Bedrängnis geraten, daß man 1858 auf

¹ Vgl. namentlich für den Oberlauf die Ausführungen in „Der Rheinstrom“ S. 236 ff.

² Für den Oberrhein ist die Fahrwassertiefe, die für die Schifffahrt in erster Linie wichtig ist, überhaupt nicht verbessert worden. Vgl. Willgerodt, Die Schifffahrtsverhältnisse des Rheins S. 8.

³ Inwieweit sich die Dampfschifffahrtsgesellschaften die gezahlten Abgaben von ihren Frachtgebern wiedererstaten ließen, schildert beispielsweise Verwaltungsbericht der Generalversammlung der Dampfschifffahrtsgesellschaft für Nieder- und Mittelrhein 1856.

⁴ Über die außerordentlich schnelle Ausdehnung des deutschen Eisenbahnnetzes seit den fünfziger Jahren vgl. Sering, Geschichte der Eisenzölle S. 103. Deutschland hatte 1853 6520 und 1864 bereits 13 015 Kilometer Eisenbahnen. Vgl. auch oben S. 291.

⁵ Vgl. Jahresbericht 1847 S. 12; 1848 S. 11 und oben S. 292, 293.

ihre Fortführung verzichten mußte¹. Sollte es auf den übrigen Teilen des Stromgebietes nicht zu ähnlichen Erscheinungen kommen, so mußte man vor allem, wie dies die Schiffsunternehmer seit Jahrzehnten forderten², die Belastungen beseitigen und vermindern, welche die Benutzung des Fahrwassers noch immer in so hohem Maße erschwerten. Denn daß die Eisenstraßen die natürlichen Wasserwege vollkommen ersetzen könnten, daß man auf Pflege der letzteren bald völlig verzichten dürfe, wollten selbst von den wärmsten Freunden der Bahnen nur die wenigsten glauben. Wie die Mainzer Handelskammer in ihrem Jahresbericht für 1861 beinahe prophetisch ausführte³, bilden die Wasserstraßen „nicht nur die notwendige Ergänzung der Eisenstraßen, sondern auch das einzige Gegengewicht gegenüber dem thatsächlichen Monopol derselben. Der Handel sucht für die großen Transportmassen stets die Wasserstraßen auf, und die Eisenbahnen werden so wenig im stande sein, den Güterzug zu ihrem Alleinbesitz zu machen, daß vielmehr umgekehrt die durch Ausbildung des Eisenbahnnetzes erhöhte Produktion die Anlage von künstlichen Wasserstraßen für den Transport der Rohmaterialien neben den Eisenbahnen hervorruft.“

Wollte man diese Entwicklung nicht länger hemmen und verlangsamten, so mußte man auf die Erhebung der Zölle möglichst bald verzichten. Daß dies ein wirksames Mittel zur Hebung des geschwächten Rheinverkehrs war, hatte man 1851 gesehen, wo sogleich nach Minderung der Abgaben sich der Verkehr aus den Niederlanden mehrte und viele Güter, die früher auf der Eisenbahn befördert wurden, sich nunmehr wieder der Wasserstrasse zuwandten⁴. Aber die Erleichterung von 1851 war noch nicht durchgreifend genug gewesen, hatte auch bei der örtlich verschiedenen Handhabung der Erhebung natürlich nicht einheitlich auf allen Strecken wirken können. Betrug doch beispielsweise der Rheinzoll von Gütern 1854 für die Transporte der beiden preussischen Dampfschiffahrtsunternehmungen 28 537 Rthlr., für den Verkehr der Düsseldorfer Gesellschaft allein im Jahre 1855 noch 12 000 Rthlr., die von den Versendern als Zuschlag zur Wasserfracht zu ersetzen waren⁵, wobei der Zuschlag freilich in manchen Fällen

¹ Vgl. die eingehende Darstellung bei Schanz, Die Mainschiffahrt im 19. Jahrhundert S. 176–214. Auch die Dampfschiffahrtsbetriebe auf Neckar und oberer Donau wurden immer weniger lohnend.

² Vgl. beispielsweise Verwaltungsbericht der Generalversammlung der D.-G. für Nieder- und Mittelrhein 1846.

³ Handelskammer zu Mainz S. 46, 47.

⁴ Vgl. Jahresbericht 1851 S. 15.

⁵ Vgl. Verwaltungsbericht der Generalversammlung der D.-G. für Nieder- und Mittelrhein 1856 und Denkschrift in Sachen der Rheinschiffahrt S. 14, 15, Anlagen 1 b, c, d.

die Fracht selbst überstieg. Und dabei trat die Belastung der Güterschiffahrt gerade bei diesen beiden Gesellschaften weniger grell hervor, weil ihre Transporte sich viel innerhalb Preussens und Hollands in den vom Rheinzoll befreiten Grenzen bewegten. Noch schmerzlicher wurde die Rekognitionsgebühr empfunden, die namentlich die Personendampfschiffahrt wegen ihrer Schnelligkeit und der GröÙe der durchlaufenen Strecken in einem MafÙe traf, das man bei ihrer ursprünglichen Festsetzung kaum vorgesehen oder beabsichtigt hatte¹. Die Ausgabe an Rekognitionsgebühren der Kölner und Düsseldorfer Unternehmung betrug beispielsweise im Jahre 1854 zusammen 15 733 Rthlr., die der Gesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein allein belief sich 1855 auf 6800 Rthlr. oder mehr wie $1\frac{5}{6}\%$ der ganzen Einnahme und beinahe $1\frac{1}{2}\%$ vom Geschäftskapital². $1\frac{1}{2}\%$ Jahresrente für Steueraufgabe von den bloÙen Schiffskörpern lieÙ sich vielleicht verteidigen in einer Zeit, da die Personendampfschiffahrt auf dem Rhein gleichsam ohne Konkurrenz war, aber nicht mehr, nachdem der immer schärfer werdende Wettbewerb der Eisenbahnen dieses Monopol längst gebrochen hatte³.

Obwohl alle diese nicht von der Hand zu weisenden Erwägungen immer mehr an Boden gewannen, und selbst im SchoÙe der Centralkommission seit 1852 wiederholt der Wunsch nach weiteren Erleichterungen der Rheinzölle immer dringlicher laut ward, begnügte man sich zu Beginn der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zunächst noch mit geringfügigen Änderungen in der Klassifikation der Waren⁴. Erst 1855 wurden bei der Centralkommission ernstliche Verhandlungen wegen einer weiteren allgemeinen Ermäßigung der Abgaben angeknüpft⁵,

¹ Vgl. Denkschrift in Sachen der Rheinschiffahrt S. 15—18. Etwas weniger wurde die Schlepddampfschiffahrt durch die Rekognitionsgebühr beschwert, obschon auch sie vielfach über deren Erhebung zu klagen hatte. Vgl. Denkschrift des Verwaltungsrats des Mainzer Schlepddampfschiffahrtsvereins von 1856 S. 7.

² Vgl. Denkschrift in Sachen der Rheinschiffahrt Anlagen 2 a, b, c, d; Verwaltungsbericht der Generalversammlung der D.-G. für Nieder- und Mittelrhein 1856. Zu diesen Summen kamen dann außerdem das in Bausch und Bogen mit 15 Centnern angesetzte Octroi auf Passagiereffekten, wie es damals immer noch in Mannheim, Mainz und Kaub erhoben wurde und die nicht unbeträchtlichen Brückendurchlafgebühren. Vgl. Denkschrift in Sachen der Rheinschiffahrt S. 19—21, Anlagen 3 a, b, c, 4.

³ Wie sehr sich die Verhältnisse damals zugespitzt hatten, zeigt die eingehende Zusammenstellung der Dampfschiffahrts-, Schlepptschiffahrts- und Segelschiffahrtsfrachten, einschließlic der zur Erhebung kommenden Rheinzölle, und der Transportkosten von Gütern auf den mit dem Rhein konkurrierenden Eisenbahnlينien in Denkschrift in Sachen der Rheinschiffahrt S. 11—14 und Anlagen 5—8.

⁴ Vgl. Jahresbericht 1854 S. 3; 1855 S. 18.

⁵ Vgl. Jahresbericht 1855 S. 19; 1859 S. IX; Denkschrift der Großh. bad. Regierung vom Januar 1859 (Rheinzölle S. 1); Denkschrift

die endlich nach fünf Jahren, als es immer durchsichtiger wurde, daß mit Beseitigung oder Beibehaltung der altherkömmlichen Belastungen die Rheinschiffahrt unter den neuen Verhältnissen stehen oder fallen werde, zu einem Resultate führten. Nach Beschluß einer zu Karlsruhe tagenden Konferenz, auf der sämtliche deutsche Rheinuferstaaten vertreten waren, wurde am 12. Dezember 1860 vereinbart¹, daß unter Aufrechterhaltung aller bisherigen Befreiungen vom 1. März 1861 an von den auf dem vereinsländischen Rheine zwischen Emmerich und der Lauter oder über diese Endpunkte hinaus beförderten, der ganzen und der Viertelgebühr des Rheinzolles unterworfenen Gegenständen, Bau- und Nutzholz jedoch ausgenommen, sowohl in der Berg- als in der Thalfahrt:

a) für die beziehungsweise Anteile Badens, Bayerns, Preussens an der Rheinzollerhebung nur $\frac{1}{10}$ des Normalsatzes der ganzen Bergzollgebühr,

b) für die Anteile Hessens und Nassaus nur $\frac{1}{6}$ desselben Normalsatzes erhoben werden solle.

Der Rheinzoll sank dadurch bei denjenigen Gütern, die der vollen Gebühr unterlagen, für die ganze über 80 Meilen lange Strecke von der Lauter bis Emmerich auf 20,59 Centimes oder 5 Kr. 3 Pfg. pro Zollcentner, betrug mithin 23,94 Centimes weniger als die seitherige Viertelgebühr der Bergfahrt und 9,06 Centimes weniger als die bisherige Viertelgebühr der Thalfahrt. Der Zoll war damit in der ganzen Gebühr, womit die bisherige Viertelgebühr verschmolzen war, auf $\frac{1}{8}$ des konventionsmäßigen Satzes der vollen Gebühr der Bergfahrt und annähernd auf $\frac{1}{6}$ desjenigen für die Thalfahrt herabgesunken. Wie merklich dadurch die Einnahmen der betreffenden Uferstaaten zurückgingen, zeigt eine Vergleichung der Zolleingänge von 1861 und 1860².

der Großh. hess. Regierung vom Juni 1859 (Rheinzölle S. 85); Bemerkungen der Großh. bad. Regierung vom September 1859 zur hess. Denkschrift (Rheinzölle S. 61); Protokolle der deutschen Rheinuferstaaten vom 16. November 1859 (Rheinzölle S. 123); Antrag, gestellt im Februar 1860 im preuss. Abgeordnetenhaus, betr. der Rheinzölle und des Lotsenzwangs (Rheinzölle S. 135).

¹ Jahresbericht 1860 S. VI, VII. Vgl. Tabelle S. 320, 321.

² Infolge einer unter den Regierungen der Mainuferstaaten getroffenen Übereinkunft vom 16. Mai 1861 fand eine Herabsetzung der Rheinschiffahrtsgebühren entsprechende Ermäßigung der Mainschiffahrtsabgaben statt, welche seit dem 1. August 1861 in Kraft trat. Vgl. Jahresbericht 1861 S. XV und Schanz, Die Mainschiffahrt im 19. Jahrhundert S. 215 ff. Die Neckarschiffahrtsabgaben sind im Jahre 1861 durch badische Verordnung vom 20. Februar 1861 ebenfalls bedeutend ermäßigt worden. Vgl. Jahresbericht 1861 S. XV. Auf dem Donau-Mainkanal ist seit dem 16. März 1861 infolge Beschlusses der königl. bayr. Regierung eine Ermäßigung der Schiffahrtsabgaben eingetreten, nach welcher die Güter, von denen früher 0,2 Kreuzer pro

Die Zolleinnahmen im Jahre 1861 betragen gegen 1860¹

	mehr		weniger	
	frs.	cts.	frs.	cts.
bei dem Rheinzoll- erhebungsamte				
Alt-Breisach	—	—	815	67
Straßburg	212	76	—	—
Neuburg	—	—	588	49
Mannheim	—	—	74 636	68
Mainz	—	—	111 874	74
Kaub	—	—	245 291	66
Koblenz	—	—	156 291	68
Emmerich	—	—	386 822	69
Bei den preussischen Binnen- ämtern	—	—	3 340	74

Im ganzen weniger 979 449 frs. 59 cts.

Diesen bedeutenden Ermäßigungen des Rheinoctroi folgten im Jahre 1862 als weitere der Schifffahrt dargebotene Befreiungen und Erleichterungen die Aufhebung der Durchlaßgebühren an den auf dem Rhein bestehenden Schiffbrücken und die Möglichkeit der Vorausbezahlung der Abgaben für weitere Strecken². Damit war das vom Handels- wie Schifferstande erstrebte Ziel der völligen Beseitigung der Rheinzölle wieder etwas näher gerückt, und die wohlthätige Rückwirkung all dieser Maßregeln auf den Betrieb der Schifffahrt wurde allgemein und dankbar anerkannt³.

Freilich durfte man auf dem einmal beschrittenen Weg nicht mehr stehen bleiben. Während jedoch die im Jahre 1863 gepflogenen Verhandlungen⁴ über Versetzung sämtlicher Gegenstände der zweiten Gebührenklasse in das Verzeichnis der zollfreien Gegenstände erfolglos blieben, gelang es nach Beendigung der ausgebrochenen Zollvereinskrise gelegentlich der Erneuerung der Vereinsverträge, Nassau und Hessen-Darmstadt zu der von den übrigen Staaten gewünschten weiteren Herabsetzung der Rheinzölle zu bestimmen. Am 12. Oktober 1864 einigten sich die deutschen Rheinuferstaaten über folgende allgemeine Ermäßigung der auf ihren Stromstrecken zur Erhebung gelangenden Rheinschiffahrtsabgaben⁵:

Centner erhoben wurde, nur einer Abgabe von 0,15 Kreuzer unterworfen waren. Vgl. Jahresbericht 1861 S. XVI. Auf der Mosel sind die Schifffahrtsabgaben seit dem 1. Oktober 1862 gänzlich beseitigt. Vgl. Jahresbericht 1862 S. X.

¹ Die Tabelle ist entnommen: Jahresbericht 1861 S. X.

² In welchem Umfang von der seit dem 1. Juli 1862 eingeführten Freiheit der Vorausentrichtung der Schifffahrtsabgaben Gebrauch gemacht wurde, erhellt aus den in den Jahresberichten 1862 S. IX, X; 1863 S. X gegebenen Übersichten. Vgl. auch 1864 S. X; 1865/66 S. IX.

³ Vgl. Handelskammer zu Mainz S. 47.

⁴ Vgl. Jahresbericht 1863 S. IX.

⁵ Vgl. Jahresbericht 1864 S. IX.

Die Abänderungen des Rheinzolltarifs

Von allen Gegenständen, welche auf dem Rhein verschifft wurden und nicht aus-

Für die Rheinstrecke		Bei der Fahrt						
von	bis	Abwärts an der Zollstelle zu	Nach der Kon- vention von 1831		Nach dem Supple- mentar- artikel XVI 1844		Nach der Konven- tion der Zoll- vereins- staaten von 1851	
			Cts.	Mill.	Cts.	Mill.	Cts.	Mill.
der bad.-franz. Grenze Breisach Strafsburg Strafsburg	Breisach Strafsburg Neuburg zur Lauter	Breisach	13	90	12	01	—	—
		Breisach	12	90	15	17	—	—
		Strafsburg	15	16	—	—	—	—
Von der Lauter Neuburg Mannheim Mainz Kaub Koblenz Koblenz Andernach Linz Linz Köln Düsseldorf Ruhrort Ruhrort Wesel	Neuburg Mannheim Mainz Kaub Koblenz Andernach Linz Köln Düsseldorf Ruhrort Ruhrort Wesel	Große Rhein- brücke zu Strafs- burg	—	—	14	49	—	—
		Neuburg	—	—	—	47	—	23
		Neuburg	22	52	23	51	11	76
		Mannheim	18	76	18	24	16	67
		Mainz	8	95	10	—	10	—
		Kaub	10	70	9	39	6	83
		Koblenz	5	50	4	46	2	23
		Andernach	3	10	3	51	1	76
		Linz	11	80	12	05	6	02
		Linz	11	60	11	63	5	82
		Köln	7	40	7	52	3	76
		Düsseldorf	7	30	7	04	3	52
		Ruhrort	10	30	10	74	5	37
Wesel								
		Wenn auf dem Lek abwärts ge- fahren wird, an der Zollstelle zu						
Lobith Vreeswyk	Vreeswyk Krimpen	Lobith	12	—	13	51	—	—
		Vreeswyk	7	—	5	73	—	—
		Wenn auf der Waal abwärts ge- fahren wird, an der Zollstelle zu						
Lobith Tiel	Tiel Gorcum	Lobith	11	—	11	—	—	—
		Tiel	8	—	8	24	—	—

in den Jahren 1831—1866.

nahmsweise geringer belegt waren, wurde für den Centner an Rheinzoll erhoben:

Bei der Fahrt														
Nach der Überein- kunft von 1860		Nach der Überein- kunft von 1864		Aufwärts an der Zollstelle zu	Nach der Kon- vention von 1831		Nach dem Supple- mentar- artikel XVI 1844		Nach der Konven- tion der Zoll- vereins- staaten von 1851		Nach der Überein- kunft von 1860		Nach der Überein- kunft von 1864	
Cts.	Mill.	Cts.	Mill.		Cts.	Mill.	Cts.	Mill.	Cts.	Mill.	Cts.	Mill.	Cts.	Mill.
—	—	—	—	Breisach	20	90	18	5	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	Strafsburg	19	40	22	81	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	Neuburg	22	80	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	Große Rhein- brücke zu Strafsburg	—	—	21	79	—	—	—	—	—	—
—	7	—	7	Neuburg	—	—	—	70	—	35	—	7	—	7
3	54	3	54	Mannheim	33	87	35	36	17	68	3	54	3	54
4	25	2	74	Mainz	28	21	27	42	17	50	4	25	2	74
2	33	1	50	Kaub	13	45	15	3	10	2	2	33	1	50
1	84	1	41	Koblenz	16	9	14	11	8	12	1	84	1	41
—	67	—	67	Andernach	8	30	6	70	3	35	—	67	—	67
—	53	—	53	Linz	4	70	5	27	2	63	—	53	—	53
1	81	1	81	Köln	17	70	18	12	9	6	1	81	1	81
1	75	1	75	Düsseldorf	17	40	17	49	8	75	1	75	1	75
1	13	1	13	Ruhrort	11	10	11	31	5	65	1	13	1	13
1	6	1	6	Wesel	11	—	10	59	5	30	1	6	1	6
1	61	1	61	Emmerich	15	50	16	15	8	7	—	61	1	61
—	—	—	—	Wenn auf dem Lek aufwärts gefahren wird, an der Zoll- stelle zu	18	—	20	30	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	Vreeswyk	10	—	8	61	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	Krimpen	10	—	8	61	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	Wenn auf der Waal auf- wärts ge- fahren wird, an der Zoll- stelle zu	16	—	16	53	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	Tiel	12	—	12	38	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	Gorcum	12	—	12	38	—	—	—	—	—	—

1. in Bezug auf die Rekognitionsgebühr, dafs vom 1. Januar 1866 an von allen auf dem vereinsländischen Rheine zwischen Emmerich und der Lauter oder über diese Endpunkte hinausfahrenden, der Schiffsgebühr unterworfenen Schiffen nur die Hälfte der Sätze des ursprünglichen Tarifes erhoben werden solle, was namentlich für die Dampfschiffe von Belang war,

2. bezüglich des Warenzolls, dafs von dem erwähnten Zeitpunkte an auf der angegebenen Stromstrecke und darüber hinaus von den der ganzen und der Viertelgebühr des Rheinzolls unterworfenen Gegenständen, Bau- und Nutzholz ausgenommen, sowohl in der Berg- wie in der Thalfahrt wie bisher von Baden, Bayern, Preussen, so auch von Hessen und Nassau nur ein Zehntel des Normalsatzes der ganzen Bergzollgebühr gefordert werden solle.

Weniger einschneidend, aber immerhin fühlbar wirkte der Beschlufs, dafs vom 1. Januar 1865 an Eisen und Stahl, sowie deren Fabrikate aus der ersten in die zweite Gebührenklasse zu versetzen seien¹. Übrigens betrug der ganze Rheinzoll in den beiden letzten Jahren seiner Erhebung 1865 und 1866 von der deutsch-niederländischen Grenze bis Mannheim nur noch 14,21 Centimes pro Centner.

Das Jahr 1866 legte den thatsächlichen Schlufsstein der ganzen Entwicklung. Nachdem der Bruderkrieg für Preussen, das sich stets als Vorkämpferin der Rheinbefreiung bewiesen hatte, glücklich ausgegangen war, wurden die süddeutschen Staaten genötigt, auf die letzten Reste² der Abgaben zu verzichten. Nassau, nächst Hessen der hartnäckigste Verfechter der Zollerhebung, schied ja überhaupt als selbständiger Staat aus der Gemeinschaft; Baden, Bayern, Hessen-Darmstadt erklärten sich in den Friedensverträgen vom 17., 22. August und 3. September 1866 bereit, die Erhebung der Rheinzölle mit Beginn des Jahres 1867 völlig einzustellen³.

Die in den Verträgen von 1866 vollzogene Aufhebung der Rheinschiffahrtsabgaben konnte sich selbstredend nur auf die den Frieden schliessenden Staaten ausschliesslich gehörende Rheinstrecke beziehen. Es blieben deshalb auch die beiden Rheinzollerhebungsämter Strafsburg und Alt-Breisach von dieser Aufhebung vorläufig ausgeschlossen, deren Bruttoeinnahmen sich beispielsweise 1868 noch insgesamt auf 1713 Francs 23 Centimes beliefen⁴. Aber auch ihnen war nur noch eine kurze Daseinsfrist zugemessen. Noch 1868 wurde unter sämtlichen

¹ Vgl. Jahresbericht 1864 S. X.

² Über die seither noch verbliebenen Abgaben vgl. Tabelle 320, 321. Dieselbe ist zusammengestellt nach den Angaben bei Martens, Nouveau recueil de traités IX S. 304; Jahresbericht 1844 S. 41; 1851 S. 3; 1860 S. VII; 1864 S. X.

³ Vgl. Jahresbericht 1865/66 S. IX; Kaadt, Die Rheinzölle.

⁴ Vgl. Jahresbericht 1866/67 S. X; 1867/68 S. IX.

Rheinuferstaaten ein neuer Vertrag abgeschlossen, in welchem die Rheinschiffahrtsakte von 1831 einer Revision unterzogen ward, „da ein Teil der in derselben getroffenen Festsetzungen den gegenwärtigen Verhältnissen der Rheinschiffahrt nicht mehr entspreche, wie schon die zahlreichen im Laufe der Zeit vorgenommenen Abänderungen und Ergänzungen andeuteten“. So kam am 17. Oktober 1868 die revidierte Rheinschiffahrtsakte zu stande, welche die völlige Freiheit der Schiffahrt auf dem Rhein und seinen Ausflüssen von Basel bis in das offene Meer hinein für Fahrzeuge aller Nationen versprach und erklärte, daß vom 1. Juli 1869 an irgendwelche Abgaben, die sich lediglich auf die Thatsache der Beschiffung gründen, weder von Schiffen oder deren Ladungen, noch von Flößen erhoben werden dürfen. Feierlich wurde die endgültige Beseitigung der Rheinzölle dann nochmals durch die deutsche Reichsverfassung gewährleistet, die im Artikel 54 ausdrücklich bestimmte, daß auf allen natürlichen Wasserstraßen Abgaben nur für die Benutzung besonderer Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs dienen, erhoben werden dürfen.

Was einst die Kapitularien des fränkischen Reiches wollten, was die kämpfende Gewalt der Kaiser, die Friedensschlüsse und Zollkongresse von Jahrhunderten erstrebten, nach tausendjährigem Ringen war es endlich erreicht. Die beiden Großmächte, die auf den Trümmern der früheren Kleinstaaten am Rhein Land gewannen, haben die lang umstrittene Aufgabe glücklich gelöst. Frankreich durfte in seiner Glanzzeit am Ausgang des 18. Jahrhunderts die ersten erfolgreichen Maßnahmen zur Rheinbefreiung treffen. Preußen hat mit Erlangung des Übergewichts am Rhein nach 1815 seine Erbschaft angetreten. In zäher Beharrlichkeit, in jahrzehntelangem Ringen mußte es die Reibungen, den Widerstand des übrigen Deutschlands überwinden, ehe es zum Ziele gelangte. Durch Schaffung des freien Verkehrs, wie durch Gründung des Zollvereins hat es eine volkswirtschaftliche Probe abgelegt, die ihm die Gunst seiner westlichen Landesteile verschaffte, hat es das Fundament errichtet für die seitdem erfolgte Verschiebung aller Verhältnisse, für den großen industriellen Aufschwung der Rheinlande gegen Ende des 19. Jahrhunderts.

Fünftes Kapitel.

Allgemeine Verkehrsentwicklung auf dem Rhein in den Jahren 1831—1868.

§ 19.

Es erübrigt noch, zu betrachten, wie sich die allgemeine Verkehrsentwicklung seit Durchführung der Wiener Beschlüsse und Beginn der Korrekturen gestaltete, die den Rhein zu einem der vorzüglichsten Wasserwege der Erde werden ließen. Wenn es auch außerhalb des Rahmens dieser Arbeit liegt, die wirtschaftliche Bedeutung der Rheinschifffahrt im 19. Jahrhundert vollauf zu würdigen, eine Aufgabe, die nur in Verbindung mit der Schilderung des ganzen Rheinhandels in dieser Zeitspanne wirklich zu lösen wäre, so muß doch wenigstens in großen Zügen eine Vorstellung von den Verkehrsmassen gegeben werden, die der Rheinstrom unter den neugeschaffenen Verhältnissen zu bewältigen vermochte. Wir müssen ein Bild von den thatsächlichen Geschehnissen unter dem wechselnden Einfluß der rechtlichen, wirtschaftlichen und technischen Prozesse gewinnen und zusehen, wie weit der Rhein dank ihnen den Aufgaben genügen konnte, die ihm nach seiner geographisch-politischen Lage im Rahmen der Verkehrsentwicklung zufielen. Gemäß seines Laufes ist er ja seit Alters die wichtigste Durchgangsstraße von der Nordsee zu dem Herzen Europas und zugleich ein nicht zu über treffendes Verkehrsmittel für die wirtschaftlich, besonders industriell hochentwickelten südwestdeutschen Landstriche. Aber erst im Laufe des 19. Jahrhunderts wurden die Voraussetzungen geschaffen, die es ermöglichten, ihn zu seinen natürlichen Aufgaben vollauf heranzuziehen.

Die zuverlässigsten Zahlen für die Stärke des Rheinverkehrs seit 1831 finden sich in den Notizen und Tabellen der Jahresberichte der Centrakommission. Wenn die dortigen Aufstellungen auch zum Teil an Ungenauigkeiten leiden und

mit denselben Unvollkommenheiten kämpfen, an denen noch heute die Reichsstatistik des Flußverkehrs krankt, so geben sie doch eine in ihrer Art einzige, Jahrzehnte umfassende Übersicht aller amtlichen und privaten, zu vorgesehendem Zweck gesammelten Aufzeichnungen über Rheinschiffahrtsverhältnisse. Das aus ihnen gewonnene Bild ist den folgenden Ausführungen in der Hauptsache zu Grunde gelegt.

Die Rheinschiffahrt stand zu Beginn des zweiten Drittels des vergangenen Jahrhunderts unter dem Zeichen der soeben vollendeten Zollregelung und all der übrigen endlich in Vollzug gesetzten Beschlüsse der Wiener Kongressakte. Lebhaft unterstützt wurde ihre aufsteigende Bewegung durch die Einführung der Dampfschiffahrt, die nicht nur den Stückgutverkehr günstig beeinflusste und eine starke Steigerung der Personenbeförderung hervorrief, sondern auch die Segler, zunächst noch ohne ihnen ernstlich Abbruch zu thun, zur Verbesserung und Beschleunigung ihrer Fahrten anregte¹. An der Verkehrszunahme waren freilich nicht alle Häfen und Strecken in gleicher Weise beteiligt²; es blieb unverkennbar, daß einzelne Plätze unter Einwirkung besonderer Umstände, zum Beispiel Köln und Mainz infolge Verlusts des seither bewahrten Umschlagsrechtes, mit ihren Verladungen verhältnismäßig im Rückgang begriffen waren. Aber im allgemeinen ist nach 1831, dank den gewährten Erleichterungen, eine aufstrebende Entwicklung des Rheinverkehrs deutlich bemerkbar.

Auch in den späteren Jahrzehnten verursachten die Beseitigung verbliebener Fesseln, die Minderung der erhobenen Zollsätze meist unverzüglich eine stärkere Inanspruchnahme der Fahrstrafe, wie dies der Aufschwung des Güterverkehrs 1851—52 nach Durchführung der Zollreform von 1851 und die stärkere Verschiffung von Handelsgut nach der Ermäßigung der Abgaben vom 1. März 1861 deutlich erweisen³.

¹ Vgl. Bemerkung im Jahresbericht 1840 S. 15.

² Vgl. zum folgenden Tabelle S. 331—333.

³ Vgl. Jahresbericht 1850 S. 15; 1851 S. XV; 1861 S. I, XI. Es wurden trotz der ungünstigen Zeitverhältnisse an Gütern, die Ermäßigungen erhalten hatten, bei den Rheinzollämtern abgefertigt:

		Mainz Ctr.	Emmerich Ctr.
Bier	1860	39 452	31 046
	1861	52 288	34 387
	1861 mehr	<u>12 836</u>	<u>3 341</u>
Maschinen und Maschinenteile	1860	19 921	35 061
	1861	47 218	75 609
	1861 mehr	<u>27 297</u>	<u>40 548</u>

Weitere Angaben für Gewürze, Öl etc. finden sich im Jahresbericht 1861 S. XII.

Das Aufkommen der Eisenbahnen machte sich in ihrer ersten Periode zwiefach geltend. Zunächst als Zufuhrwege zur Wasserstrasse gedacht, dienten sie thatsächlich stellenweise der Hebung des Rheinverkehrs und wurden erst nach und nach als mißliebige Konkurrenten empfunden, da sie namentlich am Oberrhein den Güterzug immer mehr vom Fluslaufe fernhielten. Mannheim trat an Stelle Straßburgs als Endpunkt der großen Rheinschiffahrt, weil von da an der Transitverkehr nach der Schweiz und dem südlichen Deutschland sich fast ausschließlich der badischen und französischen Eisenbahnen bediente, die bei ihrer Schnelligkeit und billigen Frachtpreisen allen Ansprüchen genügten. Immerhin blieb wenigstens auf den übrigen Stromstrecken der große Güterzug, die Zufuhr von Massenartikeln, besonders von Getreide und Steinkohlen bis gegen Ende der fünfziger Jahre in der Hauptsache noch an die Wasserstrasse gebunden. Erst seitdem wurden immer mehr Ladungen auf die Waggons der Eisenbahnen statt auf Rheinschiffe verfrachtet.

Neben diesen, oben im einzelnen berührten rechtlichen und technischen Wandlungen, war die Fortbildung des rheinischen Verkehrswesens aber noch von anderen Faktoren abhängig, die weniger die Gesamtentwicklung des Güterzugs auf der Wasserstrasse beeinflussten, aber doch zahlreiche Jahreschwankungen hervorriefen. Solche wurden beispielsweise vielfach durch die jeweiligen Wasserstands- und Witterungsverhältnisse bedingt. Denn wenn auch die Korrekionsarbeiten viele Hemmnisse und Stockungen auf einzelnen Strecken beseitigen konnten, so blieb ihre Wirkung doch immerhin in der Hauptsache auf die Fahrinne beschränkt, während sie die in ihr fließende Wassermenge nur wenig beeinflussen konnten. Diese richtete sich vielmehr nach Temperatur und Witterung, die den Rhein bei Eisgang, bei Hochflut zur Zeit der Schneeschmelze und Niederwasser nach Beendigung des Sommers oft Wochen hindurch unpässierbar werden liefs, oder nur ein Befahren in verlangsamttem Tempo und mit verminderter Ladung gestattete.

Die Berichte der Centrakommission geben jedesmal eingehende Notizen, wie sich die Wasserstandsverhältnisse in den einzelnen Zeitspannen gestalteten. Selbst in einem als günstig bezeichneten Jahre, in dem der höchste und niedrigste Wasserstand nicht zu den außergewöhnlichen gehörten, wie 1849, blieb die Schiffahrt 29 Tage durch Eisgang unterbrochen und standen die Leinpfade 12 Tage unter Wasser¹.

¹ Vgl. Jahresbericht 1849 S. 1. Nach den Jahresberichten zeigten besonders ungünstigen Wasserstand beispielsweise die Jahre 1842, 1853, 1855, 1857, 1864; außergewöhnlich günstige Wasserverhältnisse brachten die Jahre: 1843, 1845, 1849, 1850, 1852, 1860.

Stockungen machten sich daher auch in wasserreichen Jahren unliebsam bemerkbar. Beispielsweise war der Verkehr von 1854 sehr befriedigend, würde aber, wie die Centralkommission bemerkt, wohl noch gröfser gewesen sein, wenn nicht das Niederwasser in mehreren Monaten des Jahres eine empfindliche Störung der Schifffahrt zur Folge gehabt hätte¹. Den dadurch verursachten Aufenthalt empfand man um so unangenehmer, als mit Eintritt der gedachten Verzögerungen die konkurrierenden Eisenbahnlinsen stärker in Anspruch genommen wurden, so dafs in Köln das vorhandene rollende Material zur Bewältigung des vermehrten Andrangs nicht ausreichte. In solchen Momenten machte sich dann das Verlangen entschieden bemerkbar, dafs man wenigstens das Menschenmögliche thue und die dringend nötigen Regulierungsarbeiten beschleunige, um die Benutzung einer der wasserreichsten Fahrstrassen Europas nicht länger unnötig zu erschweren.

Am schlimmsten wurde es, wenn schlechter Wasserstand mit politischem Wirrsal und ökonomischen Verlegenheiten zusammenfiel, wie dies bei der schweren Wirtschaftskrisis von 1857 der Fall war, wo der Rückschlag im Rheinverkehr, den der in der Handelswelt ausgebrochene Geldmangel, die Unlust zu Spekulationen verursachte, noch durch den Wassermangel in den letzten Monaten des Jahres verstärkt wurde, der zeitweise eine völlige Unterbrechung der Schifffahrt zur Folge hatte².

Schon ein Jahrzehnt früher wurde der Aufschwung, den die Rheinschifffahrt seit 1831 genommen hatte, durch die politischen Unruhen der Revolutionsjahre und die mit ihnen zusammenhängende wirtschaftliche Krisis völlig gehemmt³. Handel und Industrie kamen in sehr gedrückten Zustand, da die Zeitumstände nicht danach angethan waren, angeknüpfte Verbindungen zu erweitern oder neue Unternehmungen zu begünstigen. Die Transporte auf dem Rhein beschränkten sich 1848 auf die nächsten und notwendigen Bedürfnisse, zumal es selbst unter den Schiffen gährte, und an mehreren Orten Schiffszieher, Halfterer, Hafendarbeiter die Dampfschlepper, die ihnen ihre Einkünfte schmälerten, thätlich angriffen, so dafs Kapitäne und Steuerleute sich energisch wehren mußten⁴. Selbst der Transport des Heizmaterials, der Steinkohlen, war weit weniger lebhaft, da sich der Absatz infolge des Stockens vieler bedeutenden Fabriken, sowie wegen Herabgehens der Holzpreise und Milde des Winters 1847 vermindert hatte. In

¹ Vgl. Jahresbericht 1854 S. 20.

² Vgl. Bemerkungen der Jahresberichte 1857 S. I; 1858 S. I.

³ Vgl. Jahresbericht 1848 S. 1, 11.

⁴ Vgl. Jahresbericht 1848 S. 4 und oben S. 261.

einzelnen Häfen z. B. in Ludwigshafen nach der Beschießung vom 15. Juni, wurde der Verkehr noch 1849 zeitweise völlig gestört¹. Am genannten Platze waren 3 Lagerhäuser und sämtliche Güterschuppen der Hafenanstalt niedergebrannt und die übrigen Gebäude des Ärars derart beschädigt worden, daß selbst nach Einrichtung der erforderlichen Notlager der Abfertigungsdienst leiden mußte.

Überhaupt waren 1849 die Nachteile des vergangenen Jahres noch bei weitem nicht überall ausgeglichen², obschon der Verkehr im allgemeinen wieder mehr Leben zeigte, da nach den überwundenen Einschränkungen eine stärkere Nachfrage nach fast allen Waren eintrat. Die Revolution in Baden und in der Pfalz, die fortdauernde Unsicherheit der politischen Zustände ließen das so sehr erschütterte Vertrauen nur langsam wieder erstarken; vielfach beschränkte man sich noch immer auf den augenblicklichen Bedarf. Der Rhein blieb natürlich von diesen allgemeinen Stockungen nicht unberührt, wenn es seinem Verkehr auch zu gute kam, daß infolge der reichen Ernte große Getreidemengen transportiert werden mußten, Wein und Holz mehr gesucht waren als im Vorjahre, und in den Fabriken wiederum eine größere, die Schifffahrt befördernde Thätigkeit herrschte. Ja auf dem Oberrhein bei Straßburg war der Verkehr sogar bedeutender, als man erwarten durfte, da durch die Revolution in Baden, besonders durch die Einschließung der Festung Rastatt, derselbe für einige Zeit von den badischen Eisenbahnen weg nach der Rheinstraße gedrängt wurde, was sich die von der Frankfurter Dampfschiffahrtsgesellschaft neu errichtete, sehr thätig betriebene Schlepsschifffahrt zwischen Straßburg, Rotterdam und Amsterdam sofort zu nutze machte.

Die Achtundvierziger Jahre liefern den schlagendsten Beweis, wie auch die Entwicklung der Rheinschifffahrt, ganz abgesehen von der Einwirkung der ihr eigentümlichen Verhältnisse und Ursachen, in letzter Linie stets durch die allgemeine politische und volkswirtschaftliche Lage bedingt wird. Selbst örtlich fern liegende politische und kriegerische Verwicklungen machten sich bei der Ausdehnung, die der Weltwirtschaftsbetrieb im 19. Jahrhundert genommen hatte, sofort am Rhein fühlbar, wie die Verkehrsstockung nach Ausbruch des amerikanischen Bürgerkriegs 1861 deutlich erkennen läßt³. Die mit den Kriegereignissen des neuen Erdteils verbundenen Störungen schädigten Industrie und Handel der Rheinlande, indem sie den Export der Fabrikate und Landesprodukte zu Wasser in hohem Grade beein-

¹ Vgl. Jahresbericht 1849 S. 9.

² Vgl. Jahresbericht 1849 S. 1, 9.

³ Vgl. Jahresbericht 1861 S. XI; 1862 S. XV, XVI.

trächtigten. In welchem Mafse der amerikanische Krieg und die Erhöhung des amerikanischen Einfuhrzolls für europäische Erzeugnisse auf den Thalverkehr der Rheinschiffahrt einwirkten, zeigt am besten die Verminderung, welche die Hauptexportartikel bei der Thalreise erfuhren, und die sich 1862 noch fühlbarer als im vorhergehenden Jahre machte. Es wurden beispielsweise bei dem Rheinzollamte Emmerich zu Thal abgefertigt:

Tabak, fabrizierter .	1860	26 059	Ctr.
	1861	3 339	-
	1862	1 516	-
Mineralwasser . . .	1860	69 775	-
	1861	53 275	-
	1862	50 194	-
Kurzwaren	1860	18 567	-
	1861	17 533	-
	1862	16 375	-

Auch die starke Abnahme der aus Amerika in großen Mengen rheinaufwärts eingeführten Güter läßt sich am besten durch ein paar Zahlen veranschaulichen.

Bei demselben Rheinzollamte Emmerich wurde zu Berg abgefertigt:

Baumwolle, rohe .	1860	450 043	Ctr.
	1861	518 282	-
	1862	284 983	-
Pech und Harz . .	1860	251 047	-
	1861	73 204	-
	1862	38 579	-
Tabak, roher . .	1860	120 256	-
	1861	91 801	-
	1862	72 038	-
Terpentinöl . . .	1860	20 678	-
	1861	12 890	-
	1862	2 117	-

Die Rückwirkung des amerikanischen Bürgerkriegs dauerte noch die ganzen nächsten Jahre an, in denen sie bis 1864 durch die später glücklich beseitigte Ungewißheit über die Erneuerung des deutschen Zollvereins und dessen künftige handelspolitische Stellung zum Auslande noch unliebsamer fühlbar wurde¹.

Im übrigen war die Zeit nach der Bewegung von 1848

¹ Vgl. Jahresbericht 1864 S. V. Vgl. noch über Einwirkung der politischen Verwicklungen von 1859 den Jahresbericht 1859 S. I und über den Rückgang des Personenverkehrs infolge der kriegerischen Ereignisse 1866, deretwegen der Dampfschiffahrtsdienst in den Monaten Juni, Juli, August auf der Strecke Bingen—Mannheim über drei Wochen eingestellt werden mußte, Jahresbericht 1865/1866 S. XVI.

der Entfaltung der Rheinschifffahrt nicht ungünstig. In dem ihr folgenden Jahrzehnt begann neben dem Handel die Industrie sich kräftiger zu entwickeln, der Eisenbahnbau hatte an Ausdehnung gewonnen, ohne noch ein zu schroffes Übergewicht geltend zu machen, und an den meisten rheinischen Orten wurde ein regeres wirtschaftliches Leben bemerkbar. Es ist daher nicht verwunderlich, daß auch der Schifffahrtsverkehr in dieser Periode eine aufsteigende Bewegung zeigt, der erst durch die erwähnte Wirtschaftskrisis von 1857 ein Ende bereitet wurde, nachdem schon 1855, infolge der Teuerung der wichtigsten Lebensmittel und politischer Zeitumstände, eine allgemeine Einschränkung und damit Verkehrsabnahme fühlbar geworden war¹.

Überblicken wir nach dem Gesagten kurz die Entwicklung des rheinischen Gesamtverkehrs, wie er sich seit Durchführung der Schifffahrtsakte namentlich in den letzten 30 Jahren vor Beseitigung der Stromzölle gestaltete². Am ehesten gewinnen wir von ihm eine Anschauung, wenn wir die Übersicht der in der Zeit von 1836 bis 1866 auf dem Rhein beförderten Güter betrachten, wie sie auf ihren Berg- und Thalfahrten die einzelnen Rheinzollämter passierten. Die nach den Angaben der Jahresberichte zusammengestellte Tabelle gewährt zugleich eine ungefähre Vorstellung, inwieweit die einzelnen Stromteile von dem Warenzuge in Anspruch genommen wurden³.

In erster Linie bemerkenswert erscheint dabei der Niedergang der Schifffahrt auf dem Oberrhein. Der Fahrtenbetrieb auf dem Oberlauf des Flusses nimmt an dem allgemeinen Verkehrsaufschwung, wie er sich seit den dreißiger Jahren feststellen läßt, in keiner Weise teil. Während die Güterbeförderung bei den übrigen Zollämtern bis zum Jahre 1854, wo sie eine Höhe erreicht, die in der nächsten Folgezeit wenig überschritten wird, mählich zunimmt, ist der Rückgang bei den Ämtern Alt-Breisach und Straßburg unverkennbar. Der

¹ Vgl. Jahresbericht 1855 S. 1.

² Für die Zeit von 1831 bis 1835 liefern die Jahresberichte keine Notizen.

³ Die Zahlen der Tabelle S. 331—333 gelten für alle in Schiffen transportierten Waren, einschließlic des darin beförderten Holzes. Nicht berücksichtigt ist dabei das gefloßte Holz. Die Übersicht ist zusammengestellt und berechnet nach den Angaben der Jahresberichte der Centralkommission für die Rheinschifffahrt. Für die Zeit von 1836 bis 1855 ist die „Summarische Übersicht“ im Jahresbericht 1855 S. 173 zu Grunde gelegt, welche mit den Aufzeichnungen der älteren Berichte verglichen wurde. Offenbare Druck- oder Rechenfehler wurden an der Hand der früher gegebenen Zahlen verbessert; dagegen sind Abweichungen, welche aus ungenauen Aufnahmen herzurühren schienen, unberücksichtigt geblieben. Für die Zeit 1856—1858 sind die Zahlen entnommen Jahresbericht 1858 S. 132; für die folgenden Jahre den Berichten: 1859 S. 18; 1860 S. 18; 1861 S. 18; 1862 S. 18; 1863 S. 18; 1864 S. 18; 1865/66 S. 12.

Übersicht der in den Jahren 1836—1866 auf dem Rhein beförderten Güter.

Es passierten bei dem Rheinzollamte: in den Jahren	Altbreisach			Grosse Brücke zu Strafsburg			Neuburg		
	Zu Berg Ctr.	Zu Thal Ctr.	Zusammen Ctr.	Zu Berg Ctr.	Zu Thal Ctr.	Zusammen Ctr.	Zu Berg Ctr.	Zu Thal Ctr.	Zusammen Ctr.
1836	21 075	91 650	112 725	59 471	57 647	117 118	279 400	147 014	426 414
1837	17 711	132 055	149 766	47 737	47 937	95 674	248 424	165 774	414 198
1838	1 609	56 660	58 269	19 121	43 633	62 754	261 020	219 745	480 765
1839	702	65 339	66 041	13 893	46 303	60 196	279 411	176 315	455 726
1840	140	41 118	41 258	11 871	44 724	56 559	278 037	169 399	447 436
1841	4 739	38 934	43 673	20 975	39 106	60 081	303 631	136 299	439 930
1842	4 766	48 843	53 609	18 641	43 892	62 533	360 886	211 101	571 987
1843	1 357	55 549	56 906	35 821	45 598	81 419	456 563	136 878	593 441
1844	30	50 983	51 013	24 863	23 132	47 995	364 923	127 945	492 568
1845	30	46 317	46 347	5 110	39 034	44 224	295 197	111 688	406 885
1846	134	27 547	27 681	1 480	68 851	70 331	329 588	106 992	436 580
1847	24	29 466	29 490	2 527	72 340	74 867	236 457	78 624	315 081
1848	35	26 870	26 905	1 800	154 686	156 486	92 935	36 373	129 308
1849	—	24 084	24 084	940	78 219	79 159	213 202	107 678	320 880
1850	—	22 530	22 530	680	83 573	84 253	236 160	77 010	313 170
1851	28	17 373	17 401	260	110 085	110 345	205 322	82 732	288 054
1852	—	16 890	16 890	680	119 627	120 307	300 185	59 283	359 468
1853	—	26 992	26 992	202	102 759	102 961	618 537	67 516	686 053
1854	8	33 052	33 060	600	164 284	164 884	497 754	110 020	607 774
1855	—	17 282	17 282	—	70 581	70 581	445 661	126 841	572 502
1856	—	13 500	13 500	—	104 465	104 465	112 417	151 707	264 124
1857	—	19 750	19 750	—	140 142	140 142	176 387	125 999	302 386
1858	—	10 472	10 472	—	269 245	269 245	31 151	308 115	342 266
1859	—	7 199	7 199	—	40 016	40 016	39 038	195 842	234 880
1860	—	3 935	3 935	—	15 831	15 831	47 111	95 574	142 685
1861	—	3 164	3 164	—	67 059	67 059	55 415	128 239	183 654
1862	—	2 305	2 305	—	77 630	77 630	63 847	180 656	244 503
1863	—	1 072	1 072	—	34 132	34 132	63 995	176 957	240 952
1864	—	965	965	—	49 910	49 910	43 023	555 094	598 117
1865	—	930	930	—	79 850	79 850	60 799	157 376	224 175
1866	—	444	444	—	27 440	27 440	21 603	153 744	175 347

Übersicht der in den Jahren 1836—1866 auf dem Rhein beförderten Güter.

