Geschichtliche Darstellung

der

frühern und spätern

GESEZGEBUNG

über

Zölle und Handelsschifffahrt des Rheins,

mit

Rüksicht auf die Beschlüsse des wiener Kongresses für die künftige Verwaltung dieses Stroms und seiner Nebenflüsse,

von

J. F. Ockhart,

Mitglied der provisorischen Verwaltungs-Kommission und Inspektor der Rheinschifffahrt.

MAINZ, 1818,

bei Florian Kupferberg.

Nur zur Seite der Gesezze kann wahre Handelsfreiheit bestehen; denn ohne sie, würde dieselbe zu einer sich selbst zerstörenden Zügellosigkeit übergehen.

— —

Der

erhabenen Bundes-Versammlung

der

höchsten Souveräne

und

freien Städte

Deutschlands

in

tiefster Verehrung gewidmet

von

dem Verfasser.

VORREDE.

So unbestritten es ist, dass in jedem Staate die für den Wohlstand der Nationen so wichtigen Handels- und Schiffahrts-Verhältnisse nur nach genauer Würdigung dessen, was das allgemeine Beste erheischt, von der *obersten Gesezgebung* näher bestimmt werden können: so einleuchtend ist es auch, dass bei Staatenvereinen, wie dermalen die Verfassung in Deutschland ist, nur durch *gleich-verbindliche Verordnungen* alles das hierunter eingerichtet werden kann, was dem höhern Interesse des gesammten Staatenbundes angemessen ist.

Durch die erhabenen Beschlüsse des Kongresses zu Wien, so wie durch die weisen Bestimmungen der Bundesakte, ist auch bereits die nöthige Vorsehung geschehen, dass die so nahe unter einander verwandten deutschen Völkerstämme künftighin nicht mehr in ihren kommerziellen Verhältnissen diejenigen Anstände finden werden, wodurch leider! bisher die allgemeine deutsche National-

so ist vorauszusehen, wie sehr es zur Bezwekkung des allgemeinen Handels-Interesse von Deutschland nöthig seyn wird, dass noch mehrere Erläuterungen über die bisherigen Schifffahrtsverhältnisse der deutschen Flüsse gegeben werden, von welchen leider bis jezt noch so wenig bekannt geworden ist.

Für Deutschland war es überhaupt von jeher ein sehr drükkender Vorwurf, dass es, rüksichtlich seiner Handels- und Schifffahrtsverhältnisse, nicht diejenigen *zwekerschöpfenden Gesezze* aufzuweisen habe, wodurch andere Staaten sich empor gehoben, und mächtiger geworden sind. Die Ursache davon lag ohnstreitig in unserer allzu getheilten Verfassung; und sicher würden wir dieserwegen für die Zukunft auch dem ferneren Tadel der übrigen aufgeklärten Nationen ausgesezt seyn, wenn nach dem Inhalt der deutschen Bundesakte nicht die Hoffnung vorhanden wäre, dass in Rüksicht des Schifffahrtswesens und des freien Handelsverkehrs künftighin eine *allgemeine Gesezgebung* Statt finden werde, wodurch das Handels-Interesse des gesammten deutschen Staatenvereins geltend zu machen ist, und deren Vorschriften von den einzelnen Bundes-Mitgliedern in keinem Falle wird entgegen gehandelt werden dürfen.

Indem bereits bei der Bekanntmachung des pariser Friedens, durch dessen 5ten Artikel die allgemeine Frei-

heit für die Handelsschiffahrt des Rheins ausgesprochen worden ist, der Verfasser es sich zur Pflicht rechnete, in einem eigenen Werke die Erfahrungen niederzulegen, welche derselbe, als Mittheilnehmer an der Verwaltung des Rheins, seit so vielen Jahren über diesen Strom zu machen Gelegenheit gehabt hatte: so war schon damals von demselben zugleich beschlossen worden, eine genaue *Uebersicht der gesezlichen Bestimmungen* zu geben, welche rüksichtlich der Schifffahrtsverhältnisse dieses so wichtigen Flusses von jeher Statt gefunden haben.

Da indess jene Abhandlung, worin hauptsächlich der *Rhein* nach der *Länge seines Laufs* und der *Beschaffenheit seines Strombettes*, so wie nach seinen *Schifffahrtsverhältnissen* überhaupt betrachtet wurde, viel zu weitläufig geworden wäre: so hat derselbe nach dem, was bereits in jener Schrift pag. 236 bemerkt worden ist, sich es vorbehalten, dieses in der gegenwärtigen besondern Darstellung auszuführen.

Schon in sehr frühen Zeiten herrschte auf dem Rhein eine gesezliche Ordnung, wovon im Mittelalter sich keine Spur mehr zeigt. Ausser den ältern römischen Gesezzen, die hier ihre Anwendung fanden, waren den Gewässern dieses Flusses besondere Präfekten vorgesezt, wie die noch vorhandenen Denkmähler dieses beweisen.

Auch unter der fränkischen Herrschaft, finden wir

nach den Kapitularien Karl's des Grossen einige Spuren, dass die in der Nähe seines Hoflagers wohnenden Schiffer ihre Senioren oder Aldermänner hatten, und folglich in besondern Vereinen lebten, die bei der Ausübung der Schifffahrt eine gewisse Ordnung scheinen befolgt zu haben.

Die Gesezze, welche damals an den Ufern des Rheins von diesem über sein Zeitalter so sehr hervorragenden Monarchen über alle Theile der Verwaltung seines so ausgedehnten Reichs gegeben wurden, hätten sicher bereits von jenen Zeiten her den wohlthätigsten Einfluss auf die Erweiterung des deutschen Handels und der Schifffahrt gehabt, wenn dieselben genauer befolgt worden wären; leider aber! trat bald nach ihm ein Zeitraum ein, wo weder für den Rhein, noch für die übrigen Flüsse Deutschlands einige Gesezze mehr bestunden, und wo zugleich die Geschichte, über die Schiffahrtsverhältnisse der Ströme unseres Vaterlands, sehr wenig sichere Auskunft giebt. Indess finden wir doch Spuren, dass sehr frühzeitig sowohl von der Linie der *Donau*, als von der *Rhone* und *Saone* her, einiger Handelsverkehr mit den Bewohnern der *Ufer* des *Oberrheins* bestund, der nachmals durch die Verbindung mit Italien noch mehr erweitert wurde. Längs dem *Unterrhein* war dieser Verkehr mit den *batavischen* und *gallischen Häfen* noch viel lebhafter; selbst nach den *brittischen Küsten* wurden die Fahrten unmittel-

bar von Köln und andern niederrheinischen Städten aus, gerichtet.

Da es weniger unterhaltend gewesen seyn würde, von den Gesezzen allein zu sprechen, die für den Rhein geltend gemacht worden sind, ohne zugleich einige Blikke auf die Handelsverhältnisse dieses Flusses in jenen frühern Zeiten zu werfen: so wird man hoffentlich es nicht tadeln, was über diese leztere zugleich in diesem Werke mit ist angeführt worden.

Indem während des Mittelalters die Gesezze gleichsam schwiegen, und sich hier eine Lükke für die historische Darstellung der Schifffahrts-Verordnungen würde ergeben haben: so ist man um so mehr bemüht gewesen, diese durch eine allgemeine Uebersicht der Grundsäzze, welche rüksichtlich des Handels und der Schifffahrt während der mittlern Zeiten sind befolgt worden, auszufüllen, als darin die Keime der folgenden deutschen Handelsgesezgebung angetroffen werden, die, nachdem der ungezähmten Räuberei der Faustritter ein Ende gemacht worden war, eine bessere Ordnung auf dem Rhein herbeigeführt hat.

So wichtig der Einfluss der rheinischen Kurfürsten bei der spätern Gesezgebung für diesen Fluss gewesen ist, woraus im Laufe des vorigen Jahrhunderts sogar ein besonderes *rheinisches Staatsrecht* entstund: so lässt sich doch

nicht läugnen, dass hieraus zugleich auch ein solcher Widerspruch mit der allgemeinen Reichsgesezgebung entstanden ist, welcher der zwekmässigen Benuzzung desselben eben nicht sehr zuträglich war; so dass daher eigentlich erst seit der zwischen dem deutschen Reiche und der vormaligen französischen Regierung abgeschlossenen *Rhein-Oktroikonvention* von 1804 ein solches Schifffahrtsgesez ist aufgestellt worden, dessen wesentlichste Vorschriften, so weit dieselbe der ausgesprochenen Freiheit nicht entgegen stehen, nach den jüngsten Beschlüssen des wiener Kongresses, noch jezt für den Rhein beizubehalten sind, und wovon die Grundsäzze mit Nuzzen auch bei der Organisation der künftigen Verwaltung der übrigen deutschen Ströme anzuwenden seyn werden.

Da es keinem Zweifel unterworfen ist, dass die Vergleichung zwischen den Verordnungen, welche vormals für den Rhein bestanden haben, mit demjenigen, was die jüngste Gesezgebung hierunter zeigt, nicht ohne Belehrung für die Zukunft seyn wird: so hofft der Verfasser, der die Schwierigkeiten seines Unternehmens nur zu sehr gefühlt hat, dass man ihn bei diesem in seiner Art ersten Versuche, wo die Grundzüge der Gesezgebung für diesen so wichtigen Fluss näher auseinander gesezt worden sind, mit Nachsicht beurtheilen werde, und wünscht nichts mehr, als dass auch andere sich hierdurch aufgefordert

fühlen mögten, für die übrigen deutschen Ströme ähnliche geschichtliche Ausarbeitungen zu liefern, die sicher von der höchsten gesezgebenden Behörde nicht gleichgültig werden zurükgewiesen werden.

Bei den Vorschlägen, welche sich in dem lezten Abschnitt dieses Werks befinden, hat man nur das allerwesentlichste von demjenigen anführen können, was in Gemäsheit der wiener Beschlüsse bei der künftigen Verwaltung des Rheins und der übrigen schiffbaren Ströme Deutschlands zu berüksichtigen seyn wird.

Indem bei allen neuen Einrichtungen für das Schifffahrtswesen, wenn dieselben zur wirklichen Erhöhung des Handelsverkehrs hinzielen sollen, nichts übereilt werden darf: so wird auch dieses hier zu beobachten seyn, da zumal nur mittelst einer sehr genauen Umsicht dessen, was zur Ausführung des Ganzen nöthig ist, auch etwas Vollendetes erscheinen kann.

Für den Rhein sowohl, als für dessen Nebenflüsse, werden die künftigen Schifffahrts-Einrichtungen nach den Bestimmungen des wiener Kongresses hauptsächlich auf *Freiheit*, diese aber auch zugleich auf *Ordnung* gegründet werden müssen, indem sonst, bei einiger Ausartung in Zügellosigkeit, die auf diesen Strömen bisher bestandenen Handelsverhältnisse mehr gestört als begünstigt werden dürften.

So sehr es sich der Verfasser hat angelegen seyn lassen, überall dieser *wohlgeordneten Freiheit* das Wort zu reden, so sehr hat derselbe sich zugleich gegen Ungebundenheit und Willkühr erklärt, da die Wirkungen von beiden für die rheinischen Schifffahrtsverhältnisse nicht anders, als höchst nachtheilig seyn können. Sehr glüklich würde derselbe sich übrigens schäzzen, wenn besonders bei den höchsten Behörden unter denen hier gethanenen Vorschlägen einige gefunden würden, die man zur bessern Benuzzung der deutschen Wasserstrasen, und zur Erhöhung des Handelsverkehrs unsers Vaterlandes, einer nähern Berüksichtigung nicht unwürdig achtete.

INHALT.

EINLEITUNG.

Der Rhein, an dessen Ufern einst die Morgenröthe germanischer Kultur aufgegangen ist, hat ein viel zu hohes Interesse für uns, als dass wir denselben nicht unter jeder Beziehung zum Gegenstand einer genauen Betrachtung machen sollten.

Vorzüglich aber muss es für uns wichtig seyn, die *Gesezgebung* kennen zu lernen, wodurch von jeher eine mehr oder minder rechtliche Ordnung auf diesem Flusse unterhalten worden ist.

Durch nichts wird der Grad der Kultur, auf welcher ein Volk gestanden hat, besser bewiesen, als durch die von demselben übrig gebliebenen Gesezze. Grausam und barbarisch sind dieselben bei einem rohen Volke: milder und sanfter aber, wenn dasselbe in der Kultur weitere Fortschritte gemacht hat.

Auch nach dem Grade der Ordnung, die auf dem Rhein und an dessen Ufern geherrscht hat, lässt sich auf den eigenthümlichen Karakter und die Kraft der Regierungen schliessen, die in der Reihe von so manchen Jahrhunderten hier gewaltet haben.

Fast auf allen Flüssen, wo Schifffahrt getrieben wird, lehrt uns die Geschichte, dass die ersten Spuren von Ge-

sezgebung immer in Bezug auf die Entrichtung der Zölle und Abgaben angetroffen wurde, die den obersten Machthabern der verschiedenen Nationen, für die Benuzzung der Ströme, zu entrichten waren. Noch wurde in den ersten rohen Zeiten, von Seiten der Herrscher, wenig daran gedacht, für diese Erlegung von Abgaben auch Alles das zu leisten, was für die Sicherheit, und den bessern Betrieb der Fahrten auf den Flüssen nöthig gewesen wäre; denn nächst den Verfügungen über die Zölle, war es meist blos Sicherstellung des Eigenthums und Wiedererstattung des Geraubten, was man durch die ersten wenig motivirten Gesezze, die grösstentheils blos in Strafverordnungen bestunden, zu bezwekken suchte.

Bei den Untersuchungen über den älteren Zustand der Schifffahrt auf dem Rhein, werden wir daher zur näheren Würdigung der Ordnung, die dabei geherrscht hat, auch ganz vorzüglich von den Zollanstalten sprechen müssen, die seit der ersten Niederlassung der Römer an den Ufern dieses Flusses statt gefunden haben; da zumal dasjenige, was sie in dieser Hinsicht begründet hatten, von den folgenden fränkischen und deutschen Herrschern zum Theil nachgeahmt worden ist.

Dass übrigens selbst zu den Zeiten der Römer nur eine sehr unvollkommene Ordnung auf diesem Flusse geherrscht habe, leuchtet deutlich dadurch hervor, dass sie blos die Besizzer des einen Ufers waren, und daher nur in ihren Häfen dasjenige geltend machen konnten, was sie für den Betrieb der Schifffahrt auf diesem Flusse für unumgänglich nöthig erachteten.

Indem nach dem Umsturz des westlich-römischen

Kaiserthums, die Franken die beiden Ufer des Rheins unter Eine Herrschaft vereinigten, so suchten sie, mit Beibehaltung mehrerer römischen Einrichtungen für die Abgaben von der Schifffahrt, zugleich ihre rohen Gesezze hier geltend zu machen.

Zwar theilten bereits nach Chlodowigs Tode dessen Söhne im Jahr 511 die fränkische Monarchie in Austrasien und Neustrien; allein der Rhein wurde dadurch kein diese Staaten-Abtheilung begrenzender Fluss, sondern grösstentheils zum austrasischen Reiche gerechnet. Selbst die Begrenzung, welche späterhin, mittelst des Rheins, zwischen dem Reiche Lothars und den ostfränkischen Landen, durch den Vertrag von Verdun im Jahre 843, bewirkt werden sollte, war höchst unvollständig, und dauerte nur sehr kurze Zeit; denn schon 868 bemächtigte sich Ludwig der Deutsche eines ansehnlichen Theils der Lande des linken Rhein-Ufers, so dass der Rhein seitdem *ostfränkisch* wurde, und nachmals selbst von seinem Ursprung bis zu seinen Mündungen ganz unter *deutsche* Herrschaft kam.

Die Verordnungen, welche während dieser Periode, vorzüglich in Bezug auf den Rhein, für die Fluss-Schifffahrt erlassen worden sind, finden sich grösstentheils in den Capitularien der fränkischen Könige, als in welche zugleich meist dasjenige mit aufgenommen worden ist, was schon in den ältesten deutschen Gesezzen der Schifffahrt wegen, bestimmt worden war.

Obgleich diese Verordnungen zum Theil das Gepräge des Grads der Unkultur, auf welchem unsere Vorältern damals standen, an sich tragen: so wird es dennoch nicht

unwichtig seyn, das Wesentlichste derselben kennen zu lernen, da zumal einige davon auf die folgenden Zeiten mit übergegangen sind.

Bei dem ausgezeichneten Bemühen, welches Karl der Grosse bewiess, um die Schifffahrt empor zu bringen, wurde die des Rheins, an dessen Ufern Er häufig residirte, vorzüglich begünstigt. — Widerrechtliche Zölle wurden hier aufgehoben, und Alles angewendet, um die Waaren-Transporte möglichst zu erleichtern. Die Aussicht, welche sich damals für die Erweiterung des deutschen Handels zeigte, verschwand jedoch wieder auf einige Zeit mit den Unruhen, die unter seinen schwachen Nachkommen entstanden, und mit der Erlöschung seines Fürstenstammes.

Indem Deutschland, gegen das Ende des 9ten Jahrhunderts, sich von dem fränkischen Reiche trennte, und einen eigenen Staat bildete, so versuchte zwar schon Conrad I., welcher 911 den Thron bestieg, die vormalige carolingische Regierungsart wieder herzustellen: allein er war zu schwach, um, rüksichtlich der Zusammenhaltung des Ganzen, seinen Plan durchzusezzen. Erst unter den Regenten aus dem sächsischen Stamm, und besonders unter den Ottonen erhob sich der Glanz der deutschen Nation aufs neue, und mit der Befestigung der inneren Ruhe wurde wieder einiger Wohlstand verbreitet, auch Handel und Schifffahrt in besseren Schuz genommen.

Unter den Besizzern des deutschen Throns aus den fränkischen und schwäbischen Häusern, erhoben sich bekanntlich die Grossen des Reichs immer mehr und mehr, so dass Deutschlands Verfassung, ihrem Wesen nach, ge-

raume Zeit eben so zum Theil einem aristocratischen Verein der oberen Stände, als einer Monarchie ähnlich war. Während den in wirklichen Kampf oft übergehenden Reibungen zwischen diesen beiden grossen Theilen, organisirten sich allmählich eine Menge einzelner kleiner Herrschaften, deren Besizzer die Bande, die sie an den Monarchen und an die Vorstände knüpften, auf alle Weise zu erschlaffen suchten; so dass, mit der Verkennung aller bisherigen gesezlichen Verhältnisse, eine gänzliche Auflösung des deutschen Staatskörpers zu befürchten war, da es zumal kaum mehr als ehrlos angesehen wurde, alle Rechte des Eigenthums zu zernichten, und sich durch Rauben und Plündern zu bereichern. Dieser so traurige Zustand des deutschen Reichs, welcher mit weniger Unterbrechung mehrere Zeiträume fortdauerte, war für den Rhein und dessen Schifffahrts-Verhältnisse nicht ohne höchst nachtheilige Wirkungen, indem durch den Missbrauch der Zölle, und durch die Gewaltthätigkeiten, welche auf diesem Fluss und an seinen Ufern ausgeübt wurden, aller Handelsverkehr, wo nicht ganz aufgehoben, doch häufig unterbrochen wurde. Zwar suchten einzelne Kaiser durch allgemeine Gebote des Friedens diesem Unwesen zu steuern; allein, bei allen Anstrengungen der obersten Machthaber, die für den Handel so nöthige Ruhe und Sicherheit in dem Innern des Reichs aufrecht zu erhalten, wurde dieser Friede doch leider nur zu oft gestört.

Anstatt dass bisher die Aufsicht und Verwaltung der Rhein-Gefälle, so wie die von allen übrigen Flüssen Deutschlands, einzig und allein von den Thronbesizzern

abgehangen hatte: so erhoben sich jezt nach und nach einzelne Stände, welchen die Erhebung der Zölle keineswegs zustund, und massten sich derselben aus eigener Macht an; so dass auch diejenigen, welche sie von den Kaisern verliehen erhalten hatten, selbige nach Willkühr erhöhten, oder sich sonst gegen die reisenden Handelsleute die härtesten Bedrükkungen erlaubten.

In diesen so drangvollen Zeiten, wo kein Landfriede geachtet wurde, und die Gesezze gleichsam schwiegen, auch, vermöge des so barbarischen Faustrechts, Raub und Plünderung grösstentheils an der Tagesordnung waren, suchten besonders die Städte am Rhein, welche an Bevölkerung, Wohlstand und Kultur bereits seit den Ottonen und unter Kaiser Heinrich V. so sehr zugenommen hatten, durch mehrere Verbindungen unter sich sowohl, als mit mächtigen Fürsten, eine solche Macht aufzustellen, wodurch die Ordnung auf dem Rhein wieder hergestellt werden konnte.

Schon in den Jahren 1226 und 1236 wurden dergleichen Verbindungen von mehreren Städten unter sich geschlossen, welche aber von dem römischen Könige Heinrich, dem Sohne Friedrichs II. nicht gut geheissen wurden. Endlich aber kam 1254, unter Wilhelm von Holland, der grosse rheinische Städte-Bund zu Stande, bei dessen Versammlung am 25. Juni 1255 die Deputirten von mehr als 60 Städten erschienen, und an welchem mehrere Fürsten, Grafen und Ritter Antheil nahmen.

Die Hauptabsicht dieses so wichtigen Bundes war, sowohl den Landfrieden zu handhaben, als auch besonders die Sicherheit auf dem Rheinstrome herzustellen,

Mit Ausnahme der alten kaiserlichen Zölle zu Boppard und Kaiserswerth, sollten nach einem Beschluss von 1268 alle neue Zölle abgeschafft werden. Einige Jahre später, nemlich 1271, wurden sogar alle Zollhäuser von Strasburg bis nach Cöln niedesgerissen und zerstört.

Indem Rudolf von Habsburg den bereits 1235 von Kaiser Friedrich II. aufgerichteten Landfrieden zu Mainz bestätigte, auch 1287 eine eigene Verordnung dieserwegen erliess, welche König Albrecht 1303 zu Nürnberg erneuerte, so kommen hier mehrere Verfügungen vor, welche auf Zölle und Wasserfahrten Bezug haben, und die von den verbündeten Städten sowohl, als von den rheinischen Fürsten als gesezliche Verordnungen geltend gemacht wurden. Auch zeigte sich in der That seitdem für den Rhein gleichsam eine neue Ordnung der Dinge, da besonders der oben bemerkte grosse Städte-Bund zwischen den Jahren 1317 und 1338 mehrmals erneuert und dadurch für die Schifffahrt die nöthige Sicherheit geleistet wurde, auch der Handel auf diesem Flusse immer mehr zunahm; so dass die rheinischen Lande bald wieder unter die blühendsten von Deutschland gerechnet werden konnten.

Nachdem jedoch, aus Eifersucht der Fürsten, dieser so ausgebreitete Städte-Bund bereits im Jahr 1388 sein Ende erreichte: so schien die Sicherheit des Handels und der Schifffahrt mit neuen Unfällen bedroht zu werden; da indessen die rheinischen Kurfürsten schon seit dem Ende des 13ten Jahrhunderts einen Theil der Zoll-Regalien und anderer Hoheits-Rechte auf dem Rhein an sich gebracht hatten, welche dieselbe auch immer mehr

zu verwahren suchten: so trugen diese jezt vorzügliche Sorge, dass die grosse Wasserstrasse des Rheins nicht durch Unsicherheit aufs neue veröden möchte.

Zwar waren eben diese Zölle bereits 1301 von K. Albrecht I. den rheinischen Fürsten streitig gemacht worden; allein, da sie sich auf den Weg Rechtens beriefen, der in solchen Fällen vor den Pfalzgrafen eröffnet werden musste, so blieben sie in dem Besiz derselben, ohngeachtet sie während Albrechts Regierung sich nicht berechtigt hielten, diese Zollregalien ganz ohne alle Beschränkung auszuüben. Durch die unter Kaiser Karl IV. bekannt gemachte goldne Bulle, wurde endlich seit 1356 den Kurfürsten überhaupt das Recht, Zölle und andere Regalien zu besizzen, förmlich zugesprochen. Auch erhielten sie das so wichtige Vorrecht bestätigt, Privatversammlungen unter sich halten zu dürfen, welches sie übrigens zuvor bereits ausgeübt hatten, indem 1314 der erste rheinische Verein von den Kurfürsten zu Mainz, Trier und Cöln gehalten worden war. — In diesen rheinischen Vereinen, deren nachmals seit 1408 und 1439 mehrere statt gefunden haben, ist gleichsam eine neue Gesezgebung für diesen Fluss befindlich; indem besonders die von 1492, 1503, 1538, 1551 u. 1557 die Zölle und andere Gerechtigkeiten auf dem Rhein vorzüglich berüksichtigen, und daher unsere besondere Aufmerksamkeit verdienen. Zu bemerken ist es, dass in den ältern rheinischen Vereinen meist bloss von Vertheidigungsanstalten im Fall eines Angriffs, und von der Wiedererstattung des Geraubten, so wie von der Sicherheit der Schifffahrt überhaupt gehandelt wurde, während die Verordnungen

der neuern Vereine hauptsächlich die Erleichterung und Bequemlichkeit des rheinischen Handels zum Zwek hatten.

Indem in den folgenden Zeiten die vormalige Eifersucht der Fürsten gegen die Städte nicht mehr bestund: so verbreitete sich nun auch eine günstigere Meinung für die Schifffahrt und den Handel; besonders aber fanden die rheinischen Kurfürsten, wegen der Abgaben des Geleites, und so mancher andern Einkünfte, ein vorzügliches Interesse darin, jedem Hinderniss der Schifffahrt thätigst entgegen zu würken. Durch ihren Einfluss wurde zugleich von Reichswegen für die Beförderung des Handels die möglichste Sorge getragen, wie dieses aus mehreren Reichsabschieden ersichtlich ist.

Da seit der Regierung Kaiser Max I. die deutsche Verfassung überhaupt eine gesezlichere Gestalt erhielt, und durch die seit Karl V. eingeführten Wahlkapitulationen bei jeder Thronbesteigung Alles das voraus bedungen wurde, was aum Besten des Reichs herzustellen war: so wurde auch in Hinsicht der Unterhaltung der Schiffbarkeit der Flüsse, ferner des Verbots aller Zollerhöhungen und wegen sonstigen Hindernissen des Handels und der Schifffahrt, jedesmal das Nöthige eingerükt.

In Hinsicht der besseren Benuzzung des Rheins wurden, ausser den oben bemerkten rheinischen Kurvereinen, in der Folge auch besondere Zollkapitel gehalten, deren Rezesse und Kapitelsschlüsse für den Betrieb der Schifffahrt und die Behandlung des rheinischen Handels allgemein verbindlich waren.

So zeigen sich im Allgemeinen die gesezlichen Verordnungen, wie dieselben von den ältesten Zeiten her,

bis auf unsere Tage für den Rhein Statt gefunden haben.

Ob es nun gleich nicht zu läugnen ist, dass manche sehr gute Bestimmungen in Hinsicht der Erhebung der Zölle, und der Erleichterung der Schifffahrt in allen diesen gesezlichen Verfügungen, und besonders auch in den rheinischen Kapitelsabschieden vorkommen: so war man doch, bis zu Anfang des jezzigen Jahrhunderts, weit davon entfernt, solche Grundsäzze aufzustellen, wornach eine zwekerschöpfende Verwaltung des Rheins in allen ihren Theilen hätte statt finden können; vielmehr müssen wir bekennen, dass, von so grosser Wichtigkeit auch die zwekmässige Benuzzung der Ströme durch die auf denselben zu treibende Schifffahrt für jeden Staat angesehen werden muss, man doch bis auf die jüngsten Zeiten in diesem Zweige der Gesezgebung um sehr vieles zurük geblieben ist, und dass besonders auch in Hinsicht des Rheins, welcher für Deutschland und die übrigen angrenzenden Staaten von jeher ein so grosses Interesse hatte, erst seit dem Anfang des jezzigen Jahrhunderts eine solche gesezliche Ordnung ist aufgestellt worden, die dereinst für manche andere Flüsse zum Muster wird dienen können.

Indem es zu unseren Zeiten eines der Hauptbestreben von jeder aufgeklärten Regierung ist, das System der inneren Schifffahrt möglichst zu verbessern: so muss es nothwendig für jedes Staatsgebiet als eine unerlässliche Bedingung angesehen werden, dass die dasselbe durchströmenden Flüsse nach einerlei Grundsäzzen zu verwalten sind, und dass übrigens jeder Staat sich bestreben müsse, mit seinen Nachbarn solche Verbindungen einzuge-

hen, damit den wechselseitigen Handelskommunikationen nichts entgegen stehe; sondern vielmehr die zur Befriedigung der Bedürfnisse nöthigen Produkte in den Häfen der verschiedenen Gebiete umgesezt und ausgetauscht werden können; denn nur durch diese, mit weiser Vorsicht eingeleitete, Zirkulation, wird der Wohlstand der Völker erhöht werden können.

Es ist zwar nicht zu verkennen, dass wenn ein Strom in seinem Bett und dessen Ufern zur Schifffahrt gehörig unterhalten werden soll, dieses manche beträchtliche Auslagen erfordert, für welche derjenige Staat, der sie unternimmt, gehörig entschädigt werden muss. Aber leider sind bisher die Fälle nur zu häufig vorgekommen, wo man, mit wenig Berüksichtigung des wahren Vortheils des Handels und der Schifffahrt, die Zölle blos um der Zölle willen erhoben hat, und dass man übrigens sich nicht verpflichtet hielt, etwas dagegen zu leisten; da doch von jeder aufgeklärten Regierung die Abgaben, welche von der Benuzzung der Ströme und der Schifffahrt erhoben werden, nicht anders als eine blosse Vergütung derjenigen Kösten angesehen werden sollten, welche durch die Austiefung und Reinigung des Fahrwassers, oder die Erhaltung der Ufer, so wie wegen der übrigen besseren Benuzzung des Stroms verursacht worden sind. — Noch in dem gegenwärtigen Augenblik giebt es Länder, wo eben diese Zollgebühren über alles Verhältniss erhöht sind, und keineswegs zu dem Zwekke angewendet werden, für welche dieselbe eigentlich bestimmt seyn sollten. Dagegen aber finden sich auch andere Staaten, wo man das wahre Beste der Schifffahrt besser hierunter erkannt

hat, und in welchen man es ernstlich sich hat angelegen seyn lassen, durch gehörige Verwendung der Zolleinnahme dem Zwekke dieser Abgaben auf das genaueste zu entsprechen.

Als der sicherste Beweiss, dass für die Zukunft die bessern Grundsäzze hierunter bei der Gesezgebung für die Verwaltung der Flüsse werden geltend gemacht werden, kann man dasjenige ansehen, was in dem 4ten Artikel der wiener Konvention in dieser Hinsicht bereits verordnet worden ist, wo es heisst: „dass, da die an den Ufern des „Rheins gelegenen Staaten von dem Grundsazze ausgehen, „dass ihr wahres Interesse darin bestehe, den Handel ih„rer Länder zu beleben, und dass die Schifffahrtsgebüh„ren vorzüglich zur Unterhaltung derselben bestimmt „sind: so machen dieselben sich förmlich verbindlich, „nur aus den triftigsten Gründen, und in den dringendsten „Fällen, zu einer Erhöhung hierunter zu schreiten etc.“

Welchen grossen Wink erhalten nicht hierdurch zugleich diejenigen, welche mit dem Entwurf der künftigen gesezlichen Verordnung für die Verwaltung des Rheins beauftragt sind, dass sie, mit Beiseitsezzung aller minder wichtigen Rüksichten — nur das zu beherzigen haben, was das grössere Interesse des Handels und die Beförderung der so wichtigen Schifffahrt auf diesem Flusse überhaupt angeht.

Nach dieser allgemeinen Uebersicht ergiebt sich, dass bei der historischen Darstellung der Gesezgebung über die Schifffahrt des Rheins nothwendig folgende Zeiträume zu unterscheiden seyn werden:

I. *Die römische Periode* von Augustus Zeiten an, bis zur Abberufung der römischen Garnisonen von den Ufern des Rheins, welches zu Anfang des 5ten Jahrhunderts unter Honorius geschah, als die Gothen in Italien eindrangen.

Während diesem Zeitraum von mehr als 400 Jahren war die Herrschaft des Rheins gleichsam getheilt, indem derselbe die Schuzwehr der römischen Besizzungen gegen die Anfälle der noch wenig kultivirten deutschen Völker ausmachte, doch wurde schon damals unter dem Einfluss der römischen Gesezze Handel und Schifffahrt auf diesem Strom getrieben.

II. *Die fränkische Periode*, von der Besiznahme der Ufer des Rheins durch die Franken, bis zum Abgang der Carolinger.

Zu Anfange dieses Zeitraums, wurde die Herrschaft über die beiden Ufer des Rheins durch Chlodowig, und unter den nachmaligen austrasischen Königen grösstentheils wieder hergestellt.

Besonders wichtig für die rheinischen Lande war der Aufenthalt der Carolinger an den Ufern dieses Flusses, dessen Umgränzungen zwar nachmals durch den Vertrag von Verdun im Jahr 843 auf einige Zeit wieder getrennt wurden. Doch dauerte dieses nur kurze Zeit, indem bereits Ludwig der Deutsche sich eines beträchtlichen Theils der lothringischen Provinzen wieder bemächtigte, die nachmals unter Heinrich I. in ihrer Gesammtheit mit dem ostfränkischen oder deutschen Reich aufs neue vereinigt wurden.

III. *Die deutsche Periode, während dem Mittelalter*, welche mit der Trennung Deutschlands von der grossen fränkischen Monarchie anfängt, und bis zum Ende des 15ten Jahrhunderts reicht.

Diese lange Periode, welche von 888 bis auf Maximilian I. mehr als 6 Jahrhunderte umgreift, zerfällt eigentlich in folgende 3 Abtheilungen.

1) Vom 9ten Jahrhundert bis zur Mitte des 13ten; in welchem Zeitraum der Rhein einzig unter der Aufsicht der Thronbesizzer stund, und ausschliesslich von diesen die Sicherheit auf diesem Flusse gehandhabt wurde.

2) Von 1255, wo der rheinische Städtebund entstund, bis 1388, während welcher Zeit die Mitglieder dieses Bündnisses sich der Sorge für die Sicherheit und Aufrechthaltung der Ordnung auf diesem Flusse mit unterzogen.

3) Von 1388 bis zur Zeit Kaiser Maximilians I. binnen welcher Zeit vorzüglich die rheinischen Kurfürsten durch die Beschlüsse ihrer Vereine den Handel auf dem Rheine gegen Gewaltthätigkeiten zu schüzzen suchten.

IV. *Der Rhein unter der Herrschaft der Deutschen, während der neuern Zeit*, nämlich vom Anfang des 16ten Jahrhunderts bis zu Ende des 18ten, wo mittelst der Reichsgesezze und der besonderen Verordnungen der rheinischen Kurfürsten, so wie durch die von denselben veranstalteten Abschiede der rheinischen Zollkapitel, die Ordnung auf diesem Flusse aufrecht erhalten worden ist.

V. *Die fränkisch-deutsche Periode* vom Jahre 1803 bis zu Ende des Jahres 1813, wo der Rhein getheilt, und durch die bekannte Oktroikonvention ein be-

sonderes Gesez zwischen Deutschland und Frankreich für die Verwaltung des Rheins festgesezt wurde, dessen Verfügungen noch jezt befolgt werden.

VI. *Die Periode, wo der Rhein in seinem schiffbaren Laufe grösstentheils wieder zu Deutschland gerechnet wird,* und nun nach dem Inhalt der Beschlüsse des wiener Kongresses eine neue Gesezgebung für diesen Fluss eintreten soll.

Ehe wir jedoch diese verschiedenen Perioden der gesezlichen Verordnungen für die Schifffahrt des Rheins durchgehen, wollen wir zuerst dasjenige in nähere Erwägung ziehen, was die Gesezgebung und die rechtlichen Bestimmungen für die schiffbare Flüsse überhaupt angeht, wodurch sich zugleich der grosse Abstand zeigen wird, in welchem man vormals in diesem so wichtigen Zweig der Gesezgebung gegen die neuere Zeiten zurükgeblieben ist.

I.

Von der Gesezgebung und den Rechtsbestimmungen für die Benuzzung der schiffbaren Flüsse überhaupt.

In Hinsicht der schiffbaren Flüsse, können die Gesezze als die Bestimmungen dessen angesehen werden, was nach ihrem Lauf und der besondern Beschaffenheit ihres Bettes vorzüglich dazu beitragen kann, deren Benuzzung für den Handel und die Schifffahrt möglichst zu erhöhen.

Indem es bei den auf Erfahrung gegründeten gesezlichen Entscheidungen über die Verwaltung der Flussschifffahrt unbedingt nothwendig ist, dass die Natur und Beschaffenheit der Ströme gehörig zu Rathe gezogen werde: so lässt sich wohl behaupten, dass in mehrerer Beziehung jeder Fluss gleichsam sein eigener Gesezgeber ist, und dass nicht immer unbedingt die gleichen Verordnungen auf die Schifffahrtsverhältnisse mehrerer Flüsse zugleich angewendet werden können. Da es indessen doch Bestimmungen giebt, die, jene Verschiedenheit abgerechnet, für jede grosse Wasserstrasse im Allgemeinen, mit wenigen Modifikationen anzuwenden sind, so werden wir uns möglichst bestreben, diese hier näher

anzugeben, nachdem wir zuvor dasjenige kürzlich werden erörtert haben, was die staatsrechtlichen Säzze in Hinsicht der schiffbaren Flüsse überhaupt betrifft.

Schon nach Rom's so allgemein bekannter Gesezgebung, war das Eigenthum der Flüsse in dessen weitem Gebiete der höchsten Staatsgewalt beigelegt; die Benuzzung derselben aber blieb jedem aus dem Volke gestattet.

Während dem Bestehen der fränkischen Monarchie, und selbst unter der Regierung der ersten deutschen Thronbesizzer, scheint man bis auf Friedrich I. den ähnlichen Grundsaz befolgt zu haben. Nachdem aber unter diesem Kaiser die grösseren Flüsse Italiens dem Fiskus zugeschrieben wurden: so rechneten auch die deutschen Regenten seitdem das Eigenthum derselben, mit allen daraus entstehenden Nuzzungen, zu den ihnen allein zugehörigen Hoheitsgerechtsamen. Hiernach lässt es sich auch erklären, dass alle Rechte, welche vor der Entstehung der sich nach und nach entwikkelten Landeshoheit der Fürsten, auf den Flüssen ausgeübt wurden, von den obersten Machthabern des Reichs herkamen.

Nach den Säzzen des späteren deutschen Staatsrechts, erstrekte sich die landesherrliche Oberherrschaft über die Ströme so weit, als die Grenzen des Gebiets reichten, welches dieselben durchströmten; wenn hingegen ein Fluss zwei Landesgebiete durch seinen Lauf auseinander schied: so wurde

1) entweder eine Linie durch die Mitte desselben gezogen, und so die eine Hälfte den diesseitigen, die andere aber dem gegenüberliegenden Uferstaate zugerechnet; oder

2) man richtete sich nach der Strombahn, und liess den Thalweg die wechselseitige Grenze bezeichnen.

In Hinsicht des Verhältnisses der Flüsse zu den besonderen Landesgebieten, können die schiffbaren Ströme gleichsam als die Lebensadern eines jeden Landesterritoriums angesehen werden, indem durch die weise Benuzzung derselben eine solche Zirkulation der verschiedenen Erzeugnisse bewürkt werden kann, wodurch die mancherlei Bedürfnisse der einzelnen Staatsbewohner am Besten zu befriedigen sind. Da die grösseren Ströme ihrer Natur nach, dem Privatbesiz nicht einverleibt werden können: so steht ihr Eigenthum der obersten Staatsgewalt zu; nur die Bäche und kleineren Flüsse gehören demjenigen, welcher das Eigenthum des Bodens beweisen kann.

Indem die Flüsse mit Allem, was sich in dem Gebiete eines Staats befindet, das Eigenthum desselben sind: so steht demselben auch das ausschliessliche Recht auf dieselben und zugleich die Befugniss zu, den bestmöglichsten Gebrauch von denselben zu machen.

Ob nun gleich das Meiste, was in einem Staatsgebiete angetroffen wird, bereits Privateigenthum ist: so giebt es doch auch mehrere höchst wichtige Gegenstände, die nicht dahin gehören, wie z. B. eben diese grösseren Flüsse; ferner die Bergwerke, Forsten u. dgl., als welche für ein vorzügliches Eigenthum des Staates selbst zu rechnen sind, und die folglich auch nach den höheren Absichten desselben benuzt werden müssen.

Da die aus der Oberherrschaft fliessenden Hoheitsrechte nicht bloss das Interesse der Landesherrschaft, sondern vielmehr die Wohlfahrt des gesammten Staats zum

Gegenstande haben: so sind auch billig alle Einkünfte, die aus denselben fliessen, zum allgemeinen Besten wieder zu verwenden. Denn indem alle einzelne Hoheitsrechte als Mittel zur Erreichung des allgemeinen Staatszweks anzusehen sind, so würde es ein Widerspruch seyn, wenn man die aus denselben abfliessenden Revenuen nicht als würkliche Staatseinkünfte ansehen, und denselben eine andere, als die eben angeführte Bestimmung geben wollte.

Indem die Hoheitsrechte sich über das ganze Staatsgebiet erstrekken, so steht auch selbst das Privateigenthum des Landesherrn unter deren Einfluss, und wird durch sie beschränkt; ja wenn sogar der Staat selbst ein privatives Eigenthum hätte, so würde dasselbe nach den höhern Grundsäzzen der Hoheitsrechte verwaltet werden müssen.

