

1938. 118.

33.

Ueber

40

das Stapelrecht

zu

Köln und Mainz.

Verfaßt,

im Namen der Handlungskammer,

von H. Daniels, Rechtsgelehrter, und
Professor bei der Centralschule in Köln.



Köln, bei Oedenkoven und Thiriart.
(Jahr 12) 1804.

A III

Ueber das Stapelrecht zu Kölln und Mainz.

Seit der noch frischen Epoche der Unterhandlungen zu Rastadt und des Friedensschlusses zu Lüneville, wurde das, von undenklichen Zeiten her, durch die Städte Kölln und Mainz ununterbrochen ausgeübte Stapelrecht mit einer Erbitterung befehdet, wovon die Handels- und Schiffarts-Geschichte des Rheins kein Beyspiel darbietet. Einige Fürsten des jenseitigen Ufers glaubten den günstigen Augenblick erhascht zu haben, um in einem so wichtigen Unternehmen die Oberhand zu gewinnen.

Man schmeichelt sich, die französische Regierung würde die so wichtige Abtretung des linken Rheinufers mit Grosmuth vergelten, und auf ein Vorrecht Verzicht leisten, das nur den zweien Städten besondere Vortheile zu sichern scheint; dem Handel, im Ganzen, aber von keinem wesentlichen Nutzen seyn kann. Man betrachtet die Beweis-Urkunden des Stapelrechts als in der Dunkelheit der äl-

testen Zeiten verschwunden; und man glaubt nichts leichter, als solche, bei den gegenwärtigen Umständen, in den Augen einer Regierung verdächtig zu machen, die in den ausbreiteten Staaten, welche ihre Verwaltung umfasset, nirgend ein Beispiel davon antrifft. Man nährt endlich die Hofnung, so wichtige Gründe würden Frankreich bestimmen, dieses Vorrecht als Mißbrauch zu betrachten, und solches für ein Vorurtheil jenes guten unwissenden Alterthums zu halten, welches uns so oft als ganz blind in Hinsicht seines wahren Interesse dargestellt wird.

Die Freiheit der Schifffahrt ist der scheinbare Vorwand, auf dem man sich gründet; unter diesem Vorwande, wollen die Fürsten des rechten Rheinufer ihre Schiffer vorab von der Verbindlichkeit, bei Kölln anzuhalten, entledigen, und sie endlich dann allen Polizeiverfügungen entziehen; (1) ihnen die Mittel

(1) Dies ist die Sprache, welche der Handels-Ausschuss zu Düsseldorf einen französischen Bürger in einem Aufsatze betittelt: „Ueber die freie Schifffahrt des Rheins“ führen läßt. Der Handel, sagt er, bedarf keiner Vorschriften, in Betreff der Schifffahrt. Das Privat-Interesse giebt in diesen

verschaffen, allenthalben wo es ihnen ansteht, am linken Rheinufer, dessen Leinpfad ihnen unentbehrlich ist, anzulanden, (2) dort mit verbotenen Waaren zu handeln, und so den Alleinhandel auf dem Rhein an sich zu reisen, welcher denn doch der wahre Gegenstand ihrer Eifersucht, und der einzige Zweck so vieler Beschwerden, Ränken und Anschläge ist.

Fache eine weit richtigere Richtschnur als Gesetze. Wer weiß besser als der Steuermann, wohin er sein Fahrzeug führen muß? Wer kennt besser als der Schiffer, welche Gattung Schiffe er auf einem Stroh, und an jedem Orte desselben gebrauchen muß? Sind wir denn noch immer in jenen Jahrhunderten, wo Kaufleute durch Gesetze geleitet und durch besondere Vorschriften unterrichtet werden müssen, was sie zu thun haben? Erleben wir denn jetzt wieder jene Zeiten, die Walther in seiner Staatswissenschaft (Seite 648 u. s. w.) mit so vielem Witze ins Lächerliche zieht?

(2) Einige Worte über die Rheinschifffahrt, von Georg Arnold Jakobi, herausgegeben von dem Handlungs-Vorstand zu Düsseldorf. 1803 in-8. Seite 13 und 14.

Es lohnte wohl der Mühe, zur Erreichung dieser Absichten, den Namen eines Menschen zu entlehnen, der, unter dem Anscheine, die Sache seiner Mitbürger zu verfechten, nur die ihrer Nebenbuhler vertheidigte. Es ist hinreichend, den Aufsatz „über die freie Schifffahrt des Rheins“, herausgegeben zu Koblenz, nur bloßhin flüchtig zu durchgehen, um sich zu überzeugen, daß der Verfasser sich nur zum knechtischen Organ der Regierungen des linken Rheinufer, und besonders der Kaufleute zu Düsseldorf hat gebrauchen lassen. (1) Nach ihren Gründen zu urtheilen, dürfte niemand zweifeln, daß, wenn das Stapelrecht, welches die Städte Mainz und Köln ausüben, einmal abgeschafft wäre, sonst nirgendwo ein ähnliches Recht mehr bestehen würde; es bedarf nach ihrem Sinn, nur dieses einzigen Sieges gegen zwei Städte; des 19ten aufgeklärten Jahrhunderts gegen die Barbarei des 13ten; eines von allen gebildeten Völkern anerkannten Grundsatzes wider ein aus Unwissenheit und Mißbrauch der Gewalt entstandenes

(1) Siehe unter andern die Seiten 4, 57, 66 und 90 des vorhergehenden Buchs.

Vorrecht; um dies Aergerniß aller handelnden Nationen aufhören zu machen; (1) allein, indeme die Reichsfürsten dieses Vorrecht der zweien Städte als eine Ungeheimtheit, deren Beibehaltung ihnen unbegreiflich ist, darstellen, drücken sie sich aber ganz anders in Betref der gezwungenen Anlandung aus, in so ferne solche auf ihrem Gebiete ausgeübt wird.

Fest entschlossen, dieses Recht auf der Donau, für die Städte Regensburg, Ingolstadt und Passau; auf der Elbe, für Magdeburg und Hamburg; auf der Weser, für Minden und Bremen; auf der Oder, für Breslau und Frankfort beizubehalten, fodern Sie die Aufhebung dieses Rechts nur zum Nachtheil der durch den Friedensschluß von Lüneville abgetretenen zweien Städte. Der Handel Leipzigs würde nichts von seiner Strenge nachlassen, mit welcher er in einem Umfange von 15 Meilen jedem Waarenführer Gesetze vorschreibt; man würde fortfahren, ihn zu zwingen den Weg zu dieser Stadt zu nehmen, nicht allein um dort seine Waaren auszuladen, wie solches zu Kölln und Mainz ge-

(1) Ueber die freie Schifffahrt des Rheines, Seite 1.

schiebt, sondern auch um sie an dortige Kaufleute abzusetzen. (1) So würden die Franzosen gezwungen seyn, bald das Anlandungs- und bald das Stapelrecht anzuerkennen, so oft ihre Handlungsverhältnisse sie auf die Donau, auf die Weser, oder in die Gegend von Leipzig führten, während die Deutschen die Ausübung dieses nehmlichen Rechts zweien französischen Städten am Rhein nicht zulassen würden. Was diese dienlich finden beizubehalten zum Vortheil ihres Handels, wird als Ungerechtigkeit, Hindernis und ungeheurer Misbrauch dargestellt, sobald als es zum Nutzen des französischen reichen kann; und so müßte das vorgeblich ungereimte Stapelrecht bald abgeschafft, bald beibehalten werden, je nachdem es der Vortheil der Deutschen erheischen würde.