Es passierten bei dem Rhein-zollamte: in den Jahren	Mannheim			Mainz			Kaub		
	Zu Berg Ctr.	Zu Thal Ctr.	Zusammen Ctr.	Zu Berg Ctr.	Zu Thal Ctr.	Zusammen Ctr.	Zu Berg Ctr.	Zu Thal Ctr.	Zusammen Ctr.
1836	848 023	1 361 546	2 209 569	1 408 865	1 080 636	2 489 501	1 525 657	1 380 380	2 906 037
1837	1 343 416	1 398 599	2 742 015	1 879 925	1 019 027	2 898 952	2 226 381	1 410 200	3 636 581
1838	1 010 755	743 915	1 754 670	2 375 508	1 048 436	3 423 944	—	1 563 143	—
1839	1 164 290	780 011	1 944 301	2 510 630	1 423 869	3 934 499	2 779 755	1 919 427	4 699 182
1840	860 771	973 256	1 834 027	2 709 217	1 598 243	4 307 460	3 215 438	2 277 992	5 493 430
1841	1 602 965	1 596 799	3 199 764	3 241 395	2 084 862	5 326 257	2 984 814	2 712 926	5 697 740
1842	1 699 370	1 401 513	3 100 883	3 160 416	1 761 262	4 921 678	3 647 697	2 557 853	6 205 550
1843	1 549 615	1 703 289	3 252 904	4 388 949	1 599 044	5 987 993	5 365 712	2 231 675	7 597 387
1844	1 118 249	2 153 077	3 271 326	4 335 921	1 633 445	5 969 366	5 247 326	2 388 281	7 635 607
1845	1 075 039	1 269 678	2 344 717	5 046 401	2 103 926	7 150 327	5 942 430	3 106 456	9 048 886
1846	1 896 182	1 470 683	3 366 865	5 680 389	1 937 850	7 618 239	6 804 950	3 078 385	9 883 335
1847	1 337 291	1 427 124	2 764 415	6 904 536	1 737 188	8 641 724	8 416 672	2 695 564	11 112 236
1848	987 965	1 244 053	2 232 018	5 048 120	1 921 733	6 969 853	6 101 204	2 694 513	8 795 717
1849	632 610	1 344 483	1 977 092	4 417 382	2 465 422	6 882 804	5 425 738	2 909 371	8 335 109
1850	1 175 735	1 675 618	2 851 053	5 492 131	3 511 873	9 004 004	6 735 533	4 614 677	11 350 210
1851	931 107	1 891 084	2 822 191	5 870 426	2 263 623	8 134 049	6 832 817	3 266 881	10 099 698
1852	1 016 563	2 419 842	3 436 405	7 563 070	2 536 281	10 099 351	8 788 493	3 217 205	12 005 698
1853	1 396 415	2 905 978	4 302 393	6 827 440	2 813 017	9 640 457	7 463 836	3 648 604	11 112 440
1854	1 244 650	2 720 508	3 965 158	8 451 125	3 505 123	11 956 248	9 594 077	4 385 216	13 979 293
1855	1 336 847	2 595 120	3 931 967	4 853 962	4 774 395	9 628 357	8 827 579	5 041 462	13 869 041
1856	654 696	4 551 200	5 205 896	7 583 806	7 148 779	14 732 585	8 832 813	7 901 997	16 734 810
1857	640 781	3 417 656	4 058 437	7 567 104	4 821 444	12 388 548	8 843 490	5 539 013	14 356 503
1858	624 995	3 765 872	4 390 867	9 388 123	5 462 626	14 850 749	11 800 887	5 809 176	17 610 033
1859	879 270	3 200 875	4 080 145	8 339 303	5 121 780	13 461 083	10 624 926	5 494 715	16 119 641
1860	991 639	3 437 091	4 428 730	9 946 706	5 891 828	15 838 534	12 018 800	6 703 915	18 722 715
1861	936 418	3 197 611	4 134 029	10 281 250	6 407 465	16 688 715	12 387 070	7 037 906	19 424 976
1862	1 095 493	3 316 774	4 412 267	11 768 535	5 976 751	17 745 286			
1863	1 184 160	3 392 517	4 576 677	11 723 445	5 540 940	17 264 385			
1864	978 578	2 265 545	3 244 123	10 945 426	4 009 397	14 954 823			
1865	1 368 972	2 176 692	3 545 664	12 590 416	4 352 657	16 943 073			
1866	1 239 370	2 860 271	4 099 641	12 599 122	5 447 759	18 046 881			

Seit 1862 fanden in Kaub keine statistischen Erhebungen mehr statt. (Vgl. Jahresbericht 1862 S. V.)

Übersicht der in den Jahren 1836—1866 auf dem Rhein beförderten Güter.

Es passierten bei dem Rheinzollamte in den Jahren	Koblenz			Emmerich			Gesamtverkehr der Güter bei den Zollämtern: Altbreisach, Strafsburg, Neuburg, Mannheim, Mainz, Kaub, Koblenz, Emmerich zu Berg u. zu Thal
	Zu Berg Ctr.	Zu Thal Ctr.	Zusammen Ctr.	Zu Berg Ctr.	Zu Thal Ctr.	Zusammen Ctr.	
1836	1 628 032	1 458 333	3 086 365	1 755 379	4 829 948	6 585 327	17 933 056
1837	2 346 409	1 450 968	3 797 377	2 058 349	5 938 760	7 997 109	21 731 672
1838	2 849 101	1 553 340	4 402 441	2 371 557	6 096 657	8 468 214	20 214 200
1839	2 780 480	1 948 431	4 728 911	2 361 103	5 529 413	7 890 516	23 779 372
1840	3 263 793	2 567 082	5 530 875	2 560 448	5 076 827	7 637 275	25 348 320
1841	4 057 938	3 039 134	7 097 072	3 055 244	5 262 405	8 317 649	30 182 166
1842	3 744 248	2 739 655	6 483 903	3 381 259	4 631 113	8 012 372	29 412 515
1843	5 437 438	2 518 885	7 956 320	5 159 720	3 533 955	8 693 675	34 220 045
1844	5 338 504	2 649 139	7 987 643	3 672 566	3 462 685	7 135 051	32 590 569
1845	5 911 552	9 590 978	9 502 520	3 240 725	5 225 000	8 465 725	37 009 631
1846	6 711 655	3 447 743	10 159 398	5 745 556	4 924 609	10 670 165	42 232 594
1847	8 611 386	3 238 950	11 850 336	6 150 912	5 131 262	11 282 174	44 070 323
1848	6 216 780	3 202 723	9 419 503	2 951 493	5 632 058	7 983 551	35 713 341
1849	5 462 643	3 737 683	9 200 326	3 114 602	6 328 856	9 443 458	36 262 912
1850	6 647 943	5 258 133	11 906 076	3 473 630	7 989 775	11 463 405	46 994 701
1851	6 979 705	4 229 506	11 209 211	4 681 551	6 842 839	11 524 390	44 205 339
1852	8 890 789	4 346 951	13 237 740	6 375 239	7 916 323	14 291 562	53 567 421
1853	7 400 390	4 888 194	12 288 584	4 904 245	8 342 753	13 246 998	51 406 878
1854	9 650 183	6 551 911	16 453 468	5 867 550	11 047 979	16 915 529	64 075 414
1855	9 008 298	7 273 614	16 281 912	5 404 575	10 759 614	16 164 189	60 335 831
1856	8 951 554	11 239 160	20 190 714	6 034 515	11 790 550	17 825 065	75 071 159
1857	9 105 183	7 601 846	16 707 029	6 297 175	9 126 890	15 424 065	63 396 860
1858	12 190 052	7 373 968	19 564 020	7 511 713	10 633 910	18 145 623	75 183 275
1859	10 639 493	8 240 728	18 880 221	5 223 750	11 832 508	17 056 258	69 879 443
1860	12 293 920	8 980 992	21 274 912	6 009 616	14 899 232	20 908 848	81 336 190
1861	13 332 044	9 308 139	22 640 183	6 301 502	16 472 968	22 774 470	85 916 250
1862	15 175 386	10 359 806	25 535 192	6 930 642	18 044 560	24 975 202	72 992 385
1863	15 055 079	10 638 603	25 692 682	5 950 996	19 579 121	25 530 117	73 340 017
1864	14 457 994	9 547 659	24 005 653	5 132 492	19 305 249	24 437 741	67 291 332
1865	16 584 281	11 597 371	28 181 652	5 798 231	21 651 975	27 450 206	76 425 550
1866	15 244 136	13 412 141	28 656 277	5 459 284	26 145 245	31 604 529	82 610 559

kleine Aufschwung, den die oberrheinische Schifffahrt nach Verwendung der Dampfmaschinen nahm, wird in dem Momente gehemmt, als die Dampfkraft auch auf den Schienenwegen an den Ufern des Stromes zur Verwendung kommt. Nicht nur, daß die kurze Zeit betriebenen Fahrten auf der Strecke Basel—Straßburg bald völlig eingestellt werden, mindert sich auch langsam, aber stetig der Verkehr auf der Linie Mannheim—Straßburg. Seit 1843 sind zu Alt-Breisach ganz vereinzelte Güterschiffe, seit 1848 auch zu Straßburg wenige Frachtladungen bergwärts vorbeigekommen.

Dieselbe Erscheinung tritt, wenn auch weniger entschieden, bei dem Zollamte Neuburg zu Tage. Dagegen bildet sich Mannheim in jenen Tagen immer mehr zum Endpunkt der großen Rheinschifffahrt aus. In seinem Hafen werden die Güter auf die Bahnen überführt, mit deren Hilfe sie nach Süddeutschland, dem Elsass und der Schweiz versendet werden.

Ganz anders als auf dem Oberlauf des Stromes stellt sich der Bergverkehr auf dem Mittel- und Niederrhein, wie die wachsende Steigerung der Verkehrsmassen zeigt, welche die Ämter Mainz, Kaub, Koblenz Jahr für Jahr stromauf passierten. Die Angaben für Emmerich weisen darauf hin, daß kaum die Hälfte der verschifften Güter vom Rheindelta aufwärts kamen, daß vielmehr der größere Teil erst innerhalb der deutschen Grenzen in den niederrheinischen Häfen auf die Schiffsböden verpackt wurde.

Die Thalfahrten, an denen ebenfalls der Oberrhein verhältnismäßig geringen Anteil hatte, waren im übrigen Stromgebiet in ebenmäßiger Zunahme begriffen. Am stärksten wird dieselbe bei Emmerich erkennbar, wo die Kohlentransporte aus dem Ruhrgebiet, die bei den übrigen Ämtern in den Zahlen der Bergreisen eingeschlossen sind, trotz der Konkurrenz der Eisenbahnen, eine ausschlaggebende Rolle spielten.

Im allgemeinen darf man sagen, daß die Schifffahrt auf dem Rhein unter dem Einfluß der Akte von 1831 und der späteren Abänderungen derselben im Laufe von 36 Jahren eine früheren Zeiten unbekannt, nie geahnte Bedeutung gewann, deren sich damals kein anderer europäischer Strom rühmen konnte und die nur, verglichen mit den Zahlen des ungeheuren Verkehrsaufschwungs am Ausgang des 19. Jahrhunderts, verhältnismäßig gering erscheint. Die Ordnung und Freiheit des Verkehrs auf der ganzen schiffbaren Wasserstraße bis in das Meer, die Aufhebung der Stapel- und Umschlagsrechte, die Verbesserung des Fahrwassers durch umfassende Fluß- und Uferbauten, die Einführung der Dampfschifffahrt übten eine mächtige Anziehung auf Handel und Gewerbe in der Nähe des Rheins aus, an dessen Ufern

mancherlei Industriezweige, Landwirtschaft und Bergbau mehr und mehr emporblühten. Die Gründung des deutschen Zollvereins, die zwischen den Staaten desselben und anderen Ländern abgeschlossenen Handelsverträge belebten die Rheinschiffahrt in dem Verhältnisse, in welchem die Einfuhr von überseeischen Rohstoffen, die Ausfuhr von Fabrik- und landwirtschaftlichen Erzeugnissen der Rheinlande, der Konsum von Kolonial- und anderen Waren wuchsen¹.

Die zahlreichen Häfen² des Rheins waren an der Steigerung des Verkehrs hinsichtlich des Umfanges ihrer Verladungen wie der Art und Richtung der von ihnen ausgehenden Fahrten sehr verschieden beteiligt. An die Spitze traten immer entschiedener die Plätze, die sich seit 1831 zu natürlichen Umschlagshäfen ausgebildet hatten, nachdem der Stapelzwang für Köln und Mainz verloren war. Die erste Stelle erstrebte Ruhrort, wo sich die Ausbeute des Kohlengebiets zur Versendung ansammelte und Mannheim, das, wie wiederholt bemerkt wurde, der Endpunkt für die in größerem Maßstab betriebene Rheinschiffahrt werden sollte. Ihnen standen die alten Kulturstätten Köln, Frankfurt a. M.³, zum Teil auch Mainz damals noch als ebenbürtige Faktoren zur Seite, ja sie waren ihnen, namentlich was die Verfrachtung des eigentlichen Handelsgutes im Gegensatz zu Rohprodukten und Massenartikeln anlangt, noch überlegen und wurden erst in späteren Jahrzehnten aus ihrer ausschlaggebenden Stellung verdrängt. Nur der Strafsburger Hafenverkehr lag bereits um die Mitte des Jahrhunderts völlig darnieder⁴.

Den Haupthandelsplätzen folgten in größerem Abstände die zahlreichen kleineren Häfen, die für den Großverkehr erst in zweiter und dritter Linie in Betracht kamen.

Auf den rheinischen Schiffen waren in der Zeit von 1831—1866 Güter aller Art, einschließlic Bau- und Nutzholz, soweit dies nicht zu Flößen zusammengestellt wurde, verfrachtet. Die Landstraßen kamen für die Beförderung von

¹ Vgl. Jahresbericht 1865/66 S. V.

² Die Fortentwicklung der Polizeiordnungen in den einzelnen Häfen nach 1831 zu verfolgen, würde zu weit führen. Nach Durchführung der Rheinschiffahrtsakte erfuhren die früher geltenden Reglements sachentsprechende Abänderungen. Auch in den nächsten Jahrzehnten erlitten sie manche Wandlungen, namentlich was die Erhebung der Hafengebühren anlangt, die durchweg herabgesetzt wurden. Die derzeitigen Hafenordnungen für die wichtigsten Rheinorte finden sich zusammengestellt in Dienstordnung für den Rheinschiffer S. 27—112.

³ Frankfurt a. M. kommt, wenn auch nicht direkt an der Rheinstraße gelegen, doch seit alters für den Güterzug auf dem Strome als Verladeplatz in Betracht.

⁴ Der Strafsburger Verkehr hat erst seit der im Jahre 1892 erfolgten Eröffnung der dortigen Hafenanlagen einen neuen Aufschwung genommen.

Waren namentlich seit Einführung der Dampfschiffahrt nur soweit in Betracht, als Witterungsverhältnisse, politische Wirren die Benutzung des Rheinstroms ausschlossen, oder die hohen Flußzölle den Wasserweg für einzelne Artikel unrentabel erscheinen ließen. Des öfteren geschah es auch nach 1831, daß man sich für die abgabenbeschwerten Kaufmannsgüter nach anderen Transportwegen umschaute und möglichst nur die freigegebenen Massenartikel auf der Rheinstraße belassen wollte.

Nach den verschiedenen Zollermäßigungen wird daher eine allgemeine Verkehrszunahme erkennbar, von der sich ohne weiteres darthun läßt, daß sie sich in erster Linie auf die jeweils von Abgaben befreiten Artikel erstreckte¹.

Von den wichtigeren Gütern, die für Berg- und Thalreisen auf dem Rhein ins Gewicht fielen, sind zunächst Getreide und Hülsenfrüchte zu nennen. Um 1830 setzte man noch alle Hoffnung auf die Ausfuhr agrarischer Rohprodukte. Deutschland war in Gefahr, in seinem Überflusse zu ersticken, so daß man den Export von Getreide ab Mannheim nach Amerika für gewinnbringend erachten konnte. Und selbst Jahrzehnte später ist oft die in einzelnen Jahren stattgehabte Zunahme des Verkehrs bei den Thaltransporten auf die reichhaltigen Ernten im oberen Rheingebiet zurückzuführen, welche große Getreidesendungen nach den unteren Rheingegenden veranlassen².

Besondere Hervorhebung verdienen auch die Steinkohlen, deren Beförderung auf dem Rhein stromauf wie -ab namentlich während des letzten Jahrzehnts unserer Periode eine ganz enorme Steigerung erfuhr. Die wachsende Verwendung der Dampfmaschinen vermehrte das Bedürfnis nach Kohlenlieferung ins ungeheure, zumal jene die in dem Feuermaterial enthaltenen Wärmeeinheiten nur bis zu 12% ausnützen konnten³. In einem einzigen Jahre (1858) waren die Steinkohlentransporte auf dem Rhein um 4¹/₂ Millionen Centner größer geworden⁴. Unter den heimischen Kohlenprodukten beherrschten die Ruhrkohlen den Markt in steigendem Maße. Während beispielsweise noch 1856 von der Ruhr 547 968 Centner Kohlen weniger als im Vorjahre bergwärts versendet wurden, da man die Steinkohlen von der Saar ihnen vielfach vorzog⁵, hatten die Ruhrkohlen bereits 1860 ihr Verwendungsgebiet bedeutend ausgedehnt. Da sich ihre Qualität gegen früher gebessert hatte, und gleichzeitig ihre Preise herabgingen, konnten sie sich unter Benutzung der Rheinstraße ihren Weg bis in die

¹ Vgl. z. B. Jahresbericht 1860 S. I, VIII.

² Vgl. z. B. Jahresbericht 1856 S. II.

³ Vgl. G. Schmoller, Volkswirtschaftslehre I S. 213.

⁴ Jahresbericht 1858 S. I.

⁵ Vgl. Jahresbericht 1856 S. II.

Schweiz bahnen und namentlich in Bayern der dort seither bezogenen sächsischen Steinkohle lebhafte Konkurrenz machen¹. In welchem Umfange sie sich in den folgenden Jahren der Rheinstrafse bediente, erhellt aus der Thatsache, daß 1861² nahe an 28 Millionen Centner Kohlen von Ruhrort und Duisburg in den Rhein gingen, 1863 über 31 Millionen Centner dieses Produktes zu Berg und Thal auf dem Rhein versandt wurden³, und 1864 die Verfrachtung desselben schon auf 34 Millionen Centner gewachsen war⁴. 1867, dem ersten Jahre, in dem Schiffahrt und Flößerei sich der vollen Abgabefreiheit von der Lauter bis ins Meer erfreuten, wurden von den beiden genannten Häfen nahe an 40 Millionen Centner Kohlen auf dem Rhein verschifft. Von 6 Millionen Centner Gut, die im Hafen von Mannheim ankamen, waren $\frac{2}{3}$ Ruhrkohlen, und an 30 Millionen Centner, die auf dem Rhein die Station Lobith passierten, war die westfälische Steinkohle mit 65 % beteiligt⁵. Diese Zahlen würden noch höher sein, wenn nicht der lebhafte Eisenbahnbetrieb an beiden Ufern des Rheins neben vielen Handelsartikeln auch einen Teil der Massengüter in jenen Tagen an sich gezogen hätte.

Nächst den heimischen Bodenerzeugnissen und Steinkohlen kamen für die Verschiffung auf unserem Strome in Betracht: Eisen- und Stahlwaren (Stabeisen und Schienen), Tabak (roh und fabriziert), Wein, Roheisen, Eisenerze, Braunstein und gewöhnliche Steine. Nur bei der Bergfahrt finden sich in beträchtlicheren Mengen: Kolonialwaren (Kaffee, Zucker, Reis, Baumwollengarn, Öle aller Art, Pech und Harze, Seefische, Dünger, schwarze Erde und Gips. Bei der Thalfahrt fielen noch ins Gewicht: Baumwollenwaren, Drogueriewaren, Mineralwasser, Blei und Bleiwaren, Zink und Zinkwaren, Salz, Schwerspat, rauhe Quader, Bruch- und Lithographiesteine und Krapp⁶.

Neben dem Güterverkehr war seit 1831 auch die Personenbeförderung auf dem Rhein, die namentlich von der Köln-Düsseldorfer und Niederländischen Gesellschaft gepflegt wurde und bei den größeren Salonbooten der beiden preussischen Unternehmungen ausschließlich in Betracht kam, in steter Zunahme begriffen. Ihre Entwicklung läßt sich um deswillen schwer verfolgen, weil die niederländische Dampfschiffahrts-

¹ Vgl. Jahresbericht 1860 S. XII.

² Vgl. Jahresbericht 1861 S. III.

³ Vgl. Jahresbericht 1863 S. V, XI.

⁴ Vgl. Jahresbericht 1864 S. XII.

⁵ Vgl. Jahresbericht 1866/67 S. V.

⁶ Die Jahresberichte der Centrakommission enthalten umfassende Übersichten, aus denen hervorgeht, wie viel von den genannten und zahlreichen anderen Artikeln die einzelnen Zollämter passierten und in den verschiedenen Häfen verladen wurden.

reederei der Centralkommission die Angaben über ihren Betrieb vorenthielt und auch für eine Reihe kleinerer, zum Teil wieder eingegangener, zeitweise aber viel benutzter Unternehmungen¹ nur spärliche Notizen erhalten sind. Lückenlose Nachrichten sind nur für den Personenverkehr der Kölner und Düsseldorfer Gesellschaft vorhanden, welche allerdings einen Rückschluss auf die Gesamtentwicklung des Personenverkehrs gestatten, da sie weitaus die meisten aller innerhalb des deutschen Rheingebiets beförderten Personen umfassen².

Die seit 1827 in Betracht kommende Preussisch-Rheinische Gesellschaft dehnte ihre Fahrten, die sich 1831 aufwärts bis Mainz erstreckten, 1832 bis Mannheim und 1833 auch bis Kehl und Straßburg aus, mußte aber die Fahrten 1855 auf dieser Strecke wieder einstellen, da sie sich nicht mehr als einträglich erwiesen. Die seit 1838 in Wettbewerb tretende Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein, die ebenfalls zunächst nur bis Mainz fahren ließ, erweiterte 1843 den Dienst ihrer Boote bis Mannheim. 1853 kam dann die Geschäftsvereinigung beider Unternehmungen zu stande. Betrachten wir nach dieser Rückerinnerung die erhaltenen Zahlen³, so zeigt sich, daß der Personen- und Stückgutverkehr der „Preussisch-Rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft“ in den ersten Jahren nach ihrer Gründung stetig

¹ Es betrug der Verkehr (nach den Jahresberichten 1851–1855)

In den Jahren	der Main-Dampfschiffahrtsgesellschaft Würzburg		In den Jahren	der Main-Rhein-Dampfschiffahrt (Delphin)	
	Reisende	Güter (Ctr.)		Reisende	Güter (Ctr.)
1842	13 773	—	1850	41 575	48 932
1843	63 572	15 883	1851	58 973	69 321
1844	89 217	27 201	1852	64 758	71 059
1845	103 037	38 937	1853	59 865	73 377
1846	117 264	41 749	1854	58 246	80 252
1847	117 612	58 855	1855	60 553	90 565
1848	84 217	42 324			
1849	84 140	55 350			
1850	104 722	71 396			
1851	130 313	75 896			
1852	161 132	131 411			
1853	124 800	198 065			
1854	126 286	266 775			
1855	102 501	279 957			

² Vgl. Tabelle S. 339. Dieselbe ist zusammengestellt nach den Angaben der Jahresberichte 1842–1867.

³ Wirminghaus (Kölner Rheinschiffahrt S. 31) giebt die Zahlen der von der „Preussisch-Rheinischen Dampfschiffahrt“ beförderten Personen für die Jahre 1827–1897. Seine Angaben weichen namentlich für die älteren Jahrgänge etwas von denen der Jahresberichte der Centralkommission ab.

Übersicht des Verkehrs der Kölner und Düsseldorfer Dampfschiffahrtsgesellschaften von der Zeit ihrer Gründung bis zum Jahre 1867.

Jahre	Kölner Gesellschaft		Düsseldorfer Gesellschaft	
	Reisende	Waren Ctr.	Reisende	Waren Ctr.
1827	18 624	57 135	—	—
1828	33 352	83 292	—	—
1829	42 942	142 452	—	—
1830	52 580	181 442	—	—
1831	60 105	180 321	—	—
1832	71 572	103 996	—	—
1833	97 971	213 912	—	—
1834	114 003	137 163	—	—
1835	113 447	181 075	—	—
1836	136 961	151 503	—	—
1837	153 381	202 158	—	—
1838	211 391	201 948	81 028	118 779
1839	323 903	207 183	114 966	157 002
1840	460 946	259 797	152 347	179 600
1841	538 201	290 672	182 723	211 296
1842	567 809	—	228 677	209 882
1843	619 987	367 748	197 249	261 098
1844	573 109	469 870	184 002	246 724
1845	580 520	494 459	231 380	335 339
1846	573 309	523 191	231 528	391 357
1847	474 198	513 990	210 537	412 685
1848	440 266	352 833	185 338	351 594
1849	444 287	433 721	214 966	381 036
1850	515 975	383 648	239 575	411 609
1851	560 704	437 159	238 165	412 535
1852	601 982	472 740	306 259	458 357
1853	586 977	456 007	343 805	435 131
1854	464 356	427 569	415 568	448 121
1855	428 644	404 165	421 554	412 858
1856	504 170	485 043	500 875	513 049
1857	517 943	355 860	507 630	365 024
1858	544 439	363 452	539 527	395 136
1859	574 495	451 522	595 930	503 016
1860	598 751	498 919	596 485	562 412
1861	591 193	478 721	597 229	527 903
1862	513 250		515 447	
1863	536 142	Fehlen die	536 568	Fehlen die
1864	475 419	Angaben in	480 348	Angaben in
1865	499 462	den Jahres-	503 109	den Jahres-
1866	421 692	berichten.	425 567	berichten.
1867	567 153		568 358	

zunahm. Das Anwachsen ihres Verkehrs wurde auch durch den Wettbewerb der Düsseldorfer Unternehmung nicht gehemmt, obwohl diese ebenfalls sich sofort einer starken Frequenz erfreute. Am lebhaftesten war der Verkehr auf den Kölner Booten 1843, wo sie 619987 Personen beförderten, während die Düsseldorfer 1861 mit 597229 Passagieren ihren Höchstbestand erreichten.

Seit Mitte der vierziger Jahre tritt für beide Gesellschaften ein gewisser Stillstand im Betrieb ein, da die Konkurrenz der Eisenbahnen, namentlich auf einzelnen Strecken, immer mehr Personen und Güter an sich zog¹. Allein auf die Dauer vermochten die Salondampfer den Wettbewerb der Schienenwege weit besser als die große Güterschiffahrt abzuwehren. Nach einigen Jahren nahm die Zahl der beförderten Personen wieder langsam, aber stetig zu und war, aller Eisenbahnkonkurrenz ungeachtet, namentlich auf dem Mittelrhein sehr bedeutend². Die vereinigten Gesellschaften verstanden, durch Einstellung geeigneter, mit vielen Bequemlichkeiten, ja mit einem gewissen Luxus ausgestatteter Dampfer, durch Einrichtung eines vorzüglichen Wirtschaftsbetriebes auf denselben und durch Vereinbarungen mit den konkurrierenden Eisenbahnlinien, welche die Überführung von dem einen Beförderungsmittel auf das andere wesentlich erleichterten, es dahin zu bringen, daß sich ihre Fahrten namentlich in den Sommermonaten eines unverminderten Zuspruchs erfreuten. Alle, die bei ihren Reisen weniger schnellen Ortswechsel als Erholung und Ausspannung suchten, mußten die Fahrten in frischer Rheinluft mit prächtiger Aussicht auf eine lachende Landschaft der Fortbewegung im engen Eisenbahnwagen entschieden vorziehen. Wenn auch die Frequenz im einzelnen naturgemäß eine recht schwankende war, da sie einmal durch den jeweiligen Wasserstand, die Witterungsverhältnisse, die Zahl der Feiertage etc., andererseits, wie der Rückgang des Verkehrs in den Jahren 1848 und 1866 beweist, durch die allgemeinen wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse stark beeinflusst wurde, so darf doch die Inanspruchnahme beider Gesellschaften für Personenbeförderung als eine durchaus hinreichende und damaligen Verkehrsverhältnissen entsprechende bezeichnet werden. Wurden doch im Jahre 1860 insgesamt 1195236 Personen durch sie transportiert.

Da die beiden preussischen Unternehmungen neben der niederländischen, bei der jedoch der Personenverkehr mehr in den Hintergrund tritt, die einzigen Gesellschaften sind, die

¹ Vgl. z. B. die unter dem Einfluß der Eisenbahnen stattgehabte Abnahme des Personenverkehrs mit Dampfschiffen in Köln 1858 (Jahresbericht 1858 S. XIII). Vgl. auch oben S. 293.

² Jahresbericht 1865/66 S. VI.

einen durchgehenden Personenverkehr auf dem Rhein vermitteln, liefern die Zahlen unserer Tabelle wenigstens einen Anhalt zur Schätzung der Gesamtsumme von Personen, welche mittelst Dampfkraft seit deren Einführung auf dem Rhein von einem Ort zum andern befördert wurden. Nach den Angaben der Jahresberichte¹ der Centrakommission dürfte sie sich, einschliesslich der Transporte kleinerer Gesellschaften, auf mindestens 50 Millionen belaufen haben.

Während die Personenbeförderung, abgesehen von dem lokalen und Marktverkehr kleinerer Orte, namentlich seit dem Ausbau der Eisenbahnen in den Rheingegenden ausschliesslich den Dampfern zufiel, waren bei der grossen Güterschiffahrt die alten Segelboote auch gegen Ende dieser Periode immer noch verhältnismässig stark beteiligt. Wir haben oben² bereits das Verhältnis beider Transportarten, wie es sich um 1856 ausgebildet hatte, betrachtet, nachdem wir schon vorher die wachsende Verwendung der Dampfkraft bei der Rheinschiffahrt, den Wettbewerb der Dampfschlepper mit den Beurtleuten verfolgt hatten. Es erübrigt noch, die Entwicklung während des letzten Jahrzehnts dieser Zeitspanne kurz zu skizzieren. Die Jahresberichte geben für sie, neben den Übersichten der Güterbeförderung durch Dampfkraft, wie sie bei den einzelnen Erhebungsämtern unter Berücksichtigung der Eigentümer der Dampfschiffe und der Staaten, denen die Reeder angehörten, aufgenommen wurden, Darstellungen des Güterzugs auf dem Rhein mit prozentualer Unterscheidung der Frachtunternehmer und der bewegenden Kraft.

Nehmen wir die drei wichtigsten Zollstellen: Mannheim, den Endpunkt der grossen Rheinschiffahrt, Mainz, das Bindeglied zwischen Nord- und Süddeutschland, und Emmerich, die deutsche Grenzstation³, so zeigt sich bei ihnen unterschiedslos, dass die Bergfahrten weit mehr als die Thalreisen die Dampfkraft in Anspruch nehmen. Dies Verhältnis zwischen den Touren stromauf und stromab bleibt während des ganzen Jahrzehnts unangetastet. Innerhalb der Berg- und Thalreisen wächst in diesem Zeitraum, von Jahresschwankungen⁴ abgesehen, die beispielsweise durch niederen, die grossen Dampfschlepper in ihrer Verwendung hindernden Wasserstand hervorgerufen werden, die Prozentzahl der durch Dampfkraft beförderten Güter allmählich an.

Bei den Bergfahrten werden nach den Mannheimer Aufnahmen 1855 57,6%, 1856 nur 36,4% aller Güter vermittelt

¹ Jahresbericht 1866/67 S. XXVIII.

² Vgl. S. 257—267 und 283—288.

³ Siehe die Tabellen S. 342—344. Dieselben sind zusammengestellt nach den Angaben der Jahresberichte 1855—1866.

⁴ Vgl. über solche Jahresbericht 1856 S. XVII; 1857 S. XIV; 1858 S. XIII; 1859 S. VII, XII.

Summarische Darstellung des Güterverkehrs auf dem Rhein mit Unterscheidung der Frachtunternehmer und der bewegenden Kraft in den Jahren 1855—1866, soweit er das Erhebungsamt Mannheim passierte.

Jahre	Gesamte wirkliche Ladung Centner	Darunter befanden sich				Es sind also im ganzen befördert		
		Frachtladungen der Dampfschiffahrtsunternehmer auf Dampfschiffen, Güterkähnen und eigenen Anhängen o/o	Frachtladungen der Segelschiffer und zwar:			durch Dampfkraft befördert o/o	ohne Benutzung der Dampfkraft o/o	
			durch Dampfkraft befördert o/o	ohne Dampfkraft befördert o/o	zusammen auf Segelschiffen o/o			
Bergfahrten	1855	1 136 847	37,2	20,4	42,4	62,8	57,6	42,4
	1856	654 696	7,1	29,3	63,6	92,9	36,4	63,6
	1857	640 781	13	37,1	49,9	87,0	50,1	49,9
	1858	624 995	12,2	38,2	49,6	87,8	50,4	49,6
	1859	879 270	40,7	0,9	58,4	59,3	41,6	58,4
	1860	991 639	47,3	22,0	50,7	52,7	49,3	50,7
	1861	936 418	0,5	54,1	45,4	99,6	54,6	45,4
	1862	1 095 493	—	49,2	50,8	100,0	49,2	50,8
	1863	1 841 160	53,3	00,0	46,7	46,7	53,3	46,7
	1864	978 578	63,2	11,1	25,7	36,8	74,3	25,7
	1865	1 368 972	64,9	14,3	20,8	35,1	79,2	20,8
1866	1 239 370	66,6	16,9	16,4	33,3	83,6	16,4	
Thalfahrten	1855	2 992 867	10,8	2,5	86,7	89,2	13,3	86,7
	1856	4 551 200	10,3	5,1	84,6	89,7	15,4	84,6
	1857	3 417 656	8,4	2,4	89,2	94,4	10,8	89,2
	1858	3 765 872	9,5	2,0	88,5	90,5	11,5	88,5
	1859	3 200 875	8,4	2,3	89,3	91,6	10,7	89,3
	1860	3 437 091	13,2	2,3	84,5	86,8	15,5	84,5
	1861	3 197 611	13,0	2,3	84,7	87,0	15,3	84,7
	1862	3 316 774	10,0	5,3	84,7	90,0	15,3	84,7
	1863	3 392 517	15,0	—	85,0	85,0	15,0	85,0
	1864	2 265 545	18,9	—	81,1	81,1	18,9	81,1
	1865	2 176 692	19,5	2,3	78,2	80,5	21,8	78,2
1866	2 860 271	20,4	1,1	78,4	79,5	21,5	78,5	

Summarische Darstellung des Güterverkehrs auf dem Rhein mit Unterscheidung der Frachtunternehmer und der bewegenden Kraft in den Jahren 1855—1866, soweit er das Erhebungsamt Mainz passierte.

Jahre	Gesamte wirkliche Ladung Centner	Darunter befanden sich				Es sind also im ganzen befördert:		
		Frachtladungen der Dampfschiffahrtsunternehmer auf Dampfschiffen, Güterkähnen und eigenen Anhängen %	Frachtladungen der Segelschiffer und zwar:			durch Dampfkraft %	ohne Benutzung der Dampfkraft %	
			durch Dampfkraft befördert %	ohne Dampfkraft befördert %	zusammen auf Segelschiffen %			
Bergfahrten	1855	4 856 242	38,9	49,3	11,8	61,1	88,2	11,8
	1856	7 583 806	30,1	31,6	38,3	69,9	61,7	38,3
	1857	7 567 104	28,2	33,4	38,4	71,8	61,6	38,4
	1858	9 388 123	33,5	27,6	38,9	66,5	61,4	38,9
	1859	8 339 303	29,7	30,0	40,3	70,3	59,7	40,3
	1860	9 946 706	33,2	31,3	35,5	66,8	64,5	35,5
	1861	10 281 250	32,5	36,0	31,5	67,5	68,5	31,5
	1862	11 768 535	30,0	36,5	33,5	70,0	66,5	33,5
	1863	11 723 445	36,0	37,7	26,3	64,8	73,7	26,3
	1864	10 945 426	37,5	39,3	23,2	62,5	76,8	23,2
1865	12 590 416	33,2	40,8	26,0	66,8	74,0	26,0	
1866	12 599 122	41,4	36,1	22,4	58,5	77,5	22,5	
Thalfahrten	1855	4 918 533	16,7	3,4	79,9	83,3	20,1	79,9
	1856	7 148 779	19,8	4,7	75,5	80,2	24,5	75,5
	1857	4 821 444	20,1	3,2	76,7	79,9	23,3	76,7
	1858	5 462 626	17,6	3,0	79,4	82,4	20,6	79,4
	1859	5 121 780	19,6	3,2	77,2	80,4	22,8	77,2
	1860	5 891 828	20,5	2,3	77,2	79,5	22,8	77,2
	1861	6 407 465	18,2	2,0	79,8	81,8	20,2	79,8
	1862	5 976 751	18,0	2,0	80,0	82,0	20,0	80,0
	1863	5 540 940	16,7	0,3	83,0	83,3	17,0	83,0
	1864	4 009 397	20,6	0,6	78,8	79,4	21,2	78,8
	1865	4 352 657	19,1	0,4	80,5	80,9	19,5	80,5
1866	5 447 759	20,9	0,2	79,0	79,2	21,0	79,0	

Summarische Darstellung des Güterverkehrs auf dem Rhein mit Unterscheidung der Frachtunternehmer und der bewegenden Kraft in den Jahren 1855—1866, soweit er das Erhebungsamt Emmerich passierte.

Jahre	Gesamte wirkliche Ladung Centner	Darunter befanden sich				Es sind also im ganzen befördert:		
		Frachtladungen der Dampfschiffahrtsunternehmer auf Dampfschiffen, Güterkähnen und eigenen Anhängen %	Frachtladungen der Segelschiffer und zwar:			durch Dampfkraft %	ohne Benutzung der Dampfkraft %	
			durch Dampfkraft befördert %	ohne Dampfkraft befördert %	zusammen auf Segelschiffen %			
Bergfahrten	1855	5 406 780	51,5	42,8	5,7	48,5	94,3	5,7
	1856	6 034 515	49,0	43,9	7,1	51,0	92,9	7,1
	1857	6 297 175	46,2	46,4	7,4	53,8	92,6	7,4
	1858	7 511 713	35,4	58,5	6,1	64,6	93,9	6,1
	1859	5 223 750	46,4	49,7	3,8	53,5	96,1	3,8
	1860	6 009 616	41,5	50,7	7,8	58,5	92,2	7,8
	1861	6 301 502	37,2	54,6	8,2	62,8	91,8	8,2
	1862	6 930 642	37,1	55,9	7,0	62,9	93,0	7,0
	1863	5 950 996	43,4	48,5	8,1	56,6	91,9	8,1
	1864	5 132 492	44,0	47,6	8,4	56,0	91,6	8,4
	1865	5 798 231	50,9	46,5	2,6	49,1	97,4	2,6
1866	5 459 284	41,7	54,4	3,8	58,2	96,2	3,8	
Thalfahrten	1855	11 248 498	13,9	2,0	84,7	86,7	15,3	84,7
	1856	11 790 550	17,4	2,6	80,0	82,6	20,0	80,0
	1857	9 126 890	16,2	2,5	81,3	83,8	18,7	81,3
	1858	10 633 910	13,5	2,2	84,3	86,5	15,7	84,3
	1859	11 832 508	15,2	2,1	82,6	84,7	17,3	82,6
	1860	14 899 232	14,0	1,5	84,4	86	15,6	84,4
	1861	16 472 968	12,7	1,4	85,9	87,3	14,1	85,9
	1862	18 044 560	11,1	0,6	88,3	88,9	11,7	88,3
	1863	19 579 121	13,5	0,5	86,0	86,5	14,0	86,0
	1864	19 305 249	11,9	0,3	87,8	88,1	12,2	87,8
	1865	21 651 975	12,1	0,3	87,6	87,9	12,4	87,6
1866	25 751 372	13,7	0,4	85,9	86,3	14,1	85,9	

Dampfkraft verschifft; 1865 dagegen 79,2% und 1866 gar 83,6%. Die Notierungen der Mainzer Zollstätte zeigen geringere Abweichungen, ja dorten wird die abnorm hohe Zahl der durch Dampfkraft beförderten Güter von 1855 mit 88,2%, die freilich 1856 auf 61,7% sank, durch die Prozentsätze der Jahre 1865/1866 (74%, 77,5%) nicht einmal erreicht. Bei Emmerich beträgt die Zunahme nur wenige Prozent, was sich aber aus der einfachen Thatsache erklärt, daß bereits zu Beginn der Periode für über 90% aller Güter die Dampfkraft zur Verwendung kam (1855 94,3%, 1866 96,2%).

Die Thalfahrten, für welche die Verwendung des Dampfes weit weniger wichtig war, da sie neben dem Wind auch das Gefälle des Wassers für ihre Fortbewegung ausnützen konnten, zeigen ebenfalls ein langsames Verschieben des Verhältnisses zu Gunsten des neuen Motors. Während nach den Mannheimer Angaben 1855 13,3% aller zu Thal geführten Güter durch Dampfkraft und 86,7% ohne Benutzung derselben befördert wurden, stehen sich 1866 21,5% und 78,5% gegenüber. Bei Mainz ergibt die nämliche Vergleichung für 1855 die Zahlen 20,1% und 79,9%, und für 1866 21% und 79%, bei Emmerich für 1855 15,3% und 84,7%, für 1866 14,1% und 85,9%.

Für die übrigen Aufzeichnungen, welche die Verteilung der Frachtladungen auf Dampfschiffe, Güterkähne, eigene Anhänge der Unternehmer und auf Segelschiffe (mit oder ohne Zuhilfenahme der Schlepper) feststellen, darf wohl einfach auf die beigegebenen Tabellen verwiesen werden. Am Oberrhein ist der starke Rückgang aller Verladungen auf Segelschiffen unverkennbar, geringer erscheint er für den Mittellauf des Flusses, während am Niederrhein ein Stillstand in der Verschiebung zu Ungunsten der Segelboote eingetreten ist.

Die gemachten Angaben werden durch die weitere Tabelle¹, welche die Verhältniszahlen zu Anfang und zu Ende des Jahrzehntes für sämtliche Erhebungsamter gegenüberstellt, nicht entkräftet, vielmehr wird durch sie der angedeutete Zug der Entwicklung, wenig bedeutende Einzelabweichungen ungerechnet, neu bestätigt. Wenn man in den fünfziger Jahren gemeint hatte, die Zeit stehe unmittelbar bevor, wo die Segelschiffahrt ohne Mitwirkung des Dampfes zu den Ausnahmen gehöre, so war das zu pessimistisch gedacht, aber auf die Dauer liefs sich der Niedergang der Segelschiffahrt doch nicht aufhalten. Die Besitzer der altüberkommenen Boote litten selbst bei den ihnen verbliebenen Fahrten sehr unter der Herabsetzung der Frachten, die seit Einführung der Dampfkraft auf dem Rhein um 30—40% gesunken waren, während

¹ Siehe Tabelle S. 345. Dieselbe ist entnommen den Jahresberichten 1856 S. 12; 1866 S. 12.

Summarische Darstellung des Güterverkehrs auf dem Rhein mit Unterscheidung der Frachtunternehmer und der bewegenden Kraft für die Jahre 1856 und 1866.