Indem die vorzügliche Absicht eines jeden Privateigenthümers auf den Nuzzen dessen, was in seinem Besizze sich befindet, hingeht, so hat im Gegentheil die Oberherrschaft des Staats bei der Benuzzung des allgemeinen Eigenthums hauptsächlich die Sicherheit und das Glük der gesammten Staatsbewohner zum Zwek. Im Fall daher diese höhere Staatsabsicht, welche stets auf das Wohl des Allgemeinen hinzielt, mit den besonderen Zwekken der einzelnen Privatbesizzer in Widerspruch kommt, so ist der Regent, kraft der obersten Aufsicht, so wie der gesezgebenden und höchsten Polizeigewalt befugt, solche Einrichtungen zu treffen, wodurch die Staatsbürger verbindlich gemacht werden, mit ihrem Privatinteresse nachzustehen, und ihren besonderen Vortheil in jenem des Allgemeinen zu finden.

In Hinsicht der Besizzungen an den Ufern der Flüsse können besonders die Privateigenthümer sogar selbst zu gewissen Leistungen angehalten werden, so dass dieselben z. B. die Dämme, längs den Ufern des Flusses, unterhalten müssen, damit keine Ueberschwemmungen entstehen. Im Fall jedoch ein Theil der besessenen Grundstükke zur Errichtung der Dämme selbst abgetreten werden müsste: so ist es billig, dass der Eigenthümer eine Entschädigung dafür erhalte.

Eben so würde auch in dem Fall, dass zur Beförderung der Schifffahrt und des Handels auf einer zuvor nicht befahrnen Stromstrasse neue Wege anzulegen wären, derjenige Theil der Uferbesizzungen dazu hergegeben werden müssen, welcher als nöthig hierzu erachtet wird.

Mit diesen Säzzen stimmt auch dasjenige überein, was in dem allgemeinen Landrecht der preussischen Staaten *Tom. II. Tit. XV.* Abschn. 2. rüksichtlich dessen bestimmt ist, wenn ein zuvor nicht befahrner Fluss in einen schiffbaren Strom verwandelt werden soll, hier heisst es nämlich:

„Die Nuzzungen solcher Ströme, die von Natur „schiffbar sind, gehören zu den Regalien des Staats. Pri„vatflüsse können zum Nachtheile der bisherigen Eigen„thümer in schiffbare Ströme nicht verwandelt werden.

„Findet der Staat die Schiffbarmachung eines Privat„flusses dem allgemeinen Besten zuträglich, so muss er „dem bisherigen Eigenthümer, für die dadurch verlornen „Nuzzungen und vermehrten Lasten, vollständige Schad„loshaltung anweisen. Uebrigens gehen durch die Schiff-

„barmachung eines Privatflusses die Eigenthumsrechte, „so weit dieselben mit der nunmehrigen Bestimmung des „Flusses bestehen können, noch nicht verloren.

„Der Staat kann zwar den Eigenthümer eines schiff„baren Privatflusses nöthigen, den Gebrauch desselben „zum Holzflössen zu gestatten; er muss aber für die voll„ständige Entschädigung eines solchen Eigenthümers „sorgen."

Nach dieser allgemeinen Uebersicht der rechtlichen Bestimmungen für die schiffbaren Flüsse, welche eben so wie die Land- und Heerstrassen, als ein gemeines Eigenthum des Staats anzusehen sind: wenden wir uns nun zu dem, was bei der *Gesezgebung* für die Benuzzung der Ströme und für die auf denselben zu treibende *Handelsschifffahrt* in nähere Erwägung zu ziehen seyn wird.

Damit die Gewässer eines Staats zur genaueren Verbindung der verschiedenen Provinzen, oder Landesdistrikte unter sich, gehörig angewendet, und das gemeine Beste auf diese Weise zwekmässig befördert werde: so hat die Gesezgebung in Hinsicht der zur Schifffahrt anzuwendenden Flüsse hauptsächlich ihr Augenmerk darauf zu richten, dass eine bestimmte, den Handelsverhältnissen des Staats genau angemessene, Stromordnung festgesezt werde, die in ihren Hauptgrundsäzzen allgemein anwendbar ist.

Bei jedem Fluss der zur Schifffahrt verwendet wird, kommt

I. Alles das in Betracht, was *den Lauf* und *die Beschaffenheit* desselben überhaupt angeht, und wobei Folgendes zu berüksichtigen ist:

1) *Das Bett desselben.* In dessen Hinsicht durch ge-

sezliche Bestimmungen die Vorschriften zu geben sind, dass dasselbe für Uferabbrüche gesichert, und rüksichtlich der Felsen und Baumstökke so rein gehalten werde, damit der Schifffahrt nichts Widriges in demselben entgegenstehen möge. Da übrigens ausser den Felsen und den bei Ueberschwemmungen ausgerissenen Bäumen, auch Mühlen, fliegende Brükken etc. die Schifffahrt zuweilen hindern können: so sind in Rüksicht dieser ebenfalls die nöthigen Verordnungen zu erlassen.

2) Verdienen die *Ufer* ein vorzügliches Augenmerk, dass nämlich dieselben gut befestigt werden, und dass sie überall die gehörige Höhe haben, um diejenige Wassermasse zu fassen, wodurch die zur Schifffahrt nöthige Strombahn gebildet wird; denn wenn dieselben an manchen Stellen zu flach sind, und der Fluss nicht seine gehörige Normalbreite behält: so entstehen leicht Untiefen; sind sie aber zu steil, so dürften öfters Uferabbrüche zu befürchten seyn, und in diesem Fall ist die nöthige Böschung vorzunehmen, auch zugleich die gehörige Besezzung mit zarten Weiden zu veranstalten.

3) Da in jedem Fluss meist zwei verschiedene *Strombahnen* für die Berg- und Thalfahrt angetroffen werden, welche gegenseitige Rüksichten erfordern, so ist darauf zu sehen, dass durch die so häufigen Abänderungen, welchen die Flüsse in ihrem Laufe unterworfen sind, weder Seichtigkeit, noch allzugrosse Schnelle, für die eine oder die andere entstehen könne; als wodurch die Schiffbarkeit des Stroms in ihren gegenseitigen Richtungen gehindert werden könnte.

4) Um sowohl die Wassermasse des Flusses in der

für die Schifffahrt bestimmten Strombahn zu erhalten, als auch die Besizzungen der Uferanwohner gegen Ueberschwemmungen, so wie gegen die Verheerungen des Eisgangs zu schüzzen, sind *Dämme* nothwendig, wobei zu unterscheiden:

a) Die Hauptdämme, durch welche oft ganze Provinzen und Landesdistrikte gegen Ueberschwemmungen zu schüzzen sind.

b) Diejenigen Dämme, welche nur für den Schuz der den Ufern zunächst liegenden Felder dienen.

Zu der Unterhaltung derselben haben, nach den zu entwerfenden Damm- und Uferordnungen, entweder die Bewohner ganzer Provinzen, oder nur die Eigenthümer der durch selbige geschüzten Grundstükke beizutragen. Sollte hingegen die Nothwendigkeit eintreten, dass wegen der Fortsezzung der Leinpfade besondere Dämme zu führen nöthig wären: so sind die Kosten dafür aus den Schiffahrtsgefällen zu bestreiten.

5) Für den Betrieb der Schiffahrt zu Berg, ist die Unterhaltung der an dem Ufer hinziehenden *Leinpfade*, die bisher nicht überall von der Gesezgebung mit gleicher Aufmerksamkeit sind berüksichtigt worden, von der grössten Wichtigkeit.

Selbst das Eigenthum des Bodens, worauf diese Leinpfade hinziehen, wird, wie wir weiter unten sehen werden, bis jezt noch nicht nach gleichen Grundsäzzen beurtheilt. Offenbar ist übrigens der Staat gegen die demselben zustehenden Nuzzungen der schiffbaren Ströme verpflichtet, für die Unterhaltung dieser zur Sicherheit und Bequemlichkeit der Transporte so nöthigen Leinpfade zu

sorgen, und sollte aus der Unterlassung ein Unglüksfall entstehen, so sind Diejenigen dafür verantwortlich, welchen die Aufsicht und Sorge dieserwegen aufgetragen war.

Ausser dem, was die Gesezgebung in Hinsicht der Reinigung des Flusses und der Erhaltung seiner Ufer zur besseren Beförderung der Schifffahrt überhaupt zu berüksichtigen hat, ist

II. Die *Ordnung*, welche in den *Haupt-* und *Nebenhäfen* aufrecht zu erhalten ist, von der höchsten Bedeutenheit, es kommt hierbei folgendes in Betracht:

1) Da die Haupthäfen eines Flusses meist in der Nähe der Mündungen der Nebenströme liegen, so ist zu erwägen,

a) ob ein Ueberschlag der Waaren zum weiteren Transport von einem Schiff auf das andere unbedingt nothwendig ist, oder ob

b) das Bett des Stromes es erlaubt, dass die Waaren auf denselben Fahrzeugen weiter transportirt werden können.

In dem ersten Falle sollte billig die Ausübung des Umschlagsrechts nur alsdann statt finden, wenn die Sicherheit der Güter und das Interesse des Handelsstandes es würklich erfordern. Niemals aber sollte dieses Recht auf kleine Ladungen, welche in die Mündung des Nebenflusses hinein passiren können, ausgedehnt werden, und noch weit weniger sollte man da Umschlagsgebühren verlangen dürfen, wo gar kein Umschlag statt gefunden hat.

2) In jedem Haupthafen sollte zur Handhabung der Ordnung eine *Schifffahrtskommission* angestellt seyn, von

welcher nach bestimmten Instruktionen alle Anstände sogleich entschieden und beigelegt würden. Wegen des häufigen Aus- und Einladens würden hier besonders die nöthigen Krahnen, Wippen, Wagen und Lagerhäuser vorhanden seyn müssen; auch ist es höchst nöthig, dass das in diesen Häfen zum Werft dienende Ufer so beschaffen sey, dass die Waaren trokken gelegt werden können.

Wegen des Gebrauchs aller dieser Gegenstände und der davon zu zahlenden Gebühren, ist eine eigene gesezliche Verordnung nöthig. Uebrigens ist der weiter unten vorkommende deutsche Grundsaz hier genau zu befolgen: „dass da, wo nichts gebraucht oder nichts geleistet wor„den ist, auch nichts gezahlt zu werden braucht."

3) So billig es ist, dass in den Haupthäfen eines Stroms einerlei Anstalten angetroffen, und die gleiche Ordnung zur Beförderung der Schifffahrt befolgt werde: so brauchen zwar in den Nebenhäfen die vorbemerkten Anstalten nicht alle so im Grossen zu seyn, doch wird es bei den Veränderungen, welchen der Handelszug der Waaren zuweilen unterworfen ist, für jeden Ort als zuträglich angesehen werden können, wenn nach Möglichkeit hier dieselben Einrichtungen bestehen und die gleiche Ordnung befolgt wird, welche in den Haupthäfen statt findet.

4) Was die in den Häfen durch die *Schifffahrtsgesezze* aufrecht zu erhaltende *Ordnung* überhaupt betrifft, so ist zur Erzwekkung der Regularität und wegen Beschleunigung der Handelstransporte Folgendes zu verfügen nöthig:

A. In Rüksicht der *Einladungen* der Güter, muss

1) jeder Schiffer, welcher laden will, selbst gegenwär-

tig seyn, oder, im Fall einer legitimen Ursache seiner Abwesenheit, sich durch einen anderen Schiffsmeister ersezzen lassen, für welchen er jedoch immer verantwortlich bleibt.

2) Darf jeder nur in das ihm eigenthümliche Fahrzeug laden, und ohne Erlaubniss der Verwaltungsbehörde kein fremdes Fahrzeug miethen, es sey denn, dass sein eigenes in Bau begriffen sey. Nur bei würklich kleinem Wasserstande ist es übrigens erlaubt, Nebenschiffe beizustellen.

3) Kein Schiffer darf seine Ladung anfangen, ohne von den durch den Handelsvorstand bestellten Experten das Zeugniss beizubringen, dass sein Fahrzeug zum Laden tauglich ist.

4) Zur bessern Komplettirung der Ladungen kann jeder Schiffer nur in der Rangfolge für denjenigen Hafen laden, für welchen derselbe eingeschrieben ist. Auch sollte ohne Erlaubniss kein Tausch der Rangrollen statt finden dürfen.

5) Die Anweisungen zum Laden, müssen von den Kaufleuten bei dem Schifffahrtskommissär geschehen, der dieselben mit seinem Stempel zu versehen hat.

6) Ohne Vorzeigung dieser gestempelten Anweisungen bei den Krahnen- oder Hafenbeamten, sollte nie ein Schiffer etwas an Bord nehmen dürfen, indem auch er nur von diesem Augenblikke an verantwortlich für die Güter wird, und die Hafenbeamte ihrer Seits dadurch ihrer Verpflichtung entbunden werden, dass sie diese Anweisungen erhalten.

7) Nachdem die Collis auf eine solche regelmässige

Weise abgeliefert worden sind, hat der Schiffer dafür Sorge zu tragen, dieselben, wenn es nöthig ist, zu dekken, auch durch die Erlangung des Wagescheins sich zu versichern, wie viel dieselben gewogen haben, damit derselbe das Gewicht in seine Deklaration oder Manifest eintragen könne.

8) Bei der Einladung selbst ist auf eine genaue Schichtung der Güter Rüksicht zu nehmen, damit nichts Schweres auf Leichtes, und kein feuchtes auf trokkenes Gut zu liegen komme.

9) Kein Schiffer darf endlich die bestimmte Ladezeit von 8 oder 10 Tagen, und eben so wenig das für jede Stromstrekke festgesezte Maximum übersteigen.

B. In Rüksicht des möglichst zu beschleunigenden *Ausladens* der Güter ist zu veranstalten, dass

1) jedes Fahrzeug sogleich nach dessen Ankunft an den Krahnen zum Ausladen komme, und jeder Schiffer die Erklärung von dem, was derselbe an Bord hat, dem Schifffahrtskommissär unverzüglich einhändige.

2) Ist der sogenannte Krahnenauszug, worin alle aus dem Schiff ausgehobene Güter spezifizirt sind, genau nach den Frachtbriefen zu verfertigen.

3) Muss darauf gehalten werden, dass die Güter vom Krahnen sogleich zur Wage gebracht und dort gewogen werden.

4) Endlich ist eine genaue Verifikation durch Vergleichung der Manifeste mit den Frachtbriefen sowohl, als mit den Krahnenauszügen, welche zugleich das Resultat der Wagbülletins enthalten, zu veranstalten.

Obgleich, selbst nach geschehener Ausladung, der Schif-

fer noch so lange für die an Bord gehabten Güter verantwortlich bleibt, bis dieselben würklich abgeliefert worden sind, so kann derselbe jedoch nach gemachter Anzeige, dass die Uebernahme nicht zu gehöriger Zeit geschehen sey, dieselben in Zeit von 3 Tagen an den Hafenvorstand abgeben.

C. Wegen der *Rükladungen* und den Ansprüchen, welche die mit Handelstransporten angekommenen Schiffer darauf zu machen haben, ist eine eigene Verordnung nöthig, die der Lokalität und dem besonderen Handelsverhältnisse eines jeden Hafens angemessen seyn muss.

III. In Hinsicht der *Flussschiffbarkeit* überhaupt ist zu bemerken, dass nothwendig bei derselben andere Verordnungen für die *Handelstransporte*, und wiederum andere für die *gewöhnliche Schifffahrt* statt finden müssen.

Alle Transporte, welche auf den Flüssen gemacht werden, lassen sich füglich in folgende fünf Klassen abtheilen:

1) Diejenigen, welche zu Gunsten des Akkerbaues geschehen, oder

2) die Beförderung der Industrie zum Zwek haben.

3) Die, welche in Hinsicht der Konsumtion der Uferbewohner zu unternehmen sind.

4) Die Transporte, welche des Handels wegen geschehen,

5) und endlich die, welche für Rechnung des Gouvernements gemacht werden.

Da die drei ersten Gattungen von Transporten weder dieselbe Regularität, noch auch die Sicherheit und Beschleunigung, wie die der beiden lezteren erfodern: so müssen nothwendig bei diesen ganz andere Maasregeln

eintreten, um die so eben bemerkten wichtigen Zwekke zu erreichen.

Indem rüksichtlich der Handelstransporte der Kredit einer jeden Flussschifffahrt vorzüglich von dem guten Vertrauen abhängt, welches die von der Verwaltung getroffenen Maasregeln bei den entfernten Waareneigenthümern dadurch erzeugen, dass in den Häfen und auf dem Fluss die grösste Sorgfalt für die Sicherheit der Waaren genommen wird, so muss nothwendig nicht allein

„die bereits oben bemerkte Ordnung bei den Verla-
„dungen herrschen, sondern auch selbst die Fahrten
„auf dem Strom können nicht ganz ohne reguläre
Bestimmungen bleiben."

Dieses Leztere ist um so nothwendiger, da sehr oft die Flüsse nicht überall mit der gleichen Gattung von Fahrzeugen befahren werden können, und man in den jüngsten Zeiten doch auch nichts mehr von dem sogenannten Umschlagsrechte hören will, als wodurch zum Theil bisher die Stromschifffahrt die für ihre Sicherheit so nöthigen Abtheilungen erhalten hat.

Wenn bei der Benuzzung einer jeden Wasserstrasse der Handelsstand berechtigt ist, darauf zu bestehen, dass längs derselben, Alles

„auf das *sicherste*, *schleunigste*, und selbst auf das
„*wohlfeilste* fortgeschafft werde,"

so kann von Seiten der Verwaltung der Flüsse nichts weniger geschehen, als eine solche Schifffahrtsordnung aufzustellen, wodurch diesem so gerechten Verlangen auf das Möglichste entsprochen werde.

Zur Erreichung der *Sicherheit* der Transporte aber ist hauptsächlich nöthig:

1) Dass das Bett des Stroms zu bestimmten Zeiten genau untersucht, und von Allem, was der Schifffahrt gefährlich werden kann, gereinigt werde;

2) dass überall auf allen Stationen erprobte Steuerleute sich befinden, welche die von ihnen befahrne Stromstrekke genau kennen;

3) dass zu den Transporten von Handelswaaren nur gut qualifizirte Schiffer zugelassen werden, und dass

4) endlich diese Transporte nur in dauerhaften Fahrzeugen gemacht werden dürfen.

Rüksichtlich der *Beschleunigung* muss

1) bei dem Ein- und Ausladen in den Häfen diejenige Ordnung geltend gemacht werden, von welcher oben bereits umständlich ist gesprochen worden;

2) die Fahrten können nur nach einer gewissen Rangfolge statt haben, damit nicht mehrere Schiffer für denselben Hafen zugleich in Ladung treten, und so die Kompletirung derselben hindern;

3) für das Einladen muss eine bestimmte Zeit festgesezt seyn, binnen welcher dasselbe geschehen muss, und die in keinem Fall überschritten werden darf;

4) wegen den Rükfrachten sind ebenfalls besondere Bestimmungen nöthig, damit in jeder Hinsicht der Zug der Handelswaaren so schleunig als möglich von statten gehe.

Die *Wohlfeilheit* der Transporte kann übrigens bloss dadurch erwürkt werden, dass

1) nur eine gewisse Anzahl erfahrner Schiffer sich mit den Handelstransporten beschäftigen dürfen, durch welche mittelst eines geschlossenen Ranges eine Art von Beurtfahrt gebildet wird;

2) dass ein solches Regulativ sowohl für die Sommer- als für die Winterfrachten festgesezt werde, wobei der Schiffer mittelst der Vermehrung seiner Fahrten zwar wohl bestehen, wodurch aber auch zugleich für den Handelsstand die grösstmöglichste Wohlfeilheit der Transporte erzwekt werden kann.

Auf die hier bewerkte Weise dürfte zugleich das so wichtige Problem, wie neben der Freiheit der Schifffahrt die so nöthige Ordnung zu handhaben sey, am Besten gelösst werden können; indem so zwar einerseits dem Schiffer die Freiheit zugestanden werden kann, dahin zu fahren, wohin er seine Ladungen deklarirt, und derselbe auch an den Ort wo er hinfährt, sich zur Rükladung auf jedes beliebige Rangregister einschreiben darf; andererseits aber auch die Regelmässigkeit der Fahrten dadurch besteht, dass

1) die Ladungen nicht zu sehr versplittert werden, indem dieselben in jedem Hafen nach einer bestimmten Rangfolge zu machen sind;

2) dass keine Unterschleife geschehen können, indem unterwegs von Handelswaaren nichts ausgeladen werden darf, sondern jeder Schiffer ohne Auffenthalt dem Bestimmungsort seiner Ladung zueilen muss;

3) dass endlich die Rükladungen nur denjenigen Schiffern zukommen, welchen sie zur schleunigen Beförderung der Transporte eigentlich gehören.

Im Allgemeinen kann übrigens die Handelsschifffahrt auf jedem Flusse so betrieben werden, dass entweder

A. alle Schiffer längs den beiden Ufern zugleich daran Antheil nehmen, indem jeder, der zu einer rechtlichen Zunft gehört und Eigenthümer eines dauerhaften Fahrzeuges ist, seine Ladung in einen Hafen bringen, und sich dort nach eigener Wahl auf eines der Rangregister einschreiben kann, um demnächst neue Ladungen zu unternehmen, oder

B. der Betrieb der Schifffahrt wird wie in Holland so lokal gemacht, dass von jedem geeigneten Hafen zu den übrigen durch die Verwaltung solche reguläre Fahrten für die Handelstransporte eingerichtet werden, dass

1) jeder Schiffer an einen geschlossenen Rang, eben so wie bei den niederländischen *Beurtfahrten* gebunden ist, von welcher derselbe sich nicht wieder entfernen darf, und

2) dass mittelst der Bestimmung einer gewissen Zeit für die Auf- und Abfahrt von einem Hafen zu dem andern, der schleunigste Zug der Handelswaaren längs dem ganzen Fluss bezwekt werden kann.

Bei der ersten Art die Handelsschifffahrt zu betreiben, wird die gewünschte Ordnung fast nie ganz hergestellt werden können; dahingegen auf die zweite Weise Alles das zu erzwekken seyn wird, was das grössere Handelsinteresse der betheiligten Staaten nur immer erfordert.

Der eigentliche Grund, warum die Gesezgebung ernstlich darauf zu bestehen hat, dass bei der zwekmässigen Verwaltung eines Flusses ein Unterschied zwischen dem

Transport von Handelswaaren und der übrigen Schifffahrt festgesezt werde, besteht übrigens darin, dass

1) die Handelsschifffahrt weit mehr Kenntnisse und Erfahrung von Seiten des Schiffers erfodert, auch bei deren Transporten die so wichtigen Zwekke der *Regularität*, *Sicherheit* und *Beschleunigung* erreicht werden müssen, als weswegen besondere Verordnungen nöthig sind.

Dahingegen

2) bei der übrigen Schifffahrt es weder derselben Qualifikation der Schiffer noch derselben Rüstung der Fahrzeuge, wie bei der Handelsschifffahrt bedarf, auch der Werth der Gegenstände nicht von der Wichtigkeit ist, dass besondere Verordnungen für den Transport derselben zu bestehen hätten, und folglich diese Schifffahrt ohne weiteres Reglement ganz frei ausgeübt werden kann.

Ausserdem was hier rüksichtlich der Beschaffenheit der Flüsse und der Unterhaltung ihrer Ufer, so wie in Bezug auf die in den Häfen und bei den Fahrten herzustellende Ordnung im Allgemeinen ist angeführt worden: hat die Gesezgebung auch noch über folgendes ihre Zwek erschöpfenden Bestimmungen bekannt zu machen, damit bei dem geringsten Anstand in Schifffahrtsangelegenheiten die meist sehr dringende Entscheidung, sogleich erfolgen könne.

IV. Zu der Aufrechterhaltung der gesezlichen Ordnung auf den Flüssen ist es von besonderer Wichtigkeit, eine eigene *Verordnung für die Schiffer und das Schiffsvolk*, so wie für die *Steuerleute* zu entwerfen, worin Alles das erschöpft ist, was

1) die Qualifikation der Schiffer betrifft, die zu den Handelstransporten zugelassen werden, und wobei besonders zu berüksichtigen ist, dass bei allen Zünften, die in den verschiedenen Häfen bestehen, und wovon jede ihren Vorstand haben muss, völlig gleiche Grundsäzze in Hinsicht der Annahme und Prüfung der Schiffer gelten, als von welchen auch keine Lokalautorität sich im mindesten entfernen darf, damit kein unerfahrner Schiffer das Recht erlange, sich der so kostbaren Waarentransporte unterziehen zu dürfen.

2) Ist darin genau zu bestimmen, was jeder Schiffer sowohl in Rüksicht der Herstellung seines Fahrzeugs und dessen Beladung, als auch bei Führung desselben auf der Reise, und endlich beim Ausladen und Abliefern der Waaren zu beobachten hat.

3) Sind durch eben diese gesezlichen Verfügungen die Verhältnisse der Schiffer und des Schiffsvolks genau auseinander zu sezzen, was nämlich der erste, rüksichtlich der Annahme und Miethe, der als bewährte Schiffsleute bei der Verwaltung eingeschriebenen Gesellen, so wie auch bei der Entlassung derselben, zu beobachten hat, dass er selbigen nämlich jedesmal eine Bescheinigung ihres Wohlverhaltens ausstelle; ferner welche Verbindlichkeiten die Schiffsgesellen und Knechte sowohl vor dem Antritt der Reise, als während derselben und nach geendigter Fahrt zu erfüllen haben, auch welche Rechte ihnen als bewährten Schiffsleuten zustehen.

4) In Hinsicht der *Steuerleute*, sind sowohl die Stationen anzugeben, wo erfahrne Steuerleute und Lootsen anzutreffen sind, als auch die Distanzen zu bestimmen,

welche dieselben zu durchfahren haben, und was von denselben, nachdem sie das Schiffsruder übernommen, zu fodern ist; auch welche Verbindlichkeiten von selbigen in Hinsicht der Untersuchung des Bettes der Flüsse zu erfüllen sind, und welche Aufmerksamkeit sie auf die Unterhaltung des guten Zustandes der Leinpfäde zu richten haben, damit jede Beschädigung von ihnen sogleich angezeigt werde.

V. In Rüksicht des *Befrachtens* der *Fahrzeuge*, und der Verhältnisse des Schiffers zu dem Handelsstande, sind ebenfalls genaue gesezliche Verfügungen zu erlassen, was nämlich

1) in Bezug auf die Ladungen überhaupt Rechtens ist, und wie weit die Verantwortlichkeit des Schiffers gegen die Befrachter für die an Bord habenden Waaren geht;

2) was in den Fällen geschieht, wenn eine bereits akkordirte Ladung nicht zu rechter Zeit angewiesen worden ist, oder die ganze Ladung rükgängig wird;

3) welche Verantwortlichkeit der Schiffer hat, wenn die Waaren zurük gelassen, oder auf ein anderes Fahrzeug geladen worden sind;

4) welche Rechte der Schiffer auf den Frachtlohn hat, und welche Abzüge derselbe sich gefallen lassen muss, wenn bei der Ablieferung die Waaren beschädigt gefunden werden.

VI. Wegen den, zu der Handelsschifffahrt zu verwendenden *Fahrzeugen*, sind folgende Vorschriften zu ertheilen:

1) von welcher Grösse dieselben für jede Stromstrekke seyn dürfen, und von welcher Beschaffenheit die

Materialien dazu seyn müssen, um auf die Festigkeit des Baues derselben bei Handelstransporten rechnen zu können;

2) welche Rüstung dazu gehört, um dergleichen Transporte eben so sicher, als schleunig zu bewürken;

3) wie es bei dem Verleihen und Verpfänden, so wie mit dem auf die Schiffe gelegten Arrest zu halten sey;

4) welche Aufschrift jedes Fahrzeug, welches auf dem Flusse fährt, zu führen habe;

5) welche Aktenstükke

a) in Hinsicht des Attest's des regelmässigen Baues;

b) in Bezug auf die Aiche, und die Ausmessung desselben;

c) rüksichtlich des Inventariums seines Geschirr's;

d) wegen der regelmässgien Erklärung der Ladung, sich am Bord eines jeden Schiffes, das zum Transport von Handelswaaren angewendet wird, befinden müssen.

6) Endlich sind auch die Verhältnisse der Fahrzeuge zu den Ladungen, gesezlich aus einander zu sezzen, in wie fern nämlich bei entstandenem Unglük, die Uebertragung der Kosten zwischen den Schiffern und dem Handelsstande zu reguliren sind.

Wenn über Alles das, was hier angeführt worden ist, die gehörigen Bestimmungen für die auf den Strömen zu treibende Handelsschifffahrt erlassen werden, so wird dadurch zugleich auch dasjenige grösstentheils sich erschöpft finden, was zu einer guten Polizei für die grösseren schiffbaren Flüsse nöthig ist.

Es bleibt nun nur noch übrig, dasjenige zu berühren, was rüksichtlich der Abgaben zu verordnen nothwendig ist, durch welche der Staat für die Unterhaltung der Schiffbarkeit der Ströme hinreichend entschädigt werden muss.

VII. Die Zölle und Abgaben für die Benuzzung der schiffbaren Ströme, sollten nach den Grundsäzzen einer jeden guten Verwaltung immer mit demjenigen in einem gewissen Verhältnisse stehen, was der Staat zur sichern und bequemen Fahrt längs denselben aufzuwenden nöthig hat.

Meist auf allen deutschen Flüssen hat die Erhebung der Zollabgaben, Reformen nöthig, und zwar theils in Hinsicht der Gesezgebung, und der Modifikationen des Tarifs selbst; theils aber auch in der Regulirung der Erhebungsweise dieser Gefälle, so wie endlich auch in Bezug der Aufsicht, welche der Staat durch seine Beamten darüber halten lässt, dass deren Entrichtung ohne Betrug geschehe.

So wichtig es seyn würde, hier alles dieses genauer aus einander zu sezzen, so führen wir für den gegenwärtigen Zwek, wo von der Gesezgebung für die schiffbaren Flüsse überhaupt die Rede ist, hier doch nur folgendes an:

1) In Hinsicht der für die Schifffahrt eines Flusses festzusezzenden Gefälle, muss der Hauptaugenmerk dahin gehen, dass Jeder nach Verhältniss der Benuzzung des Stroms auch seinen Antheil dazu beitrage, um die Schiffbarkeit desselben unterhalten zu können.

2) Der Tarif dieser Gefälle darf kein Geheimniss seyn, sondern derselbe ist so allgemein bekannt zu machen,

damit auch der entfernteste Kaufmann seine Berechnung der Transportkosten darnach anstellen könne; übrigens muss die Vertheilung desselben so eingerichtet seyn, dass die Schifffahrt, welche auf demselben getrieben wird, auch den Antheil der Gefälle zu ertragen im Stande ist, womit man selbige zu belegen gedenkt.

3) Billig sind bei diesem Tarif gewisse Abstufungen fest zu sezzen, indem nicht alle Gegenstände nach ihrem Werthe, die gleich hohe Gebühr ertragen können; es wird daher mittelst einer, mit dem wahren Besten des Handels übereinstimmenden Klassifikation nothwendig der Unterschied zu bestimmen seyn, was der Entrichtung der ganzen Zollgebühr, oder jener der verminderten Gefälle, wie z. B. der zu 1/2, 1/4, 1/10 oder 1/20tel zu unterwerfen ist.

4) Bei den auf einem Flusse zu erhebenden Gefällen muss man nothwendig unterscheiden:

a) die Brükken- und Fährgelder, welche meist von Personen, Lastthieren, so wie endlich von Fuhrwerk erhoben werden.

b) den eigentlichen Zoll, oder die Schifffahrtsgebühren, welche von Sachen und Waaren entrichtet werden;

c) endlich die Hafengebühren, die zur Entschädigung für den Gebrauch der Krahnen, Wage, des Werfts und der Magazine zu entrichten sind.

In Rüksicht dieser Lezteren muss überall der schon oben angeführte deutsche Grundsaz bestehen: „dass von Allem demjenigen nichts zu entrichten sey, wovon man keinen Gebrauch gemacht hat.“ Auch dürfen diese

Gebühren in keinem Falle dasjenige übersteigen, was für die Schifffahrt selbst entrichtet werden muss.

5) Die von dem Staate einmal bestimmte Schifffahrtsabgaben, dürfen nie von irgend einer Lokalautorität oder sonst von Jemand erhöht werden, so dass selbst der Münzfuss genau zu bestimmen ist, nach welchem dieselben erhoben werden sollen.

6) Befreiungen von diesen Abgaben, sollten eigentlich niemals statt finden; indess ist dem alten Herkommen gemäss auf den meisten Flüssen, alles das, was zum eigenen Gebrauch des Staates und zur Hofhaltung des Regenten dient, von der Gebührenentrichtung frei. Uebrigens giebt es hie und da auf deutschen Strömen auch Zollbefreiungen, die zum Besten der Handlung festgesezt worden sind.

7) Die Erhebungsämter der Schifffahrtsgebühren müssen so vertheilt seyn, dass sie die Distanzen, in welchen die Schifffahrt vorzüglich ausgeübt wird, zwar gehörig umgreifen: aber auch durch allzuhäufiges Anhalten der Schiffer, die Beschleunigung der Handelstransporte nicht erschweren.

8) Die Zollbeamten dürfen, bei Verlust ihrer Stellen, ausser den gesezlichen Abgaben, nicht das Mindeste erpressen; auch sind sie strengstens anzuweisen, die Schiffer in ihren Expeditionen so zu befördern, dass nicht die geringste Klage wegen einigem Auffenthalt entstehen könne.

9) Endlich ist das Strafsystem, wegen der Zolldefraudationen auf eine solche Weise herzustellen, dass keiner der Abgabenpflichtigen es so leicht wagt, sich eines Be-

trugs schuldig zu machen. Besonders müssen bei der Schifffahrt die Straffälle auch deswegen sehr genau bestimmt seyn, damit so wenig Auffenthalt als möglich daraus entstehe. Im Fall übrigens der Uebertreter sich auf ein rechtliches Gehör beruft, so muss die Sache zwar gesezmässig untersucht und darüber erkannt, einstweilen aber Sorge getragen werden, dass die übrigen geladenen Waaren durch einen bewährten Schiffer sogleich weiter transportirt werden, indem sonst die Waareneigenthümer einen unverschuldeten Auffenthalt zu erleiden hätten.

Nach diesen allgemeinen Bemerkungen über dasjenige, was in Bezug auf die Gesezgebung für die Flüsse überhaupt zu berüksichtigen ist, wenden wir uns nun zu dem, was den Rhein besonders betrifft.

II.

Allgemeiner Ueberblik der Schifffahrt des Rheins in den ältern Zeiten, nebst Würdigung der gesezlichen Verordnungen, welche von jeher für diesen Fluss Statt gefunden haben.

Die Nachrichten von der Benuzzung des Rheins zur Schifffahrt reichen so weit hinauf, als die erste Kunde von diesem Flusse durch römische Schriftsteller auf uns gekommen ist. Vorzüglich haben wir es den Eroberungen Cæsar's in Gallien, und seiner dadurch bewürkten Ankunft an den Ufern dieses Flusses zu verdanken, dass wir von den frühern Schifffahrtsverhältnissen desselben näher unterrichtet worden sind; denn aus den, von ihm

auf uns gekommenen Memoiren über den gallischen Krieg ersehen wir dass schon vor der römischen Besiznahme die Fluthen des Rheins von germanischen Fahrzeugen durchschnitten wurden, die aber freilich in ihrem Bau und ihrer Ausrüstung noch äusserst unbeholfen waren. [1])

Die Fahrzeuge deren man sich vor der Ankunft der Römer auf dem Rhein bediente, waren nach der Analogie von demjenigen zu schliessen, was uns von den Schiffen der Germaner überhaupt bekannt worden ist, auf folgende Weise eingerichtet:

1) In den ältesten Zeiten suchte man bloss unbehauene Bäume mittelst schmeidigen Holzgattungen zu verbinden, und so *Fähren* und kleine *Flösse* zusammen zu sezzen, um damit über den Fluss kommen zu können. An die Auf- und Abfahrt des Stroms konnte man erst später denken, da hiezu dichtere Fahrzeuge nöthig waren, welches schon mehrere Fortschritte in der Schiffsbaukunst voraussezte.

2) Eine andere Gattung von Fahrzeugen der Germaner waren *ausgehöhlte Bäume*, die oft so lang und gross waren, dass sie 20 bis 30 Mann fassen konnten.

3) Zu leichten Fahrten bediente man sich nach dem Beispiel der nordischen Völker auch höchstwahrscheinlich geflochtener Fahrzeuge, die aus biegsamen Stäben mit Weiden oder andern ähnlichen Holzarten zusammen gesezt waren, und die man mit Thierfellen überzog.

4) Auch solche Fahrzeuge mögen auf dem Rhein üblich gewesen seyn, welche in ihren Vorder- und Hinter-

---

1) Caesar I. 53. IV. 4.

theilen einen gleichen Bau hatten, und die eben deswegen so geschikt waren, um an jedem Ufer landen zu können.

Indem schon vor der Zeit, ehe der Rhein in der Geschichte bekannt worden war [2]), die Nordküste Germaniens von deutschen Seevölkern beschifft wurde, um von dort, den in den Staaten des Alterthums so sehr geschäzten *Bernstein* zu holen und nach Brittanien zu bringen, wo selbiger an die Phönizier verhandelt wurde, so ist es wohl nicht zweifelhaft, dass besonders die *Bataver* und *Friessen* mit ihren grösseren Fahrzeugen, deren sie sich längs der Meeresküsten bedienten, zugleich den Rhein so weit aufwärts mit befuhren, als die Tiefe desselben es gestattete.

Indess war zu jener Zeit das Bett des Rheins noch nicht von Felsen und andern Hindernissen so gereinigt, dass auf allen Theilen des Stroms eine gleiche Schifffahrt hätte statt finden können; besonders stund damals von der Mündung der *Nahe* bis zur *Mosel*, der Verbindung zwischen den obern und untern Theilen des Flusses sehr vieles entgegen, das erst später zu Gunsten der römischen Kriegsfahrzeuge beseitigt wurde, welche diesen Fluss auf mehreren Punkten oberhalb Mainz, und in der Nähe der agrippinischen Kolonie, so wie in der Gegend des heutigen Xanten besezt hielten.

Nachdem nämlich die Gegend des Rheins der Schau-

---

2) Nach Polyb. Hist. III. 38. verglichen mit STRABO's Geograph. lib. II. scheint der Rhein im 3ten Jahrhundert vor Christo, den römischen Geschichtschreibern, selbst kaum dem Namen nach, bekannt gewesen zu seyn.

plaz von Drusus Thaten wurde, brachten die Römer, welche ihre Fahrzeuge nach dem Muster von karthaginensischen und rhodischen Schiffen verbessert hatten, die Form davon auf diesen Fluss, und rüsteten hier ganze Flotten aus, womit sie sich die freien Germaner unterwürfig zu machen suchten. Seit jener Zeit erhielt der Rhein eine ganz andere Gestalt, indem sowohl sein Bett zur Schifffahrt geeigneter gemacht, als auch die Kommunikation längs dessen Ufern, durch Aushauen der Wälder, immer mehr hergestellt wurde.

Sehr zeitig ward besonders die Insel der Bataver zum Sammelplaz der Flotten von den Römern ausersehen, die ihre Magazine da errichteten, und die Bewohner selbst, als geübte Seeleute zum Dienste ihrer Schiffe gebrauchten, wodurch nothwendig deren Kenntnisse in dem verbesserten römischen Schiffsbau sich sehr erweitern mussten.

Als einen Unterschied zwischen den römischen und germanischen Fahrzeugen, die seit jener Zeit in den verschiedenen Distanzen auf dem Rhein erschienen, kann man annehmen, dass die von den Anwohnern des rechten Rheinufers, sehr geringe Seegel und keine Reihen von Ruderbänken hatten, vielmehr bedienten sie sich zeitig der sogenannten Spaten, und solcher beweglicher Ruder, die mit bloser Hand geführt wurden, so wie dieselben bei den an das Meer grenzenden Nationen ebenfalls bereits üblich waren.

Ohne hier in eine nähere Beschreibung der römischen Fahrzeuge, die bei deren Flotten angwendet wurden, einzugehen, als wovon wir bereits anderwärts gesprochen

haben [3]), ist hier nur zu bemerken: dass ausser den Kriegsschiffen, zeitig auch andere Fahrzeuge zum Laden der Früchte und des übrigen Proviants für die römischen Garnisonen, so wie auch selbst zu Handelstransporten auf dem Rhein gebraucht wurden.

So unbedeutend der Handel zu Anfang der römischen Besiznahme des linken Rheinufers auf diesem Flusse mag gewesen seyn, so änderte sich doch dieses bereits in dem zweiten und dritten Jahrhundert. Schon seit der Regierung der Antonine, zählte man in den rheinischen Gegenden bei fünfzig Städte, die sowohl unter sich in Handelsverhältnissen standen, als von welchen auch einige den Verkehr zwischen den Galliern, Römern, Batavern und den übrigen deutschen Nationen zu unterhalten suchten.

Ob wir gleich gestehen müssen, dass die Geschichte uns sehr wenige sichere Data über die eigentlichen Handelsverhältnisse des Rheins in jenen früheren Zeiten überliefert hat, so lässt sich doch aus dem, was um und neben der grossen Wasserstrasse des Rheins vorgieng, schliessen: in wie weit schon damals einiger Handel auf derselben getrieben wurde.

Indem durch die Ausbreitung der römischen Waffen die deutschen Völker sich in ihren vormaligen häufigen Wanderungen gehemmt sahen, so fiengen sie nach und nach an, dem bisherigen Nomadenleben zu entsagen, und den Boden zu bebauen, als wozu ihnen von Seiten der

---

3) *Vid.* Blikke über die Verhältnisse der Schifffahrt des Rheins, in den ältesten Zeiten, im rheinischen Archiv vom Jahr 1814, Heft 12.