Man begnügt sich nicht uns die Unterhandlungen zu Rastadt und den Friedensschluß zu Lüneville entgegen zu setzen; man findet weit stärkere Gründe in unsern Gesetzen. Das Stapelrecht muß in grader Linie vom

(1) *Siehe über diese Rechte Pütters historische Entwickelung der gegenwärtigen Verfassung des deutschen Reichs, Band 3. Kap. 14. Num. 21. S. 278.*

Lehnssystem abstammen; und ist dieser Satz dem Bürger Paravei, Erfinder einer so erhabenen Hypothese, einmal zugegeben, wie würde es denn noch möglich seyn, ihm zu bestreiten, daß unsere Handlungs-Verhältnisse mit den fremden Staaten durchaus nach unsern Gesetzen über die Aufhebung der Lehnrechte beurtheilt werden müssen?

Der Minister seiner Majestät des Königs von Preussen, als Churfürst von Brandenburg, äusserte hierüber Ideen, die weit liberaler und richtiger waren. Indeme die ausserordentliche Reichsdeputation über die Vortheile berathschlagte, welche von dem Churfürsten, Erzkanzler, durch die zu treffende Uebereinkunft, in Betref der Einrichtung des Rhein-Schiffarts-Ocktroi, zu Gunsten des deutschen Reichs, festgesetzt werden könnten, forderte er wechselseitig, daß das den Städten Mainz und Köln zustehende Stapelrecht entweder aufgehoben oder einigermassen eingeschränkt würde, und zwar (1) alles mit Vorbehalt der Vortheile, welche durch den Friedensschluß von Paris, vom 25ten Mai 1802, den Unterthanen Sr. Majestät zugesie-

(1) *Siehe das Protokoll der Reichsdeputation, Sitzung 45. S. 306.*

chert sind. Wirklich haben auch dergleichen Einschränkungen seit dem Vorrücken der französischen Mauthbeamten an die Ufer des Rheins Statt gefunden. Man zwingt den Schiffer weder zu Mainz noch zu Kölln, seine Waaren auszustellen und zum Verkauf anzubieten. Es ist nur Deutschland und besonders der Stadt Leipzig vorbehalten, den Handel auf diese Weise zu beeinträchtigen.

In den Häfen zu Mainz und Kölln werden die Waaren von einem Ufer zum andern versandt, um sie denn in ein Fahrzeug wieder einzuladen, dessen Bauart und Weite dem Rheinbette angemessen sind, das es durchstreichen muß. Die Sicherheit des Handels erheischt durchaus diese Polizei-Maasregel, (1)

(1) *Wenn der alte Senat Köllns, oder die jetzigen Verwaltungen, in ihren Grundsätzen zu nachgiebig, die strenge Vollziehung dieser Maasregeln einigemal nachgelassen haben; wenn auch einige Schiffer, welche hier anhielten, nachdem sie bewiesen hatten, daß ihr Bestimmungsort nicht weit entfernt war, gegen Abtragung einer Abgabe, deren Betrag zum Unterhalt des Hafens verwendet wurde, von dem Senat oder von der Mairie die Erlaubnis erhielten ihre Fahrt fortzusetzen; folgt*

welche immer wird gehandhabt werden müssen; und wenn wir wirklich in die uns gelegte Schlinge fielen, den beiden Städten das ihnen gebührende Stapelrecht zu nehmen, so würde man bald sehen, daß unsere Gegner aus eben den Gründen, die sie uns jetzt bestreiten, seye es nun zu Düsseldorf, Mülheim, Deutz oder Ehrenbreitstein und Kassel, die nemlichen Maasregeln treffen und anordnen würden; allein dieses Recht ist für das linke Rheinufer ausschliessend und rechtmässig erworben; es ist durch einen feierlichen zwischen dem Churfürsten von der Pfalz, als Herzog von Gülich und Kleve, und der Stadt Kölln, im Jahr 1705 geschlossenen Vertrag, anerkannt und nie ungestraft verletzt worden.

denn hieraus, daß das Stapelrecht nichts anders als eine Geldabgabe zum Gegenstand hatte, und daß die bei Kölln anlandenden Fahrzeuge die Verbindlichkeit der Ausladung, durch die Zahlung der Provision des Speditours, der mutmaslichen Ausladungs-Transport-Lager- und Einladungskosten abkaufen konnten? Dies sind denn doch jene Erzählungen, womit Br. Paravey seine Leser ergötzt. (Von der freien Schiffarth des Rheins Seite 32.)

Durch verschiedene in Rechtskraft gediehene Urtheile der Reichsgerichtshöfe, sind die Fremden so wie die Ufer-Bewohner, die Reichsstände so wie die Privatleute gezwungen worden sich demselben zu unterwerfen. Die, unterm 30ten Oktober 1697, zu Ryswyck, den 6ten Merz zu Rastadt, und den 7ten September 1714 zu Baden, zwischen Frankreich und Deutschland, abgeschlossenen Friedensverträge sichern die Fortdauer dieses Rechts. (1)

(1) *Der Friedensschluss zu Baden, indeme er jede Neuerung zum Nachtheil der Schifffahrt verbietet, enthält im 6ten Artikel: multo minus nova telonia, portoria aut pedagia exigentur aut vetera augebuntur, navesque, quae transeunt, ad unam magis quam alteram ripam appellere, aut onera seu merces exponere vel recipere cogentur; sed id libero cuiusque arbitrio relinqui semper debet. Dieser Vertrag hat im 34ten Artikel, so wie der von Ryswyck im 52ten Artickel, alle alten Rechte und Vortheile der kaiserlichen Reichsstädte ausdrücklich bestätigt. Hier heisst es: Redeant quoque mox à subscripta pace commercia inter sacrae caesarae majestatis imperii et sacrae regiae majestatis christianissimae regniue Galliae subditos durante*