	Gesamte wirkliche Ladung Centner		Darunter befanden sich:								Es sind also im ganzen befördert:			
			Frachtladungen der Dampfschiffahrtsunternehmer auf Dampfschiffen, Güterkähnen und eigenen Anhängen %		Frachtladungen der Segelschiffer und zwar:						Durch Dampfkraft %		Ohne Dampfkraft %	
					Durch Dampfkraft befördert %		Ohne Dampfkraft befördert %		Zusammen auf Segelschiffen %					
Zu Berg.	1856	1866	1856	1866	1856	1866	1856	1866	1856	1866	1856	1866	1856	1866
Bei dem Erhebungsamte:														
1. Alt-Breisach	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Strafsburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Neuburg	112 417	21 603	53,2	99,4	25,9	—	20,9	0,5	46,8	0,5	79,1	99,5	20,9	0,5
4. Mannheim	654 696	1 239 370	7,1	66,6	29,3	16,9	63,6	16,3	92,9	33,3	36,4	83,6	63,6	16,4
5. Mainz	7 533 806	12 599 122	30,1	41,4	31,6	36,1	38,3	22,4	69,9	58,5	61,7	77,5	38,3	22,5
6. Koblenz	8 951 554	15 244 136	42,5	49,9	53,6	56,2	3,9	2,8	57,5	59,0	96,1	97,2	3,9	2,8
7. Emmerich	6 034 515	5 459 284	49,0	41,7	43,9	54,4	7,1	3,8	51,0	58,2	92,9	96,2	7,1	3,8
8. Lobith	6 027 362	5 488 715	39,6	37,7	54,3	52,5	6,1	9,6	60,4	62,2	93,9	90,4	6,1	9,6
Zu Thal.	1856	1866	1856	1866	1856	1866	1856	1866	1856	1866	1856	1866	1856	1866
Bei dem Erhebungsamte:														
1. Alt-Breisach	13 500	444	—	—	—	—	100	100	100	100	—	—	100	100
2. Strafsburg	104 465	27 440	—	—	—	—	100	100	100	100	—	—	100	100
3. Neuburg	151 707	153 744	18,9	—	1,6	—	79,5	100	81,1	100	20,5	—	79,5	100
4. Mannheim	4 551 200	2 860 271	10,3	20,4	5,1	1,1	84,6	78,4	89,7	79,5	15,4	21,5	84,6	78,5
5. Mainz	7 148 779	5 447 759	19,8	20,9	4,7	0,2	75,5	79,0	80,2	79,2	24,5	21,0	75,5	79,0
6. Koblenz	11 239 160	13 412 141	17,5	12,3	3,0	3,3	79,5	84,3	82,5	87,6	20,5	15,6	79,5	84,4
7. Emmerich	11 790 550	26 145 245	17,4	13,7	2,6	0,4	80,0	85,9	82,6	86,3	20,0	14,1	80,0	85,9
8. Lobith	11 350 460	25 751 372	17,6	13,6	2,5	0,3	79,9	85,9	82,4	86,3	20,1	14,1	79,9	85,9

gleichzeitig eine bedeutende Steigerung der Preise für die meisten Lebensmittel stattgefunden hatte¹. Auch bei Minderung der Schlepplöhne unter günstigen Kohlenkonjunkturen konnten sie diesen Ausfall an Einzelfrachten durch beschleunigte Fahrten und vermehrte Reisen nur teilweise ausgleichen. Die wohlorganisierten, mit bedeutenden Kapitalien ausgerüsteten Unternehmungen schränkten den Wirkungskreis der Segelschiffer bald so sehr ein, daß die Mehrzahl von ihnen einen ihren Leistungen entsprechenden Reingewinn nicht mehr erzielen konnte. Sie befanden sich den Schiffahrtsgesellschaften gegenüber in einer ähnlichen Lage wie die Handwerker gegenüber der siegreichen Fabrikindustrie. Nur diejenigen Schiffer, welche in der Lage waren, auf die Annahme zeitraubender Sammelladungen des Speditionshandels, auf den ganzen Stückgutverkehr zu verzichten und ihr Gewerbe in Verbindung mit dem Eigenhandel von Massenartikeln (Kohlen, Getreide, Holz, Steine, Erze u. s. w.) auszuüben, bildeten eine Ausnahme von der Regel². Massengut wird auch heute noch hauptsächlich vom Niederrhein (Rotterdam) durch Einzelschiffer, die ihre großen Lastkähne mit einer einzigen Frachtladung beschwerten, freilich unter Benutzung der Dampfkraft von Schleppern, in den mittel- und oberrheinischen Häfen angebracht.

Das Emporkommen der Dampfschiffahrt wurde durch die Ausdehnung des Eisenbahnbetriebes wesentlich beeinflusst, da dessen Wettbewerb dazu anregte, auch auf der Wasserstrasse das schnellere Transportmittel dem langsameren vorzuziehen. Andererseits hat der Aufschwung, den der Verkehr auf den Schienenwegen nahm, die Gesamtentwicklung des Güterzugs auf dem Rhein in jenen Tagen vielfach gehemmt. Schon 1854, da die Rheinschiffahrt ihren höchsten Stand seit 1831, überhaupt seit Beginn des 19. Jahrhunderts, erreichte, war es einsichtigen Beurteilern zweifelhaft gewesen³, ob sie bei weiterer Entwicklung der Eisenbahnverbindungen sich in gleichem Umfang werde halten können. Wenn auch der Rückgang des Verkehrs während der Wirtschaftskrisis 1857 mit ihrem starken Rückschlag auf alle ökonomischen Verhältnisse nicht auf Rechnung der Konkurrenz beider Transportarten zu setzen ist, so wäre es doch ohne letztere sehr verwunderlich, daß in der nächsten Zeit trotz der günstigen allgemeinen Konjunktur, die während des ganzen sechsten Jahrzehnts anhielt, die Benutzung der Rheinstrasse sich nicht mehr hob, als dies in der That geschah. Es ist auf vielen Strecken nicht nur ein Rückgang in der Verfrachtung be-

¹ Vgl. Jahresbericht 1861 S. IX.

² Vgl. Jahresbericht 1867/68 S. V.

³ Vgl. Jahresbericht 1854 S. 1, 2. Siehe auch oben S. 292 ff.; 315, 316.

sonders eiliger Güter, sondern einer ganzen Reihe von Handelsartikeln, welche die Voll- und Viertelgebühr der Fluszzölle zu zahlen hatten, unverkennbar¹.

Die Zunahme des Rheinverkehrs zu Anfang der sechziger Jahre setzte sich fast ausschließlich aus den zollfreien oder nur mit geringer Abgabe beschwerten Gütern zusammen. Bei den Warenmassen, die der Rhein 1860 beförderte², während dessen mehr Güter auf ihm gesehen und bewegt wurden, als je in der gleichen Zeitspanne zuvor, seitdem der Strom von Schiffen befahren wird, stellten lediglich die der Zwanzigstelgebühr unterworfenen und die ganz freien Artikel den Zuwachs, der den Verkehr so außerordentlich erscheinen liefs. An Gütern zur vollen Gebühr, d. h. den wichtigsten Handelsartikeln, an deren Transport den Schiffahrtsinteressenten besonders viel gelegen war, gab sich bei den meisten Stationen ein bedeutender Ausfall zu erkennen, da diese sich immer mehr den Eisenbahnen zugewandt hatten. Die Steigerung der im Jahre 1860 erhobenen Gesamt-Rheinzölle entsprach daher wegen des Ausfalls der Qualität keineswegs der verschifften Quantität; sie war gegen 1859 ganz unbedeutend und betrug nicht mehr als 4796 Francs 79 Centimes.

Die Schiffahrtstreibenden erhofften mit Recht Besserung nur von weiterer Octroierrmäfsigung, zu der die Uferstaaten ihrer Ansicht nach sich um so eher verstehen konnten, als sie sich bei Aufrechterhaltung der Zölle kaum irgendwelcher Mehreinnahmen erfreuen konnten, da die beschwerten Güter in stets erhöhtem Mafse den konkurrierenden Eisenbahnen zugeführt wurden. Bot ja gerade wieder das Jahr 1860 den vollen Beweis des Nutzens der Rheinzollermäfsigung, da der Bergtransport der Baumwolle, welche die Rheinstrafse gänzlich verlassen zu wollen schien, seit ihrer Versetzung aus der Klasse der ganzen in die der Viertelgebühr bedeutend zunahm³. Ganz die gleichen Erscheinungen zeigt das Jahr 1863. Entsprechend der Abnahme des Verkehrs an Gütern der ersten Gebührenklasse fand trotz der gröfseren Gesamtbewegung eine Verminderung der Rheinschiffahrtsgefälle statt, welche für die Güter der betreffenden Klasse 40 000 Francs betrug. Die in Frage stehenden Artikel hatten sich immer mehr den Schienenwegen zugewandt, da dem Transport mittelst der Bahnen von den Beziehern wegen des damit verbundenen Zeitgewinns und

¹ Jahresbericht 1857 S. XII; 1859 S. I.

² Vgl. Jahresbericht 1860 S. I, VIII.

³ Er betrug bei dem Rheinzollamte:

	1859	1860
--	------	------

Emmerich	245 173 Ctr.,	450 043 Ctr.,	stieg also	1860 um	204 870 Ctr.
Mainz	15 271 -	263 268 -	-	1860 -	111 097 -

Vgl. Jahresbericht 1860 S. XI. Siehe auch oben S. 316, 319.

Ersparung der Abgaben vor der Beförderung auf dem Rhein der Vorzug gegeben wurde¹.

Inzwischen machte sich die Konkurrenz der Eisenbahnen, die fast auf der ganzen Länge des Stroms ihre Anziehungskraft ausübten, für die Schifffahrt noch viel unliebsamer bemerkbar, da sie ihr selbst die Transporte von Rohstoffen, welche sich bis gegen Ende der fünfziger Jahre fast ausschließlich auf dem Rheine vollzogen hatten, streitig machte². Bei Beförderung von Steinkohlen waren es namentlich die kurzen Strecken, wie zwischen Köln und den westfälischen Gruben, bei denen die Eisenbahn den Schifftransport überflügelte³, während für grössere Entfernungen, etwa vom Ausgangspunkt bis nach Mainz, die Wasserfahrten dauernd bevorzugt wurden. Die Gesellschaften und kapitalkräftigen Unternehmer konnten sich bei der durch den Konkurrenzkampf erzeugten Preisminderung gegenüber den Eisenbahnen weit eher mit einigem Erfolg behaupten, als die Besitzer einzelner Segelschiffe, die kein Vermögen zuzulegen hatten.

Am Schlusse unserer Periode ist eine Teilung der Aufgaben des Transportgewerbes am Rhein zwischen seiner Fahrstrasse und den parallel laufenden Schienenwegen deutlich erkennbar. Den Eisenbahnen hatte sich entschieden ein grosser Teil derjenigen Güter zugewandt, deren Empfänger weniger auf die Höhe des Frachtsatzes, als auf die Kürze der Lieferzeit Gewicht legten. Es war daher in dem Wassertransport solcher Waren, die den Schwankungen des Angebots und der Nachfrage besonders ausgesetzt und Gegenstand der kaufmännischen Spekulation sind, oder die mehr zu den Luxusartikeln zählen, in der Thal- und namentlich in der Bergfahrt von Jahr zu Jahr eine bedeutendere Abnahme eingetreten. Bei dem Umfang des Transports anderer Artikel machte sich im Durchschnitt einer Reihe von Jahren weder eine auffallende Abnahme noch eine bemerkenswerte Zunahme fühlbar. Dagegen wurden verschiedene Rohstoffe und Lebensmittel trotz der Konkurrenz der Eisenbahnen zu Berg wie zu Thal immer massenhafter auf dem Rhein befördert. Während demgemäss die Natur der Schiffsladungen infolge des Wettbewerbs der

¹ Vgl. Jahresbericht 1863 S. V, VI.

² Vgl. Jahresbericht 1864 S. V. Bei dem starken Rückgang der Flösserei in der Zeit von 1856 bis 1866 sprach die Konkurrenz der Eisenbahnen ebenfalls mit, wenn auch namentlich bei Minderung der Transporte in Eichenholz neben ihr die Steigerung der Holzpreise in den Produktionsländern, der erleichterte Bezug des Schiffsbauholzes zur See in den Niederlanden und der bedeutende Bedarf von Eisenbahnschwellen in den Rheinländern selbst mitwirkten. Vgl. die Tabellen am gleichen Orte S. XVI, XVII und beispielsweise Jahresbericht 1857 S. XV, 54; 1859 S. XII; 1864 S. XIV.

³ Jahresbericht 1866/67 S. XXVI.

Dampfwagen zu Lande Änderungen erlitt, nahm das absolute Gewicht der auf dem Rhein transportierten Güter stetig zu.

Einzelne Beispiele, die dem letzten Jahrzehnt vor der Zollbefreiung entnommen sind, mögen das Gesagte näher erläutern. In welchem Verhältnis die in erster Linie durch Konkurrenz der Eisenbahnen entstandene Abnahme des Bergverkehrs zu Wasser in Kaufmannsgütern stattfand, ist an den Versendungen von Kaffee und Rohtabak zu ersehen. Von Kaffee gingen auf dem Rhein zu Berg¹ bei

Im Jahre	Emmerich	Koblenz	Mainz
1856	632 748 Ctr.	426 057 Ctr.	388 821 Ctr.
1857	534 294 -	356 078 -	312 134 -
1858	629 518 -	429 605 -	356 254 -
1859	538 455 -	325 682 -	253 635 -
1860	559 748 -	327 764 -	264 756 -
1861	630 571 -	388 228 -	305 516 -
1862	598 674 -	355 711 -	311 373 -
1863	534 934 -	349 375 -	273 528 -
1864	431 873 -	222 293 -	187 440 -
1865	413 551 -	196 360 -	162 028 -
1866	378 913 -	188 999 -	134 301 -

Noch auffälliger ist der Rückgang der Verschiffung bei Baumwollgarn und Baumwollwaren², allein er ist für die Überlegenheit der Schienenwege weniger beweiskräftig, da er durch die Wirkungen der Baumwollkrisis und des amerikanischen Krieges stark beeinflusst wurde.

Zu Thal nahm der Wasserverkehr während der gleichen Periode in einzelnen Artikeln der ersten Gebührenklasse noch mehr ab. Seide und Seidenabfälle gingen beispielsweise zu Thal³ bei

Im Jahre	Koblenz	Mainz	Emmerich
1856	16 235 Ctr.	17 256 Ctr.	17 591 Ctr.
1857	10 613 -	11 959 -	11 795 -
1858	10 345 -	10 358 -	10 726 -
1859	8 533 -	9 040 -	8 727 -
1860	6 470 -	6 821 -	7 275 -
1861	3 433 -	966 -	3 276 -
1862	2 645 -	678 -	2 666 -
1863	2 719 -	1 791 -	2 534 -
1864	893 -	336 -	891 -
1865	458 -	202 -	390 -
1866	421 -	333 -	302 -

¹ Die Zahlen sind entnommen Jahresbericht 1865/66 S. XI. Die Angaben für Rohtabak finden sich ebenda S. XII.

² Vgl. die Zahlen a. a. O. S. XII.

³ Die Angaben sind entnommen: Jahresbericht 1865/66 S. XII. Vgl. noch die Zahlen für Baumwollwaren ebenda S. XIII.

Zu den Artikeln, bei denen der Umfang der Wassertransporte im Durchschnitt der Jahre 1856—1866 mehr oder minder gleich blieb, gehören vor anderen: rohe Baumwolle und Roheisen zu Berg, Wein und Tabak zu Thal¹.

Wie bedeutend der Thalverkehr in einigen Artikeln zunahm, zeigen folgende Beispiele. Es gingen zu Thal²

Im Jahre	an Steinsalz bei		an Eisenerzen
	Mannheim	Mainz	bei Koblenz
1856	347 334 Ctr.	183 437 Ctr.	2 916 039 Ctr.
1857	380 953 -	229 644 -	1 927 015 -
1858	331 857 -	188 413 -	1 296 357 -
1859	299 808 -	159 638 -	2 495 845 -
1860	316 712 -	182 280 -	2 461 477 -
1861	453 751 -	295 946 -	2 120 157 -
1862	560 037 -	395 962 -	2 956 668 -
1863	571 450 -	414 443 -	3 633 338 -
1864	458 914 -	312 456 -	3 162 932 -
1865	507 404 -	349 602 -	5 094 706 -
1866	688 979 -	461 394 -	5 747 430 -

Noch viel mehr ins Gewicht fällt die oben berührte, auffallende Zunahme des Steinkohlentransports, sowohl zu Berg wie zu Thal³.

Im Jahre	Es gingen Kohlen bei		
	Emmerich zu Thal	Koblenz zu Berg	Mainz zu Berg
1856	6 357 888 Ctr.	4 709 748 Ctr.	3 210 195 Ctr.
1857	4 745 804 -	4 640 332 -	3 171 600 -
1858	5 914 474 -	6 949 033 -	4 639 158 -
1859	6 526 898 -	6 347 949 -	4 235 594 -
1860	8 953 339 -	8 305 968 -	4 867 804 -
1861	9 587 309 -	9 218 152 -	6 578 330 -
1862	10 681 477 -	11 117 774 -	8 195 837 -
1863	11 131 164 -	11 386 605 -	8 505 826 -
1864	12 224 801 -	11 496 535 -	8 495 624 -
1865	14 375 293 -	13 616 223 -	8 513 512 -
1866	16 074 890 -	12 553 093 -	8 969 661 -

Aus dem Gesagten erhellt, daß die Eisenbahnen der Rheinstraße zwar einen Teil ihrer Güter entzogen hatten, daß

¹ Vgl. Die statistischen Angaben im Jahresbericht 1865/66 S. XIII, XIV. Die Überschrift zu den Notierungen für Rohtabak ist verdruckt. Es muß heißen: gingen „zu Thal“ statt „zu Berg“.

² Jahresbericht 1865/66 S. XIV, XV. Vgl. ebenda die Notierungen für „frisches Obst“.

³ Vgl. Jahresbericht 1865/66 S. XIV.

diese aber der Ungunst der Verhältnisse ungeachtet für den Verkehr und die industriellen Beziehungen der anliegenden Gebietsteile ihren besonderen und großen Wert bewahrte. Durch die sehnlich erwartete, 1866 endlich vollzogene Beseitigung aller Flußzölle wurde die Stellung der Rheinschiffahrt im deutschen Wirtschaftsleben neu gekräftigt¹. Es konnten dadurch allerdings nicht sämtliche Güter, die sich den Bahnen zugewandt hatten, dem Wasserweg zurückgewonnen werden. Beispielsweise blieben alle leicht verderblichen oder eilenden Waren, für die meistens zuerst und am entschiedensten der Übergang von den großen Rangschiffen zu den geschwindigeren Wasserdiligenzen und von diesen wieder zu den beschleunigteren Dampfschiffen vollzogen worden war, den am schnellsten ihr Ziel erreichenden Bahnzügen vorbehalten. Es war dies eine Folge des Fortschrittes im modernen Verkehrswesen, die in jeder Beziehung freudig zu begrüßen ist. Dagegen wurde manch anderes Gut, das nur wegen Höhe der Abgaben die Rheinstraße gemieden hatte, ihr neuerdings zugeführt. Ihre Konkurrenzfähigkeit mit den Eisenbahnen, an der man eine Zeitlang zweifeln wollte², schien mehr und mehr sicher gestellt, da eine auf Verfall der Schiffahrt deutende Abnahme des Güterverkehrs sich nicht nachweisen ließ.

Die Teilung der Arbeit, welche sich seit den letzten Dezennien zwischen der Flußschiffahrt des Rheins und den Schienenstraßen zu beiden Seiten dieses Wasserwegs vollzogen hatte, war am Ausgang des 6. Jahrzehnts zu einer gewissen Ruhe gekommen. Es war eine Art Gleichgewicht gefunden, von welchem angenommen werden durfte³, daß es andauern und sich nicht mehr zum Nachteil der Schiffahrt ändern würde. Gründe für diese Ansicht ergaben sich aus einer Vergleichung der Resultate beider Transportsysteme und aus der Thatsache, daß die Produktion und der Konsum aller beweglichen Güter fortwährend zunahmen. Weder die Wasserstraße noch die Eisenbahnen für sich allein waren im Stande, den an sie gestellten Ansprüchen zu genügen; vielmehr konnten beide ihre wirtschaftliche Aufgabe nur in gegenseitiger Ergänzung vollständig erfüllen, die hohe Bedeutung des Rheinthals für den Weltverkehr aufrecht erhalten und erhöhen. Daß der Rheinverkehr auf der 566 Kilometer langen Strecke von Straß-

¹ Auch die in der nächsten Zeit vollzogene Herabsetzung der städtischen Hafengebühren, die Anwendung mechanischer Kräfte beim Aus- und Einladen der Güter, der ganze Ausbau der Hafenanlagen an einzelnen Orten haben die Entwicklung des Rheinverkehrs günstig beeinflusst.

² Dies ist in den Jahresberichten von 1854 bis 1868 mehrfach direkt oder indirekt angedeutet.

³ Vgl. die Bemerkungen im Jahresbericht 1865/66 S. V; 1866/67 S. V, XXVI; 1867/69 S. V.

burg bis zur holländischen Grenze bei Emmerich sich von 882 000 000 Tonnenkilometer im Jahre 1875 auf 3 030 000 000 Tonnenkilometer 1895 steigern und damit in letzterem Jahre $\frac{2}{5}$ der gesamten Güterbewegung auf deutschen Wasserstraßen umfassen werde¹, haben damals allerdings selbst die größten Optimisten nicht vorhersehen können.

¹ Vgl. Sympher, Die Zunahme der Binnenschifffahrt in Deutschland S. 7, 9.

Sechstes Kapitel.

Die „Revidierte Rheinschiffahrtsakte“ vom Jahre 1868.

§ 20.

Der Abschluß des Krieges von 1866 hatte die durch den Pariser Frieden von 1814 zugesicherte Freiheit des Rheins endlich zur Wahrheit gemacht, indem er die letzten Reste der seither erhobenen Rheinzölle mit verschwindenden Ausnahmen beseitigte. Nun war es noch nötig, die einzelnen zwischen Preußen und den Süddeutschen geschlossenen Verträge unter Zuziehung von Holland und Frankreich in einem für alle Teile bindenden Übereinkommen zu ergänzen und zu befestigen. Es lag nahe, bei dieser Gelegenheit die seit 1831 vielfach abgeänderte Rheinschiffahrtsakte zu berichtigen und den neuen Bedürfnissen entsprechend umzugestalten. Baden, Bayern, Frankreich, Hessen, Holland und Preußen, die sechs noch verbliebenen Uferstaaten, ernannten daher Bevollmächtigte¹, welche die gedachte Konvention unter „Aufrechterhaltung des Principis der Freiheit der Rheinschiffahrt in Bezug auf den Handel“ einer Revision unterwerfen sollten.

Der ausgearbeitete Entwurf einer Neuordnung der Rheinschiffahrt fand bei den beteiligten Kreisen lebhaften Beifall. Seine Annahme wurde beispielsweise von der Handelskammer zu Mainz, welche die hessische Regierung um ein Gutachten ersucht hatte, bereits am 16. November 1867² auf das entschiedenste befürwortet, da er vollkommen den Anforderungen entspreche, die man an eine internationale Rheinschiffahrtsgesetzgebung vom Standpunkt einer aufgeklärten Verkehrspolitik stellen könne. Besonders wurde seine Tendenz gerühmt, nach Wegfall der Zölle und Abgaben die staatliche Einmischung in die Verhältnisse der Rheinschiffahrt auf ein möglichst geringes Maß zu beschränken, alle den Schifferstand unnötig

¹ Die Namen derselben sind verzeichnet bei Rhenus 1875 S. 1, 2.

² Vgl. Handelskammer zu Mainz S. 47, 48.

belästigenden Einrichtungen in Wegfall zu bringen und eine um so grössere Aufmerksamkeit staatlicherseits auf dasjenige zu richten, wozu ausser den Polizeivorschriften allein die fort-dauernde Hilfe des Staates notwendig sei: auf die Korrektion des Strombettes.

Am 17. Oktober wurde unter Vorbehalt der Ratifikation, die „Revidierte Rheinschiffahrts-Akte“ zu Mannheim durch die Bevollmächtigten der Uferstaaten endgültig vereinbart und unterzeichnet. Zugleich wurden, zur Vermeidung von Zweifeln bei der Auslegung, eine Reihe von Erklärungen, Verabredungen und erläuternden Bemerkungen in einem Schlufsprotokoll niedergelegt.

Die freiheitlichen Grundprincipien, welche die Akte von 1831 aufgestellt hatte, sind in der neuen Ordnung sämtlich beibehalten, ja teilweise logisch erweitert und ausgestaltet worden. Die grundsätzlichen Neuerungen, die im Wegräumen der letzten Verkehrsschranken bestehen, dem Zurückziehen des Staates von allen Angelegenheiten, die sein Eingreifen nicht unbedingt erheischen, werden schon rein äusserlich dadurch kenntlich, dass die Konvention von 1868 kaum die Hälfte der Artikel ihrer Vorgängerin — 48 statt 109 — enthält.

Die revidierte Akte erklärt¹ die völlige Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein und seinen Ausflüssen von Basel bis in das offene Meer hinein für Fahrzeuge aller Nationen zum Transport von Waren und Personen, sofern sie den Vertragsbestimmungen und den zur Aufrechterhaltung der allgemeinen Sicherheit erforderlichen Polizeivorschriften Genüge leisten. Der Lek und die Waal werden als zum Rhein gehörig betrachtet.

Besondere Vergünstigungen² werden den „zur Rheinschifffahrt gehörigen Schiffen“, d. h. den Schiffen, die zur Führung der Flagge eines der Rheinuferstaaten berechtigt sind, eingeräumt. Sie dürfen gleich den vom Rhein herkommenden Holzflößen auf jedem ihnen beliebigen Wege durch das niederländische Gebiet vom Rhein in das offene Meer oder nach Belgien und umgekehrt fahren. Auch soll ihnen, falls Naturereignisse oder Kunstanlagen einen der derzeitigen holländischen Wasserwege unbrauchbar machen, die zu dessen Ersatz der niederländischen Schifffahrt angewiesene Wasserstrasse offen stehen. Von sämtlichen vertragschliessenden Staaten wird ihnen in jeder Hinsicht vollkommen gleichmässige Behandlung wie den eigenen Rheinschiffen und deren Ladungen zugesichert³.

¹ Art. 1. Vgl. Akte 1831 art. 1 ff. und Vorbemerkung.

² Art. 2. Schlufsprotokoll Z. 1. Vgl. Akte 1831 art. 3 ff.

³ Art. 4.

Abgaben¹, die sich lediglich auf die Thatsache der Beschiffung gründen, dürfen auf dem Rhein, seinen Nebenflüssen und seinen Armen im niederländischen Delta weder von irgendwelchen Schiffen oder deren Ladungen, noch von den Flößen erhoben werden. Ebensowenig ist auf diesen Gewässern oberhalb Rotterdam und Dordrecht die Erhebung von Bojen- und Bakengeldern gestattet. Damit war die langwierige, wechselreiche Rheinzollentwicklung endlich zu dem lang erwünschten Abschluss gekommen². Die Erhebung von Gebühren ist künftighin nur für Benutzung künstlicher Wasserstraßen oder Anlagen, wie Schleusen u. dergl., gestattet³.

Alle Stapel- und Umschlagsrechte bleiben wie bisher aufgehoben⁴.

Von den auf dem Rhein ein- oder ausgehenden Waren dürfen keine höheren Eingangs- oder Ausgangsabgaben erhoben werden als beim Eingange oder Ausgange über die Landesgrenze⁵. Die Durchfuhr aller Waren auf dem Rhein von Basel bis in das offene Meer ist abgabenfrei gestattet, insoweit nicht sanitätspolizeiliche Rücksichten entgegenstehen⁶. Im übrigen bleiben die Bestimmungen über Freihäfen, über Behandlung der Ladungen, soweit sie mit den Zollgrenzen der Einzelstaaten in Berührung kommen, sei es, daß sie dieselben durchpassieren oder über sie ein- und ausgehen, über Unterdrückung des Schleichhandels wie seither bestehen oder werden noch erleichtert⁷.

Bezüglich des Rechtes, die Schifffahrt auf dem Rhein auszuüben, hielt man im wesentlichen an den Grundsätzen fest, wie sie in der Akte von 1831 festgelegt waren und sich im Anschluß daran weiter gebildet hatten. Eine Konzessionspflicht für den Gewerbebetrieb als solchen, die sogenannte sachliche

¹ Art. 3. Damit erledigte sich ohne weiteres der 2. Titel (art. 14—35) der Akte von 1831, der von den Rheinschiffsabgaben und den Mitteln, sich der gehörigen Entrichtung derselben zu versichern, gehandelt hatte. Ebenso wurde der V. Titel (art. 48—52): Von Frachten und Rangfahrten in der revidierten Akte vollkommen übergangen.

² Die Erhebung einer geringfügigen Schiffsabgabe auf der Ruhr, die sich Preußen in Z. 2 des Schlufsprotokolls vorbehielt, wurde 1869 beseitigt. Die Bakengebühr auf einem Teile der limburg. Maas, für die Niederlande wurde 1871 beseitigt. Vgl. *Rhenus* 1875 S. 23, 24.

³ Auch die Erhebung von Brückengeldern auf anderen Wasserstraßen als auf dem Rheine war erlaubt. Vgl. Schlufsprotokoll Z. 2.

⁴ Art. 5. Vgl. Akte 1831 art. 43.

⁵ Art. 6.

⁶ Art. 7.

⁷ Art. 8—14. Schlufsprotokoll Z. 3. Vgl. Akte von 1831 art. 4—11, 36—41 und die späteren Abänderungen bei Schirges S. 209—227 und S. 269—272; siehe besonders das seit dem 1. Jan. 1842 eingeführte Regulativ über die Behandlung des Gütertransportes und die Warenabfertigung auf dem innerhalb des Zollvereinsgebiets gelegenen Teile des Rheins und der konventionellen Nebenflüsse desselben am gleichen Orte.

Konzessionspflicht, wurde nicht eingeführt. Um so entschiedener beharrte man auf der persönlichen Konzessionspflicht für Schiffer und Lotsen¹. Die Befugnis zur Führung eines Segel- oder Dampfschiffes auf dem Rheine in seiner ganzen Ausdehnung von Basel bis in das offene Meer oder auf einer mehreren Uferstaaten zugehörigen Strecke steht nur denjenigen zu, welche von der Regierung des ihr Domizil beherrschenden Uferstaates mit einem Patent zum selbständigen Betrieb dieses Gewerbes (Rheinschifferpatent) versehen sind. In diesem ist die Strecke, für welche es Geltung haben soll, anzugeben. Zur Beseitigung aller Streitfragen ist bestimmt, daß Wohnungswechsel das Patent nicht ungültig macht, aber von dem nun bezogenen Uferstaat auf demselben bemerkt werden muß.

Hierzu treten die Sätze in Ziffer 4 des Schlufsprotokolls, in denen die Kontrahenten, anschließend an früher getroffene Vereinbarungen², erklären, daß für die Erlangung eines Patentes der Nachweis einer Lehrzeit von mindestens vier Jahren gefordert werden soll, von denen der Bewerber wenigstens zwei Jahre auf Schiffen zugebracht haben muß, die entweder den Rhein in seiner ganzen Länge oder doch diejenige Strecke befahren, für welche das Patent nachgesucht wird. Bewerber um ein Patent zur Führung von Dampfschiffen haben ein glaubwürdiges Zeugnis darüber vorzulegen, daß sie von den oben erwähnten vier Jahren wenigstens ein Jahr die Dampfschiffahrt praktisch erlernt haben. Im Anschluß an diese Leitsätze trafen die Uferstaaten, gelegentlich ihrer Instruktionen zur Ausführung der revidierten Akte, die nötigen Maßregeln für Erteilung von Schifferpatenten innerhalb ihres Gebietes. Die Änderung der neugetroffenen Bestimmungen im Vergleich mit dem früheren Zustande bestand darin, daß man an Stelle der Großjährigkeit, Fertigkeit im Lesen und Schreiben, Nüchternheit u. s. w. einfach das Vorhandensein der persönlichen, allgemeinen gesetzlichen Erfordernisse zum selbständigen Gewerbebetrieb verlangte, daß man auf den „Besitz des Vertrauens des Handelsstandes“ und eine besondere Prüfung der Kandidaten verzichtete, sich vielmehr mit der nachweislichen Zurücklegung der vierjährigen Lehr- und Beschäftigungszeit begnügte. Die letzten Rückstände aus der Zeit des patriarchalischen Innungswesens fielen vor der moderneren Gewerbeauffassung.

Beibehalten wurde dagegen die Führung von Dienstbüchern für die Schiffsmannschaften, über die sich die Regierungen von Baden, Bayern, Frankreich, Hessen und Preußen seit zwei Jahrzehnten verständigt hatten³. Alle Lehrlinge, Schiffsjungen, Schiffsgesellen, Schiffsgehilfen, Schiffs-

¹ Art. 15 ff. Vgl. Akte 1831 art. 42.

² Vgl. Schirges, Der Rhein S. 272 ff.

³ Vgl. oben S. 237.

knechte, Heizer, Matrosen, Bootsleute und Steuerleute (letztere soweit sie nicht besonders patentiert sind) müssen, falls sie auf einem Rheinschiffe in ein festes Dienstverhältnis treten, mit einem Dienstbuche versehen sein, in das, abgesehen von Personalien¹, bei Wechsel durch die Schiffseigentümer oder Führer pflichtgemäße Zeugnisse über Betragen der Leute mit Angabe des Entlassungsgrundes einzutragen sind. Um deren richtige Anlage zu sichern, war verordnet, daß die Erlangung eines Rheinschifferpatents regelmäsig vom Besitze eines Schiffsdienstbuches und dessen Vorlage abhängig sein solle. Mißbrauch der Bücher war unter Strafe gestellt. Diese Bestimmungen blieben für die Bemannung holländischer Schiffe auf Wunsch der niederländischen Regierung, die auch schon in den vorhergegangenen Jahren den diesbezüglichen Vereinbarungen nicht beigetreten war², außer Geltung³.

Noch schärfer als der Mißbrauch der Dienstbücher wurde die fälschliche Benutzung der Patente mit Strafe bedroht⁴. Abgabe des Patents an eine nicht patentierte Person zur Verwendung soll mit Entziehung durch die Regierungsbehörde des Staates, in dessen Gebiet der Inhaber seinen Wohnsitz hat, Ausübung des selbständigen Schiffergewerbes ohne Patent mit Versagung eines solchen während mindestens eines Jahres geahndet werden. Auch bei wiederholten Zolldefraudationen, wegen Betrugs und anderer Verbrechen gegen das Eigentum oder wegen mehrfacher erheblicher Verletzungen der die Sicherheit und die Ordnung der Rheinschifffahrt betreffenden Vorschriften, muß die Zurücknahme des Patentes erfolgen.

Dagegen fielen die älteren Bestimmungen, daß die Patenterteilung nur zur Führung eines bestimmten Segelschiffes berechtige oder zur Führung von Dampfschiffen, die ein und demselben Eigentümer gehörten, daß kein Staat verpflichtet sein solle, anderswo geprüfte Dampfschifführer in seinem Gebiet anzunehmen, Bestimmungen, wie sie Supplementarartikel XIX aufgestellt hatte, vollkommen weg⁵. Wer mit einem Rheinschifferpatente versehen ist, darf nach Artikel 16 jedes Segel- bez. Dampfschiff führen, gleichviel, welchem Staate es angehört⁶. Die für die Nebenflüsse des Rheins erteilten Patente sollen bei gewährter Gegenseitigkeit auch zur Schiffführung auf dem Rhein berechtigen, wenn von dem zuständigen Rheinuferstaate auf dem Patent das Vorhandensein der Voraussetzungen für die Erteilung eines Rheinschifferpatentes — statt-

¹ Über Signalement des Besitzers in den Rheinschifferpatenten vgl. art. 17.

² Vgl. Schirges, Der Rhein S. 274.

³ Schlufsprotokoll Z. 4 g.

⁴ Art. 19, 20.

⁵ Vgl. Schirges, Der Rhein S. 276.

⁶ Art. 18. Vgl. Akte 1831 art. 45.

gehabte längere Ausübung der Rheinschiffahrt nach Maßgabe des Artikels 15 — bescheinigt wird.

Durch die Aufstellung dieser Normativbestimmungen, deren Erfüllung zum Betrieb des selbständigen Rheinschiffergewerbes berechnete, war die Sicherung desselben ohne allzuweit gehende staatliche Eingriffe oder gar Beschränkungen in der Zahl der Bewerber gewährleistet. Dem gleichen Zweck dienende Vorschriften wurden zur Erhaltung der Rheinschiffe in tauglichem Zustande erlassen¹. Bevor ein solches die erste Fahrt antritt, ist ein Schiffsattest über seine Tauglichkeit und Ausrüstung zu erwirken, das von der zuständigen Behörde eines Uferstaates auf Grund einer durch Sachverständige vorgenommenen Untersuchung ausgestellt wird. Die Schiffsuntersuchung ist nach jeder wesentlichen Veränderung oder Reparatur, als welche die Erneuerung von Innhölzern oder Rippen angesehen wird, und ausserdem auf Verlangen des Befrachters zu wiederholen. Auch kann jede Uferregierung, so oft sie es für angemessen hält, eine sogenannte außerordentliche oder polizeiliche Schiffsuntersuchung auf ihre Kosten vornehmen lassen. Im Schlufsprotokoll² war dem noch hinzugefügt, daß die bisherige Bezeichnung der höchsten zulässigen Einsenkungstiefe der Schiffe mittelst eiserner Klammern auch ferner beibehalten werden solle, sowie daß die Uferstaaten, wenn schon die Verabredung bezüglich der Aiche³ der Rheinschiffe, die auf Erhebung der Rekognitionsgebühr gegründet war, nach deren Wegfall einer Erneuerung nicht bedurfte, doch sorgen sollten, daß es an Gelegenheit zur Feststellung der Tragfähigkeit der Schiffe nicht fehle⁴.

Auf kleine Fahrzeuge unter 300 Centner Ladefähigkeit finden sowohl die Bestimmungen über Führung der Schiffe,

¹ Art. 22. Vgl. Akte 1831 art. 53 ff.

² Schlufsprotokoll Z. 5 A. und C.

³ Vgl. darüber Schirges, *Der Rhein* S. 240—250 u. oben S. 190.

⁴ Wegen der im Großherzogtum Hessen bezügl. Aichung der Rheinschiffe erlassenen Regulative vgl. Braun u. Weber, *Verfassungs- und Verwaltungsrecht* IV S. 123, 124. Allerneuestens sind die Bestimmungen über Aichung der Schiffe abgeändert worden. In einer Übereinkunft vom 4. Februar 1898 (*Reichsgesetzblatt* vom 2. Juni 1899) haben sich Deutschland, Belgien, Frankreich und die Niederlande dahin geeinigt, daß die von den Behörden eines der Vertragsstaaten ausgestellten Schiffsaichscheine auch im Gebiet der anderen Vertragsstaaten anerkannt werden sollen, wenn die Aichung nach einem Verfahren erfolgt ist, welches den vereinbarten Normen entspricht. Infolgedessen haben sich die deutschen Rheinuferstaaten in der Centrankommission über eine neue Aichordnung für die Rheinschiffe verständigt, welche an Stelle der bisher in den einzelnen Rheinuferstaaten gültigen Verordnungen und Instruktionen, die allerdings schon ziemlich übereinstimmten, treten soll. In Bayern ist diese Rheinschiffsaichordnung durch königl. Verordnung vom 25. Juni 1900 eingeführt worden, die am 1. Oktober l. J. in Kraft getreten ist.

wie Untersuchung ihrer Tauglichkeit (Artikel 15, 22) keine Anwendung¹, da sie für den Handelsverkehr weniger in Betracht kommen². Die Flößer haben für jedes Floß, mit dem sie den Rhein befahren wollen, eine Bescheinigung der zuständigen Landesbehörde, aus welcher die Zahl und Art der Hölzer, sowie deren Gewicht ersichtlich sein muß, zu erwirken und mit sich zu führen³. Den Lotsen-, Steuermanns- und Wahrschauerdienst regelt jede Uferregierung selbständig. Jedoch ist Zwang zur Benutzung von Lotsen und Steuerleuten ausgeschlossen, Gebührenerhebung nur dann zulässig, wenn von den Dienstleistungen eines Lotsen oder Steuermanns thatsächlich an Bord des Schiffes Gebrauch gemacht worden ist⁴.

Weitere Bestimmungen der revidierten Akte beziehen sich auf die Maßnahmen in Häfen, Unterhaltung des Fahrwassers, Tragung der dadurch entstehenden Kosten und dergl. Die Uferregierungen haben dafür zu sorgen, daß in den Rheinhäfen die nötigen Einrichtungen zur Erleichterung des Ein- und Ausladens, wie zur Niederlage der Waren vorhanden sind, für deren Benutzung ein Entgelt bis zur Höhe der erwachsenden Kosten erhoben werden darf⁵. Sie machen sich weiterhin verbindlich, innerhalb der Grenzen ihres Gebietes das Fahrwasser des Rheins und die vorhandenen Leinpfade in guten Stand zu setzen und darin zu erhalten, wie sie dies seit 1831 bereits in dankenswertester Weise begonnen hatten⁶. Die Staaten, deren Uferstrecken aneinander grenzen oder sich gegenüberliegen, sollen sich die Pläne beabsichtigter Strom- und Uferbauten gegenseitig mitteilen und sich über die bei deren Ausführung in Betracht kommenden Verhältnisse verständigen⁷. Die Uferregierungen werden weiter dafür Sorge tragen, daß die Schifffahrt auf dem Rheine durch Mühlen, Triebwerke, Brücken oder andere künstliche Anlagen keinerlei Hindernisse finde, und daß namentlich der Durchlaß durch die Brücken

¹ Art. 23.

² Erst neuestens wurde in der Sitzung der Centralkommission für die Rheinschifffahrt vom 31. August 1895 ein Einverständnis darüber erzielt, daß die genannten Bestimmungen auf die seither ausgenommenen Fahrzeuge unter 300 Ctr. Tragfähigkeit in Zukunft dann Anwendung finden sollten, wenn die Fortbewegung dieser kleineren Boote durch Maschinen, die durch Dampf oder sonstige Elementarkraft (Petroleum, Benzin, Elektrizität etc.) getrieben werden, erfolgt.

³ Art. 25.

⁴ Art. 26. Vgl. Akte 1831 art. 60.

⁵ Art. 27. Vgl. Akte 1831 art. 69.

⁶ Art. 28. Vgl. Akte 1831 art. 67, 68. Über die Stromkorrekturen vgl. oben S. 309—313. Die Leinpfade haben neuerdings bei dem vollkommenen Überwiegen der Dampfschifffahrt immer mehr von ihrer Bedeutung verloren.

⁷ Art. 29.

ohne Verzug bewirkt wird. Konzessionen zu neuen Schiffsmühlen¹ sollen fortan nicht mehr erteilt werden, wie dies schon vor Jahren bei der Centralkommission beantragt, aber nicht allseitig gebilligt worden war².

Noch weit wertvoller war der Satz, daß die Erhebung einer Gebühr für das Öffnen oder Schließen der Brücken unstatthaft sein solle, wie dies bereits seit 1862 angeordnet worden³. Das „mäßige Entgelt“, das die ursprüngliche Rheinschiffahrtsakte (Artikel 67) für den Durchlaß bei fliegenden und Schiffbrücken zugebilligt hatte, war im Laufe der Jahre als eine in jeder Beziehung lästige Abgabe empfunden worden, deren Unannehmlichkeiten sich namentlich beim öfteren Passieren von Brücken auf längeren Stromstrecken stark fühlbar machten⁴. Man hatte daher seit Beginn des entschiedenen Konkurrenzkampfes zwischen Wasser- und Eisenstraßen neben Beseitigung der Rheinzölle in zweiter Linie auf Wegräumung dieser Brückengelder und Ermäßigung der Hafengebühren gedrängt, einem Verlangen, dem jetzt 1868 vollauf Genüge geleistet wurde.

Die seit 1849 öfters wiederholten Strombefahrungen⁵ sollten auch weiterhin nach Anordnung der Centralkommission durch Wasserbautechniker sämtlicher Uferstaaten vorgenommen werden, um die Beschaffenheit des Stromes, die Wirkung der zu dessen Verbesserung getroffenen Mafsregeln und die etwa eingetretenen neuen Hindernisse einer regelmäßigen Schifffahrt zu untersuchen und festzustellen⁶.

Zur Regelung solcher Angelegenheiten, auf welche die Staatsverträge keine Anwendung finden, sollen schifffahrtspolizeiliche Vorschriften gemeinsam von den Uferregierungen erlassen werden, deren Übertretung mit Geldbussen von 10 bis 300 Francs bestraft wird⁷, ohne daß damit der Pönalgewalt der Staaten bei Verletzung polizeilicher Normen, die in den gemeinsam festgesetzten Verordnungen nicht erwähnt sind, vor-

¹ Die Schiffsmühlen sind seit nahezu zwanzig Jahren am Mittelrhein fast vollständig verschwunden. Auf der preussischen Rheinstrecke wurde bereits 1855 die letzte noch vorhandene Schiffsmühle beseitigt (Jahresbericht 1855 S. 4).

² Vgl. Schirges, Der Rhein S. 315.

³ Vgl. Jahresbericht 1862 S. IX.

⁴ Über die Brückendurchlaßgebühren, besonders die Tarifsätze von 1838, die seitdem erfolgten Abänderungen und die Brückenordnungen, wie sie seit Mitte des Jahrhunderts für die verschiedenen Brücken in Geltung waren, vgl. Schirges, Der Rhein S. 315—342; auch Rhenus 1875 S. 138—156.

⁵ Im Jahre 1881 wurde durch die preussische Regierung die Rheinschiffahrtskommission geschaffen, die alljährlich Strombefahrungen unter Zuziehung der Vertreter der Handelskammern und wirtschaftlichen Vereine veranstaltet.

⁶ Art. 31. Vgl. Rhenus 1875 S. 80—95 und oben S. 311, 312.

⁷ Art. 32.

gegriffen wurde¹. Die Strafbestimmung des genannten Artikels findet auch auf das Übersetzen von Ufer zu Ufer, die sogenannten Zwerchfahrten, Trajektfahrten, die im allgemeinen der Ordnung der Rheinschiffahrtsakte nicht unterliegen, Anwendung².

Zur Aburteilung in Strafsachen wegen Zuwiderhandlungen gegen die schiffahrts- und strompolizeilichen Vorschriften sowie in einer Reihe das Schiffahrtswesen direkt berührender Civilsachen sind die Rheinschiffahrtsgerichte zuständig, die in Fortführung der seitherigen Rheinzollgerichte beibehalten werden³. Die Einrichtung dieser nach einem möglichst einfachen und beschleunigten Verfahren entscheidenden Gerichte, gegen deren Urteil in wichtigeren Fällen bei den Obergerichten der einzelnen Länder oder bei der Centralkommission Berufung eingelegt werden kann, hat sich durchaus bewährt. Ihre Wirksamkeit blieb auch nach der Neuregelung des Prozeßrechtes in Deutschland 1879 unbehindert⁴.

Zum Zwecke gemeinsamer Beratungen der Rheinschiffahrtsangelegenheiten ernennen die Uferregierungen je einen Bevollmächtigten, die zusammen die Centralkommission mit dem Sitz in Mannheim bilden⁵. Diese tritt, abgesehen von außerordentlichen Tagungen, jährlich im August zusammen und faßt ihre Beschlüsse unter Leitung eines durch das Loos erkorenen Vorsitzenden nach absoluter Stimmenmehrheit. Ihr untergeordnet sind die Aufseher⁶ der verschiedenen, lokal begrenzten Aufsichtsbezirke, die zweimal im Jahre das ihnen zugewiesene Gebiet bereisen, um die entstandenen Schiffahrtshindernisse zu untersuchen, die vorgefundenen Mängel zu beseitigen, oder, falls dies nicht angeht, den betreffenden Regierungen Bericht zu erstatten und für Abstellung der in Rheinschiffahrtsangelegenheiten vorgebrachten Beschwerden zu sorgen.