Römer, aus eigenem Interesse, jede Unterstüzzung dargeboten wurde. Es lässt sich daher wohl annehmen, dass die Akkerbau treibenden Völker unter den Germanen, bei dem unverkennbaren Reichthum ihrer grossen, aus mehreren Thiergattungen bestehenden Heerden, manches hatten, was sie ausser dem Bernstein, den man am Strande ihres Ufers fand, so wie ausser ihren Sklaven, Pferden, Menschenhaaren, Flaumenfedern, grossen Hunden, Pelzwerk, Häuten von Wild und zahmen Thieren, gemästetem Viehe, Schaafen etc. zum Vertausch gegen Wein, Waffen, Pferdezeug, Glas, irrdenes Geschirr und metallenes Geräthe, anbieten konnten.

Sehr zeitig trugen die Römer Sorge, dass dieser Verkehr auf jede Weise erleichtert, und dass die Transporte sowohl zu Wasser als zu Lande mit Bequemlichkeit gemacht werden konnten; denn nicht allein waren die Städte am Rhein unter sich durch Landstrassen und selbst zum Theil mittelst Kanäle verbunden; sondern von *Leiden* führte auch eine Hauptstrasse längs dem Rhein bis nach Helvetien, und von da bis nach Rom.

Wenn wir überhaupt einen Blik auf die Handelsverhältnisse werfen, in welchen die rheinischen Städte, deren Zahl zu Probus Zeiten, auf mehr als siebenzig angegeben wurde, sich zu Ende des dritten Jahrhunderts befanden, so lässt sich Folgendes darüber festsezzen:

1) War der Verkehr, welchen dieselben unter sich hatten, keineswegs unbedeutend, und es lässt sich denken, dass zur Befriedigung der wechselseitigen Bedürfnisse, schon dadurch die Schifffahrt sehr gewonnen

habe, da zumal auch meist starke Garnisonen sich in den befestigten Orten längs dem Rhein befanden.

2) Seitdem durch Kaiser Hadrian den deutschen Nationen wieder erlaubt worden war, sich unmittelbar an dem rechten Rheinufer niederzulassen, als welches zuvor nicht hatte statt finden dürfen, so nahm auch mit diesem der Verkehr von Jahr zu Jahr zu.

3) Mit den Städten an der obern Donau, wurden ebenfalls einige Handelsverbindungen unterhalten.

4) Das, was jährlich von den Ufern des Rheins nach Rom und dem übrigen Italien, theils geliefert und sonst verschikt werden musste, war sehr bedeutend und betrug oft grosse Quantitäten.

5) Mit den Städten in Gallien und Belgien, die zu einer ziemlichen Anzahl angewachsen und zugleich sehr blühend waren, war ohnedies der Handelsverkehr sehr lebhaft.

6) Den Rhein abwärts waren es die Bataver und Friessen, mit welchen diese Städte kommunizirten, und welche ihnen die Seeprodukte, vielleicht auch durch die zweite Hand Bernstein lieferten.

7) Die grösseren Fahrten von dem Rhein aus, geschahen:

a) nach Brittanien, mit welchem Eilande die rheinischen Häfen wegen den Getraidelieferungen an die römischen Garnisonen, in näherer Verbindung standen.

b) Auch nach Belgien und den gallischen Seehäfen, wurde von dem Rheine aus gefahren, und nach den spätern Expeditionen der Franken zu rechnen, ist es

nicht unglaublich, dass auch selbst zuweilen die spanischen Häfen besucht worden sind.

Dieser ziemlich ausgebreitete Verkehr, scheint besonders seit jener Zeit um vieles gewonnen zu haben, als Trier einige Zeitlang der Siz von mehreren Kaisern wurde.

Das Glük, welches die römischen Städte längs dem Rhein durch die sich immer mehr verbreitende Kultur genossen, blieb indess durch die häufigen Uebergänge, welche die Franken, Allemannen und andere deutsche Völker bereits im dritten und vierten Jahrhundert über diesen Fluss unternahmen, nicht ungestört, und da schon seit 382 mehrere von denen überrheinischen Nationen ihre festen Sizze in Gallien zu nehmen suchten, so war es in den folgenden Jahrhunderten nicht mehr möglich, denen von mehreren Seiten andringenden Völkern zu widerstehen, und nun traten die traurigen Zeiten ein, wo sehr vieles von demjenigen wieder zernichtet wurde, was seit so vielen Jahren von den Römern zum Aufblühen der Kultur längs dem Rhein war eingerichtet worden.

Dass in dem langen Zeitraum von mehr als 400 Jahren, während welchen die Römer am linken Ufer des Rheins herrschten, nicht eine gesezliche Ordnung auf diesem Flusse gehandhabt worden seye, wer würde es wagen wollen, diesem zu widersprechen? Worin aber dieselbe bestanden: davon sind ausser den Spuren, welche sich in den spätern römischen Gesezzen finden, uns nur sehr wenige Data von Tacitus und einigen andern römischen Schriftstellern überliefert worden.

Die ersten und vorzüglichsten Gesezze, welche für die Schifffahrt des Rheins geltend gemacht wurden, wa-

ren daher diejenigen, welche seit Augustus Zeiten bis auf die Theilung des Reichs nach dem Tode Theodosius I. für die Flufsschifffahrt und die Erhebung der Zölle bekannt gemacht worden sind.

Da die römischen Gesezze in spätern Jahrhunderten nach dem Wiederauffinden der von Justinian veranstalteten Rechtssammlungen, gleichsam ihren Einfluss auf die Schifffahrtsverhältnisse des Rheins erneuert haben, so wird es desto nöthiger seyn, in dem folgenden Abschnitte dasjenige näher zu erwägen, was rüksichtlich der Erhebung der Zölle darin verordnet worden ist, da zumal mehrere dieser Gesezze, bis zu den jüngsten Zeiten in Kraft geblieben sind.

Seit der Vereinigung der beiden Ufer des Rheins unter der fränkischen Herrschaft, scheint es, dass die Bestimmungen, welche in den salischen Gesezzen rüksichtlich der Flussschifffahrt enthalten sind, einige Anwendung erhalten haben. Diese Verordnungen zeigen indess ganz von der Rohheit derjenigen, für welche dieselben gegeben worden waren.

Ohngeachtet die ripuarischen Franken ihre Sizze zum Theil längs den Ufern des Rheins hatten, so sind doch in ihren Gesezzen keine Spuren von Verordnungen zu finden, welche auf die Schifffahrt dieses Flusses einen besondern Bezug hätten.

Dagegen aber wird Alles dasjenige, was rüksichtlich der Flussschifffahrt in den Kapitularien der fränkischen Könige vorkommt, so anzusehen seyn, als ob es für den Rhein selbst gegeben worden wäre, indem diese Kapitularien grösstentheils an den Ufern dieses Flusses verfertigt

und dessen Schifffahrtsverhältnisse daher mit berüksichtiget worden sind.

Obgleich in eben diesen Kapitularien die ältern rohen Gesezze der Deutschen zum Theil mit aufgenommen wurden, so geschahe dieses doch nicht ohne eine vielseitige Verbesserung derselben; auch zeigt sich würklich ein Geist in den Verordnungen der Karolinger, der die deutsche Nation zeitig zu einem höhern Grade von Kultur würde hingeleitet haben, wenn dieselben besser befolgt worden wären.

Indem nach dem Abgange der Karolinger die deutschen Thronbesizzer das römisch-fränkische Kaiserthum fortzusezzen suchten, so bemüheten sich dieselben zwar, auch jene Kapitularien nach Möglichkeit aufrecht zu erhalten, wogegen sich aber besonders die Erz- und Bischöffe gleich anfangs sezten, indem sie behaupteten: „dass durch weltliche Regenten keine Verfügungen in „geistlichen Angelegenheiten erlassen werden könnten,“ als welches von Karl dem Grossen häufig in diesen Verordnungen geschehen war. Da überdieses auch die weltlichen Grossen in ihrem Bestreben nach Unabhängigkeit sich durch die Verfügungen dieser Kapitularien beschränkt fühlten, so trugen auch sie von ihrer Seite dazu bei, das Ansehen derselben herabzubringen, und da, nach dem Beispiele der Grossen, auch die untern Stände mehr auf ihren Gewohnheiten bestanden, als dass sie den Vollzug jener so heilsamen Verordnungen gewünscht hätten: so entstand nachmals der gesezlose Zustand, während welchem besonders auch die rheinischen Gegenden so sehr litten, dass endlich blos durch den bekannten Städtebund,

an welchem selbst Fürsten und Grafen mit Theil nahmen, die Ordnung längs diesem Flusse wieder hergestellt werden konnte. Seit 1130 war zwar bereits unter der Regierung Kaiser Lothars die Sammlung der römischen Gesezze zu Amalfi wieder entdekt worden, durch deren Anwendung man die Rechte der Kaiser zu bestärken suchte; auch hatte Friedrich I. im Jahr 1158 die Regalien, als wozu die Zölle mit gehörten, festzustellen gesucht; allein Alles dieses würkte nur sehr wenig für die Aufrechthaltung einer bessern Ordnung im Inneren des Reichs, dessen gesezloser Zustand immer sichtbarer wurde.

Nachdem im Jahre 1235 von Kaiser Friedrich II. der Befehl gegeben worden war, dass künftig die kaiserlichen Verodnungen für unser Vaterland in deutscher Sprache publizirt werden sollten, so erschienen seitdem in selbiger mehrere Landfriedensgebote, besonders in den Jahren 1287, 1292, 1298, 1301, 1303 u. 1325, worin zugleich auch wegen den Zöllen und der Sicherheit der Schifffahrt, die so nöthigen Verordnungen enthalten waren. Da indessen, besonders erst bei der Bekanntmachung der goldnen Bulle im Jahre 1356, die rheinischen Kurfürsten sich der für diesen Fluss aufrecht zu erhaltenden Ordnung eifrig annahmen, als wohin auch die sogenannten rheinischen Vereine vorzüglich hinzielten, so lässt sich behaupten, dass erst von jenem Zeitpunkte an der gesezliche Zustand für den Rhein völlig hergestellt worden sey.

Da, von den frühesten Zeiten der fränkischen Herrschaft her, in den Gegenden des Rheins die meisten Tafelgüter der deutschen Thronbesizzer angetroffen wurden,

mit deren Verschenkung dieselben bereits seit der Regierung der Ottonen gegen die geistlichen Grossen des Reichs so freigebig gewesen waren, so hatten späterhin, ausser so manchen Landesdistrikten, die rheinischen Kurfürsten besonders auch nach und nach die Zollregalien und andere Hoheitsrechte über diesen Fluss sich zuzueignen gewusst, indem sie bei erledigtem Thron nur demjenigen Kronbewerber ihre Stimme zukommen liessen, der sie hierunter am vorzüglichsten zu bedenken versprach. Es war daher jezt ihr grosses Interesse zu sorgen, dass den so häufigen Räubereien längs dem Rheine Einhalt geschehen mögte, damit die Schifffahrt und der Handel auf diesem Flusse begünstigt, und ihre Zollintraden dadurch desto mehr verbessert werden mögten.

Schon im Jahre 1354, also selbst noch vor der Publikation der goldnen Bulle, war der erste der oben bemerkten *rheinischen Vereine* von den drei geistlichen Wahlfürsten errichtet worden; zu denselben trat in der Folge Kurpfalz, und so wurden, in dem Lauf der folgenden Jahrhunderte, mehrere dieser Vereine geschlossen, worin die theilnehmenden vier Kurfürsten als besondere Gesezgeber für den Rheinstrom erscheinen, indem ihre Beschlüsse hauptsächlich dahin zielten, alle Missbräuche, die dem Handel und den Fortschritten der Gewerbe entgegen standen, abzuschaffen; dagegen aber eine zwekerschöpfende *Flusspolizei* einzuführen, deren gute Folgen sich auch sehr bald dadurch zeigten, dass bereits von den ersten Zeiten an, wo diese *Vereine* geschlossen wurden, der rheinische Handel immer mehr wieder in Aufnahme kam.

Bei den wichtigen Veränderungen, welche rüksichtlich der allgemeinen deutschen Gesezgebung unter der Regierung Kaiser Maximilian's I. eintrat, wo gegen Ende des 15ten Jahrhunderts ein dauernder Landfriede und bald darauf der Entwurf der Kammergerichtsordnung, so wie im Jahre 1500 die Verordnung wegen des Reichsregiments publizirt wurde, sind die rheinischen Kurfürsten ebenfalls als die thätigsten Theilnehmer und Vollstrekker derselben anzusehen. Rüksichtlich des Rheinstroms insbesondere, wurde denselben in eben dieser Regimentsordnung das wichtige Recht ertheilt, sowohl gegen neue Zölle, die man dort anlegen würde, als auch gegen andere Beschwerden *eigenmächtige* Abhülfe eintreten lassen zu können.

Als in der Folge bei dem Regierungsantritt Karls V. die kaiserlichen *Wahlkapitulationen* aufkamen, so wurden in denselben ebenfalls rüksichtlich des Rheinstroms das Nöthige bestimmt, so wie auch, seit dem westphälischen Frieden, fast in allen folgenden Reichsfriedensschlüssen dieses Flusses und seiner Schifffahrtsverhältnisse gedacht wird.

Es war daher gleichsam eine zweifache Gesezgebung, welche seit dem Ende des 15ten Jahrhunderts über den Rheinstrom waltete, nämlich

1) die des Reichs im Allgemeinen, und

2) jene, welche von den rheinischen Kurfürsten insbesondere für diesen Fluss geltend gemacht wurde.

In wie fern diese beiderlei Gesezze, wovon die einen mehr das Interesse des deutschen Reichs im Allgemeinen, die andern aber die besondern Vortheile der betheiligten

Fürsten zu bezwekken suchten, unter einander übereinstimmten oder im Widerspruch waren, werden wir weiter unten hören. Schade war es übrigens, dass die rheinischen Wahlfürsten in den Grundsäzzen einer guten Flusspolizei unter sich selbst nicht ganz einig waren, und dass bereits von 1492 her unter denselben eine Verschiedenheit der Ansichten, rüksichtlich der Ausübung der Stapelrechte, bestand, in deren Hinsicht es auch mehr als einmal auf dem Punkte stand, dass Repressalien gebraucht werden sollten, und worüber die Streitigkeiten bis zu dem jüngsten Jahrhundert fortgedauert haben. Auch ist es nicht zu verkennen, dass bei aller Sorge der gedachten Fürsten, um den Missbräuchen vorzubeugen, und die Ordnung für die Schifffahrt zu handhaben, dennoch in Hinsicht der Ausübung eben jenes Stapelrechts Manches zu weit getrieben wurde, auch die Zollpflichtigen viel zu sehr von der Willkühr der Beamten abhiengen, indem kein genau bestimmter Tarif der Abgaben bestund, und endlich auch der Erhebungsämter zu viele waren, wo die Schifffahrtsgebühren entrichtet werden mussten; da man von Strasburg bis zu den Grenzen von Holland über dreissig derselben zählte, so dass ausser den Vexationen, welchen die Schiffer hier öfters ausgesezt waren, auch die Transporte selbst, wegen des so häufigen Anlandens bei den Zollstätten, viel zu sehr aufgehalten wurden.

Die Beschwerden hierüber waren wirklich so laut geworden, dass, als zu Ende des vorigen Jahrhunderts es zu den Friedensunterhandlungen in *Rastadt* kam, man französischer Seits anfangs den Vorschlag that, den Rhein

von allem Stapelzwang und Zollabgaben ganz frei zu sprechen, welches aber doch nach näherer Ueberlegung, dass mit einem solchen allgemeinen Ausspruch die Schifffahrt des Rheins nicht gebessert, auch dem wahren Interesse der Uferstaaten nicht entsprochen werden würde, unterblieb; indem neben der Freiheit doch, selbst zum Vortheil des Handels, stets eine gehörige Aufsicht zur Bezwekkung der Sicherheit und der Beschleunigung der Waarentransporte bestehen bleiben muss. Bei den spätern Unterhandlungen über diesen Gegenstand kam es daher dahin, dass für diesen Fluss, zufolge des Reichsdeputationsrezesses von 1803 ein eigenes Schifffahrtsgesez entworfen und am 15. August 1804 unterzeichnet wurde, welches unter dem Namen der Rheinschifffahrtsoktroikonvention am 18. März 1805 von dem kurfürstlichen Kollegio genehmigt und am 4. Mai desselben Jahres von dem Oberhaupte des deutschen Reichs sanktionirt worden ist.

Durch dieses Schifffahrtsgesez wurde nun zwar die Ausübung des ferneren Umschlags für die beiden Städte Mainz und Köln beibehalten, doch ward das sogenannte Stapelrecht, nämlich das gezwungene Anbieten zum Verkauf von jeder Gattung von Waaren, gänzlich aufgehoben. Auch wurde jezt ein bestimmter Tarif für die Gebühren festgesezt, nach welchem bloss in 12 Bureaus, auf der ganzen Linie zwischen Strasburg und den Grenzen der Niederlande, für die Bergschifffahrt vom Zentner nicht mehr als 2 Franken, für die Thalfahrt aber gar nur 1 1/3 Frcs. erhoben werden durften.

Der Vollzug dieser Konvention, welche zugleich die

hauptsächlichsten Bestimmungen für die auf dem Rhein geltend zu machende *Polizeiordnung* in sich schloss, würde sicher von den besten Folgen für den Handel und die Schifffahrt des Rheins gewesen seyn, wenn nicht durch die monströse Idee des so bekannten Kontinentalsistems, der freie Verkehr der verschiedenen Staaten unter sich gänzlich unterbrochen worden wäre.

Ganz entgegengesezt von diesem vormaligen, die Rechte der Nationen so sehr beschränkenden Sistem, sind die Grundsäzze, welche jezt zu Gunsten des allgemeinen Handels sowohl, als auch des rheinischen insbesondere, nach den Beschlüssen des wiener Kongresses, geltend gemacht werden sollen. Bereits in den 5ten Artikel des pariser Friedens vom 30. März 1814 heisst es:

„Um den Verkehr der Völker zu erleichtern, und „sich unter einander immer mehr das Fremde zu beneh„men, soll die Verfügung (dass nämlich „„die Schifffahrt „„auf dem Rhein, von dem Punkte an, wo er schiffbar „„wird, bis an das Meer, so frei seyn soll, dass sie Nie„„mand untersagt werden kann, und dass die von den „„Uferstaaten zu erhebenden Gebühren auf die allergleich„„ste und dem Handel der Nationen günstigste Art fest„„zusezzen sind““) auch auf alle andere Flüsse, die in ih„rem Laufe verschiedene Staaten trennen oder durchströ„men, ausgedehnt werden.“

Nachdem nun durch eben jene Beschlüsse des wiener Kongresses sich dieses nicht allein bestätigt findet, sondern die Freiheit der Schifffahrt auf dem Rhein durch selbige auch wirklich ausgesprochen, und die Einförmigkeit der Erhebung der Gebühren, so wie die, der Hand-

habung der Polizei festgesezt worden ist, überdieses auch bereits die Artikel entworfen sind, nach welchen die Schifffahrtsverhältnisse derjenigen Flüsse regulirt werden sollen, welche die Landesgebiete mehrerer Staaten durchströmen: so dürfen wir hoffen, dass die jüngste Gesezgebung Alles dasjenige in ihren wohlthätigen Folgen weit hinter sich zurüklassen werde, was jemals in Hinsicht der schiffbaren Ströme vorher verordnet war.

Indem wir uns nun zu der nähern Betrachtung desjenigen wenden, was seit den frühesten Zeiten für die Schifffahrtsverhältnisse des Rheins besonders geordnet gewesen ist, so wird hoffentlich die Vergleichung davon mit demjenigen, was für die Zukunft dieserwegen festzusezzen seyn wird, nicht ohne den gewünschten Nuzzen bleiben.

III.

Von dem Einfluss der römischen Gesezgebung auf die Schifffahrt des Rheins.

Fast überall hat die gesezliche Ordnung, welche rüksichtlich der Schifffahrt auf den Flüssen eingeführt worden ist, von den Abgaben angefangen, die theils für den zugestandenen Betrieb der Schifffahrt, und theils von den Waaren erlegt werden mussten, welche auf den Flüssen weiter transportirt wurden.

In Bezug auf dasjenige, was von dem Betrieb der Schifffahrt zu entrichten war, finden sich Spuren, dass man die Abgaben, weniger von den Einheimischen, als

von den Fremden zu fordern sich berechtigt hielt, und in der That, so billig es ist, dass jedem Einzelnen von den Bewohnern eines Landes es zugestanden werde, sich der darin befindlichen Ströme zu seinem Nuzzen zu bedienen, so lässt sich, bei den bestehenden Nationalunterschieden, doch nicht behaupten, dass auch jedem Fremden dieselbe Freiheit zukomme: denn indem ein Strom als das Eigenthum desjenigen Volkes anzusehen ist, dessen Land derselbe durchströmt, so hat dasselbe wohl das Recht, diejenigen von der Benuzzung desselben auszuschliessen, die nicht zu dessen Nationalvereine gehören.

Uebrigens ist auch der, auf das Naturrecht sich stüzzende Grundsaz sehr richtig: dass Niemand einem Andern, ohne Entschädigung oder Vergeltung, Etwas zu thun und zu geben schuldig sey, in so fern nämlich von Lezterm diese Entschädigung geleistet werden kann.

Da nun die Ströme zur Unterhaltung ihrer Schiffbarkeit stets eine Reinigung ihres Bettes, und eine beständige Ausbesserung ihrer Ufer verlangen, welches oft beträchtliche Kosten verursacht: so leuchtet es doppelt ein, dass die Benuzzung eines Stroms nicht ohne gehörige Entschädigung einem Jeden zugestanden werden könne, und eben hierauf gründet sich auch das Recht, von den Transporten der Waaren gewisse Abgaben zu fodern, indem nichts billiger ist, als dass alle diejenigen, selbst auch Einheimische, welche sich einer Wasserstrasse in der Absicht bedienen, um durch Handel und Waarentransporte einen Gewinn zu machen und sich zu bereichern, durch eine gesezlich-bestimmte Abgabe, einen Beitrag zur Unterhaltung derselben zu leisten verbunden sind.

So wie alles dieses in dem Naturrecht überhaupt schon gegründet ist, so findet sich die Anwendung davon auch in den ältern und spätern römischen Gesezzen.

Indem wir hier den Einfluss erwägen wollen, welchen Roms Gesezze auf den Rhein und dessen Schifffahrtsverhältnisse gehabt haben, so ist es eigentlich zwar mehr das ältere römische Recht, als die unter Justinian veranstaltete spätere Sammlung der Gesezze, die wir hier zu berüksichtigen haben; da indess diese Leztere in den folgenden Perioden ebenfalls zum Theil ihre Anwendung auf diesem Flusse gefunden haben, so wird es nicht überflüssig scheinen, davon ebenfalls das Wesentlichste hier mit anzuführen.

Ob es gleich nicht in *Rom's* Verfassung lag, dass, neben seinem kriegerischen Sistem, dasselbe auch zugleich einen Handelsstaat hätte bilden wollen, und eben daher in der römischen Gesezgebung keine eigentliche Waarenverbote, oder solche Verordnungen über Ein- und Ausfuhrzölle angetroffen werden, wodurch einzig der Handel wohlthätig zu lenken ist, so wurden doch seit den ältesten Zeiten Abgaben von den Waaren erhoben, die man von einem Orte zu dem andern brachte. Man nannte diese Gattung von Zöllen Portoria, die, nach dem was Livius [1]) davon sagt, in den ältern Zeiten in *fünf* vom Hundert bestanden. Da diese Zölle durch das ganze weite Reich in allen Häfen und auf den meisten Flüssen erhoben wurden, so lässt sich schliessen, wie einträglich dieselben müssen gewesen seyn.

---

1) Livius VII. 16.

In Italien wurden dieselben während dem Bestehen der republikanischen Verfassung eine Zeit lang abgeschafft, aber unter der Regierung August's wiederum hergestellt, indem zugleich die Gebühr davon statt des vorigen 20ten Theils, auf den 8ten Theil des Werths festgesezt wurde, über welches nachmals die Zollpächter noch den 40ten und 50ten Pfennig erhoben, welche leztere Abgabe aber, wie wir bald hören werden, unter Nero als ungesezlich abgeschafft wurde.

Ueberall, wo man dergleichen Zölle erhob, mussten die ein- und ausgehenden Waaren auf das Genaueste angegeben werden, so dass diejenigen Gegenstände, welche nicht gehörig verzeichnet und erklärt worden waren, für den Staat eingezogen wurden; besonders scheinen die Artikel des Luxus und die indischen Produkte hoch belegt gewesen zu seyn, daher auch Plinius [2]) sagt: „zu Rom hätten die indischen Waaren den Einkaufspreiss wohl hundertmal überstiegen."

Die Spezereien nebst den Gewürzen, ferner das Räucherwerk für Tempel und Leichenfeste, so wie die Edelsteine, kamen, nebst den seidenen und baumwollenen Geweben, selbst bis an den Rhein, wo man sie gegen den Ambra des baltischen Meeres und andere Produkte umzutauschen suchte.

Dass auf dem Rhein Zölle erhoben wurden, ersehen wir aus dem, was uns Tacitus [3]) rüksichtlich der Agrippinenser erzählt, die den Teukterern und den übrigen

---

2) Plinius histor. nat. VI. 23, XII. 18.

3) Tacit. histor. IV. 64.

Deutschen versprachen, dass der *Zoll* und die *Handelsabgaben* aufgehoben seyn sollten. Aus derselben Stelle ist ersichtlich: dass die Deutschen sogar dafür Geld erlegen mussten, wenn sie an das linke Ufer hinüber fahren und mit ihren vormaligen Landsleuten, den Ubiern, Unterredung halten wollten.

Dass die Einrichtung dieser Zölle übrigens blos das römische Germanien, aber keineswegs ihre Verbündeten betraf, erkennen wir daraus, dass Tacitus von den Batavern sagt:

„Bis auf diese Zeit prangen sie mit den Wahrzeichen „ihres alten Bundes; denn kein Tribut erniedrigt sie, „kein *Zöller* saugt sie aus; frei von Abgaben und Liefe„rungen, werden sie, als Wehr und Waffen, nur zu „Kriegen aufgespart."

Was übrigens von einigen angeführt wird, als ob schon August auf dem Rhein Zölle angelegt habe, um durch das eingekommene Geld die Legionen an der Grenze erhalten zu können, ohne dem römischen Staate beschwerlich zu fallen [4]), ist offenbar übertrieben, und stimmt keineswegs mit demjenigen überein, was wir von den Handelsverhältnissen jener ersten Zeit kennen; denn nur seit der Mitte des 2ten Jahrhunderts lässt sich annehmen, dass der Handel in dieser Gegend so geblüht habe, dass die Einkünfte der Zölle von einiger Bedeutung seyn konnten. Indem übrigens ausser den, unter August wieder hergestellten Zollgebühren, auch so manche andere Abgaben in den rheinischen Provinzen eingeführt worden

---

4) vid. Herzogs Geschichte der Kultur der deutschen Nation, S. 491.

waren, so lässt sich wohl annehmen, dass durch diese ein beträchtlicher Theil der Ausgaben für die Legionen hat bestritten werden können. Eine dem Zoll verwandte Abgabe war besonders die *Centesima rerum venalium*, wornach von Allem, was öffentlich verkauft wurde, *ein* pro Cent bezahlt werden musste; da diese Taxe, die eine Art von Akzise war, eine grosse Unzufriedenheit erregte, und die Klagen des Volks darüber unter der Regierung des Tiberius so gross wurden, dass man unangenehme Folgen davon befürchtete, so sahe sich dieser genöthigt, durch ein öffentliches Edikt zu erklären: dass auf diesem Zuschuss die Kriegskasse beruhe.[5]) Indess fand Tiberius es einige Jahre nachher doch für gut, diese Abgabe auf 1/2 pro Cent herab zu sezzen.

Obgleich zur Zeit der römischen Republik die wichtigsten Zweige der öffentlichen Einkünfte verpachtet wurden, so suchten doch die Kaiser dieselben zur Erleichterung des Volks nachmals selbst verwalten zu lassen, und nur die Zölle wurden noch in Pacht gegeben.

Da nun zu den Zeiten Nero's im Jahre 58 eine allgemeine Beschwerde über die Unersättlichkeit der Zollpächter geführt wurde, so fehlte, nach Tacitus, nicht viel[6]), dass dieser Kaiser alle Zölle abgeschafft hätte.

Aber auf die Vorstellung des Senats: „wie sehr da„durch die Einkünfte, durch welche das gemeine Wesen „zu unterhalten sey, gemindert werden würden," gab Nero zur Beschränkung der Habsucht der Pächter folgende Verordnungen:

---

5) Tacit. annal. I. 78.

6) Tacit. annal. XIII. 50, 51.

1) Die vorgeschriebene Taxe alles zu verzollenden, die seither geheim gehalten worden war, sollte öffentlich angeschlagen werden.

2) Alle vernachlässigte Forderungen wären nach Verlauf eines Jahres nicht mehr beizutreiben.

3) Wegen der Klagen gegen die Einnehmer und Zollpächter sollten ausserordentliche Gerichtssizzungen gehalten werden.

4) Die Soldaten müssten frei bleiben, ausgenommen in Sachen, womit sie selbst Handel trieben.

5) Wurde die Erhebung des 4oten und 5oten Pfennigs abgeschafft, den die Pächter unter mancherlei Rubriken, ohne Genehmigung der gesezlichen Behörde, eingeführt hatten.

Vorzüglich merkwürdig war besonders auch die Verfügung: „dass die *Schiffe* nicht zum Vermögen der Kauf„leute geschlagen, und keine Abgabe dafür gefodert wer„den sollte."

Bei allen Zollangelegenheiten war überhaupt jedesmal die Entscheidung den Kaisern vorbehalten. In einem der spätern Gesezze,[7]) kommt daher noch die Weisung des Kaisers Sever vor: „dass die Zolleinnehmer, in zwei„felhaften Fällen, sich an den Gouverneur der Provinz zu „wenden hätten, und dass dieser nach vorgenommener „Untersuchung deswegen Bericht erstatten solle, um die „nöthige Verfügung von dem Kaiser einzuholen."

Wir erkennen aus diesen ältern Verordnungen, wie gerecht und billig bei den Römern in Zollsachen gehandelt wurde.

---

7) L. I. Cod. Vectigalia nova institui non posse.

Da, wie bekannt, die spätere Gesezgebung sehr vieles von der ältern in sich schliesst, und manches enthält, was schon in jenen frühern auf den Flüssen, und namentlich auch auf dem Rhein, geltend gemacht worden ist, so glauben wir hier noch Folgendes davon anführen zu müssen:

1) Wurde es als ein Majestätsrecht der obersten Staatsbehörde angesehen, dass nur von dieser neue Zölle angelegt, oder die alten erhöht und vermindert werden konnten, so dass daher in den Provinzen kein Gouverneur oder sonst Jemand im mindesten hierunter etwas Neues einführen, oder auch nur verändern konnte.[8])

2) War es rüksichtlich der Zölle von jeher ein Hauptgrundsaz der römischen Gesezgebung, dass jede Begünstigung vermieden werden sollte; daher heisst es in Leg. 7mà Cod. de Vectigal:

„Bei den Zöllen soll Niemand geringer als der andere „gehalten werden, sondern Jeder, welcher Handel „treibt, soll den, nach hergebrachter Sitte, festgesez„ten *8ten Theil* entrichten."

3) Wurden die Zollabgaben mehr von Handelswaaren als von demjenigen entrichtet, was Jemand zu seinem eigenen Gebrauche einführte; besonders aber waren die zum Feldbau nöthigen Sachen vom Zoll ganz frei erklärt, wie dieses in dem L. 5. Cod. de Vectig. ausdrüklich bestimmt ist.

4) Waren von der Entrichtung des Zolls Folgende freigesprochen:

---

8) Lex 10. Digest. de publican. et Vectigal. et commiss.

a) der Fiskus mit Allem dem, was der Landesherrschaft in dieser Eigenschaft zustund. [9])

b) die Gesandten fremder Nationen [10]);

c) die Statthalter der Provinzen [11]);

d) alle Güter und Waaren, welche der Armee und den Kriegsleuten zugehörten [12]);

e) alles, was den Kirchen und Gotteshäusern zustund [13]), wozu auch die frommen Stiftungen, wie Spitäler und Waisenhäuser gerechnet wurden;

f) auch die, welche sich den Wissenschaften widmeten, wurden nach der Analogie des L. 6. Cod. de professoribus et Medicis, für frei gehalten;

g) endlich genossen die *Schiffer* die Zollfreiheit für Sachen, welche sie zu ihrem eigenen Gebrauche mit sich führten [14]).

Indem zu jener Zeit die Schiffer mit dem Ankauf und der Herbeiführung des nöthigen Proviants an Wein, Oel, Fleisch, Getraide etc. besonders beauftragt waren, so genossen selbige dieserwegen nach L. 5. §. 3. digest. de jure immunitatis, zwar besondere Vorrechte, wovon aber doch nicht auf eine gänzliche Zollfreiheit geschlossen werden kann.

Nach L. un. Cod. de nundinis et mercatoribus, scheint man es bei Sachen, die bei Privatpersonen auf den Jahr-

---

9) L. 9. §. final. digest. de publican. et Vectigal.
10) L. 8. Cod. de Vectigal.
11) L. 4. §. 1. digest. de publican. et Vectigal.
12) L. 9. §. penult. digest. de publican et Vectigal.
13) L. 7. Cod. de S. S. Eccl.
14) L. 6. Cod. de Vectigal.

märkten eingekauft worden waren, nicht so genau mit der Entrichtung des Zolls genommen zu haben.

Eine besondere Rüksicht hatte man endlich auch noch für dasjenige, was wegen Sturm in einen Hafen hatte geflüchtet werden müssen.[15])

5) Bei allen genauen Verfügungen, welche übrigens die römischen Gesezze rüksichtlich der Zölle enthielten, so wurde von denselben[16]) doch darauf bestanden „dass die in einem jeden Lande und an jedem Orte üblichen Gewohnheiten jedesmal mit in Betracht gezogen werden sollten."

Daher es auch wahrscheinlich gekommen seyn mag, dass noch in spätern Zeiten auf dem Rhein sowohl, als auf andern Flüssen, das Herkommen vorzüglich mit berüksichtigt worden ist.

6) In Hinsicht der Strafen wegen Hintergehung der Zölle, wurden nicht allein die Waaren desjenigen, welcher mit Vorsaz zu betrügen suchte, weggenommen): sondern auch selbst das Schiff wurde konfiszirt.

Diese leztere Strafe fand aber nicht statt, wenn der Schiffer dem Zöllner die von ihm ein- oder durchgeführten Waaren angezeigt hatte; auch wurde die Strafe der Konfiskation gegen Militärpersonen und Minderjährige nicht so leicht geltend gemacht.

Diejenigen, welche übrigens aus Irrthum die Entrichtung des Zolls unterliessen, wurden blos zur Zahlung der doppelten Gebühr angehalten.[18])

15) L. 15 et 16. §. 8. digest. de publican. et Vectig. et commiss.
16) L. 4. §. 2. digest. de publican. et Vectig. et commiss.
17) L. 11. §. 2. digest. de publican. et Vectig. et commiss.
18) L. fin. §. 10. digest. de publican. et Vectig. et commiss.

7) Endlich waren durch die römischen Gesezze auch die Strafen bestimmt, die sich die Zöllner schuldig machten, wenn sie den Zollpflichtigen zu viel abnahmen, oder sich sogar an deren Person vergriffen.

Im ersten Fall mussten sie dasjenige, was sie erpresst hatten, doppelt herausgeben.[19])

Im zweiten Fall aber, wenn sie es gewagt hatten, sich an der Person der Zollpflichtigen zu vergreifen, so mussten sie dem Beschädigten nicht allein den dreifachen Werth leisten, sondern ihr Vergehen wurde auch auf andere Weise geahndet.[20])

Von dem, was ausser der Zollerhebung noch sonst rüksichtlich der Wasserstrasse bei den Römern Rechtens war, können wir hier Folgendes anführen:

1) Nach Digest. lib. 39. Tit. 2. 24. war der Gebrauch der Flüsse, eben so wie jener der Heer- und Landstrassen, Jedermann erlaubt; sogar konnten an den Ufern derselben Gebäulichkeiten aufgeführt werden, nur durfte es nicht zum Nachtheile eines Dritten geschehen.

2) Bei dieser für die Benuzzung der Ströme zugestandenen Freiheit, war jedoch nach Digest. Lib. 43. Tit. 12. 1. vorbehalten:

„dass an einem öffentlichen Flusse nichts geschehen „durfte, was der Schifffahrt nachtheilig seyn konnte."

3) Um einerseits den Gebrauch der Ströme nicht zu beschränken, und doch zugleich die Rechte der Schifffahrt aufrecht zu erhalten, heisst es in lib. 43. Dig. Tit. 11 et 12.

---

19) L. 1. pr. digest. de publican. et Vectig.

20) L. 9. §. 5. digest. de publican. et Vectig. et commiss.

„Non autem omne, quod in flumine publico ripâve „fit, coërcet praetor; sed si quid fiat, quô deterior „statio et navigatio fiat: ergo hoc interdictum ad ea „tantum flumina publica pertinet, quae sunt naviga„bilia, ad caetera non pertinet."

Aus dem hier angeführten erkennen wir, dass die Römer zeitig die schiffbaren Ströme von den übrigen unterschieden, und dass von ihnen sehr darauf gehalten wurde, dass der Schifffahrt nichts in Weg gelegt werden durfte; eben hieraus lässt sich auch schliessen, dass besonders die Pfade, welche längs den Ufern zum Schiffziehen dienten, stets frei und offen gehalten werden mussten, und dass, bei den grösseren Flüssen, die an den Ufern errichteten Gebäulichkeiten oder sonstigen Anlagen nicht so dicht am Wasser seyn durften, dass der Weg für die Schiffziehenden Menschen oder Pferde dadurch gesperrt worden wäre.[21])

In Hinsicht des Rheins besonders ist es einleuchtend: dass nicht eher eine reguläre Schifffahrt auf diesem Flusse statt finden konnte, als bis die Waldungen, die längs dessen Ufern hinzogen, in der Maase gelichtet worden waren, dass keine Bäume mehr im Wege stunden, wodurch die Bergfahrt der römischen Kriegsflotte und anderer Fahrzeuge hätte gehindert werden können. Hierzu aber war bereits seit Drusus Zeiten der Anfang gemacht worden.

Da die Unterhaltung eines Flusses zur Schiffbarkeit stets eine gewisse Aufsicht erfodert, so hatten die Römer

---

21) Man sehe was in dieser Hinsicht in Lege 1ma digestor. de fluminibus verordnet worden ist.

zeitig hierauf Bedacht genommen; indess ist uns hierüber nichts Näheres bekannt, als dass in den vornehmsten Häfen des Rheins, so wie z. B. in Mainz, sich ein eigener Beamte befand, der unter dem Namen *Praefectus aquae* bekannt war, von dessen Amtsverrichtungen wir aber weiter nichts wissen.

Von dem Julius Tutor aus Trier, welcher an der Unternehmung des Civilis mit Theil nahm, wissen wir, dass er von Vitellius über den Rheinstrom gesezt worden war; indess lässt sich hievon nicht auf die Stelle eines Oberaufsehers über den Rhein schliessen, sondern derselbe scheint vielmehr das Kommando der Flotte gehabt zu haben, so wie Pertinax, der 192 nach des Commodus Tode zur Kaiserwürde erhoben wurde, zuvor ebenfalls der Befehlshaber der rheinischen Flotte gewesen war.

Dieses ist das Wesentlichste, was sich von den ältesten Zollverhältnissen des Rheins und von dem Einflusse der römischen Gesezgebung auf diesen so wichtigen Fluss, sagen lässt. Wir werden in der Folge sehen, dass Mehreres darunter sich findet, was selbst bis zu dem jüngsten Jahrhundert seine Anwendung gefunden hat.

IV.

Spuren, welche in den ältesten deutschen Gesezzen und in den Kapitularien der fränkischen Könige über die Schifffahrt des Rheins vorkommen; mit Berüksichtigung der damaligen Handelsverhältnisse dieses Flusses.

Der Uebergang der rheinischen Lande von der Herrschaft der Römer zu jener der Franken, geschah nicht unmittelbar, sondern es lag ein Zeitraum von beinahe 80 Jahren dazwischen, ehe, nach der Abberufung der römischen Garnisonen aus den Festungen längs dem Rhein, die Franken sich völlig Meister von dem grösseren Theile der Ufer dieses Flusses machen konnten.

Schon in den spätern Zeiten der römischen Herrschaft, hatten sich mehrere benachbarte Völker durch kühne Thaten hier ausgezeichnet, und waren dadurch den vormaligen Weltbeherrschern furchtbar geworden.

Da sich nun vollends mit dem Ende des 4ten Jahrhunderts, wo 395 das Reich getheilt wurde, die Römer in der Vertheidigung der rheinischen Grenzen immer schwächer zeigten, auch sogar zu Anfang des 5ten Säkulums, wegen des Einfalls der Westgothen in Italien, fast alle Truppen dort wegzogen, so stand der Rhein nun gleichsam dem Uebergange der fremden Nationen ganz offen.

Ohne der Schwärme von Völkern zu gedenken, welche damals über diesen Fluss giengen, und die, weil sie von der Donau herkamen, meist die Gegenden des Oberrheins

verheerten, bemerken wir, dass seit jener Zeit die *Allemannen* ihre feste Sizze am linken Ufer des Rheins, von Helvetien herab bis gegen die Mündung der Mosel, eingenommen hatten. Südwärts von diesen hatten die *Burgunder* ihr Reich in dem jezzigen Helvetien, so wie in Savoyen und in dem mittägigen Gallien; längs dem Rhein herab aber gränzten an die Besizzungen der Allemannen die *Franken*, von welchen die Geschichtschreiber gleich anfangs die salischen und ripuarischen unterschieden; diese lezteren wohnten längs den Ufern des Rheins, die erstern aber in den untern Theilen von Belgien, nachdem sie von dem rechten Rheinufer herübergekommen waren.