Es ist endlich weder durch den Friedensschluss von Lüneville noch durch die Unterhandlungen zu Rastadt, welche demselben

bello prohibita, in eam quae ante fuit libertatem, fruanturque utriusque omnes et singuli nominatim urbium imperialium et emporiorum hanseaticorum cives et incolae terra marique plenissima securitate, pristinis juribus, immunitatibus, privilegiis et emolumentis, per solennes tractatus aut vetustam consuetudinem obtentis. — Wenn man jeden Unterschied zwischen alten Rechten und neuern Usurpationen verwerfen wollte, um die Behauptung aufzustellen, dass der Friedensschluss von Baden die Aufhebung eines jeden Stapelrechts enthalte, wie könnte man denn das Verfahren der Städte Mainz und Köln, welche damals ergänzende Theile des deutschen Reichs waren, so wie das Benehmen Frankreichs und von ganz Deutschland mit den Verfügungen dieses Friedensschlusses vereinigen? Diese zwei Städte haben so wohl vor als nach dem Vertrag von Baden fortgefahren, das Stapelrecht in seiner ganzen Ausdehnung auszuüben; und die an der Aufhebung desselben beteiligten Mächte haben sie nie darinn gestöhrt.

vorhergegangen sind, aufgehoben worden. Auf dem Kongress zu Rastadt war wohl einmal die Rede davon, daß alle Zölle auf den beiden Ufern des Rheins allgemein aufgehoben, und die Artikel, welche auf die Rheinschiffart Bezug hätten, dem Friedensschluß mit eingerückt werden sollten; allein nur unter dieser doppelten Bedingung haben die Gesandten der französischen Republik zugestanden, daß die Stapelrechte und die Schiffer-Innungen aufgehoben werden sollten.

Schon in der Note vom 14ten Floreal Jahrs 6, hatten die bevollmächtigten Minister der französischen Republik der Reichsdeputation folgende Bedingungen vorgeschlagen:

„Die Rheinschiffart wird den beiden Nationen gemeinschaftlich zustehen; und die andern Völker werden daran keinen Antheil nehmen können, als mit wechselseitiger Bewilligung und unter den sowohl von der einen als von der andern Nation zugestandenen Bedingungen. Der Leinpfad wird von den Uferbewohnern an jeder Seite unterhalten werden; jedoch so, daß man auf der einen Seite keine Arbeiten wird unternehmen dürfen, wodurch die entgegengesetzte Seite beschädigt werden könnte. Der Weg

„so wohl auf der einen als auf der andern Seite des Leinpfads wird frei seyn; und alle Zollabgaben sollen aufgehoben werden. Die Waaren sind nur den letztern Abgaben im Lande unterworfen; und müssen selbige beim Ausladen erhoben werden, jedoch so, daß solche an einem Ufer den Betrag nicht übersteigen dürfen, auf welchen sie am andern festgesetzt sind.“ Allein dieser Forderung sind in der Antwort vom 24ten Floreal unzählige Hindernisse entgegengestellt worden. Es ist zwar wahr, daß die Deputation hinzufügte; daß, wenn alle Betrachtungen, welche sie entwickelt hätte, so wie die Menge der auf den Rheinzöllen haftenden Schulden die französischen Gesandten nicht bestimmen könnten von ihrer Forderung abzustehen; denn doch wenigstens die Batavische Republik, auch von ihrer Seite, die nämliche Freiheit gestatten müßte; und daß, um die Freiheit des Handels noch mehr zu befördern, es durchaus gerecht seyn würde, das Stapelrecht und die Schiffer-Innungen zu gleicher Zeit aufzuheben; allein weit entfernt die von den französischen Gesandten in dieser Voraussetzung gemachte Friedensvorschläge zu genehmigen, truge die Deputation darauf

an, daß man durch einen besondern Handels- und Schiffartsvertrag, sich über alles, was diesen Punkt betreffe, in der Folge einmal vereinigen möchte. (1)

an, daß man durch einen besondern Handels- und Schiffartsvertrag, sich über alles, was diesen Punkt betreffe, in der Folge einmal vereinigen möchte. (1)

In diesem Zustande der Unterhandlungen war es, wo die bevollmächtigten Minister der französischen Republik, in ihrer Note vom 1ten Thermidor Jahrs 6, erklärten: sie müßten besonders darüber erstannen, daß die Reichsdeputation die einsweilige Beibehaltung der Zollabgaben verlange, und zwar bis ein förmlicher Handelsvertrag zu Stande gekommen wäre; welches, in Rücksicht der vielen Beschwerden, welche bei Abschließung eines solchen Traktats mit dem Reiche überhaupt sich darbieten müßten, auf eine gänzliche Beibehaltung und förmliche Bestäti-

(1) *So glaubte man von Seiten der Reichs-Deputation dahin antragen zu müssen, daß alle, die Rheinschiffart, den Leinpfad, den Uferbau, die Zölle, die Mauthen und den Handel überhaupt betreffenden Punkte, bis zu einem abzuschließenden eigenen Handels- und Schiffartstraktat auszusetzen, in so lange aber einstweilen noch alles in statu quo zu belassen seye. Geschichte der Rastadter Friedensverhandlungen. 4ter Th. S. 60.*

gung dieser dem Handel äußerst hinderlichen Abgaben herauskäme; sie verlangten also um noch dringender, daß die Zölle aufgehoben, und alle Artikel, welche auf die Rheinschiffart Bezug hätten, dem Friedensschluss mit eingerückt werden möchten; und um einen neuen Beweis ihres Versöhnungsgeistes und der friedfertigen Gesinnungen zu geben, welche sie beseelten, gäben sie ihre Einwilligung dazu, daß die Schiffart für die Uferbewohner durchaus frei werde, und die Stapelrechte so wie die Schiffer-Innungen aufgehoben würden (1). In der Note vom 10ten August 1798, schiene die außerordentliche Reichsdeputation endlich die Aufhebung aller Rheinzölle als Grundlage anzunehmen; allein, indeme sie sich vorbehielt, daß die definitive Abschaffung derselben erst nach zweien Jahren eintreten sollte, um in dieser Zwischenzeit die batavische Republik zu vermögen, eben so die freie Schiffart bis zum Ausflusse des Rheins zu gestatten, liefs sie ihre Einwilligung von einer Bedingung abhängen,

(1) *Geschichte der Rastadter Friedensverhandlungen. Theil 4. S. 83.*

zu der die batavische Republik sich nie hat verstehen wollen. (1)

Die Deputation bliebe bei ihren Grundsätzen bestehen; als die bevollmächtigten Minister der französischen Republik, in ihrer Note vom 12ten Vendemiaire Jahrs 7, erklärten, daß die französische Regierung, immer zur Aussöhnung geneigt, einwillige, daß die Aufhebung aller Rheinzölle, in dem Friedensschluß als Grundlage festgesetzt werde, und solche binnen 6 Monaten nach Auswechselung der Ratifikationen, gänzlich vollzogen seyn müsse, ohne daß unter irgend einem Vorwande, ein einziger Zoll ersetzt werden, oder nach dieser Zeit fortbestehen solle. Die Reichsdeputation, indeme