¹ Vgl. Schlufsprotokoll Z. 8.

² Art. 24. Vgl. Akte 1831 art. 46 und Schirges, Rhein S. 277. Die Verleihung der Befugnis zur Einrichtung einer gewerbsmäßigen Trajektfahrt ist in Hessen ein staatliches Regalitätsrecht. Vgl. Braun und Weber, Verwaltungsrecht IV S. 118 Anm. 3.

³ Art. 33—40. Vgl. Akte 1831 art. 81—88.

⁴ Vgl. Gerichtsverfassungsgesetz v. 27. Januar 1877 § 14, 1. Nach Beschluß der Centralkommission vom 31. August 1895 ist für rheinschiffahrtspolizeiliche Zuwiderhandlungen das Verfahren des richterlichen Strafbefehls und der polizeilichen Strafverfügung zugelassen. In Civilrechtsstreitigkeiten sind neuerdings zu beachten die Reichsgesetze, betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und der Flößerei v. 15. Juni 1895 (Reichsgesetzblatt 1895 S. 301 und 341; 1898 S. 868—903).

⁵ Art. 43—46. Schlufsprotokoll Z. 9. Vgl. Akte 1831 art. 89—100 und Supplementarartikel XIV.

⁶ Art. 41, 42. Vgl. Akte 1831 art. 101, 102. Das Amt des Oberaufsehers (Akte 1831 art. 89, 92, 95, 97—100) ist beseitigt.

Der am 17. Oktober 1868 geschlossene Schiffahrtsvertrag, dessen wesentlicher Inhalt im obigen festgehalten ist, sollte baldmöglichst von den einzelnen Regierungen ratifiziert und die Auswechslung der Ratifikationsurkunden binnen 6 Monaten in Mannheim bewirkt werden, damit er am 1. Juli 1869 Geltung erlangen könne. Gleichzeitig wurde zur Erledigung der Schiffahrtsangelegenheiten, soweit sie in dem geschlossenen Staatsvertrage nicht berührt waren, aber doch, wie beispielsweise das Verhalten während der Fahrten, einer einheitlichen Regelung bedurften, eine Schiffahrtspolizei- und Flossordnung für den Rhein unter den Uferstaaten vereinbart¹. Sie bildete eine zeitgemäße Neugestaltung der „polizeilichen Verordnung über das Befahren des Rheins von Basel bis zur königlich niederländischen Grenze bei Spyk“, die seit dem 1. Januar 1851 zwischen den Rheinuferstaaten in Vollzug gesetzt² und durch Beschluß der Centrankommission 1863 zur „Neuen Schiffahrts-Polizei-Ordnung für den Rhein“ umgearbeitet war³. Inhaltlich zerfiel sie in drei Abteilungen mit 35 Artikeln, die, abgesehen von den Schlußbestimmungen, welche die Schiffer zur Mitführung eines Abdrucks des Reglements verpflichteten und Strafdrohungen enthielten, Anordnungen für den ganzen Strom wie einzelne Strecken desselben trafen. Es waren genaue Vorschriften für das Verhalten während der Fahrten, das Vorbeifahren der Schiffe aneinander, für Fähren, sonstige Anlagen und für die Flossreisen getroffen, wie dies die Sicherung des stetig wachsenden und beschleunigten Rheinverkehrs nötig erscheinen liefs. Besondere Normen wurden für Dampfschleppzüge, vom Ufer aus gezogene, zu Thal treibende, lavierende, tief geladene Schiffe gegeben; nicht minder war das Passieren von Brücken und Fähren, das Anhalten der Personendampfer, das Verhalten bei Nacht und Nebel, bei hohem, niederem Wasser, beim Festfahren, Sinken und Stillliegen genau geregelt. Auf der vielfach gekrümmten Strecke zwischen Bingen und Bonn, wo der Rhein in engem Bette dahinströmt, blieben an verschiedenen Stellen Wahrschauer stationiert, welche die ankommenden Schiffe durch Flaggensignale zu benachrichtigen hatten, ob das Fahrwasser für Thal- oder Bergfahrt frei sei. Kurz, es waren all die Mafsnahmen getroffen, die zur Vermeidung von Unfällen beachtet werden konnten, ohne dafs doch durch sie die Fahrten unnötig im Fortgang behindert wurden.

Eine weitere Verordnung regelte von neuem⁴ den Trans-

¹ Abdruck bei Rhenus 1875 S. 30—56.

² Abdruck derselben bei Schirges, Rhein S. 279—289.

³ Vgl. Jahresbericht 1863 S. X.

⁴ Schon zu Anfang des Jahrhunderts hatte man für den Transport von Schiefspulver und anderer feuergefährlicher Stoffe besondere Vorschriften erlassen, welche einer Entzündung oder Explosion vorbeugen

port entzündlicher, ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rhein, besonders des Schiefspulvers, Petroleums, Sprengöls (Nitroglycerins), wie der Arsenikalien, und suchte die Gefahren ihrer Verschiffung möglichst herabzumindern¹.

Wenn diese Polizeiordnungen auch durchaus den damaligen Verhältnissen entsprachen, machten sich doch bei ihnen infolge zunehmender Entwicklung der Schifffahrt, insbesondere der Dampfschifffahrt, Mängel bemerkbar, und mußten sie daher, um den wechselnden praktischen Bedürfnissen zu genügen, weit mehr Abänderungen erfahren², als dies bei der Rheinschiffahrtsakte, die nur die allgemeinen, wenig wandelbaren Grundsätze des Rheinverkehrs aufstellte, der Fall war.

Die „Revidierte Rheinschiffahrtsakte“ ist, nachdem der Austausch der Urkunden über die allseitig vollzogene Ratifikation am 20. April 1869 stattgefunden hatte, gleichzeitig mit der neuen Schifffahrtspolizei- und Flossordnung, sowie mit der Verordnung wegen des Transports gefährlicher Stoffe am 1. Juli 1869 programmäßig in Wirksamkeit getreten³. Die zum weiteren Vollzug der Akte in Aussicht genommenen Ausführungsvorschriften⁴ wegen der Patente, Aichung, Schiffsuntersuchungen, Lotsenwesens, Dienstbücher, Aufsichtsbeamten in den Rheinhäfen, Rheinschiffahrtsgerichte wurden ebenfalls rechtzeitig durch die beteiligten Uferstaaten erlassen und durchgeführt.

So war denn das lang ersehnte Ziel einer freien und ungehinderten Rheinschifffahrt endlich erreicht. Wenn die „Revidierte Akte“ auch einzelne notwendig scheinende Beschrän-

sollten. Vgl. Verordnungen der Großh. Provinzialregierung zu Mainz vom 6. November 1818; 15. Januar 1819; Bekanntmachung der Bürgermeisterei Mainz vom 25. Juli 1823 (Einzeldrucke in Folio. M.St.A.). Über spätere Erlasse und Verordnungen vgl. Schirges, Rhein S. 290, 291.

¹ Abdruck der Verordnung in *Rhenus* 1875 S. 57—63.

² Vgl. die Polizeiordnung für die Schifffahrt und Flößerei auf dem Rhein, die am 1. Februar 1888 (separat gedruckt Neuwied 1888) und die Rheinschiffahrts-Polizeiordnung für die Schifffahrt und Flößerei auf dem Rhein, die am 1. November 1897 (separat gedruckt Mannheim 1897) in das Leben getreten ist. Der Transport gefährlicher Stoffe wurde durch verschiedene Einzelschriften wiederholt neu geregelt.

³ Art und Datum der Publikation der Rheinschiffahrtsakte in den einzelnen Uferstaaten findet sich übersichtlich zusammengestellt bei *Rhenus* 1875 S. 64, 65. Auch ist dort (S. 65, 66) die Publikationsweise der beiden Polizeiordnungen verzeichnet, desgleichen die Angabe der Gesetz-, Regierungs-, Amtsblätter, wo die betreffenden Verträge und Verordnungen zu finden sind. Die Verordnung wegen des Transports gefährlicher Stoffe auf dem Rhein kam für die Niederlande nur insoweit zur Ausführung, als sie sich auf ätzende und giftige Stoffe bezog.

⁴ Sorgfältige Zusammenstellung derselben bei *Rhenus* 1875 S. 66—74, auf die hiermit verwiesen wird.

kungen der allgemeinen freiheitlichen Wünsche enthielt, so vermochte das die große Bedeutung des neuen Abkommens nicht herabzumindern. Wurden ja wenig später sogar Bedenken einer anderen Richtung laut, die vermeinten, es sei dem einzelnen nunmehr zu viel Spielraum gelassen. Im großen und ganzen haben sich die Grundsätze der revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868, wie sie in sachentsprechender Fortbildung der älteren Konvention von 1831 festgelegt waren, durchaus bewährt und bis auf den heutigen Tag unverändert ihre Geltung behalten.

Rückschau und Ausblick.

§ 21.

Als das 19. Jahrhundert heraufdämmerte, zeigten die rheinischen Verkehrsverhältnisse noch durchaus die Gestaltung, welche ihnen die Zeit der alten Territorialherrschaften aufgeprägt hatte. Die Schifffahrt des durch Menschenhand wenig verbesserten Stroms war mit einer Menge künstlicher Hemmnisse belastet, die wesentlich aus fiskalischen Gründen von den Uferstaaten aufrecht erhalten und ausgebeutet wurden. Jedes einzelne Fahrzeug mußte selbst auf kleineren Strecken an Dutzenden von Zollstellen anhalten, wo man es nicht nur zu lästigen Geldzahlungen, sondern auch zu unersetzlichem Zeitverlust nötigte. Waren diese Verzögerungen überwunden, so traten die Umschlagsrechte der Stapelstädte in Geltung, die den Schiffer zum Aufenthalt und Neuverladen, oft zur Umkehr zwangen, gar nicht zu gedenken all der Umstände, die Gildenordnungen und Benachteiligung der Fremden der Schifffahrt verursachten.

Unter dem Einflusse der französischen Revolution, des Ausdehnens der gallischen Übermacht an dem Rhein, kamen für dessen Verkehrsleben freiheitlichere Gedanken, wie sie früher nur theoretisch erörtert oder in nie vollzogenen Vertragsbestimmungen niedergelegt waren, praktisch zur Durchführung. Die Octroikonvention von 1804 bildet den ersten Markstein in der kommenden Entwicklung, sie ist das erste internationale Grundgesetz, das, wenn auch noch schüchtern, doch immerhin nicht ungeschickt mit den alten Hemmnissen zu räumen begann.

Nach dem Sturz der napoleonischen Herrschaft haben die neuerstarkten Uferstaaten das hinterlassene Erbe angetreten, unter dem Beifall Europas sich in Wien über die Grundsätze einer freieren Gestaltung der Rheinschifffahrt geeinigt. Ihre Durchführung forderte harte Kämpfe; erst nach jahrelangem, erbittertem Ringen gelang es der zähen Beharrlichkeit Preussens, das an Stelle Frankreichs die Führung unter den Interessenten

übernommen hatte, die Rheinschiffahrtsakte von 1831 zur Annahme zu bringen. Damit waren die schlimmsten Vorurteile glücklich beseitigt.

Der Fahrtenbetrieb blieb nun nicht mehr beengt durch Zunftsatzungen oder Umschlagsrechte, durch Beschränkung der Konkurrenz, Taxordnungen und dergleichen. Die Schiffer erlangten für ihren Beruf allmählich ein solches Maß von Freiheit, daß es manchem fast zu groß zu sein dünkte, daß beispielsweise die Frage des Befähigungsnachweises ernstlich erörtert, der Ruf nach Schiffervereinigungen vielfach von neuem laut wurde¹.

Nach Sprengung der alten, den Verkehr beengenden Fesseln unter gleichzeitiger Einführung der Dampfschiffahrt begann die gänzliche Umgestaltung der Verkehrsverhältnisse auf dem Rhein, die seither unaufhaltsam ihren Fortgang nahm.

Die nächste Periode der Rheinschiffahrt ist, was die äußere Entwicklung der Verhältnisse anlangt, weniger reich an entscheidenden Ereignissen als die vergangene. Es galt, die neuen Errungenschaften auszunützen und bei der offensichtlichen Zunahme des Verkehrs in zweckentsprechender Weise weiter zu entwickeln. Erst das Aufkommen der Eisenbahnen, die Ausbreitung ihres Schienennetzes über ganz Mitteleuropa liefs am Rhein das Verlangen nach Beseitigung der noch verbliebenen finanziellen Belastungen der Schiffahrt, die ihren Wettbewerb mit dem neuen Verkehrsmittel sehr erschwerten, wieder erstarken. Infolgedessen einigten sich die beteiligten Uferstaaten, von denen auch Holland mehr als in vergangenen Tagen Entgegenkommen zeigte, über manche Zusatzbestimmungen zur Akte von 1831, durch welche sowohl Ermäßigungen der Rheinzölle, wie Erleichterungen für die Entrichtung derselben im Interesse eines beschleunigten Schiffahrtsbetriebs herbeigeführt wurden. Wenn der Schiffsverkehr dennoch nicht entschiedener vorankam, so lag das nicht so sehr an der allgemeinen Wirtschaftslage, als an den unerwarteten Erfolgen der Schienenwege, denen sich Handel und Industrie, geblendet durch Schnelligkeit und Billigkeit des neuen Transportmittels, zuwandten.

Der Krieg von 1866 brachte dann die gänzliche Befreiung der Rheinschiffahrt von den bestehenden Lasten. Nachdem Preußen bereits in den Friedensverträgen mit Baden, Bayern und Hessen den Wegfall der Schiffahrtsabgaben für den Beginn des Jahres 1867 erlangt hatte, schlossen am 27. Oktober 1868 sämtliche Uferstaaten einen neuen Vertrag, in dem die einzelnen Bestimmungen der Akte von 1831 zeitgemäß umgestaltet und insofern über dieselbe hinaus gegangen wurde,

¹ Vgl. z. B. die Resolutionen in Dienstordnung für den Rheinschiffer S. 157.

als man die Beseitigung jeglicher Abgaben, die sich lediglich auf die Thatsache der Beschiffung gründen, zum Princip erhob. Ganze-, Viertel-, Zwanzigstel-Gebühren für Waren, Rekognitions gelder für Schiffe, Abgaben für den Durchlaß durch die Schiffbrücken sind seitdem nur noch dem Namen nach bekannt.

Trotz der durch Aufhebung der Rheinzölle erlittene finanziellen Einbuße haben die beteiligten Regierungen in der folgenden Periode, die seit dem Anfang des Jahrhunderts, besonders seit 1831, übernommenen Verbesserungen des Fahrwassers durch umfangreiche Strombauten systematisch fortgeführt, woraus der Schifffahrt bedeutende Vorteile erwachsen.

Mit der Wandlung der rechtlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse gingen die technischen Fortschritte, welche Beschleunigung der Fahrten, Vergrößerung der jeweiligen Transportmengen erstrebten und Erhöhung der Sicherheit gewährten, Hand in Hand. Die Fortentwicklung der Dampfschifffahrt brachte eine Umwälzung des rheinischen Fahrtenbetriebes mit sich, wie sie zurückliegende Jahrtausende nicht erlebt hatten. Wind- oder Dampf motor, das war lange Zeit die Losung für alle Rheinschiffahrtsinteressenten. Als letzterer seine sieghafte Überlegenheit entschieden zur Geltung brachte, da hatte zugleich die Schicksalsstunde für die meisten Kleinbetriebe geschlagen, die der Großunternehmung auf dem Wasser weichen mußten. Bloß kapitalkräftige Personenvereinigungen, die von energischen, zielbewußten Männern geführt wurden, vermochten den technischen Fortschritt, die Vorteile der maschinellen Bewegungskraft, den Umschwung im Schiffsbau mitzumachen und voll auszunützen. Nur wo Kapital sich zur Arbeit gesellte, konnte man es wagen, Fahrzeuge mit einer Tragfähigkeit von über 2000 Tonnen, deren jedes mehrere Güterzüge ersetzt, in Betrieb zu stellen. Immer fester wurzelte der Gedanke, daß man auch nach Einführung der Maschinenkraft in der Rheinschifffahrt sich vor dem Stillstand hüten müsse, daß es gelte, auf der eingeschlagenen Bahn vorwärts zu schreiten und alle gefundenen Verbesserungen baldigst in Anwendung zu bringen.

Das stetige Fortschreiten war für die Schifffahrtsunternehmungen um so mehr von nöten, als die Eisenbahnen an beiden Ufern seit Mitte der fünfziger Jahre immer gefährlichere Mitbewerber um die Gunst des Publikums geworden waren. Es galt, mit ihnen einen Kampf um Sein oder Nichtsein auszufechten. Erst in dem letzten Drittel des 19. Jahrhunderts gelang es den mächtig aufstrebenden kommerziellen und industriellen Kräften, die sich in der Rheinschifffahrt bethätigten, auch gegenüber den Schienenwegen die gebührende Achtung zu erringen, nachdem man schon eine Zeit lang die Rolle der Binnenwasserstraßen für ausgespielt hielt.

Was die Jahre nach 1868 dem Rheinverkehr brachten,

kann hier nur kurz gestreift werden. Nicht alle Interessenten waren auf die Dauer von den Erfolgen der Eisenbahnen und ihrer Verstaatlichung befriedigt, seitdem die gesetzgeberische Kontrolle über das Tarifwesen, die man von letzterer erhofft hatte, sich als trügerisch erwies. Viele, die mit der behördlichen Handhabung des Eisenbahnmonopols nicht einverstanden waren, sahen mit Freude, daß es in der Binnenschifffahrt Frachtsätze giebt, die von den Eisenbahnverwaltungen unabhängig bleiben. Welch' ungeheuren Aufschwung der Verkehr auf den Binnenwasserstraßen unter diesen Verhältnissen seit 1875 nahm, haben die Zahlen Symphers¹ nachgewiesen, die derzeit noch keine Widerlegung gefunden haben. Der Rhein ist an diesem Zuwachs in erster Linie beteiligt. Während der Verkehr in den rheinischen Häfen nach den Jahresberichten der Centralkommission im Jahre 1870 erst 4 489 000 t betrug, ist derselbe 1880 auf 9 276 000 t und 1896 bereits auf 30 252 000 t gewachsen, wovon 20 851 000 t auf den Verkehr der deutschen Häfen untereinander und 9 401 000 t auf den Verkehr der deutschen mit den niederländischen und belgischen Häfen entfallen. Von allen Punkten, an denen gegenwärtig die größten Gewichtsmengen zu Wasser ankommen und abgehen, stehen die drei Rheinruhrhäfen Ruhrort, Duisburg, Hochfeld obenan, die selbst in dem ungünstigen Jahre 1895 insgesamt 1 965 090 t (hauptsächlich Eisenerz, Getreide, Holz) zu Wasser empfangen und 5 451 000 t (vornehmlich Kohlen, Coaks, verarbeitetes Eisen) zu Wasser versandten.

Die Leistungsfähigkeit des Rheins im Zeitalter der Eisenbahnen abzustreiten, ist angesichts dieser Thatsachen schlechterdings unmöglich. Die bedeutende Zunahme der Transportmengen auf ihm, die in ähnlicher Weise andere Binnenwasserstraßen zeigen, ist um so bemerkenswerter, als sie mit einer gleichzeitigen, beträchtlichen Steigerung des Eisenbahnverkehrs zusammenfällt und sie nicht so sehr trotz, als vielmehr im Verein mit der Entwicklung der letzteren ihre Höhe erreichte. Beide Verkehrsmittel werden immer mehr auf ihre Wechselwirkung angewiesen. Bei dem gesteigerten Bedürfnis nach Fortbewegung von Gütern geben die Eisenbahnen den Wasserstraßen manche Güter wieder ab, während umgekehrt diese jenen große Frachtmengen zuführen, wie dies in dem bedeutenden Umschlagsverkehr vieler Rheinhäfen auch äußerlich ersichtlich wird.

Wie sehr das Zusammengehen der Schifffahrt mit den Eisenbahnen erspriesslich wirkt, zeigt die Geschichte von Mannheim und Mainz im 19. Jahrhundert. Mannheim ist groß geworden mit Hilfe der badischen Bahnen. Letztere gewährten unter Be-

¹ Die Zunahme der Binnenschifffahrt in Deutschland von 1875—1895 S. 6 ff.; vgl. auch Zeitschrift für Binnenschifffahrt 1899 S. 150 ff.

rücksichtigung der Schwierigkeiten, die der Strom oberhalb Mannheim den Fahrten bereitet, bei Zu- und Abgängen nach diesem Platz Tarifiereduktionen, welche es der Stadt ermöglichen, ihre Stellung den deutschen Seehäfen gegenüber aufrecht zu erhalten in einer der Entwicklung ihres Verkehrs förderlichen Weise, woraus sie wieder nach den Umladungen direkten Nutzen zogen. Anders lagen die Verhältnisse in Mainz. Die hessische Ludwigsbahn, der es zum Knotenpunkt diente, war eingeklemmt von Staatsbahnen und nicht stark genug, ihrer Centrale die Vorteile zu bieten, welche Mannheim bereitwilligst erhielt. Die Waren wurden durch den Konkurrenzkampf der verschiedenen Verkehrsmittel statt in den Mainzer Hafen um diesen herum geführt. Erst seit Verstaatlichung der hessischen Bahnen unter Angliederung an das preussische Eisenbahnnetz haben sich diese Verhältnisse entschieden gebessert.

Trotzdem sich eine Schädigung der Eisenbahnen durch den Neuaufschwung der Wasserstraßen nicht feststellen läßt, beide Verkehrsmittel sich vielmehr sachgemäß zu ergänzen scheinen, wird die stärkere Inanspruchnahme des Rheines zu Transportzwecken, die durch Ausdehnung des Seeverkehrs bis Köln weitere Förderung erfuhr, nicht von allen Seiten mit Freuden begrüßt. Es werden sogar Stimmen laut, die unter Abänderung der Verfassung und der Staatsverträge die Abgabenerhebung auf dem Rheine wieder einführen möchten, um die Kosten der Aufwendungen für Stromverbesserungen zu decken, mehr noch, damit den preussischen Eisenbahnen keine unliebsame Konkurrenz durch die Schifffahrt erwachse und nicht durch diese die Tarifpolitik der Eisenbahnen durchkreuzt werde. Entschiedener wird gegen die Angliederung des Stroms an ein Kanalsystem geeifert, das die Verbindung mit den übrigen großen mitteleuropäischen Wasseradern sichern, neue Zugänge zum Meere öffnen soll.

Die Darlegungen der vorangegangenen Abschnitte, die ganze Geschichte der Rheinschifffahrt, sprechen entschieden gegen derartige Wünsche. Die Freiheit des Rheins, um die man ein Jahrhundert gerungen, ist das Fundament geworden für den großen technisch-wirtschaftlichen Aufschwung an seinen Ufern. Die ganze Neuentwicklung der Verhältnisse in den angrenzenden Landstrichen ruht auf der Vollziehung der volkswirtschaftlichen Aufgaben in der Zeit von 1815 bis 1866, auf der Gründung des Zollvereins und der Befreiung des Rheins durch Preussens Staatskunst.

Die Erhebung neuer Rheinschiffahrtsabgaben würde einen großen Rückschritt für Deutschland bedeuten. Der Hinweis auf die Eisenbahnen, deren Verbesserungen durch besondere Einnahmen ausgeglichen werden, ist schon deshalb verfehlt,

weil es sich auf dem Wasser, ähnlich wie auf den Landstraßen, nicht um einen monopolisierten, sondern völlig freigegebenen Verkehr verschiedener konkurrierender Verfrachter handelt. Will man diese Verkehrsmittel, die unabhängig von den jeweils bei der Regierung und den Parlamentsmajoritäten herrschenden Meinungen über Wirtschaftspolitik alle Güter stets so billig verfrachten, wie mit den Selbstkosten verträglich ist und damit ein notwendiges Gegengewicht gegen die Verkehrspolitik der Eisenbahnen bieten, durch besondere Zölle belasten, so werden die Schiffer solche auf die Verfrachter und diese auf Konsumenten und Produzenten abwälzen müssen. Dann wird nicht nur die gewonnene Mehreinnahme durch Minderung der Steuerfähigkeit der betroffenen Gegenden aufgehoben, sondern auch die Konkurrenzfähigkeit wichtiger deutscher Erwerbszweige auf dem Weltmarkt durch die Frachtverteuerung ernstlich bedroht werden. Nur die Wasserwege können die billigen Frachtsätze für Massengüter liefern, deren unser Groß- und Kleingewerbebedarf, um mit dem Ausland erfolgreich in Wettbewerb treten zu können.

Die Gründe für und gegen die Kanalprojekte¹, die, wie die Erbauung eines Wasserweges zwischen Lippe und Ems bereits um 1830 befürwortet wurden, hier gegeneinander abzuwägen, würde vollends zu weit führen. Was sich von der Schiffbarmachung einzelner Nebenflüsse des Rheins erwarten läßt, zeigt der Verkehrsaufschwung auf der Strecke Mainz-Frankfurt seit Kanalisierung des Untermains². Abgesehen von der Thatsache, daß die Verkehrsleistung auf dem Flusse 1893 auf das 119fache gegen 1882 stieg³, hat auch die Benutzung der parallel laufenden Eisenbahnstrecken entschieden zugenommen, ein Beweis dafür, daß die Inanspruchnahme der Schienenwege durch Schaffung einer leistungsfähigen Wasserstrasse nicht leidet, sondern vielmehr gefördert wird.

Selbstredend können derartige Erweiterungen der Wasserstraßen wie alle Veränderungen in den Verkehrsmitteln nicht ohne zeitweise Störungen im Wirtschaftsleben einzelner Kreise, nicht ohne Umwälzungen herkömmlicher Zustände vor sich gehen. Deswegen darf aber doch der Blick auf das Ganze nie verloren werden. Die Befreiung des Rheins, die Einführung der Dampfschiffahrt, die Umsetzung des Kleinbetriebs in Großunternehmungen ließen sich nicht ohne schwere Opfer einzelner Interessentengruppen, nicht ohne harten Kampf gegen wider-

¹ Über die umfassenden Kanalprojekte zu Anfang des 19. Jahrhunderts vgl. Eichhoff, Analytischer Entwurf S. 4–6.

² Über das Kanalisierungsprojekt vgl. Puls, Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Kanalisierung des Mains S. 12–36.

³ Vgl. Puls, Der wirtschaftliche Wert der Mainkanalisierung S. 4 ff.; Lotz, Verkehrsentwicklung in Deutschland S. 114 Anm. 2; Schwabe, Die Entwicklung der deutschen Binnenschiffahrt S. 23, 24.

streitende Ansichten ermöglichen. So wurde die Geschichte der Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert zur Geschichte des Ringens von Fortschritt mit Rückstand, des Sieges der Gesamtinteressen über den Vorteil von Einzelständen. Mögen die Verkehrsaufgaben, welche das 20. Säkulum bringt, ebenfalls opfermutige Förderer finden, die bereit und gewillt sind, sich den neuen Aufgaben anzupassen. Dann wird „der Segen bei unseren Wasserstraßen niemals ausbleiben“.

Nachweis der Abkürzungen in den Citaten der Quellen und Litteratur.

I. Ungedruckte Quellen.

Von ungedruckten Quellen wurden die Aktenbestände des Mainzer Stadtarchivs und der Mainzer Handelskammer für die vorliegende Arbeit benutzt.

Die in Betracht kommenden Urkunden des Mainzer Stadtarchivs sind nicht registriert, auch größtenteils nicht näher geordnet, sondern nur nach dem hauptsächlichsten Inhalt in umfangreichen Bündeln zusammengengenommen. Die wertvollste und umfassendste Ausbeute boten die zahlreichen unter dem Titel: „Akten über Handel und Verkehrswesen“ in Abteilung 127 vereinten Konvolute. Sie enthalten alles auf Handel und Verkehr bezügliche Material aus den Archivbeständen der Mainzer Mairie um die Wende des 18. zum 19. Jahrhundert, sowie der Mainzer Bürgermeisterei aus der Zeit von 1816 bis 1860. Meinungsaustausch der städtischen und staatlichen Behörden, Krahen- und Zollrechnungen, Akten über Schiffer- und Steuerleute, Halfwesen oder Schiffszug, Schriftstücke über städtische Hafenanlagen im weitesten Umfang, über Stromregulierung und Uferbauten, Wasserstandsverhältnisse, Brücken, Mühlen u. dergl. sind teils nach chronologischer Folge zu einzelnen Fascikeln zusammengengenommen, teils wenig geordnet in umfangreichen Bündeln aufbewahrt. Genauere Verweise waren angesichts dieser Verhältnisse nicht angängig. Doch habe ich, soweit das verwertete Material in Fascikeln ruht, die unter besonderer Aufschrift Urkunden einer bestimmten Zeitspanne enthalten, solche Titelbezeichnungen beibehalten, um dem weitersuchenden Forscher wenigstens gewisse Anhaltspunkte zu geben. Es sind also beispielsweise unter der Bezeichnung „Rheinschiffsfahrtsakten 1817, 1818“, die Akten des Fascikels über Rheinschiffahrt der Jahre 1817 oder 1818 aus der Abteilung Handel und Verkehrswesen zu verstehen. Die Zufügung des Wortes „Dampfschiffahrt“ bedeutet, daß die auf Dampfschiffahrt bezüglichen Konvolute gemeint sind. Wo eine nähere Bezeichnung der Aktenbündel fehlt, mußte ich mich mit der Angabe „Akten über Handel und Verkehrswesen“ als Fundort begnügen.

Neben den genannten Materialien kamen für die vorliegende Arbeit die nach Gewerben geordneten Zunftakten des Mainzer Stadtarchivs, vor allem die auf die „Mainzer Schiffergilde“ bezüglichen Aktenstücke in Betracht, die unter der Bezeichnung „Akten der Mainzer Schiffergilde“ citiert sind.

Mehr gelegentlich sind andere Abteilungen des Archivs, z. B. die „Akten über Militärwesen“, die „Budgetveranschlagungen der Stadt Mainz“ u. s. w. zum Belege herangezogen.

Die Aktenbestände der Mainzer Handelskammer sind chronologisch, nach dem Datum des Einlaufes, geordnet und paragraphiert, wobei jeweils zusammengehörige Schriftstücke unter einer Paragraphennummer vereint sind. Die Materialien von der Gründung der Kammer 1798 bis zum Jahre 1868 sind auf diese Weise als §§ 1—13031 bezeichnet. Ich durfte mich daher bei Verweisungen einfach mit der Angabe des Paragraphen, den das betreffende Schriftstück trägt, begnügen.

Schließlich sei bemerkt, daß M.St.A. als Mainzer Stadtarchiv, M.St.B. als Mainzer Stadtbibliothek, und A. d. M. H.K. als „Archiv der Mainzer Handelskammer“ zu lesen ist.

II. Litteratur und gedruckte Quellen.

Aufsefs, Zölle und Steuern = Aufsefs, O. Frhr. v., Die Zölle und Steuern sowie die vertragsmäßigen auswärtigen Handelsbeziehungen des Deutschen Reiches; zum viertenmal bearbeitet (Separatabdruck aus den Annalen des Deutschen Reiches 1893). München und Leipzig, (G. Hirth) 1893.

Bemerkungen über den Octroivertrag = Bemerkungen über den Octroivertrag und die Mainzer Schifferorganisation, nebst einer historischen Einleitung über das Schiffahrtswesen des Oberrheins. Als Beitrag zu dem bevorstehenden Additionalvertrag. Heidelberg (Mohr und Zimmer) 1806.

Bettgenhaeuser, Marktschiffahrt = Bettgenhaeuser, Richard, Die Mainz-Frankfurter Marktschiffahrt im Mittelalter (Leipziger Studien aus dem Gebiet der Geschichte, herausgegeben von Buchholz, Lamprecht u. a. Bd. II. Heft I). Leipzig (Duncker & Humblot) 1896.

Bockenheimer, Geschichte der Stadt Mainz = Bockenheimer, K. G., Geschichte der Stadt Mainz während der zweiten französischen Herrschaft (1798—1814). Mainz (Fl. Kupferberg) 1890.

Bodmann, Annuaire statistique 1808 . . . = Bodmann, Ferdinand, Annuaire statistique du département du Mont-Tonnerre pour l'an 1808, 1809, 1810, 1811 (letzteres deutsch). Mainz (J. Wirth; Fl. Kupferberg) 1808—1811.

Bodmann, Code de police administrative = Bodmann, Ferdinand, Code de police administrative . . . oder Gesetzbuch der administrativen Polizei, oder Sammlung Zweiter Teil. Mainz (Fl. Kupferberg) 1810.

Böhtlingk, Der deutsche Zollverein = Böhtlingk, Arthur, Der deutsche Zollverein, das Karlsruher Polytechnikum und die erste Staatsbahn in Deutschland. Eine kulturhistorische Studie. Karlsruhe (Wilhelm Jahraus) 1899.

v. d. Borgh, Die Rheinseeschiffahrt = van der Borgh, R., Die wirtschaftliche Bedeutung der Rhein-Seeschiffahrt. Herausgegeben und mit einem Vorwort versehen von der Handelskammer zu Köln a. Rh. Köln (Selbstverlag der Handelskammer) 1892.

v. d. Borgh, Verkehrswesen = van der Borgh, R., Das Verkehrswesen (Hand- und Lehrbuch der Staatswissenschaften in selbständigen Bänden herausgegeben von Kuno Frankenstein I Bd. 7). Leipzig (C. L. Hirschfeld) 1894.

Borgius, Geschichte des Mannheimer Getreidehandels = Borgius, Walter, Mannheim und die Entwicklung des südwestdeutschen Getreidehandels. I. Geschichte des Mannheimer Getreidehandels. (Volkswirtschaftliche Abhandlungen der badischen Hochschulen, herausgegeben von C. J. Fuchs, G. v. Schulze-Gävernitz, M. Weber. II. Bd. 1. Heft.) Freiburg i. Br. (J. C. B. Mohr) 1899.

Braun und Weber, Verwaltungsrecht = Das Verfassungs- und Verwaltungsrecht des Großherzogtums Hessen. Auf Grund des Handbuchs der Verwaltungsgesetzgebung von Fr. Küchler,

bearbeitet von E. A. Braun und A. K. Weber. Darmstadt (Jonghaus) 1895.

Büsch, Schriften = Büsch, Johann Georg, Sämmtliche Schriften. 4 Bde. Wien (B. Ph. Bauer) 1814.

Camphausen, Zur Eisenbahn von Köln nach Antwerpen = Camphausen, L., Zur Eisenbahn von Köln nach Antwerpen. Köln (P. Schmitz) 1835.

Cohn, Nationalökonomie des Handels und Verkehrswesens = Cohn, Gustav, Nationalökonomie des Handels und des Verkehrswesens. (System der Nationalökonomie III. Bd.) Stuttgart (F. Enke) 1898.

Daniels, Stapelrecht zu Köln und Mainz = Daniels, H., Über das Stapelrecht zu Köln und Mainz. Köln (Oedenkoven und Thiriart) 1804.

Denkschrift der Diligenschiffer = Unterthänigste Denkschrift der vereinigten Großherzogl. Hessischen und Großherzogl. Nassauischen Diligenschiffer; an das Großherzogl. Hessische Ministerium in Darmstadt. Mainz (J. Wirth) 1819.

Denkschrift des Mainzer Schleppdampfschiffsvereins = Denkschrift des Verwaltungsrats des Mainzer Schlepp-Dampfschiffsvereins; an das Hohe Großherzogl. Hessische Ministerium in Darmstadt. Ohne Angabe des Druckorts 1856.

Denkschrift in Sachen der Rheinschiffahrt = Denkschrift in Sachen der Rheinschiffahrt mit besonderer Rücksicht auf bestehende Zölle und Abgaben. Berlin (gedruckt in der Deckerschen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei) 1856.

Denkschrift über die Ströme Memel... Rhein = Denkschrift über die Ströme Memel, Weichsel, Oder, Elbe, Weser und Rhein. Bearbeitet im Auftrage des Ministers der öffentlichen Arbeiten. Berlin 1888.

Dienstordnung für den Rheinschiffer = Dienstordnung für den Rheinschiffer mit Einschluss der Binnenschiffahrtsgesetze vom 15. Juni 1895. Ruhrort (C. H. Jacke) 1895.

Dufourny, Der Rhein = Dufourny, Alexis, Der Rhein in seiner technischen und wirtschaftlichen, besonders auch verkehrstarifischen Bedeutung, übersetzt und ergänzt von J. Landgraf. Berlin (Siemenroth u. Troschel) 1898.

Eckert, Mainzer Schiffergewerbe = Eckert, Christian, Das Mainzer Schiffergewerbe in den letzten drei Jahrhunderten des Kurstaates (Staats- und socialwissenschaftliche Forschungen herausgegeben von Gustav Schmoller XVI, 3). Leipzig (Duncker & Humblot) 1898.

Eichhoff, Analytischer Entwurf = Eichhoff, J. J., „Generaldirector des Rheinschiffahrtsoctroi“, Analytischer Entwurf einer Sammlung von Abhandlungen und Aufsätzen über die Schiffahrt, Polizei und Handlung des Rheinstromes. Mainz 1812.

Eichhoff, Darstellung des Rheins = Eichhoff, J. J., Topographisch-statistische Darstellung des Rheins mit vorzüglicher Rücksicht auf dessen Schiffahrt und Handlung.... Köln (Dumont-Schauberg) 1814.

Eichhoff, Pragmatische Darstellung = Eichhoff, J. J., Pragmatisch-geschichtliche Darstellung der Verhandlungen und Beschlüsse des Kongress-Comité für die Freiheit der Flüsse, sowie der Beratungen der in Gefolge jener Beschlüsse in Mainz niedergesetzten Central-Commission.... Mainz (Fl. Kupferberg) 1819.

Eichhoff, Projet du Règlement définitif = Eichhoff, J. J., Projet du Règlement définitif concernant la Navigation du Rhin, son Administration, sa Police, et les Droits à y percevoir; précédé du rapport général développent les principes et les motifs qui ont servi de base à ce travail. Mayence (Th. v. Zabern) 1817.

Eichhoff, Erläuternde Bemerkungen = Eichhoff, J. J., Erläuternde Bemerkungen zu der in der 147. Sitzung von dem Großh. bad. Bevollmächtigten bei der Central-Commission der Rheinschiffahrts-

angelegenheiten gehaltenen Präsidialrede. Bonn (gedruckt bei Fl. Kupferberg) 1819.

Eichhoff, Betrachtungen über den XIX. Artikel der Bundesakte = Eichhoff, J. J., Betrachtungen über den XIX. Artikel der deutschen Bundesakte nebst Andeutungen, wie im Gefolge desselben dem Handelsverkehr zwischen den verschiedenen Bundesstaaten Erleichterung zu verschaffen. Wiesbaden (L. Schellenberg) 1820.

Elster, Wörterbuch der Volkswirtschaft = Wörterbuch der Volkswirtschaft in zwei Bänden herausgegeben von Ludwig Elster. Jena (G. Fischer) 1898.

Ennen, Geschichte der Stadt Köln = Ennen, Leonhard, Geschichte der Stadt Köln, meist aus den Quellen des Kölner Stadtarchivs. 5 Bde. Köln und Neufs (Schwann) 1868 ff.

Graff, Die Rhein-Seeschifffahrt = Graff, August, Die Rhein-Seeschifffahrt. Im Auftrag von L. F. Osterrieth ausgearbeitet. Köln (Du Mont-Schauberg) 1890.

Gothein, Die Befreiung des Rheins = Gothein, Eberhard, Die Befreiung des Rheins im 19. Jahrhundert. (Mitteilungen für den Mittelrheinischen Fabrikantenverein 357—358.) Mainz (K. Theyer) 1900.

Gothein, Rheinschifffahrt = Gothein, Eberhard, Zur Geschichte der Rheinschifffahrt. (Westdeutsche Zeitschrift für Geschichte und Kunst XIV, 3.) Trier (Fr. Lintz).

Gothein, Zollkongresse und Handelsprojekte = Gothein, Eberhard, Rheinische Zollkongresse und Handelsprojekte am Ende des 17. Jahrhunderts. (Beiträge zur Geschichte vornehmlich Kölns und der Rheinlande. Zum 80. Geburtstag G. v. Mevissens.) Köln (Dumont-Schauberg) 1895.

Handelskammer zu Mainz = Die Handelskammer zu Mainz 1798 bis 1898; ein geschichtlicher Überblick zur Erinnerung an ihr hundertjähriges Bestehen; verfasst von P. Meesmann und W. Velke. Mainz 1898.

Handwörterbuch der Staatswissenschaften = Handwörterbuch der Staatswissenschaften herausgegeben von Conrad u. a.; besonders Bd. 4 u. 5. 1892/1893.

Herman, Adreßbuch 1823 ff. = Herman, H., „Generalsekretär der Rheinschifffahrts-Central-Commission zu Mainz“, Adreßhandbuch der Rheinschifffahrtsverwaltung für die Jahre 1823—1830. Mainz (J. Wirth) 1823—1830.

Herman, Topographie des Rheins = Herman, H., Topographie des Rheins von seinen Quellen auf dem St. Gotthardsberg bis zu seinen Mündungen in die Nordsee, zugleich als Fortsetzung des Adreßhandbuchs der Rheinschifffahrtsverwaltung für das Jahr 1825. Mainz (S. Müller) 1825.

Herman, Sammlung der Gesetze = Herman, H., Sammlung der seit dem Reichs-Deputations-Hauptschluss vom 25. Februar 1803 in Bezug auf Rheinhandel und Schifffahrt erschienenen Gesetze, Verordnungen und allgemeinen Instruktionen. Mainz (S. Müller) 1820.

Herman, Sammlung der Gesetze II = Herman, H., Sammlung der . . . in Bezug auf Rheinhandel und Schifffahrt erschienenen Gesetze, Verordnungen und allgemeinen Instruktionen. Erste Fortsetzung-Supplement. Mainz (S. Müller) 1831.

Herman, Vereinszolltarif = Herman, H., Vollständiger alphabetischer Vereinszolltarif, enthaltend ein alphabetisch geordnetes Verzeichnis aller Waaren, mit Angabe ihrer Ein- und Ausgangsabgaben sowie der Rheinschifffahrtsgebühren . . . Als Fortsetzung der Sammlung aller . . . in Bezug auf Rheinhandel und Schifffahrt erschienenen Gesetze, Verordnungen und allgemeinen Instruktionen. Mainz (Fl. Kupferberg) 1837.

Hügel, Manual für den Schifferstand = Hügel, D. M., Manual für den Handels- und Schifferstand. Mainz (Th. v. Zabern) 1835.

- Hüpeden, Rheinhandel = Hüpeden, C. C. E., Vom Rheinhandel (A. L. Schlözers Statsanzeigen. Bd. I. Heft 1—4). Göttingen (Vandenhoeck) 1782.
- Jacobi, Rheinschiffahrt = Jacobi, Georg Arnold, Einige Worte über die Rheinschiffahrt. (Europäische Annalen von E. L. Posselt. Jahrgang 1803. 1. Bd.) Tübingen (J. G. Cotta) 1803.
- Jahresberichte = Statistische Jahresberichte der Central-Commission für die Rheinschiffahrt 1835—1870. Jahrgang 1835—1839 in Steindruck. 1840 ff. in Buchdruck: 1840, 1841 Wiesbaden (L. Riedel); 1842—1860 Mainz (Fl. Kupferberg); 1861—1868 Mannheim (J. Schneider); 1869/70 Mannheim (Schatt u. Raisberger).
- Klebe, Reise auf dem Rhein = Klebe, Reise auf dem Rhein durch die deutschen Rheinländer und die französischen Departements des Donnersberges . . . vom Juli bis Dezember 1800. Bd. I und II. Frankfurt a. M. (Efslinger) 1801.
- Klein, Geschichte von Mainz = Klein, Karl, Geschichte von Mainz während der ersten französischen Occupation 1792—1793. 2. Ausgabe. Mainz (V. v. Zabern) 1892.
- Klüber, Kongressakten I—VI = Klüber, Johann Ludwig, Akten des Wiener Kongresses in den Jahren 1814 und 1815. Bd. I—VI. Erlangen (J. J. Palm u. E. Enke) 1815, 1816.
- Klüber, Recht des deutschen Bundes = Klüber, Johann Ludwig, Öffentliches Recht des deutschen Bundes und der Bundesstaaten. 3. Aufl. Frankfurt a. M. (Andreäische Buchhandlung) 1831.
- Kölner Hafenfestschrift — Denkschrift der Stadt Köln zur Eröffnung der neuen Werft- und Hafenanlagen. Köln 1898.
- Kohl, Der Rhein = Kohl, J. G., Der Rhein. Bd. 1 und 2. Leipzig (Brockhaus) 1851.
- Kriele, Die Regulierung der Elbschiffahrt = Kriele, Martin, Die Regulierung der Elbschiffahrt 1819—1821 (Abhandlungen aus dem staatswissenschaftlichen Seminar zu Straßburg. Heft 13). Straßburg (Karl J. Trübner) 1894.
- Lehne, Übersicht der gegenwärtigen Lage des Departements vom Donnersberg = Lehne, Fr., Übersicht der gegenwärtigen Lage des Departements vom Donnersberg in Betreff des Handels und öffentlichen Unterrichts 1801 (Lehnes Gesammelte Schriften Bd. III). Mainz (J. Wirth) 1838.
- Löper, Rheinschiffahrt Straßburgs = Löper, Carl, Die Rheinschiffahrt Straßburgs in früherer Zeit und die Straßburger Schifflent-Zunft. Straßburg (Trübner) 1877.
- Lotz, Verkehrsentwicklung in Deutschland = Lotz, Walther, Verkehrsentwicklung in Deutschland 1800—1900. Sechs volkstümliche Vorträge über Deutschlands Eisenbahnen und Binnenwasserstraßen, ihre Entwicklung und Verwaltung, sowie ihre Bedeutung für die heutige Volkswirtschaft. Leipzig (B. G. Teubner) 1900.
- Martens, Recueil de traités = de Martens, G. F., Recueil de traités 8 Bde. 2. Ausg. Göttingen (Dieterich) 1817—1835.
- Martens, Nouveau recueil = de Martens, G. F., Nouveau recueil de traités 6 Bde. Göttingen 1817—1842.
- Martens, Nouveau recueil général = Martens, G. F., Nouveau recueil général de traités 13 Bde. Göttingen 1843 ff.
- von Mayer, Deutsche Eisenbahnen = von Mayer, Arthur, Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen von ihrer Entstehung bis auf die Gegenwart 1890. Bearbeitet nach Originalquellen. Bd. 1 u. 2. Berlin (W. Baensch) 1891.
- Meidinger, Der Rhein = Meidinger, Heinrich, Der Rhein und seine schiffbaren Nebenflüsse und Kanäle. (Die deutschen Ströme in ihren Verkehrs- und Handelsverhältnissen mit statistischen Übersichten. II. Abteilung.) Frankfurt a. M. (Hermann) 1861.
- Meyer, Staatsakten = Corpus Juris Confoederationis Germanicae oder Staatsakten für Geschichte und öffentliches Recht

des deutschen Bundes. Nach officiellen Quellen herausgegeben von Ph. A. G. von Meyer, ergänzt und fortgeführt von Heinrich Zoepfl. 3 Teile. Frankfurt a. M. (H. L. Brönnner) 1858, 1859, 1869.