Schon Childerich, der Nachfolger des Merovæus, soll den Länderbesiz der Franken in Gallien erweitert haben, aber erst durch seinen Sohn Chlodowig, der eben so gewissenlos und grausam, als streng und tapfer war, wurde seit 481 der Grund zu der weitausgedehnten Monarchie der Franken gelegt, die sich über einen grossen Theil von Gallien und Germanien erstrekte.

Ausser den verschiedenen Länderstrichen der salischen und ripuarischen Franken, welche eben dieser Chlodowig durch den Mord seiner Verwandten zu vereinigen suchte, wurden nach seinen Planen auch die Nationalfürsten der übrigen deutschen Völkerschaften nach und nach unterdrükt, und deren Gebiete dem fränkischen Staate einverleibt. Durch seinen Sieg gegen Syagrius bei *Soissons*, eroberte er 486 Alles, was den Römern bisher noch in Gallien übrig geblieben war. Im Jahr 491 machte er die Thüringer zinsbar, und durch die Schlacht bei *Zül-*

pich im Jülichschen, gegen die Allemannen, wurde er Herr des grössten Theils der rheinischen Lande.

Bei der Theilung der Monarchie nach seinem Tode, 511, erhielt sein ältester Sohn Theodorich *Austrasien*, und nahm seinen Siz zu Metz; hierdurch blieben die beiden Ufer des Rheins unter einerlei Herrschaft, bis im Jahr 596 nach dem Hinscheiden Childeberts, dessen beide minderjährige Söhne Austrasien theilten, wo dem jüngeren Sohne Theodorich die Provinzen des Oberrheins, nämlich das Thurgau, Elsass und Sundgau nebst Champagne zufielen, und Theutebert, als der älteste, das übrige Austrasien, nebst dem Mittel- und Unterrhein, behielt. Diese Theilung war jedoch nicht von langer Dauer, so dass die Gegenden des Rheins bald wieder unter einerlei Herrschaft kamen. Von den Verhältnissen der Schifffahrt dieses Flusses sind uns aus jenen Zeiten sehr wenige Nachrichten übrig geblieben. Wir wissen nur, dass Chlodowig kurz vor seinem Tode, die Schelde mit Schiffen besezte, und dass sein Sohn Theoderich eine beträchtliche Flotte auf dem Rhein und in den niederländischen Häfen unterhielt, um den Seeräubereien der Sachsen, Dänen und anderer nördlichen Völker, gehörig Einhalt thun zu können. Der Rhein selbst wurde bereits von den ersten Zeiten der Merovinger her als eine Domäne der fränkischen Könige angesehen, und die Zölle auf demselben gehörten zu ihren besonderen Einkünften. Besondere Kriegsfahrzeuge zum Schuz für die Transporte auf diesem Flusse, würden zwar zu jener Zeit nicht nöthig gewesen seyn, da Alles unter Einer Herrschaft stund, wenn nicht das eben erwähnte Einlaufen der nördlichen Seeräuber in die

Mündungen des Rheins, und ihre Plünderungen an den Ufern desselben, als wovon noch späterhin so häufige Beispiele vorkommen, zu fürchten gewesen wären.

In Hinsicht der nicht zu störenden Schifffahrt auf den Strömen, finden sich schon in den ältesten Gesezzen, die uns von den salischen Franken übrig geblieben sind, Verordnungen, die aber, wie wir gleich sehen werden, ganz das Gepräge jenes rohen Zeitalters an sich tragen.

Es geschahe, ohne Zweifel um die Römer nachzuahmen, dass die deutschen Völkerschaften das Herkommen, wornach sie ihre Angelegenheiten bisher geschlichtet hatten, schriftlich aufsezzen liessen. Meist bestehen diese ältesten niedergeschriebenen Gesezze jedoch blos aus Kriminalverordnungen, welche die Beförderung der Sicherheit zum Zwek haben, da eigentliche Staatsgesezze gar nicht, Zivilverfügungen aber sehr wenige darunter vorkommen.

Der Karakter dieser Gesezze ist, wie gesagt, vorzüglich Genugthuung für Verbrechen, auch verbieten dieselben meist blos bei Strafe, ohne dass sie viele andere Entscheidungen des Rechts enthielten.

Von den verschiedenen Sammlungen dieser ältern Gesezze sind besonders folgende für uns merkwürdig:

1) Die *salischen Gesezze*, welche, der gewöhnlichen Meinung nach, im Jahre 422 zusammengetragen und in lateinischer Sprache niedergeschrieben worden sind.

Der Inhalt derselben zeigt deutlich, auf welcher niedrigen Stufe der Kultur diese Nation damals noch gestanden hat: denn selbst für Ehebruch, Diebstahl und Todschlag konnte man mit Geld oder Geldeswerth sich

ablösen, und nur Leibeigene oder Fremde waren, so wie die in königlichen Diensten befindlichen Knaben, der Todesstrafe, des Auspeitschens und der Kastrirung unterworfen.[1])

Indem diese Gesezze sowohl von Chlodowig, Childebert und Chlotar, als auch nachmals von Karl dem Grossen und Ludwig dem Frommen verbessert worden sind: so sollen dieselben bis ins 12te[2]) ja sogar bis ins 13te Jahrhundert[3]), verbindliche Kraft gehabt haben.

2) Die *ripuarischen Gesezze*, welche man gleichsam als den zweiten Theil der salischen Verordnungen ansieht.

Sie wurden nach Einigen von Chlodowig, nachdem derselbe sich der Besizzungen Siegebert's, der zu Köln residirte, bemächtigt hatte, beibehalten: nach Andern aber zuerst von Theodorich gegeben, und nachmals von Chlotar und Dagobert I. vermehrt.

3) Die *allemannischen Gesezze*, welche unter Theodorich I. zusammengetragen, und von Chlotar II. publizirt worden sind. Sie wurden unter Dagobert I. nachgesehen und erhielten mit Weglassung manches Ueberflüssigen die Gestalt, wie wir dieselben noch jezt haben. Eben so hatten die *Burgunder*, *Visigothen*, *Baiern* und *Friesen*, so wie mehrere andere Nationen ihre Gesezze, bei welchen wir uns aber hier nicht aufhalten, sondern nur die hier folgenden Verordnungen in Bezug auf die Flüsse und Schifffahrtsordnung anführen wollen, um dadurch den Geist der dermaligen Gesezgebung näher kennen zu lernen.

---

1) Lex Salica, Tit. 62. cap. 6.

2) Otto Frisingens in chronicon lib. 4. cap. 32.

3) Struv. hist. juris, cap. 6. §. 3. in Not.

1) In dem 23ten Titel der salischen Gesezze werden die Straffälle, wenn einer ohne Erlaubniss des Eigenthümers ein Schiff losmachte, oder gar diebisch entwendete, folgendermasen unterschieden:

„Si quis sine pemissû navem alienam movere praesumserit, et cum eâ flumen transierit, 120 denar. qui faciunt solid. 111 [4]) culpabilis judicetur."

„Si verò ipsam navem furaverit, 600 denar. qui faciunt solid. XV. culpabilis jùdicetur: excepto capitale et delatura."

„Si quis navem vel ascum de intrà clavem furaverit: 1400 denar. qui faciunt solid. XXXV. culpabilis judicetur."

„Si quis ascum de intrò clavem repositum, et in suspenso pro studio positum, furaverit, 1800 denar. qui faciunt solid. XLV. culpabilis judicetur."

2) In Hinsicht der Mühlen und der sonstigen Sperre der Flüsse, ist in Tit. 83. der allemannischen Gesezze folgendes geordnet:

„Si quis mulinum aut qualemcunque clausuram in aquâ facere voluerit, sic faciat, ut nemini noceat. Si autem nocuerit, rumpatur usque dùm non noceat."

„Si ambæ ripæ suæ sunt, licentiam habet; si autem una alterius est: aut rogat, aut comparet."

---

4) Ein Solidus galt bei den Franken 13 1/3 römische Denarien in Silber, oder 40 fränkische. Aus *einem* römischen Denar hatten sie nämlich *drei* gemacht; folglich war bei ihnen das Geld von einem dreifach geringeren Werthe, indem der alte Solidus in drei Tremisses oder Drittel getheilt wurde, wovon jeder 12 Denaren ausmachte, so bezeichnete man diese Drittel in der Folge ebenfalls mit dem Namen Solidus, woraus die sogenannten Schillinge entstanden sind.

„Si quis aliquam clausuram in aquâ fecerit, et ipsa aqua inflaverit, et ibi alicujus pecus negaverit, vel famulus vel infans, quicquid ibi negaverit, simile restituat, unumquodque secundum legem suam componat."

3) In dem Tit. VII. der friesischen Gesezze, war eine Strafe von 12 Solidis darauf gesezt, wer die offne Fahrt auf einem Flusse störte.

4) Rüksichtlich der Schiffe überhaupt findet sich in dem VIIten Titel der burgundischen Gesezze folgendes geordnet:

„Quicunque navis caupulum involare praesumserit, inferat ei cujus navis est, solid. XII. et mulctae nomine Solidos IIII. Pro caupulo verò solid. IIII. et mulctae nomine solid. II.

„Si servus hoc fecerit, pro nave ducentos fustium ictus accipiat, et domino servi nihil quaeratur."

Da wegen der Entschädigung bei Schiffbrüchen in keinen andern, als blos in den visigothischen Gesezzen etwas vorkommt, so glauben wir diese auf Gerechtigkeit gegründete Verordnung hier auszugsweise anführen zu müssen.

Im 5ten Titel des Vten Buchs heisst es nämlich:

„Wer anvertraute oder geliehene Güter aufnimmt, „und selbige durch Schiffbruch, oder auf eine andere „Weise verliert, dennoch aber sein eigenes Gut dabei „rettet, der soll das ihm anvertraute ohne Widerrede „zu ersezzen schuldig seyn; hat er aber nur einen Theil „seines Eigenthums der Gefahr entzogen: so ist er demje„nigen, dessen Güter er bei sich hatte, den Ersaz nur „nach Verhältniss des Geretteten zu leisten schuldig, so „wie der Richter den Ausspruch thun wird. Hat er aber

„bei Errettung der fremden Güter alle seine Habe einge-
„büsst: so soll der gleiche Grundsaz eintreten, dass der,
„welcher die fremden Güter der Gefahr entzogen, nach
„dem Ausspruche des Richters, einen Theil des Gerette-
„ten erhalte: denn in diesem Falle ist es billig, dass der-
„jenige nicht allein den Schaden trage, welcher sich auf
„solche Weise einer grossen Gefahr ausgesezt hat.

6) In Hinsicht der Zölle findet sich aus jenen frühern Zeiten, in dem Edikt Chlotars II. vom Jahre 615, folgendes geordnet:

„Die Zölle sollen an denjenigen Orten, und von Allem dem erhoben werden, wie dieselben unter den vorigen Königen, bis auf weiland unsere Vorfahren die Könige Guntram, Chilperich und Siegebert entrichtet worden sind."

Dieses sind die wenigen Züge, welche uns von der ältesten deutschen Gesezgebung für die Schifffahrt der Flüsse und den davon erhobenen Zöllen übrig geblieben sind.

In Rüksicht des Rheins wissen wir weder, wo diese Zölle erhoben worden sind, noch auch wie hoch der Betrag derselben gewesen sey? Nur so viel lässt sich schliessen, dass die Franken die überwundenen Römer hierunter in mancher Hinsicht mögen nachgeahmt haben.

Uebrigens sind die Klagen sehr gross, welche in jenen Zeiten über die Zollerpressungen erhoben worden sind, deren Entrichtung unter so mancherlei Rubrikken gefodert wurde, und wovon uns die hier nachfolgenden zum wenigsten dem Namen nach bekannt sind.

Indem ursprünglich der Zoll als eine Abgabe für die

Erlaubniss angesehen wurde, um 1) ein fremdes Gebiet auf Reisen berühren zu dürfen; 2) um auf demselben seine Waaren durchzuführen, und 3) endlich um, zum Behuf des Verkaufs derselben, darauf verweilen zu können: so unterschied man bereits in jenen frühern Zeiten folgende Gattungen von Zöllen:

I. *Reisezölle*, welche unter folgenden Benennungen entrichtet wurden:

1) *Pedagium*, worunter man den Durchgangszoll überhaupt, und besonders jenen für die Fussgänger verstund.

2) *Viaticum*, um den Weg passiren zu dürfen.

3) *Pulveraticum*, Kiessgeld, für den Kiess womit die Strassen überfahren wurden.

4) *Plateaticum*, Hochstrassengeld.

5) *Transtura*, welches so viel als transitura oder transitus bedeutet, und von Reisenden sowohl, als von Waaren entrichtet wurde.

II. *Zölle für den Waarentransport* und zwar

A) *zu Lande.*

1) *Sagmaticum* oder *Saumaticum*, Zoll von den Waaren, die durch Saum- oder Lastthiere transportirt wurden.

2) *Volutaticum* oder *Vollaticum*, Fuhr- oder Rollgeld.

3) *Rotaticum*, Rädergeld, wegen Abnuzzung der Strassen in den bewohnten Orten.

4) *Temonaticum*, Deichselzoll.

5) *Pontaticum*, Brükkengeld.

6) *Sylvaticum*, Waldgeld.

7) *Portagium*, Thorgeld, für den Ein- und Auslass.

8) *Salutaticum*, Begrüssung, welcher in einer Naturalabgabe von Handelswaaren bestund, und noch in spätern Zeiten gewöhnlich war.[5])

9) *Mutaticum*, Mauthgeld, welches eben so wohl von der Land- als Wasserfracht erhoben wurde.

B) *Zu Wasser* wurden die Abgaben unter folgenden Benennungen bezahlt:

1) *Rivaticum*, für die Erlaubniss einen Fluss zu passiren.

2) *Ripaticum*, Ufergeld, für das Anlanden.

3) *Cespitaticum*, Rasengeld, wenn die Anfahrt an einem grünen Plazze geschah.

4) *Navaticum*, Schiffsgeld.

5) *Barganaticum*, Barken- oder Kahngeld.

6) *Nautum*, Ueberfahrt- oder Fährgeld.

7) *Tranaticum* oder *Trabaticum*, Schiffsziehgeld.

8) *Portaticum*, Gebühr für das Einlaufen in einen Hafen.

III. *Marktzoll*, wobei man wieder folgendes unterschied:

1) *Foraticum*, Marktgeld.

2) *Laudaticum*, für die Erlaubniss um ein Geschäft treiben zu dürfen.

3) *Mestaticum*, Messgeld.

4) *Modiaticum*, Eimergeld, für die Erlaubniss des Weinverkaufs.

5) *Falangaticum*, eine Art Pakträgerzoll.

---

5) Selbst bei den Rheinzöllen wurde von den Schiffern eine ähnliche Naturalabgabe noch im vorigen Jahrhundert an die Beamten geleistet.

Aus diesen verschiedenen Benennungen der Zölle sieht man wohl, dass manches als eine Nachahmung der vormals römischen Abgaben zu betrachten ist; indess ist offenbar unter der fränkischen Regierung das römische Zollsistem um sehr vieles ausgedehnt worden, welches sich höchst wahrscheinlich auf die Vorstellung der Grundherrlichkeit gründete, die sich die Regenten derselben in den eroberten Ländern glaubten erworben zu haben.

Die Besiznahme der neu erworbenen Länder in Gallien und längs dem Rhein, war nämlich nicht im Namen der gesammten fränkischen Nation geschehen; sondern die Stammfürsten der Saalfranken und der Ripuarier hatten die Kriege auf ihre Gefahr und für eigene Rechnung, mittelst eines zahlreichen *Gefolges* von Leuten, die eine Art Lehntruppen waren, unternommen. Von Kriegszügen, die anfänglich blos aus Raubsucht geschahen, war man nach und nach zu würklichen Eroberungen übergegangen. Indem die Fürsten der Franken nicht, wie die von andere Nationen, bei dem neuen Erwerb von Ländern, ihre alte Besizzungen verliessen, sondern als die Heerführer eines bereits zum Akkerbau übergegangnen Volkes dieselben beibehielten: so wurden sie dadurch die grössten Gutsbesizzer ihrer Stämme.

Da sie nun nachmals das durch Eroberung zusammengebrachte Gebiet ebenfalls als ein für sie erworbenes Grundeigenthum ansahen, von welchem sie nach dem eingeführten Beneficialsistem ihren Getreuen blos nach Verhältnis der geleisteten Dienste den Besiz eines oder mehrerer Distrikte überliessen: so sieht man, wie der Begriff von Grundherrlichkeit der fränkischen Könige dadurch festgesezt wurde.

Jedes zur Belohnung für geleistete Dienste übergebene Gut an die Grossen des Reichs, und an die übrigen Getreuen, hatte auf diese Weise gleichsam *zwei Grundherren*; nämlich: den verleihenden Eigenthümer, welches der König war, und zweitens den Besizzer, dem das Gut oder der Landstrich zum Genuss übertragen war.

Als Grundeigenthümer des weiten Reichs, eigneten sich die Könige auch das Recht allein zu, Zölle an jedem Fluss, ferner bei Brükken und auf Landstrassen, oder wo es sonst herkömmlich war, erheben zu dürfen.

So lange dieses geschah, und Alles dabei gehörig unterhalten wurde, war keine Klage *dieserwegen* zu führen. Nachdem aber die einzelnen Besizzer der Güter sich immer mehr die Gerechtsame der Grundherrschaft selbst anmaasten, und die merovingischen Könige schwach genug waren, diesen nachzusehen: so geschah es, dass jeder Einzelne auf seinem Grund und Boden unter allerlei Vorwand von Unterhaltung der Brükken, Strassen u. s. w. Abgaben zu erpressen suchte; wodurch zulezt der Handel fast gänzlich unterbrochen wurde, daher denn auch in den folgenden gesezlichen Verordnungen, welche durch die Regenten vom karolingischen Stamm in den bekannten Kapitularien bekannt gemacht wurden, gegen diese neu errichteten Zölle so sehr geeifert wurde.

Indem zu Anfang der fränkischen Periode der Handel grösstentheils noch von *römischen* Kaufleuten betrieben wurde, die nachmals von den sogenannten *Lombarden* und *Cowärtschen*, so wie von den *Juden* ersezt wurden, die man sämmtlich als *Fremdlinge* ansahe: so suchten die einzelnen Gutsbesizzer dieselben auf jede Weise zu

beeinträchtigen, und ihnen den Handelsverkehr so viel als möglich zu erschweren: daher auch späterhin sehr nachdrükliche Verordnungen dieserwegen erlassen werden mussten, wodurch die Handelsleute in besondern königlichen Schuz genommen wurden.

Durch die mehrmaligen Theilungen des Reichs und die daher entstandenen Familienstreitigkeiten, welche den obern Ständen ein so grosses Uebergewicht verschafften, war die bisher so mächtige fränkische Monarchie ihrer Auflösung sehr nahe gekommen; zum Glük dass das erste Staatsamt in derselben, nämlich die Würde eines Major domus, in solche Hände kam, wodurch dieselbe zu neuem Glanz erhoben werden konnte.

Schon im Jahre 624 hatte Pipin von *Landis* die Stelle als Major domus verwaltet; ein Enkel von ihm, von seiner Tochter abstammend, war Pipin von *Heristall*, der seit 687 durch die Schlacht bei *Testri* die Würde eines Major domus in seinem Hause erblich machte. Durch ihn wurden die Allemannen, welche sich der Herrschaft der Franken hatten entziehen wollen, aufs neue besiegt; auch machte er die Friesen zinsbar.

Noch mehr als dieser, zeichnete sich sein Sohn Karl Martel aus, der ihm beinahe erblich folgte; dieser liess sowohl den Allemannen und Baiern, als auch den Sachsen das Uebergewicht der Franken fühlen; im Jahr 732 schlug er die Sarazenen in dem für ganz Europa so entscheidenden Treffen bei *Poitiers*, und brachte seit 734 die Friesen unter fränkische Bothmässigkeit, indem er mit einer Flotte im heutigen Westfriesland landete, den Herzog Poppo im Treffen tödtete und als Sieger zurükkehrte.

Ihm folgten 741 seine beiden Söhne, und zwar Carlmann in Austrasien, Pipin aber in Neustrien. Da der älteste 747 ins Kloster gieng, regierte Pipin allein, der endlich auch, nach eingeholten Gutachten der Geistlichkeit, 752 den fränkischen Thron bestieg, indem er hiedurch zugleich den Wünschen der fränkischen Nation, welche die merovingischen Schwächlinge verachtete, entgegen kam.

Von ihm findet sich eine Verordnung [6]), die zu unserem Zwek gehört, und welche im Wesentlichen so lautet:

„In Hinsicht der Zölle verordnen wir, dass von Lebensmitteln und solchen Gegenständen, die ausser dem Handel transportirt werden, ingleichen von den Saumthieren, wohin sie gehen, Niemand irgend einen Zoll erheben soll.“

„Eben so sollen die fremden Pilgrimme, wenn sie Gott zu Ehren nach Rom, oder sonst an einen Ort wallfahrten, auf keine Weise, weder auf den Brükken, noch auf der Fahrt zu Wasser aufgehalten, oder gar wegen ihrer Tracht verspottet werden. Würde sich Jemand hierunter verfehlen: so soll der Uebertreter dieser Verordnung 60 Solidos entrichten, wovon derjenige, welcher es anzeigt, 30 erhält, die übrigen 30 aber in die Kasse des Königs fliessen.“

Eben dieses wurde nachmals in den Beschlüssen der zu Metz gehaltenen Synode wiederholt.

Nach seinem im Jahr 768 erfolgten Tode, bestieg dessen ältester Sohn Karl, der unter dem Namen, der

6) Vid. Capitularia Synod. vernensis edita à Pipino rege et ab Episcopis, anno 755. cap. 26.

Grosse bekannt ist, den Thron von Austrasien, während der jüngere Neustrien erhielt.

Bei jeder Theilung des Reichs findet sich immer, dass das austrasische Reich dem Aeltesten zukam, und vorzüglicher als das neustrische geachtet wurde, obgleich zu lezterm die Saalfranken gehörten, indem zu ersterem die Ripuarier gerechnet wurden.

Die Hauptursache dieses Vorzugs mag wohl mit daher rühren, dass die Ursizze der Franken auf dem rechten Ufer des Rheins lagen, und die Regenten daher hier noch viele Domänen besassen. Da überhaupt in den rheinischen Landen, so wie an der Maas und in den Niederlanden die meisten Erbgüter der fränkischen Könige angetroffen wurden, so hielten sie auch häufig hier ihr Hoflager, wenn sie die öffentlichen Angelegenheiten nicht nöthigten, eine andere Residenz zu nehmen.

Von Karl dem Grossen besonders ist es bekannt, dass er den grössten Theil der Ruhe in seinen Landhäusern und Sommerpallästen an den Ufern des Rheins zugebracht habe. Von hier aus wurde besonders der mehr als dreissigjährige Kampf mit den Sachsen geleitet; in diesen Gegenden wurden die meisten Verordnungen und Gesezze entworfen; von hier aus wurden die Rüstungen gegen die Longobarden veranstaltet, und die Grenze des Reichs bis an den Ebro in Spanien, so wie bis an die Eyder in Norden und bis an die Mündung des Raabflusses in dem jezzigen Ungarn erweitert.

So wie Karl der Grosse für die Fahrbarkeit des Rheins und für die Sprengung der in seinem Bette befindlichen Felsen manches scheint gethan zu haben, wovon

uns die Geschichte nichts aufbehalten hat, so wurde auch wahrscheinlich an den Ufern dieses Flusses 793 der Plan entworfen, den Main mittelst der Rednitz und Altmühl mit der Donau zu vereinigen, der aber damals aus Mangel der nöthigen Kenntnisse nicht ausgeführt werden konnte.

Indem so der Rhein gleichsam der Mittelpunkt der grossen fränkischen Monarchie wurde, von dessen Ufern eben so bis in das südliche Italien, als bis an die Nordsee, und eben so über die Pyrenäen als über die Elbe gewürkt wurde: so lässt sich denken, wie sehr dieses zur Aufnahme der seine Ufer begrenzenden Lande mag beigetragen haben.

Zu jener Zeit scheint überhaupt gleichsam zum zweitenmal die Morgenröthe der Kultur besonders für das nördliche Deutschland an den Ufern des Rheins aufgegangen zu seyn. Wirklich wurde auch durch Karl von hier aus, freilich nicht immer mit den sanftesten Mitteln, ein besserer Gottesdienst, so wie mildere Sitten und erweiterte Kenntnisse in jenen Gegenden verbreitet.

Nachdem Karl im Jahr 800 das abendländische Kaiserthum erneuert hatte, so stralte dessen Glanz über die andern Reiche, vorzüglich von den Ufern des Rheins her. Auch wurde das rheinische Franzien, in Deutschland selbst, als eine der vorzüglichsten Provinzen von jeher geachtet, wo häufig die Wahlen der deutschen Thronbesizzer statt hatten, und wo sie sich am meisten aufzuhalten pflegten, indem hier die beträchtlichsten Reichsdomänen waren.

Von seinem Streben nach Einheit und Zwekmässigkeit in der inneren Verwaltung des Reichs, zeigen noch

so manche Verordnungen, welche von Karl dem Grossen auf uns gekommen sind, deren näheren Betrachtung wir uns nun unterziehen wollen, so weit dieselbe nämlich unsern Gegenstand betreffen, und vorzüglich für den Rhein gegeben worden zu seyn scheinen.

Indem unter den Karolingern mehrere allgemeine Verordnungen bekannt gemacht, und die alten deutschen Gesezze, deren wir oben erwähnt haben, mit neuen Zusäzzen vermehrt worden sind, um dieselben für die damaligen Zeiten anpassender zu machen, so müssen wir bei den von ihnen vorhandenen Kapitularien diejenigen unterscheiden

a) welche sich auf die geistlichen und weltlichen Angelegenheiten des Reichs überhaupt beziehen;

b) die, welche an die einzelnen Nationen gerichtet waren, und deren bereits vorhandenen Gesezze vermehrten, wie dieses z. B. im Jahr 803 mit den salischen Gesezzen geschah, welchen mehrere Kapitel hinzugefügt wurden, nach welchen neue Strafgebote wegen der Schiffsdiebstähle gegeben, und zugleich die Verbote wiederholt wurden, dass die Schifffahrt auf den Strömen nicht durch zu nahe an den Ufern errichtete Gebäulichkeiten gehindert werden sollten.

Von den Verordnungen, die uns in Hinsicht der Zölle so wie der Schifffahrt und des Handels am meisten interessiren, kommen folgende in diesen Kapitularien vor:

1) Vom Jahre 779 ist ein Dekret Karls des Grossen vorhanden, worin es heisst:

„de teloneis qui jam antea forbanniti fuerunt, nemo tollat, nisi ubi antiquo tempore fuerunt.

Diese Verordnung findet sich in der Folge mehrmals wiederholt, da stets aufs neue dagegen gehandelt wurde.

2) In dem Kapitulare von 805 ist die Verordnung wegen der Zölle noch bestimmter, denn hier sagt der Kaiser:

„Placet nobis ut antiqua et justa telonea à negotiatoribus exigantur, tam de pontibus, quamque de navigiis seu mercatis. Nova vero seu injusta, ubi vel funes tenduntur, vel cum navibus sub pontibus transitur, seu his similia, in quibus nullum adjutorium itinerantibus praestatur, ut non exigantur.

Similiter etiam nec de his, qui sine negotiandi causa substantiam suam de uno domo ad aliam, aut ad Palatium, aut in exercitum ducunt, teloneum nullatenus ab eis exigatur.“

3) Gleich im folgenden Jahre 806 kommt wegen der Zölle noch Folgendes vor:

„de teloneis et cispitaticis, sicut in alio capitulari ordinavimus, id est, ut ubi antiqua consuetudo fuit, exigantur, et ubi nova fuerint inventa, destruantur.“

4) Im zweiten Kapitular des Jahres 809 wird wegen des Kaufs und Verkaufs folgendes bestimmt:

„Ut mercato in die dominico in nullo loco haberi, nisi ubi antiquitus fuit et legitime esse debet.“

5) In Hinsicht der Schiffsversendungen wurde 812 verordnet:

„Ut quandocunque navigium mittere volumus, ipsi *Seniores* in ipsis navibus pergant, et ad hoc sint praeparati.“

Nach dem was hier von *Senioren* bemerkt wird,

scheint es, dass die Schiffer schon zu jener Zeit ihre Aldermänner hatten, und dass bereits eine Art von Einigung oder Gilde bei ihnen eingeführt war.

6) In Bezug auf die Richtigkeit des Maases und Gewichtes bestand nach dem Kapitular von 813 der Grundsaz:

„Ut pondera et mensurae ubique aequalia sint et justa.“

Indem alles Maas und Gewicht grösstentheils auf römischen Fuss eingerichtet war, von welchem das fränkische in etwas abwich, so gab sich Karl der Grosse zwar alle Mühe, um eine Gleichförmigkeit dieserwegen einzuführen, konnte aber hierin nicht zu seinem Zwekke kommen, und selbst jezt, nach mehr als tausend Jahren, bleibt für unsere deutsche Gesezgeber noch das Problem zu lösen übrig, wie eine für das allgemeine Interesse so wichtige Gleichförmigkeit hierunter eingeführt werden könne?

7) Rüksichtlich der Münze war es zu jener Zeit so eingerichtet, dass jeder, wer rohes Metall hatte, selbiges gegen Entrichtung einer bestimmten Gebühr unter königlicher Autorität konnte stempeln oder prägen lassen. Bereits im Jahr 756 hatte Pipin dieserwegen verordnet:

„Ut de viginti duobus solidis, monetarius accipiat solidum unum, et illos alios cujus sunt domino reddat.“ [7])

Da es dergleichen Münzmeister bisher an mehreren Orten gegeben hatte, so verordnete Karl in dem zweiten Kapitular vom Jahr 805. Kap. 18.:

---

7) Eccard. Franc. orient. I, p. 558.

„Volumus ut nullo loco moneta fit, nisi in palatio nostro."

8) Wie sehr dieser Kaiser die Handelsleute zu schüzzen suchte, drükt derselbe in seinem Schreiben an den König Offa von Mercien oder Mittelangeln so aus:]

„Negotiatores quoque volumus ut ex mandato nostro patrocinium habeant, in regno nostro legitime, et si aliquo loco injusta affligantur oppressione, reclament se ad nos, vel nostros judices, et plenam jubebimus justitiam fieri." [8])

Um die Kaufleute desto mehr zu begünstigen, ertheilte Karl der Grosse denselben nicht allein eigene kaiserliche Schuzbriefe, wodurch sie aller persönlichen Sicherheit genossen, sondern er befreite sie auch von dem gewöhnlichen Gerichtszwange und untergab sie den Hofrichtern oder den kaiserlichen Kommissarien, welche zur Untersuchung und zur Aufrechthaltung der Ordnung in den Provinzen umher reissten. Auch selbst von den Marktabgaben befreite er oft dieselben durch besondere Patente. Uebrigens bestimmte er, wie wir aus dem Kapitular von 805 ersehen, für den Handel auf deutschem Boden gewisse Grenzen, denn dort heisst es in Cap. 7.

„De negotiatoribus qui partibus Slavorum et Avarorum pergunt, quousque procedere cum suis negotiis debeant, id est, partibus Saxoniae usque ad Bardenwich, et ad Magadoburg, et ad Erpesfurd, et ad Halapstadt, et ad Foracheim, et ad Breemberg, et ad Reginisburc, et ad Lauriacum, et ut arma et brunias non du-

---

8) Baluz in cap. I. p. 273.

cant ad venundandum. Quod si inventi fuerint portantes, omnis substantia eorum auferatur ab eis; dimidia quidem pars partibus palatii, alia verò medietas inter jam dictos missos et inventorem dividatur."

Es scheint besonders zu Hintertreibung des Schleichhandels geschehen zu seyn, dass besondere Oerter in den Grenzprovinzen Sachsen, Thüringen und Baiern zu Niederlagstätten erklärt, und den Kaufleuten zum Mittelpunkt ihres in den slavischen und avarischen Ländern zu treibenden Handels angewiesen wurde.

Es ist wohl überhaupt nicht zu verkennen, dass Karl der Grosse für seine Zeit vorzügliche Einsichten in den Betrieb des Handels hatte, und dass er diesen sowohl, als die Schifffahrt auf jede Weise zu begünstigen suchte, indem er den Kaufleuten Niederlassungen an der See und an schiffbaren Strömen anwiess, auch die neuen Wohnörter mit Mauern einfassen, so wie mit Bollwerken und Thürmen versehen liess. Er stiftete auf eben diese Weise mehrere Handelsstädte, auch errichtete er an mehreren Orten längs dem Rhein Märkte, besonders zu Mainz, Speier, Strasburg, Worms und Köln. Eben so war Trier zeitig ein besonderer Handelsort.

Selbst der seit jenen Zeiten hie und da eingeführte Stapelzwang, hatte für die damaligen kommerziellen Verhältnisse sein Gutes, denn hiedurch entstand ein Zusammenfluss mehrerer Waaren an einem Orte. Die Käufer hatten nun eine bessere Wahl, und durch die Konkurrenz wurden die Preise billiger. Mittelst aller dieser Vortheile bildeten sich aus geringern Handelsstädten nach und nach grössere, die Zirkulation wurde bedeutender,

alles zog nach den Stapelstädten, als den Zentralpunkten des Handels, als von welchen die Waaren wieder zurük in die einzelnen Provinzen gebracht wurden; woraus man sieht, wie sehr hierdurch alles für das Beginnen eines aufkeimenden Handels berechnet war.

Um die gallischen und niederländischen Seestädte gegen die Anfälle und Plünderungen der Normänner zu schüzzen, unterhielt Karl der Grosse eine Flotte von 400 Galeeren, die zum Theil auf dem Unterrhein erbaut worden waren. Grössere Schiffe von 4 bis 5 Ruderbänken, wurden an der Schelde erbaut, die dann zu Boulogne bei der übrigen Flotte überwintern mussten. An den Mündungen des Rheins, so wie an jenen von andern Flüssen, wurden eben so Grafen und Küstenbewahrer, wie in den grösseren Seehäfen, angestellt. Alle diese Vorsichtsmaasregeln waren nebst der Verstärkung der Flotte um so nöthiger, als jezt schon die Normänner mit einer Anzahl von 100 bis 200 und selbst noch mehreren Schiffen an den deutschen und fränkischen Küsten erschienen, wo übrigens die Kauffartheischiffe ihre Verdekke hatten, und ohngefähr mit 12 bis 20 Matrosen bemannt waren. Diese Schiffe hatten überdies bereits ihre Masten, der Anker aber bestand zu jener Zeit nur aus einem grossen Steine, woran ein hölzerner Doppelhaken befestigt war. Gegen das Eindringen des Wassers verwahrte man dieselben mit rauhem Schilf und Theer; die Schiffe der Deutschen hatten damals, eben so wie vormals die römischen, Ruderbänke, sie waren überdies schon mit Flaggen versehen.

Auf dem Rheine scheinen sie bereits in ziemlicher Anzahl angetroffen worden zu seyn, da die häufige Kommunikation zwischen den Orten, wo Märkte errichtet wa-

ren, dieses erheischte, und überdem schon im 9ten Jahrhundert einiger Handel von Köln nach Brittanien bestund.[9])

Auch die Nähe des Hoflagers trug nicht wenig dazu bei, die Schifffahrt auf dem Rhein lebhafter zu machen, wie wir unter andern aus dem Beispiel der dänischen Flotte des Königs Harald ersehen, von der es heisst:

„Ecce volant centum per Rheni flumina puppes,
Velaque candidolis consociata modis.“ [10])

Wegen des mehrmaligen Ueberganges des Rheins bei den Zügen der fränkischen Armeen gegen die Sachsen, wurde 792 in der Gegend des Unterrheins eine Schiffbrükke errichtet, wodurch zugleich die Kommunikation der beiden Uferlande sehr erleichtert wurde. Bei Mainz, wohin Karl der Grosse die Reichsversammlungen von Arles verlegt hatte, war sogar seit 793 eine Brükke auf Pfeilern errichtet, deren Holzwerk aber durch Entzündung eines Blizstrals im Jahr 803 wieder abbrannte.

Ohngeachtet der zwekmässigen Verordnungen, welche dieser Kaiser zur Beförderung der Handlung und zur Abhilfe gegen den Missbrauch der Zölle gegeben hatte, so scheinen doch dieselben nach seinem Tode (814) bald wieder ausser Kraft gekommen zu seyn, indem besonders die Klagen gegen Erpressungen der Zölle aufs neue sich erhoben. Denn unter dem Vorwande, dass das Abgefoderte zur Unterhaltung von Brükken, Strassen, Uferbau und Ladungspläzzen bestimmt sey, erzwang man auch da Abgaben, wo keine Spur von demjenigen zu sehen war,

9) Sprengels Geschichte von Grossbrittanien I. pag. 244.

10) De Bapt. Reg. Haraldi ap. Longebeck scriptor. rer. dan. I. pag. 411.

was zur eigentlichen Beförderung des Handelsverkehrs und der Schifffahrt hätte dienen können.

Man gieng sogar so weit, dass man Seile über die Flüsse zog, um die Schiffe anzuhalten, und dass man Brükkenzoll da verlangte, wo die Brükken nicht nothwendig benuzt werden mussten; sogar selbst von Schiffen, welche blos unter der Brükke durchfuhren, musste eben so der Zoll erlegt werden, als ob die Brükke geöffnet worden wäre; daher schon Ludwig der Fromme im Jahre 819 folgende Verordnungen erliess [11]):

„ Wo zu Zeiten unseres Ahnherrn Pipins es hergebracht war, den Zoll zu erheben, da soll selbiger auch in Zukunft entrichtet werden; wo derselbe aber neuerlich eingeführt worden ist, darf derselbe nicht mehr gefodert werden. "

„ Da, wo es nicht nöthig ist, den Fluss mittelst einer Brükke zu passiren, und wo ein Schiff nicht landet, oder wo weder etwas gekauft, noch verkauft wird, soll der Zoll ebenfalls nicht mehr entrichtet werden. Auch soll Niemand gezwungen werden, über eine Brükke zu gehen, wenn er neben derselben über das Wasser kommen kann. Wer in allen diesen Fällen anders handelt, oder von denen, so nach der Residenz reisen und ins Lager ziehen, einigen Zoll erhebt, soll 60 Solidos als Strafe entrichten. "

Auch wurde in demselben Jahre verordnet, dass die öffentlichen Brükken, die in jedem Bann sich befänden, hergestellt werden sollten. [12])

11) Capitulare I. anno 819.
12) Capitulare V. anno 819.

Da indess bei der Grösse des Reichs es für jene Zeiten nicht möglich gewesen zu seyn scheint, dass überall alles so hergestellt werden konnte, wie die Nothwendigkeit es erheischte, so wurde bereits im Jahr 820 den Grundbesizzern nachgegeben, einen angemessenen Zoll, nach herkömmlichen Säzzen, bei solchen Brükken zu fodern, die sie aus eigenen Mitteln erbaut oder ausgebessert haben würden.[13])

Indem mittelst der Erweiterung des Gewerbes sich besonders bei den Kirchen, die wegen der Reliquien, die sie besassen, in besonderm Rufe standen, und wohin häufig gewallfahrtet wurde, Märkte zum Kauf und Verkauf der Waaren bildeten: so waren besonders die geistlichen Grossen des Reichs zeitig darauf bedacht, Nuzzen von diesem Verkehr zu ziehen, und erbaten sich von den Thronbesizzern das Recht, den Marktzoll erheben zudürfen, wovon aus jenen Zeiten mehrere Beispiele bekannt sind. Sicher war dieses nebst dem vorerwähnten Brükkenzoll der schwache Anfang von den nachmaligen häufigen Territorialzöllen, die wir in den Gegenden des Rheins sowohl, als auch in andern Theilen des Reichs gewahr werden. Eine der vorzüglichsten Verordnungen über die Erhebung der Zölle findet sich noch von dem vorerwähnten Ludwig,[14]) welche zugleich ganz die gemässigten Grundsäzze des damaligen Zollwesens zeigt, und die im Wesentlichen so lautet:

„Wir wollen hiemit Allen in unserm von Gott verliehenen Reiche bekannt machen, dass Niemand

13) Ludovici Pii cap. anno 820.
14) Capit. anno 820. cap. I.

Zölle fodere, als blos auf den Märkten, wo die gewöhnlichen Waaren gekauft und verkauft werden, und nicht auf Brükken, es wären denn dort vormals Zölle erhoben worden, noch an den Ufern der Flüsse, wo die Schiffe nur einige Nächte zu verweilen pflegen, noch in Wäldern, noch auf Strassen und in Feldern, noch bei der Durchfahrt unter der Brükke, noch sonst irgendwo, sondern nur da, wo eine Sache gekauft und verkauft wird."

Man sieht hieraus, mit welcher Nachsicht man hierunter verfuhr, und wie weise im Grunde diese Verfügungen waren, welche aber leider nur sehr wenig scheinen befolgt worden zu seyn, denn schon im Jahre 823 wurde den abgeordneten Kommissarien in den Provinzen der strengste Befehl gegeben, genau zu untersuchen, wie diesen vormals gegebenen Verordnungen nachgekommen worden sey.

Aus allem dem hier angeführten ersieht man, dass im Allgemeinen während der fränkischen Periode bei der Gesezgebung für den Rhein folgende Grundsäzze befolgt worden sind:

1) Nur Kaufmannswaaren und Güter von fremden Handelsleuten waren dem Zoll unterworfen, keineswegs aber wurde der Zoll von denjenigen erhoben, welche ihre eigene Bedürfnisse auf diesem Flusse verführten.