(1) *So müsse man doch dabei ausbedingen, daß die Zeit der wirklichen Aufhebung erst nach zweien Jahren eintreten soll, binnen welchen man sich über die bei den Douanen einzuhaltenden Grundsätze vereinigen, auch nach dem in den diesseitigen Noten vom 18ten Mai und 9ten Julius bereits gemachten Antrage durch eine gemeinsame Uebereinkunft mit der batavischen Republik, die freie Schiffart auf dem Rheine bis zu seinem Ausflusse sicher stellen kann. Ebendasselbst S. 100.*

sie immer eine entscheidende Antwort vermiede, erklärte aufs neue, daß es ungerecht seyn würde, der batavischen Republik die freie Schiffart zu gestatten, so lang diese auch nicht in die Aufhebung aller Zölle auf ihrem Gebiete einwillige. (1) Hier blieb man, in Betref alles dessen, was auf das Stapelrecht der Städte Köln und Mainz Bezug hatte stehen; dessen Aufhebung war zugestanden, in so fern und auf den Fall, wenn das deutsche Reich von seiner Seite die Zölle abschafte, und in dem definitiven Vertrag als Grundlage festsetzte, daß nach den zweien Monaten, welche auf die Auswechselung der Ratifikationen folgten, keiner dieser alten Zölle mehr ersetzt werden, noch sonst fortdauern solle.

Nicht eine einzige dieser Bedingungen ist erfüllt worden. Statt der 6 Monate, welche für die Aufhebung aller Zölle gestattet waren, foderte die Reichsdeputation endlich eine Jahrsfrist; (2)

(1) *Note des kaiserlichen Plenipotentiaris an die bevollmächtigten Minister der französischen Republik vom 17 Oktober 1798. Ebendasselbst S. 150.*

(2) *Note des kaiserlichen Plenipotentiaris vom 17ten Oktober 1798. Geschichte der Rastädterverhandlungen. Th. 4 S. 151.*

und da die Minister der französischen Republik förmlich erklärten, daß die Rheinschiffart nur für die beiden Nationen, die deutsche und französische, frei seyn würde; daß die Republik dermalen aber nicht zugeben könne, daß man den einmal festgesetzten Grundsatz erweitere; (1) so wiederholte hierauf die Reichsdeputation, daß es Deutschlands Interesse, der Vortheil seines Handels durchaus erfodere, über den nämlichen Gegenstand mit der Regierung der batavischen Republik in Unterhandlungen zu treten. Der definitive Frieden wurde endlich zu Lüneville geschlossen; und hier war weder Rede von der Rheinschiffart und den Zöllen, noch von dem Stapelrecht, welches die Städte Kölln und Mainz ausüben. Mehr als drei Jahre sind seit der Auswechselung der Ratifikationen verflossen, und dem deutschen Reiche ist es gewis noch nicht eingefallen, daran zu denken, daß es, vermöge dieses Friedensschlusses, auf dem rechten Rheinufer, alle Zollerhebungen einzustellen, verbunden seye; selbige haben im Gegentheil bis auf diese Stunde fortgedauert,

(1) Note der bevollmächtigten Minister der französischen Republik vom 12 Vendemiaire, Jahrs 7. Ebendaselbst S. 139.

und werden endlich durch ein Schiffartsoktroi ersetzt. Mit einem Worte, alles ist auf dem alten Fuß geblieben; man hat die Sache behalten und ihr nur eine andere Benennung gegeben. Wird man nach diesen Thatsachen noch immer glauben behaupten zu können, daß der deutsche Staatskörper, gemäs den auf dem Rastadter Kongress Statt gehaltenen Erklärungen und dem zu Lüneville abgeschlossenen definitiven Vertrag, nur nöthig habe die Aufhebung des Stapelrechts zu verlangen, um die französische Regierung zur Einwilligung zu vermögen; daß es nur von ihm abhänge, das von den französischen Gesandten zur Vergeltung der Zölle gebrachte Opfer anzunehmen, ohne die dabei festgesetzten Bedingungen zu erfüllen? Dies ist denn doch das Ganze, welches der Br. Paravey, oder vielmehr die Kaufleute zu Düsseldorf, deren Sache er so edelmüthig zu seiner eignen macht, behaupten wollen. Wenn, so drückt er sich aus — ohne Zweifel um die französische Regierung zu warnen, daß es Zeit ist ihn anzuhören — wenn die Friedensverträge keine blofse Begünstigungen des Stärkern gegen den Schwächern seyn sollen; wenn bei deren Unterzeichnung die abschließenden Theile den

festen Willen haben, solche so wohl ihrem wörtlichen Inhalt als ihrem Geiste gemäs zu vollziehen; wenn bei der Bestimmung der Rechte und der Besitzungen zweier Theile, keine derselben die versteckte Absicht hat, solche bei der ersten schicklichen Gelegenheit zu verletzen; wenn an der pünktlichen Beobachtung der in den Friedensschlüssen enthaltenen Artikeln, alle Bürger und Unterthanen der Staaten, welche sich dadurch verbinden, betheilt sind; so glauben wir gewis, zu Gunsten der Sache, welche wir vertheidigen, uns auf den Lüneviller Friedensschluß berufen zu dürfen. (1) Indeme er sich sodann auf den 6ten Artikel dieses Vertrags beruft, nach welchem, gemäs dem, was die Reichsdeputation auf dem Kongress zu Rastadt ausdrücklich eingewilligt hat, und durch den Kaiser genehmiget worden ist, der Thalweg des Rheins die

(1) *Von der freien Schiffart auf dem Rhein. S. 51.*

Gränze zwischen der französischen Republik und dem deutschen Reich seyn solle; ziehet er die Schlußfolge, daß alles, was die bevollmächtigten Minister der Republik auf dem Kongress zu Rastadt, nicht allein in Betref der Gränzbestimmung des Rheinlaufs, sondern auch in Rücksicht der Schiffart angeboten hätten, einen ergänzenden Theil des Lüneviller Vertrages ausmache; und Frankreich von seiner Seite die zur damaligen Epoche gemachten Anerbietungen zu vollziehen gehalten seyn, ohne untersuchen zu dürfen, ob das deutsche Reich auch von der andern Seite die Bedingungen, unter welchen diese Anerbietungen geschehen sind, erfüllt habe; mithin die alleinige Bezeichnung des Thalwegs als Gränze schon hinreiche um das Stapelrecht als aufgehoben zu betrachten.

Wir haben schon angeführt, daß die französischen Gesandten, indeme sie das Anerbieten der Aufhebung des Stapelrechts machten, ausdrücklich erklärten, daß ihre Regierung bereit seye, dieses Opfer zu bringen; wenn binnen 6 Monaten nach der Auswechselung der Ratifikationen des definitiven Vertrags, von den Gränzen der helvetischen Republik an, bis zu jenen der batavischen Republik, kein einziger Zoll

mehr wirklich bestehe, oder sonst durch etwas ersetzt seye. Da diese Bedingung von der Reichsdeputation weder angenommen noch vollzogen worden ist, so fließt daraus augenscheinlich, daß der 6te Artikel des Lüneviller Vertrags: indeme er dasjenige erwähnt, was mit Bezug auf den Thalweg, als künftige Gränze Frankreichs, auf dem Kongress zu Rastadt ist bewilligt worden; auf keine Weise jene Erklärungen betreffen könne, die von der einen und der andern Seite wegen der Aufhebung des Stapelrechts, so wie auch wegen Abschaffung der Rheinzölle Statt gehabt haben.