Mohr, Die Flößerei auf dem Rhein = Mohr, S., Die Flößerei auf dem Rhein. Mannheim (Ph. Walter) 1897.

Nau, Beiträge zur Kenntnis des Handels und der Schifffahrt = von Nau, B. S., „Königl. bayr. bevollmächtigter Kommissär für die Rheinschiffahrtsangelegenheiten bei der Central-Commission zu Mainz“, Beiträge zur Kenntnis und Beförderung des Handels und der Schifffahrt. Bd. I—III. Mainz (Fl. Kupferberg) 1818—1823.

Ockhart, Gesetzgebung = Ockhart, J. F., „Mitglied der provisorischen Verwaltungs-Commission und Inspektor der Rheinschifffahrt“, Geschichtliche Darstellung der früheren und späteren Gesetzgebung über Zölle und Handelsschifffahrt des Rheins, mit Rücksicht auf die Beschlüsse des Wiener Kongresses für die künftige Verwaltung dieses Stroms und seiner Nebenflüsse. Mainz (Fl. Kupferberg) 1818.

Ockhart, Der Rhein = Ockhart, J. F., Der Rhein nach der Länge seines Laufs und der Beschaffenheit seines Strombettes, mit Beziehung auf dessen Schifffahrtsverhältnisse betrachtet. Ein Beitrag zur näheren Kunde der deutschen Flufsschifffahrt. Mainz (Fl. Kupferberg) 1816.

Oppenheim, Der freie deutsche Rhein = Oppenheim, H. B., Der freie deutsche Rhein. Geschichtliche und staatsrechtliche Entwicklung der Gesetzgebung des Rheins. Stuttgart und Tübingen (J. G. Cotta) 1842.

Puls, Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Kanalisierung des Mains = Puls, O., Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Kanalisierung des Mains von Frankfurt bis zum Rhein. Auf Grund der Akten und im Auftrage der Handelskammer zu Frankfurt a. M. dargestellt. Frankfurt a. M. 1879.

Puls, Der wirtschaftliche Wert der Main-Kanalisierung = Puls, O., Der wirtschaftliche Wert der Main-Kanalisierung und der Güterverkehr von Frankfurt a. M. Frankfurt a. M. (A. Neumann) 1888.

Rau, Volkswirtschaftspolitik = Rau, K. H., Grundsätze der Volkswirtschaftspolitik (Lehrbuch der politischen Ökonomie Bd. II). 5. Aufl. Leipzig und Heidelberg (C. F. Winter) 1863.

Reuleaux, Der Weltverkehr und seine Mittel = Reuleaux, F., Der Weltverkehr und seine Mittel. I. Rundschau über Schifffahrt, Landtransport und Welthandel. (Das Buch der Erfindungen, Gewerbe und Industrien VII.) 8. Aufl. Leipzig und Berlin (O. Spamer) 1887.

Der Rheinstrom und seine wichtigsten Nebenflüsse = Der Rheinstrom und seine wichtigsten Nebenflüsse von den Quellen bis zum Austritt des Stromes aus dem Deutschen Reich. Eine hydrographische, wasserwirtschaftliche und wasserrechtliche Darstellung . . . Herausgegeben von dem Centralbureau für Meteorologie und Hydrographie im Großherzogtum Baden. Berlin (Ernst u. Korn) 1889.

Die Rheinzölle = Die Lasten des Handels und Verkehrs des Rhein- und Maingebietes. 1. Heft: Die Rheinzölle. Frankfurt a. M. (F. B. Auffarth) 1860.

Rhenus 1858 ff. = Rhenus, Jahrbuch für Handel, Schifffahrt und Industrie der Rheinländer herausgegeben von G. Schirges. I—V. Mainz (Fl. Kupferberg) 1858 ff.; Mannheim (J. Schneider) 1875.

Rigaud, Betrachtungen über den rheinischen Schifffahrtsverkehr = Rigaud, J., Betrachtungen über den rheinischen Schifffahrtsverkehr und das preussische Eisenbahnnetz. Mit Rücksicht auf den Bericht des volkswirtschaftlichen Ausschusses „Die Flufszölle betreffend“. Frankfurt a. M. (C. Krebs-Schmitt) 1848.

Sax, Die Verkehrsmittel = Sax, Emil, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. Bd. I u. II. Wien (A. Hölder) 1878, 1879.

Schanz, Mainschifffahrt im XIX. Jahrhundert = Schanz, Georg, Die

Mainschiffahrt im XIX. Jahrhundert und ihre künftige Entwicklung. (Studien über die bayerischen Wasserstraßen.) Bamberg (C. C. Buchner) 1894.

Schirges, Der Rhein = Schirges, Georg, „Aktuar der Rheinschiffahrts-Centralkommission“, Der Rheinstrom. Ein Beitrag zur Kenntnis der Geschichte, Handelsstatistik und Gesetzgebung des Rheins, nebst der Rheinschiffahrtsakte vom 31. März 1831 samt allen ihren Supplementartikeln, Abänderungen, ihren wichtigsten Regulativen und Instruktionen. Mainz (V. v. Zabern) 1857.

Schmoller, Social- und Gewerbepolitik = Schmoller, Gustav, Zur Social- und Gewerbepolitik der Gegenwart. Reden und Aufsätze. Leipzig (Duncker & Humblot) 1890.

Schmoller, Tucherbuch = Schmoller, Gustav, Die Strafsburger Tucher- und Weberzunft und das deutsche Zunftwesen vom XIII. bis XVII. Jahrhundert. Strafsburg (Trübner) 1881.

Schmoller, Volkswirtschaftslehre = Schmoller, G., Grundriss der Allgemeinen Volkswirtschaftslehre. I. Teil. 1.—3. Aufl. Leipzig (Duncker & Humblot) 1900.

Schmoller, Wirtschaftliche Politik Friedrichs des Großen = Schmoller, G., Studien über die wirtschaftliche Politik Friedrichs des Großen und Preußens überhaupt von 1680 bis 1786 (Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reich. 8.—11. Jahrgang). Leipzig (Duncker & Humblot) 1884—1887.

Schmoller, Das preussische Handels- und Zollgesetz vom 26. Mai 1818 = Schmoller, G., Das preussische Handels- und Zollgesetz vom 26. Mai 1818. Rektoratsrede vom 3. August 1898. Berlin 1898.

Schwabe, Entwicklung der deutschen Binnenschiffahrt = Schwabe, Die Entwicklung der deutschen Binnenschiffahrt bis zum Ende des 19. Jahrhunderts. (Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband für Binnenschiffahrt; Verbandsschriften Nr. 44.) Berlin (Siemenroth u. Troschel) 1899.

Sering, Geschichte der Eisenzölle = Sering, Max, Geschichte der preussisch-deutschen Eisenzölle von 1818 bis zur Gegenwart. (Staats- und socialwissenschaftliche Forschungen herausgegeben von G. Schmoller III, 3.) Leipzig (Duncker & Humblot) 1882.

Sommerlad, Rheinzölle = Sommerlad, Theo, Die Rheinzölle im Mittelalter. Halle a. S. (C. A. Kaemmerer) 1894.

Staffelrecht der Stadt Mainz = Das Staffelrecht oder die Stationsfahrt auf dem Rhein, insbesondere die Staffel-Gerechsamkeit der Stadt Mainz in geschichtlich-rechtlicher und polizeilicher Hinsicht dargestellt. 1814.

Staffelrecht der Stadt Mainz, Nachtrag = Die nachgesuchten Ausnahmen und Begünstigungen. Ein Nachtrag zur Abhandlung: Das Staffelrecht oder die Stationsfahrt auf dem Rhein . . . 1814.

Symphher, Die Zunahme der Binnenschiffahrt in Deutschland = Sympher, Die Zunahme der Binnenschiffahrt in Deutschland von 1875 bis 1895. (Separatabdruck aus der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt“ 1899.) Berlin (Siemenroth u. Troschel) 1899.

Über die Freiheit der Rheinschiffahrt = Über die Freiheit der Rheinschiffahrt. Eine Beleuchtung zweyer zu Frankfurt erschienenen Schriftchen, besonders des Sentschreibens; als fernerer Nachtrag zur Abhandlung: Das Staffelrecht oder die Stationsfahrt auf dem Rhein 1815.

Trois Mémoires sur la navigation du Rhin = Trois mémoires sur la navigation du Rhin, présentés au Congrès à Vienne par la députation de la ville de Mayence 1815. (Siehe Staffelrecht und Nachträge.)

Thalweg du Rhin = Le Thalweg du Rhin . . . Über den Thalweg des Rheins in Hinsicht auf Grenze zwischen Frankreich und Deutschland; über die auf beiden Rheinufern angelegten Zölle,

- Mauthen und die den zwei Städten Mainz und Köln zustehende Stapelgerechtigkeit. Mayence (A. Crass) Vendémiaire, an X. (1802).
- Toeche-Mittler, Der Friedrich-Wilhelms-Kanal und die Berlin—Hamburger Flussschiffahrt = Toeche-Mittler, K., Der Friedrich-Wilhelms-Kanal und die Berlin—Hamburger Flussschiffahrt. Zwei Beiträge zur preussischen Strompolitik des 17. und 18. Jahrhunderts. (Staats- und socialwissenschaftliche Forschungen herausgegeben von G. Schmoller XI, 3.) Leipzig (Duncker & Humblot) 1891.
- Über die Freiheit der Rheinschiffahrt = Über die Freiheit der Rheinschiffahrt. Ein Sendschreiben von *** an **. Frankfurt a. M. (B. Körner) 1815.
- Verhandlungen der Generalversammlung d. D. G. für den Nieder- und Mittelrhein = Auszug aus den Verhandlungen der . . . abgehaltenen . . . Generalversammlungen der Aktionäre der Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Nieder- und Mittelrhein. 1840—1860.
- Verhältnis der Dampfschleppschiffahrt und der Segelschiffer = Das wahre Verhältnis der Rheinischen Dampfschleppschiffahrt und der Segelschiffer. Frankfurt a. M. (C. Krebs-Schmitt) 1848.
- Verordnung über die Postschiffe = Règlement pour la police des diligences d'eau . . . Verordnung über die Polizei der Postschiffe zwischen Mainz und Köln . . . Mayence (J. Wirth).
- Verordnung zur Organisation der Mainzer Schiffergilde = Règlement pour l'organisation de l'association des bateliers à Mayence. Verordnung zur Organisation der Mainzer Schiffergesellschaft. Mayence (Ch. Fr. Pfeiffer) Vendémiaire an XIV (1806).
- Vetter, Schiffahrt und Flötzerei auf dem Oberrhein = Vetter, J., Die Schiffahrt, Flötzerei und Fischerei auf dem Oberrhein, sowie Geschichte der alten Schiffergesellschaften . . . Karlsruhe (Braun) 1864.
- Vortrag der Kölner Handelskammer = Vortrag der Handelskammer als Prospekt der zu errichtenden Preussisch Rheinischen Dampfschiffahrt-Gesellschaft zu Köln. Köln (Th. F. Thiriart) 1825.
- Welches Schicksal wird der V. Artikel des Pariser Friedens haben? = Welches Schicksal wird der V. Artikel des Pariser Friedens, der von der freien Rheinschiffahrt und einem freieren Völkerverkehr spricht, haben? . . . Frankfurt a. M. (Andreäische Buchhandlung) 1814.
- Willgerodt, Die Schiffahrtsverhältnisse des Rheins = Willgerodt, Die Schiffahrtsverhältnisse des Rheins zwischen Straßburg und Lauterburg. Ein Beitrag zur Entscheidung der Frage über die Notwendigkeit eines oberrheinischen Schiffahrtskanals . . . Straßburg (G. Fischbach) 1888.
- Wirminghaus, Die Kölner Rheinschiffahrt = Wirminghaus, A., Die Kölner Rheinschiffahrt im neunzehnten Jahrhundert. (Abdruck aus der Denkschrift zur Eröffnung der neuen Werft- und Hafenanlagen zu Köln.) Köln 1898.
- With, Essai sur le jaugeage des bateaux = With, J. B., Essai sur le jaugeage des bateaux, présenté à la commission centrale de la navigation du Rhin. Mayence 1825.
- Zeitschrift für Binnenschiffahrt = Zeitschrift für Binnenschiffahrt, herausgegeben vom Centralverein für Hebung der deutschen Flufs- und Kanalschiffahrt (zugleich als Fortsetzung der „Mitteilungen des Centralvereins“). Jahrgang I ff. Berlin (Siemenroth u. Troschel) 1894/95 ff.
- Zimmermann, Geschichte der preussisch-deutschen Handelspolitik = Zimmermann, Alfred, Geschichte der preussisch-deutschen Handelspolitik; aktenmäÙig dargestellt. Oldenburg und Leipzig (A. Schwartz) 1892.

Beilagen.

1.

Fahrpreise der Mainzer „Diligencen-Entreprise“ für den Mittelrhein im Jahre 1803.

(Aus Akten über Handel und Verkehrswesen im M.St.A.)

Diligences par eau. Entreprise Faust.

Prix des places:

	Argent de France		Argent d'Empire		
	frs.	cs.	fl.	kr.	
De Mayence à	Eltville	—	75	—	21
	Bingen	1	50	—	42
	Bacharach	2	25	1	2
	St. Goar	3	—	1	23
	Boppard	4	50	2	5
	Coblence	6	—	2	45
	Neuwied	7	25	3	20
	Andernach	7	50	3	30
	Linz	8	50	3	54
	Remagen	9	—	4	7
	Bonn	10	50	4	52
	Cologne	12	—	5	30

Les militaires, ouvriers et autres ne peuvent payer le prix ordinaire ne payent que la moitié.

2.

Réponses de la chambre de commerce de Cologne aux questions relatives à la convention de l'octroi du Rhin et du droit de relâche.

(Aus Akten über Handel und Verkehrswesen im M.St.A.)

Réponses de la chambre de commerce de Cologne aux questions contenues dans la lettre de Mr. le Préfet de la Roër à Mr. le Sous-Préfet de Cologne, du 20. février 1813.

1^{re} Question: Est il indispensable de conserver sur tout le course du Rhin la distinction établie par la Convention entre la grande et la petite navigation?

Réponse: La distinction entre la grande et la petite navigation pourrait être supprimée, pourvu que la surveillance exclusive de toutes les deux fût confiée aux autorités locales, comme elle l'était avant l'établissement de l'octroi de navigation. Alors il serait de l'intérêt du commerce que toutes les branches de la navigation fussent assujetties à de certains règlements de police que les autorités locales jugeraient à propos d'établir de concert avec le commerce.

Les règlements devraient varier suivant les localités des villes pour lesquelles ils seraient adoptés, mais il y aurait un principe général et fondamental qui serait commun à tous, ce serait de statuer que chaque partie de la navigation fût exploitée exclusivement par des associations de bateliers, c'est-à-dire par des bateliers spécialement affectés à telle ou telle partie de la navigation, dont le nombre ne pourrait pas excéder les besoins du commerce. Les motifs de cette mesure dont la nécessité est généralement sentie de tous les commerçants seront développés plus amplement ci-dessous sous le No. 4.

2^{ème} Question: La grande navigation doit-elle continuer de s'exploiter exclusivement par les corporations actuellement existantes sous le titre d'associations de bateliers? Quel inconvénient, ou quels avantages résulteraient du maintien ou de la suppression de ces corporations?

Réponse: D'après ce que nous venons de dire, la navigation de Cologne pour Mayence et pour la Hollande et vice versa cesserait d'être appelée la grande navigation puisqu'il n'y aurait plus de distinction entre la grande et la petite navigation, mais elle devrait continuer à être exploitée exclusivement par les corporations actuellement existantes sous le titre d'associations, sauf les modifications dont elles sont reconnues susceptibles.

La suppression de ces corporations, ou pour parler en d'autres termes, la liberté absolue de la navigation entraînerait de graves inconvénients comme nous verrons plus bas sous le No. 4.

3^{ème} Question: L'intérêt bien entendu du commerce exige-t-il la conservation du droit de relâche forcée, dont jouissent les ports de station de Cologne et de Mayence? Ce droit n'est-il pas une concession de faveur, toute entière au profit de ces deux villes plutôt qu'une garantie donnée au commerce pour la sûreté des expéditions? Si le régime des eaux du fleuve ne permet pas de le parcourir dans toute son étendue avec des bateaux de mêmes dimensions, n'est-il pas naturel de croire que les commerçants et les bateliers guidés par leur intérêt personnel ou le soin de leur propre sûreté n'ont pas besoin d'être astreints au changement d'embarcations par des dispositions réglementaires? Peut-on penser enfin que si le droit

de relâche forcée n'existait pas, les bateliers offriraient et le commerce accepterait des embarcations reconnues dangereuses pour telle ou telle navigation?

Réponse: L'intérêt bien entendu du commerce exige la conservation du droit de relâche. Les principaux avantages que le commerce en général peut retirer du droit de relâche consistent dans la modicité du prix du fret, dans la promptitude et la sûreté des expéditions. C'est le droit de relâche, qui provoque dans les ports de Cologne et de Mayence ce concours de bateaux de toute grandeur, cette réunion toujours renaissante de marchandises pour différentes destinations qui assurent à la fois au négociant et au batelier les occasions et la faculté d'alimenter leur industrie et leur activité, qui fournissent au premier toutes les facilités désirables pour la réexpédition prompte et sûre des marchandises, procurent au dernier des charges de retour capables de le dédommager de pertes casuelles, le mettent en état d'établir le prix du fret à un taux raisonnable, et en le faisant prospérer donnent aux négociants indigènes et étrangers une garantie solide contre les revers de la fortune et contre l'immoralité.

Nous ne disconvenons pas que les grandes embarcations, dont on se sert actuellement pour la navigation entre Cologne et la Hollande, et qui ne peuvent guère remonter le Rhin au delà de Cologne, pourraient être remplacées par des embarcations d'une moindre contenance et propres à franchir toutes les parties du Rhin depuis Amsterdam jusqu'à Strasbourg, mais nous doutons beaucoup que ce chargement soit conforme à l'intérêt bien entendu du commerce, puisqu'en multipliant le nombre des embarcations on multiplie nécessairement les frais de navigation et qu'on se trouve par là dans la nécessité d'augmenter le prix du fret. Il est de fait qu'un chargement de 6,000 quintaux par exemple destiné d'Amsterdam pour Cologne peut être transporté sur une seule embarcation à beaucoup moindre frais que s'il était partagé sur 4 ou 5 embarcations et que le surplus de dépenses dans ce dernier cas excéderait de beaucoup les frais de rechargement dans les ports de Cologne et de Mayence. Il est donc de l'intérêt du commerce que le transport de la Hollande pour Cologne et vice versa se fasse sur des embarcations d'une contenance de 5 à 6 mille quintaux et comme ces bateaux ne peuvent guère remonter le Rhin au delà de Cologne à cause de la moindre profondeur des eaux et à raison des nombreux rochers et bancs de sable, dont le lit du fleuve est parsemé audessus de Cologne, il est encore de l'intérêt du commerce que le droit de relâche soit conservé dans cette dernière ville, afin de prévenir les malheurs que la navigation de ces bateaux au delà de Cologne pourrait faire naître et de leur ménager en même temps un chargement de retour pour la Hollande.

Nous avons dit que ce droit de relâche contribuait également à la promptitude et à la sûreté des expéditions. En effet, les chargements se complètent beaucoup plus vite là où il y a constamment une grande réunion de marchandises et la sûreté des expéditions doit gagner infiniment, lorsqu'elles sont confiées à des embarcations appropriées à la partie du Rhin qu'elles ont à parcourir et à des bateliers qui connaissent parfaitement cette même partie du fleuve et qui, par leur fortune et leur moralité, fruits d'une subsistance assurée, ont su mériter la confiance du commerce.

D'ailleurs il paraît conforme à l'intérêt du commerce qu'il y ait sur le Rhin des points de relâche où les marchandises, après avoir parcouru une certaine distance, soient visitées et rechargées. Cette remarque s'applique principalement aux huiles, et autres liquides sujets au coulage, ainsi qu'aux tabacs, grains, millet et autres marchandises de cette nature, qui, sujettes au dépérissement que produit la fermentation, ne doivent pas séjourner trop longtemps sur le même bateau.

L'usage peu fréquent que l'administration des droits réunis a fait de la latitude qu'elle avait de faire dépasser à ses tabacs le port de Cologne, sans y rompre charge, paraît venir à l'appui de ce que nous venons d'avancer; elle aurait sans doute profité plus souvent de cette latitude, si elle y avait trouvé son avantage.

Au reste si la navigation du Rhin n'offre pas dans ce moment cette modicité du prix du fret et cette célérité du transport que nous regardons comme des conséquences immédiates du droit de relâche, les causes s'en trouvent évidemment dans la stagnation générale de la navigation et dans le système de l'administration adopté par le directeur de l'octroi du Rhin. En effet, la détresse où se trouvent les bateliers par suite de la guerre maritime et du nombre prodigieux de ceux qui composent les associations de bateliers est portée à un tel point, qu'il n'est pas difficile de stipuler le prix du fret beaucoup audessous du taux fixé par la direction. L'administration des droits réunis et celle des salines, ayant toujours de quoi composer de suite un chargement complet et n'étant pas assujetties au tour de rôle, ont surtout des moyens puissants d'obtenir le plus bas taux du fret qui soit possible dans ces circonstances, puisque les bateliers préfèrent de transporter à des prix extrêmement modiqués le sel et le tabac qui font aujourd'hui les principaux objets de transport sur le Rhin, plutôt que d'attendre leur tour de rôle pendant un espace de 15 à 18 mois. Ce serait donc à tort qu'on voudrait attribuer au droit de relâche les graves inconvénients, qui affectent aujourd'hui la navigation du Rhin: ces inconvénients n'ont paru que depuis les prohibitions qui ont frappé la

navigation et surtout depuis l'administration actuelle de l'octroi de ce fleuve; le droit de relâche au contraire existe depuis des siècles, et il faut qu'il ait été utile au commerce, parceque sans cela deux villes isolées, n'auraient pu le soutenir contre les efforts réunis de leurs voisins. Qu'en attendant la régénération du commerce, l'on s'attache donc à faire disparaître, non par des moyens violents, mais par des mesures sages, les abus dont se plaignent les négociants indigènes et étrangers, et l'on verra que le droit de relâche aura toujours les mêmes avantages, que depuis son origine il n'a cessé de présenter au commerce.

Mais ces avantages ne sont pas les seuls qui découlent du droit en question. Le gouvernement français n'a pas moins d'intérêt à conserver un droit qui lui donne une forte garantie contre les spéculations de la fraude, tant par rapport aux douanes que relativement aux droits de navigation qu'il perçoit sur les deux rives du Rhin.

Le droit de relâche en assujettissant toute embarcation à rompre charge à Cologne et à Mayence, sous la surveillance de l'administration des douanes, donne au gouvernement le moyen le plus efficace de vérifier le chargement de ces bateaux, ce qui serait très difficile, sans en opérer le déchargement complet. Or supposons que le droit de relâche soit supprimé, quelle facilité dangereuse n'en résulterait pas, pour les spéculations de la fraude? Elle pourrait, par exemple, simuler un chargement de vins, de meubles ou de tout autre objet difficile à remuer sur un point quelconque de la rive droite du Rhin, elle pourrait cacher sous ce chargement tel ou tel objet de contrebande et le conduire impunément sur tout le cours du Rhin, jusqu'à l'endroit qui lui paraîtrait le plus propre à verser cette marchandise prohibée dans l'intérieur. Le droit de relâche, au contraire ôte cette possibilité à la fraude, et si le gouvernement a déjà jugé nécessaire de fixer sur le Rhin, les points où il est permis aux barques d'aborder, à plus forte raison pourrait-il maintenir le droit de relâche, pour se garantir de la fraude, qu'on pourrait faire par le moyen de grandes embarcations.

Ce que nous venons de dire des douanes s'applique également à l'octroi du Rhin. Le contrôle principal que le gouvernement a établi à Cologne et à Mayence, pour la perception de cet octroi, manquerait son but, si les bateliers n'étaient plus astreints au déchargement dans les ports de stations.

D'ailleurs, il importe à l'Empire français, d'avoir sur certains points de la ligne du Rhin, une réunion imposante de bateaux, d'une vaste capacité qu'il est essentiel de fixer sur la rive gauche plutôt que sur la rive droite. Or cette réunion, suite nécessaire du droit de relâche, n'aurait plus lieu si ce

droit venait à être supprimé, puisque les grandes embarcations, qui rassemblent aujourd'hui tous les avantages de la capacité et de la solidité, seraient alors remplacées par une foule de petites barques qui, partagées sur toute la longueur du fleuve, n'offriraient pas au gouvernement ces grands moyens de transport, que peuvent nécessiter les circonstances.

Enfin, si le droit de relâche venait à être supprimé, il est facile à prévoir que les villes de la rive droite du Rhin, telles que Dusseldorff, Francfort et Mannheim s'empareraient de la presque totalité des expéditions qui se feraient par le Rhin; la liberté dont les villes de la rive droite jouissent, par rapport aux douanes, aux droits réunis et au contrôle des droits de navigation, et la sécurité, qui en résulte, pour les marchandises, devraient naturellement porter les négociants français et étrangers à en confier l'expédition aux négociants de la rive droite, préférablement à ceux de la rive gauche, et dès lors l'activité d'une population nombreuse, occupée au chargement, au déchargement et à la conduite des bateaux, à la manipulation continuelle des marchandises et aux autres accessoires de la navigation, l'emploi et le virement de fonds considérables et tous les autres émoluments attachés au commerce d'expédition seraient perdus pour les habitants de Cologne et de Mayence. Or il est, sans doute, de l'intérêt du gouvernement de conserver aux habitants de ces deux villes, les moyens d'existence dont ils jouissent, et qui les mettent à même de supporter les charges qu'il leur impose.

Mais, dira-t-on, le droit de relâche est inconnu sur les autres fleuves de l'Empire, pourquoi serait-il donc nécessaire de le maintenir sur le Rhin, et de rendre tributaire de deux villes, non seulement le commerce d'Allemagne et de la Suisse, mais encore celui de tous les départements français limitrophes du Rhin?

Nous allons répondre à cette objection. Le Rhin forme dans presque toute la longueur de son cours, la frontière entre l'Empire français et les Etats de la Confédération du Rhin. Cette circonstance particulière a fait naître sur le Rhin deux établissemens qu'on ne trouve pas sur les autres fleuves de l'intérieur; ce sont 1^o la douane, 2^o l'octroi de navigation. Or nous avons déjà observé que sous ce double rapport, il était essentiel de conserver le droit de relâche, dont jouissent les villes de Cologne et de Mayence.

L'Allemagne ne pourra pas se plaindre du maintien de ce droit, puisqu'elle exerce le même droit sur le Danube à Ratisbonne, Ingolstadt et Passau, sur l'Elbe à Magdebourg et Hambourg, sur le Weser à Minden, à Brême, — enfin sur l'Oder à Breslau et Francfort et que la ville de Leipzig joint même du droit d'obliger tout conducteur de marchandises qui se trouve dans une étendue de 15 lieues de circonférence de

prendre la route de Leipzig non seulement pour y décharger ses marchandises, mais encore les y rendre à ses négociants. Si les négociants français sont obligés de reconnaître tantôt le droit de relâche, tantôt celui d'étape aussi souvent que leurs relations les portent sur le Danube, sur le Weser, ou dans les environs de Leipzig, les négociants allemands ne peuvent pas trouver de justes motifs de plaintes dans le droit de relâche exercé de temps immémorial par les villes de Cologne et de Mayence.

Quant aux villes françaises situées le long de la rive gauche du Rhin, il n'y a que celle de Coblenz qui se soit plainte du maintien de ce droit. Cependant ses plaintes nous paraissent moins fondées que par sa situation sur la rive gauche du Rhin, elle ne paraît pas être appelée à partager avec les villes de la rive droite, les dépouilles des villes de Cologne et de Mayence, en cas que le droit de relâche vint à être supprimé; ce qu'il y a de certain, c'est que les avantages qu'elle pourrait retirer de la suppression de ce droit ne compenseraient pas de beaucoup les préjudices immenses qui en résulteraient pour la ville de Cologne et pour les bateliers qui exploitent la navigation du bas Rhin. Ceux-ci ont dépensé plus de deux millions pour la construction de leurs bateaux, lesquels deviendraient inutiles, si le droit de relâche venait à être supprimé, celle-là a consacré des sommes considérables à la construction de magasins, de quaiés, de grues etc. L'établissement du port franc lui a coûté des sommes énormes et l'achèvement de la gare lui en coûtera de plus grandes encore. Il sera même très difficile d'achever cette gare aux frais de la ville, si la suppression du droit de relâche lui ôtait un des principaux moyens de faire face à ses dépenses d'autant que le commerce devrait, dans cette hypothèse, demander une réduction considérable des droits de grue. Peut-on croire que le gouvernement, toujours animé d'une sollicitude particulière pour les habitants de ses bonnes villes, voulût anéantir, par l'abolition du droit de relâche, tous ces grands établissements et tous les bienfaits, dont il a comblé la ville de Cologne, et saper ainsi la prospérité d'une ville, redevable à ce droit, de la plus grande partie de son aisance, de son lustre et de sa célébrité? Peut-on penser enfin, qu'après avoir soutenu ce droit pendant que la moitié de l'octroi du Rhin appartenait à l'Empire germanique, qu'après l'avoir consolidé par un acte public, enfin qu'après les assurances formelles que Sa Majesté a daigné nous donner, lorsque nous eûmes le bonheur de la posséder dans l'enceinte de nos murs, le gouvernement français voulût aujourd'hui, où il est maître absolu de la navigation et de l'octroi du Rhin, sacrifier si légèrement un droit acquis par les armes et cimenté par les traités, non pour donner au commerce des autres villes de la rive gauche du Rhin des

avantages que leur position leur refuse, mais uniquement pour mettre quelques villes de la rive droite à même de remplacer les villes de Cologne et de Mayence dans les annales du commerce du Rhin?

4^{ème} Question: Le prix du fret doit-il continuer à être soumis à une taxation officielle? Cette taxation n'est-elle pas une entrave pour le commerce, et ne serait-il pas plus convenable et plus juste, que le prix du fret se réglât de gré-à-gré entre les bateliers et l'expéditeur? Cette mesure en laissant à l'expéditeur la liberté de choisir le batelier qui lui ferait les conditions les plus favorables, entraînerait nécessairement la suppression du tour de rôle; mais ne serait-ce pas le moyen de simplifier la police du fleuve et d'ôter tout prétexte de plainte à l'un et à l'autre intérêt?

Réponse: Le prix du fret devrait continuer à être soumis à une taxation officielle. Le transport des marchandises devrait continuer de se faire au tour de rôle; mais cette taxation officielle devrait se faire, et ce tour de rôle devrait être surveillé par l'autorité locale de concert avec les chambres de commerce. Car supposons, qu'affranchi de toute disposition réglementaire, le négociant ait la faculté de charger ses marchandises sur telle ou telle embarcation, et de stipuler le prix du fret, comme il pourrait en convenir avec le batelier, qu'en résultera-t-il? Pour s'assurer la préférence sur ce nombre prodigieux de concurrents qui voudraient exploiter la navigation du Rhin, le batelier devrait accepter les conditions que lui ferait le négociant. La cupidité de quelques individus ne tarderait pas à profiter de cette circonstance, pour ravalier les prix du fret au dessous du taux nécessaire pour la subsistance des bateliers et pour l'entretien des embarcations; ceux-là s'écraseraient donc l'un l'autre, celles-ci tomberaient en ruine et bientôt la navigation du Rhin, ne serait plus exploitée que par une foule de bateliers affamés qui, dans l'état du dénuement et d'immoralité auquel ils se trouveraient réduits, ne pourraient présenter aucune garantie au commerce.

Les négociants eux-mêmes ne tarderaient pas à être dégoûtés de cette liberté à défaut d'une taxation générale et uniforme du prix du fret; ils se verraient continuellement dans le cas de stipuler séparément le prix du fret, pour chaque partie de marchandises qu'ils auraient à expédier. Ils se verraient obsédés du matin au soir d'une foule de bateliers, qui leur raviraient bien des moments précieux, et après tout ils se verraient exposés aux reproches de leurs correspondants auxquels un autre expéditeur moins humain envers les bateliers aurait fait des conditions plus avantageuses dans l'intention de s'emparer de leur confiance exclusive.

Les gros négociants, qui auraient des parties considérables de marchandises à expédier, pourraient même obtenir le

transport à des conditions plus avantageuses que le petit commissionnaire, qui n'aurait que quelques collis à expédier; ceux-là pourraient même faire partir de suite des cargaisons entières, tandis que celui-ci serait forcé d'attendre jusqu'à ce qu'il plût au batelier de partir pour sa destination. Les expéditions sur le Rhin, pour le compte de négociants français, allemands, suisses ou hollandais, ne manqueraient donc pas de se concentrer peu à peu entre les mains d'un petit nombre de négociants, parceque les commerçants étrangers adresseraient de préférence leurs commissions aux maisons qui seraient à même d'accélérer les expéditions et d'économiser les frais, et il en naîtrait une espèce de monopole qui entraînerait non seulement des contestations et des animosités sans nombre; mais encore la ruine de plusieurs maisons.

Ce n'est pas tout: Le gros négociant lui-même, à moins qu'il ne puisse composer une cargaison entière, dépendra de son côté du batelier, lequel pour retrouver sur la quantité de son chargement ce qu'il a perdu sur le taux du fret restera un temps infini dans le port sans que le négociant puisse l'astreindre au départ; car quelles que soient les stipulations que les negociants chargeurs pourraient faire avec les bateliers relativement au départ, le seul moyen coercitif qu'aurait le négociant contre le batelier qui ne s'y conformerait pas, serait l'intervention de l'autorité judiciaire, et tout le monde sait que les formes lentes d'une telle intervention ne sont guères propres à accélérer les expéditions.

De tout ce que nous venons de dire, il résulte qu'une liberté illimitée des chargements sur le Rhin, serait un présent funeste qui ne tournerait qu'au préjudice de ceux, auxquels il serait accordé, et qu'une police uniforme et sagement combinée serait infiniment préférable dans l'intérêt du commerce et de la navigation.

Quant aux dispositions réglementaires qui devraient composer cette police nous nous en référons au projet de règlement que nous avons l'honneur de joindre à la présente.

5^{ème} Question: Quelles sont les améliorations donc le système de perception de l'octroi du Rhin, peut être susceptible?

Reponse: Les améliorations désirées de la part du commerce de Cologne, se réduisent à peu près aux trois points suivants:

1^o Les marchandises embarquées dans le port de Cologne sous les yeux du contrôleur de station, doivent payer l'octroi de navigation jusqu'au dernier centime; il n'en est pas ainsi dans les ports intermédiaires, où il n'y a pas de contrôleurs de station et où à défaut de balances, les percepteurs s'entendent simplement aux déclarations des bateliers. Il est clair que cette perception moins rigoureuse des droits donne aux

négociants expéditeurs de ces endroits intermédiaires, des avantages qui les mettent à même d'effectuer le transport à meilleur marché que les négociants de Cologne. Il importe donc et au trésor public et aux négociants des villes de station, que la même sévérité soit observée dans tous les bureaux des deux rives du Rhin.

2^o Pour éviter le droit d'octroi qui se perçoit au bureau de Cologne et d'autres gênes et dépenses qui y attendent le commerce, les négociants du haut et du bas Rhin font prendre à une grande partie de leurs marchandises la route établie par terre entre Zundorff et Mulheim. Par ce détour, le trésor public est frustré du droit d'octroi qu'il aurait perçu sur ces marchandises à Cologne, les commerçants de cette ville se trouvent privés du bénéfice de la commission, et les bateliers de la grande navigation de celui du transport. C'est pour prévenir ces pertes qu'il serait à désirer que les bureaux succursaux fussent établis à Zons et à Bonn, ou que du moins toutes les cargaisons venant de Mulheim, Hittorff, Zundorff et des autres endroits intermédiaires entre Linz et Düsseldorf, fussent obligés de payer en passant dans les eaux de Düsseldorf et de Linz, les droits qu'elles auraient soustraits au bureau de Cologne.

3^o Comme la navigation de la Meuse, n'est assujettie à aucun droit, tandis que l'octroi établi par la convention pèse très sensiblement sur la navigation du Rhin, les négociants expéditeurs de la Meuse jouissent, sous ce rapport, d'une supériorité marquée sur les négociants du Rhin. En effet, pour éviter la plus grande partie des droits que les marchandises transportées sur le Rhin, doivent payer depuis Strasbourg, jusqu'en Hollande, ainsi que les lenteurs qui affectent notre navigation, les négociants du midi et de l'intérieur de la France préfèrent la navigation de la Meuse à celle du Rhin, pour l'expédition des vins et autres marchandises qu'ils envoient au Nord; c'est donc dans l'intérêt général du commerce du Rhin, que nous désirons qu'il soit établi sur la Meuse des bureaux d'octroi pareils à ceux établis sur le Rhin, ou que l'octroi de ce dernier fleuve soit réduit à un taux aussi modéré que possible.

Cologne le 10. Mars 1813.

Pour copie conforme les membres de la chambre de commerce

S. J. Moll

Henri Merkens

George Henri Koch.

3.

Projet de Règlement sur la police de la navigation du Rhin.

Pièce jointe aux réponses que la Chambre de commerce de Cologne a faites aux questions contenues dans la lettre de Mr le Préfet du 20 février 1813.

(Aus Akten über Handel und Verkehrswesen im M.St.A.)

Projet de Règlement et Observations.

§ 1.

Il n'y aura plus de distinction entre la grande et la petite navigation du Rhin. Toutes les parties de cette navigation seront exploitées exclusivement par autant d'associations de bateliers le nombre, desquels ne pourra pas excéder les besoins du commerce. Les règlements sur ces différentes associations seront faits sur la proposition des chambres de Commerce par M. M. les Maires des villes où les chargements s'opèrent et approuvés par M. le Préfet du département.

Observations: Les motifs qui ont fait établir les associations des bateliers pour la grande navigation et qui consistent principalement à activer les expéditions, à ne pas surcharger la navigation, et à donner une garantie au commerce, militent également et à plus forte raison pour le maintien des associations de bateliers, qui existent déjà et qui ont existé de temps immémorial pour l'exercice de la petite navigation, par exemple de celle entre Cologne et Wesel, entre Cologne et Dusseldorf etc. Nous avons dit à plus forte raison, parceque les chargements de la petite navigation ne se complètent pas dans le cours ordinaire des choses, aussi promptement que ceux de la grande navigation et qu'il est par conséquent d'autant plus nécessaire de n'y admettre qu'un certain nombre de bateliers et de leur prescrire un terme de chargement. L'article 20 de la convention veut, que la petite navigation soit libre pour tous les bateliers des deux rives pourvû qu'ils soient munis d'une autorisation pour naviguer délivrée sous l'autorité de leurs souverains respectifs, mais nous sommes persuadés que cette disposition, si elle était mise en exécution, attirerait une foule si prodigieuse de bateliers sur les différentes branches de la petite navigation que la ruine de tous en serait la suite inévitable et qu'on ferait tomber par cela seul des institutions consacrées par l'expérience des siècles et reconnues utiles et nécessaires à la prospérité des relations commerciales, qui unissent les différentes villes du Rhin.

Au reste, nous ne nous arrêterons pas ici à démontrer que par suite des dispositions de la direction générale de l'octroi du Rhin la grande navigation est mondée d'une foule de

bateliers extrêmement disproportionnée à la quantité des transports qui se font aujourd'hui sur le Rhin, même de ceux qui pourraient se faire dans les temps plus florissants. Il est généralement connu, que ces bateliers ne sont appelés au chargement que tous les 15 ou 18 mois, et que le bénéfice qui leur reste après ce voyage n'est point suffisant pour les faire vivre pendant un si long espace de temps. Aussi une très grande partie de ces bateliers est déjà réduite à la misère et à la mendicité, tandis que les autres un peu plus fortunés doivent sacrifier ce qu'ils ont gagné dans les années d'abondance, pour avoir de quoi subsister avec leurs familles.

§ 2.

Les chargements se feront au tour de rôle, qui sera réglé par l'ordre d'arrivée des bateliers de sorte que celui qui arrivera le premier avec son embarcation dans un port quelconque du Rhin y sera inscrit le premier au tour de rôle, la même marche sera suivie dans les ports d'Amsterdam, de Rotterdam et de Dort.

Observations: La célérité des expéditions ne pourra que gagner à cet ordre des choses, puisque le batelier sera stimulé par son propre intérêt à faire son voyage avec toute la célérité possible pour être d'autant plutôt inscrit au tour de rôle du port, pour lequel son chargement est destiné; mais il faudrait, que la même règle fût observée dans les ports de la Hollande, parce que l'industrie du batelier serait nécessairement entravée, s'il devait se trouver tel mois et tel jour dans le port d'Amsterdam, de Rotterdam ou de Dort pour y commencer son chargement, ainsi que le veut le tour de rôle actuellement établi en Hollande.

§ 3.

La navigation entre Cologne et Amsterdam sera séparée d'avec celle entre Cologne, Rotterdam et Dort; chacune de ces branches de navigation aura des bateliers particuliers, dont le nombre sera déterminé par le règlement, dont il est parlé ci-dessus § 1.

Observations: Les embarcations construites pour la navigation entre Cologne, Rotterdam et Dort ne sont pas propre à celles entre Cologne et Amsterdam, tandis que celles appartenantes aux bateliers d'Amsterdam sont propres à l'une et à l'autre. D'ailleurs le commerce aime mieux à traiter avec un certain nombre de bateliers qui lui soient connus depuis nombre d'années et que l'expérience a rendus dignes de sa confiance. Enfin les bateliers connaissent mieux la partie du Rhin qu'ils ont à parcourir, lorsque ces deux branches de navigation sont séparées que lorsque l'une est confondue

avec l'autre. Il est donc plus conforme et à l'intérêt du commerce et à l'équité que l'ancien ordre des choses soit rétabli et que la navigation entre Cologne, Rotterdam et Dort ne soit pas exploitée par les mêmes bateliers qui exploitent celle entre Cologne et Amsterdam.

§ 4.

Il n'y aura ni maximum, ni minimum des chargements, les bateliers pourront charger jusqu'à concurrence de la capacité de leurs embarcations, pourvu qu'ils ne les surchargent pas de manière à compromettre la sûreté des marchandises, mais ces chargements ne pourront durer que 8 jours; passé ce délai il sera défendu aux maîtres de grue de charger quoi que ce soit sur l'embarcation du batelier, dont le tour de rôle vient d'expirer. Il sera néanmoins accordé aux bateliers deux autres jours pour régulariser les papiers relatifs à leur chargement. Cette besogne faite, ils seront obligés de partir qu'elle que soit la quantité des marchandises, qui composent leurs cargaison.

Observations: Pour accélérer les expéditions il fut statué par l'art. 18 de la convention, qu'aussitôt qu'il y aurait dans le port de Cologne assez de marchandises pour composer une cargaison de 9000 Myriagr. en descendant ou de 7500 Myriagr. en remontant, ces marchandises seraient chargées de suite sur l'embarcation que le tour de rôle indiquerait, et que le maître-batelier de cette embarcation la ferait partir sans le moindre délai à peine d'être exclus de l'association etc. etc.

Il s'en faut beaucoup que cette disposition soit conforme à l'intérêt du commerce et de la navigation, car

1^{re} la proportion établie entre les chargements pour le bas-Rhin et ceux pour le haut-Rhin n'est pas juste, vû que la capacité des embarcations employées sur le haut-Rhin est à celle des embarcations, dont on se sert sur le bas-Rhin comme 1. à 3. Au lieu de 7500 Myriagr. il fallait donc fixer le minimum des chargements pour le haut-Rhin à 3000 Myriagr.

2^{re} Cette disposition n'a aucun égard à la quantité plus ou moins grande des marchandises, qui se trouvent momentanément dans les villes de station à la destination du haut-et du bas-Rhin. Il est cependant conforme à l'équité et à l'intérêt général que les bateliers puissent charger une plus grande quantité, lorsqu'il y a affluence que lorsqu'il y a pénurie de marchandises.

De l'exécution littérale de l'art. 18 précité il devrait donc résulter

a) que les bateliers du bas-Rhin seraient ruinés sans ressource parceque la capacité de leurs embarcations étant ordinairement de 25 à 30 mille Myriagrammes, le bénéfice qui résulterait d'un chargement de 9000 Myriagrammes

déduction faite de tous les frais ne serait pas suffisant pour les faire subsister;

b) par contre si les bateliers chargeant à Cologne pour Mayence peuvent séjourner dans le port de Cologne jusqu'à ce que leur chargement soit composé de 7500 Myriagr. les expéditions commerciales doivent éprouver des lenteurs sans nombre. Il est vrai que dans les temps florissants de la navigation il n'est pas difficile de porter le chargement de ces bateliers dans l'espace de 8 jours à la quantité de 7500 Myriagr., mais il n'est pas moins vrai qu'aujourd'hui où la navigation du Rhin est réduite audessous du quart de ce qu'elle était antérieurement il faut souvent un espace de 4 à 6 semaines pour avoir de quoi composer un chargement de 7500 Myriagr. pour Mayence.

Aussi la direction général de l'octroi du Rhin, loin d'insister sur l'exécution littérale de l'art. 18 permit-elle aux bateliers de charger tant qu'il leur plaisait, il n'y a pas d'exemple qu'elle ait forcé un batelier de partir et pourvu que les maîtres bateliers eussent su se concilier la faveur du contrôleur de station, ils étaient sûrs de pouvoir charger tout ce qui était à leur convenance, de partir même avec deux embarcations.