2) War festgesezt, dass nur Zölle, die von Alters her gewöhnlich waren, erhoben werden durften, und dass die neu errichteten in keiner Hinsicht geduldet wurden.

3) Selbst die Entrichtung der althergebrachten Zoll-

gebühren konnte nur verlangt werden, wenn dieselben zur Vergeltung eines erzeigten Dienstes, oder einer zu leistenden Hilfe errichtet worden waren, wie z. B. wegen einer Ueberfahrt oder eines Wasserdammes, ferner für den Gebrauch einer Brükke [15]) u. s. w.

4) Alle Schiffsfracht, die verheimlicht und nicht gehörig angegeben worden war, wurde als verfallen angesehen; so wurde es nämlich nach Aventin in Ann. Bojor. IV. p. 365 auf der Donau gehalten, wo sicher für den Transport der Waaren dasselbe Gesez, wie auf dem Rhein, geltend gemacht wurde.

5) Als vom Zoll befreit, wurden folgende Personen angesehen:

a) Die Pilger, wenn sie nicht zugleich Handel trieben.

b) Alle öffentliche Beamten, die mit ihren Effekten zum königlichen Hoflager reisten, oder von da zurükkamen.

c) Sämmtliche Vasallen und Personen vom Gefolge mit ihren Effekten, auf dem Wege zu der Armee oder von da zurük.

d) Die Waaren, welche an das Hoflager, oder zur Unterhaltung des Heeres geliefert wurden.

e) Erzeugnisse und Produkte, welche die Eigenthümer von einem Ort zum andern führten.

f) Blose Wagen ohne Waaren, folglich, nach der Analogie, auch Fahrzeuge auf dem Wasser, die nicht geladen waren.

Diese fränkische Zollgesezgebung, wenn dieselbe

---

15) Vid. das IIIte Buch der gesammelten Kapitularien, cap. 12.

auch, rüksichtlich der feinern Distinctionen, nicht mit den römischen verglichen werden kann, enthält doch in ihren Grundzügen so viel Gerechtes und Billiges, dass dieselbe besonders für jene Zeiten wohl zum Muster dienen konnte.

Von den ältesten Zollverleihungen an die Geistlichen, werden von Pfeffinger in seinem Vitriario illustrato folgende Beispiele angeführt:

1) In einer Urkunde, welche der austrasische König Sigebert II. an den Abt Remaclus von Stablo ausstellte, heisst es [16]):

„ Teloneum igitur quod ad Portum super fluvium legeris pertinere videtur — ad monasterium superius scriptum nostri muneris largitate concedimus. "

2) Bertrada, die Mutter Karls des Grossen, vermachte dem bischöflichen Siz zu Konstanz ihre Güter, und den Zoll, den sie zu Kolmar (welches damals ein Dorf war), zu beziehen hatte.

Karl der Grosse selbt hatte dem Erzbischof von Salzburg das Recht, den Zoll zu erheben, zugestanden. Man sieht hieraus, bis zu welchen früheren Zeiten hinauf die Verleihung von Zöllen steigt, welche nachmals so häufig an die Geistlichen vergeben worden sind.

Nach dem Tode Karls des Grossen schwand, wegen der eintretenden Uneinigkeiten der Söhne Ludwigs des Schwachen, das Ansehen des Thrones immer mehr und mehr; die Vornehmen des Reichs, welche nach ihrer besondern Absicht daran Theil nahmen, massten sich zu-

---

16) Luenig in Spicileg. eccles. T. III. pag. 181.

gleich während diesem Zwist die Grundherrlichkeit ihrer Besizzungen in einem höheren Grade an, und suchten sich bei jeder Gelegenheit von den Thronbesizzern unabhängiger zu machen.

Durch den Vertrag von Verdun, welcher 843 zwischen den Söhnen Ludwigs geschlossen wurde, schien der Rhein, der bisher eine der wichtigsten Mittellinien in dem fränkischen Reiche gebildet hatte, in Gefahr zu kommen, ein in seinen Ufern getheilter Fluss zu werden, indem derselbe die Grenze zwischen dem lotharischen Reiche und Ostfranken bilden sollte, und Ludwig dem Deutschen nur auf dem linken Rheinufer einige Gaue wegen des dortigen Weinwachses zugesprochen wurden.

Allein dieser unnatürliche für die Bewohner der beiden Ufer so nachtheilige Zustand dauerte nicht lange; denn schon 868 bemächtigte sich, wie wir bereits gesehen, Ludwig der Deutsche eines beträchtlichen Theils der links liegenden rheinischen Lande, die zu Lothars Reich gehört hatten, so dass der Rhein seitdem wieder ganz *ostfränkisch* oder *deutsch* wurde.

Da zu jener Zeit die Normänner die belgischen und friesischen Seeküsten aufs neue bedrohten, so erbaute 846 Ludwig der Deutsche eine ansehnliche Flotte, um diese Provinzen gegen ihre Einfälle zu dekken; auch wurden damals wirklich 16 von ihren Raubschiffen weggenommen, indess erschienen sie im Jahr 852 schon wieder mit einer Flotte von 250 Segeln, wodurch besonders die friesischen Provinzen sehr verheert wurden.

Die Bewohner eben dieser Provinzen wurden nebst den Niederrheinern bereits von Karl dem Grossen als die

geschiktesten Seeleute seines Reichs angesehen, auch hatte er sich ihrer bei seinen Kriegen gegen die Avaren auf der Donau bedient.

Um das Jahr 866 liess sogar der angelsächsische König Ethelred Schiffe für England von den Friesen erbauen; auch führten sie, gemeinschaftlich mit den Sachsen und übrigen Deutschen vom Niederrhein, den brittischen Häfen aus Köln und Lüttich Webereien nebst andern Waaren zu, so wie sie selbst auch häufig Fische dahin brachten.

Die Kunstprodukte, mit welchen zu jener Zeit im Gebiet der fränkischen Monarchie vorzüglich Tausch und Handel getrieben wurde, waren Salpeter, Teppiche, Pelze, Tuch, Glas, Waffen, Bildhauerei und Schnizarbeit, ferner sogenannte Friesrökke und Mäntel von gleichem Stoff, womit Karl der Grosse sogar seine Hofbedienten beschenkte.

Diese Gewänder wurden selbst gegen orientalische Produkte vertauscht, da sie von weisser, himmelblauer, grüner und Scharlachfarbe waren, und in den asiatischen Reichen sehr geschäzt wurden, wie wir daraus erkennen, dass Karl der Grosse Geschenke damit an den persischen König machte.[17])

Auch Leinewand, wollene und seidene Arbeiten, so wie Stikkereien von Frauenzimmerhänden gemacht, wurden zuweilen zum Tausch dargeboten.

Da es in jenen Zeiten, besonders in Deutschland, noch keine öffentliche Handwerker gab, sondern jeder

---

17) Monach. Sanct. Gall. in vita Carol, M. II. 14.

Landeigenthümer sich das ihm nöthige selbst verfertigen lassen musste: so geschahe dieses theils durch die Leibeigenen, theils auch durch die Frauen und Mägde vom Hause, die ihre besondere Wohnungen und Arbeitshäuser dazu hatten.

Indem durch die stets neuen Eroberungen die Güter sich vergrösserten, so wurde der Akkerbau meist von einer Menge Leibeigenen besorgt; eben so geschahe es auch, dass durch diese alle übrige Arbeiten verrichtet wurden, daher nach dem Bericht des Gregorius von *Tour* [18]) die auf dem Markte feil gebotenen Sklaven jedesmal von den Käufern gefragt wurden: was sie für ein Handwerk verstünden? ob sie Schmiede, Wagner, Müller, Weingärtner, Jäger, Kleiderverfertiger etc. wären, oder welche Arbeit sie sonst verstünden?

In den Kapitularien Karls des Grossen über seine Meiereien, wird ausser den hier genannten Gewerken auch der Schuster, Gürtler, Lederarbeiter, Drechsler, Seifensieder, Brauer, Schwerdtfeger, Gold- und Silberarbeiter, Falkner und Nezmacher gedacht.

Zu den gewöhnlichen Taglöhnern und Hausknechten rechnete man die Bäkker, Köche, Fischer, Hirten und Badeknechte. Meist stunden diese leibeigenen Handwerker unter der Aufsicht der Hauswirthin.

Bei einer Nation, deren Haupterwerb im Kriege bestand, und die ihre Gefangenen blos deswegen am Leben erhielt, um sie zu Leibeigenen zu machen, musste der Sklavenhandel sehr ausgedehnt seyn, daher geschahe es,

---

18) Lib. III. cap. 15.

dass ganze Heerden von solchen Unglüklichen auf die grossen Sklavenmärkte nach Rom und Leyden, so wie in die übrigen Handelsstädte in Gallien und am Rheine getrieben wurden, um dort gegen andere Handelsgegenstände ausgetauscht zu werden. Meist wurde ein Sklave nicht höher als ein Pferd geachtet, und eben daher kam es, dass von einem Leibeigenen nicht mehr Zoll als von einem Pferde entrichtet wurde. [19]) Für eine Sklavin wurde bei einem solchen Handel, je nachdem sie nämlich geschickt oder schön war, ein Schild oder eine Lanze, nebst dem Pferde noch zugegeben. Gegen Geld wurde ein wohl unterrichteter Sklave bei den Franken mit 12 Goldschillingen bezahlt [20]). Oft geschahe es, dass ganze Schiffsladungen von 100 Leibeigenen auf einmal verkauft wurden.

Ausser der Gefangenschaft im Kriege, war es leider auch das Unglück, welches einem durch Schiffbruch wiederfuhr, wodurch derselbe zum Leibeigenen gemacht wurde. Ferner waren nach dem sogenannten Wildfangsrecht, Fremdlinge zur Leibeigenschaft verdammt, so wie endlich auch diejenigen in Sklaverei verfielen, welche ihre Schulden nicht bezahlen konnten; oder auch gewisse Verbrechen begangen hatten, worauf die Leibeigenschaft als Strafe gesezt war. Selbst Flüchtige sogar, welche den Räubereien der Normänner in Frankreich zu entgehen gesucht hatten, wurden dort oft aufgefangen, und zur Leibeigenschaft verdammt, welches einen deutlichen Begriff von dem Grad der Rohheit giebt, welche damals noch in diesem Reiche angetroffen wurde.

---

19) vid. die Zollordnung von 904. beim GOLDAST in constit. Imp. T. I. p. 210.

20) GREGORIUS TURON. hist. III. 15.

Dieser unselige Hang, alles was fremd oder unglücklich war, zur Sklaverei zu verdammen, wurde nach und nach durch die Lehren des Christenthums, welchen wir überhaupt so manche Fortschritte in der Kultur zu verdanken haben, gemässigt, und endlich gar abgeschafft; auch geschahen nun die Verbote, dass keine Sklaven mehr an die Heiden zu Menschenopfer, so wie keine Christen an die Juden verkauft werden sollten.

Schon damals hatten übrigens die Leibeigenen auf den Landgütern ihre besondere Wohnungen, die man Kothen, und sie daher auch Köthner nannte, wie dieses in manchen Gegenden von Norddeutschland noch jezt der Gebrauch ist. Auch hatten sie zu jener Zeit bereits gewisse ihnen angewiesene Ländereien zu benuzzen, von welchen sie nur eine bestimmte Abgabe zu leisten hatten. Von den Naturprodukten, die zu den Zeiten der fränkischen Regierung im Handel vorkommen, werden folgende genannt: Alle Gattungen von Getraide, Waïd, Färberröthe, Früchte aller Art, die von den Römern auf gallischen und deutschen Boden waren verpflanzt worden; Flachs, Fische, Hopfen, Wein, Honig, Wachs, Salz, mehrere Gattungen von Vieh, besonders Pferde, Thierfelle, Wolle, Erz, Eisen, Kupfer, Gold und Silber, Bauholz und mehrere Gattungen von Baumaterialien.

Schon zu den Zeiten Dagobert's kamen sächsische Kaufleute über das Meer, und kauften Wein, Honig, Färberröthe etc. [21]). Mehrere von den vorgenannten Naturprodukten wurden bereits auf verschiedene Weise

---

21) Fischer's Geschichte des deutschen Handels I. pag. 84.

bereitet, und dienten so ebenfalls mehr oder weniger zum Austausche, wie geräucherter Speck, Unschlitt, gekochter Wein, Gewürzwein, Bier, Meth, Aepfel- und Biermost, Mehl, Malz, Käse, Butter, Brombeersaft, abgezogene Pferde-Milch, die sehr berauschte, und die noch jezt bei den nomadischen Völkern in Asien bekannt ist [22]).

Die Bewohner der deutschen Küsten trieben besonders seit den frühesten Zeiten die Fischerei, und vertauschten das, was sie dem Meer abgewonnen hatten, gegen andere Produkte. Den Skandinaviern und übrigen Nordländern, wurden aus Deutschland Getraide und Früchte zugeführt, wogegen meist Thierfelle, wie Bieber, Zobel und Hermelin, eingetauscht wurden. Einer der Hauptorte, wo damals der nördliche und westliche Handel unseres Erdtheils sich gleichsam begegnete, war *Wyck te Durstede*, welches an demjenigen Arm des Rheins unterhalb Arnheim liegt, den man den Lech oder Leck nennt, und wo schon zur Zeit Dagoberts I. sehr viele auswärtige Kaufleute zusammen kamen, um ihre mitgebrachten Produkte gegen andere auszutauschen,

Köln behauptete, während der fränkischen Periode, den Einfluss auf den rheinischen Handel, welchen es schon seit der Römerzeiten erlangt hatte. — Auch war es, nach dem was oben von der Ausfuhr seiner Webereien ist angeführt worden, in Verbindung mit den brittischen Häfen.

Von den Handelsverhältnissen der Städte am Ober-Rhein, wissen wir aus jenen Zeiten sehr wenig; nur dar-

---

22) Gmelin, Reise durch Sibirien. I. pag. 273.

aus lässt sich schliessen, dass der Handel von Strasburg nicht unbedeutend müsse gewesen seyn, da bereits Karl der Grosse und sein Sohn Ludwig den dortigen Bewohnern eine ausgedehnte Zollfreiheit ertheilte [23]).

Als im Jahre 858 die Mönche des Klosters zu Lorsch ein Schiff zu ihrem Gebrauch nach Worms wollten auf- und abgehen lassen, so mussten sie die Erlaubnis dazu von Ludwig dem Deutschen sich erbitten [24]); da dieses eines der ersten Beispiele von einer regulären *Marktschifffahrt* auf dem Rheine ist; so hat man um so mehr geglaubt, dieses hier anführen zu müssen.

Die Handels-Verbindungen der oberrheinischen Städte, bezogen sich übrigens theils auf die burgundischen und innern fränkischen Lande, wo auf der Rhone und Saone der Zug der Waaren aus den mittägigen Provinzen der Monarchie, und von dem mittelländischen Meere her, statt fand; theils auf Italien, als womit, seit den Feldzügen gegen die Longobarden, die Handels-Verbindungen wieder angeknüpft worden zu seyn scheinen. Auch mit den Orten längs der Donau wurde einiger Handelsverkehr unterhalten; da jezt meist von dort her die ostindischen Spezereien und Gewürze, so wie besonders Pfeffer und andere kostbare Waaren, über Konstantinopel bezogen wurden. Bereits während der Zeit, als die Römer an den Ufern des Rheins ihre wichtige Befestigungen angelegt, und so manche Stadt gegründet hatten, wurden Spezereien, Rauchwerke und Gewürze, nebst Seide und

---

23) Ludovici Pii diplom. vom Jahr 831. beim Bouquet, VI. pag. 572.

24) vid. Kremer's Geschichte des rheinischen Franzien. pag. 226. in der Note.

edlen Steinen aus den entferntesten Gegenden Asiens, über Italien an Deutschlands Grenze gebracht.

Damals kam gewöhnlich alle Jahre eine Flotte von mehr als hundert Schiffen von den Küsten Ceylons und der Malabaren durch das rothe Meer nach Egypten, wo die reichen Ladungen mittelst Kamelen nach dem Nil, auf andere Fahrzeuge gebracht wurden, um sie von dort nach Rom und denjenigen Provinzen des Reichs zu transportiren, wohin die Handels-Spekulation dieselbe zu befördern für gut fand. Zu jener Zeit war Alexandrien der Hauptstapelort der indischen Waaren; nur Byzanz hatte wegen seiner so günstigen Lage, von den ältesten Zeiten her, auch einigen Antheil an diesem so wichtigen Handel genommen, der dadurch ausserordentlich zunahm, dass Konstantin der Grosse seine Residenz dorthin verlegte.

Nachdem nun vollends Alexandrien, als der bisherige Hauptsiz der ostindischen Handlung, im Jahr 637 von den Arabern erobert ward, wobei die dortigen Kaufleute grösstentheils umgebracht, oder zerstreut wurden: so unterblieb der ostindische Waarenzug von daher bis nach der Mitte des 12ten Jahrhunderts, so dass während länger als fünf Jahrhunderten die abendländischen Städte nur hauptsächlich von Konstantinopel und den syrischen Häfen aus, mit indischen Spezereien und Gewürzen versehen werden konnten. Ob nun gleich ein grosser Theil dieser Waaren von dort zu Schiffe nach Italien gebracht, und von da weiter versendet wurde: so giengen doch auch ganze Karavanen von Kaufleuten zu Lande längs der Donau, und suchten von dort aus diese

indischen Produkte abzusezzen; so dass es wohl kaum zweifelhaft ist, dass die rheinischen Gegenden während jenes Zeitraums mehr von der Donau her, als aus Italien mit jenen kostbaren Waaren versehen worden sind.

Für die Aufrechthaltung der Marktgerechtigkeiten in den Städten längs dem Rhein, wurde von den Karolingern vorzügliche Sorge getragen, und eben hiedurch wurde die Schifffahrt auf diesem Flusse besonders mit lebhaft gemacht.

Nach der oben bereits angeführten Verordnung von Karl dem Grossen, waren für den Eintausch der Waaren, welche von den Avaren und Slaven nach Deutschland gebracht wurden, gewisse Pläzze an der Grenze bestimmt, damit man einerseits Gelegenheit hatte, sich besser von der Verfassung und den Absichten dieser Völker zu unterrichten, andererseits aber auch genau darüber zu wachen, dass ihnen keine Waffen, oder andere zur Ausfuhr verbotene Waaren zukommen möchten. Von denen in dem Kapitular von 805 benannten Grenzörtern, lagen Bardewick und Magdeburg in Sachsen, Erfurt und Halle aber in Thüringen; sie waren sämmtlich für die slavischen Stämme bestimmt, die an der Saale, Elbe und Oder herum wohnten. Nach Lorch nächst der Donau durften nur diejenigen kommen, die in dem jezzigen Ungarn wohnten, so wie nach Regensburg, die aus Böhmen und Mähren. Alle diese Pläzze wurden *Stapelörter* genannt, und durften wechselseitig von den Handelsleuten der verschiedenen Nationen nicht überschritten werden. Ausser dem Rheine war eine der vorzüglichsten Handels-Strassen aus dem nördlichen Deutschlande nach den süd-

lichen Gegenden, die, welche von Bardewick über Magdeburg, Forchheim, Bremberg oder Calmünz nach Baiern gieng, wo die Waaren über die *Vils* und *Nabe* gebracht, und dann über Regensburg und Passau, längs der Donau, weiter transportirt wurden.

Dasjenige, was sich sonst noch über die Handels-Verhältnisse der damaligen Zeit sagen lässt, besteht in folgenden:

1) Da es bei der fränkischen Nation eine fast allgemeine Sitte war, dass jeder Landeigenthümer sich alle Bedürfnisse, die er in der Wirthschaft brauchte, durch seine Leibeigene selbst verfertigen liess: so konnte nothwendig der Handel im Allgemeinen nicht sehr bedeutend seyn; nur in den Stapelstädten und an der Gränze, so wie auf den Märkten der Städte am Rheine und einigen andern Flüssen, war derselbe von Bedeutenheit. Daher auch alle die Verordnungen, welche von den Karolingern rücksichtlich der Handels-Polizei gegeben worden sind, so angesehen werden müssen, dass sie vorzüglich auf diese Gegenden, und auf den Handel, der aus den Seehäfen getrieben wurde, Bezug haben.

2) Der sogenannte Kleinhandel war zu jenen Zeiten grösstentheils in den Händen der Juden, die zu Mainz, Köln, Trier und Worms sogar öffentliche Bedienungen bekleiden durften, und sehr häufig in den Städten die Zollpächter waren; übrigens hatten sie von ihrem Handelsgewinnste den zehenten Theil an die Kirche abzureichen, und waren sonst noch mehreren Verordnungen unterworfen, die ihren Wucher beschränkten.

3) Die öffentlichen Märkte, die in den rheinischen

Gegenden, vorzüglich zu Köln, Mainz, Strasburg, Speier, Trier, Worms und Friedberg gehalten wurden, durften nicht an Sonn- und Festtagen Statt haben, sondern meist den Tag zuvor.

Auf diesen Märkten wurden häufig Waaren gegen Waaren umgetauscht, da des baaren Geldes noch so wenig war. Zwar hatten die fränkischen Herrscher bereits seit 536 angefangen, Goldmünzen mit ihrem Bildnisse ausprägen zu lassen; allein dieselben waren für den eigentlichen Verkehr doch nicht hinreichend, so dass zugleich römische und byzantinische Münzen, jedoch ebenfalls nicht in allzugrosser Menge, mit in Kurs waren. In der Folge wurde zu mehrerer Bequemlichkeit des Handels die Veranstaltung getroffen, dass an den Orten, wo bedeutende Jahrmärkte gehalten wurden, zugleich auch Münzstädte waren, wo jeder sein Gold oder Silber prägen lassen konnte. Noch im Jahre 958 geschahe, selbst auf den flanderischen Wochenmärkten, meist aller Waaren-Umsaz durch Umtausch; dieser alte deutsche Tauschhandel, dessen Tacitus [25]) bereits bedenkt, soll sich auf der Insel Rügen am längsten erhalten haben. [26])

4) Unter den Handelsleuten, waren bereits damals schon gewisse Verbindungen, Bruderschaften und Gilden, die sich zum Theil auf den Gottesfrieden und den Schuz der Heiligen bezogen, welchen sie genossen. Schon Karl der Grosse hatte den Kaufleuten aus den Seestädten den Schuz des heiligen Peters ertheilt; ausser dem gaben es Gilden und Bruderschaften, die des besonderen Schuzzes

25) De moribus german. cap. 5.

26) Fischer's Geschichte des deutschen Handels Tom. I. pag. 235.

der heiligen Maria, oder des heiligen Paulus, Martins, Kilians und anderer theilhaftig zu seyn glaubten. [27])

Meist reisten die Kaufleute zu jener Zeit in wohlgerüsteten Karavanen, um sich gegenseitig zu schüzzen; auch wohnten sie an den Orten, wo grosse Jahrmärkte waren, in bestimmten Häusern, und unter der Aufsicht eines Aldermanns, der zugleich ihre Zwistigkeiten entschied.

5) Um Betrug zu vermeiden, war es verboten, goldene und silberne Gefässe, Edelsteine, Sklaven, Pferde etc. nicht bei der Nacht zu verhandeln, sondern alles Gewerbe musste bei Tage, in Gegenwart des Volks, und besonderer dazu erbetenen Zeugen geschehen. Nur Reisende hatten die Erlaubniss, sich des Abends Lebensmittel einzukaufen. [28])

6) Zu den verbotenen Waaren, die nicht in das Ausland geführt werden durften, gehörten Lanzen, Harnische, Panzer, und anderes Waffengeräthe; ferner auch Sklaven, um theils die Bevölkerung nicht zu schwächen, und theils auch um dieselben nicht demjenigen auszusezzen, dass sie zu Menschenopfern von den heidnischen Nationen gebraucht würden. Eben so wurde auch die Getraide-Ausfuhr, jedoch nur zur Zeit der Theurung, verboten.

In Rücksicht der Städte, wo der vorzüglichste Siz des Handels war, unterschied man erstens diejenigen,

---

27) Daher kommen noch die alten Benennungen, *Peterlinge*, *Martinsbrüder* etc. die oft auch als Schuzverwandte von gewissen Kirchen und Klöstern angesehen wurden.

28) Capitular. V. vom Jahre 830.

deren Verfassung noch von der Römer-Zeit her bestund, und welche die Franken grösstentheils bei der libertate romana gelassen hatten; 2tens diejenigen, wo die öffentlichen Einrichtungen fränkisch waren. Die ersten fanden sich blos in Oberdeutschland und am Rheine, wie Salzburg, Lorch, Augsburg, Kempten, Strasburg, Zabern, Speier, Worms, Mainz, Metz, Trier, Köln, Tongern, welche sämmtlich mit der römischen Stadtfreiheit versehen waren, und eine Art von römischer Regiments-Form hatten.

Nach dem, was bereits oben ist ausgeführt worden, hatten nämlich die Römer, ausser ihren Kastellen, in diesen Gegenden auch Kolonien zur Beförderung der Handlung angelegt, welche gänzlich auf den Fuss der übrigen Munizipien regiert wurden, und deren Einrichtungen von den fränkischen Herrschern bestätigt worden waren.

Indem, nach den damaligen Begriffen, ein Ort schon dadurch eine Art von Stadtrecht erhielt, wenn derselbe ummauert wurde: so vermehrte sich seit der Karolinger Zeiten die Anzahl solcher haltbaren Ortschaften, besonders in den Gegenden des Rheins, Main's, und der obern Donau, in welche zugleich die Bischöfe angewiesen wurden, ihre Sizze zu nehmen; auch wählten sich die Könige dieselben aus, um Pfalzen darin zu erbauen, oder Villen bei denselben anzulegen.

Solche königliche Pfalzen und Landgüter wurden zu jener Zeit schon angetroffen in Andlau, Schlettstatt, Bodmen, Ulm, Regensburg, Heilbronn, Dingelfingen, Windsheim, Oettingen, Weiblingen, Rothweil, Königshofen,

Ladenburg, Oppenheim, Nierstein, Tribur, Frankfurt, Ingelheim, Creuznach, Koblenz, Andernach, Sinzig, Düren, Wesel, Mastricht, Herstall etc. In der Folge unterschied man die königlichen Städte von den bischöflichen, so wie auch die, welche den Thronbesizzern unmittelbar unterworfen waren, von jenen, welche zu einer Provinz gehörten. In dem Innern des eigentlichen Deutschlands gab es zu jener Zeit noch wenig haltbare Orte; dieselben wurden grösstentheils erst in den folgenden Perioden, unter der Regierung Heinrichs I. und seiner Nachfolger, hergestellt.

V.

Entwikkelung der rheinischen Handelsverhältnisse seit der Trennung des deutschen Reichs von der fränkischen Monarchie.

Obgleich durch den oben angeführten Vertrag von *Verdun* bereits der Grund zur Absonderung des deutschen Reichs von der fränkischen Monarchie gelegt worden war: so geschah es doch eigentlich erst zu den Zeiten Arnulfs, welcher 888 durch die Stände zu *Tribur* auf den Thron erhoben wurde, dass Deutschland ein eigenes für sich bestehendes Reich bildete.

Indem die ersten Besizzer des deutschen Throns aus der Familie der Karolinger waren, so betrachteten dieselben auch alles, was ihre Vorfahren in dieser Abtheilung des Reichs besessen hatten, als Familiengüter. Wie

ansehnlich diese Besizzungen gewesen sind, lässt sich daraus schliessen, dass die merovingischen Erbgüter, so wie Alles das, was Chlodowig erobert, und von den übrigen Fürsten seines Stammes an sich gezogen hatte, auf die Karolinger mit übergegangen war, und dass diese Familie selbst in dem Besizze von sehr ansehnlichen Ländereien im lüttichschen und in den Niederlanden war. Hiezu kam ferner noch das, was Karl der Grosse in Deutschland als erobertes Land zu seinen Domänen gezogen hatte, so dass daher diese Masse von Gütern als sehr beträchtlich angesehen werden muss.

Da nun mit Abgange Ludwigs des Kindes im Jahr 911 andere Regentenhäuser zum Besiz des deutschen Throns gelangten: so sahen sich diese in der Eigenschaft als Nachfolger zugleich auch als Erben der königlichen Domänen an, die in der Folge mit der Benennung von Reichsgut bezeichnet worden sind.

Indem diese Güter, die von den vormaligen Sizzen der Saalfranken und Ripuarier mit herrührten, grösstentheils in den Niederlanden, an der Maas, in den Ardennen, so wie auf dem rechten und linken Rheinufer gelegen waren, so lässt es sich erklären, dass auch selbst unter den deutschen Regenten, besonders die rheinischen Lande, als die vorzüglichern Besizzungen des Reichs angesehen wurden, wo von jeher die Wahlen der Thronbesizzer vorgenommen wurden, und wo die Regenten sich am meisten aufhielten, wenn sie nicht, wie die *Ottonen*, noch besondere Familiengüter in andern Theilen des Reichs besassen.

Hierzu kam nun noch, dass ohngeachtet der traurigen

Verwüstungen der Barbaren während der Völkerwanderung, dennoch nicht alle römische Pflanzstädte gänzlich zerstört worden waren, und dass durch die Bemühungen Karls des Grossen noch immer an dem Rhein eine vorzüglichere Kultur und ein grösserer Handelsverkehr, als in den übrigen Theilen des deutschen Reichs angetroffen wurde. Zwar war es nicht mehr der alte Wohlstand, den die rheinischen Städte zu den Zeiten der Römer genossen hatten, doch konnte ihre Verfassung noch immer den übrigen Städten Deutschlands zum Muster dienen; da zumal die Franken ihre innere Einrichtungen wenig gestört hatten. Ausser den beträchtlichen Domänen, welche die deutschen Thronbesizzer besassen, hatten sie noch Einkünfte aus den grossen Reichsforsten und von den *Zöllen* der schiffbaren Flüsse, so wie besonders auch, seit Otto dem Grossen, von den Bergwerken. Zugleich erhielten sie von den ihrem Szepter unterworfenen Nationen Geschenke, und wurden auf ihren Zügen durch das Reich frei gehalten.

Indem sie die Oberanführer im Kriege und höchsten Richter waren, hatten sie zugleich auf die Ernennung der Grossen zu Statthalterschaften, und auf die Ertheilung der geistlichen Pfründen, den allergrössten Einfluss. Indessen wussten doch die Grossen des Reichs ihr Ansehen und ihre Verdienste um die Regentenfamilien auf mancherlei Weise so geltend zu machen, dass sie sich nach und nach mehrere von denjenigen Gerechtsamen zueigneten, die in einem monarchischen Staate, wie der deutsche war, mit der Krone hätten verbunden bleiben sollen.

Da von jeher in Deutschland das wesentlichste aller

Majestätsrechte, nämlich die *gesezgebende* Gewalt, nur von dem Regenten und den Ständen zugleich ausgeübt werden konnte, so lässt es sich erklären, wie, um die Zustimmung der lezteren zu gewinnen, die Thronbesizzer in Ertheilung der ihnen zustehenden wichtigern Gerechtsame und Reichsdomänen so freigebig wurden, dass sie hierdurch selbst den Grund zu der nachmaligen *Landeshoheit* der geist- und weltlichen Fürsten legten, die ohnedies in einem *Wahlreiche* weit eher, als in einem Erbreiche ausgebildet werden konnte.

Bereits unter Heinrich I. wurde 923 *Lothringen* von Neuem mit dem deutschen Reiche vereinigt, welches für die Gegenden des Rheins von nicht geringer Wichtigkeit war; auch suchte eben dieser Regent durch Anlegung fester Plätze und durch die Begünstigung des Baues neuer Städte, den Verheerungen der Feinde des Reichs auf jede Weise entgegen zu würken. Durch diese für unser Vaterland so höchst wichtige Veranstaltung entstand gleichsam eine ganz neue Schöpfung in demselben; denn vor der Errichtung der Städte hatten die Gesezze hier meist nur den Schuz des Länderbesizzes zum Gegenstande und Alles schien blos auf die Befestigung des *Akkersystems* hingerichtet zu seyn; nun aber entstand eine bisher unter den Deutschen noch wenig gekannte Gattung von Eigenthum in den Städten, das in *Wohnungen*, *Waaren* und *Baarschaft* bestund. Bald traten nun ganz neue Verhältnisse ein, indem zwischen den Stadt- und Landbewohnern ein solcher Verkehr sich eröffnete, der einerseits den Werth des *Grundeigenthums* um ein beträchtliches steigen machte,

und andererseits zugleich in den Städten die *Gewerke* und den *Handel* immer mehr empor brachte.

Zu der Karolinger Zeiten waren es, ausser den Städten am Rhein und in den Gegenden des obern Deutschlands, meist blos die königlichen Pfalzen und die Residenzen der Bischöffe gewesen, wo die Handelsleute es wagen konnten, mit ihren Waaren öffentlich auszustehen, indem hier allein die, für sie und ihr Eigenthum so nöthige Sicherheit angetroffen wurde.

Unter den aus dem Ruin, welchen die wilden Völkerschwärme an den Ufern des Rheins verbreitet hatten, wieder empor gestiegenen Städten, zeichneten sich *Basel*, *Strasburg*, *Speier*, *Worms*, *Mainz* und *Köln* vorzüglich aus, wo zugleich Sizze von Bischöffen waren, welches nicht wenig dazu beitrug, dass in einigen derselben zeitig das Markt- und Stapelrecht ausgeübt wurde, welches Leztere in vielem Betracht für jene Zeiten dem Handel mehr vortheilhaft als nachtheilig war.

Von den königlichen Pfalzen, die wir oben haben kennen lernen, erhoben sich nachmals mehrere derselben zu bedeutenden Handelspläzzen, wie besonders *Duisburg* am Unterrhein und *Frankfurt* am Main.

Für den Handel auf der Mosel, war *Trier* der bedeutendste Ort, der, wie wir wissen, in seinem höhern Glanze, wo römische Kultur noch längs den Ufern des Rheins verbreitet war, sich einst selbst als der Siz von mehreren Kaisern auszeichnete.

Durch die Begünstigung Heinrichs I. wurde im Inneren von Deutschland nun ebenfalls der Grund zu meh-

reren Städten gelegt, wobei die Religion und ihre Diener nicht wenig mitwürkten; indem in den Klöstern der damaligen Zeit für die Erweiterung des *Kunstfleisses* Sorge getragen wurde, und der *Handel* auch hauptsächlich blos in der Nähe der Kirchen denjenigen Schuz und die guten Einrichtungen antraf, welche diese friedlichen Geschäfte unter der Menge roher Krieger erheischten. Es siedelten sich daher immer mehrere Handwerker, Künstler und Handelsleute in der Nähe dieser Kirchen und Klöster an, wodurch nach und nach die beträchtlichsten Ortschaften entstunden.

Schon Heinrich I., welchem man billig den Namen des *Städtegründers* beilegen könnte, hatte verordnet: dass die öffentlichen Versammlungen des Volks, so wie alle Märkte, Gewerbe, und Gastwirthschaften, in den Burgen und Städten seyn sollten. Eben so mussten auch die sogenannten *Landdinge*, oder Gerichtstage hier gehalten werden; indem nun zugleich der neunte Wehrmann in der Stadt wohnen, die übrigen aber von dem Ertrage ihres Feldbaues einen ansehnlichen Theil abliefern mussten, um selbigen in den neu errichteten *Vorrathshäusern* aufzubewahren: so wurden bei Misswachs und Kriegsnoth eben diese Burgen und Städte Zufluchtsörter der Landbewohner, wodurch für das Reich im Allgemeinen eine der wichtigsten Anstalten, um der allgemeinen Noth vorzubeugen, erzwekt wurde. Auch der Handel, und das zu jener Zeit so bedeutende Geschäfte des Geldwechsels, glaubt man, sey schon von Heinrich durch eine eigene Verordnung den städtischen Bewohnern als bürger-

liche Nahrung überlassen worden [1]). Auf der andern Seite errichtete die Geistlichkeit zu Gunsten des Handels, bei den in den Burgen befindlichen Kirchen, zwekmässig eingerichtete *Lagerhäuser*, und wusste es so anzuordnen, dass, zur Beförderung des Verkehrs, die *Jahrmärkte* an Aposteltagen, oder zur Zeit des Festes eines solchen *Heiligen* gehalten wurden, der bei dem Volk in besonderem Ansehen stund. Da nun bei dieser Gelegenheit eine grosse Menge Gläubigen zu den Hochämtern zusammenströmte: so wurde die Zahl der Käufer beträchtlich vermehrt, so dass in der Folge die Ausdrükke: „*Jahrmarkt* und *Messe*," für gleich bedeutend angenommen wurden.

Indem von Otto I. der Verband zwischen dem deutschen Reich und *Italien* wieder angeknüpft wurde, so scheint dieses allerdings auf die Handelsverbindungen der jenseits alpischen Länder mit Deutschland [2]), und besonders mit der Gegend des Rheins, einen günstigen Einfluss gehabt zu haben, ohne dass jedoch fürs erste zu jener Zeit die Beziehung der indischen Produkte über Konstantinopel sehr dadurch beeinträchtigt worden zu seyn scheint.

Obgleich bei den Römerzügen nach Italien es eigentlich die deutschen Kaufleute grösstentheils selbst waren, welche die oft ziemlich starke Mannschaft mit Lebensmitteln und andern Nothwendigkeiten versahen: so wurden doch durch diese Züge zwischen beiden Ländern

1) Fischer's Geschichte des deutschen Handels, I. pag. 409.

2) *Meusel*, de praecipuis commerciorum in germania Epochis. Erlang. 1780.

solche Verbindungen geknüpft, die zu einem weitern Verkehr des Umtausches der jenseitigen Handelsartikel die nächste Veranlassung geben mussten, als wodurch zugleich die Städte-Bewohner der rheinischen Ufer und des südlichen Deutschlands die öffentlichen Einrichtungen der Handelsorte in der *Lombardei* kennen lernten, welche sie dann diesseits der Alpen nachzuahmen suchten.

Schon seit 838. hatte Otto I. den Kaufleuten grössere Freiheiten ertheilt, und zugleich auch verschiedenen Städten ihr Weichbildrecht bestätigt, als wodurch deren Stapel eine grössere Bedeutenheit erhielt.

In den Gegenden des Rheins war dieses Stapelrecht bereits seit der karolinger Zeit eingeführt worden; dasselbe hatte seinen Namen von den Stufen oder Staffeln, auf welchen die Waaren meist in der Nähe von Kirchen, oder auch sonst auf öffentlichen Märkten feil geboten wurden, und die man deswegen in gewissen Abstufungen so über einander schichtete, damit dieselbe besser übersehen werden konnten.

Es ist als eine der frühesten Verordnungen für den Betrieb des deutschen Handels anzusehen, dass der Kauf- und Verkauf der Waaren nicht in Privatwohnungen, sondern auf öffentlichen Märkten geschehen musste. Bald fieng man auch an einzusehen, wie wichtig es für die Erweiterung eines kaum aufkeimenden Handels wäre, wenn in den Städten, wo Waarenlager und Kaufhäuser sich befänden, die Handelsartikel aus einem gewissen Distrikt dahin gebracht, und dort öffentlich feil geboten werden müssten; indem durch einen solchen Zusammenfluss der Waaren, sowohl für die Käufer eine grössere

Auswahl entstund, als auch wegen der *Konkurrenz* die Preise weit billiger wurden.

Dieses Stapelrecht erhielt mit der Zeit verschiedene Modifikationen: denn zuweilen war es nur auf gewisse Handelsartikel eingeschränkt; bisweilen aber mussten die sämmtlichen Erzeugnisse eines Distrikts an solche Orte gebracht und zum Verkaufe ausgeboten werden; oft durfte man auch die Waaren nicht bei einer Stapelstadt vorbei führen, ohne dass dieselbe nicht für einige Tage zum Verkauf auf den dortigen Staffeln ausgelegt gewesen wären.

Wenn auch in der Folge in solchen Städten nicht so streng mehr auf das wirkliche *Feilbieten* der Waaren gesehen wurde, so mussten dieselben doch wenigstens dort umgeladen, oder sonst eine Abgabe des Umschlags wegen davon entrichtet werden; und eben dieses ist es, was sich hie und da bis auf die jüngsten Zeiten erhalten hat, und wogegen so sehr geeifert worden ist: indem man einen solchen Umschlag der Waaren für die gegenwärtigen Handelsverhältnisse als sehr nachtheilig ansehen will.

Bei allen den guten Absichten, welche die Regenten aus dem sächsischen Hause für das Aufkommen und die Vermehrung der Städte hatten, so bestanden selbige damals doch gröstentheils nur noch aus *Burgen*, bis erst nach und nach unter den Kaisern aus dem fränkischen und schwäbischen Stamme dieselbe, mittelst der Ertheilung mehrerer Gerechtsame, zu einem besseren Wohlstande übergiengen, als wozu die Lehren der Religion ebenfalls wieder das ihrige mit beitrugen.

Bei einer dem Krieg und den Fehden so ergebenen Nation, wie die deutsche damals war, musste es für den

Handelsverkehr von besonderer Wichtigkeit seyn, *befriedete* Orte zu finden, wo Jeder mit Sicherheit seine Geschäfte besorgen konnte. Indem daher von der Geistlichkeit zeitig der Saz aufgestellt wurde, dass es ein Verbrechen sey, an Orten, welchem der Friede des heiligen Petrus ertheilt seye, Gewaltthätigkeiten auszuüben: so hatte bereits Karl der Grosse gesucht, den Städten und ihren Gemarkungen diesen so grossen Vortheil zuzuwenden. Unter den Ottonen geschahe dieses ebenfalls, und es ist wohl kaum zu bezweiflen, dass dieser *Sanct Peters-Friede* in der Folge zu der Einführung des für den Betrieb der Handlung so wichtigen *Gottesfriedens*, der besonders seit Kaiser Heinrich IV. in Deutschland einige Zeit hindurch beobachtet wurde, die nähere Veranlassung mitgegeben habe.