Wenn es erlaubt wäre, daran zu zweifeln, so konnte doch niemand besser als die beiden Regierungen, als abschließende Theile, den eigentlichen Sinn ihrer Uebereinkunft bestimmen; indess hat weder Frankreich noch das deutsche Reich bisher die Behauptung aufgestellt, daß das Stapelrecht durch den Lüneviller Vertrag aufgehoben seye.

Als die französische Regierung, in Verbindung mit Sr. Majestät dem Kaiser aller Reussen, unterm 18ten Thermidor Jahrs 10, den ersten Entschädigungsplan zu Stande brachte, welcher den 3oten des nämlichen

Monats durch den Br. Laforet dem Direktorminister mitgetheilt wurde, um durch diesen der außerordentlichen Reichsdeputation vorgelegt zu werden, stellte sie mit unter die Zahl der allgemeinen Betrachtungen, auf welche die Aufmerksamkeit des Reichstags besonders gerichtet seyn müßte, die Nothwendigkeit des Grundsatzes: alle Rheinzölle, welche so wohl auf der rechten als auf der linken Seite dieses Flusses erhoben würden, aufzuheben, ohne daß solche unter einer Benennung, welche es auch immer nur seyn möge, wieder hergestellt werden könnten; jedoch mit Ausnahme der Douanenrechte. (1) In dem zweiten Entschädigungsplan, der dem Direktorminister, Freiherrn von Albini, unterm 16ten Vendemiaire des Jahrs 11 zugestellt wurde, wiederholten die Minister der vermittelnden Mächte ihren Antrag mit den nämlichen Ausdrücken. (2) Die Deputation schien denselben durch ihr Con-

(1) *Siehe die dem Reichsdeputations-Protokoll beigefügten Stücke. 1ter Band N.º 8. S. 29 und 30.*

(2) *Ebendasselbst, Theil 2, N.º 108. §. 34. S. 41.*

klusum vom 11ten Oktober 1802 beizustimmen; (1) allein weit entfernt, das den Städten Kölln und Mainz zustehende Stapelrecht als schon aufgehoben, seye es nun zufolge der Unterhandlungen zu Rastadt, oder durch den definitiven Friedensschluß von Lüneville, zu betrachten, erklärte sie förmlich: dafs in Betref des 5ten, durch den 2ten Entschädigungsplan ihr vorgetragenen Grundsatzes, die außerordentliche Reichsdeputation, von den großmüthigen Gesinnungen der französischen Regierung sich versprechen dürfe; dafs, da sie bei der Aufhebung der Rheinzölle nur die unbedingtste Freiheit der Schiffart und des Handels bezweckte, sie auch keinen Anstand finden würde, das Stapelrecht zu Kölln und Mainz aufzuheben. (2)

Nachdem dieses Conclusum unterm 18ten Oktober durch den bevollmächtigten Minister Sr. kaiserlichen Majestät, den Ministern der vermittelnden Mächte zugestellt worden war,

(1) *Ebendasselbst*, Theil 2. N.º 127. S. 128.

(2) *Ebendasselbst*, Theil 2. N.º 127.

erklärten letztere durch ihre Note vom 27ten Vendemiaire Jahrs 11 (19ten Oktober), dafs der außerordentliche Minister der französischen Republik seiner Regierung den Wunsch der Reichsdeputation, in Betref der Aufhebung des Stapelrechts zu Kölln und Mainz, vortragen würde; allein die Reichsdeputation überzeugete sich bald von der Unmöglichkeit, eine so ergiebige Geldquelle, als die Rheinzölle waren, zu entbehren, und als sie kein anderes schickliches Mittel wufste, den vielen Beschwerden der Reichsstände abzuhelfen, deren Entschädigungen, so wie sie durch den allgemeinen Plan festgesetzt waren, mit ihrem Verlust nicht im Verhältniß zu stehen schienen, sahe sie sich in die Nothwendigkeit versetzt, dem schönen Entwurf der gänzlichen Befreiung der Schiffart und des Handels zu entsagen, und ein Schiffarts-Oktroi in Vorschlag zu bringen, dessen Einkommen auf eine Weise eingerichtet und bestimmt werden sollte, dafs es die ehemaligen Zollabgaben nicht überstiege.

Dieser Vorschlag wurde von den Ministern der vermittelnden Mächte, in der Note vom 22ten Pluvios Jahrs 11, angenommen; und unter welchem Gesichtspunkt man auch die

aufgeworfene Frage betrachten will, so ist es augenscheinlich, daß seit dieser Epoche weiter keine Rede mehr gewesen ist von der Aufhebung eines Vorrechts, welche die französischen Minister in Rastadt anboten, und die Reichsdeputation in Regensburg verlangte, und zwar als Ersatz für die Rheinzölle die gleichfalls aufgehoben werden sollten, ohne jemals wieder unter einer Benennung, wie sie auch immer seyn möge, wieder eingeführt werden zu können.

Dieses ist die deutliche Erörterung des Stillschweigens über diesen Punkt, welches in der endlichen Uebereinkunft zwischen den Ministern der vermittelnden Mächte und der außerordentlichen Reichsdeputation beobachtet wird.

5.26 Schon zu Rastadt schlugen die französischen Gesandten die Aufhebung des Stapelrechts nur als wechselseitigen Ersatz vor; allein, durchdrungen von der Wichtigkeit der Aufopferung welche sie anboten, ermangelten sie nicht, der Reichsdeputation durch ihre Note vom 1ten Thermidor 6ten Jahrs zu bemerken, dafs dies von Seiten der französischen Republik eine wesentliche Abtretung seye, wodurch jedes Hindernis weg-

fallen müßte, und welche durchaus Gegenersatz verdiente. (1)

Im Lüneviller Vertrage war weder Rede von der Freiheit der Rheinschiffart, noch von der Aufopferung, welche die französischen Gesandten zu Rastadt, in dieser Rücksicht, angeboten hatten. Nur zu Regensburg brachten die Gesandten der vermittelnden Mächte die Aufhebung aller Rheinzölle noch einmal in Vorschlag; und die Reichsdeputation foderte die wechselseitige Aufhebung des Stapelrechts nur auf den Fall, wenn sie die gänzliche Freiheit der Rheinschiffart werde bewilligen können.