Dans ces circonstances est-il surprenant, que les négociants, pour éviter les lenteurs de la navigation, préfèrent les routes par terre le long du Rhin toutes les fois que le permet la nature des marchandises?

Au lieu de minimum et de maximum, il serait donc préférable de fixer un terme de chargement que les bateliers ne pourraient outrepasser sous aucun prétexte. En adoptant cette mesure qui est aussi conforme aux vœux des bateliers qu'à ceux des commerçants, l'industrie des navigateurs ne serait plus entravée par le minimum, ils ne dépendraient plus des sentiments plus ou moins littéraux du contrôleur de station et le commerce pourrait compter sur la prompte expédition de ses marchandises.

§ 5.

Il sera déterminé pour chaque destination un certain espace de temps, dans lequel le batelier sera tenu de livrer la marchandise sous peine de perdre une certaine partie du prix du fret. Les autorités locales dresseront de concert avec les chambres de commerce un règlement particulier sur cet objet.

Observations: Cette disposition parait être nécessaire pour prévenir les lenteurs, que les bateliers du Rhin se permettent quelque fois pendant le trajet. Les cas de force majeure devraient être constatés par les autorités des lieux où ils seraient obligés de s'arrêter.

§ 6.

Les prix du fret à payer pour les marchandises, qui seront embarquées dans les différents parts du Rhin à différentes destinations seront fixés sur la proposition des chambres de commerce par Mr. le Maire de la ville où l'embarquement s'opère et soumis à l'approbation de Mr. le Préfet du département.

Observations: La convention sur l'octroi du Rhin a adopté par rapport à la fixation des prix du fret une marche bien différente, de celle qui fût suivie jusqu'alors. Celle veut (art. 13) que l'administration de l'octroi de navigation règle d'une foire à l'autre le prix du fret, qui devra être payé dans les deux villes de station pour les marchandises, qui y seront embarquées à charge par elle de prendre l'avis des chambres de commerce de Cologne, de Mayence, Strasbourg et des magistrats de Dusseldorff, Francfort et Mannheim, et si les avis ne sont pas uniformes, d'adopter un taux moyen.

Nous avons tout lieu de croire, que la direction générale de l'octroi, au lieu de se conformer à cette disposition, a souvent fixé les prix du fret d'une manière arbitraire, et qu'elle n'a pas toujours pris le taux moyen résultant des différentes propositions des chambres de commerce. Mais sans nous arrêter à cette discussion nous nous bornons à observer, que la disposition de l'art. 13 de la convention, quelque sage qu'elle paraît, ne répond pas à son but, puisque toutes les chambres de commerce et toutes les autorités y dénommées ne sont guère en état de porter un jugement solide et impartial sur la quotité du prix du fret à adopter pour telle ou telle partie du Rhin. Ainsi, par exemple, la chambre de commerce de Strasbourg ne sera pas en état de juger avec connaissance de cause, si une quotité donnée du prix du fret à payer pour le trajet de Cologne à Amsterdam est analogue ou non aux besoins du commerce et de la navigation, puisque les éléments du calcul de ce fret, c'est-à-dire les localités qui rendent cette partie de la navigation plus ou moins dispendieuse, ne sont pas à portée d'une chambre de commerce placée à une distance de plus de 100 lieues. De même l'avis, que la chambre de commerce ou le magistrat de Dusseldorff pourrait émettre sur ce prix du fret ne pourrait pas être censé émis avec la plus stricte impartialité, parce qu'il importe aux négociants de la rive droite que les prix du fret de la rive gauche du Rhin soient aussi élevés que possible, pour s'assurer sous ce rapport une supériorité plus ou moins marquante sur le commerce de leurs rivaux.

Il est donc plus conforme à l'ordre naturel des choses, que le prix du fret soit proposé par la chambre de commerce de la ville où le chargement se fait vû que cette chambre est portée par son propre intérêt à fixer ce prix du fret de

la manière la plus avantageuse au commerce et à la navigation, et que cette proposition soit sanctionnée par les autorités locales et départementales, aux quelles les bateliers peuvent faire parvenir leurs réclamations, lorsqu'ils se croiront lésés par la proposition de la chambre de commerce.

§ 7.

La police de la navigation du Rhin sera exercée dans les différents ports du Rhin par M. M. les Maires exclusivement à la direction de l'octroi du Rhin, sauf aux négociants et aux bateliers de porter devant le conseil de Préfecture les réclamations qu'ils auraient à faire contre l'exercice de cette police.

Observations: Nous ne savons pas, si aujourd'hui où l'octroi du Rhin se trouve dans les attributions des droits réunis, la conservation de la direction de cet octroi est nécessaire dans l'intérêt du gouvernement, par rapport à la perception des droits, mais ce que nous savons très bien, et qu'aucun homme impartial ne voudra contester, c'est que cette direction est non seulement très inutile, mais encore très préjudiciable au commerce par rapport à la police du Rhin. Autrefois, lorsque cette police était confiée aux mains paternelles de l'autorité locale, les expéditions commerciales allaient leur train, à la satisfaction générale du commerce et des bateliers, mais depuis 7 ans, que la direction générale ne sachant mettre des bornes à son autorité a fait peser un sceptre de fer sur le commerce du Rhin, des murmures sans nombre se sont élevés contre les abus de tout genre, qui son résultats de ce nouveau système d'administration. Cette situation dut être autant plus accablante, que par sa nature amphibie, qui participait des deux rives du Rhin, cette administration se trouvait isolée de tout tribunal de l'Empire, de sorte que la voie judiciaire qui est ouverte à tout citoyen français contre toute administration, était fermée aux négociants, dont les intérêts personnels se trouvaient compromis par l'Administration de l'octroi du Rhin.

Le commerce ose espérer que la sagesse du gouvernement fera cesser ces criants abus, et qu'il rendra aux autorités locales l'exercice d'une police, qui ne pourrait qu'être à charge à l'administration des droits réunis, parcequ'elle détournerait une partie de son attention de la perception des droits laquelle fait l'objet essentiel de ses attributions.

Nous ne croyons pas exagérer en soutenant que l'exécution du projet de Règlement, que nous venons de proposer, présenterait non seulement tous les avantages, que pourrait

donner l'exemption absolue de tout règlement de police, mais qu'elle écarterait aussi les graves inconvénients, qui seraient inséparables d'une liberté sans bornes.

Pour copie conforme, les membres de la chambre de commerce

J. J. Moll

Henri Merkens

George Henri Koch.

4.

L'adresse du conseil municipal de Cologne a sa Majesté
l'Empereur.

(Aus Akten über Handel und Verkehrswesen im M.St.A.)

A sa Majesté Impériale et Royale.

Sire!

La ville de Cologne possède un droit que la nature, les traités et l'intérêt général de la navigation du Rhin avaient consacré depuis un temps immémorial. Ce droit fut attaqué dès la conclusion du traité de Luneville par la ville de Francfort, à laquelle se réunirent plusieurs autres places de commerce de la rive droite. D'après l'opinion de nos rivaux, la relâche forcée ne devait plus entraver la navigation du Rhin, ni à Cologne, ni à Mayence.

Mais les avantages locaux d'une part et l'insuffisance des motifs allégués par nos voisins de l'autre, furent bientôt appréciés et jugés par Votre Majesté. Le droit de relâche fut maintenu aux deux ports de Cologne et de Mayence.

Aujourd'hui les efforts d'une jalousie aveugle, et d'un intérêt contraire au véritable intérêt de la navigation paraissent se réveiller avec plus d'acharnement que jamais.

Sans égard aux titres respectables qu'une possession de plus de sept siècles a donné à la ville de Cologne, ni aux avantages que le commerce retire d'une navigation réglée et garantie contre l'immoralité et l'incertitude des bateliers, sans égard enfin à la raison d'Etat, qui rencontre dans l'exercice de ce droit de relâche des moyens de transport toujours prêts, toujours solides, et une barrière contre la fraude, les places rivales de Cologne provoquent imprudemment la ruine d'une institution, sans laquelle il n'y a plus d'ordre, plus d'assurance, plus de célérité à espérer ni dans la navigation du Rhin, ni dans le commerce d'échange entre les places qui trafiquent réciproquement et depuis si longtemps par la voie de ce fleuve.

Les motifs qui déterminèrent Votre Majesté Impériale et Royale à conserver le droit de relâche en 1803, non seulement subsistent encore, mais ils ont gagné par les circonstances en force et en nécessité.

La direction que Vos sublimes conceptions tendent à donner au commerce continental au détriment de celui de nos ennemis, trouve aujourd'hui dans le droit de relâche un instrument puissant autant qu'il est simple dans son action et facile à surveiller.

Qu'on ajoute à toutes ces considérations, Sire, que le Rhin formant la frontière orientale de l'Empire, réclame un régime particulier de navigation, qui puisse apporter au commerce français la compensation des droits d'étape et de relâche onéreuse, qu'il est obligé de payer aux villes riveraines du Danube, de l'Oder, de l'Elbe et du Weser, et Votre Majesté trouvera de nombreux et importants motifs pour différer son adhésion aux demandes des villes de Francfort et autres, au moins jusqu'à ce que la question ait été suffisamment débattue.

En conséquence nous osons recourir à la sollicitude éminente qui a dicté la conservation du droit de relâche et supplier très humblement Votre Majesté Impériale et Royale de créer une commission pris dans son conseil d'Etat, la quelle serait chargée d'examiner la question dans ses rapports avec l'octroi de navigation du Rhin, ainsi qu'avec l'intérêt général de l'Empire.

Cette commission, après avoir pris connaissance des réclamations respectives, qui se trouvent déjà sous les yeux des ministres, soumettrait ses vues à Votre Majesté Impériale, qui statuerait dans Sa haute sagesse ce qu'Elle trouverait convenable.

Nous sommes avec le plus profond respect

Sire

De Votre Majesté Impériale et Royale
les plus humbles et plus soumis sujets
les membres du conseil municipal de Cologne
Cologne le 18 mars 1813.

J. J. Wittgenstein Maire

de Gall, Molinari, Efferts, Cassinone, Ulpenich,
Neuman, de Herwegh, Hoffschlag, Selner, Bourel,
Beckers, Bolckhaus, Vernier, de Heinsberg,
Schmitz, Schülgen, Heiman, Bartman, Nolden,
Schaaffhausen, Engels, Wermerskirchen.

Pour copie conforme :

Le Maire de la ville de Cologne
Chevalier de l'Empire,
membre de la légion d'honneur

J. J. Wittgenstein.

5.

Entwurf einer Ordnung der Hilfskasse, welche die Setzschiffer, Steuermänner und Schiffsknechte zu Mainz für sich errichten zu dürfen wünschen.

(Aus den Akten der rheinischen Schiffergilde zu Mainz. M.St.A.)

Die zu dem Hafen der Großherzogl. Hess. Stadt Mainz gehörigen, allda wohnhaften Setzschiffer, Steuermänner und Schiffsknechte, erwägend, daß sie nicht gleich ihren Mitbrüdern in kleineren Orten zugleich Grundbesitzer sind, also nicht wie jene, von ihren Grundstücken einen Zuflufs zu ihrem Unterhalte, eine Nothilfe bei zustofsenden Unglücksfällen, eine Unterstützung für ihre Witwen oder annoch hilflosen Waisen genießen, haben schon längst den Wunsch gehegt, zu diesem Endzwecke von dem Lohne, den sie für ihre Reisen erhalten, etwas zu Bildung einer Hilfskasse bestimmen zu können, und glauben nunmehr unter dem Schutze Seiner Königlichen Hoheit des Durchlauchtigsten Herrn Großherzogs von Hessen und bei Rhein, ihres gnädigsten Landesherrn, diesem Wunsche Genüge leisten zu dürfen.

Da ihnen nun nachstehende Punkte zweckdienlich zu sein und mit dem Einkommen der Teilnehmer in Verhältnis zu stehen scheinen, so erbitten sie sich ehrfurchtsvoll derselben Genehmigung und zwar:

1. könnte für jede Reise zahlen

	Der Setzschiffer	Der Steuermann	Der Schiffs- knecht
nach Köln	fl. —,50	—	fl. —,30
nach Koblenz	- —,40	—	- —,20
In die Zwischenorte unter Koblenz wie nach Köln.			
In die Zwischenorte ober Koblenz wie nach Koblenz.			
nach Bingen	—	fl. —,12	—
nach Strafsburg	- 1,30	—	- 1,—
nach Schröck	- 1,—	- 1,—	- —,40
nach Mannheim	- —,40	- —,30	- —,30
In die Zwischenorte ober Mannheim wie nach Schröck.			
In die Zwischenorte unter Mannheim wie nach Mannheim.			

2. Die Setzschiffer und Knechte, welche die Rückreise um Lohn machen, zahlen für diese ebensoviel besonders.

3. Die Schiffer werden ersucht, vor ihrer Abreise dieses Geld für die, welche sie mitnehmen, zu bezahlen.

4. Sollte ein oder mehrere Mitglieder mit fremden Reisenden auf einem kleinen Fahrzeuge eine Reise unternehmen, so wird dafür wie für eine Schiffsreise gezahlt; doch können Spazierfahrten hiesiger Einwohner in die nahegelegenen Ortschaften nicht für Reisen angesehen werden.

5. Der jedesmalige Hr. Hafeninspektor oder Oberbeamte des Hafens wird ersucht, die Einnahme zu besorgen, das Tagbuch allmonatlich abzuschließen, in der Folge die angewiesenen Zahlungen zu machen und am Ende des Jahres Rechnung zu legen.

6. Ebenso wird der jedesmalige Hr. Werftmeister ersucht, die Verrichtungen des Gegenschreibers zu übernehmen.

7. Die Gesellschaft wird ** Mitglieder ernennen, um die Leitung des Geschäfts, einverständlich mit dem Hr. Kasseverwalter, zu besorgen, die Rechtmäßigkeit der gemacht werden den Ansprüche zu entscheiden und die Summe zu bestimmen, welche, nach Verhältnis der Zahl der Mitglieder und der vorrätigen Gelder, als Beihilfe verwendet werden könne.

8. Zum Genuß der Beihilfe sind geeignet:

- a) kranke Mitglieder, solange bis sie wieder Erwerb suchen können;
- b) Witwen der Mitglieder, solange sie im Witwenstand und in der Dürftigkeit leben;
- c) Waisen bis einschließlic zu dem Monate, wo sie ihre erste Kommunion verrichten und nun selbst etwas erwerben können.

Wobei es dem Ermessen der Vorsteher anheim gestellt bleibt, diese Beihilfe den Müttern, den Vormündern oder den sonstigen Verpflegern der Kinder auszuzahlen.

9. Da hier Hilfe in der Not der einzige Zweck ist, so kann nie gerichtlicher Beschlag auf diese Beihilfe gelegt werden.

10. Damit aber die Kasse nicht gleich anfänglich geschwächt werde, so darf unter einem Jahre vom Tage des ersten Beitrages an zu rechnen, keine Beihilfe bewilligt werden.

11. Jedes in der Folge neu aufgenommen werdende Mitglied zahlt bei seinem Eintritt einen Betrag, welcher nach dem bestimmt wird, was von demjenigen seines Standes, der in dem laufenden Jahre die meisten, und demjenigen, der die wenigsten Reisen gethan hat, eingegangen ist.

12. Der Eintretende kann jedoch nicht verbunden werden, diesen Betrag auf einmal zu erlegen, sondern es steht ihm frei, bis zu dessen Ergänzung bei jeder Reise das doppelte Taxgeld zu bezahlen.

13. Dieses Nachzahlen erstreckt sich nicht auf diejenigen, welche schon Mitglieder sind und nur den Erwerbszweig ändern, da sie von dem Augenblick an, als sie dies thun, in der erlangten Eigenschaft beitragen.

14. Außerdem zahlt jedes jetzt oder künftig eintretende Mitglied sogleich bei seinem Eintritt für Anschaffung und Unterhaltung der Register und Druck der Quittungen eine Gebühr von sechzehn Kreuzern.

15. In unvorhergesehenen Fällen oder bei Abänderungen und Zusätzen der gegenwärtigen Ordnung erbitten sich die Vorsteher die Hohe Genehmigung durch gutächtlichen Bericht.

Mainz, den 14. August 1816.

6.

**Verordnung der Stadt Mainz vom 24. März 1817 über das
Halfwesen oder den Schiffszug.**

(Aus Rheinschiffahrtsakten 1817 M.St.A.)

Entwurf zur Verordnung.

Um den Dienst des Schiffszuges oder Halfwesens auf eine dem Interesse des Handels und der Schifffahrt angemessene Art zu sichern und zugleich diejenigen Klagen, welche von seiten der Schiffer und Halfleute wegen ihren gegenseitigen Ansprüchen und Verbindlichkeiten erhoben worden sind, zu beseitigen;

und nach vorgängigem Einvernehmen der Bemerkungen und Vorschläge der Handelskammer; wird hiermit verordnet wie folgt:

Art. 1. Die Gesellschaft oder der Verein der hiesigen Halfleute ist, sowie derselbe bis hieher bestanden, ferner beibehalten und werden die beiden gegenwärtigen Vorsteher derselben hiemit in ihren Verrichtungen bestätigt.

Art. 2. Den hiesigen Halfleuten steht das ausschließliche Recht des Schiffszuges für alle aus dem hiesigen Hafen, sei es den Main oder den Rhein hinauf, abgehende Schiffe zu.

Art. 3. Kein hiesiger fremder Fuhrmann, der nicht zu der Gesellschaft der Halfterer gehört, kann in dem hiesigen Hafen an ein Schiff anspannen oder den Transport eines Schiffes übernehmen, es sei denn mit Bewilligung der Gesellschaft und in Fällen, wo wegen augenblicklichem Mangel an Pferden die Gesellschaft aufser Stand ist, die zur Abfahrt bereit liegenden Schiffe mit ihren eigenen Leuten zu befördern.

Art. 4. Die Gesellschaft der Halfterer ist verbunden, stets eine für den gewöhnlichen Dienst der Schifffahrt hinreichende Anzahl von tauglichen Pferden bereit zu halten. In

dem Artikel 3 bemerkten, außerordentlichen Falle, wenn nämlich die vorhandenen Pferde zur Befriedigung der bereit liegenden Schiffe nicht zureichend wären, ist die Gesellschaft gehalten, andere Pferde auf eigene Kosten gegen die nämliche Bezahlung und unter den nämlichen Bedingungen wie für ihre eigenen Pferde herbeizuschaffen, ohne daß der Schiffer nötig habe, sich selbst darum zu bekümmern, oder besondere Accorde mit fremden Fuhrleuten abzuschließen.

Art. 5. Damit aber auch der gewöhnliche Lauerkarcher-Dienst für die Stadt selbst nicht gefährdet werde, so sollen dafür wenigstens zwanzig Pferde in steter Bereitschaft gehalten werden, so zwar, daß, wenn sämtliche Pferde bis auf diese Anzahl auswärts sich befinden, keines dieser Pferde zum Schiffszug verwendet werden darf; tritt dieser Fall ein, so hat die Gesellschaft sich nach den Bestimmungen des Artikels 4 zu benehmen und andere Pferde zum Dienst der Schifffahrt herbeizuschaffen.

Art. 6. Es soll bei dem Schiffszug eine genaue Ordnung beobachtet werden, so zwar, daß der Schiffer, welcher zuerst zur Abfahrt bereit liegt, auch zuerst die benötigten Pferde erhalte. Zu dem Ende wird die Hafeninspektion ein besonderes Register führen, in welches die Schiffer, welche ihre Ladung beendigt haben und zur Abfahrt bereit sind, der Ordnung nach eingetragen werden; die Hafeninspektion stellt sodann dem Schiffer eine mit der Ordnungsnummer des Registers versehene Anweisung für die benötigte Anzahl Pferde aus; der Schiffer übergibt die Anweisung an die Vorsteher der Halfterer, welche sodann gehalten sind, die Pferde nach der Reihenfolge der Nummern zu stellen. Es darf kein Pferd ohne eine solche Anweisung verabfolgt werden, auch darf kein Schiffer vorzugsweise vor einem andern, welcher eine frühere Nummer hat, befördert werden.

Art. 7. Die Vorsteher der Karcher haben bei der Bestellung der Pferde die nämliche Rangordnung unter den einzelnen Mitgliedern der Gesellschaft zu beobachten und darüber genaue Register zu führen.

Art. 8. Die Fuhrleute sind verbunden, den jedesmaligen Anforderungen ihrer Vorsteher Folge zu leisten und auf Verlangen des Schiffers sogleich anzuspannen; sie sind gehalten, das Schiff bis an seinen Bestimmungsort, wohin nämlich die Übereinkunft getroffen ist, zu verbringen; sie haben in allem, was den Dienst angeht, die Anordnungen des Steuermannes genau zu befolgen; sie dürfen ohne dessen und des Schiffers Einwilligung weder unterwegs ausspannen noch halten bleiben. Die Bestimmung der Orte zum Füttern über Mittag und zum Übernachten, sowie die Bestimmung der Ankerplätze hängt lediglich von dem Schiffer und Steuermann ab. Der anbrechende Tag und die eintretende Nacht bezeichnen die ge-

wöhnliche Zeit zum An- und Ausspannen; die Zeit der Fütterung über Mittag ist auf eine Stunde festgesetzt.

Art. 9. Sollte der Fall eintreten, daß bei der Ankunft an der letzten Station, bis wohin die hiesigen Halfleute bestellt sind, keine Pferde vorrätig sein sollten, so werden die Halfleute sich dazu verstehen, das Schiff gegen die dort übliche Bezahlung weiter zu schaffen, bis sie von den dortigen Halfleuten abgelöst werden können.

Art. 10. Wenn unterwegs Hindernisse eintreten, so können die Halfleute nur dann den ferneren Dienst verweigern, wenn die Unmöglichkeit, weiter zu kommen, dargethan ist, z. B. bei Überschwemmung des Leinpfades. In diesem Falle steht es vorzüglich dem Steuermanne zu, zu bestimmen, ob und inwieweit der Leinpfad ohne Gefahr für die Fuhrleute und Pferde annoch befahren werden kann.

Art. 11. Wenn ein Pferd unterwegs erkranket oder zum ferneren Zug untauglich wird, so soll der Fuhrmann dieses sich von der nächsten Ortsbehörde bescheinigen lassen.

Überhaupt hat bei obwaltenden Uneinigkeiten zwischen den Schiffen und Halfleuten, wenn sie dieselben nicht gütlich ausgleichen, derjenige Teil, welcher beeinträchtigt zu sein glaubt, sich jedesmal an die nächste Ortsbehörde zu wenden, um womöglich die Thatsache, welche den Gegenstand der Klage ausmacht, richtig stellen zu lassen.

Art. 12. Im Falle ein Schiff wegen besonderen Hindernissen unterwegs halten bleiben muß, so dürfen die Halfleute nicht ohne Einwilligung des Schiffers umkehren, sondern sind gehalten, auf dessen Verlangen an Ort und Stelle liegen zu bleiben, bis wieder angeschirrt werden kann, wogegen der Schiffer ihnen nebst dem gewöhnlichen Schlaf- und Stallgeld Kost und Fütterung, für jeden Tag einen Gulden Wartegeld auf das Pferd zu vergüten habe.

Art. 13. Der Schiffer ist gehalten, den Halfleuten den Fuhrlohn, das Quartier- und Stallgeld nach der festgesetzten Taxe richtig und regelmäsig zu bezahlen, ihnen das gehörige Futter für die Pferde und zwar ein Vornsel Hafer pro Tag auf das Pferd, sowie auch den Fuhrleuten selbst gute und hinreichende Kost und Trank, so wie dies gebräuchlich ist, zu verabreichen und ihnen überhaupt keine Gelegenheit zu gegründeten Klagen zu geben.

Art. 14. Der Mietlohn für das Pferd ist folgendermaßen festgestellt:

Von Mainz bis Oppenheim . . .	2 fl. 15 kr.
- - - Gernsheim . . .	4 - 30 -
- - - Worms . . .	8 - — -
- - - Mannheim . . .	10 - — -
- - - Speier . . .	12 - — -
- - - Frankfurt . . .	4 - — -

Das Heu- und Stallgeld auf ein Pferd pro Nacht ist wegen der gegenwärtigen teuren Fütterung auf 1 fl., das Schlafgeld für den Mann auf 48 kr. festgesetzt.

Diese Taxbestimmungen sind auf unbestimmte Zeit gültig und können in der Folge nach Verhältnis der Umstände modifiziert werden.

Art. 15. Die Vorsteher der Karcher sind für die genaue Befolgung der durch die Artikel 4, 5, 6 und 7 gegebenen Vorschriften persönlich verantwortlich.

Art. 16. Diejenigen Halfleute, welche sich einer Zuwiderhandlung gegen ihre Obliegenheiten schuldig machen, dem Schiffer ohne Ursache und Not den Dienst versagen, sich unterwegs aufhalten oder sonst zu gerechten Klagen Gelegenheit geben, sollen unbeschadet der polizeilichen Strafen in denen dazu geeigneten Fällen und der Entschädigungsklage, welche der Schiffer vor den kompetenten Gerichten anzustellen berechtigt sein könnte, nebst dem noch nach Befund der Sache auf eine Zeit lang, und in schweren Fällen auf immer aus der Gesellschaft der Halfleute ausgeschlossen werden können.

Art. 17. Ausfertigung des Gegenwärtigen soll den Handelskammern, den Vorstehern der Schiffergilde, sowie den Vorstehern der Halfleute zugestellt werden.

Mainz, den 24. März 1817.

Der Großherzogl. Hess. Oberbürgermeister der Stadt:
Jungenfeld.

Gesehen und genehmigt von Großherzoglich Hessischer Regierungs-Kommission.

Mainz, den 31. März 1817.

Frh. v. Lichtenberg.

7.

Entscheid der Großherzoglich Hessischen Regierung der Provinz Rheinhessen vom 14. Juli 1818 in Sachen der „Wasser-Diligencen-Unternehmer“ gegen die „Jachtschiffer-Gesellschaft“.

(Aus Rheinschiffahrtsakten 1818 M.St.A.)

Mainz, den 14. Juli 1818.

Die Reklamation der Wasser-Diligencen-Unternehmer Dolleschall und Obert dahier um Wiedereinsetzung in das ihnen widerrechtlich entzogene Geschäft betr.

Die Großherzoglich Hessische Regierung der Provinz Rhein-Hessen,

nach Ansicht des von dem vormaligen Präfekten des Donnersbergs entworfenen, von dem Generaldirektor des

Brücken- und Strafsenbaues, sowie der Schiffahrt im Innern Staatsrat Crétet genehmigten Reglements für den Dienst der Wasserdiligencen von hier nach Köln vom 4. Messidor Jahrs XII der Republik, wodurch bestimmt wurde, daß diese Wasserdiligencenfahrt von zwei hier aufzustellenden Unternehmungen ausschließlic, alternando betrieben werden soll; ingleichen des zur Vollziehung jenes Reglements von dem Maire der Stadt Mainz unterm 6. Pluviose Jahrs XIII genommenen Beschlusses, wodurch die Bürger Dolleschall und Obert dahier, nach vorausgegangener Stellung der vorschriftsmäßigen Kautio von 3000 Franken für jeden, als Unternehmer jener Wasserdiligencenfahrt förmlic ernannt und aufgestellt worden sind;

eingesehen, die von dem Herrn Grafen von Solms-Laubach, als interimistisch angestellten Generalkommissär der Rheinschiffahrtsangelegenheiten, in einem Schreiben an den nun verstorbenen Herrn Obersten Gergens vom 8. Mai 1814 erlassene Verfügung, nach welcher Dolleschalls und Oberts ausschließliches Recht als Entrepreneurs der Wasserdiligence als eine Bedrückung des Schifferstandes charakterisiert und deren Unterdrückung verordnet wird;

eingesehen ferner die hierauf zwischen dem damaligen Generalgouvernementskommissär Herrn von Osterstedt und nachher der Österreichisch-Preussischen Administration für die Manutenez der rechtmäßigen Entrepreneurs einer-, dann von der subdelegierten Octroikommission für deren Exmission auf dem Grund der Verfügung vom 8. Mai 1814 andrerseits gepflogenen Verhandlungen; insbesondere auch die Verfügung ermeldeter Administration vom 2. Jänner 1815, wodurch dieselbe auf die Reklamation von Dolleschall und Obert gegen die von seiten der subdelegierten Octroikommission unterm 28. Dezember 1814 ihnen wiederholt angedeutete Aufhebung der Entreprise nebst Untersagung alles Jachtschiffahrtsbetriebs erklärt, in Gemäßheit höherer Instruktion keinen ferneren Einfluß in dieser Sache zu nehmen, welche Instruktion nach einer zur Hand gebrachten Abschrift eine Verfügung der Herren Minister von Österreich und Preußen vom 13. Dezember 1814 gewesen ist, im wesentlichen dahin gehend, daß ihre unterstehende Verwaltungsbehörde, gedachte Administration, während der Dauer ihres Provisorii sich alles Einflusses in die in das Ressort des Herrn Grafen von Solms-Laubach verwiesenen Rheinschiffahrtsangelegenheiten enthalten möge;

nach Ansicht der wiederholten und dringenden Reklamationen von Dolleschall und Obert, worin sie um Wiedereinsetzung in die ihnen entzogene Wasserdiligencenunternehmung mit Verzichtleistung jedoch auf das ihnen vermöge Artikel 1, 8 und 34 des Reglements zugestandene ausschließliche Recht auch auf die unbestimmten Fahrten zwischen hier und Köln

sowie das Zwangsrecht gegen die Jachtschiffer, mit Vorbehalt ihrer Entschädigung für das Verfllossene, bitten;

nach Ansicht der Mitteilung einer hochlöblichen Centralkommission für die Rheinschiffahrtsangelegenheiten vom 21. April jüngsthin, wonach der Versuch eines gütlichen Arrangements zwischen den Reklamanten und den damaligen Detentoren der Wasserdiligencenfahrt gescheitert ist;

nach Ansicht endlich der, auf diesseitigen unterthänigsten Bericht in dieser, so viel die reklamierte Wiedereinsetzung betrifft, nunmehr zur Entscheidung des diesseitigen Gouvernements erwachsenen Sache, unterm 15. I. M. erfolgten höchsten Ministerialentschließung, wodurch die Exmission der Rupprechtischen Jachtschiffergesellschaft, so fort die Wiedereinsetzung der rechtmäßigen Unternehmer Dolleschall und Obert in der selbstgebetenen, beschränkten Weise verordnet und hiesige Stelle mit der Vollziehung dieser höchsten Entscheidung beauftragt wird; in Erwägung, daß eine Wasserdiligence nichts anderes als eine nach Artikel 22 der Octroikonvention vom 15. August 1804 in der Regel den Schiffahrtsreglements nicht unterworfenen Wasserpost und lediglich eine Lokalanstalt ist, welche zu autorisieren oder aufzuheben vermöge seines Landeshoheitsrechtes allein dem Landesherrn des Ufers, wo ihr Hauptbureau sich befindet, oder dessen nachgesetzter Behörde zu steht;

in Erwägung, daß Dolleschall und Obert ihr ausschließliches Recht der Wasserdiligencenfahrt von hier nach Köln von der kompetenten Behörde und zwar titulo oneroso seiner Zeit erworben haben;

in Anbetracht, daß der Herr Graf von Solms-Laubach in der Eigenschaft als Generalkommissär der Rheinschiffahrtsangelegenheiten keine Qualität hatte, um hier landesherrliche Befugnisse auszuüben, daher in keinem Wege kompetent war, Dolleschalls und Oberts titulo oneroso wohl erworbenes ausschließliches Recht aufzuheben und dieses zwar um so weniger, als es ihm nicht zustand, während dessen bloß interimistischen Anstellung in jener Eigenschaft und lange vor dem Wiener Kongress, welchem doch die näheren definitiven Bestimmungen des Artikel 5 des Pariser Friedens vom 30. Mai 1814 vorbehalten waren, einseitige und willkürliche Abänderungen in dem rechtlich hergebrachten Besitzstande auf dem Rhein vorzunehmen und die Reklamanten zu depossedieren, während andere Rechte auf demselben bestehen blieben, als ferner die vorgeschützte Unverträglichkeit jenes ausschließlichen Rechts mit der Freiheit der Rheinschiffahrt um so weniger platzgreiflich ist, da jede regelmässige Postanstalt wie zu Land so auch zu Wasser ihrer Natur nach exclusiv sein muß, auch wirklich die von der Schiffahrtspolizeibehörde dortmals eingesetzten Detentoren sie gleichermaßen mit Ausschluss anderer Jachtschiffer

betrieben, endlich auch der Artikel 109 der Wiener Kongress- und der Artikel 1 der angehängten Rheinschiffahrtsakte die Freiheit der Rheinschiffahrt ausdrücklich nur auf die Handelschiffahrt bezieht;

erwägend ferner, daß die Österreichisch-Preussische Ministerialverfügung vom 13. Dezember 1814 nichts anderes darstellt, als eine der untergebenen Verwaltungsbehörde für die Dauer ihres Provisorii erteilte Instruktion, welche für den neu eintretenden Landesherrn von keiner verbindenden Kraft ist;

erwägend insbesondere, daß das Landesherrliche Recht Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs, über die Wasserdiligencenunternehmungen Allerhöchst dero Staaten zu verfügen, durch keine der bestehenden Traktaten beschränkt, vielmehr durch Artikel 13 des mit Ihro Majestäten dem Kaiser von Österreich und dem König von Preußen abgeschlossenen Frankfurter Staatsvertrages vom 30. Juni 1816, wodurch die Provinz Rheinhessen mit dem Großherzogtum vereinigt wurde, Allerhöchst demselben namentlich in der Stadt Mainz alle Souveränitätsrechte und Ausflüsse der Civiladministration ausschließlicly und ohne irgend einen Vorbehalt überwiesen sind;

in Anbetracht also, daß nach allem diesem die gegenwärtigen Detentoren der Wasserdiligencen durch eine inkompetente und folglich nichtige Verfügung in das Geschäft der Wasserdiligencen-Entreprise eingedrungen sind, wozu nicht sie, sondern die Reklamanten Dolleschall und Obert einen vollgültigen Titre besitzen, der durch ihre faktische Deposidierung von der inkompetenten Stelle seine Kraft keineswegs verloren hat, daß folglich den letzteren ihre Wiedereinsetzung in der selbst gebetenen, beschränkten Weise *salva justitia* nicht verweigert werden mag;

erwägend endlich, daß diese Wiedereinsetzung, da es sich hier von keiner Privatstörung in dem Besitze, sondern von einer solchen durch die inkompetente Verfügung einer konstituierten Administrativ-Autorität handelt, deren Kompetenz zu beurteilen der Richter weder die Elemente noch die Attributionen hat, nur von der oberen Landesverwaltungsbehörde zu verfügen kommt,

beschließt:

I. Die von der unter Schiffer Rupprecht als Bestätter vereinigten Jachtschiffergesellschaft bisher ohne landesherrliche Autorisation betriebene Wasserdiligencenfahrt von hier nach Köln hört 14 Tage *a dato* auf, und ihr Bureau wird alsdann geschlossen.

II. In gleicher Epoche treten die rechtmäßigen alten Unternehmer Johann Baptist Dolleschall und Georg Anton Obert, wenn sie zuvor die reglementsmäßige Kautio**n** binnen

Landes gestellt haben, vorbehaltlich ihrer vor dem Richter auszuführenden Entschädigungsansprüche pro praeterito, gegen wen sie damit auszulangen vermeinen, in ihr Geschäft wieder ein und eröffnen ihr Bureau dergestalt, daß sie ausschließlichschiffahrt als Wasserdiligence von Mainz nach Köln auf den Grund und Tarif des Reglements vom 4. Messidor XII und unter Beobachtung der allgemeinen schiffahrtspolizeilichen Vorschriften, namentlich, wenn sie auch Waren laden, zu unterhalten; daß sie hingegen auf die unbestimmten und aussergewöhnlichen Fahrten kein ausschließliches Recht und eben so wenig ein Zwangsrecht gegen die Jachtschiffer nach Artikel 34 des ersagten Reglements fernerhin mehr haben sollen.

III. Um die hiesigen Jachtschiffer womöglich bei Verdienst zu erhalten, soll durch Großherzogl. Oberbürgermeisterei der Versuch gemacht werden, binnen drei Tagen a die notitiae zwischen ihnen und den wieder eingesetzten Unternehmern Dolleschall und Obert eine freiwillige und billige Übereinkunft über die zu leistenden Fahrten zu stande zu bringen, nach Ablauf welcher Frist aber diejenigen, welche sich auf die ihnen zugekommene Aufforderung nicht erklärt haben, nicht weiter berücksichtigt werden können.

IV. Großherzogl. Hess. Oberbürgermeisterei ist mit der alsbaldigen Bekanntmachung gegenwärtigen Beschlusses an die betreffenden Teile und mit dessen Vollziehung, auch desfallsigen Berichterstattung beauftragt.

V. Abschrift vorstehenden Beschlusses ist einer hochlöblichen Centralkommission der Rheinschiffahrtsangelegenheiten, mittelst Begleitungsschreibens nachrichtlich zu kommunizieren.

Frhr. v. Lichtenberg.

8.

Bericht der Bürgermeisterei Mainz über das Gesuch einer Gesellschaft von Handels- und Privatleuten betr. Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Rhein.

(Aus Akten über Handel und Verkehrswesen [Dampfschiffahrt] M.St.A.)

Mainz, den 15. Februar 1826.

Großherzogliche Regierung!

Dem verehrlichen Auftrag vom 24. v. M. zufolge habe ich sowohl die nachträgliche Erklärung der provisorischen Direktoren der fraglichen Gesellschaft über die Frage:

„Welche Ausdehnung sie ihrer Unternehmung in den ersten 2—3 Jahren zu geben, insbesondere wie viele Dampf-

schiffe sie vorerst in Thätigkeit zu setzen und auf welche Stromstrecke in den diesseitigen Landen sie diese Fahrt auszudehnen gedenken“, wie auch das mir unterm gestrigen zugekommene Gutachten der Großherzogl. Handelskammer dahier eingeholt und habe die Ehre, beide unter Rückanschluß der Kommunikate Großherzoglicher Regierung mit gegenwärtigem zu übersenden.

Nach der mir übrigens etwas oberflächlich scheinenden Erklärung der Direktoren beabsichtigt die Gesellschaft, vorerst drei Dampfboote, deren Bau schon bestellt ist und welche sie in den Monaten Juni, Juli und August dieses Jahres zu erhalten hofft, zu etablieren und mit zweien die Fahrt auf dem Oberrhein zwischen dem hiesigen Hafen, Mannheim und Straßburg, und mit dem dritten jene auf dem Main zwischen hier und Frankfurt und zwar für den Transport von Reisenden und Gütern zu betreiben; indem sie sich ferner dahin äufsern, daß, wenn der Erfolg ihren Erwartungen entspräche und die Gesellschaft es für zweckmäfsig befinden würde, sie alsdann mehrere Schiffe bestellen und ihre Unternehmung nach allen Kräften befördern würden. Es wäre zu wünschen, daß in der vorliegenden Erklärung auch die Ladungsfähigkeit der Fahrzeuge, und zwar die Kapazität der Räume, welche für die Aufnahme von Reisenden und jener, welche für Güterladungen bestimmt sind, angegeben wäre.

Es bleibt mir nun noch übrig, der Einladung Großherzogl. Regierung, mein eigenes wohlervogenes Gutachten zu geben, zu entsprechen.

Ich muß gestehen, daß die Lösung dieser Aufgabe für mich um so schwerer ist, weil mir einestheils die nötigen Handels- und Rheinschiffahrtskenntnisse abgehen, andernteils ich nicht weiß, ob mein Gutachten sich auch auf die Frage über die Nützlichkeit und Zulässigkeit der neuen Erfindung im Interesse des Handels und der Schifffahrt überhaupt ausdehnen, oder aber sich lediglich auf das vorliegende Gesuch und die Bedingungen seiner Zulassung beschränken soll.

Ich glaubte, um meine Einsichten einigermaßen zu erhalten, die hiesige Handelskammer um Erörterung einiger, mir sowohl in allgemeiner Beziehung, als auch in Beziehung auf unser Land und insbesondere die Stadt Mainz mir wichtig dünkenden Fragen angehen zu müssen. Die von derselben in ihrem Gutachten gegebenen Antworten scheinen mir in den meisten Punkten so ziemlich befriedigend, insofern die darin enthaltenen Voraussetzungen richtig sind und die als wahrscheinlich hingestellten Erfolge keinen andern gegründeten Zweifeln Platz geben.

Die Handelskammer sagt im wesentlichen:

„1. Daß eine bedeutende Menge Güter von England, teils über Havre, teils über Hamburg und Bremen zu Land nach dem südlichen Deutschland und der Schweiz gingen, welche

lediglich wegen der mangelhaften Schifffahrt von der Rheinstraße abgezogen seien, oder dieselbe nicht betreten hätten.

2. Dafs die Haupt-, ja die einzige Ursache, warum diese Güter den Rhein meiden, in der Langsamkeit des Transports läge, und dafs diese Ursache ohnstreitig durch die Dampfschifffahrt beseitigt werde, daher zu erwarten stehe, dafs durch dieselbe diese Güter wieder auf den Rhein gezogen werden würden, indem dieselben durch die Dampfschiffe schneller und billiger an Ort und Stelle geschafft werden könnten, als durch den Landtransport.

3. Dafs neben der gröfseren Schnelligkeit der Transport durch Dampffahrzeuge eben so sicher wie der jetzige sei, jedoch die Fracht wahrscheinlich etwas höher kommen, aber immer noch bedeutend unter der Landfracht stehen werde.

4. Dafs vorzusehen sei, dafs der Rheinhandel bei dem Fortbestand der gegenwärtigen Schifffahrt nicht nur sich nicht wieder erheben, sondern wahrscheinlich noch mehr sinken werde.

5. Dafs demnach auch zu erwarten stehe, dafs durch die Einführung der Dampfschifffahrt der Handel unsres Landes und besonders jener der Stadt Mainz als Mittelpunkt der Unternehmung bedeutend gewinnen werde.

6. Dafs die gegenwärtigen Gildeschiffvereine füglich neben der Dampfschifffahrt würden bestehen können, indem, wenn diese Fahrt einmal gehörig organisiert sei, man mit Zuversicht hoffen könne, dafs alsdann so viele neue Güter auf den Rhein gezogen würden, dafs Dampf- und Rangschiffe genug zu thun haben würden; denn die Quantität der aus England nach dem südlichen Deutschland, der Schweiz und Italien gesandten Güter, welche seither die Rheinstrecke gemieden hätten und wahrscheinlich alsdann diesen Weg einschlagen würden, könne füglich auf 450 000 Centner jährlich angeschlagen werden.

7. Was aber insbesondere das Interesse der Stadt Mainz hinsichtlich ihres Umschlagsrechts betreffe, so liefse alles glauben, dafs die Entscheidung nahe sei, und dafs alsdann, wenn einmal die Wiener Kongressakte in Ausführung käme, und somit das gesetzliche Umschlagsrecht aufhöre, gerade die Dampfschifffahrt es sein würde, welche den Umschlag der Güter dem hiesigen Hafen erhalte, weil die Direktion mit den andern Gesellschaften die Verfügung getroffen habe, dafs alle Dampfschiffe hier ein- und ausladen und keins vorbeifahren dürfe.“

Wenn die Behauptungen der Handelskammer auch nur zum Teil gegründet sind, wenn die pos. 6 ausgesprochenen Hoffnungen auch nur zum Teil in Erfüllung gehen, wenn insbesondere die pos. 7 gegebene Aussicht, dafs die zwischen den verschiedenen Dampfschiffahrts-Gesellschaften getroffene

Übereinkunft eine stabile Garantie für die Stadt Mainz zur ferneren Erhaltung des Umschlags der Güter in ihrem Hafen auch nach Aufhebung dieses Rechtes gewähren werde, richtig ist, so würde die Dampfschiffahrt ohnstreitig sowohl im Interesse des Handels im allgemeinen, sowie in jenem unsres Landes und insbesondere der Stadt Mainz als eine höchst nützliche und empfehlenswerte Anstalt erscheinen; besonders wenn es in der Folge dahin gebracht würde, daß die Dampfboote im Inland gebaut, inländisches Brennmaterial zu deren Betrieb verwendet und somit die höchst bedeutenden Kapitalien, welche dafür gegenwärtig ins Ausland fließen, erhalten werden könnten.

Wie dem aber auch sei, so scheint mir die Frage über die Anwendbarkeit und Zulässigkeit der Dampfschiffahrt auf dem Rheine im allgemeinen keiner weiteren Diskussion empfänglich, sie scheint mir vielmehr durch die öffentliche Meinung, durch die bereits geschehenen Schritte und insbesondere durch die Konzessionen, welche von mehreren Staatsregierungen der beteiligten Uferstaaten einzelnen Gesellschaften erteilt worden sind, als entschieden angesehen werden zu müssen. — Es scheint sich daher nur noch darum zu handeln, unter welchen Bedingungen und Beschränkungen den einzelnen Gesellschaften die Befugnis, den Rhein mit Dampfbooten zu befahren, zu erteilen sei.

Großherzogliche Regierung sowohl wie auch die Centralkommission für die Rheinschiffahrt, welche neuerdings noch das Gutachten der Verwaltungsräte der Kölner und Mainzer Schiffergilde in dieser Beziehung verlangt hat, haben bereits den Grundsatz ausgesprochen, daß die Dampfschiffahrt nur mit möglichster Schonung des bestehenden Schifferstandes eingeführt werden und sich entwickeln soll.

Diese Rücksicht, welche die Erhaltung zahlreicher Familien und selbst das Interesse der Schiffahrt und des Handels in solange gebieten, als die Dampfschiffahrt die zeither übliche nicht ganz ersetzt, und durch die Erfahrung ihre ausschließliche Vorzüglichkeit vor jener in allen Beziehungen erprobt haben wird, tritt auch gewiß in Bezug auf die jetzt noch bestehende Gerechtsame der rheinischen Handelsstädte, insbesondere der Städte Köln und Mainz, ein, und ebenso mag auch das künftige Interesse des rheinischen Handels selbst, so beruhigend auch die Aussichten gegenwärtig sein mögen, nicht ganz unbeachtet bleiben dürfen. Es ist daher auch zu hoffen, daß die betreffenden Behörden bei der Erteilung von Konzessionen oder Privilegien solche konservatorische Bedingungen festsetzen werden, wodurch sie jederzeit die Zügel in Händen behalten, um dieser neuen Unternehmung eine solche Richtung zu geben, wodurch jene vielseitigen Interessen gehörig bewahrt und jede etwa mögliche Ausartung in ein dem allgemeinen

Interesse schädliches und nur den einzelnen Unternehmern vorteilhaftes Monopol vermieden werden könne.