Eine andere, für das Aufkommen der Städte und für die Beförderung der Kultur noch viel wichtigere Lehre der Religion, war die: „dass alle und jede *Leibei-*
„*genschaft* dem Geiste des Christenthums zuwider sey,
„und dass die Freilassung der Sklaven mit zu den ver-
„dienstlichen Werken gehöre.“ Denn hiedurch gewann nicht nur die bessere Bebauung des Bodens, sondern auch die Ausübung nüzlicher Gewerbe; indem, in Bezug auf die Lezteren, die *Freigelassenen* sich nun häufig nach den Städten wandten, um dort ihre Künste und Handwerke freier ausüben zu können.

Von den *Bischöffen* ist es zugleich vorzüglich bekannt, dass sie die Geschicktesten ihrer Leibeigenen von der Knechtschaft befreiten, damit sie sich in den Handarbeiten, welche die Gewerbe erfoderten, besser ausbilden könnten.

Sogar aus dem Auslande suchten sie die Handwerker und Künstler herbei zu ziehen, um hierunter zu einem höhern Grade von Vollkommenheit zu gelangen.

So wie bereits unter den Karolingern die Bischöffe zu Mitstatthaltern in den deutschen Eroberungen ernannt worden waren, so hatten diese auch schon von jener Zeit her gesucht, ihre Gerechtsame in den ihnen anvertrauten Bezirken auszudehnen. Unter den Ottonen, welche bei den *geistlichen Grossen* des Reichs eine grössere Stüzze des Throns, als bei den *weltlichen* fanden, waren sie hierin besonders glücklich; denn diese begnügten sich nicht blos, den Hochstiftern einzelne Landesbezirke von Gauen und Grafschaften zu schenken, sondern sie wendeten den Besizzern der erzbischöflichen Stühle sogar ganze Fürstenthümer zu, wie Otto I. seinem Bruder, dem Erzbischof Bruno von Köln, das Herzogthum Lothringen, und dem Erzbischof Wilhelm von Mainz einen Theil des Herzogthums Thüringen.

Auch mehrere Beispiele von *Zollertheilungen* finden wir bereits unter Otto I.; denn so wurde nach dem Tode Almerichs, Bischofs zu Speyer, dessen Nachfolger reichlich mit Zehnten und *Zöllen* beschenkt [3]), und im Jahre 947 erhielt der Erzbischof von Trier die Befreiung von aller königlichen Administration, so wie die volle Gerichtsbarkeit, mit Ausschluss des Einwirkens der Grafen. Auch wurde dessen Erzstift von der Erlegung der Zölle auf dem Rhein und der Mosel befreit [4]).

---

3) Bucelinus in germania Sacra. P. I.

4) Browerus p. 456.

Unter Otto III. erhielt der Erzbischof Willigis zu Mainz einige Länderstriche längs dem Rhein, und 983 auch das Recht, ein Fährgeld auf diesem Flusse zu erheben [5]). So wurden ferner auch, besonders den rheinischen Stiftern und Domkirchen frühzeitig *Pfalzen* und Höfe in den Städten verliehen, wie z. B. in Basel, Strasburg, Speyer, Worms, Mainz, Trier, Köln, Tongern, Utrecht, womit oft nicht allein das Marktrecht und die Polizeigewalt verbunden war, sondern die Thronbesizzer überliessen auch zuweilen den Bischöffen in denselben die *Reichsvogteien* und Schultheissenämter, wodurch sie nachmals in die Versuchung geriethen, sich zu Oberherrn jener Städte machen zu wollen.

Während dem so auf einer Seite die geistlichen Grossen durch Glaubensgewalt, und durch die Begünstigung der Regenten, sich in ihrem Ansehen und in ihrer Macht immer mehr zu vergrössern suchten, auch zugleich hiedurch zu dem Aufkommen der deutschen Städte nicht wenig beitrugen: so sammelten auf der andern die weltlichen Grossen ebenfalls ihre Vasallen und Dienstleute um sich, und suchten aus ihren Burgen eine Art von Residenz zu bilden. Bei den Städten, welche auf die hier zulezt bemerkte Weise entstanden, wo nämlich die Herzoge und andere weltliche Grosse ihre *Genossen* um sich zu sammeln suchten, war die *Zwingburg* entweder meist mitten inne, oder doch in der Nähe eines solchen Orts; auch war von *bürgerlicher Freiheit* anfangs hier weit weniger Spur, als in jenen Städten, wo die Bischöffe

---

5) Pfeffinger ad Vitriarium etc. T. III. pag. 491.

ihre Sizze hatten, die, wie wir bereits gesehen haben, die Handwerker und Künstler auch weit früher in die Städte zu versezzen suchten.

Da zu den Zeiten der Ottonen sehr ergiebige Silber-Bergwerke in Deutschland entdekt wurden, so trug dieses nicht wenig zur grösseren Verbreitung des inneren Handels bei, der von jener Zeit an in den rheinischen Städten häufig, mittelst der Zahlung von gemünztem Silber, betrieben wurde, statt dass sonst viele Käufe und Verkäufe auf ungemünztes Silber geschlossen worden waren.

Es ist schon oben angeführt worden, dass eines der ersten und vorzüglichsten Rechte, welche die Regenten den neu entstandenen Städten zusicherten, jenes des *Marktrechts* gewesen sey; mit demselben war zugleich, nach dem Beispiel der Märkte in den rheinischen Städten, der *Marktschuz* und der *Marktfrieden* verbunden. Zum Wahrzeichen desselben, war mehrentheils auf den Märkten ein *Kreuz* aufgerichtet, an welchem der kaiserliche Handschuh hieng, der nach der damaligen Sitte bei Ertheilung von dergleichen Privilegien mit überreicht wurde; hier genoss daher jeder Handelsmann die Messfreiheit, und hier musste bei scharfer Ahndung, oft selbst bei der grössten Strafe, Friede gehalten werden.

Da, wo übrigens Marktrecht war, befand sich auch meist zur Bequemlichkeit des Handels eine Münzstätte, wo Jeder dem Golde und Silber, welches er mitgebracht hatte, das Gepräge geben lassen konnte, welches auf diesem Markte als gangbar angenommen wurde.

Gleich nach der Entdekkung der Erzadern des Ram-

melbergs bei *Goslar*, wurden die sogenannten Blechmünzen und *Hohlpfennige* geschlagen; dieselben wurden meist im Handel dargewogen, da sie aus unvermischtem Silber bestanden. In der Folge prägte man eine dichtere Gattung von Geld, welche man *Dickpfennige* nannte, bei welchen das Silber bald einigen Zusaz erhielt. Zwei Marken solcher Pfennige galten eine Mark Silber; ursprünglich rechnete man das Pfund zu 12 Unzen, welches in 20 Schillinge und in 240 Denarien oder Stüber getheilt war. Bis in's 13te Jahrhundert dauerte es indessen fort, dass, besonders auf den grösseren Märkten am Rhein, der Handel theils auf gemünztes, oder auch auf ungemünztes Silber geschlossen wurde. Anfangs gehörte das Recht zu münzen blos denjenigen zu, welche von den Regenten damit belehnt worden waren; nochmals aber wurde, wie wir bereits oben gesehen haben, der Geldwechsel ein Zweig der bürgerlichen Nahrung. Nachmals suchten die wichtigeren Städte, ausser dem *Münzrecht*, sich auch mit dem *Reichsgeleite* und *Königsbann* beleihen zu lassen, und trafen solche Anstalten, dass sie die Handelsleute auf ihrem Boden schüzzen, und denselben bei der Ankunft und bei dem Abzuge ein sicheres Geleite geben konnten.

Da von den ersten Zeiten her die Einrichtungen auf den Märkten, und die Bestimmung der *Marktbefugnisse* grösstentheils den Handelsleuten überlassen worden war: so wurde das Marktrecht auch zuweilen jus mercatorium genannt [6]). Uebrigens hatten die Kaufleute,

---

6) LUENIG spicileg. eccles. P. III. pag. 190.

da sie keine Wehrgüter besassen, und sich mit den Waffen nicht beschäftigten, meist einen eigenen Gerichtsstand, indem sie sich des unmittelbaren Schuzzes der Regenten zu erfreuen hatten, und das sogenannte *Pfalz-* oder *Hofrecht* genossen, welches ihnen von den sächsischen Kaisern mit eben der Bereitwilligkeit, wie vormals zur Zeit der Karolinger ertheilt wurde. Dass die deutschen Kaufleute auf diese Weise einen *eigenen Gerichtsstand* erhielten, wird gewöhnlich als eine der ersten Quellen des Rechts angesehen, welches den *Städten* besonders zustund; indem hierauf vieles sich gründete, was wir bei der spätern Städteeinrichtung gewahr werden.

Uebrigens wurde bereits unter Otto III. die Marktfreiheit, der Zoll, die Münze und der Königsbann unter dem Marktrechte begriffen, und als solches zusammen verliehen. Die Polizei auf den Märkten und in den Städten, ward anfänglich durch besondere Vögte ausgeübt; da diese aber weniger das Beste des Handels und der Gewerbe besorgten, sondern sich vielmehr oft sehr willkührliche Erpressungen erlaubten: so suchten die Städte, in der Folge, von den Regenten die Ausübung der *Polizei* selbst zu erhalten, wodurch auch eine weit bessere Ordnung hergestellt wurde.

Indem so im Inneren von Deutschland Alles vorbereitet wurde, um durch das Aufkommen der Städte den Handel zu erweitern, und einen *Mittelstand* zu bilden, war es für die Handelsorte am Rhein von besonderer Wichtigkeit, dass 1032 das Reich unter Conrad II. durch die Vereinigung des Königreichs Burgund mit der deutschen Krone beträchtlich vergrössert wurde, so dass von

jener Seite die Gränze Deutschlands über den Gotthardsberg gieng, und von den Quellen der Reuss und Aar, bis an die Rhone und Saone erweitert wurde; folglich mit Ausnahme des Herzogthums Burgund, welches bei Frankreich blieb, die *Grafschaft Burgund*, *Lyon*, *Provence*, *Dauphiné*, nebst *Savoyen* und ein beträchtlicher Theil von *Helvetien* an das deutsche Reich kam; als wodurch zugleich die Handelsverbindungen der rheinischen Städte um manches erweitert wurden. In dem Zeitraum, wo Deutschland unter den *Saliern*, und selbst noch unter Friedrich I. aus dem Stamm der Hohenstaufen, auf dem höchsten Gipfel seiner Macht stund, und wo, ausser Italien, selbst Dänemark zum Theil, so wie Polen und Ungarn auf einige Zeit dessen Oberherrschaft anerkannten, unterschied man folgende Abtheilungen des Reichs:

1) Die *lothringischen* und *burgundischen* Provinzen, welche von dem linken Ufer des Rheins, bis an die Rhone und Saone, so wie im Süden bis über den Gotthard, und gegen Nordwest bis jenseits der Ardennen sich erstrekten.

2) Alles, was vom rechten Ufer des *Rheins* bis an die *Elbe* gelegen war, rechnete man zu den *deutschen Ländern*.

3) Von der *Elbe* bis jenseits der *Oder*, waren die von der deutschen Krone abhängigen *slavischen* Provinzen. Durch alle diese Länder hatten sich seit früheren Zeiten auf dessen Hauptflüssen folgende grosse Handelsstrassen gebildet, auf welchen theils die Produkte des europäischen Nordens, bis in die südlichen Gegenden Deutschlands, und theils die Erzeugnisse des mittägigen Frankreichs und der jenseits alpischen Länder, so wie die levantischen

und indischen Waaren, bis in die Niederlande, ferner nach Sachsen, und in die nordischen Länder gebracht wurden.

Um hier mit einem allgemeinen Blik den vormaligen *Handelszug* der Waaren auf den *Hauptwasserstrasen* unseres Vaterlands zu übersehen, bemerken wir:

1) Dass es wohl keinem Zweifel unterworfen ist, dass von den byzantinischen Provinzen aus auch noch im 9ten und 10ten Jahrhundert durch die *Donauländer* ein Handelsverkehr mit Deutschland offen gehalten worden ist, der wahrscheinlich auf dem nämlichen Wege statt hatte, auf welchem nachmals die Kreuzfahrer, zu Ende des 11ten Jahrhunderts, in Asien einzudringen suchten; indem während dieses ganzen Zeitraums *Konstantinopel* noch immer einer der Hauptstapelpläzze für die indischen Produkte blieb, welche theils durch Karavanen, theils aber auch auf den asiatischen Flüssen nach den Häfen von Kleinasien und jenen des schwarzen Meers gebracht wurden, von wo sie leicht nach Konstantinopel übergefahren werden konnten. Auch die Waaren aus der Levante wurden zu jener Zeit noch zum Theil über Konstantinopel bezogen, obgleich *Venedig* zeitig sich als Nebenbuhlerin jener grossen Kaiserstadt aufwarf, und derselben auch in der Folge den Rang abgewann, wodurch zugleich nachmals der Rheinhandel über den Donauhandel einiges Uebergewicht erhielt.

Die vorzüglichsten Waaren, welche theils auf den Flüssen von den Häfen des schwarzen Meeres nach Kiow und andern russischen Handelsörtern transportirt, theils aber auch durch Karavanen zu Lande, längs der Donau,

nach Deutschland gebracht wurden, waren allerlei Gattungen von Gewürz, Spezereien, Balsam, Räucherwerk, Perlen, Edelsteine, Seide, Scharlach, Purpur, Safian, seidene Bänder, Baumwolle, seidene Zeuge u. s. w.; sie wurden von den Griechen bis zu Anfang des 9ten Jahrhunderts an die *Avaren* abgesezt, die zu jener Zeit an der Mitteldonau ihre Sizze hatten, aber seit 827 aus der Geschichte sich verloren, indem sie von den *Mähren* und *Bulgaren* aufgerieben wurden.

Bis zu jener Zeit war *Lorch* an der Ens, in Nieder-Oestreich, der Stapelort für diese Waaren, wo die deutschen Handelsleute sich theils als Einkäufer derselben einfanden, und theils auch als Verkäufer die gegen Getraide und Salz eingetauschten nordischen Pelzwerke, wie Hermeline, Fischotter und Zobel, nebst Pferden, Sklaven, Tücher und Leinwand, abzusezzen suchten. Dass dieser Verkehr nicht unbedeutend gewesen seyn müsse, beweist sich vorzüglich dadurch, dass die *Byzantiner-Goldgulden* eine der kursirenden Hauptmünzen im östlichen und südlichen Theil von Deutschland zu jener Zeit gewesen sind [7]).

Von Lorch, welches bereits in den Kapitularien als Stapelstadt vorkommt, wurden die südlichen Waaren weiter nach Regensburg, und von da nach Brennberg oder Calmünz, im jezzigen Neuburgischen, gebracht. — Ueber Forchheim, einer damaligen Reichsdomäne, und Schesslitz, gieng der Zug der indischen und levantischen Produkte nach Erfurt, von wo ein beträchtlicher Theil

---

7) HACHENBERG in germ. med. p. 256.

nach Magdeburg gebracht wurde, welches mit Bardewick als dem damaligen vorzüglichsten Stapelplazze für die nordischen Waaren, in Verbindung stand [8]).

Nach dem Verschwinden der Avaren, wurde der Handel längs dem südlichen Ufer der Donau von *bulgarischen* Kaufleuten fortgeführt, an deren Stelle nachmals die *Ungarn* traten, die, wegen ihres Verkehrs mit Konstantinopel in der ersten Hälfte des 11ten Jahrhunderts, in dieser griechischen Hauptstadt sogar eine eigene Kirche hatten, die von König Stephan I. erbaut worden war.

Dadurch, dass jedoch seit dem 9ten Jahrhundert unter den donauischen und wendischen Nationen so manche Veränderungen vorfielen, wodurch die bisherigen Handelsverhältnisse gestört wurden; auch späterhin im Kampfe Heinrichs des Löwen mit seinen Gegnern Bardewick, als eine der reichsten Städte in Sachsen, gänzlich zerstört wurde [9]), wogegen Lübeck dessen Stelle für den nordischen Handel einnahm, entstund für jenen Waarenzug des östlichen Deutschlands eine ganz andere Richtung, da zumal der levantische Handel mit mehr Vortheil zu Schiffe, über das adriatische Meer, als zu Lande geführt werden konnte.

An der obern Donau war übrigens unter den lezten Karolingern und den deutschen Regenten vom sächsischen Stamme, ebenfalls bereits ein beträchtlicher Umsaz von Landesprodukten; es wurden nämlich Salz und Lebensmittel aus Baiern nach Oestreich verführt, und an die

---

8) Huellmann, deutsche Finanzgeschichte des Mittelalters. p. 192.

9) Sagittarius in historia antiquiss. urbis Bardewici.

böhmischen und mährischen Wenden abgesezt, die dagegen Pferde und Leibeigene zu Markte brachten.

Nach einer Zollordnung für die Donau vom Jahr 904 waren folgende Grundsäzze aufgestellt:

1) Dass alle Schiffsfracht, die nicht angegeben worden wäre, verfallen seyn sollte.

2) Dass nach den verschiedenen Distanzen, welche man auf dem Flusse passirte, die Zahlung geleistet werden sollte: ein Schiff z. B., das den Passauerwald vorbei fuhr, zahlte eine halbe Drachme; wenn es aber bis Linz fahren wollte, so mussten davon 6 Scheffel Salz gegeben werden, und alsdann konnte es überall frei handeln. Bei dem vorbemerkten Verkehr kamen die mährischen *Slaven* zu Schiffe die *Murch* herab, die böhmischen aber zu Lande mit Frachtwagen. Auch auf dem *Traunfluss* bestand zu jener Zeit ein Waarentransport; eben so wurde auch im Inneren von Baiern die *Iser* häufig befahren.

3) Auf der Linie des *Rheins* bildete sich zeitig eine der wichtigsten Handelsstrassen zwischen den alpischen Ländern und dem südlichen Frankreich mit Nieder-Deutschland.

Schon seit dem Ende des 8ten Jahrhunderts, war Konstantinopel nicht mehr der einzige Stapelort für die indischen und levantischen Handelsartikel; denn obgleich durch die Revolution der Araber, welche seit der Mitte des 7ten Säculums sich der Küsten Syriens, Egyptens, und des grössten Theils von Nordafrika bemeistert hatten, die Schifffahrt nach Alexandrien, als dem vormaligen Stapelort des orientalischen Handels, auf geraume Zeit unter-

brochen wurde: so hinderte dieses doch nicht, dass in der Folge ein sehr lebhafter Verkehr mit den Sarazenen und ihren Handelspläzzen eintrat. Vorzüglich aber war es bereits zu den Zeiten des Exarchats, dass die Venetianer, die zu ihrer eigenen Sicherheit sich zeitig auf die Schifffahrt legen mussten, einen Handelsverkehr mit den Griechen anknüpften, und welche die, aus den byzantinischen Häfen, so wie besonders aus Konstantinopel abgeholten, indischen und levantischen Waaren in den verschiedenen Gegenden Italiens absezten. Nach einem Schreiben des Pabst Hadrians an Carl den Grossen [10]), stunden bereits venetianische Kaufleute in Ravenna, als dem Siz der Exarchen, in besonderem Ansehen: da zumal die Venetianer dazu mit beigetragen hatten, dass die Longobarden, welche das Exarchat angegriffen hatten, zurükgeschlagen worden waren.

Auch kleideten sich bereits die Hofleute Karl's des Grossen in stattliche *bunte* Kleider aus Seide, mit fremdem Pelzwerke verbrämt [11]), welches die Venetianer aus Konstantinopel nach Italien gebracht, und nach Pavia verhandelt hatten.

Indem die Venetianer eben so wie die Besizzer des byzantinischen Throns, besonders die Araber als gemeinschaftliche Feinde ansehen mussten: so konnte es nicht fehlen, dass sie sich gegenseitig einander beistanden; auch sahe sich bereits Kaiser Michael Balbus, der zur Zeit Ludwigs des Frommen regierte, genöthiget, bei ih-

---

10) Bouquet, scriptor rer. gallicar. T. V. pag. 588.

11) Monach. St. Galli, de gestis Caroli magni, II. 27.

nen um Hilfe gegen die Araber nachzusuchen. — Sie erhielten in der Folge Freibriefe, und sogar ein eigenes Handelsgericht zu Konstantinopel; auch ist es bekannt, dass sie sich nach und nach den Handel dieser Hauptstadt grösstentheils zuzueignen suchten.

Mit ihnen theilten jedoch auch schon im 10ten Jahrhundert die Kaufleute von *Amalfi* den Handel mit seidenen und bunten Gewändern zu Konstantinopel; auch *Genua* und *Pisa* scheinen an dem Handel mit der griechischen Hauptstadt frühzeitig einigen Antheil genommen zu haben.

Da nun überdies die Venetianer auch andere Häfen in der Levante besuchten, und selbst mit den Arabern heimlichen Verkehr trieben: so versorgten sie bei dem Verfall des orientalischen Handels an der Donau eine Zeitlang die europäischen Märkte, vorzüglich mit indischen und levantischen Waaren, bis die übrigen Städte der Lombardei ihnen in der Folge nachzueifern sich bestrebten.

Ob der Zug dieser Waaren damals bloss nach der obern Donau durch Krain und Kärnthen, so wie durch Tyrol nach Baiern und Schwaben, oder auch zugleich durch die Gebirgspässe der Alpen nach dem Bodensee, oder der Schweiz, und von da endlich weiter den Rhein herab, gegangen ist, dürfte schwer zu bestimmen seyn, und verdient allerdings eine weitere Aufklärung.

Da auf der anderen Seite Marseille seine Handelsverbindungen, so wie vormals mit Alexandrien, jezt zum mindesten noch mit den italienischen Häfen unterhielt, so ist es wohl möglich, dass besonders auch auf der Linie

der Rhone und Saone, Gewürze nach der Mosel und dem Rhein gebracht worden sind [12]).

An dem Zug der levantischen Waaren, die aus Italien herkamen, scheinen Strasburg und Mainz frühzeitig einigen Antheil genommen zu haben.

Bei Mainz theilte sich gleichsam dieser südliche Handelsverkehr, indem ein Theil der Waaren, die aus den Häfen des mittelländischen und adriatischen Meeres herkamen, über Frankfurt durch Hessen und Sachsen, nach der Saale und Elbe bis Magdeburg transportirt wurden; der andere Theil aber nach dem rheinischen Westphalen und den Niederlanden durch den Fluss vollends hinab nach der Mündung der Lippe, oder nach dem Grenzstapelplaz Wyk te Durstede, gebracht wurde, wo der Rheinhandel mit dem nordwestlichen Küstenhandel in Verbindung stand.

Von Köln den Rhein herauf, wurde nach den oberdeutschen Städten ein starker Verkehr mit Tüchern getrieben, die theils, wie z. B. die friesischen, von den deutschen Küstenländern herkamen, und theils in den Niederlanden verfertigt wurden.

4) An den Ufern der *Elbe* wurde bereits seit den Ottonen, von Magdeburg ein beträchtlicher Handel zu Schiffe mit Getraide, Leinwand und anderen inländischen Produkten getrieben. Der Flachsbau und die Leinwandweberei wurde nämlich zeitig an der Oberelbe, und an den Ufern der Saale angetroffen; in der Folge erweiterte

---

12) S. de Guignes, Mémoire dans lequel on examine quel fut l'Etat du commerce des Français dans le Levant, avant les Croisades.

sich dieser Bau des Flachses nebst der Leinwandweberei bis zur *Oder* und den Ufern der Ostsee.

Eben so wurde auf der Elbe, von Lüneburg aus, viel Salz verfahren. Mehrere Pläzze der heutigen Altmark suchten ebenfalls die grosse Wasserstrekke der Elbe zu ihrem Handelsverkehr zu benuzzen, und an den untern Abtheilungen dieses Flusses waren *Hamburg* nebst *Stade* schon im 9ten Jahrhundert durch ihren Handel bekannt.

Längs dem *Main* waren es vorzüglich die Städte Würzburg und Bamberg, die sich zeitig mit dem Handel beschäftigten, an welchem nachmals Fürth und Nürnberg einen so thätigen Antheil nahmen, indem, mittelst einigem Landtransport von den Häfen des Mains aus, der *Rhein-* und der *Donauhandel* zeitig auf dieser Linie mit einander kommunizirte.

5) An der *Weser* war *Bremen* bereits unter den sächsischen Kaisern ein sehr thätiger Handelsplaz. Auf der Linie dieser Wasserstrasse trieben zugleich Goslar und Braunschweig, nebst andern niedersächsischen Städten, ihren Verkehr; besonders *braute* man von den frühesten Zeiten her hier sehr gutes Bier, wovon in der Folge durch die *deutsche Hanse* ein so bedeutender Absaz gemacht wurde. Da von hier aus der Handel nach dem Norden und den Niederlanden in entgegengesezter Richtung zugleich getrieben werden konnte: so wurde die Berg- und Thalfahrt auf diesem Flusse um desto lebhafter.

6) Von den Handelsverhältnissen der *Ems*, ist aus jenen Zeiten wenig bekannt; inzwischen scheint von *Emden* aus ebenfalls zeitig ein starker Verkehr mit dem Norden und den Niederlanden unterhalten worden zu seyn.

Schon aus den Zeiten der fränkischen Könige lässt sich erweisen, dass von der *Ostsee* her, längs den sächsischen, friesischen und übrigen niederländischen Küsten, ein nicht unbedeutender Handel geführt wurde, wozu die Zuidersee und die untern Arme des Rheins zugleich mit benuzt wurden: so dass dadurch *Wyk te Durstede* am jezzigen Lech, *Tiel* an der *Waal*, so wie Witlam, jezt *Briel*, an dem Ausflusse der *Maas*, nebst *Sluys* sehr ansehnliche Handelsörter geworden sind, da zumal auf dieser Linie der *rheinische Handel* zugleich mit dem *nordischen* in Verbindung stand.

Die vorzüglichsten Artikel, welche aus dem Norden hieher gebracht wurden, waren Fische, Leibeigene, Pferde, und besonders Felle von Mardern, Bibern, Fischottern und Hermelinen, die damals einen um so höhern Werth hatten, als die Mäntel, Waffenrökke und Müzzen der vornehmsten der Nation fast durchgehends mit Pelzwerk verbrämt waren. Ausser Getraide, Tuch und anderem Gewebe, wurden auch sogenannte *hunnische* Säbel aus dem Orient, seidene Gewänder, Spezereien, so wie die übrigen levantischen und indischen Waaren, die aus Italien kamen und den Rhein herab transportirt wurden, gegen diese nordischen Produkte umgetauscht.

Bei diesem für jene Zeit nicht unbedeutenden Handel, trieben die Sachsen, Friesen und andern Niederländer bereits damals schon einen nicht geringen *Zwischenhandel;* indem sie ausser ihren einheimischen Produkten noch andere aufkauften, und dieselben weiter nach Westen, an die fränkischen Küsten, ja sogar die Seine hinauf, auf die Märkte von St. Denis und nach Pa-

ris brachten [13]), um von dort Wein und andere französischen Produkte zur Rükfracht zu nehmen.

Dass zu den Zeiten Kaiser Otto's II. sowohl von der Ostsee her, als auch von den Mündungen des Rheins aus, Handel nach *Brittanien* getrieben wurde, erkennen wir aus den Gesezzen des angelsächsischen Königs Ethelred II. vom Jahre 979, wo es unter andern heisst:

„Des Kaisers Kaufleute, die mit Schiffen kommen, „sollen sich einer guten Aufnahme gewärtig seyn; auch „können sie in ihre Schiffe einkaufen: aber nicht erlaubt „ist es ihnen, auf dem Markte zu London den Vorkauf „vor den Bürgern zu haben. Ausser dem zu zahlenden „Zoll, haben sie Ostern und Weihnachten 2 Stükke „graues und braunes Tuch, nebst 10 Pf. Pfeffer, 5 Paar „Handschuhe, und 2 Gefässe mit Essig abzuliefern.“ [14])

Nach Anderson, liess sich frühzeitig eine Gesellschaft deutscher Kaufleute im Stahlhofe zu London nieder, und versahe geraume Zeit mit ihren eigenen Schiffen die englischen Häfen mit niederländischen, deutschen und nordischen Waaren [15]).

Dieses waren im Allgemeinen die Handelsverhältnisse der Küstenfahrt, so wie die des *Rheins* und der übrigen grossen *Wasserstrasen* Deutschlands, vor den Kreuzzügen, die wir zur Uebersicht des Ganzen hier in gedrängter Kürze darzustellen, nicht überflüssig erachtet haben.

---

13) Huellmann, deutsche Finanzgeschichte des Mittelalters. p. 197.

14) Fischer's Geschichte des deutschen Handels, I. p. 514.

15) Anderson's Geschichte des Handels, I. pag. 336.

VI.

Einfluss der Kreuzzüge auf die Erweiterung des rheinischen Handels, mit Berüksichtigung dessen, was durch den Städtebund für die Sicherheit der Schifffahrt auf diesem Fluss gewirkt worden ist.

Um den Einfluss, welchen die Kreuzzüge auf den stärkern Handelszug der Waaren längs dem Rhein gehabt haben, in ein helleres Licht zu sezzen, würden wir nothwendig einige Blikke auf das werfen müssen, was im 11ten und 12ten Jahrhundert jenseits der Alpen, in der Lombardei sowohl, als an den Ufern des adriatischen und ligurischen Meers vorgegangen ist; da uns dieses aber von unserm Zwek zu weit abführen würde, so wollen wir rüksichtlich der Kreuzzüge und deren Folgen für den rheinischen Handel nur Folgendes bemerken:

Von 1096 an, dauerten die Kreuzzüge beinahe zwei Jahrhunderte hindurch, während welchen einige Millionen Menschen mehrere hundert Meilen weit zogen, um das Land zu erobern, von welchem einst die so oft verkannte Lehre der versöhnenden Liebe, und der höheren Menschen-Bildung ausgebreitet worden war. Im Allgemeinen rechnete man für diesen ganzen Zeitraum, der als die Heldenperiode des Christianismus angesehen werden kann, fünf Hauptzüge, welche von Europa aus nach Asien gemacht worden sind, ohne die kleinere Haufen zu rechnen, welche bis zum Jahr 1291 fast stets dahin eilten.

Anfangs wurde auf diesen Zügen grösstentheils die durch Karavanen gebahnte Handelsstrase im Süden der Donau nach Konstantinopel eingehalten, um von dort nach Asién überzugehen. Bald aber sahe man auch in den südlichen und westlichen Häfen unserer Erdfeste ganze Flotten ausrüsten, um die Kreuzfahrer entweder nach Palästina hinüber zu fahren, oder denselben zum mindesten Hilfe zu leisten.

Bereits im Jahre 1098 langte ein genuesisches Geschwader an den syrischen Küsten an, und 1099 erschienen die Venetianer mit einer Flotte von 200 Schiffen, die unchristlich genug aus Eifersucht unterwegs die Pisaner geschlagen hatten.

Im Jahr 1104 kam dort ein neues genuesisches Geschwader von 70 Galeeren an; überhaupt sollen die Genueser in den ersten 13 Jahren der Kreuzzüge siebenmal mit Flotten an der asiatischen Küste erschienen seyn. Die Venetianer ihrer Seits fuhren noch 1110 zum zweitenmal dahin mit einer Flotte, und erfochten späterhin 1123 den wichtigen Sieg bei Jaffa, welches seitdem, nebst Acre, die gewöhnlichen Landungspläzze für die christlichen Flotten wurden.

Schon vor dem Anfang der Kreuzzüge hatten, ausser Pisa und Genua, mehrere andere italienische Städte, wie z. B. Amalfi, sich einen unmittelbaren Handel nach Konstantinopel sowohl, als nach den levantischen Häfen, eröffnet; doch hatte Amalfi nie eine Kriegsflotte. Dagegen wussten sich im Jahre 1100 die Pisaner bereits Handelsprivilegien von den byzantinischen Kaisern mit dem Schwerdt in der Hand zu ertrozzen.

Auch Genua erhielt dergleichen Handelsfreiheiten; vorzüglich aber hatten die Venetianer ihren Einfluss in Konstantinopel geltend zu machen gewusst; sie besassen dort eine eigene Handelsloge, und im 12ten Jahrhundert durften sie nach einem Vergleich sogar in Romanien 100 Galeeren, jede mit 140 Ruderknechten, bemannen [1]). Zu Anfang des 13ten Säculums waren sie es endlich, welche zu der Eroberung Konstantinopels durch die Franken am meisten mit beitrugen, daher sie sich auch seitdem beinahe des 4ten Theils des byzantinischen Reichs bemächtigten, indem sie es dahin zu bringen wussten, dass ihnen alle Küstenländer vom Hellespont bis zum jonischen Meer, die Halbinsel Morea, die wichtigen Inseln Negroponte, Candia und Corfu, nebst mehreren anderen Besizzungen zu Theil wurden. Welchen wichtigen Einfluss Alles dieses auf den nachmaligen Gang des europäischen Handels hatte, lässt sich leicht erachten.

Der Pisaner, als des schwächern Theils, hatten sich die Venetianer zwar nach Endigung ihres ersten Streits mehrmals angenommen, und sich mit ihnen verbündet; doch erlagen die ersteren 1284 nach einem fast 200jährigen Kampf gegen die Genueser, indem ihre Flotte vernichtet, und ihr Hafen verschüttet wurde; so wie 1382 nach einem noch blutigern Kampfe auch die Genueser hinwiederum den Venetianern die Oberherrschaft zur See, und das Uebergewicht im Handel überlassen mussten. Auch die Flandrer und Friesen, so wie selbst die Kauffahrer aus den Seestädten der Ostsee, erschienen mit ihren Schiffen an der syrischen Küste.

---

1) HEEREN Entwikkelung der Folgen der Kreuzzüge für Europa.

Sogar schon im Jahr 1097 war eine Anzahl Korsaren, welche meist aus Flammingern und Friesen bestund, unter der Anführung eines gewissen Winkmars von Boulogne mit ihrem Geschwader bis nach *Palästina* gekommen [2]), ohne dass ihnen der von Gottfried von Bouillon vorgenommene Kreuzzug bekannt gewesen wäre; indem sie schon seit 8 Jahren in verschiedenen Meeresgegenden herumgeschweift, und blos vom Raube sich genährt hatten. Im Jahre 1107 kamen nochmals 40 Buysen mit 7000 Wallfahrern aus England, Flandern und Dänemark in Palästina an. Welche wichtige Dienste die Bremer bei der Einnahme von Jerusalem leisteten, bezeugt selbst Kaiser Heinrich V., der sie dafür belohnte [3]). 1188 waren abermals Bremer und Lübecker bei der Belagerung von Ptolomais [4]), und 1190 wurde hauptsächlich durch sie der deutsche Orden gestiftet. Welchen Antheil die Deutschen überhaupt unter der Anführung ihrer Regenten Conrad III. und der beiden Friedriche an den Kreuzzügen genommen haben, ist bekannt, und bedarf hier weiter nicht angeführt zu werden.

Indem während dieser Kreuzzüge der levantische Handel seine Hauptrichtung mehr über das mittelländische Meer nahm, so bestund zwar anfangs der Donauverkehr einige Zeit fort; aber schon 1268 hatten die Kaufleute von *Wien* und *Regensburg* eine eigene Handelsloge zu Venedig, das deutsche Haus genannt, und als nachmals der Waarenzug von Italien aus stärker durch Tyrol geleitet

---

2) Fischer's Geschichte des deutschen Handels. I. 709.
3) Luenigs Reichsarchiv. P. spec. Cont. IV. I. 219.
4) Mathaei analecta *med. aevi.* V. 655.

wurde, waren es besonders die Städte *Augsburg* und *Nürnberg*, welche seit dem 13ten Jahrhundert *sich* dadurch sehr erhoben, dass sie für den Süden von Deutschland die Stapelpläzze jener Waaren wurden.

Für den westlichen Theil des deutschen Reichs, scheinen *Strasburg*, *Mainz* und *Köln* sich zeitig den Stapel für diese Waaren zugeeignet zu haben. Zwar lässt es sich nicht läugnen, dass die vorbenannten oberdeutschen Handelspläzze, und besonders Nürnberg, in genauen Handelsverbindungen mit den rheinischen Städten, und selbst mit den so wichtigen niederländischen Handelsörtern Brügge, Antwerpen und Brüssel stunden; so dass auch die levantischen Waaren, zum Theil, von dort aus für die niederländischen Gegenden besorgt worden zu seyn scheinen. Es ist aber wohl keinem Zweifel unterworfen, dass durch die Uebergänge des Splügen und St. Gotthards ebenfalls die indischen Produkte in die diesseits alpischen Länder verführt worden sind [5]), da zumal von Genua aus der Weg durch diese Gebirgspässe um vieles näher war, und späterhin noch selbst von Kaiser Sigismund in den Jahren 1418 und 1420 Verbote an die Reichsstädte erlassen wurden [6]), dass sie nicht nach

---

5) Da bereits zur Zeit der Römer der Weg der Legionen über die Alpen gegangen, und mehrere Pässe über diese Gebirge geöffnet worden waren, die nachmals von Karl dem Grossen und den folgenden deutschen Thronbesizzern, bei ihren Zügen nach Italien, ebenfalls benuzt wurden: so lässt sich wohl nicht anders glauben, als dass auch zeitig auf demselben Wege ein Handelsverkehr zwischen den lombardischen und oberrheinischen Städten statt gefunden habe.

6) Roth Geschichte des nürnbergischen Handels. I. pag. 112.

Venedig, sondern nur nach *Mailand* und *Genua* handeln sollten.

Uebrigens scheinen die niederländischen Häfen zeitig in unmittelbarer Handelsverbindung mit den Venetianern getreten zu seyn, da schon im Jahr 1318 venetianische Schiffe nach Antwerpen kamen [7]), und vormals bereits die Fahrzeuge von den flandrischen Küsten das mittelländische Meer häufig besucht hatten. Auch die Länder an der Ostsee handelten seit den Kreuzzügen unmittelbar nach Italien, und suchten von dort die ihnen nöthigen Produkte einzutauschen.

Indem die Bewohner von Flandern und Brabant sich zeitig durch ihren Kunstfleiss auszeichneten, und besonders die Tücher hier feiner gewebt und gefärbt wurden, als in den übrigen nordwestlichen Ländern, so gelangten besonders die Städte Brügge, Gent, Antwerpen, Dortrecht und Stavern durch ihre Manufakturen sehr bald zu ansehnlichen Reichthümern. Dadurch, dass das von allen Nationen so sehr gesuchte niederländische Tuch hier zur Stapelwaare wurde, trafen die Fahrzeuge, selbst der entferntesten Länder, in den flandrischen und brabantischen Häfen häufig zusammen; so dass diese oft hier ihre verschiedene Handelsartikel gegen einander absezten, und so geschah es, dass eben diese Häfen nach und nach die beständigen Marktpläzze der nördlichen und südlichen Waaren wurden.

Schon in der Mitte des 13ten Jahrhunderts hatten die beiden Städte Lübeck und Hamburg [8]) mit der Gräfin

7) Guiccardini Belgiae Descriptio. P. III.

8) Westphal. script. rerum Megapol. II. pag. 1287.

Margaretha von Flandern einen Vergleich über die zu zahlenden Abgaben von ihren Waaren geschlossen; da nun, der gewöhnlichen Meinung nach, der so bekannte grosse hanseatische Bund dadurch seinen Anfang genommen haben soll, dass im Jahr 1241 zwischen Hamburg und Lübeck ein Bündniss zur Abwehr von See- und Landräubereien eingegangen worden war: so sehen wir, wie Alles sich vereinigte, um den Handel des nordwestlichen Europa, an welchen der *rheinische Handel* so genau geknüpft ist, durch dieses gegenseitige Begegnen der Schiffe aus den Häfen der Ostsee und des mittelländischen Meers in Brabant und Flandern, zu erweitern; da zumal, bei der zu jener Zeit noch immer bestehenden Unvollkommenheit der Schifffahrt, der Weg durch den Sund nach der Ostsee für die aus den Häfen des mittelländischen Meers kommenden Fahrzeuge zu lang und gefährlich gewesen zu seyn scheint, und es für beide Theile sehr erwünscht seyn musste, dass sie für den wechselseitigen Eintausch der nördlichen und südlichen Produkte solche Häfen fanden, die nicht so weit von den ihrigen entfernt waren. Indem nun über dieses mehrere der niederländischen Städte sich bald als wirkliche Mitglieder des hanseatischen Bündnisses aufnehmen liessen, so erhob sich der Handel in den flandrischen Häfen in der Maase, dass sie zulezt die wirklichen Niederlagen der italienischen, rheinischen und nordöstlichen Waaren wurden. Bei der Rivalität um diese so wichtigen Niederlagen, erhielt damals *Brügge* vor Antwerpen und den übrigen niederländischen Häfen den Vorzug, den es aber nur bis ins 15te Jahrhundert behaupten konnte.

Dass dieser in der Nähe der Mündungen des Rheins so wichtige Umsaz der nördlichen und südlichen Handelswaaren für diesen Fluss selbst von ganz besonderer Folge seyn musste, lässt sich leicht ermessen; auch ist es in eben diesem Zeitraum, wo die an seinen Ufern liegenden Städte vorzüglich in Flor gekommen sind, als von deren Wohlstand in spätern Zeiten bei Vielen nur noch die blosse Spur übrig geblieben ist.

Zur weitern Uebersicht der damaligen besondern *rheinischen Handelsverhältnisse* mag folgendes dienen:

Während jener Zeit hatten die *oberrheinischen Städte* von Strasburg bis Mainz ihren vorzüglichen Verkehr;

1) mit *Italien* über die Pässe der Alpen durch die Schweiz;

2) mit dem *mittägigen Frankreich* über die Rhone und Saone, als von woher die Waaren bei Basel auf den Rhein kamen;

3) mit den *oberdeutschen Städten* sowohl vom Bodensee, als auch aus Schwaben; besonders aber mit *Augsburg*;

4) endlich mit *Bamberg* und *Würzburg*, nebst den übrigen Städten am Main, so wie mit *Nürnberg* und *Regensburg* von der Donau her.