Man hat am Ende aber gefunden, daß es dem deutschen Reiche unmöglich war, der Hülfquellen, welche ihm die Rheinzölle verschafften, zu entbehren; es mußte daraus zur Ergänzung der Entschädigungen ein jährliches Einkommen von 400,000 Gulden, und Hülfweise für die Häuser Hessen-Rothenburg, Wittgenstein-Berlebourg, Salm-Reiferscheid-Dik u. a. m. noch ein jährlicher Betrag von 71,500 Gulden bezogen werden. Aus diesen Beweggründen wurden die alten Zölle bei-

(1) *Geschichte der Rastadter Friedensverhandlungen. Th. 4. S. 83.*

behalten, oder unter der neuen Benennung eines Schiffartsoktroi wieder hergestellt. Die französische Regierung, indeme sie nur die Hälfte desselben für sich erheben läßt, erhält dadurch weiter nichts als ihre rechtmäßige Entschädigung für die Rheinzölle, welche bisher auf dem linken Rheinufer bestanden. Warum sollte diese Regierung noch ferner gehalten seyn eine Aufopferung zu machen, welche sie nur unter Bedingung angeboten hatte, und die, wenn diese Bedingung wirklich erfüllt worden wäre, niemand besser, als die französischen Gesandten auf dem Rastader Kongress, zu würdigen wußten.

Aber das Stapelrecht, gehet es nicht wider den Lüneviller Vertrag an, in so fern als durch denselben der Thalweg als Gränze zwischen der französischen Republik und Deutschland festgesetzt wird? Dies ist es, was Br. Paravey behauptet. Wir wollen sehen, ob seine Entwickelung des 6ten Artikels von diesem Vertrag ihm besser gelungen ist, als seine Bemerkungen über die Rastader Verhandlungen.

Die Rheingränze, welche die französischen bevollmächtigten Minister bei Eröffnung des Rastader Kongresses verlangten, wurde von

der Reichsdeputation, in ihrer Note vom 11ten Merz 1798 (21ten Ventos Jahrs 6) bewilligt; und dieser Punkt also definitiv festgesetzt; aber weit entfernt daraus zu folgern, daß durch diese wechselseitige Bewilligung das den Städten Kölln und Mainz zustehende Stapelrecht aufgehoben sey, machten die französischen Gesandten der Reichsdeputation erst unterm 1ten Thermidor das Anerbieten der Aufhebung dieses Rechts und zwar als eine große Aufopferung zu der die französische Regierung noch auf den Fall sich entschlossen hatte, wenn das deutsche Reich ebenfalls auf die Rheinzölle Verzicht leistete, und alle Artikel, welche auf die Rheinschiffart Bezug hätten, dem Friedensschluß mit eingerückt würden. In den darauf folgenden Noten bezeichneten sie diese gegenseitigen Bewilligungen als unzer trennbar von einander. Es wird wohl hinreichend seyn desfalls die Note vom 16ten Frimaire Jahrs 7 hier anzuführen, worinn sie klar wiederholen, „daß, indeme man, zum gemeinschaftlichen Besten der beiden Nationen, die Aufhebung der den Fürsten, Ständen und Mitgliedern des Reichs zugehörigen Rheinzölle, als Grundlage, verlange, und die Vollziehung dieser Aufhebung binnen 6

Monaten nach Auswechselung der Ratifikationen fordere, man zugleich in die Aufhebung aller ähnlichen Rechte und Einrichtungen eingewilliget hätte, wovon Frankreich das ausschließende Eigenthumsrecht besitze. (1)

Von ihrer Seite, betrachtete die Reichsdeputation das Stapelrecht als gar nicht aufgehoben durch diese Gränzbewilligung. In dem Laufe der Verhandlungen zu Rastadt, so wie in jenen, welche mit den Ministern der vermittelnden Mächte zu Regensburg Statt gehabt haben, wurde diese Aufhebung zwar in Anspruch genommen, aber nicht als eine nöthige Folge der Gränzbewilligung Frankreichs gefodert. Weit entfernt von einer solchen Idee, begründete sie ihren Antrag auf die Aufhebung der Zölle, welche sie glaubte bewilligen zu können; und warum sollte denn wohl die Bestimmung des Thalwegs als Gränze mit dem Stapelrecht in Widerspruch stehen? Vor dem Lüneviller Vertrag hatten die Städte Kölln und Mainz weder Eigenthums- noch Souverainitätsrechte auf die ganze Oberfläche des Reichs, und doch übten sie das Stapelrecht

(1) *Geschichte der Rastadter Friedensverhandlungen. Th. 4. S. 200.*

von einem Ufer zum andern, so wohl gegen Fremde als gegen die Uferbewohner aus.

Was kann es hier zur Sache beitragen, daß Frankreich, vermöge des Lüneviller Vertrags, nur bis zum Thalweg die Oberherrschaft habe? Diese Gränzbewilligung hat Deutschland nicht abgehalten, auch nach diesem Vertrag, die alten Zölle unter der Benennung eines Schiffarts-Oktroi beizubehalten; und so ist jedes französische Fahrzeug, welches den Rhein herauf oder herunter fährt, wenn es auch nur allein für das linke Ufer bestimmt ist, und selbst den zum rechten Ufer gehörigen Theil des Strohms nicht berührt, noch den Thalweg überschreitet, dem deutschen Reich doch immer zinsbar geblieben. Aus welchem Grunde sollten also die wechselseitigen Vortheile der Städte Kölln und Mainz als aufgehoben betrachtet werden müssen? So lange sie ergänzende Theile des deutschen Staatskörpers ausmachten, war ihr Vorrecht ganz unabhängig von der Ausübung der Oberherrschaftsrechte an den beiden Ufern. Sie hatten diese Oberherrschaft nicht, und doch erkannte jeder, so wohl der Fremde

als der Deutsche die Rechtmäßigkeit des Stapelrechts. Seitdem sie zu Frankreich gehören, haben sich ihre Verhältnisse, in politischer Hinsicht, verändert; aber sie sind durch keinen Vertrag von ihren alten Vorrechten beraubt worden; ihr Einfluß auf Rheinschiffart und Handel sind geblieben; und sie verlangen aus den nämlichen Gründen darinn geschützt zu werden, nach welchen das deutsche Reich die Hälfte der Zollabgaben von einem französischen Fahrzeug erhebt, welches, indeme es an den Ufern Frankreichs vorbei streicht, das deutsche Gebiet gar nicht einmal berührt.

Nach diesen ganz überzeugenden Beweisen, laßt uns denn einen Blick auf die Frage werfen, welche zu erörtern stehet? Würde es politisch seyn, aus bloßer Großmuth, so wichtige Vorrechte aufzuheben? Was für Folgen würden daraus für Deutschland und Frankreich entstehen? Wenn man das Rheinbett und die Ungleichheit seines Laufs nur ein wenig kennt, so muß man sich innerlich, wo nicht von der gänzlichen Unmöglichkeit fortzukommen, doch von den ungeheuren Beschwernissen überzeugt fühlen, denen die Fortbringung der Waaren von den Gränzen der batavischen Republik an bis zu jenen

der helvetischen Republik, und so umgekehrt, unterworfen ist.