In einer und der andern Beziehung erlaube ich mir einige unmaßgebliche, wenn auch aus einer vielleicht zu beschränkten Ansicht ausgehende Bemerkungen, nämlich:

In Bezug auf das Interesse des Schifferstandes.

Nach den Bestimmungen der Rheinoctroikonvention und den in Gemäßheit derselben ergangenen Verordnungen für die Schiffergilden steht diesen Gilden und insbesondere jener von Mainz der Warentransport zwischen Mainz und Köln und den Zwischenhäfen gemeinschaftlich mit der Kölner Gilde, ausschliesslich aber der Transport zwischen Strafsburg und den Zwischenhäfen zu. Wenn also den entstehenden Dampfschiffahrtsgesellschaften die Befugnis erteilt werden soll, bei diesem Transport zu konkurrieren, so müssen notwendig erst Modifikationen dieser gesetzlichen Bestimmungen von Seiten der kompetenten Behörden erfolgen. Sollen aber diese Modifikationen nur mit möglichster Schonung des Schifferstandes eintreten, so kann die den erwähnten Gesellschaften zuzugestehende Konkurrenz nur beschränkt sein und die Beschränkung muß, wenn sie der von der höhern Behörde bereits geäußerten Absicht entsprechen soll, sich vor der Hand nach solchen Grenzen bemessen, welche den noch bestehenden aktiven Gildeschiffern einen hinlänglichen Raum für ihren Gewerbebetrieb wenigstens zu ihrer notdürftigen Subsistenz überlassen. Für die Zukunft kann aber nur der Erfolg der Unternehmung und wie nach und nach durch denselben eine vermehrte Güterbewegung erzeugt und die Zahl der vorhandenen Gildeschiffer sich vermindern wird, den Maßstab für die weitere Ausdehnung des Geschäfts abgeben.

Wenn der Erfolg der Erwartung entspricht, wenn die Zunahme der Gütertransporte sich auch nur zum Teil auf diejenige Höhe erheben wird, welche die Handelskammer in ihrer posit. 6 aufgestellten Berechnung im Prospekt zeigt, so wird auch alsdann eine bedeutendere Anzahl von Dampfbooten, als die Unternehmer vor der Hand aufzustellen beabsichtigen, neben den gegenwärtig in Aktivität befindlichen Rangschiffen bestehen können, ohne letztere besonders zu beeinträchtigen.

Wird aber die Dampfschiffahrt sich noch vollkommener bewähren, wird deren Nützlichkeit im allgemeinen Interesse immer mehr anerkannt werden, dann wird mit deren Emporkommen die gewöhnliche Schiffahrt in dem nämlichen Verhältnisse abnehmen und nach und nach zum größten Teil sich auflösen. — Wenn diese Auflösung jedoch nicht allzu störend auf das Wohl der zahlreichen Schifferfamilien einwirken soll, so muß dieselbe so viel möglich ihren natür-

lichen Gang, nämlich durch allmähliche Verminderung der Zahl der Rangschiffer mittelst Absterben oder freiwilligen Austritt und durch allmähliche Verminderung der Zahl der vorhandenen Schiffe durch Veraltung und Unbrauchbarkeit gehen.

Unter diesen Voraussetzungen möchte also im allgemeinen festzusetzen sein:

a) daß die Privilegien zum Betrieb der Dampfschiffahrt sich vorerst nur auf eine gewisse Anzahl von Dampfbooten auf den verschiedenen Stromstrecken ausdehnen;

b) daß ein gewisses Ladequantum festgesetzt werde, welches die Dampfboote aufnehmen dürfen;

c) daß diese Ladungen sich vorzugsweise nur auf eilende Güter zu erstrecken haben;

d) daß in der Folge eine Vermehrung des Ladequantums und demnächst die Aufstellung neuer Dampfboote nur auf jedesmalige besonders nachzusuchende Erlaubnis von Seiten der zur Ertheilung des Privilegiums kompetenten Behörden stattfinden kann.

Sodann möchte aber auch ferner festzusetzen sein:

e) daß von nun an keine neuen Aufnahmen von Gildeschiffern stattfinden dürfen, und daß bei Absterben eines solchen Schiffers die Übertragung des Gilderechts höchstens nur auf dessen Witwe, nicht aber auf andere Glieder der Familie stattfinden dürfe und nach dem Ableben der Witwe als verloren anzusehen sei. — Diese Maßregel möchte schon an und für sich, auch abgesehen von der Dampfschiffahrt, wegen der großen Anzahl von Schiffern zweckmäßig und das einzige Mittel sein, wohlfeilere Frachten zu erhalten und den Schiffern eine bessere Subsistenz zu verschaffen.

Den Maßstab für a und b kann nur die Rheinschiffahrtsbehörde nach den ihr beiwohnenden statistischen Kenntnissen des gegenwärtigen Zustands der Handelsbewegungen auf dem Rheine geben; jener für d kann sich nur aus dem Erfolg, nach dem Verhältnis der zunehmenden Güterbewegung und der abnehmenden Zahl der Schiffer richten.

Endlich möchte es eben so billig als gerecht erscheinen, daß die mit Dampfschiffen verladene Güter eine Retribution an die Hilfskassen der Schiffergilden zur Unterstützung solcher Schiffer oder Schifferswitwen, welche wegen Verarmung ihr Geschäft aufgeben müssen, entrichten, nicht nur desfalls, weil diese Güter den Rangschiffen, sondern weil auch selbst den Hilfskassen die Centime von diesen Gütern entgehen, welche die Schiffer von ihren Ladungen an dieselben zu entrichten haben. Diese Retribution könnte füglich das Doppelte von dem betragen, was die Schiffer selbst vom Centner bezahlen müssen.

In Bezug auf die noch bestehenden Gerech-
tsame der rheinischen Handelsstädte, insbesondere
von Mainz und Köln.

Nach den von Großherzogl. Handelskammer sub posit. 7
geäußerten Ansichten scheint es zwar, daß eben durch die
Dampfschiffahrt den zeitherigen Umschlagshäfen dieser Vorteil,
selbst auch nach dereinstiger Aufhebung dieses Rechtes, am
sichersten erhalten werde; diese Erwartung möchte auch ein-
tretenden Falls in so lange sich bewähren, als die zwischen
den einzelnen Gesellschaften der Unternehmer von Dampf-
booten bestehen sollende, oder getroffen werden sollende
Übereinkunft wegen den Ein- und Ausladeplätzen sich er-
halten wird.

Sollte aber diese Übereinkunft in der Folge sich auflösen,
sollte der Fall wirklich eintreten, daß die Freiheit der Rhein-
schiffahrt ohne Beschränkung ausgesprochen würde, sollte als-
dann das Umladen der Güter weder durch eine fernere Überein-
kunft der Unternehmer noch durch andere gesetzliche Stipula-
tionen an keine bestimmte Station mehr gebunden sein, so ist
vorzusehen, daß alsdann der Spekulationsgeist der englischen,
holländischen und andrer Kaufleute und Unternehmer die Güter
nach allen Bestimmungen bis in die Schweiz und andere
Länder, soweit der Rhein und dessen Nebenströme mit Dampf-
booten befahren werden können, zu versenden suchen wird. —
Es scheint mir eine der wesentlichsten Bedingungen, welche
in die zu erteilenden Konzessionen oder Privilegien auf-
zunehmen wären, die sein zu müssen:

f) daß die laut a und d etabliert werdenden Dampfboote
in keinem Fall die ihnen angewiesene Stromstrecke über-
fahren dürfen.

Dieser Punkt mag vielleicht, als von einem einseitigen
Interesse ausgehend, mancherlei Bemerkungen unterliegen,
aber als Verwalter durfte ich ihn im Vorteil unsrer Stadt
nicht umgehen, und gerade in diesem Punkte, in welchem die
Interessen von Mainz und Köln sich am meisten berühren,
müßten die beiderseitigen Staatsregierungen, denen an dem
Wohl ihrer einzelnen Landesteile wie des Ganzen gelegen
sein muß, richtige Ursache eines konkorden Benehmens finden.

Es ist nach dem Urteil aller Erfahrenen gewiß, daß,
wenn auch das Umschlags- oder Stapelrecht in der Folge auf-
gehoben werden sollte, Mainz wie Köln nach ihren Lokalitäten
und nach der Natur des Stromes bei dem Fortbestand der
gegenwärtigen Art des Gütertransportes immer noch natürliche
Umschlagsplätze für die meisten Güter bleiben werden, was
sie aber bei Einführung der Dampfschiffahrt weit eher auf-
hören würden zu sein.

Welchen Einfluß endlich die Dampfschiffahrt alsdann,
wenn derselben einmal die freie Passage nach allen Richtungen

ohne bestimmte Lade- und Umschlagsplätze offen stehen sollte, auf den Handel, insbesondere auf den Speditions- und Intermediärhandel unsres Landes äufsern würde, dieses mag wohl einer reiferen Prüfung würdig sein, als meine Einsichten mir gestatten.

Nach diesen allgemeinen Bemerkungen bleibt mir nun noch übrig, mein speciellcs Gutachten über das vorliegende Gesuch der hiesigen Dampfschiffahrtsgesellschaft zu geben.

Die Gesellschaft setzt ihrem Unternehmen in ihrer Vorstellung, sowie in den derselben beiliegenden Statuten keine Grenzen; sie giebt vielmehr die Absicht zu erkennen, demselben nach Maßgabe des Erfolgs jede mögliche Ausdehnung zu geben, wozu sie bereits durch das in 2000 Aktien bestehende und eine Million Gulden betragende Kapital sich die Mittel verschafft hat, wovon jedoch 100 Aktien zurückbehalten werden sollen, um damit Schiffer und andere, die noch Aktien zu besitzen wünschen könnten, zu befriedigen.

Somit also, daß einigen Schiffern, welchen noch so viel Vermögen übrig bleibt (es giebt viele Schiffer, die nichts besitzen als ihr Schiff, auf dem sie wohnen und von dem sie leben), gestattet werden soll, ein paar Aktien zu nehmen und durch das Art. 2 der Statuten geäußerte Versprechen, zur Führung und Bemannung der Schiffe vorzüglich Rhein- und Mainschiffer anzustellen, glaubt die Gesellschaft zur Unterstützung der Schiffer genug gethan zu haben.

Ohne mich jedoch darauf oder auf eine nähere Prüfung der Statuten (gegen welche ich, insoweit sie bloß die Verwaltung des Fonds und die innere Geschäftsführung betreffen, nichts zu sagen habe) einzulassen, glaube ich nur noch auf den Art. 4 der Statuten, dessen strenge Handhabung mir besonders wichtig scheint, sodann auf die Art. 7 und 8, die Verbindungen mit andern Gesellschaften betreffend, welche Verbindungen, wie mir dünkt, den konzessionierenden Behörden nicht fremd bleiben dürfen, hinweisen zu müssen.

Nicht minder würde noch eine andere Berücksichtigung hinsichtlich der Frankfurter und Mainzer Marktschiffer eintreten müssen; da aber das Privilegium des Mainzer Marktschiffes durch den kürzlich erfolgten Tod seines Eigentümers, Haenlein, erloschen ist, und jenes des Marktschiffers Dienst, sowie ich erfahren habe, mit dem nächsten Jahre zu Ende gehen wird, so ist der Anstand, welcher desfalls sich sonst ergeben hätte, gehoben.

Ich bin demnach in Bezug auf das Gesagte des unmaßgeblichen Dafürhaltens, daß dem Ansuchen der Gesellschaft, wenn demselben kein sonstiges, mir unbekanntes Hindernis im Wege steht, unter folgenden Bedingungen willfahrt werden könne, nämlich:

I. daß die Gesellschaft vor der Hand die Dampfschiffahrt

mit nicht mehr als drei Dampfbooten, wovon eins für die Stromstrecke von Mainz nach Straßburg, das andere für jene von Mainz bis Mannheim und das dritte für die Fahrt auf dem Main von hier bis Frankfurt bestimmt ist, betreibe;

II. dafs dieselbe befugt sei, Reisende und ihre Effekten ohne Beschränkung auf diesen Stromstrecken aufzunehmen;

III. dafs hinsichtlich der Gütertransporte dieselbe auf ein bestimmtes, noch näher zu ermittelndes Ladequantum für den Oberrhein zu beschränken sei, für den Main aber jede beliebige Ladung aufgenommen werden könne;

IV. dafs die Ladungen auf dem Oberrhein sich vorzugsweise auf eilende Güter erstrecken sollen und nur dann, wenn keine dergleichen Güter mehr vorhanden sind, auch andere Güter bis zur Komplettierung des bestimmten Ladequantums aufgenommen werden dürfen;

V. dafs das Ladequantum niemals vermehrt werden, noch die Gesellschaft neue Fahrzeuge anschaffen dürfe, ohne vorher um die Erlaubnis dazu besonders nachgesucht und dieselbe erhalten zu haben;

VI. dafs es der Gesellschaft unbenommen sei, ihre Dampfschiffe auch zum Schleppen anderer Transportschiffe auf Verlangen der Schiffer und auf jede beliebige Distanz zu verwenden;

VII. dafs die Dampfboote niemals mit Ladungen den hiesigen Hafen vorbeifahren, sondern nur in demselben aus- und einladen oder umschlagen dürfen, und insbesondere, dafs es denselben untersagt sei, oberhalb Mainz, sei es bei Weisenau oder bei der Mainspitze, anzulegen und etwa aus dem Main kommende Güter dort aufzunehmen oder in den Main bestimmte Güter in andere Fahrzeuge überzuschlagen;

VIII. dafs die Gesellschaft gehalten sei, von jeder Verbindung oder Übereinkunft, die sie mit einer anderen Gesellschaft für den Betrieb der Dampfschiffahrt eingegangen hat oder noch eingehen könnte, Großherzogl. Regierung die Anzeige zu machen und die Genehmigung zu erwarten;

IX. dafs sie sich dazu verstehe, eine angemessene und noch näher zu bestimmende Retribution von den in den Oberrhein gehenden Güterladungen (jene in den Main wären auszunehmen, da die Mainschiffer in keinem Gildeverband stehen) an die Hilfskasse der Mainzer Schiffergilde zu entrichten;

X. endlich, dafs die Gesellschaft sich allen sonstigen, in schiffahrtspolizeilicher oder auch in allgemeiner polizeilicher Hinsicht bestehenden, oder von den kompetenten Behörden noch erfolgen könnenden Verordnungen und Vorschriften, als: das Beklopfen und Besichtigen der Fahrzeuge, die Behandlung und Kontrolle der Reisenden etc., jederzeit unterziehe.

Jungenfeld.

9.

Vereinbarung von Vertretern des Mainzer, Frankfurter und Strafsburger Handelsstandes über den Betrieb der Dampfschiffahrt auf dem Rhein und Main.

(Aus Akten über Handel und Verkehrswesen [Dampfschiffahrt] M.St.A.)

Nachdem von der Großh. Hess. Staatsregierung zu Darmstadt unterm 12. d. M. der in der Provinz Rheinhessen gebildeten Gesellschaft für die Dampfschiffahrt auf dem Rhein und Main die Konzession zur Errichtung und Betreibung der Dampfschiffahrt auf dem Rhein und Main erteilt worden, so ist zwischen dieser Gesellschaft, repräsentiert durch Herrn Johann Kertell, Vicepräsidenten der Handelskammer in Mainz, an einem, und der Gesellschaft der Herren Gebrüder Bethmann und Johann Noé du Fay & Co. zu Frankfurt, repräsentiert durch Herrn Staatsrat Ritter von Bethmann, und dem Handelsstande von Strafsburg, repräsentiert durch seinen Specialbevollmächtigten Herrn Anton Humann, am andern Teil, nachstehender definitiver Vertrag abgeschlossen worden.

1.

Die kontrahierenden Gesellschaften vereinigen sich zum gemeinschaftlichen Zwecke der Errichtung und Betreibung der Dampfschiffahrt auf dem Rhein und Main und erkennen die von Großh. Hess. Staatsregierung bestätigten Statuten, welche sie bereits im Januar des Jahres gemeinschaftlich vorläufig festgesetzt haben, als die Grundlage ihres Gesellschaftsvereins, im allgemeinen und besondern, definitiv hierdurch an.

2.

Sie versprechen und geloben sich wechselseitig alles zu thun und zu leisten, was den gemeinschaftlichen Zweck befördern und zur vollständigen Ausführung und Erreichung desselben führen kann.

3.

Der Gesellschaftsverein wird auf Gewinn und Verlust eingegangen, welcher sich durch das Verhältnis der Aktienbeteiligung zur Summe des sämtlichen Kapitals bestimmt.

4.

Zu diesem Zwecke sind zweitausend Aktien, jede zu 500 fl. im 24 Guldenfuß kreiert und folgendermaßen verteilt:

a) 500 Aktien übernimmt die Großh. Hess. konzessionierte Gesellschaft;

b) 400 Aktien das Konsortium der Gebrüder Bethmann und J. N. du Fay & Co.;

c) 400 Aktien der Handelsstand von Strafsburg;

d) 100 Aktien sind zur Verfügung des Freiherrn von Cotta gestellt, um in Rücksicht auf das bayrische Privilegium durch seine Vermittlung an bayrische Unterthanen und an die Mitinhaber dieses Privilegiums unter Angabe der Namen derselben verteilt zu werden;

e) 100 Aktien sollen vorzugsweise für Schiffer, welche sich dem Unternehmen anschließen wollen, vorbehalten bleiben, und was von diesen nicht übernommen wird, bleibt als Reservefonds und soll zum allgemeinen Besten sämtlicher Gesellschaften mit deren Einverständnis verwendet werden. — Die übrigen

f) 500 Aktien sind von der Großh. Badischen privilegierten Dampfschiffahrtsgesellschaft übernommen worden.

5.

Die kontrahierenden Gesellschaften sind berechtigt, sich an andere ähnliche Gesellschaften der Rhein-Dampfschiffahrt anzuschließen.

Urkundlich ist dieser Vertrag dreifach gleichlautend ausgefertigt und von den Specialbevollmächtigten eigenhändig unterschrieben, jedem ein Exemplar zugestellt worden.

So geschehen in Karlsruhe den 24. April 1826.

10.

Vertrag der Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main mit der Großherzogl. badischen privilegierten Dampfschiffahrtsgesellschaft vom 25. April 1826.

(Aus Akten über Handel und Verkehrswesen [Dampfschiffahrt] M.St.A.)

Zwischen der vereinigten Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main, bestehend:

a) aus dem Handelsstande der Stadt Mainz, repräsentiert durch seinen Specialbevollmächtigten Herrn J. Kertell, Vicepräsidenten der Handlungskammer daselbst, dann

b) aus den Herren Gebr. Bethmann und Johann Noé du Fay in Frankfurt a. M., repräsentiert durch den Herrn Staatsrat Ritter von Bethmann, ferner,

c) aus dem Handelsstand der Stadt Strafsburg, repräsentiert durch seinen Specialbevollmächtigten Herrn Anton Humann aus Mainz

einerseits

und der Großherzogl. Badischen privilegierten Dampfschiffahrts-

gesellschaft, repräsentiert durch den Freiherrn von Cotta aus Stuttgart und Herrn C. J. Kisling aus Kehl

andererseits

ist in der Überzeugung, daß das beiderseitige Unternehmen, die Dampfschiffahrt auf dem Rhein und Main einzuführen, nur dann vollkommen gedeihen und die beabsichtigte Gemeinnützlichkeiit erlangen kann, wenn sich alle Kräfte zu demselben Zwecke vereinigen und in der Absicht, alle Kollisionen und eine allen Theilen schädliche Rivalität zu vermeiden, folgender Vertrag abgeschlossen worden.

1.

Jede der zwei oben genannten Gesellschaften besteht als besondere und selbständige Gesellschaft für sich, so wie sie durch ihre Statuten festgesetzt und landesherrlich bestätigt sind.

2.

Jede derselben hat ihre eigene Direktion und Administration, welche ganz in dem Sinne der von den respektiven Regierungen genehmigten Statuten handeln und verwalten wird.

3.

Beide Gesellschaften kommen aber in finanzieller Hinsicht dahin überein, daß jede derselben an der Unternehmung der andern nach Verhältnis ihres Kapitals zur Summe der sämtlichen Kapitalien als Teilhaber zu betrachten ist und am Gewinn und Verlust nach diesem Verhältnis Anteil nimmt.

4.

Zu diesem Zwecke sind 2000 Aktien, jede zu 500 fl. im 24 Guldenfuß kreiert, und folgendermaßen verteilt:

- a) 500 Aktien erhält die Großherzogl. Badische privilegierte Gesellschaft;
- b) 500 Aktien die Großherzogl. Hessische konzessionierte Gesellschaft;
- c) 400 Aktien das Konsortium der Herren Gebr. Bethmann und Joh. Noé du Fay & Co.;
- d) 400 Aktien der Handelsstand von Straßburg;
- e) 100 Aktien sind zur Verfügung des Freiherrn von Cotta gestellt, um durch seine Vermittlung in Rücksicht auf das bayrische Privilegium an bayrische Unterthanen, und die Mitinhaber dieses Privilegiums, deren Namen seiner Zeit anzugeben sind, verteilt zu werden;
- f) 100 Aktien sollen vorzugsweise für Schiffer, welche sich dem Unternehmen anzuschließen gesonnen sind, zurückbehalten werden. — Was von diesen nicht angenommen wird,

bleibt als Reservefonds und soll zum allgemeinen Besten sämtlicher Gesellschaften verwendet werden.

Die von jeder Gesellschaft übernommene Anzahl Aktien bestimmt das Verhältnis des Anteils jeder Gesellschaft an dem Interesse des ganzen Vereins.

5.

Wenn die Großherzogl. Badische Gesellschaft es für notwendig oder nützlich erachten sollte, eigene Aktien unter ihrer besonderen Firma zu kreieren, so bleibt dieses ihrem Gutdünken überlassen, in welchem Fall die 500 Aktien, für die sie bei der allgemeinen Gesellschaft beteiligt ist, als Depositum in ihrer Direktionskasse liegen bleiben sollen, um als Repräsentativ ihres Anteils an der Gesamtunternehmung angesehen zu werden.

6.

Jede Gesellschaft von beiden hat das Recht, den Sitz ihrer Direktion dahin zu verlegen, wo sie es für gut findet.

7.

Aufser diesen Direktionen der einzelnen Gesellschaften soll eine Centralverwaltung bestehen, welcher die Leitung des Unternehmens übertragen wird und die ihren Sitz in Mainz hat. Sie besteht aus den Direktoren der einzelnen Gesellschaften, als deren hiezu Beauftragten, und sie besorgt vorzüglich den pünktlichen Eingang der Gelder, die nach Maßgabe der Bedürfnisse auf jede Aktie ausgeschrieben werden, die Anschaffung der an die niederländische Gesellschaft zu leistenden Zahlungen, ferner den Einkauf aller nötigen Utensilien, Brennmaterialien und dergl., und wird überhaupt alle und jede Verfügungen treffen, welche zum Dienst des Unternehmens nützlich oder nötig sind.

8.

Am Ende eines jeden Jahres werden die kontrahierenden Teile ihre Rechnungen aufstellen und solche der Centralverwaltung übergeben, um daraus eine allgemeine Rechnung zur Beurteilung der Resultate des Geschäfts zu stellen. Wenn dies geschehen ist, so werden sich die obgedachten Mitglieder der Centralverwaltung nebst einem von jeder einzelnen Gesellschaft besonders zu wählenden Mitglied in Mainz, Mannheim oder Karlsruhe vereinigen, um die Rechnungen zu prüfen und den auf jede Aktie fallenden Divident festzusetzen.

9.

Die Centralverwaltung wird den Dienst der Schifffahrt auf eine ineinander greifende und dem gemeinschaftlichen Zwecke entsprechende Weise organisieren.

10.

Alle von den verschiedenen Teilen bereits eingegangene oder abgeschlossene Verträge, welche auf den Kauf von Dampfschiffen oder auf Betreibung des gemeinschaftlichen Geschäfts Bezug haben, werden von den einzelnen Gesellschaften übernommen und sind für die vereinigte Gesellschaft verbindend.

11.

Alle und jede Privilegien und Konzessionen, welche eine oder die andere der kontrahierenden Gesellschaften zur Errichtung und Betreibung der Dampfschifffahrt von den hohen Regierungen der Uferstaaten schon erhalten haben oder noch erhalten werden, sollen nur zum Besten der vereinigten Gesellschaften, nicht aber zum Nutzen von Privaten oder einzelnen Teilen verwendet werden.

12.

Keine der kontrahierenden Gesellschaften kann irgend eine Verbindlichkeit eingehen, welche der Ausführung der Wiener Kongressakte oder sonstigen Bestimmungen und Verfügungen der hohen Regierungen zuwider wäre.

13.

Die Dauer dieses Vertrages ist auf sechs Jahre bestimmt, nach deren Ablauf eine weitere Übereinkunft über dessen Fortsetzung getroffen werden soll.

14.

Durch gegenwärtigen Vertrag wird jener, welcher unter dem 12. Dezember 1825 von den kontrahierenden Teilen in Mannheim abgeschlossen worden ist, annulliert und demnach als erloschen angesehen.

15.

Gegenwärtiger Vertrag soll den beiden Großherzogl. Regierungen von Baden und Hessen zur Genehmigung vorgelegt

werden und dann erst volle Kraft erhalten, wenn er von denselben bestätigt ist.

So geschehen und unterzeichnet in Karlsruhe den
25. April 1826.

gez. Frhr. von Cotta, Ch. F. Kisling, Joh. Kertell,
M. Bethmann, Ant. Humann.

11.

**Gutachten des Verwaltungsrats der Mainzer Schiffergilde
vom 2. März 1826 über Einführung der Dampfschiffahrt auf
dem Rhein.**

(Aus A. d. M. H.K. § 4210.)

Auszug aus dem Beratschlagungsprotokoll des Verwaltungsrats der
Mainzer Schiffergilde. Sitzung vom 2. März 1826.

In Gegenwart der Mit-
glieder und Suppleanten

{ Heinrich Pohl von Koblenz.
Martin Köhler von Mannheim.
Andreas Zabern von Strafsburg.
Jacob Altenkirch von Lorch.
Adam Brillmayer von Bingen.

Die Dampfschiffahrt auf dem Rhein betreffend.

§ 29.

Der Verwaltungsrat

nach Ansicht des Reskriptes hochlöblicher Verwaltungskommission der Rheinschiffahrt vom 13. v. M., wodurch und zwar in Gemäfsheit Verfügung einer hochpreislichen Centralkommission für die Rheinschiffahrtsangelegenheiten die Verwaltungsräte der Mainzer und Kölner Schiffergilde aufgefordert sind, über die Frage:

1. inwiefern die Anwendung der Dampfschiffahrt auf dem Rhein im allgemeinen zum Schleppen der Handelsschiffe sowohl als auch zum Transport der Güter auf Dampfschiffen geeignet sei;

2. wie dergleichen Einrichtungen mit möglichster Schonung des Nahrungsstandes der bestehenden Schiffergilden zu machen seien, ihre Gutachten zu geben;

nachdem derselbe diesem Gegenstande diejenige Aufmerksamkeit und Überlegung gewidmet, welche dessen Wichtigkeit erfordert, erlaubt sich folgendes zu bemerken:

Zu 1. So sehr auch die Dampfschiffahrt hinsichtlich ihrer Kraft und Schnelligkeit die allgemeine Bewunderung erregen mag, so sind die bisherigen Resultate derselben doch nicht von der Art, daß sie die Mitglieder des Verwaltungsrates, als

praktisch erfahrene Schiffer, welche seit einer langen Reihe von Jahren den Rhein in allen seinen Richtungen und bei jedem Wasserstande befahren haben, und dessen Beschaffenheit in allen Teilen kennen, daraus die Überzeugung schöpfen könnten, daß dieser Strom in allen seinen Strecken und bei jedem Wasserstand durch Dampfschiffe befahren werden könne.

Die Herren Unternehmer der Dampfschiffahrt scheinen das zwar als erwiesen vorauszusetzen und stützen ihre Zuversicht auf die im letzten Spätjahr gemachte Probereise. Allein diese Probe scheint bei weitem noch nicht haltbar, indem dieselbe mit einem nicht gehörig beladenen Dampfboote und bei einer äußerst günstigen Wasserhöhe unternommen wurde, wodurch manche strenge Strömungen umgangen und diejenigen Wege vermieden werden konnten, die seinem Fortkommen hinderlich gewesen sein würden.

Es ist bekannt, daß das Dampfboot, welches die fragliche Probereise unternommen hat, da, wo es diese Strömungen nicht umgehen konnte, durchaus nicht fortkommen konnte und namentlich bei Kaub bis zum andern Morgen liegen bleiben mußte, wo der Zufall wollte, daß der Rhein während der Nacht bedeutend anwuchs und dadurch die Möglichkeit herbeigeführt wurde, die Reise auf Nebenwegen fortzusetzen und dadurch die natürlichen Hindernisse zu umgehen.

Der nämliche Fall ereignete sich auch am Binger Loch, wo das Schiff ohne die Anstrengung zahlreicher Menschenhände ebenfalls nicht durchgekommen wäre.

Wenn es demselben auch gelungen ist, auf seiner Rückreise das Binger Loch auf einem Nebenwege zu umgehen, so geschah es aus der nämlichen Ursache, weil der hohe Wasserstand dazu einen günstigen Augenblick darbot; bekannt ist es aber, daß dieser Weg nicht bei jeder Wasserhöhe fahrbar ist.

Ebenso hatte man es nur dem hohen Wasserstande zu verdanken, daß das Dampfboot die seichten und gefährlichen Stellen zwischen Schröck und Straßburg glücklich passiert ist.

Nach der seitherigen Erfahrung und der eigenen Kenntnis des Verwaltungsrates von der Beschaffenheit des Rheines mag die Dampfschiffahrt höchstens nur auf der Stromstrecke von Rotterdam bis Köln, sodann, wenn der Wasserstand nicht allzu niedrig ist, von Bingen bis Speier, höchstens bis Schröck ausführbar sein.

Was aber den Mittelrhein von Köln bis Bingen betrifft, so mag es zwar einzelnen, wenig befrachteten Dampfbooten gelingen, bei günstiger Wasserhöhe diesen Weg zurückzulegen; im allgemeinen glaubt aber der Gilderat die Überzeugung aussprechen zu können, daß diese Stromstrecke sich

zu einer regelmässigen Dampfschiffahrt durchaus nicht eigne, sowohl wegen den heftigen Strömungen als auch wegen den andern natürlichen Hindernissen des Flußbettes und wegen den verschiedenen Wasserhöhen im Laufe des Jahres.

Es ist bekannt, daß der Mittelrhein öfters nur 30 bis 36 Zoll fahrbares Wasser hat, nun aber kann, wenn die Sicherheit des Transports nicht gefährdet werden soll, wohl kein anderes Dampfboot für diesen Strom anwendbar gemacht werden, als ein solches, das bei der Schwere der Dampfmaschine nicht wenigstens eine leere Tiefe von 36 bis 42 Zoll herausstellt. Wollte man aber diese Schiffe, um sie dem Rhein angemessener zu machen, kleiner bauen, so würde hierdurch eben die leere Tiefe vergrößert werden, indem, wenn die gehörige Kraft erreicht werden soll, die Maschine wohl schwerlich eine Verminderung der Schwere im Verhältniß zu der verminderten Gröfse des Schiffes zulassen mag.

Was das Bett des Rheines von Bingen bis Schröck betrifft, so mögen bei niedrigem Wasserstande die Dampfboote auch hier schon mit mancherlei Hindernissen zu kämpfen haben; aber jeder erfahrene Schiffer wird die Überzeugung teilen, daß der Rhein von Schröck bis Straßburg sich durchaus nicht zur Dampfschiffahrt, sei es nun für eigenen Gütertransport, oder zum Schleppen anderer Handelsschiffe eigne.

Zu 2. Bekanntlich hat der Schifferstand, seit mehreren Jahrhunderten in besondere Zünfte abgeteilt, unter dem Schutze der Uferstaaten besondere Gerechtsame genossen. Nach der Besitznahme des linken Rheinufer durch die Franzosen erhielt zwar die Rheinschiffahrt durch die Octroikonvention von 1804 eine andere Gestaltung, aber die Gerechtsame des Schifferstandes wurden durch eben diese Konvention noch mehr respektiert und kräftiger geschützt wie vorher. — Dagegen hatte aber auch der Schifferstand große Verbindlichkeiten zu erfüllen; er mußte sein Vermögen verwenden, um die geforderte Anzahl von Schiffen und Geschirr im besten Zustand herzustellen und dem Handelsstande die gehörige Sicherheit zu leisten.

Er hat ungeheure Summen dem Strome anvertraut, in der gerechten Voraussetzung, daß diese für ihn nicht verloren gehen, und er bei seinen Gerechtsamen geschützt und in seinem Nahrungszustande ungeschmälert erhalten werde. Auf den Grund dieser gesetzlich noch bestehenden Rechte möchte daher der Verwaltungsrat die Frage: wie mit möglichster Schonung des Nahrungsstandes etc. vielmehr so zu setzen sich erlauben: wie mit vollkommener Schonung des Nahrungsstandes der bestehenden Schiffergilden und Aufrechterhaltung ihrer Gerechtsame die Dampfschiffahrt zulässig sei? Denn der Verwaltungsrat hält

sich durchaus nicht für kompetent, irgend etwas im Namen seiner Kommittenten zuzugestehen, was den ohnehin schon sehr gesunkenen Nahrungsstand der Schiffer noch mehr schmälern könnte, oder was im Widerspruch mit denjenigen Verbindlichkeiten wäre, welche der Art. 29 pos. 11 des Gildereglements von 1807 ihm auferlegt.

Ehe er jedoch das Interesse des Schifferstandes weiter berührt, glaubt er vorerst auf dasjenige, was der Schifferstand seither geleistet hat, hinweisen und dann die Frage aufstellen zu müssen: ob wohl die Dampfschiffahrt gerade so viel zu leisten im stande sein werde.

Es ist noch nicht dargethan, daß die Dampfschiffahrt dem Handelsstande die Güter zu wohlfeileren Frachten und zu jeder Jahreszeit und in allen Verhältnissen in der nämlichen oder noch in kürzerer Zeitfrist werde liefern können. Im Gegentheil sollen die Unternehmer sich selbst schon geäußert haben, daß sie nicht um die nämliche Fracht wie die andern Schiffer fahren können; was aber die grössere Schnelligkeit des Transportes betrifft, so mag dieselbe sich zwar auf dem Niederrhein und bei günstigem Wasserstand allerdings bewähren, aber nicht bei niedrigem Wasser und nicht auf den Stromstrecken, die, wie oben bemerkt, nicht so leicht praktikabel sind, und es ist nach eben diesen Bemerkungen vorzusehen, daß durch die vielen und gefährlichen oder schwierigen Stellen und bei ungünstigem Wasserstande die Dampfboote weit öfter auf Hindernisse in ihrer Fahrt stoßen werden, als die andern Fahrzeuge.

Bei diesen ungewissen Aussichten ist demnach auch zu hoffen, daß, solange die Vorteile der Dampfschiffahrt nicht hinlänglich erprobt sein werden, die betreffenden hohen und höchsten Behörden den Dampfschiffsunternehmern keine solche Befugnis erteilen werden, wodurch die Rechte der Schiffer gekränkt, die gegenwärtige, für itzt noch im Interesse des Handels und der Schiffahrt unumgänglich notwendige Ordnung der Dinge erschüttert und selbst die Sicherheit der Transporte gefährdet werden könnten. Traurig wäre es, wenn der erhoffte Zweck nicht erreicht, das endliche Resultat nur der Ruin zahlreicher Familien sein würde und man am Ende dennoch zur seitherigen Ordnung zurückkehren müßte.

Aus diesen Gründen und indem der Verwaltungsrat nochmals seine Inkompetenz erklärt, irgend eine Bewilligung zu Gunsten der Dampfschiffahrtsunternehmer zu machen, wodurch die Rechte seiner Kommittenten beeinträchtigt werden könnten, ist derselbe des Dafürhaltens: daß, wenn es nicht anders sein und das Unternehmen der Dampfschiffahrtsgesellschaften Eingang finden soll, denselben diese Befugnis nur provisorisch, nur auf eine kurze, zu limitierende Probezeit und nur unter solchen Beschränkungen erteilt werden möge, damit die

Existenz der Schiffer, ihrer bestehenden Rechte und die gegenwärtige Ordnung der Schifffahrt nicht ohne Not aufs Spiel gesetzt werde.

Zu dem Ende möchte:

a) die Probezeit auf ein Jahr, von dem Tage der einzutretenden Wirksamkeit festzusetzen sein, welcher Zeitraum ohne Zweifel hinreichend sein wird, die Anwendbarkeit oder Nichtanwendbarkeit der Dampfschifffahrt auf den verschiedenen Stromstrecken, ihre Vorteile oder Nachteile in das gehörige Licht zu stellen;

b) den Unternehmern vorderhand nur zu gestatten sein, alle zehn Tage eine Reise von Köln nach Mainz und retour, und alle vierzehn Tage eine Reise von Mainz nach dem Oberrhein zu machen und an Gütern nur den vierten Teil der Ladungsfähigkeit des zur Aufnahme von Gütern bestimmten Raumes der respektiven Dampfboote aufzunehmen;

c) endlich aber den Unternehmern die Verbindlichkeit aufzulegen sein, eine verhältnismäßige, von der höheren Behörde nach Billigkeit zu bestimmende Retribution von den verladenen Gütern in die Hilfskasse der Gilden zur Unterstützung verarmter oder noch zu verarmender Schiffer zu entrichten.

Die Resultate dieser Probezeit werden alsdann auch einen sicheren Maßstab für das, was ferner geschehen soll, abgeben, sie werden zur Entscheidung der Frage führen, welche Begünstigung und Ausbreitung der Dampfschifffahrt im wohlverstandenen Interesse des Allgemeinen ferner zu gestatten sei; sie werden aber auch, wenn der Erfolg zu Gunsten der Dampfschifffahrt ausfallen sollte, besser wie jetzt die Frage entscheiden lassen, welche Entschädigung dem Schiffer, der alsdann aus seinem gesetzlich privilegierten Gewerbe herausgehoben werden wird, für seine vernichtete Existenz und für sein verlorenes Kapital an Schiff und Geschirr gebühre und wie dieselbe zu leisten sei.

Damit aber auch während dieser Probezeit gehörig und unparteiisch beurteilt werden könne, welche Vorzüge dieser oder jener Schifffahrtsbetrieb vor dem andern habe, ist es unumgänglich nötig, daß den Gildeschiffen sowohl bei dem Ein- und Ausladen der Güter in den verschiedenen Häfen, als wie bei den Einnahmebureaus vom Rheinoctroi gleiche Beförderung zuteil und die Dampfschiffer durchaus nicht vorzugsweise in dieser Hinsicht begünstigt werden.

Der Verwaltungsrat, indem er sich seiner Aufgabe hiermit nach Möglichkeit entledigt zu haben glaubt, vertraut im übrigen auf die Weisheit und Gerechtigkeit der höheren Behörden.

Für gleichlautenden Auszug

Der Gildesekretär:
gez. W. Oechsner.

Der Präsident:
gez. Heinrich.

12.

Gutachten des Verwaltungsrats der Mainzer Schiffergilde vom 27. August 1827 über die für die Konkurrenz der Segelschiffahrt mit der Dampfschiffahrt zu treffenden Vorkehrungen.

(Aus A. d. M. H.K. § 4210.)

Auszug aus dem Beratschlagungsprotokoll des Verwaltungsrats der Mainzer Schiffergilde. Sitzung vom 27. August 1827.

In Gegenwart der

Martin Köhler von Mannheim	} Mitglieder
Jacob Schmutz von Mainz	
Philipp Scholl von Lorch	
Georg Esser von Worms	

und der

Adam Brillmayer von Bingen	} Suppleanten
Joh. Andres von Mainz	
Joh. Reichert von Kaub und	
Simon Müller von Vallendar	

Die zur Bezweckung möglicher Konkurrenz der Segelschiffahrt mit der Dampfschiffahrt zu treffenden Vorkehrungen betreffend.

§ 63.

Nach Ansicht des mittelst Reskriptes hochlöblicher Verwaltungskommission hierher mitgetheilten Auszugs aus dem 420. Protokoll der Verhandlungen hochpreislicher Centralkommission für die Organisation und Administration der Rheinschiffahrt, nach welchem nunmehr auf den Antrag des Großherzogl. Hess. Bevollmächtigten die Frage erörtert werden soll:

„wie die Konkurrenz der Segelschiffahrt mit der Dampfschiffahrt zu erhalten und zu befördern, insbesondere ob dieser Zweck mit einstweiliger Aufrechthaltung der octroikonventionmäßigen Ordnung und des status quo in ihren Grundpfeilern bis zum Eintritt der neuen Ordnung der Dinge, etwa durch Einrichtung von Schnellfahrten mit abgekürzter Ladefrist, Ablösestationen für die Leinpfede etc. zu erreichen sein möchte;“

nach gepflogener Beratung über diesen Gegenstand erlaubt sich der Verwaltungsrat folgendes vorzustellen:

Bereits in seinem Beratschlagungsprotokoll vom 2. März 1826 habe der damalige Verwaltungsrat unter Reservation aller den Schiffergilden durch die Rhein-Octroikonvention zugestandenen Rechte, seine Ansichten sowohl über die Anwendbarkeit der Dampfschiffahrt auf dem Rheine, wie auch über die Frage: welche Einrichtungen bei Einführung der Dampf-

schiffahrt zur möglichsten Schonung des Nahrungsstandes der bestehenden Schiffergilden zu treffen sein möchten, ausführlich ausgesprochen. Dessen Bemerkungen haben aber damals keine Rücksicht gefunden. Die Dampfschiffahrt nahm ihr Entstehen und übt bis itzt alle Rechte der Gildeschiffer aus, indem sie alle der Tourfahrt gehörigen Güter ohne Ziel und Mafs verführt und so den berechtigten Schiffer um einen Teil seiner Nahrung bringt.

Nun, nachdem vier Monate vorüber sind, während welcher die Dampfschiffe durch außerordentliche Begünstigungen im stande waren, jede Woche zwei Bergreisen und zwei Thalreisen, jedesmal mit beinahe vollen Ladungen der besten und ausgesuchtesten Güter zu nehmen, während dem der Schiffer im Gefolge der aufs äußerste herabgedrückten Frachttaxen und des immer mehr abnehmenden Verdienstes seinem gänzlichen Ruin stets näher rückt, kommt endlich die Frage zur Diskussion, nicht wie der Gildeschiffer in seinen konventionmäßigen Rechten zu schützen und in welche Schranken zu seiner ferneren Erhaltung die Dampfschiffahrt zurückzuweisen, sondern: wie die Segelschiffahrt in stand zu setzen sei, die Konkurrenz mit der Dampfschiffahrt zu halten.

Wollte der Verwaltungsrat sich in die Erörterung dieser Frage einlassen, so würde dieses gewissermaßen eine Anerkennung der Rechtmäßigkeit der Art und Weise sein, wie die Unternehmer der Dampfschiffahrt ihr Gewerbe seither ausgeübt haben, ja es würde sogar den Anschein geben, als wolle man die Rechte der Dampfschiffer über jene der Schiffergilden erheben, indem letzteren ja nur die Befugnis zugestanden werden soll, solche Einrichtung zu treffen, um womöglich mit jenen konkurrieren zu können.

Übrigens entscheidet sich obige Frage von selbst, denn es ist einleuchtend, daß der Segelschiffer nie im stande sein wird, weder durch niedrigere Frachtpreise, noch durch Schnelligkeit der Beförderung mit dem Dampfschiffer zu konkurrieren.

Die Dampfschiffe fahren um die nämlichen Preise wie die Segelschiffer, sie nehmen ihre Frachten in der möglichst kürzesten Zeitfrist ein, denn ihre Ladungen sind schon bereit, ehe sie in den Häfen anlanden; sie benutzen sogar die Nacht zu ihren Aus- und Einladungen und sind durch nichts aufgehalten, denn Platz, Krahen und Wage stehen für sie jeden Augenblick bereit, sie brauchen sich nicht, um eine Ladung zu erhalten, um die Gunst der Kaufleute und Spediteure zu bewerben und weisen sich selbst die Güter zu; unterwegs haben sie weder von den Octroibureaus, die ihnen jede Stunde zu Gebot stehen, noch, wenn nur der Wasserstand ihnen günstig ist, von widrigen Winden einen Aufenthalt zu befürchten.

Durch eine Abkürzung der Ladefrist und durch Errichtung von Ablösestationen für die Leinpferde kann zwar allerdings etwas mehr Schnelligkeit in die Segelschiffahrt gebracht werden, diese wird aber nie so bedeutend sein, um den Kaufmann und Spediteur, der sich einmal aus mancherlei Gründen, besonders wenn er zugleich Aktionär ist, für die Dampfschiffahrt interessiert hat, zu bestimmen, seine Güter, die er mit den Dampfbooten versenden kann, den Segelschiffen zuzuwenden. Zudem wird eine Abkürzung der Ladefrist nichts helfen, wenn der Schiffer in dieser kürzeren Zeit nicht auch eine solche Ladung erhält, daß er dabei bestehen kann.

Zur Errichtung von Ablösestationen gehören aber auch an jeder Station tüchtige Pferde und Leinreiter und ein bedeutenderer Kostenaufwand, den der Schiffer mit seinem geringen Verdienst unmöglich bestreiten kann, wie der Verwaltungsrat in seinem Protokoll vom 21. Juni 1824 § 69, 31. März 1826 § 44, das er an eine hochlöbliche Rheinschiffahrtskommission ad No. 1037/534 einzusenden die Ehre hatte, ausführlich auseinandergesetzt hat.

Wenn es sich demnach nach den dankbar anerkannten Absichten einer hochpreislichen Centralkommission für die Rheinschiffahrt darum handeln soll, die Existenz der Gildeschiffer und mit ihr die octroikonventionsmäßige Ordnung und den status quo bis zum Eintritt der neuen Ordnung der Dinge aufrecht zu erhalten, so glaubt der Verwaltungsrat seiner Pflicht gemäß im Interesse seiner Kommittenten auf folgendes antragen zu müssen:

1. daß, da selbst nach der Aussprache des Großherzogl. Hess. Herrn Bevollmächtigten die Hauptbestimmung der Dampfboote jene einer Personenpost ist, die Dampfschiffahrt in die dieser Bestimmung angemessenen Schranken, so wie dieselben durch den Art. 24 der Polizeiverordnung für die Postschiffe vom Jahre 1815 bezeichnet sind, zurückgewiesen werde;

2. daß in der Folge die Frachttaxe so reguliert werde, daß der Schiffer wenigstens notdürftig dabei bestehen und Schiff und Geschirr unterhalten kann.