Mainz besonders war bereits unter den Karolingern zur Königsstadt erklärt worden; indem dieselbe 1135 viele Zollprivilegien erhielt, so lässt sich hiervon auf die Wichtigkeit ihres Handels schliessen.

Schon zu Anfang des 12ten Jahrhunderts handelten die Duisburger unmittelbar nach *Mainz;* das Stapelrecht zu Köln scheint daher damals nicht sehr streng ausgeübt worden zu seyn; 1356 erkannte Karl IV. diese Stadt für

eine freie Reichsstadt, indess wurde dieselbe bereits im Jahr 1462 unter kurmainzische Botmässigkeit gebracht.

Auf dem *Unterrhein* kommt vorzüglich *Köln*, so wie für die *Waal*, *Tiel*, und für den Arm des Rheins, den man jezt den Leck nennt, *Wyk by Durstede* in Betracht.

Schon zu den Zeiten der Römer trieben die Bewohner der agrippinischen Kolonie, wie wir oben gesehen haben, einen nicht unbedeutenden Handel auf dem Rhein. Seit dem 8ten und 9ten Jahrhundert scheint diese Stadt in Handelsverbindungen mit mehreren niederländischen und englischen Häfen gestanden zu haben. Ihre Ostermesse war längs dem ganzen Rhein berühmt, indem dieselbe aus den entferntesten Gegenden besucht wurde. Ausser Getraide und andern Landesprodukten wurden hier auch viele Tücher und Leinwand verschifft.

In England hatte sogar Köln seine eigene Handelsniederlage, und höchst wahrscheinlich waren deren Kaufleute mit jenen von Tiel die ersten Bewohner der Gildehalle in London; auch standen sie um das Jahr 1226 dort in weit grösserem Ansehen, als die *Lübecker*, welchen sie sogar in London allerlei Hindernisse in den Weg legten. Doch bald vertrugen sie sich wieder mit ihnen, und traten in den grossen hanseatischen Bund, wodurch ihr Handel nur noch bedeutender wurde.

So wie die Kultur eines Volks mit dem Emporkommen seines Handels fast immer gleichen Schritt hält, so war es auch seit der Erweiterung der Kommerzialverhältnisse der verschiedenen Nationen durch die Kreuzzüge; indem in Italien sowohl, als in Deutschland, sich nach und nach ein ganz anderer Geist, besonders unter den

Städtebewohnern zeigte, welcher über die rohe Unwissenheit der blos zum Kampfe gerüsteten Ritter sich erhob, und ihre, meist nur zu Gewaltthätigkeiten der Faust gezogene Schwerdter verabscheute; dagegen aber auf Rechtspflege, so wie auf eine bessere Gesezgebung und genauere Handhabung der Ordnung, in den Handelsorten hinzielte.

In Italien, wo sich noch von frühern Zeiten her, ein Theil der freien Verwaltung der Gemeinheiten, und selbst die Benennung der alten Magistratspersonen erhalten hatte, zeigte sich dieser nach Freiheit strebende Geist zuerst, der so sehr zum Aufblühen der Gewerbe und des Handels hinwirkte. Nach dem Beispiel jener vormaligen römischen Städte, von welchen selbst in Oberdeutschland und am Rhein sich noch Spuren erhalten hatten, wurde von den deutschen Kaisern, welche besonders in der Lombardei das Wohlthätige dieser Einrichtungen hatten kennen lernen, den übrigen deutschen Städten die Munizipalfreiheiten ertheilt. Die Folge davon war, dass *Betriebsamkeit* mit *Kunstfleiss* gepaart sich immer mehr ausbreitete, wodurch zugleich alle Arten von Kenntnissen vermehrt wurden. Auch die Sitten wurden immer mehr verfeinert, und der für die *wahre Würde* der *Nationen* so wichtige *Bürgerstand* bildete sich immer mehr aus; indem zugleich dessen Muth und Kraft durch die Wohlhabenheit, welchen Fleiss und Handel erzeugten, erhöhet wurde.

In Deutschland waren bereits unter den sächsischen Kaisern die freien Königs- und Reichsstädte von den Landstädten unterschieden worden: die ersteren genossen schon zu jener Zeit vorzüglichere Gerechtsame. In

der Folge wurden sogar einzelne Landstädte zu Reichsstädten erhoben, um in Streitigkeiten mit den Grossen des Reichs die Parthei der Thronbesizzer zu vermehren; denn selbst die deutschen Regenten erkannten frühzeitig die grossen Vortheile, welche aus dem Aufkommen der Städte für die Erhaltung ihrer Krongerechtsame hervorgehen konnten. Schon der unglückliche Kaiser Heinrich IV. erhielt von den Bürgerschaften Beistand gegen die ungerechten Anmasungen des römischen Hofs, so wie sein Sohn Heinrich V. sich ihrer gegen seine widerspenstige Vasallen bediente, und eben hiedurch geschahe es, dass die Privilegien und Freiheiten der *Städte*, die *im einzelnen* stets zu *ohnmächtig* sind, um *gefährlich* zu seyn, und nur in ihrer durch *gesezliche* Bestimmungen geordneten *Gesammtheit* zur festen Stüzze des Throns werden können, immer mehr vermehrt wurden.

Durch den Faktionsgeist, der sich nach dem Abgang des hohenstaufischen Regentenstammes rüksichtlich der getheilten Kaiserwahlen in Deutschland zeigte, wurde der für *Ordnung* und *Recht* meist so sehr gestimmte *Bürgersinn* in den rheinischen Städten zu erst gewekt, da zumal bei dem Streit der Gegenkaiser die vorzüglicheren Handelsorte auch immer das härteste Schiksal zu erfahren hatten, indem jeder von selbigen als Kaiser anerkannt seyn wollte, und die Verheerungen dann nicht aussen blieben, wenn eine solche Stadt in die Hände der entgegengesezten Parthei fiel. Hierzu kam die allgemeine Beschwerde über die neu angelegten drükkenden Zölle, so wie wegen der über alle Grenzen steigenden Unsicherheit des Handels; da Jeder, der nur einige Gelegenheit

dazu hatte, sich auch berechtigt hielt, die reisenden Kaufleute zu Land und zu Wasser plündern zu dürfen; indem keine Geleitsbriefe der obersten Machthaber mehr geachtet wurden.

Selbst die Zollstätte, anstatt dass hier für die entrichtete Zahlung hätte Schuz geleistet werden sollen, wurden gleichsam zu einem privilegirten Hinterhalt der Willkühr und des Raubes; indem die von den Thronbesizzern auf dieselben angewiesenen Pfandgläubiger, so wie die Pächter derselben, in stets neuer Besteuerung der Zollpflichtigen unersättlich waren.

Schon im Jahre 1226 war unter der Regierung Friedrichs II. von einigen Städten, nämlich *Mainz*, *Bingen*, *Worms*, *Speyer*, *Frankfurt*, *Gelnhausen* und *Friedberg*, ein Bündniss wegen Bedrükkung des Erzstifts Mainz errichtet worden, welches aber von K. Heinrich VII. nicht gut geheissen wurde. Derselbe machte vielmehr 1231 eine Verordnung bekannt, nach welcher alle Verbindungen, Bruderschaften und Gemeinheiten in den bischöflichen Städten aufgehoben seyn sollten; auch wurde von den, gegen die Städte nur allzu sehr eingenommenen, Reichsfürsten zu Worms erkannt: „dass keine „grosse oder kleine Stadt sich irgend eine Verfassung „geben, oder Bündnisse und Eidgenossenschaften unter „sich errichten dürften.“ Von Friedrich II. wurde dieses auch bestätigt; indess kam doch zur Herstellung der öffentlichen Sicherheit im Jahr 1255 der grosse *rheinische Städtebund* zu Stande, bei dessen Zusammenkunft in Mainz die Deputirten von 60 Städten erschienen, deren Anzahl

nachmals sich auf 70 vermehrte, und von welchen folgende die vorzüglichsten waren:

Mainz, Köln, Worms, Speyer, Strasburg, Basel, Rheinfelden, Zürch, Freiburg, Breisach, Colmar, Schlettstadt, Hagenau, Weissenburg, Neustadt, Wimpfen, Heidelberg, Lauterburg, Oppenheim, Frankfurt, Gelnhausen, Friedberg, Wetzlar, Alsfeld, Fulda, Mühlhausen, Aschaffenburg, Seligenstadt, Bingen, Diepach, Bacharach, Wesel, Boppard, Andernach, Bonn, Neuss, Aachen, Münster, Bremen, Hirschfeld, Grünberg, Marburg etc.

Ehe diese Deputirten aus einander giengen, beschlossen sie, die benachbarten Fürsten zum Beitritt in dieses Bündniss einzuladen, dessen eigentlicher Zweck hauptsächlich mit darauf gerichtet war, die Sicherheit im Reiche herzustellen, und die den Handel so sehr drükkenden Zölle abzuschaffen. Die Erzbischöfe von Mainz, Trier und Köln, so wie die Bischöfe von Basel, Strasburg, Metz und Worms erklärten, nebst vielen Grafen und Rittern, nach damaliger Sitte, eidlich: „dass die „Zölle ungerecht wären, worüber die Städte sich be„klagten; so dass daher billig zu Wasser und zu Lande „auf einige Erlassung derselben zu dringen sey.“ Andere Fürsten und Herrn hingegen erklärten sich gegen dieses Bündniss; indess wurde dasselbe doch von König Wilhelm dem Bataver bestätigt, so dass man nachmals mit den Fürsten und Grafen, über hundert Mitglieder desselben zählte.

Um die Sicherheit für den Handel desto besser zu

erzwekken, wurde eine ansehnliche Kriegsmacht zu Pferde und zu Fuss errichtet; auch versprachen die Stände, für die obern Abtheilungen des Rheins von Basel bis zur Mündung der Mosel 100 Kriegsfahrzeuge auszurüsten; so wie die Städte des Unterrheins sich anheischig machten, 500 Kriegsschiffe in derselben Absicht zu unterhalten. Durch diese so ansehnliche Macht unterstüzt, wurden die Raubschlösser längs dem Rhein zerstört, und die ganze Gegend von Raubgesindel gereinigt, auch die übermässigen Zölle abgeschafft.

Aber leider! schon nach Wilhelms Tode war die Macht dieses Bundes gelähmt; erst unter König Richard von Cornwallis wurde 1268 ein weiteres Bündniss auf dem Reichstage zu Worms zu Stande gebracht, wobei sich die Mitglieder durch einen feierlichen Eid verbindlich machten: „Jeden, der sich Erpressungen erlaubte, an„zugreifen, und seine Burg zu zerstören. Auch sollten „ausser den uralten kaiserl. Zöllen, die übrigen alle ab„geschafft werden.“ Da indessen, dieser eidlichen Verbindung ohngeachtet, bald wieder aufs neue dergleichen ungerechte Zollerhebungen Statt fanden, so wurden 1271 alle Zollhäuser zwischen Strasburg und Köln niedergerissen und zerstört.

Zur Zeit Rudolfs von Habsburg wurde 1278 abermals ein ähnlicher Bund geschlossen, welcher besonders dahin zielte, den vormals bekannt gemachten *Landfrieden* aufrecht zu erhalten, welchen eben dieser Kaiser 1281 bestätigte, und bald darauf 1287 auch das Verbot erneuerte: „dass Niemand neue Zölle errichten, auch die alten nicht weiter erhöht werden sollten.“

Da in dem folgenden Jahrhundert die mächtigern Fürsten am Rhein, welche vormals Glieder jener Bündnisse gewesen waren, abermals neue Zölle anlegten, so sperrte die Stadt Strasburg den Rhein im Jahr 1351 mit Ketten und Balken dergestalt, dass kein Schiff auf dem Strom mehr auf- und abfahren konnte; durch diese Hemmung, welche den Handelszug der Waaren auf dem Oberrhein zum Theil unterbrach, wurden eben jene Fürsten veranlasst, die nicht von Alters hergebrachten Zölle wieder eingehen zu lassen.

Indem nachmals die schwäbischen Städte nach dem Beispiel der rheinischen sich ebenfalls verbanden, um ihre Gewerbe zu schüzzen, und die Sicherheit auf den Strasen herzustellen; so machte dieses die Fürsten eifersüchtig auf diese Bündnisse, weil auch zuweilen Landstädte sich in dieselben aufnehmen liessen, und sich so ihrem Einfluss und ihrer Herrschaft zu entziehen suchten. Da nun über dieses Kaiser Karl IV., von welchem 1356 die bekannte goldne Bulle, als eines der vorzüglichsten Reichsgesezze, publizirt worden ist, bei dem Abgang der kaiserlichen Regalien, die schon zuvor in die Hände der Grossen des Reichs übergegangen waren, anfieng, mehrere Reichsstädte, wie z. B. Andernach, Boppard, Wesel, Kaiserslautern, Oppenheim etc. zu verpfänden: so machte dieses den übrigen Gemeinheiten vor einem ähnlichen Schiksal bange. Es wurde daher jener *schwäbische Bund* nun zugleich auch in der Absicht geschlossen, um ein Schuzbündniss gegen dergleichen Verpfändungen zu errichten, wodurch der Kaiser sehr gegen sie aufgebracht wurde, und dieserwegen sogar 1376 die Stadt Ulm, wie-

wohl vergeblich, belagerte. Da indess die Städte schon seit geraumer Zeit als eine vorzügliche Stüzze des Throns angesehen wurden, so söhnte er sich bald wieder mit denselben aus.

Dagegen aber waren die Herzoge von Baiern, die Grafen von Würtemberg, und die Markgrafen zu Baaden dergestalt gegen den Bürgerstand aufgebracht, dass sich 1381 gegen das Bündniss der schwäbischen und rheinischen Städte nun der *löwler Bund* erhob, der aus Fürsten, Grafen und Rittern bestund. Sieben Jahre lang dauerte mit weniger Unterbrechung der Krieg zwischen diesen beiden Partheien; endlich kam es 1388 zu einigen entscheidenden Treffen, wo die Heere der verbündeten Städte, sowohl bei Weil, als auch bei Worms, geschlagen wurden. Auf diese Weise wurden endlich die Bündnisse der Städte getrennt, die ursprünglich für die rheinischen Gegenden, und selbst für ganz Deutschland, den so wohlthätigen Zwek hatten, den allgemeinen Frieden besser zu handhaben, und die Herrschaft der Gesezze immer fester zu begründen.

Bei einer genaueren Würdigung dessen, was durch die Städteeinrichtungen für das deutsche Reich im Allgemeinen ist gewirkt worden, wird es wohl nicht geläugnet werden können, dass durch die Zünfte und den Innungsgeist, der sich hier bildete, ursprünglich sehr viel Gutes für das Emporkommen und die Vervollkommnung der Gewerbe hervorgebracht worden sey; auch konnte, bei den vormaligen so üblen Polizeianstalten, die grosse Menge der arbeitenden Klasse auf keine bessere Weise, als auf diese, in der nöthigen Ordnung gehalten werden;

was bei unserer jezzigen Einrichtung, und nachdem alle Klassen der Staatsbewohner zu einer bessern Kultur übergegangen sind, nun auf eine andere Weise zu erzwekken steht. Indem indess bei eben jenen Zünften alles auf den Mittelpunkt des Interesse einzelner Körperschaften hingeleitet war, so konnte es zwar nicht fehlen, dass dadurch der Wohlstand derselben sehr gehoben wurde, aber sehr oft fand sich auch dabei der *Vortheil* des *Allgemeinen* aus den Augen gesezt; indem die Mittel, sich Nahrung zu verschaffen, auf Kosten so vieler andern Individuen, nur den *Zunftgenossen* zukamen, welche ihre Gewerbe gleichsam als Monopole betrachteten, und dieselben eben deswegen in spätern Zeiten vernachlässigten, so dass statt der *guten*, öfters *schlechte* Arbeiten geliefert wurden; und eben dieses Leztere ist es vorzüglich, was man heutiges Tages näher in Erwägung zieht, wenn von Aufrechthaltung der vormaligen Zunftgerechtsame die Rede ist.

Da in den frühern Zeiten der Name *Bürger* nur den wirklichen Bewohnern einer Burg zukam, die sich von rittermässigem Geschlecht dünkten, und späterhin die sogenannten gemeinen Bürger, deren Vorfahren zum Theil Leibeigene gewesen waren, sich durch ihre Industrie in eine solche Wohlhabenheit versezten, auch solche Reichthümer erwarben, wodurch sie sich auf die gleiche Linie mit den Geschlechtern stellten: so konnte es nicht ausbleiben, dass zeitig zwischen beiden eine solche Rivalität entstund, die in den meisten Städten, und besonders in jenen längs den Ufern des Rheins, in öffentiche Feindseligkeiten ausbrachen und welche häufig da-

mit endigten, dass die Zünfte, als die stärkern, die Oberhand behielten, und die patrizischen Geschlechter verbannt wurden, wenn sie sich nicht in die Zeit zu schikken und nachzugeben wussten. Diese Kämpfe der Zunftgenossen mit den alten Geschlechtern fielen in den Städten am Rhein meist im 13ten und 14ten Jahrhundert vor [9]). Oft waren freilich die Beschwerden der sogenannten Plebejer nicht ungegründet; sie verlangten nämlich Schuz gegen Unterdrükkung, welchen sie hauptsächlich darin zu finden glaubten, dass sie von ihres Gleichen gerichtet würden; sie drangen daher auf Theilnahme am Stadtregiment und an der Verwaltung des gemeinen Wesens, da zumal in vielen Städten sehr widerrechtlich die rathsfähigen Geschlechter keine Rechenschaft von der Verwendung der öffentlichen Einkünfte ablegen wollten.

Da die Zunftgenossen stets eine ansehnliche Menge bildeten, die, für ihre gerechte Sache entflammt, das Aeusserste zu wagen bereit waren: so suchten hie und da die Geschlechter durch Vergleiche den drohenden Sturm zu beschwichtigen, und der Billigkeit Gehör geben; daher in manchen rheinischen Städten eine solche Regimentsverfassung angetroffen wurde, die theils *patrizisch*, und theils *zünftig* war. Da, wo aber der Ahnenstolz sich hartnäkkiger zeigte, büssten es die Geschlechter meist mit Verbannung, und nun wurde ein uneingeschränktes Wahlrecht des Volks bei Besezzung der Rathsstellen eingeführt.

Diese innern Streitigkeiten der Städtebewohner unter sich wussten die benachbarten Fürsten oft so zu benuzzen, dass sie sich bald für die eine, bald für die an-

9) LEHMANN, speierische Chronik. VI. 3.

dere Parthei erklärten, und ihren Vortheil daraus zogen, ja zuweilen sogar selbst die Städte um ihre Freiheit darüber brachten.

Eine eigene Bemerkung ist es, dass zu jener Zeit die Besizzer des deutschen Throns sich meist der untern Volksklassen annahmen, um dem Stolz des Adels entgegen zu wirken; da sie zumal, nach dem was bereits oben ist angeführt worden, von den erstern weniger zu fürchten, für die Aufrechthaltung ihrer Krongerechtsamen aber vieles zu hoffen hatten.

Uebrigens ist es wohl nicht zu verkennen, dass erst seit den bestimmter geordneten städtischen Einrichtungen am Rhein, und in den übrigen Gegenden Deutschlands, die Fürsten eine bessere Gesezgebung und Rechtspflege, so wie eine genauere Ordnung und Polizei haben kennen lernen. Selbst das deutsche Kriegswesen hat durch die Nachahmung der städtischen Militäranstalten gewonnen. Ueberhaupt dürfte es wohl eine weitere Auseinandersezzung verdienen, was die *Städte*, und der sogenannte *dritte Stand*, in Deutschland dazu beigetragen haben, dass das so drükkende Joch des Feudalsystems gebrochen, und dass die Fürsten, aus blossen *Obertehnsherrn*, wirkliche *Landesregenten* geworden sind, als wodurch sie zuerst in den Stand gesezt wurden, mittelst einer gesezlicheren Verfassung, wo Vernunft und Recht regieren, das wahre Glük der Völker begründen zu können.

Da uns hier jedoch nur dasjenige vorzüglich interessirt, was die Handelsverhältnisse der rheinischen Städte und den Zug der Waaren auf diesem Strom überhaupt betrifft: so bemerken wir noch Folgendes davon:

Schon seit den frühesten Zeiten hatten, wie oben ist gezeigt worden, sich die Lombarden in den rheinischen Städten, und vorzüglich auch in Oberdeutschland niedergelassen, um die Produkte Italiens sowohl, als auch die Gewürze Indiens, und andere kostbare Waaren aus den südlichen Ländern abzusezzen.

Auch hatten die Kaufleute der grössern Städte längs dem Oberrhein, wie die zu Basel und Strasburg, bereits in unmittelbarer Verbindung mit Italien gestanden. Dieses erhielt seit der Zeit, als auf italienischen Fahrzeugen die levantischen Waaren zur See nach Brügge gebracht wurden, nach und nach eine andere Richtung; und anstatt dass vormals sehr vieles davon den Rhein abwärts gegangen war, so wurden bereits seit jener Zeit diese Waaren zum Theil stromaufwärts gebracht: indem mittelst des Seetransports es weit wohlfeiler war, die indischen Produkte aus den flandrischen Häfen auf der Wasserstrase des Rheins, als zu Lande aus Italien zu beziehen, daher auch schon im 14ten Jahrhundert die Bergfahrt längs diesem Strom sehr stark betrieben wurde [10]).

Um die Geschichte des rheinischen Handels aus jenen Zeiten näher aufzuklären, muss man nothwendig den Waarenzug, welcher aus Italien über die schweizerischen Alpen und den Bodensee her sehr frühzeitig stromabwärts statt hatte, von demjenigen unterscheiden, welcher durch den Zusammenfluss der italienischen Güter und der südlichen Produkte in den niederländischen Häfen bewirkt wurde, und der bereits seit dem 13ten und 14ten

10) Fischers Geschichte des deutschen Handels. T. II. p. 233.

Jahrhundert ziemlich stark stromaufwärts gieng. Bei diesem lezteren Zug der Waaren wurden besonders von Seiten der Stadt Köln sehr wichtige Geschäfte getrieben, so wie denn überhaupt der kölnische Handel durch das ganze Mittelalter einer der blühendsten war. Besonders beweist auch die durch ganz Deutschland fast allgemeine Annahme des kölnischen Maases und Gewichts das hohe Ansehen, welches sich diese Stadt durch ihre Handelsverhältnisse erworben hatte, die selbst eine Zeit lang gleichsam als der Haupthandelsplaz in der Geschichte unseres Vaterlands erscheint, da sie, ausser den kommerziellen Verbindungen mit den oberdeutschen Städten und den niederländischen Häfen, auch selbst mit England keinen unbedeutenden Handel trieb, wo sich seit dem 12ten und 13ten Jahrhundert stets mehrere Kaufleute aus dieser Stadt aufhielten, wie ein Schreiben des Königs Johann von 1208 an den Magistrat zu Köln dieses deutlich beweist [11]). Nach Fischers Geschichte des deutschen Handels [12]), soll Köln sogar im 12ten Jahrhundert starke Flotten nach dem Ozean ausgeschickt haben, wovon aber die näheren Data nicht angegeben sind; da übrigens selbst in Italien, Dänemark und Schweden, die Mark Silber nach kölnischer Währung bestimmt wurde, so lässt sich zugleich auf die Handelsverbindungen mit diesen Ländern schliessen; auch ist es nicht unwahrscheinlich, dass Köln dort nach dem Beispiel anderer grossen Handelsstädte seine besondere Niederlagen und Kauf-

---

11) Leibnitz script. R. Brunsw. I. 345.

12) T. I. pag. 947.

mannsgilden gehabt habe. Das Interesse, welches die zu jener Zeit bestehenden grösseren deutschen Handelsstädte, wie Lübeck, Bremen, Hamburg, Köln, Tiel, Braunschweig etc. hatten, ihren Verkehr nach Möglichkeit zu schüzzen, und ihre Niederlagen gegen Raub zu bewahren, erzeugte mehrere Verträge und Verbindungen unter ihnen. Auch Köln, welches anfangs eng mit Tiel verbunden war, trat zeitig zu den Bündnissen, die bald dem grösseren deutschen Handelsbund, der unter dem Namen der *Hansa* bekannt ist, sein Daseyn gab.

Schon 1199 kommt zwar in einem Diplom Königs Johann von England das Wort Hansa, in der Bedeutung als Handelsgesellschaftsgilde vor: doch ist das eigentliche Entstehungsjahr der deutschen Hansa ungewiss, indem selbst in den Urkunden des 13ten Jahrhunderts derselben noch auf keine bestimmte Weise gedacht wird [13]). Erst im 14ten Jahrhundert kommt der Ausdruk: *Gemeine deutsche Hansa* häufig vor, obgleich die einzelnen Verbrüderungen der Handelsstädte unter sich, welche dem grossen Bunde vorausgiengen, auch bereits mit diesem Namen bezeichnet worden zu seyn scheinen.

Der anfängliche Hauptzwek dieses so wichtigen Bundes war:

1) Das Monopol auf den Märkten zu gewinnen, und die Handelsverbindungen in der Fremde immermehr auszubreiten.

2) Die Strasen zu Wasser und zu Lande nach Mög-

---

13) Sartorius, Geschichte des hanseatischen Bunds. T. I.

lichkeit von Räubern zu reinigen, und sich gemeinschaftlich zu vertheidigen, wenn man angegriffen würde.

3) Ein Schiedsrichteramt bei Streitigkeiten unter sich zu bilden, wo derjenige, welcher sich nicht fügte, vom Bunde ausgeschlossen werden sollte.

Ob es gleich unbestimmt ist, in wie fern dieser grosse Handelsbund bei seinem Entstehen von den deutschen Thronbesizzern sankzionirt worden ist: so kommt doch bereits 1315 der Ausdruk: deutsche Hansagenossen, in einem Schreiben König Eduards II. an den König von Frankreich vor.

Unter den Städten, welche aus den Gegenden des Unterrheins und der Niederlande an dem hanseatischen Bündnis Theil genommen haben, werden besonders folgende genannt: Köln, Utrecht, Dortrecht, Amsterdam, Gröningen, Campen, Zwoll, Deventer, Zütphen, Duisburg, Emmerich, Hasselt, Middelburg etc.

Im Jahr 1364 wurde die sogenannte kölnische Konföderationsakte unterzeichnet, welche 1370 und 1394 bestätigt wurde, deren Inhalt uns aber wenig bekannt ist.

Indem die westlich gelegenen Städte eine eigene Abtheilung ausmachten, unter denen sich *Köln*, sowohl durch seinen Reichthum, als auch durch den Antheil, welchen es bereits an den rheinischen und oberdeutschen Bündnissen hatte, auszeichnete: so nahm diese Stadt eine zeitlang Theil an dem hanseatischen Directorium, wie denn im Jahre 1367 von derselben ein Schreiben an die entferntesten Handelsorte erlassen wurde, worin sie ihnen zu wissen that, dass zu Köln die Rathmänner der

Seestädte des baltischen Meers, Hollands, Seelands und der Südersee, wie auch die Bevollmächtigten anderer Städte versammelt gewesen wären, und mehrere Beschlüsse genommen hätten [14]).

Nachdem Lübeck das Präsidium in der hanseatischen Versammlung erhalten hatte, so sass zur rechten Hand Köln, und auf dasselbe folgte Bremen, Rostock, Stralsund, Wismar, Magdeburg, Braunschweig Danzig, nebst den Deputirten der niedersächsischen und liefländischen Städte. Zur linken aber nahm Hamburg, den Siz mit folgenden Städten ein: als Lüneburg, Nimwegen, Deventer, Campen, Zwoll, Zütphen, Arnheim, Tiel, Duisburg, Emmerich, Wesel, Minden, nebst den Abgeordneten der übrigen niederländischen und westphälischen Handelsörter.

Gewöhnlich rechnet man 72 Städte, welche nach und nach an diesem Bunde Theil genommen haben; unter welchen sich jedoch zeitig Kollisionen darin zeigten, dass die so genannten Seestädte wenig auf den Schuz der Landstrasen achteten, und dagegen die Landstädte nicht beisteuern wollten, wenn es der Freiheit der Meere galt, als in welcher leztern Hinsicht zuweilen Flotten von 100 Fahrzeugen ausgerüstet werden mussten. Im Jahre 1428 erschien sogar eine hanseatische Flotte von 240 Schiffen, mit 12,800 Mann, vor Koppenhagen, die

---

14) Indem die Hansestädte in mehrere Quartiere eingetheilt waren: so wurde Köln als die Hauptstadt des 2ten Quartiers angesehen. Im hansischen Abschied von 1369 heisst es ausdrüklich: „Was „die Städte von dem *kölnischen Bunde* einmüthig beschliessen wür„den, das müsste von den übrigen Hansestädten beobachtet werden.“

aber wenig ausrichtete, da fast überall die Einheit zur Erreichung gemeinschaftlicher Zwekke fehlte. In spätern Zeiten scheint Köln nicht mehr einen so starken Antheil an dem hanseatischen Bund genommen zu haben, indem schon in der Konföderation von 1443 weder dieser Stadt, noch auch der übrigen niederrheinischen und westphälischen Städte gedacht wird. Auch blieben 1470 die Deputirten dieser Stadt ganz von der Versammlung aus, da sie sich gegen mehrere der wichtigsten Statuten verfehlt hatten [15]).

An denjenigen Handelsverhältnissen, welche zwischen den östlichdeutschen Seeküsten und den Niederlanden, so wie mit den rheinischen Städten bestunden, scheinen, ausser Köln, auch Aachen, Duisburg und Mainz einen vorzüglichen Antheil genommen zu haben.

Von Aachen ist es bekannt, wie wichtig dessen Manufakturen von sehr frühen Zeiten her gewesen sind, und dass diese Stadt ihre eigene Niederlagen zu Antwerpen, und sogar in Venedig [16]), so wie in mehreren andern grossen Handelsstädten hatte.

Auch Duisburg trieb einen ansehnlichen Handel, und hatte besonders in den vornehmsten rheinischen Städten seine Waarenlager. Die dortigen Schiffer waren von jeher durch häufiges Auf- und Abfahren des Stroms vorzüglich thätig, und indem dieselben ihre Fahrten bis nach Mainz richteten: so scheint damals zu Köln nicht durchgehends für alle Waaren der Umschlag statt gefunden zu haben.

---

15) SARTORIUS, ibid. T. II. pag. 65.
16) Aachener Chronik. pag. 169.

Dass Mainz, so lange es eine freie Reichsstadt war, keine eigene Schifferzunft gehabt haben soll, scheint wohl etwas zu viel behauptet zu seyn [17]); aber nicht zu läugnen ist es, dass zu jenen Zeiten die mainzer Güter häufig als Rükladung an die ober- und niederrheinischen Schiffer abgegeben wurden. Uebrigens wurden die mainzischen Leinen- und Wollentuch-Fabriken, im 13ten Jahrhundert, mit zu den beträchtlichsten am ganzen Rheinstrom gerechnet; auch hatten die Kaufleute dieser Stadt bereits grosse Freiheiten von den Kaisern erlangt, und wie hoch ihr Ansehen durch die Gründung des rheinischen Städtebundes gestiegen sey, haben wir bereits oben gesehen. Durch ihren Reichthum und ihre Volksmenge, so wie durch ihren Handel und den Umfang ihrer Gebäude, welches sie zum Versammlungsort so mancher Reichstage und Konzilien machte, hatte sich diese Stadt den Beinamen der *Goldenen* erworben.

Wie sehr sich hier die Zünfte erhoben, unter denen die der Weber und Seiler mit die wichtigsten waren, ist bekannt; doch trugen die Streitigkeiten, welche sich in dieser Stadt zwischen den gemeinen und alten Geschlechtern erhoben hatten, nicht wenig zu ihrem nachmaligen Verfall bei.

Ein nicht unbedeutender, mit dem Rhein in Verbindung stehender Zwischenhandel wurde besonders sehr zeitig in Frankfurt am Main getrieben, welches bereits seit Friedrich I. berühmt war, und von Friedrich II. die Bestätigung seiner Herbstmessen erhalten hatte. Auch

17) Gaum, Bemerkungen über den Oktroivertrag, pag. 18.

wurden von eben diesem Kaiser 1225 die Kaufleute, welche diese Messe besuchen würden, in besondern Schuz genommen. Die glükliche Lage dieser Stadt, auf den Grenzen zwischen Nord- und Süddeutschland, so wie zwischen den rheinischen und den Donauländern, als wohin, mittelst des Mains, die Güter auf einer bedeutenden Strekke zu Wasser gebracht werden konnten, verursachte, dass sich dieser Ort bald über die ältere und angesehenere Handelsstadt Mainz empor heben konnte. Im Jahre 1329 wurden Frankfurts Bürger von allen Reichszöllen zu Wasser und zu Lande befreit, und 1330 ertheilte Kaiser Ludwig IV. dieser Stadt eine zweite Messe auf die Fastenzeit; auch erhielt sie das Recht, Scheidemünze zu schlagen, und nach Belieben Wechselbänke anzulegen. Durch die eben erwähnten frankfurter Messen, wurde zum Theil der Handel zwischen den oberdeutschen Städten und den Niederlanden geführt, wobei die Wasserstrase des Rheins meist zum Transport der Waaren benuzt wurde.

Auf dem Oberrhein waren es in den frühesten Zeiten *Basel* und *Strasburg*, welche die dortigen Stationen gemeinschaftlich befuhren. Doch kamen die Bewohner derselben bald darüber in Streit, welcher endlich dahin verglichen wurde, dass die Schiffer von Basel aller Fahrt unterhalb Strasburg entsagen mussten, ja auch selbst die Bergfahrt von Strasburg aus wurde ihnen streitig gemacht.

Mit Recht kann übrigens die Schifferzunft zu Strasburg als eine der ältesten längs dem ganzen Rhein angesehen werden, die schon zu Anfang des 14ten Jahrhunderts ihre besondere Zunftartikel hatte.

Wie bedeutend der Handelsverkehr zu jener Zeit zwischen Strasburg und Köln gewesen sey, lässt sich daraus schliessen, dass in lezterer Stadt die Kaufleute der ersteren das Einbürgerrecht genossen, und dass noch jezt zu Köln Spuren von dem Quartier übrig sind, wo die strasburger Handelsleute ihre Wohnungen hatten.

In Hinsicht der Neckarschifffahrt zeichnete sich Heilbronn zeitig durch seine Versendungen aus. Die Handelsverbindungen dieser Stadt waren überhaupt von der Art, dass sie bereits 1322 mit Nürnberg einen Vergleich abschloss, durch welchen die wechselseitige Zollfreiheit festgesezt wurde; auch besorgte dieselbe eine Zeitlang den Zwischenhandel von einem beträchtlichen Theil Baierns und Schwabens mit den rheinischen und niederländischen Häfen.

Von dem, was sich über Speier, als der damaligen dritten rheinischen Stapelstadt, sagen lässt, davon werden wir weiter unten zu sprechen Gelegenheit haben, wo alles dasjenige, was die für die rheinische Gesezgebung so wichtige Materie des gezwungenen Waarenumschlags betrifft, weitläufiger wird auseinander gesezt werden.

Da während des Mittelalters an eine eigene Gesezgebung für den Handel, der auf schiffbaren Flüssen getrieben wurde, wenig gedacht worden ist, und wir daher auch für diese Periode nicht im Stande sind, etwas anzuführen, was von der obersten Reichsbehörde dieserwegen besonders publizirt worden wäre: so wird es um so nöthiger seyn, hier die Grundsäzze näher zu entwikkeln, welche während dieses grossen Zeitraums für den

deutschen Handel im Allgemeinen sowohl, als auch besonders für den Handel und die Schifffahrt des Rheins statt gefunden haben, als sich zugleich hieraus auf die Polizeimaasregeln schliessen lässt, welche in dieser Hinsicht für so manche Jahrhunderte befolgt worden sind, und von welchen selbst in den jüngsten Zeiten noch mehrere Spuren übrig geblieben sind.

VII.

Allgemeine Uebersicht der Grundsäzze, welche rüksichtlich des Handels und der Schifffahrt während der mittleren Zeiten befolgt worden sind.

So sonderbar uns auch jezt in neuern Zeiten manche Grundsäzze vorkommen mögen, welche für den Handel und die Schifffahrt vormals bestanden haben, so können wir jedoch nicht läugnen: dass die Folgen davon, für den Wohlstand unseres Vaterlands sowohl im Allgemeinen, als auch für das Emporkommen der rheinischen Städte insbesondere sehr wohlthätig gewesen sind. Es muss daher nothwendig unsere Neugierde reizen, dieselben näher kennen zu lernen.

Freilich dürfen wir bei Betrachtung derselben uns nicht dabei aufhalten, dass überall der Hang nach Monopolien daraus hervorleuchtet, und dass die Bewohner der deutschen Handelsstädte, anstatt ihren friedlichen Verkehr durch gute Behandlung und gegenseitiges Zuvorkom-

men zu befördern, vielmehr, aus *Selbstsucht* geleitet, einander von den verschiedenen Handelspläzzen zu verdrängen suchten. Auch muss es uns nicht zu sehr auffallen, dass bei der wenigen Aufklärung im Mittelalter, gegen alle gesunde Handelspolitik, der Eingang der rohen Materialien, welche in einem Lande mit beträchtlichem Gewinn hätten verarbeitet werden können, oft so hoch mit Abgaben belegt waren, dass dieselben kaum eingeführt werden konnten; und dass hingegen die ausgehenden Manufakturwaaren sich häufig so belästigt fanden, dass deren Versendung äusserst erschwert dadurch wurde. Eben so fand es sich auch in Hinsicht der Zollanstalten, die leider so eingerichtet waren, dass oft der Auswärtige zum Schaden des Einheimischen dadurch begünstigt wurde, so wie man damals überhaupt noch nicht die Einsicht hatte, die Zölle und übrigen Abgaben so zu reguliren, dass dieselben, statt nachtheilig und schädlich zu seyn, vielmehr für die Belebung des Handels nuzbar geworden wären. Diese und andere Folgewidrigkeiten dürfen wir freilich nicht in Anschlag bringen, sondern wir müssen uns vielmehr hier blos an das halten, was auf eine mehr oder mindere Weise dazu beigetragen hat, dem deutschen Handel die Richtung zu geben, dass, bei allen Mängeln der Gesezgebung im Mittelalter, derselbe dennoch sich so empor geschwungen hat, dass dessen damalige Höhe noch jezt unsere Bewunderung erregt.

Um zwekmässig hierbei zu verfahren, werden wir das, was wir hier vorzutragen haben, nach folgenden Rubriken unterscheiden:

I. *Handelsgrundsäzze im Allgemeinen.*

1) Um die Verhältnisse zwischen den Land- und Städtebewohnern genauer zu ordnen, wurde bereits in frühern Zeiten festgetezt, dass Niemand die Produkte und Waaren, weder einzeln auf dem Lande verkaufen, noch auch aufkaufen durfte; sondern der Landmann und Gewerbtreibende mussten die Vorräthe auf die Marktpläzze, oder in die dazu bestimmten Kaufhäuser der Stapelpläzze bringen, und dort feil bieten. Späterhin durfte selbst bei Ermangelung der Käufer das, was einmal in die Städte zum Verkauf war gebracht worden, nicht wieder hinausgeführt werden; sondern es musste eingestellt, oder sonst an die Bürger losgeschlagen werden.

2) Nirgends auf dem Lande war es den Fremden erlaubt, ihre eingebrachten Güter und Waaren zu verkaufen, und selbst in den Städten durften sie dieselben nicht immer Pfund- und Ellenweise absezzen, sondern es geschah meist im Ganzen, nämlich nach Ballen, Zentnern oder Tonnen. Zuweilen durften auch Fremde nicht unmittelbar mit Fremden kontrahiren; sondern zu einem solchen Handel wurde meistens die Dazwischenkunft eines einheimischen Bürgers erfordert.

3) In den frühern Zeiten durfte der Handel vorzüglich nur an gewissen Stapelorten getrieben werden. Die Pläzze, wo die Schiffer und Kaufleute ihre Waaren und Güter ablegten, hiessen Stationen.

Obgleich das älteste Stapelrecht hauptsächlich blos in der Zufuhr, und in der Niederlage der Waaren bestund: so erhielt selbiges doch nachmals die Ausdehnung des

nothwendigen Feilbietens und des Rechts des Vorkaufs der Städtebewohner, vor den Fremden.

4) Da es in den Städten zuweilen an hinreichendem Vorrath der Lebensmittel und andern Nothwendigkeiten fehlte, so wurden die Transporte, welche in der Nähe vorbei kamen, ebenfalls angehalten, und gegen Zahlung in dieselben eingeführt, oder sonst zurükbehalten.

5) Indem der Stapel aus der Niederlagsgerechtigkeit in eine zwangsmässige Feilbietung der durchgeführten Waaren übergieng: so waren seitdem die dieserwegen ertheilten Privilegien sehr verschieden, da sie bald nur auf einzelne Artikel von Waaren giengen, bald auf alle Waaren ausgedehnt waren; auch wurde die Zeit der Feilbietung meist auf 3, oder mehrere Tage bestimmt.

6) Zu den Stapelgütern, von welchen Schoss oder Zoll bezahlt werden musste, rechnete man in spätern Zeiten meist Kupfer, Zinn, Häute, Pelzwerke, Felle, Wolle, Tücher, Flachs, Werg, Hanf, Leinen, Talg, Wachs, Flaumenfedern, Butter, Fettwaaren, Eisen, Vitriol etc.