Wenn man auch, um herauf zu fahren, kleinere Schiffe als die unsrigen, und zwar Schiffe von 800 Zentner statt jener von 5000 gebrauchen wollte, so würde man die Transportkosten, nach Maasgabe der größern Anzahl kleinerer Fahrzeuge und Schiffe, sechsfach vermehren, und sich bald überzeugen, daß es unmöglich ist, eine übel angebrachtere Ersparung zu machen, als jene wodurch das Wiedereinladen der Waaren und das Anlanden zu Köln und Mainz vermieden wird.

Wollte man vielleicht für die ganze Fahrt die nämlichen Schiffe gebrauchen, womit man jetzt die Waaren zwischen Holland und Kölln fortbringt? Ohne hier die Gefahren in Anschlag zu bringen, die durch das Berühren der vielen Sandbänke, welche der Rhein wechselsweise bildet und zerstöhret, so wohl für den Schiffer als für den Waareneigenthümer entstehen; so ist denn doch jedem bekannt, daß oben Kölln das Bett des Flusses nicht tief genug ist um dies auszuführen. Es ist also unumgänglich nöthig an den Ufern des Rheins Anlandungspunkte zu haben; und es ist hinreichend, diese Nothwendigkeit festgesetzt zu haben, um zu beweisen, daß der

Vortheil des Handels durchaus erheische diese Anlandungspunkte unabänderlich zu bestimmen. Dies ist auch das einzige Mittel, in einigen Städten jenen lebendigen Zusammenfluß von Schiffen jeder Größe, diese sich stets erneuernde Vereinigung von Waaren für verschiedene Bestimmungsorter zu bewürken, die dem Kaufmanne und dem Schiffer Gelegenheit und Wirkungskreis zur Entwicklung seines Gewerbfleißes und seiner Thätigkeit eröffnen, die dem erstern alle nur zu wünschende Bequemlichkeit darbieten, seine Waaren sicher und schnell zu versenden, und dem letztern Retourladungen verschaffen, wodurch er für alle zufälligen Verluste entschädigt und in den Standt gesetzt wird, die Fracht auf einen billigen Preis zu stellen. Diese Lokalumstände haben noch den unschätzbaren Vortheil, den Wohlstand der Schiffer zu vermehren, und dadurch so wohl den fremden als einheimischen Kaufleuten eine Sicherheit wider das Misgeschick, die Unredlichkeit und das Sittenverderbnis darzubieten. Würde es wohl möglich seyn diese Vortheile zu sichern, wenn die Anlandungspunkte vielfältigt würden, und jeder die unbeschränkte Befugnis hätte zu handeln, zu laden und auszuladen wo es ihm gefiele?

Laßt uns nun einen Augenblick bei dem linken Rheinufer verweilen, und, indeme wir so wohl die Gefahren als die Kosten vergessen, denen der Kaufmann ausgesetzt seyn würde, die Vortheile würdigen, welche der Genuß dieser Freiheit den Bewohnern des linken Rheinufers bringen könnte. Es ist wahr; die Schiffe von der ersten Klasse könnten ihre Fahrt fortsetzen, statt bei Kölln anzuhalten, und mit Hinsicht auf den Zustand des Flusses einige Meilen weiter herauf gehen; und so würden also einige zu Rodenkirchen, einige andere zu Wesseling, und selbst einige zu Bonn ankommen; oder man könnte sich auch kleinerer Schiffe bedienen, und damit bis nach Koblenz, St. Goar, Bingen u. s. w. kommen; allein ist das Geschrei eines Projektenschmähers, dem eine übel verstandene Freiheit das Gehirn verrückt hat, denn wohl hinreichend, um die Flecken und Dörfchen an den Ufern des Rheins plötzlich in Handlungsstädte zu verwandeln, und dort mit einem Federzug Ufermauern, Krahnen, Lagerhäuser und alle jene Niederlassungen zu schaffen, welche durchaus nöthig sind, um die Schiffe auszuladen, die Waaren wieder einzuladen und sie in der rauhen Jahreszeit bei einer unerwar-

(36)

teten Ueberschwemmung aufser Gefahr zu bringen?

teten Ueberschwemmung aufser Gefahr zu bringen?

Wie man sich auch immer benehmen wird, so bleibt es ausgemacht, daß entweder gar kein Handel am Rhein mehr seyn wird, oder daß er in einigen Städten sich concentriren muß, deren Lage und Niederlassungen jene Sicherheit und Bequemlichkeit gewähren, ohne welche niemand Spekulationen mehr wagen würde, die nur zum Umsturz dienen könnten. Allein, wenn dergleiche Niederlassungen überall entstehen, und das Stapelrecht wegfällt, wird man denn wohl mit Grund hoffen können, daß der Handel auf dem linken Rheinufer blühender seyn wird als auf dem rechten? Vor dem Vorrücken der Mauthbeamten, wo beide Ufer, in Hinsicht der Handlung, der nämlichen Gesetzgebung theilhaftig waren, würde es schwer gehalten haben das endliche Resultat vorher zu bestimmen welches die Anstrengungen von Düsseldorf, Mulheim und Deutz gegen Köln, und jene von Kassel und Manheim gegen Mainz in der Folge der Zeit hervorgebracht hätten; allein seitdem die französischen Douanen an das linke Rheinufer verlegt sind, bietet diese Frage kein Räthsel mehr dar. In dem dermaligen Zustande der Dinge würde

die Aufhebung des Stapelrechts die gänzliche Zernichtung des Transit - und Commissionshandels auf dem linken Rheinufer nach sich ziehen, und beides dem rechten Ufer ganz und ausschließlich zufallen. Der Handel genießt auf der rechten Seite seiner ganzen ursprünglichen Freiheit; man kann dort alle Waaren einführen, ohne davon die mindeste Abgaben zu entrichten; man kann solche mit der nämlichen Freiheit wieder ausführen; man kennt hier das Wort Entrepôt und alle jene Formalitäten nicht, welche den Kaufmann vom linken Ufer in die Nothwendigkeit versetzen, einen eigenen Handelsdiener zu besolden, der sich nur mit dem Douanengeschäft abgiebt; hier hat man keine Saisien wegen Mangel der Beobachtung vorgeschriebener Formalitäten zu befürchten; das Briefporto ist hier viel geringer, und die Stempelabgabe ganz unbekannt; hier giebt es keine Patentgelder, welche den Spediteur zur Erhöhung seiner Commissionsgebühren zwingen; mit einem Worte: der Kaufmann des rechten Rheinufers lebt in der ausgedehntesten Freiheit, die er sich nur wünschen kann, und er hat anders keine Kosten, als jene, die mit seinem Gewerbe nothwendiger Weise verknüpft sind, zu bestreiten. Ganz anders ver-