3. daß die Gildeschiffer durch zweckmäßige Maßregeln gegen die Eingriffe der Kleinschiffer und die Direktfahrer gegen jene der Intermediärschiffer geschützt werden;

4. daß zur Vermeidung von nachtheiligem Aufenthalt in der Fahrt dem Gildeschiffer ebenfalls so wie den Dampfbooten gestattet werde, die Rheinoctroigeühren zu Berg von Köln bis Koblenz auf dem Erhebungsbureau zu Köln und jene zu Thal von Koblenz bis Köln auf dem Bureau zu Koblenz zu entrichten, und daß er auf jenem zu Kaub zu jeder Stunde des Tages, auch außer den gewöhnlichen Bureaustunden, gleich den Dampfbooten expeditiert werde;

5. daß es endlich der höheren Behörde gefallen möge, auf die früheren billigen Gesuche der Schiffer um Verminderung der äußerst drückenden Rekognitionsgebühren geneigte Rücksicht zu nehmen, und diese Gebühren nicht nach der Ladungsfähigkeit der Fahrzeuge, sondern nach der wirklichen Ladung oder wenigstens nach dem Maximum der Ladung, die der Schiffer einnehmen darf, zu regulieren und ihn von dieser Gebühr, wenn er mit leeren Schiffen fährt, ganz zu befreien, damit auch hierin der Segelschiffer den Dampfbooten, die nur eine geringe Rekognition entrichten und niemals leer fahren, einigermassen gleichgestellt werde.

Diesen Desiderien, welche der Verwaltungsrat nach Recht und Billigkeit aufstellen zu dürfen glaubt, fügt derselbe die Versicherung bei, daß der Schifferstand stets bereit sein werde, zu allen Verbesserungen, die für die Sicherheit und schnellere Beförderung der Güter im Interesse des Handels wünschenswert und mit der Existenz der Schiffer vereinbarlich sein können, eben so bereitwillig als nach Kräften mitzuwirken.

Für gleichlautenden Auszug

Der Gildesekretär:
gez. W. Oechsner.

Der zeitliche Präsident:
gez. Heinrich.

13.

Gutachten der Mainzer Handelskammer vom 1. Mai 1828, betr. die nach Möglichkeit zu bewirkende Konkurrenz der Segelschiffahrt mit der Dampfschiffahrt.

(Aus A. d. M. H.K. § 4210.)

Mainz, den 1. Mai 1828.

An eine hochlöbliche provisorische Verwaltungskommission der Rheinschiffahrt

dahier!

Aus dem uns durch verehrliche Zuschrift vom 21. des Monats April abschriftlich mitgetheilten Gutachten des Verwaltungsrats der Mainzer Schiffergilde entnehmen wir, daß derselbe in der wahrscheinlichen Überzeugung von der Unmöglichkeit, Konkurrenz zwischen der Segelschiffahrt und der Dampfschiffahrt zu bilden, sich jeder bezüglichlichen Vorschläge enthält, und müssen auch wir uns davon enthalten, indem, wenn solche auch wirklich aufgefunden werden könnten, sie immer eine freiwillige Mitwirkung der Schiffer erfordern würden, wozu dieselben sich nicht verstehen. Wenn der besagte Verwaltungsrat, statt die beabsichtigten Vorschläge zu machen, seine ganze Tendenz dahin richtet, die gegenwärtige Lage der Gildeschiffer als höchst traurig zu schildern, so mag es wohl

an dem sein, daß die wenigen Fahrten, welche ihnen jährlich zu teil werden, den Verdienst nicht abwerfen, welcher ihnen eine angemessene Existenz sicherte, allein daran scheinen uns weder die Einführung der Dampfschiffahrt noch die angeblichen niedrigen Frachttaxen Ursache zu sein, sondern, wie wir in unserem Ergebenen vom 7. Sept. v. J. bereits anführten, der Grund einzig und allein in der allgemeinen und von dem Schifferstande selbst anerkannten übergroßen Schifferzahl zu liegen. Wir haben deshalb, wie Eurer hochlöblichen Kommission selbst bekannt, keine Gelegenheit unbenutzt gelassen, die sich nur immer darbot, die so sehnlich gewünschte Verminderung herbeizuführen und zu diesem Ende wiederholt auf die Ausstreichung derjenigen, welche die durch das Gilde-reglement vorgeschriebenen Bedingungen nicht mehr in allen Punkten erfüllen, sowie auf die Ausstreichung der Witwen angetragen, welche nach der Offenkundbarkeit ihr Fahrrecht durch Setzschiffer und nicht für ihre, der Witwen, sondern für ausschließliche Rechnung der Setzschiffer ausüben. Alle unsere diesfallsigen Bemühungen hatten keinen Erfolg, indem der Schifferstand selbst, dessen Bestes sie doch hauptsächlich bezwecken wollten, wenn auch nicht grade offen entgegenwirkte, doch wenigstens keine Mittel an Händen gab, die Vorschläge durchzuführen.

Was den am Schlusse des kommunizierten Gutachtens des Verwaltungsrats der Mainzer Schiffergilde vom 27. August v. J. befindlichen Antrag betrifft, so beehren wir uns auf dessen fünf Punkte folgendes zu erwidern:

ad 1. So möchte zur Beschränkung des Ladequantums der Dampfschiffe eine Ursache um deswillen nicht vorhanden sein, weil, wenn man einen Vergleich der Gütertransporte, welche in dem verflossenen Jahre, wo die Dampfschiffahrt ins Leben trat, auf dem Rheine durch die Segelschiffahrt stattfanden, mit jenen in den früheren Jahren anstellt, sich ergibt, daß durch letztere eine bedeutend größere Quantität als vorher verschifft wurde. Der Mehrbetrag wurde durch die Dampfschiffahrt angezogen, und verführte sie gewöhnlich nur solche Waren, welche ihrer Eile wegen größtenteils zu Land gegangen sein würden. Die Dampfschiffahrt brachte sohin der Segelschiffahrt eher Nutzen als Schaden.

ad 2. Eine Frachtenerhöhung kann aus dem doppelten Grunde nicht eintreten, weil einesteils die Frachten auf dem Rheine immer noch nicht im Verhältnisse mit jenen auf andern Flüssen stehen, sondern bei weitem zu hoch erscheinen, und andernteils die Schiffer bei Ladungen aufser und selbst in der Tour noch um billigere Frachten fahren. Auch verschuldet, wie eingangs bemerkt, nicht die angebliche Niedrigkeit der Frachttaxe, sondern lediglich die übergroße Schifferzahl, wenn

die Schiffer nicht den Verdienst finden, welcher zu ihrem Auskommen hinreicht.

ad 3. Besteht der gerügte Mißbrauch wirklich zum Nachteil der direkten Fahrt, allein wir müssen gestehen, kein Mittel zur Abhilfe zu kennen, indem derselbe unter Beobachtung der gesetzlichen Formen verübt wird. — Die Schiffer selbst sind die Hauptschuldigen, und giebt ebenfalls die übergroße Schifferzahl die Veranlassung dazu ab, denn jeder will seine Lebsucht gewinnen, jeder will demnach fahren und erbietet sich, es zu niedrigeren Preisen zu thun, was die Eigentümer der Waren zu ihrem Vortheile natürlich annehmen.

ad 4 u. 5. Stellen sich beide Gesuche als vollkommen billig dar und wäre deswegen zu wünschen, daß ihnen willfahrt werden möge.

Genehmige hochlöbliche Kommission die Versicherung
vollkommenster Hochachtung

J. Kertell.

14.

**Konzession zum Betrieb der Marktschifferei zwischen Mainz
und Nierstein vom 15. Januar 1828.**

(Aus Rheinschiffahrtsakten 1828 M.St.A.)

Mainz, den 15. Januar 1828.

Die Großherzogliche Regierung

nach Ansicht des Gesuchs des Kleinschiffers Johann Adam Höhr zu Nierstein um Konzessionierung zur Betreibung der Marktschifferei zwischen Nierstein und Mainz; nach Ansicht der von Seiner Excellenz dem Großherzogl. Minister der auswärtigen Angelegenheiten auf diesseits erstatteten desfallsigen Vortrag erfolgten höchsten Entscheidung vom 17. Dezember 1827, Nr. A. D. 2129; nach weiterer Ansicht der von seiten der Herren Bürgermeister von Nierstein und Mainz, sowie auch der Großherzogl. Handelskammer dahier gemachten gutachtlichen Vorschläge hinsichtlich des für diese Marktschiffahrt festzusetzenden Frachttarifs und der sonst dabei zu bestimmenden nötigen polizeilichen Vorschriften; und in Erwägung, daß der Bittsteller Johann Höhr alle zu dieser Unternehmung erforderlichen Eigenschaften und tüchtige Fahrzeuge besitzt; auch derselbe unterm 27. Juli vorigen Jahres bereits die Ermächtigung zum Betrieb der Kleinschiffahrt von uns erhalten hat,

beschließt:

Dem eben benannten Johann Adam Höhr wird hiermit die Konzession zum Betrieb der Marktschifferei zwischen

Mainz und Nierstein auf einen Zeitraum von zehn Jahren, vom 1. Januar 1828 an bis zum 31. Dezember 1837 einschliesslich gegen einen jährlichen, in die Staatskasse zu entrichtenden Kanon von Dreissig Gulden, welcher von der vorbesagten Epoche, 1. Januar dieses Jahres, an zu laufen hat, und unter den weiteren polizeilichen Bestimmungen hiermit erteilt; nämlich:

1. Der Konzessionar muss stets mit einem hinlänglich geräumigen, im besten Zustande befindlichen und gedeckten Schiffe versehen sein, und

2. jeden Dienstag und Freitag, solange die Schifffahrt offen ist, regelmässig um 4 Uhr morgens, es mögen wenig oder viele Personen beisammen sein, von Nierstein ab- und um 1 Uhr mittags von Mainz wieder dahin zurückfahren; auch bei dieser Zurückfahrt eine Stunde in Weisenau anhalten.

3. Bei der Bergfahrt ist derselbe gehalten, jedesmal die nötige Anzahl Pferde anzuspannen, damit die Fahrt zu Berg nicht zu langsam gehe.

4. Ebenso hat der Marktschiffer bei jeder Fahrt einen Nachen an das Marktschiff anzuhängen, um sich desselben bei allenfallsigen Unglücksfällen bedienen zu können.

5. Darf sich derselbe nur gelernter und erfahrener Schiffsknechte bedienen, die dem Trunke nicht ergeben sind und die sich sämtlich, so wie er, der Marktschiffer selbst, eines bescheidenen, zuvorkommenden Betragens gegen die Reisenden zu befleißigen haben; nicht minder soll er sich angelegen sein lassen, durch alle ihm zu Gebot stehenden Mittel das Fortkommen der Reisenden zu befördern und für einen sicheren und bequemen Aufenthalt auf dem Schiffe zu sorgen.

6. Dem Marktschiffer ist untersagt, ausser den Frachtbriefen, welche zu den geladenen Gütern und Effekten gehören und deren Marken tragen, sonstige Briefe zu befördern, oder sich mit dem Transport der der grossen Schifffahrt angehörigen Stückgüter zu befassen.

7. Der Tarif der Gebühren, welche der Marktschiffer zu nehmen berechtigt ist, wird folgendermassen festgesetzt:

	fl.	kr.
Von einer Person, einschliesslich der Last, so dieselbe tragen kann	—	6
Von einem gepackten Korb, ungefähr 1 Centner wiegend	—	6
Von einem Malter Frucht, ohne Unterschied	—	5
Von einer Tonne Hering oder Seife	—	8
Von einem Centner Ware von Mainz nach Nierstein zu Berg, ohne Unterschied	—	8
Von einer Ohm Wein, Essig, Branntwein, Öl etc.	—	30

	fl.	kr.
Von einer Scheibe eiserner Stückfafsreihe	—	4
„ einer Scheibe hölzerner Stückfafsreihe	—	3
„ einer Scheibe hölzerner oder eiserner Zulast- und kleinerer Reife	—	3
„ hundert Stückfafs Daubholz	1	12
„ „ Rheinlatten	—	24
„ „ Mainlatten	—	16
„ „ Spalierlatten	—	12
„ hundert großen Borten	1	—
„ „ Mainborten	—	40
„ einem Baumstamm 4ter	—	30
„ „ „ 6ter	—	24
„ „ „ 7ter	—	20
„ „ „ 8ter	—	18
„ „ „ 9ter	—	15
„ einem Malter Steinkohlen	—	8
„ hundert Krügen Mineralwasser	—	50
„ einem Krug	—	1
„ einem fetten Schwein „	—	6
„ einem Ferkel	—	2
„ einem Stück Wein	4	—
„ einer Zulast	2	—
„ einem Centner Ware von Nierstein nach Mainz zu Thal	—	6
Für ein Stückfafs mit Inbegriff von 19 kr. für Zoll und Krahnengeld	—	36
Für ein 2-Ohmfafs mit Inbegriff der kr. für Zoll und Krahnengeld	—	10
Für ein Ohmfafs mit Inbegriff der kr. für Zoll und Krahnengeld	—	6
Für ein Zulastfafs mit Inbegriff der kr. für Zoll und Krahnengeld	—	18

8. Vorstehender Frachttarif soll auf dem Marktschiffe selbst an einem in die Augen fallenden Ort angeheftet werden, damit ein jeder davon Kenntnis zu nehmen im stande ist.

9. Die Nichtbeobachtung oder Zuwiderhandlung vorbesagter Bestimmungen soll für den Petenten den Verlust der Konzession nach sich ziehen.

Ausfertigung gegenwärtigen Beschlusses soll dem Großherzoglichen Bürgermeister von Nierstein zur Kenntnis mitgeteilt werden, um solchen dem Marktschiffer Johann Adam Höhr zu seiner Legitimation und Danachachtung zu behändigen.

15.

Fahrplan und Frachtpreise der Preussisch-Rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft in dem ersten Betriebsjahre.

(Einblattdruck der Schlósserschen Druckerei der Preussisch-Rheinischen Dampfschiffahrtsverwaltung zu Köln, in Akten über Handel und Verkehrswesen [Dampfschiffahrt] M.St.A.)

A b f a h r t

der

Preussisch Rheinischen Dampfschiffe

zwischen Köln und Mainz, während den Monaten Juni, Juli und August 1827.

Für Passagiere, Frachtgüter, Wagen und Pferde.

Bis zum 8. Juni wird die „Concordia“ noch den Dienst allein wahrnehmen, und bleiben daher die Abfahrtstage bis dahin die nämlichen wie während des Monats Mai. Die Abfahrtsstunden sind aber zu Köln: Sonntags um 7 Uhr und Mittwochs um 8 Uhr morgens; und zu Mainz Dienstags um 6 Uhr und Freitags um 8 Uhr morgens. Vom 8. Juni ab wird der „Friedrich Wilhelm“ in Dienst gesetzt und abwechselnd mit der „Concordia“ fahren. Die Abfahrtstage und Stunden sind alsdann wie folgt:

Von Köln nach Bonn, Koblenz, Bingen, Mainz und den Zwischenorten, Sonntags und Dienstags morgens um 7 Uhr, Mittwochs und Freitags morgens um 8 Uhr.

Von Bonn nach Koblenz, Bingen, Mainz und den Zwischenorten, Sonntags und Dienstags morgens um 11 Uhr, Mittwochs und Freitags mittags um 12 Uhr.

Von Koblenz nach Bingen, Mainz und den Zwischenorten, Montags, Mittwochs, Donnerstags und Samstags morgens um 5 Uhr.

Von Bingen nach Eltville und Mainz, Montags, Mittwochs, Donnerstags und Samstags nachmittags um 2¹/₂ Uhr.

Von Mainz nach Bingen, Koblenz, Bonn, Köln und den Zwischenorten, Sonntags und Freitags morgens um 8 Uhr, Dienstags und Donnerstags morgens um 6 Uhr.

Von Bingen nach Koblenz, Bonn, Köln und den Zwischenorten, Sonntags und Freitags morgens um 10 Uhr, Dienstags und Donnerstags morgens um 8 Uhr.

Von Koblenz nach Bonn, Köln und den Zwischenorten, Sonntags und Freitags nachmittags um 2 Uhr, Dienstags und Donnerstags mittags um 12 Uhr.

Von Bonn nach Köln, Sonntags und Freitags nachmittags um 5 Uhr, Dienstags und Donnerstags nachmittags um 3 Uhr.

Die Preussisch Rheinischen Dampfschiffe korrespondieren in Mainz mit den Dampfschiffen des Oberrheins und in Köln

mit jenen des Niederrheins, welche mit anderen Dampfschiffen in Verbindung stehen, die nach allen Richtungen des Königreichs der Niederlande und nach London fahren. Von Köln fahren an den unten bezeichneten Tagen wöchentlich zwei Dampfschiffe in einem Tage, und zwei andere in zwei Tagen nach Rotterdam.

Preise der Plätze:

Distanzen hin oder zurück	Pa-villon		Grosse Kajüte		Vordere Kajüte		Matrosenraum für Bedürftige	
	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.
	Von Köln nach Bonn	1	4	—	25	—	17	—
- - - Königswinter	1	24	1	10	—	27	—	14
- - - Linz	2	16	1	25	1	8	—	19
- - - Andernach	3	20	2	22	1	25	—	28
- - - Neuwied	3	20	2	22	1	25	—	28
- - - Koblenz	4	20	3	15	2	10	1	5
- - - Boppard	5	15	4	4	2	23	1	12
- - - St. Goar	6	12	4	23	3	6	1	18
- - - Kaub	7	6	5	12	3	18	1	24
- - - Bacharach	7	6	5	12	3	18	1	24
- - - Bingen	8	—	6	—	4	—	2	—
- - - Eltville	8	20	6	15	4	10	2	5
- - - Mainz	9	10	7	—	4	20	2	10
- Bonn - Königswinter	—	20	—	15	—	20	—	5
- - - Linz	1	10	1	—	—	20	—	10
- - - Andernach	2	15	1	25	1	7	—	19
- - - Neuwied	2	15	1	25	1	7	—	19
- - - Koblenz	3	18	2	20	1	24	—	27
- - - Boppard	4	12	3	10	2	6	1	3
- - - St. Goar	5	8	3	28	2	19	1	10
- - - Kaub	6	3	4	17	3	2	1	16
- - - Bacharach	6	3	4	17	3	2	1	16
- - - Bingen	6	28	5	6	3	14	1	22
- - - Eltville	7	18	5	21	3	24	1	27
- - - Mainz	8	8	6	6	4	4	2	2
- Königswinter nach Linz	—	20	—	15	—	10	—	5
- - - Andernach	1	26	1	12	—	28	—	14
- - - Neuwied	1	26	1	12	—	28	—	14
- - - Koblenz	2	27	2	5	1	14	—	22
- - - Boppard	3	22	2	24	1	26	—	28
- - - St. Goar	4	18	3	13	2	9	1	5
- - - Kaub	5	15	4	2	2	22	1	11
- - - Bacharach	5	15	4	2	2	22	1	11
- - - Bingen	6	8	4	21	3	4	1	17
- - - Eltville	6	28	5	6	3	14	1	22
- - - Mainz	7	18	5	21	3	24	1	27
- Linz - Andernach	1	8	—	28	—	19	—	10
- - - Neuwied	1	8	—	28	—	19	—	10
- - - Koblenz	2	15	1	25	1	7	—	19

Distanzen hin oder zurück	Pa-		Grosse		Vor-		Ma-	
	villon		Kajüte		dere		trosen-	
	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.
Von Linz nach Boppard	3	10	2	14	1	20	—	25
- - - St. Goar	4	5	3	3	2	2	1	1
- - - Kaub	5	—	3	22	2	15	1	8
- - - Bacharach	5	—	3	22	2	15	1	8
- - - Bingen	5	25	4	11	2	28	1	14
- - - Eltville	6	15	4	26	3	8	1	19
- - - Mainz	7	5	5	11	3	18	1	24
- Andernach u. Neuwied nach Koblenz	1	8	—	28	—	19	—	10
- - - Boppard	2	5	1	17	1	2	—	16
- - - St. Goar	2	28	2	6	1	14	—	22
- - - Kaub	3	25	2	25	1	27	—	28
- - - Bacharach	3	25	2	25	1	27	—	28
- - - Bingen	4	20	3	15	2	10	1	5
- - - Eltville	5	10	4	—	2	20	1	10
- - - Mainz	6	—	4	14	3	—	1	15
- Koblenz nach Boppard	—	26	—	19	—	13	—	7
- - - St. Goar	1	21	1	8	—	26	—	13
- - - Kaub	2	16	1	27	1	8	—	19
- - - Bacharach	2	16	1	27	1	8	—	19
- - - Bingen	3	12	2	16	1	21	—	26
- - - Eltville	4	2	3	1	2	1	1	1
- - - Mainz	4	22	3	16	2	11	1	6
- Boppard - St. Goar	—	26	—	19	—	13	—	7
- - - Kaub	1	21	1	8	—	26	—	13
- - - Bacharach	1	21	1	8	—	26	—	13
- - - Bingen	2	16	1	27	1	8	—	19
- - - Eltville	3	6	2	12	1	18	—	24
- - - Mainz	3	26	2	27	1	28	—	29
- St. Goar - Kaub	—	26	—	19	—	13	—	7
- - - Bacharach	—	26	—	19	—	13	—	7
- - - Bingen	1	21	1	8	—	26	—	13
- - - Eltville	2	11	1	23	1	6	—	18
- - - Mainz	3	1	2	8	1	16	—	23
- Kaub und Bacharach nach Bingen	—	26	—	19	—	13	—	7
- - - Eltville	1	16	1	4	—	23	—	12
- - - Mainz	2	6	1	19	1	3	—	17
- Bingen nach Eltville	—	20	—	15	—	10	—	5
- - - Mainz	1	10	1	—	—	20	—	10
- Eltville - Mainz	—	20	—	15	—	10	—	5

Für Wagen und Pferde Distanzen	Von einem leichten Wagen mit einer Achse		Von einem bepackten Reise-Wagen mit einer Achse		Von einem leichten Wagen mit zwei Achsen		Von einem bepackten Reise-Wagen mit zwei Achsen		Von Pferden, welche zu einem Wagen gehören, pro Stück		Von Pferden, welche zu keinem Wagen gehören, pro Stück		Fracht der Waaren bei gewöhnlichem Fahrwasserstande mit Inbegriff der Rheinzollgebühren		Sgr.				
	Th.	Sgr.	Th.	Sgr.	Th.	Sgr.	Th.	Sgr.	Th.	Sgr.	Th.	Sgr.	Von Köln nach Koblenz per Centner						
Von Köln nach Bonn od. zurück	1	10	1	20	2	20	3	10	—	20	1	—	-	-	-	12			
- - - Koblenz - -	4	20	5	25	9	10	11	20	2	10	3	15	-	Bonn	-	Koblenz	-	-	8
- - - Mainz - -	9	10	11	20	18	20	23	10	4	20	7	—	-	-	-	Mainz	-	-	11
- Bonn - Koblenz - -	3	18	4	15	7	6	9	—	1	24	2	20	-	Koblenz	-	Mainz	-	-	9
- - - Mainz - -	8	8	10	10	16	15	20	20	4	4	6	6	-	Mainz	-	Koblenz	-	-	7
- Koblenz n. - - -	4	20	5	25	9	10	11	20	2	10	3	15	-	-	-	Bonn	-	-	10
													-	-	-	Köln	-	-	10
													-	Koblenz	-	Bonn	-	-	7
													-	-	-	Köln	-	-	7

Zu Königswinter, Rolandseck, Remagen, Linz, Andernach, Neuwied, Boppard, St. Goar, Kaub, Bacharach, Bingen und Eltville sind Schiffer mit geeigneten Kähnen bestellt, welche die Passagiere an die Dampfschiffe anbringen und von denselben abholen.

Jeder Passagier hat 60 Pfund Effekten frei. Jedes Pfund über dieses Gewicht zahlt von Köln bis Bonn 1 Pf., bis Linz 2 Pf., bis Andernach 3 Pf., bis Koblenz 4 Pf., bis Boppard 5 Pf., bis St. Goar 6 Pf., bis Bingen 7 Pf., bis Mainz 8 Pf. und herab eben so viel nach den nämlichen Distanzen. Einzelne Kollis, welche nicht zum Passagiergut gehören, zahlen, wenn sie 50 fl . und darunter wiegen, bis Bonn 5 Sgr., bis Linz 6 Sgr., bis Andernach 7 Sgr., bis Koblenz 8 Sgr., bis Boppard 9 Sgr., bis St. Goar 10 Sgr., bis Bingen 11 Sgr., bis Mainz 12 Sgr. Wenn sie mehr als 50 fl . und bis zu 107 fl . wiegen, zahlen sie von Köln bis Bonn 8 Sgr., bis Linz 9 Sgr., bis Andernach 10 Sgr., bis Koblenz 11 Sgr., bis Boppard 12 Sgr., bis St. Goar 13 Sgr., bis Bingen 14 Sgr. und bis Mainz 15 Sgr. Bei jeder ersten Distanz wird daher für einzelne Kollis mit 5 resp. 8 Sgr. angefangen, und gilt gleiche Taxe für die Thalfahrt. Alles was über 107 fl . wiegt, wird nach obiger Hauptfracht berechnet.

Von Barsendungen in Geld und Effekten, wird bezahlt, ohne Ausnahme der Örter, von Köln bis Koblenz unter 200 Thaler, 10 Sgr.; unter 300 bis zu 200 Thaler, 15 Sgr.; unter 400 bis 300 Thaler, 20 Sgr.; unter 500 bis 400 Thaler, 25 Sgr.; unter 1000 bis 500 Thaler, 1 Thaler; und von 1000 und darüber, 1 pro Mille. Von Koblenz nach Mainz gilt gleiches Verhältnis, und von Köln nach Mainz das Doppelte. Zu Thal sind die Preise die nämlichen.

Der Pavillon kann ganz gemietet werden. Der Preis ist alsdann für eine Gesellschaft bis zu 5 Personen das Sechsfache des Pavillonpreises. Jede Person über die Anzahl fünf muß außerdem noch den Preis der Vorkajüte bezahlen. Die Vermietung kann nur in Köln und Mainz stattfinden, wenn sie wenigstens 24 Stunden vor Abfahrt des Schiffs bestellt wird; in Koblenz und an allen anderen Orten aber nur unter Vorbehalt, daß der Pavillon noch unbesetzt ist.

Kinder unter 10 Jahren zahlen auf den drei ersten Plätzen die Hälfte. — Für mitgebrachte Hunde wird der geringste Preis bezahlt. Auf den Schiffen ist für Table d'hôte sowohl als für anständige Restauration gesorgt; alles zu billigen Preisen.

Von Köln nach Mainz fahren die Schiffe in zwei Tagen, von Mainz nach Köln aber in einem Tage.

Von Köln fährt wöchentlich, Mittwochs und Samstags morgens um 5 Uhr, ein Dampfschiff in zwei Tagen, und Mon-

tags und Donnerstags morgens um 4 Uhr, ein anderes in einem Tage nach Rotterdam.

Von Rotterdam fahren diese Schiffe Dienstags und Samstags morgens um 4 Uhr, und Sonntags und Mittwochs morgens um 5 Uhr nach Köln ab.

Das Dampfschiff „Attwood“, Kapitän Stranack, fährt jeden Samstag morgens um 10 Uhr, die Dampfschiffe „Der König“ und die „Königin der Niederlande“ fahren Sonntags und Mittwochs morgens um 8 Uhr von Rotterdam nach London.

Vertrag vom 20. Januar 1832 über Vereinigung der Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main mit der Preussisch-Rheinischen Gesellschaft.

(Aus Akten der M. H. HK. § 5822.)

In Erwägung, das durch die Übereinkunft der Uferstaaten des Rheines, welche die Schifffahrt auf diesem Strome seit dem 17. Juli 1831 frei erklärt, große Veränderungen eingetreten sind, in Erwägung ferner, das unter diesen Verhältnissen das Interesse des Handels erfordert, kräftige Mafsregeln zu entwickeln, um den Versendungen auf dem Rheine die möglichste Ordnung zu erhalten und durch Schnelligkeit und Regelmäßigkeit der Fahrten allen Bedürfnissen des Handels zu entsprechen, das dieses durch Vereinigung aller zu Gebote stehenden Mittel und Kräfte am besten erreicht werden kann, dem lange genährten Wunsche, beide Gesellschaften in eine einzige zu verschmelzen entsprechend, ist zwischen der Verwaltung der Preussisch-Rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft zu Köln einerseits und der Direktion der Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main andererseits folgender Vertrag verabredet und abgeschlossen worden.

Art. 1.

Die Firma der Dampfschiffahrt vom Rhein und Main hört vom 15. Februar l. J. an auf, ebenso jene der Preussisch-Rheinischen Gesellschaft, welche ihr Geschäft mit jenem der Gesellschaft vom Rhein und Main vereinigt und dasselbe unter der Firma:

„Rheinische Dampfschiffahrt“

vom 15. Februar l. J. an, auf dem Rhein und Main, soweit aufwärts als es für den Betrieb angemessen ist, fortbetreiben wird. Der Abänderung der Firma der bisherigen Preussisch-Rheinischen Gesellschaft in Rheinische Dampfschiffahrtsgesellschaft wird jedoch die erforderliche Genehmigung der Generalversammlung der Aktionäre dieser Gesellschaft, sowie jene der betreffenden Regierungen vorbehalten.

Art. 2.

Die bisherigen Statuten der Preussisch-Rheinischen Gesellschaft bleiben fortan die Grundlage der Rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft, die Statuten der Gesellschaft vom Rhein und Main treten am 15. Februar l. J. außer Kraft.

Art. 3.

Die Gesellschaft vom Rhein und Main überträgt der besagten Rheinischen Gesellschaft ihr ganzes Mobilium und Mobiliumvermögen, dessen Aufzählung hier folgt: Es besteht

- a) aus dem den Oberrhein bis Mannheim und Schrock dermalen befahrenden Dampfboot „Der Ludwig“;
- b) aus dem zwischen Mainz und Frankfurt dermalen fahrenden Dampfschiffe „Die Stadt Frankfurt“, beide mit allen dazu gehörenden Utensilien und Effekten, laut des dem gegenwärtigen Vertrage beigefügten und unterschriebenen Inventars;
- c) aus der dahier in Mainz errichteten Reparaturwerkstätte und allen dazu gehörenden Werkzeugen und Gerätschaften, ebenfalls laut Inventar;
- d) aus dem Magazin am Rhein mit Ausnahme des Grund und Bodens, der Eigentum der Stadt ist, nebst den dazu und zu den Bureaus gehörigen Möbels und Effekten, so wie solche auf dem beigefügten Inventar bezeichnet sind.

Art. 4.

Alle Rechte, Privilegien und Konzessionen der Gesellschaft vom Rhein und Main, sowie jene der Preussisch-Rheinischen Gesellschaft werden nun zusammen Eigentum der Rheinischen Gesellschaft, die solche zum besten des Ganzen verwendet.

Art. 5.

Die Gesellschaft vom Rhein und Main entsagt allen Forderungen und Ansprüchen, welche sie an die Preussisch-Rheinische Gesellschaft gemäß den Artikeln 3, 9, 10, 11 und 12 des Vertrags vom 24. April 1827 aus dem Grund der stipulierten Additionellaktien seit dem 1. Mai 1827 bis zum 15. Februar 1832 zu machen berechtigt sein könnte.

Art. 6.

Als Äquivalent deren, gemäß vorstehenden Artikeln 3, 4 und 5 von seiten der Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main an die Rheinische abgetretenen Rechte und Eigentum an Mobilien und Immobilien, empfängt die Gesellschaft vom Rhein und Main von der Rheinischen Dampfschiffahrts-

gesellschaft die Summe von einhundertundzwanzigtausend Gulden in Preufs. Courant à 105 Kreuzer in Aktien der Preussisch-Rheinischen Gesellschaft zu 200 Thaler Preufs. Courant und der nicht durch eine Aktie darzustellenden Ausgleichungssumme in bar; außerdem aber noch in bar die Summe von 2000 Thaler, geschrieben zweitausend Thaler, Preufs. Courant als Vergütung für die neuerlich durch die Direktion der Rhein- und Maingeseellschaft angeschafften zwei neuen Kessel für das Schiff „Stadt Frankfurt“ und andere den Kapitalwert der Schiffe vermehrende Verbesserungen.

Art. 7.

Diese Aktien treten vom 1. Januar 1832 an in Zinsen gleich den übrigen Aktien der bisherigen Preussisch-Rheinischen Gesellschaft, sie genießen in allen Beziehungen gleiche Rechte mit den früher ausgegebenen Aktien der bis jetzt benannten Preussisch-Rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft und machen einen integrierenden Teil des Fonds der nunmehrigen Rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft aus.

Art. 8.

Das besondere Stimmrecht, welches den 300 Aktien, wofür die Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main bei der Unternehmung der Preussisch-Rheinischen Gesellschaft beteiligt ist, in Gemäßheit der Bestimmungen des § 13 des Vertrags vom 23. April 1827 ankleblich, hört hiermit auf. Diese 300 Aktien treten dann gleich jenen Aktien, die der Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main laut Art. 6 übergeben werden, in die Rechte aller übrigen und genießen das Stimmrecht, wie solches in den §§ 30 und 31 der Statuten der Preussisch-Rheinischen Gesellschaft festgesetzt ist.

Art. 9.

Die Übernahme des Ganzen geschieht am 15. Februar l. J., von welcher Epoche an die Rheinische Gesellschaft es übernimmt. Die Übergabe der sämtlichen Effekten muß in gutem, brauchbarem Zustande, wie sie jetzt sind, effektuiert werden.

Art. 10.

Der Kohlenvorrat, der sich zu dieser Epoche sowohl in den Magazinen von Mainz als in jenen von Mannheim und Speier vorfindet, wird konstatiert und so wie die vorräthigen Materialien der Werkstätte, Öl und Fett u. s. w. im Ankaufspreise von der Rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft übernommen und an jene vom Rhein und Main bar bezahlt.

Art. 11.

Alle übrigen Aktiven und Passiven der Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main, bis zum Übertragstermin, bleiben für deren eigene Rechnung zu liquidieren.

Art. 12.

So wie die Rheinische Gesellschaft in sämtliche Gerechsamkeit der Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main eintritt, übernimmt sie auch andererseits alle von letzterer eingegangenen Verbindlichkeiten, sowie solche aus den von den verschiedenen Uferstaaten erhaltenen Konzessionen und aus den mit ihren Beamten und Lieferanten abgeschlossenen Verträgen, wovon Auszüge und Abschriften dem Gegenwärtigen angebotten sind, hervorgehen; ebenso wird die Rheinische Gesellschaft den Mietzins der Kohlenlokale, Magazine und Bureaus vom 15. Februar l. J. an für ihre Rechnung übernehmen.

Art. 13.

Die Rheinische Dampfschiffahrtsgesellschaft vergütet an jene vom Rhein und Main die aversionelle Entschädigungssumme der Bureaus u. s. w., à 4000 fl. jährlich, nur noch bis zum 15. Februar 1832.

Art. 14.

Die Beamten, welche die Rheinische Dampfschiffahrtsverwaltung für Mainz nötig erachtet, sollen nach Wahl dieser Verwaltung entweder

- a) auf einen von ihr bei der Großherzoglich hessischen Handelskammer zu Mainz geforderten Vorschlag oder auch
- b) unmittelbar von der Dampfschiffahrtsgesellschaft ernannt werden.

Im ersten Falle schlägt die Handelskammer für jede Stelle drei tüchtige Kandidaten vor, und im letzten Fall aber wird die Verwaltung die ausersehenen Subjekte vorher der Handelskammer namhaft machen und von deren Anstellung absehen, falls sie dieser Behörde mißfällig sein sollten; dieses Mißfallen soll jedoch motiviert ausgesprochen werden; in keinem Falle sollen Kaufleute, die wirklich Geschäfte betreiben, vorgeschlagen werden. Diese Beamten, sowie ihre Verrichtungen sollen unter die Aufsicht der Handelskammer zu Mainz gestellt werden, damit diese die Gefälligkeit habe, darüber zu wachen, daß der Dienst instruktionsmäßig und mit Fleiß, Redlichkeit und Pünktlichkeit gethan und keinem Teile Kränkungen der Rechte zugefügt werden.

Art. 15.

Sollten Mafsregeln zu ergreifen sein, die zum Besten der Dampfschiffahrt entweder der Stadt Mainz oder im Interesse des Rheinhandels im allgemeinen nötig sein könnten, so wird die Handelskammer von Mainz die desfallsigen Vorschläge dem Verwaltungsrat in Köln vorlegen, der sie dann in Ausführung bringen wird, wenn sie nach genauer Prüfung im Nutzen des Unternehmens erscheinen.

Art. 16.

Gegenwärtiger Vertrag soll bei der Großherzoglich hessischen Handelskammer in Mainz deponiert werden, die auf die Ausführung desselben, insofern es die Lokal- und Handelsinteressen der Stadt Mainz betrifft, wachen wird.

Art. 17.

Die Dauer der Rheinischen Gesellschaft wird durch die §§ 6 und 35 der Statuten der Preussisch-Rheinischen Gesellschaft bestimmt.

Art. 18.

Sollte, bis zur vollzogenen Übernahme, über die Auslegung des einen oder des anderen der vorstehenden Artikel eine Verschiedenheit der Meinung, oder sonstige Streitigkeiten unter den beiden kontrahierenden Teilen eintreten, so sollen solche durch vier Schiedsrichter, wovon jeder Teil zwei ernannt und nötigenfalls durch einen Obmann, den die vier ernannten Schiedsrichter erwählen, entschieden und ausgeglichen werden, ohne dafs hierbei ein fernerer Appell stattfinden soll.

Art. 19.

Die Ratifikation des gegenwärtigen Vertrages von seiten der Generalversammlung der Rhein- und Maingeseellschaft wird vorbehalten, welche zu diesem Behuf vor dem 15. Februar l. J. zusammenberufen werden wird.

Gegenwärtiger Vertrag ist in duplo ausgefertigt, vorgelesen, von beiden Teilen unterzeichnet und jedem derselben ein Exemplar zugestellt worden.

So geschehen, Köln und Mainz, den 20. Januar 1832.

Die Direktion der Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main.

J. Kertell. Ant. Humann. Friedr. Korn. C. Lauteren Sohn.
G. Dael.

Die Verwaltung der Preussisch-Rheinischen
Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Merkens. Wittgenstein.

17.

Zusatzbestimmungen zu dem Vertrag der Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main mit der Preussisch-Rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft vom 20. Januar 1832.

(Aus Akten der M. H.K. § 5822.)

Die Verwaltung der Preussisch-Rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft in Köln, handelnd unter der von ihr bereits angenommenen, von den betreffenden Regierungen aber noch nicht genehmigten Firma: Rheinische Dampfschiffahrtsgesellschaft und die Direktion der Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main in Mainz, eingesehen den Vertrag, den beide Teile am heutigen Tag wegen Übernahme, respektive Übertrag des aktiven Vermögens der Rhein- und Maingeseellschaft und des Geschäfts derselben abgeschlossen haben, sind noch über folgende Bestimmungen miteinander übereingekommen:

Art. 1. Die Preussisch-Rheinische Dampfschiffahrtsgesellschaft, welche in Gemäßheit des vorerwähnten Vertrags nunmehr die Firma „Rheinische Dampfschiffahrtsgesellschaft“ angenommen hat, verpflichtet sich, weder aufwärts noch abwärts an Mainz vorbeizufahren, sei es mit Dampf- oder Schleppschiffen, ohne die geladenen, weiterfahrenden Waren im Hafen von Mainz zu löschen, sie untersagt sich, daselbst Speditionsgeschäfte weder mittelbar noch unmittelbar für eigene Rechnung zu betreiben. Nur für folgende Artikel behält sie sich nach Gutbefinden die eigene, unmittelbare Besorgung vor, nämlich:

- a) für Geldsendungen;
- b) für Effekten der Reisenden;
- c) für frisches Obst, frische Gemüse, frische Fluß- und Seefische, Austern, Muscheln u. s. w. und Wildbret aller Art.

Sollten sich andere Gesellschaften bilden, oder auch nur einzelne Unternehmer auftreten, um den Rhein von und nach Mainz, mit Vermeidung des Umschlages zu Köln, oder auch an Mainz vorbei unter Vermeidung des dortigen Umschlages, mit Dampfschiffen in regelmäßigen Dienst und konkurrierend gegen die Rheinische Gesellschaft zu befahren, so soll die Wirkung des gegenwärtigen Artikels so lange aufhören, als diese Konkurrenz dauern wird.

Art. 2. Gegenwärtiger Vertrag soll in allem gleiche Kraft und Wirkung haben, und ganz so behandelt werden, wie der Hauptübernahme- respektive Übertragsvertrag, und ist derselbe in duplo ausgefertigt, vorgelesen, von beiden Teilen genehmigt

und unterzeichnet und jedem derselben eine Ausfertigung zugestellt worden.

So geschehen, Köln und Mainz, den 20. Januar 1832.

J. Kertell. Friedr. Korn. C. Lauteren Sohn. G. Dael.
Ant. Humann. Merkens. v. Wittgenstein.

18.

Fahrten und Anschlußverbindungen der Rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft im Jahre 1840.

(Aus Akten über Handel und Verkehrswesen [Dampfschiffahrt] M.St.A.)

Kölnische Dampfschiffahrtsgesellschaft

in Verbindung mit den Rotterdamer, Amsterdamer und Baseler Gesellschaften für den Dienst zwischen

Basel, Strafsburg, Mannheim, Köln, Rotterdam, London, Antwerpen, Amsterdam und Hamburg.

Mit dem 10. Juni anfangend wird der Dienst der Kölnischen Dampfschiffe wieder um einen Kurs vermehrt. Von diesem Tage an fahren die Schiffe täglich dreimal zwischen Köln und Mainz. Die Abfahrtstunden sind wie folgt festgesetzt. Täglich:

Rheinaufwärts:

Von Düsseldorf nach Koblenz	abends	10 Uhr.
- Köln nach Mainz in einem Tage	morgens	5 -
- - - Koblenz	-	7 -
- - - -	nachmittags	5 -
- Koblenz nach Mannheim in einem Tage	morgens	6 -
- - - Mainz	-	10 -
- - - -	nachmittags	1 ¹ / ₂ -
- Mainz - Mannheim	morgens	6 -
- - - -	nachmittags	3 -
- Mannheim nach Strafsburg	abends	10 -

Rheinabwärts:

- Strafsburg nach Mannheim	mittags	12 -
- Mannheim nach Köln in einem Tage	morgens	6 -
- - - Mainz	nachmittags	3 ¹ / ₂ -
- Mainz - Düsseldorf	morgens	5 -
- - - Köln	-	7 -
- - - -	-	10 ¹ / ₂ -

Von	Koblenz	nach	Düsseldorf	morgens	9 ¹ / ₂ -
-	-	-	Köln	-	11 ¹ / ₂ -
-	-	-	-	nachmittags	3 -
-	Köln	-	Düsseldorf	-	3 ¹ / ₂ -

Außerdem fährt ein Lokalboot täglich um 5 Uhr morgens von Bingen nach Mainz und um 7¹/₂ Uhr abends von Mainz nach Bingen.

Jeden Tag fährt des Morgens ein Dampfboot von Basel nach Straßburg zum Anschlusse an das von dort um 12 Uhr mittags nach Mannheim abfahrende Schiff; es gelangen sonach die Reisenden in zwei Tagen von Basel nach Köln. Die Reise von Köln nach Straßburg wird in 50 Stunden zurückgelegt. In Köln stehen die Schiffe der Kölnischen Gesellschaft mit den täglich nach Rotterdam und jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag morgens 6 Uhr nach Amsterdam und Hamburg fahrenden Booten in Verbindung. Während des Monats Juni fährt außerdem jeden Montag, Dienstag, Donnerstag und Freitag morgens 4 Uhr ein Dampfschiff in einem Tage von Köln nach Rotterdam zum direkten Anschlusse an den jeden Dienstag morgens nach London fahrenden Batavier. Auf sämtlichen Agenturen der Kölnischen Gesellschaft, sowie von den Kondukteuren werden direkte Billete nach Rotterdam, London, Antwerpen, Amsterdam und Hamburg, sowie auch nach Ems, Kreuznach, Wiesbaden, Frankfurt a. M., Darmstadt, Karlsruhe und Baden-Baden gegeben. Diese Orte, an welchen sich Filialagenturen zur Ausstellung von Billeten nach allen Stationsorten befinden, sind durch unmittelbar anschließende Wagenkurse mit den resp. Landstellen in Verbindung gesetzt. Das Auf- und Abladen der Reiseeffekten von den Schiffen auf die Wagen oder von den Wagen auf die Schiffe läßt die Gesellschaft kostenfrei besorgen. — Direkte Einschreibungen nach London gewähren einen Vorteil von 25 0/0.

Die billigen Preise auf den Schiffen der Kölnischen Gesellschaft, sowie die Vorteile, welche die beibehaltenen Personalbillete gewähren, sind ebenfalls auf den Agenturen und bei den Kondukteuren zu erfahren. Vierzehn Schiffe, welche von der Gesellschaft vorläufig in Dienst gesetzt sind, und worunter sich die schnellfahrenden und eleganten Dampfboote „John Cockerill“, „Königin Viktoria“, „Stadt Mannheim“, „Ludwig“, „Leopold“, „Kronprinz“ und „Graf von Paris“ besonders auszeichnen, sichern den Reisenden den täglich mehrmaligen Gebrauch ihrer Billete, indem es zulässig ist, von einem Schiffe auf das andere zu jeder beliebigen Zeit überzugehen. — Auf dem Posthofe zu Köln ist ein bequemer Wagen aufgestellt, dazu bestimmt, die mit der Post ankommenden Reisenden und ihre Effekten kostenfrei zu dem des

Morgens 7 Uhr nach dem Oberrheine fahrenden Dampfschiffe der Kölnischen Gesellschaft zu bringen. Nähere Mittheilungen werden von den Kondukteuren und auf sämtlichen Agenturen (in Aachen Klein-Kölnstrafse Nr. 1047) auf das bereitwilligste erteilt.

Köln, den 6. Juni 1840.

Die Direktion
der Rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft.