hält es sich mit dem linken Rheinufer, wo der Handel mit Lasten und Formalitäten beschwert ist. Es ist leicht voraus zu sehen, daß der fremde Handelsmann, abgeschreckt durch die vielen Hindernisse, Gefahren und Kosten; gewarnt durch die häufigen Saisien und Konfiskationen, wovon er auf dem entgegengesetzten bedroht ist, selbiges, so viel er nur immer kann, vermeiden, und sich nur in jenen seltenen Fällen an französische Kaufleute wenden wird, wo deren Dazwischenkunft unumgänglich nöthig ist. Welche Hofnung haben wir also unsern Handel mit dem Auslande beizubehalten, wenn durch die Aufhebung des Stapelrechts einmal alle Bande gelöst sind, die solches noch an das diesseitige Ufer fesseln? Laßt uns zu diesen Umständen noch die Mannichfaltigkeit der Douanengesetze; die vorgefasste Meinung, die man in Deutschland gegen diesen Theil der französischen Gesetzgebung hegt; die Veränderlichkeit derselben, wodurch öfters die glücklichsten Spekulationen sind vereitelt worden; die Einschränkungen, vermöge welchen diese oder jene Waaren, obschon sie eingeführt werden dürfen, an diesem oder jenem Bureau vorbei gebracht werden, und auf diese Weise öfters einen Umweg von mehr als 80

Meilen machen müssen, um ihren Bestimmungsort zu erreichen; laßt uns endlich, als eine natürliche Folge des Wetteifers, die Bemühungen hinzufügen, welche sich die Handelsleute des rechten Rheinufers geben, alles dasjenige was unsere Verhältnisse nur abschreckend machen kann, noch zu vergrößern; so können wir über die allgemeine Abneigung nicht mehr erstaunen, welche die fremden Kaufleute gegen das linke Rheinufer gefaßt haben; eine Abneigung, die selbst die Reichsdeputation in ihren Berathschlagungen nicht hat verbergen können. Man braucht nur das Protokoll der 43ten Sitzung zu durchlesen, um sich zu überzeugen, daß das Vorrücken der Douanen an das linke Rheinufer in Deutschland für das schädlichste Ereignis gehalten wird, welches nur immer den Rheinhandel hätte treffen können.

Die Frage, wovon es sich handelt, wäre also, ob in den gegenwärtigen Umständen, wodurch die strenge Anwendung der Douanengesetze auf das linke Rheinufer -- Gesetze, die sehr oft nur auf Seegeschäfte Bezug haben -- alle Handlungsverhältnisse zwischen den beiden Ufern aufgelöst sind; ob es da noch in dem Interesse Frankreichs liege, zum Vortheil der Ausländer auf ein Vorrecht Verzicht

zu leisten, dessen Rechtmäßigkeit nicht kann bestritten werden, und auf diese Weise die Ueberbleibsel seiner Handelsvortheile, welche dieses Vorrecht sicherte, Preis zu geben; und zwar dieses Opfer nicht in der Absicht zu bringen, um dem Rheinhandel eine ihm von der Natur versagte Erleichterung zu verschaffen, sondern blos um einige Städte des rechten Ufers bald in den Stand zu setzen, Mainz und Köln zu verdrängen, so wie Amsterdam einst in den Handelsannalen an die Stelle von Antwerpen hervortrat. (1) Es würde beleidigt

(1) *Der Verfasser des Aufsatzes über die freie Schifffahrt des Rheins, verhehlt keine dieser Wahrheiten. Sind nicht genug Ursachen vorhanden, sagt er S. 66, welche die Ausländer von unsern Gränzen entfernen? Alle Zweige unserer Verwaltung sind mit Formalitäten überhäuft. Es macht eine Wissenschaft aus sie alle zu kennen. An den äussersten Gränzen und besonders am Rhein, haben diejenigen, welche mit der Polizei verknüpft sind, ungeheure Beschwernisse, ohne dass sie grössten Theils den mindesten Vortheil gewähren. Und doch folgert*

gend für die französische Regierung seyn sich länger bei dieser Frage aufzuhalten; wir wollen also das Gesagte zusammen fassen, und die Resultate unserer Betrachtungen darlegen.

Das Stapelrecht ist weder auf dem Rastatter Kongress, noch durch den definitiven Vertrag von Lüneville aufgehoben worden. Die vor zweien Jahren zu Regensburg versammelte außerordentliche Reichsdeputation hat, bei Eröffnung ihrer Sitzungen, auf dessen Aufhebung bloshin in der Voraussetzung ange tragen, wenn es möglich seyn würde, von ihrer Seite alle Rheinzölle und zwar so aufzuheben, dass sie nie wieder hergestellt werden könnten. Die Erfahrung hat nachher bewiesen, dass man diesem Entwurf entsagen, und die Rheinzölle wieder herstellen musste, um die Entschädigungen des Churfürsten Erzkanzler, des Herzogs von Mecklenburg-Schwerin u. a. m. zu ergänzen; es ist also ausgemacht, dass das

er hieraus, dass man die Ausländer, durch Aufhebung des Stapelrechts, in den Stand setzen solle, uns gänzlich zu entbehren. Dies heisst denn doch das Interesse des französischen Handels vertheidigen!

deutsche Reich keinen einzigen vernünftigen Beweggrund mehr hat, von der französischen Regierung eine Aufopferung zu verlangen, welche nur unter der Bedingung ist bewilliget worden, wenn die Rheinzölle allgemein, und zwar so aufgehoben würden, daß solche nie, unter welcher Benennung es auch immer seyn möge, wieder hergestellt werden könnten.

Das Stapelrecht ist das einzige Mittel für das linke Rheinufer die unschätzbaren Vortheile zu erhalten, welche der Kommissions- und Transithandel darbietet. Es ist von der höchsten Wichtigkeit für die Republik, ob schon es der Staatskasse derselben keinen direkten Geldzufluß verschafft.

Die dem Rheinhandel durch die Aufhebung dieses Rechts zufließende Freiheit würde doch nie wirklich bestehen, indeme es immer große Städte geben würde, wo man die Waaren in Schiffe von größerm oder kleinerm Umfange verladen müßte, je nachdem das Rheinbett mehr oder weniger tief wäre. Das linke Rheinufer würde also durch diese Aufhebung durchaus zinsbar und abhängig vom rechten Ufer werden; denn die batavische und helvetische Republiken und das deutsche Reich würden nicht anstehen, solche Städte zu Aus-

ladungsörtern zu bestimmen, die durch ihre günstige Lage, in geographischer Hinsicht, und durch kluge Benutzung der ihren Absichten so vortheilhaften Umstände, den ganzen Rheinhandel an sich ziehen, und denselben Fesseln anlegen, die weit drückender und lästiger wären als das den Städten Kölln und Mainz zustehende Stapelrecht je gewesen ist.

Die Beibehaltung dieses Rechts für jene Städte wird also zur Grundmaxime der Handlungspolitik von Frankreich.