Doch waren die Verordnungen dieserwegen sehr verschieden, indem zuweilen in einigen Städten dasjenige als Stapelwaaren angesehen wurde, was man anderwärts als Venthgüter erklärte. Denn so wurde 1446, nach den für Dordrecht gegebenen Stapelgesezzen, folgendes zu den ersteren gerechnet: Getraide, Erbsen, Bohnen, Wein, Salz, Holz, Kohlen, Kalk, Mühlsteine, Hopfen, Schmalz, Ziegel, Dachschindel etc., da doch in den Stapelstädten des Ober- und Mittelrheins manche dieser Artikel als Venthgüter angesehen wurden.

7) Als Venthgüter erkannte man meistens diejenigen, von welchen kein Schoss zu zahlen war, und die an Jedermann versendet, auch überall hin verkauft werden durften. Zu denselben rechnete man vorzüglich Bier, Häringe, Theer, Pech, Wagenschuss, Knapphölzer und sonstige Materialien zum Schiffsbau. In der Folge wurde auch zuweilen Getraide und Wein zu diesen Venthwaaren gerechnet.

8) Da in der Folge mit dem Stapel zugleich das Umschlagsrecht verbunden wurde, so erhielten die Stapelstädte dieserwegen nach und nach folgende Gerechtigkeiten:

a. Einen Krahnen zu haben, und ein Kaufhaus zu errichten.

b. Besondere Aufseher und Polizeibeamten darüber zu sezzen.

c. Eigene Schiffer zu ernennen, deren Transportschiffen sich die fremden Kaufleute bedienen mussten; auch wurden besondere Schifffahrtsordnungen dieserwegen errichtet.

d. Das Recht, die Waaren zu schäzzen und besichtigen zu lassen.

9) Indem mittelst des Stapelrechts, theils alle Waaren von einer gewissen Gegend, oder zuweilen auch nur bestimmte Güter aus einzelnen Distrikten den Städten, wo Kaufhäuser sich befanden, zugeführt werden mussten: so entstund daraus ein beträchtlicher Zusammenfluss mehrerer Waarenartikel, wodurch nothwendig die Konkurrenz erweitert, und die Preise um vieles billiger wurden; auch hatten nun die Käufer eine grössere Auswahl, welches für die damaligen Zeiten nicht erreicht worden

wäre, wenn eine solche Einrichtung nicht bestanden hätte.

10) Durch die Errichtung mehrerer dergleichen Stapelstädte wurde den Bewohnern der Provinzen der Einkauf ihrer Bedürfnisse sehr erleichtert. Inzwischen erhob besonders sich bald dadurch eine Stapelstadt über die andere, dass in einigen derselben der vortheilhaftere Ein- und Verkauf durch die Lage begünstigt, oder auch sonst leichter und bequemer gemacht wurde. So enstunden nach und nach die mächtigeren, grösseren Handelsstädte, deren zahlreiche Bewohner die Erzeugnisse des Landes mehr konsumirten, wodurch der Akkerbau sich begünstigt sah, und zugleich auch eine grössere Zirkulation dadurch entstund, dass durch besseren Absaz der Manufakturwaaren und Kunstprodukte nun auch die Handwerker und Künstler in den Städten immer mehr empor kamen.

11) Derselbe Stapel, welcher Anfangs, so lange es für Deutschland blos einen inneren Handel gab, offenbar die Aufnahme desselben zum Zwek hatte, wurde jedoch in der Folge, als der Handelsverkehr stärker nach dem Auslande gieng, demselben in mehrerer Hinsicht nachtheilig; denn ob es gleich nicht zu verkennen war, dass durch denselben auf einer Seite für die innere Handelsverhältnisse mehrere Konkurrenz und Wohlfeilheit, so wie auch selbst ein besserer Absaz der Waaren erzwekt werden konnte: so wurde dagegen auf der andern der Zug der Waaren gegen aussen aufgehalten, und somit der grössere Handel beschwert. Auch wurde eben dadurch der lästige Vor- und Aufkauf befördert, da zumal die

Bürger einer Stadt oft in Verbindung zusammen traten, und alles um einen geringen Preis an sich zu ziehen suchten, um es mit Wucher auswärts wieder zu verkaufen.

12) Der Nachtheil, den bei mehrerer Ausbreitung und bei veränderten Verhältnissen des Handels, der Stapelzwang dadurch hatte, dass daraus ein harter Druk für die arbeitende Klasse von Bürgern, und besonders auch für den Landmann entsprang, indem alles in den Stapelstädten feil geboten, und keiner seine Produkte nach seinem wirklichen Vortheil absezzen konnte, wurde in den niederländischen Städten zuerst gefühlt, daher auch dort zeitig ganz andere *Handelsgrundsäzze* aufgestellt wurden; indem

a. alle Waaren ohne einige Beschränkung ein- und ausgeführt werden konnten, sobald der Zoll erlegt war.

b. Wurde der Handel unter den Einheimischen und Fremden ganz frei erklärt; sie mochten her seyn, woher sie wollten.

c. Um den Handel noch mehr zu befördern, wurden selbst sogar von manchen Waarenartikeln die Zollgebühren ganz aufgehoben, oder zum wenigsten um ein beträchtliches vermindert.

13) Auch in mehreren Städten am Rhein wurde zeitig der Handel ganz frei gegeben: so geschahe dieses z. B. in Worms, indem 1232 der Bischof Heinrich II. alle Verbrüderung der Kaufleute aufhob, und einem Jeden der freie Kauf und Verkauf seiner Waaren zugestanden wurde.

Besonders genoss auch in den rheinischen Städten

frühzeitig der Handel mit ungefärbten deutschen Tüchern den Vorzug, dass derselbe frei war, und kein Zoll davon gefordert werden durfte.

14) Indem es im Mittelalter noch keinen Speditionshandel auf die heutige Weise gab: so wurden die Kommissionen und die sogenannte Faktorei durch die Kaufleute der verbündeten Städte, die man *Schwesterstädte* nannte, besorgt. Auch errichteten zeitig mehrere Handelsorte unter sich das Recht der Einbürgerung, wie dieses z. B. die Strasburger zu Köln genossen, wodurch ebenfalls der Kommissionshandel erleichtert, und der gegenseitige Verkehr sehr befördert wurde.

II. *In Hinsicht der Kaufleute* überhaupt, fand folgendes statt:

1) In Deutschland genossen in früheren Zeiten die Handelsleute meist den unmittelbaren Schuz der Thronbesizzer für ihre Person sowohl, als für ihre Güter, und waren anfangs dem allgemeinen *Hofrecht*, so wie dem besondern *Markt*- und *Stadtrecht* unterworfen. Diesem gemäss,

a. reisten sie, wenn ihre Geschäfte es erheischten, unter kaiserlichen Geleitsbriefen, welche gegen Erlegung eines bestimmten Geldes gelösst werden mussten.

b. Sie und ihre Diener hatten das Recht, alle Gattungen von Waffen zu kaufen, und selbige zu tragen.

In dem Landfrieden Kaiser Friedrichs I. heisst es daher §. 8.: „Ein jeder Kaufmann, der seines Handels wegen die Länder durchzieht, kann seinen Degen an den

Sattel hängen, oder auf den Wagen legen, um sich desselben zur Vertheidigung zu bedienen.“ [1])

2) Schon zu den Zeiten Kaiser Heinrichs II., und also zu Anfang des 11ten Jahrhunderts, unterschied man die *Groshändler* von den *Krämern*, und gestand den ersteren weit mehr Vortheile und grössere Freiheiten zu, als den leztern, indem ihre Gerechtsame hauptsächlich darin bestunden:

a. dass sie von persönlichem Arrest befreit waren, sobald sie Kaution leisten konnten.

b. Sie konnten nicht zu gerichtlichen Zweikämpfen gefordert werden.

c. Durch Eid konnten sie sich von einer angeblich nicht erwiesenen Schuld frei machen.

d. Häufig wurden die Grosshändler von Marktabgaben und selbst sogar zuweilen von Erlegung des Zolls befreit.

3) Für den Aufenthalt der fremden Kaufleute war in mancher Stadt eine gewisse Zeit bestimmt; so in Köln anfangs 6 Wochen, nachmals aber, nach hanseatischen Grundsäzzen, 3 Monat. In mehreren andern Städten hieng es ganz von dem Gutbefinden der Handelsleute ab, wie lange sie sich aufhalten wollten; indem man sie in ihren Geschäften auf keine Weise zu beschränken suchte.

4) Geld auf Zinsen und Wucher zu geben, war den Kaufleuten untersagt; dagegen stand ihnen frei, Geld zu wechseln, und allen Geschäften solcher Art sich zu unterziehen.

---

1) Sammlung der Reichsabschiede. T. I. p. 9.

Der Geldwechsel gehörte zwar in den frühern Zeiten zur Münze jedes Markts, und die Vortheile davon flossen eben so, wie der Schlagschaz, der von dem Ausprägen der Münzen gezahlt wurde, in die Hände derjenigen Münzherren, die mit diesem Geschäfte von den Thronbesizzern besonders belehnt waren. Aber schon seit den Zeiten der sächsischen Regenten wurde es bestimmt: „dass der Geldwechsel eine bürgerliche Nahrung seyn sollte.“

5) Von dem Handelsgewinnste mussten in frühern Zeiten die christlichen Kaufleute den 11ten Theil, die Juden hingegen den 10ten Theil an die Kirchen abgeben.

Bei Extrakontributionen wurde von den Landesregenten sogar zuweilen der 10te Theil des Verlags gefordert.

6) In einigen Handelsstädten hatten die Kaufleute eigene Kirchen, die keinem Heiligen gewidmet waren, wie z. B. in Magdeburg, Erfurt etc.

III. *Wegen der Innungen und Kaufmannsgilden, ist aus den mittlern Zeiten folgendes bekannt:*

1) Zeitig gab es für die Schiffer sowohl, als auch für die Kaufleute, *Brüderschaften*, die meist einen Heiligen zum Schuzpatron hatten. Man nannte die Glieder solcher Gilden zuweilen *Eidgenossen*. Ohne Glied einer solchen Gilde zu seyn, durfte in spätern Zeiten Niemand feil auf dem Markte haben; auch konnte ohne Erlangung des Gilderechts kein auswärtiger Handel und zwar deswegen nicht getrieben werden, „damit die Gewerbsnah„rung einer Stadt vor Schaden bewahrt, und der Kredit

„ der Handelsleute desto besser aufrecht erhalten würde; “ indem Jeder an die Beobachtung der Gildeartikel, die den Wohlstand der ganzen Gemeinde zum Zwek hatten, genau gebunden war.

2) Der alte deutsche Grundsaz: „ dass nur Jeder von seines Gleichen gerichtet werden konnte; “ hatte auch bei der Errichtung der Kaufmannsgilden seinen Einfluss; denn schon nach den Bestimmungen für die ursprünglichen Korporationen der Kaufleute wurde es erheischt: „ dass alle Handelsstreitigkeiten nach hergebrachten Gewohnheiten entschieden werden sollten; “ die Bildung der förmlichen Kaufmannsinnungen hatte übrigens besonders seit dem 12ten Jahrhundert statt.

3) Selbst fremde Kaufleute mussten sich als Mitglieder in die einheimischen Gilden aufnehmen lassen, oder eine eigene *Hansa* errichten, wofür sie gewisse Abgaben zu entrichten hatten.

4) Oft wohnten die fremden Kaufleute in einem bestimmten Stadtquartier unter der Aufsicht ihres *Altermanns* beisammen, und befolgten ihre besonderen Gebräuche; auch hatten sie hie und da Gildehallen. Uebrigens waren, im Falle eines Vergehens, der Regel nach die Schuldlosen nicht gehalten, für ihre Gildegenossen zu haften, obgleich dieses in einzelnen Fällen wohl zuweilen statt fand.

5) Bisweilen übten die Altermänner eine Art von Gerichtsbarkeit über die fremden Kaufleute aus, entschieden ihre Handelsstreitigkeiten, bewirkten zu Marktzeiten den Frieden, indem sie die Ruhe und Sicherheit beim Feilbieten aufrecht erhielten, und selbst für den öffent-

lichen' Kredit sorgten. Als Ueberbleibsel dieser Einrichtung, kann man die *Hansgrafen-Aemter* ansehen, die noch in spätern Zeiten in manchen Städten angetroffen wurden.

6) Indem die Handwerker das Innungswesen der Kaufleute nachahmten, so zeigte sich zeitig bei demselben der Keim des Guten und Bösen, welchen diese Anstalt in sich trägt; indem zwar auf der einen Seite, da alles bei den Gilden auf den Mittelpunkt des Nuzzens einer Korporation hingeleitet wurde, auch dieselben in ihrem Wohlstand sich erhoben, während auf der andern aber auch zugleich Rechte und Gewohnheiten entstunden, welche die freie Thätigkeit hemmten, und dem allgemeinen Vortheil der Städte- und Landbewohner oft entgegengesezt waren. Denn zu läugnen ist es wohl nicht, dass die Wirkungen des ausschweifenden Innungsgeistes, besonders darin höchst nachtheilig waren, dass die Statuten dieser Korporationen fast durchgehends die lästigsten Monopole geltend zu machen suchten, und ihre Nebenmenschen nöthigten, sich willkührliche Preise und andere unbillige Behandlungen gefallen zu lassen; dass ferner, nach ihren Verfügungen, die Zünfte sich das Recht anzumassen suchten, über Ehre und Schande der Gildegenossen abzusprechen, und endlich sogar auch eine Art von Gerichtsbarkeit bei Testamenten, Erbschaften und Vormundschaften ausüben wollten.

7) Um die bei den Innungen eingeschlichenen Missbräuche zu hindern, und um den wilden Geist der Zünfte nicht zu sehr aufkommen zu lassen, wurden die Verbrüderungen und Gilden der Handwerker, besonders seit

der Regierung Kaiser Friedrichs I., der die üblen Folgen von dergleichen Korporationen in Italien hatte kennen lernen, eine zeitlang verboten.

IV. *Gerichtsstand der Kaufleute und die Entscheidung ihrer Streitigkeiten betreffend.*

1) Der eigene Gerichtsstand, welchen die Kaufleute sehr zeitig in Deutschland hatten, wird von vielen als die erste Quelle des Stadtrechts angesehen. Anfangs wurden die Handelsstreitigkeiten nach blossem Herkommen, oder auch nach Hofrecht und Pfalzgesezzen entschieden, da zumal die Kaufleute wegen Mangel an Grundeigenthum des Landrechts nicht fähig geachtet wurden. Später hatten die Kaufleute ihre eigene Vorsteher, Richter oder Altermänner. Sie konnten sich zu diesem Behuf in den Handelsstädten versammeln, und die Streitigkeiten nach ihren Rechtsgewohnheiten schlichten. Diese Urtheile, welche meist auf schiedsrichterliche Weise ergiengen, wurden von der Ortsbehörde in Vollzug gesezt.

2) Wenn eine Handelsstreitigkeit vor dem Richter und den Stadtschöffen anhängig gemacht wurde, so musste dieselbe in möglichst kurzer Zeit, nämlich in 8 oder 14 Tagen, geschlichtet werden, es wäre denn gewesen, dass die Schöffen es beschworen hätten, dass dieses in einer so kurzen Zeit nicht zu bewerkstelligen sey. Bei der Entscheidung eines solchen Rechtsstreits war es der Stadtschöffen Pflicht, den Beklagten in seiner Vertheidigung zu hören, auch das Gutachten der mit beisizzenden Handelsleute zu vernehmen, und erst alsdann konnte rechtskräftig darüber gesprochen werden.

3) Die Richter eines Orts waren verbunden, einen überwiesenen Schuldner einzuthürmen, und im Fall sie einen entfliehen liessen, waren sie dafür verantwortlich.

4) Wenn das Vergehen eines fremden Kaufmanns Hals und Hand betraf: dann trat das gewöhnliche Richteramt ein; übrigens war im Fall eines solchen Vergehens mit der körperlichen Strafe nicht immer die Konfiskation der Güter verbunden.

V. *In Rüksicht der Gastgerichte ist zu bemerken:*

1) Dass zur Beförderung des Handels in den grössern Städten besondere Gastgerichte und Kaufrechte angeordnet waren, damit in Hinsicht der fremden Kaufleute ein schnelleres Verfahren beobachtet werden möchte, da zumal die gewöhnlichen Gerichte sich nur zu gewissen Zeiten versammelten, und überdieses auch deren Procedur mit zu vielen Förmlichkeiten verknüpft war.

2) Bei diesen Gastgerichten waren die Fristen sehr kurz, nämlich: von 2 oder 3 Tagen, oft auch nur von einem *Sonnenschein* zum andern, zuweilen mussten auch sogar Schulden noch in derselben Nacht bezahlt werden, wenn die Einthürmung nicht erfolgen sollte.

Indem wegen diesen Gastgerichten ausserordentliche Sizzungen gehalten wurden, so mussten dieselben auch eigends bezahlt werden.

3) Besondere Weichbilde oder Oberhöfe zur Entscheidung der Handelsstreitigkeiten zwischen Einheimischen und Fremden, waren in den rheinischen Städten zu Strasburg, Mainz und Köln.

VI. *Ueber das Marktrecht ist folgendes bekannt:*

1) Im Mittelalter unterschied man in Deutschland überhaupt dreierlei Rechte:

a. Das *Gottes-* oder *geistliche Recht.*

b. Das *Marktrecht* oder *Weichbild*, welches das Stadtrecht und das den Kaufleuten zugestandene Hofrecht zugleich mit begriff.

c. Das *Landrecht.*

Aus dem den Kaufleuten verliehenen kaiserlichen Hofschuzze entwikkelte sich nach und nach grösstentheils das Stadtrecht, als worauf das Stadtregiment sich gründete. Auch erhielten mittelst kaiserlichen Privilegien mehrere rheinische Städte, wie z. B. *Strasburg*, *Speyer*, *Worms*, *Mainz*, *Köln*, auf ihrer Markung ein eigenes Schuzrecht, woraus nachmals deren Gerichtsbarkeit entstund.

2) Der Stadtschuz hiess zuweilen auch Weich- oder Burgfriede, und war zwar eigentlich vom Marktschuzze darin unterschieden, dass von Lezterm blos der Marktplaz befriedet wurde; indem jedoch der Stadtschuz oft aus dem Marktschuz entstund, so wurden beide sehr häufig verwechselt.

3) In den frühesten Zeiten war das Marktrecht von den Handelsleuten, theils aus freier Willkühr, und theils nach alter Gewohnheit bestimmt worden. Uebrigens war vermöge der kaiserlichen Privilegien mit dem Rechte, einen Jahrmarkt zu halten, meist zugleich auch die Erlaubniss verbunden, ein Münzhaus und eine Zollstätte anzulegen. Bereits 1064 wurde die Ausübung des Zoll- und Münzrechts als Bestandtheil des Marktrechts angegeben.

4) Während des Haltens der Markttage waren überall die Orte befriedet; alles war unter dem unmittelbaren Schuzze des Kaisers, und jede Gewaltthat oder Beleidigung wurde mit dem Königsbann bestraft.

5) Seit Kaiser Friedrich I. (1152–1190) bestund das Marktrecht, ausser der Zoll- und Wegegeldes-Erhebung, in der bürgerlichen Gerichtsbarkeit, dem Bann- und Mühlrecht, so wie in der Bestimmung alles dessen, was während der Marktzeit beobachtet werden musste. Auch erhielten seit jener Zeit die Städte eine eigene Gerichtsbarkeit und zugleich das Polizeirecht auf ihrem Landesbezirk.

6) Zur Zeit Kaisers Otto IV., wurde 1215 auf dem Reichstage das Gesez gemacht: „dass, wenn der Kaiser „durch Ueberreichung des Handschuhs einem Orte Jahr„markts- oder Wochenmarktsgerechtigkeit ertheilt hätte, „kein Graf oder Landrichter dort mehr Kriminalgewalt „und Gerichtsbarkeit ausüben sollte; sondern die Diebe „und Räuber, welche man da einfangen würde, sollten „den Grafen blos zur Vollziehung der Strafe übergeben „werden.“

7) Durch die Erwerbung des Weichfriedens erhielten die Städte meist das Recht, dass sie von der auswärtigen Gerichtsbarkeit frei wurden. Man unterschied daher zu jenen Zeiten bereits die *Reichs-* und freien Königsstädte von den gewöhnlichen Landstädten.

8) In den spätern Messprivilegien sind grösstentheils noch die Marktfreiheiten enthalten, welche während des Mittelalters ertheilt worden waren.

VII. *Marktpolizei.*

1) Ehe die Polizei von den Magistraten der Städte selbst in Vollzug gesezt wurde, war dieselbe meist in einem sehr übeln Zustande, indem die Vögte, welche die Kaiser in den Städten hielten, grösstentheils nach Willkühr verfuhren, und selbst zuweilen sich offenbare Erpressungen gegen die Handelsleute erlaubten. Indem jedoch in der Folge den Städten, mit dem Marktrechte, auch die Polizeigewalt verliehen wurde, so trat eine bessere Ordnung ein, da zumal die Kaufleute und Handwerker Mittel fanden, selbst einen grossen Einfluss bei dem Vollzug derselben auszuüben.

2) Zu der Marktpolizei rechnete man in frühern Zeiten folgendes:

a. Bestimmung von Maas und Gewicht.

b. Aufsicht über die verschiedenen Gattungen von Waagen, besonders jener, wo Gold und Silber abgewogen wurde, als wobei eigene Förmlichkeiten beobachtet werden mussten.

c. Erhebung der Zinsen und Marktabgaben, desgleichen des Zolls.

d. Aufsicht über Brod- und Fleischbänke, ferner über Wein- und Bierschenken.

e. Aufrechthaltung der Ordnung beim Kauf und Verkauf.

f. Einschränkung des Vorkaufs und der Hökerei.

g. Verhinderung des Umlaufs von falschen Münzsorten.

h. Gewährung der Sicherheit gegen Diebe und Räuber.

3) Zur Verhütung alles Betrugs und der Uebervortheilung mussten die Kaufkontrakte an öffentlichen Orten und in Gegenwart einiger Zeugen geschlossen werden; sogar wurden in mehreren Städten die Kaufhändel vor der sogenannten *Rolands-Säule* bekräftigt.

4) Hie und da gab es eigene Waarenschäzzer, welche die Güter vor ihrer Versendung genau besichtigen und prüfen mussten.

5) Alle Verfälschung der Waaren wurde scharf bestraft; um besonders der Verfälschung des Gewürzes vorzubeugen, waren hie und da eigene Safran- und Nelkenschauer angestellt.

6) Der Kaufmann, bei welchem falsches Maas und Gewicht angetroffen wurde, musste das erstemal 1 Pfund Gold entrichten, und vermochte er dieses nicht, so wurde derselbe mit Ruthen ausgestrichen; das 2te mal verlor derselbe die Hand, und das 3te mal erfolgte der Strang.

VIII. *Bestimmung des Maasses.*

1) Anfangs wurden die Ellenwaaren mit der Elle des heiligen Petrus ausgemessen, späterhin aber mit derjenigen, deren Länge nach den Pfalzgesezzen vorgeschrieben worden war.

2) Die Tücher durften nicht weiter ausgestrekt werden, als es die Ordnung mit sich brachte: übrigens waren dieselben meist 2 Ellen breit.

3) Indem der Kaufmann für die Güte des Tuchs nicht weiter zu stehen hatte, sobald dasselbe vermessen worden war: so war beim Einkauf derselben sehr viele Vorsicht nöthig; denn nur, wenn wirklich Motten darin

angetroffen wurden, konnten die Tücher zurükgegeben werden.

IX. *Wegen Waage und Gewicht war folgendes bestimmt:*

1) Beim Verkauf der Waaren musste man sich der grossen und kleinen Gewichte bedienen, die vom Hofe bestimmt worden waren.

2) Die öffentlichen Waagen waren den Schöffen des Orts und den Kaufleuten zugleich untergeben; auch wurden die Waagemeister auf die Statuten des Handelsstands mit in Eid genommen, und bei Versehen, auf den Antrag der Kaufleute, ihrer Stellen entsezt.

3) Meist wurden die Waagen des Jahrs 2mal berichtigt; hie und da mussten die Waagemeister beim Antritt ihrer Stellen das Kreuz küssen und versprechen, einem Jeden von den Kaufleuten das Seinige gleich abwiegen zu wollen.

4) Das Waagegeld wurde neben der Akzise zuweilen den Städten zur Bestreitung ihrer Ausgaben zugestanden. Von Gütern, die nicht gewogen worden waren, durfte auch kein Waagegeld verlangt werden.

X. *In Hinsicht der Kaufmannsgüter überhaupt lässt sich bemerken:*

1) Dass im Mittelalter bereits genau bestimmt war, was jede Gattung von Collis, Fässern oder Tonnen an Gewicht enthalten musste, und zwar bei Strafe der Erlegung des doppelten Umgeldes.

Besonders aber war bestimmt:

a. Dass das Pipenmaas des Weins und Oehls richtig

gehalten wurde, und die Heringstonnen überall die gleiche Grösse hatten.

b. Pech-, Theer- und Pottaschtonnen durften keine zu dikke Fasstauben haben; auch wurde es hart bestraft, wenn bei einem Fass ein doppelter Boden angetroffen wurde, wo auf eine betrügerische Weise der Zwischenraum mit Erde ausgefüllt war.

2) Gestohlenes oder geraubtes Gut wurde im Handel nicht geduldet.

3) Kein Kaufmannsgut durfte für eine Schuld angehalten, oder mit Arrest belegt werden, die Einer nicht selbst kontrahirt, oder wofür Er wenigstens sich nicht eigends verbürgt hatte.

4) Als verbotene Waaren zur Ausfuhr wurden angesehen: Lanzen, Schilde, Harnische, Helmdekken, Eisen, so wie jede Gattung von Waffen; ferner Schiffe und Schiffsmaterialien, auch auf die Versendung von geprägtem Gold und Silber, war Konfiskation der Güter gesezt. Alles übrige hingegen durfte frei aus- und eingeführt werden; und nur zuweilen bei Misswachs, wurde eine Getraidesperre angelegt.

5) Um das Eigenthumsrecht der Waaren und Güter nicht zweifelhaft zu lassen, und so dem Handel alle Sicherheit zu gewähren, bestund der Saz: „Hand muss „Hand wahren, und wo einer seinen Glauben gelassen, „da musste er ihn wieder suchen.“ Das heisst: Wenn einer eine Sache geborgt, oder zur Aufbewahrung anvertraut hatte: so konnte er dieselbe nur von diesem zurükfordern; denn wenn selbige an einen Dritten verkauft worden war, so konnten an diesen keine Ansprüche ge-

macht werden, weil sonst kein Käufer bei dem Eigenthum des Gekauften sicher gewesen wäre.

XI. *Wegen der Lebensmitteln bestund überhaupt folgendes:*

1) Nahrungsmittel, die zum Hausgebrauch dienten, zahlten eben so wenig Zoll, als das, was zu der Armee geführt wurde.

2) Die Vertheuerung der Preise von Lebensmitteln, besonders des Getraides und Weins, suchte man dadurch zu hindern:

a. Dass man allen Vorkauf ernstlich verbot.

b. Dass man schändliche Wucherei, die sich nicht mit dem gewöhnlichen Gewinn begnügte, streng bestrafte.

Uebrigens waren die sogenannten Victualienbrüder, deren in der Geschichte der mittleren Zeiten gedacht wird, keine eigentliche Wucherer, sondern wirkliche Räuber.

3) In den meisten Handelsorten war die gute Vorsorge getroffen, dass, mittelst angelegten Magazinen, zum mindesten immer auf *ein Jahr* Getraide vorräthig seyn musste; auch hatten die wichtigern Städte grösstentheils ihre sogenannten Rathskeller, damit es nie an dem nöthigen Getränke gebrechen möchte.

XII. *Münzeinrichtung.*

1) In den frühern Zeiten konnte man das Silber nach eigener Willkühr vermünzen lassen, indem von der Mark ein Schilling entrichtet wurde.

2) Späterhin musste jeder Münzherr seinen Münzen

ein eigenes Gepräge geben, und keiner durfte fremde Sorten nachschlagen; da, wo übrigens Münzen im Gange waren, konnten weder Waaren, noch Lebensmittel anders, als in der Geldsorte bezahlt werden, die dort geschlagen wurde.

3) Das, was man jezt unter Mark versteht, hiess man vormals Pfund, indem das Geld nicht gezählt, sondern gewogen wurde. 1 Pfund Gold, zu 12 Unzen oder 96 Drachmen, galt ehemals 552 Gulden, in neueren Zeiten nur 368 Gulden; das Pfund Silber vormals 36 Gulden, später nur 24 Gulden. Ein Pfund Heller wurde zu 12 Gulden gerechnet. Ein Heller galt damals 4 Kreuzer, ein Schilling aber 24. Ein grosser Turnos war 21 kr., ein kleiner hingegen nur die Hälfte werth. Späterhin war ein frankfurter Heller nur 1 Kreuzer werth, und man rechnete einen alten Turnos zu 20 solcher Heller, einen neuen aber nur zu 18. Gegen das 13te Jahrhundert hörte die Benennung Pfund auf, und man rechnete nun blos nach Mark, zu 8 Unzen oder 16 Loth. Seit 1252 kamen die Florin oder Goldgulden in starken Umlauf, deren jeder eine Drachme wog, und 5 fl. 45 kr. werth war. Diese Goldgulden waren von den grössern Goldsorten verschieden, die man Rosenoble oder Ecusd'or nannte.

4) Seit der Regierung Kaiser Friedrichs II. zeigen sich die ersten Gesezze wegen der falschen Münzer. Da um jene Zeit hierunter das grösste Verderbniss herrschte: so wurden 1235 auf dem Reichstage zu Mainz alle Münzen verrufen, welche seit dem Tode Kaiser Heinrichs VI. 1197 geschlagen worden waren.

5) Uebrigens wurde das Ausgeben von falschen Münzen sehr hart bestraft, indem derjenige, welcher überwiesen wurde, 12 falsche Pfennige in Umlauf gebracht zu haben, die Hand verlor, da, wo die Ausgaben derselben aber über 1/2 Pfund betrug, wurde der Schuldige am Leben bestraft.

XIII. *Bemerkungen über die Zölle.*

1) Im Allgemeinen waren die alten Zollgesezze sehr gemässigt, indem nur bei beschifftem Wasser, und beim wirklichen Uebergang der Brükken, so wie bei dem genossenen Marktschuz der Zoll entrichtet werden musste. Uebrigens durfte in den früheren Zeiten nach Erlegung desselben weiter keine andere Abgabe, als blosses Wegegeld gefordert werden, welches jedoch nur ebenfalls da erhoben werden konnte, wo die Wege und Strasen auch wirklich in gutem Stande hergestellt waren.

2) Da, wo nichts gekauft oder verkauft worden war, wurde auch kein Zoll erhoben. Wer den Markt vermied, und den Zoll zu umgehen suchte, wurde gestraft, und wer einem solchen Betrüger heimliche Zuflucht gestattete, musste dieses nach seinen Gesezzen büssen; aber nur der, welcher verborgen worden war, hatte die Zollstrafe zu entrichten.

3) Wenn ein aus entfernten Gegenden kommender Kaufmann einmal seinen Zoll entrichtet hatte: so war derselbe an einigen Orten bei seiner Rükreise frei, wenn er auch erst in Jahr und Tag wiederkehrte. Zuweilen wurde sogar der Zoll nicht eher entrichtet, als bis die Güter an dem Orte ihrer Bestimmung richtig angekommen waren.

4) Die Zölle wurden mehr von den *ausgehenden* Waaren, als von den *eingeführten* Gütern erhoben, weil man die leztern nothwendig hatte, und selbige nicht wohl entbehren konnte.

5) Ausser den Lebensmitteln, waren auch die Geräthschaften zollfrei, welche nicht zum Verkauf bestimmt waren; da nur eigentliches Kaufmannsgut der Entrichtung des Zolls vorzüglich unterworfen war.

Bei Naturalabgaben für Kaufmannsgüter, wurden z. B. von einer Ladung Heringe mehrere Spiesse, jeder zu 30 Heringen gegeben; sonst wurden meist auch mittelst einiger Pfunde Pfeffer dergleichen Zollgebühren entrichtet.

6) Um den gegenseitigen Handel zu begünstigen, gestanden sich die Städte häufig wechselseitige Befreiungen, oder sonstige Begünstigungen in Rücksicht der Zölle zu.

7) Kein Schiffer durfte ausladen, bis die Akzise und der Zoll entrichtet worden waren. Im Fall ein Zöllner behauptete: dass die Schiffer oder Kaufleute Waaren in ihren Fahrzeugen hätten, die nicht ihr Eigenthum wären, so erhärteten die Leztern ihre Erklärungen und Aussagen durch einen Eid, welcher Beweises Kraft hatte.

8) Wenn ein Schiffer den Zoll abfuhr, so konnte nur dieser gestraft werden, ohne dass man sich an die, in seinem Fahrzeuge befindlichen, Kaufmannswaaren hätte halten dürfen.

9) In früheren Zeiten war das Amt der Zolleinnehmer nicht überall eine ständige Stelle. Noch im Jahr 1180 befreite bekanntlich Kaiser Friedrich I. alle Bürger von

Worms von der nothwendigen Uebernahme des Mauthneramts.

Leider wurden auch zu jenen Zeiten die Zölle noch häufig an die *Juden* verpachtet, welche das Volk sehr drükten, und zum Theil den grossen Hass gegen sich erregten, den sie nachmals durch häufige Verfolgungen so hart büssen mussten.

XIV. *Akzise.*

1) Noch in dem 12ten Jahrhundert wurde die Akzise bloss von den Kaufleuten für den Genuss ihrer Handelsfreiheit bezogen. Erst nach und nach wurde eine Gewerb- und Konsumtions-, ja endlich gar eine Vermögenssteuer daraus.

Die Abgabe davon war vormals sehr verschieden, indem bald nur der hundertste und 50ste Pfennig, bald aber der 20ste, 10te und selbst sogar zuweilen der 5te Pfennig entrichtet werden musste.

2) Indem einige Städte zur Bestreitung ihrer Ausgaben das Recht erhielten, sich selbst mit der Akzise belegen zu dürfen: so scheint selbige bei der Einsammlung den Namen *Umgeld* erhalten zu haben.

Im Jahr 1244 versprach Erzbischof Sigfrien, in seinem Bündnisse mit der Stadt Mainz, sich dem Bezug des Umgeldes nicht widersezzen zu wollen.

3) Die Missbräuche, welche bei der Erhebung der Akzise statt hatten, waren oft noch schlimmer, als die Abgabe selbst, und verursachten, dass hie und da sogar Aufstände dieserwegen ausbrachen. Wegen der Erpressungen, die dabei statt fanden, wurde diese Abgabe im Mittelalter mit dem Spottnamen *Ungeld* (Indebitum) belegt.

XV. *Grundsäzze und Maasregeln, welche rüksichtlich der Schifffahrt im Mittelalter befolgt worden sind.*

1) Auf dem Rheine sowohl, als auf den übrigen Strömen Deutschlands, wurde allen Fahrzeugen die freie ungehinderte Schifffahrt zugestanden, und es war streng verboten, sie und ihre Frachten an irgend einem Strande anzuhalten, oder gar für verfallen zu erklären.

2) Was man *Strandrecht* an der Seeküste hiess, das wurde an den Ufern der Flüsse mit dem Worte *Grundruhrrecht* bezeichnet. Schon K. Heinrich VI. schaffte es ab. Durch eine Verordnung Kaiser Friedrichs II. wurden die Strasburger von dem Grundruhrrecht befreit, welche Befreiung 1433 von K. Sigismund aufs neue bestätigt wurde.

3) Diejenigen, welche die auf dem Rhein herkömmlichen Zölle entrichtet hatten, durften in ihrer Fahrt nicht aufgehalten werden; und nur bei den Stapelstädten fanden die hergebrachten Umladungen statt. Uebrigens waren die, welche ihre Waaren einmal verzollt, und ihre Abgaben beschworen hatten, weiter keiner Visitation unterworfen.

4) Bei den Zöllen selbst mussten die Schiffer auf das schleunigste expedirt werden, und war ein Fahrzeug wegen Sturm oder anderem Unfalle genöthigt, auf seine Station zurükzukehren, so brauchte es bei dem Wiederauslaufen den Zoll nicht zum zweitenmal zu zahlen.

5) Schiffe, die am Seil durch Pferde gezogen wurden, hatten nach dem ältern Schifffahrtsrecht keine andere Abgabe zu entrichten; auch Schiffe, die mitten im

Strom fuhren, und nicht anlandeten, waren in frühern Zeiten von der Zahlung des Zolls frei.

6) In späteren Zeiten wurde alle Schiffsfracht, die auf dem Rhein transportirt wurde, und nicht angegeben worden war, als verfallen erklärt.

7) Bei Güterverladungen wurden die Transporte den eingebornen Schiffern eines Handelsorts immer vorzüglich anvertraut; auch hatte der Auswärtige, welcher nicht eigends empfohlen war, mit Mühe Rükfrachten zu erlangen. In Hinsicht des Güterladens selbst, musste eine gewisse Ordnung beobachtet werden. Besonders durften auf dem Verdek und in der Kajüte keine Güter liegen.

8) Da, wo Schiffsbaupläzze waren, mussten Aufseher seyn, die dafür zu haften hatten, dass gutes Holz und Eisen dazu genommen wurde. Auch musste bei jedem Schiffe die Akte befindlich seyn, wodurch man erweisen konnte:

a. wo es erbaut worden;

b. welche Last es zu tragen im Stande wäre, und

c. wer der wahre Eigenthümer sey.

9) Keiner durfte den Bau eines Fahrzeugs unternehmen, der nicht Bürger von derselben Stadt war, wo es erbaut wurde. Auch musste jedes Schiff mit vaterländischer Mannschaft besezt seyn. Auf den Verkauf eines Fahrzeuges ins Ausland, stund anfangs die Strafe von 3 Mark Goldes; späterhin aber wurde der ganze Kaufpreis konfiszirt. Kein fremder Schiffer wurde für die Fahrt auf den Strömen zugelassen, und wenn derselbe auch Güter in den Hafen eines Flusses gebracht hatte: so hielt,

wie wir oben bereits angeführt haben, es doch schwer, dass derselbe Rükfracht erhielt.

10) Von Seiten der *Hanseaten* wurde im Jahr 1412 der Vorschlag gemacht, dass keine grössere Schiffe, als von 100 Last, das heisst: von 4000 Zentner geführt werden sollten [2]). Da bei diesem Vorschlag zugleich festgesezt war, dass diese Schiffe nicht tiefer, als 6 lübische Ellen gehen sollten: so lässt sich auf die Bauart derselben schliessen, die von der jezzigen sehr abweichend gewesen seyn muss.

11) Die Schifffahrt stund meist von Martini bis Lichtmesse stille. Wenn indess ein Fahrzeug vor Martini befrachtet worden war, und seine Ladung wirklich angefangen hatte, so konnte es noch acht Tage nach diesem Termin abfahren. Mit kleinen Schiffen von 20 bis 24 Last, war die Fahrt auf den Flüssen in frühern oder späteren Terminen erlaubt.

Die Schiffe mit Bier und Heringen mussten zum mindesten vor Nicolai ausgelaufen seyn.

12) In den rheinischen Häfen konnte meist Jeder so lange verweilen, als er es für gut fand, wenn der Zoll entrichtet worden war, welches durch Quittung bescheinigt seyn musste. Im Fall ein Fahrzeug einer Ausbesserung bedurfte, so konnte es den ganzen Winter hindurch am Lande bleiben.

13) Wenn ein Schiff überladen war, so musste der Schiffer den daraus entstehenden Schaden tragen. Kam das Schiff indess glüklich an, so musste der Schiffer die Fracht für die Ueberlast schwinden lassen.

---

2) SARTORIUS, Geschichte des hanseatischen Bundes. II. 709.

In der Folge wurde dieses zwar dahin abgeändert, dass derselbe nur die halbe Fracht verlor; dagegen musste er noch 1 Mark Goldes als besondere Strafe erlegen. Wenn ein Schiffer es wagte, an einen andern Ort zu fahren, als wohin dessen Ladung bestimmt war, so wurde er an seinem Höchsten gerichtet.

14) Die Ablieferung der Waaren musste in jedem Hafen auf das pünktlichste geschehen; und im Fall der Eigenthümer, oder dessen Bevollmächtigter nicht gegenwärtig war, so mussten die Waaren an den Vorstand des Kaufhauses abgegeben werden.

15) Der Lohn für die Schiffsmannschaft wurde zu 1/3 bei der Abfahrt gezahlt; das 2te Drittheil erhielt dieselbe nach der Ankunft an dem Bestimmungsort; den lezten Theil des Lohns aber erst nach der Zurükkunft in dem Hafen, von wo die Ausfahrt geschehen war. Die Kosten für die Bootsleute und Lothsen, wurden meist halb von dem Handelsstande, und halb von den Schiffern getragen.

16) Wer bei eintretender Gefahr nicht gehörig arbeitete, wurde exemplarisch gestraft; wer sonst seine Schuldigkeit nicht that, wurde auf 2 Monat bei Wasser und Brod hingesezt. Bei einem 2ten Vergehen erhielt er ein Zeichen ans Ohr.

Ein Schiffsknecht, der ohne Urlaub eine Nacht aus dem Schiffe blieb, verlor die Hälfte seines Lohns, und entstund einiger Schaden daraus, so musste er denselben besonders ersezzen, oder ein Jahr bei Wasser und Brod sizzen.

17) Die in Ladung befindlichen Schiffer durften nicht

anders, als durch richterlichen Spruch zur Haftung für ein klagbar gemachtes Vergehen angehalten werden.

18) Wenn ein Fahrzeug zu Grunde gieng, und die Güter entweder ganz, oder zum Theil gerettet worden waren: so wurden die Frachten in dem Verhältniss davon entrichtet, dass, wenn das Unglük auf der ersten Hälfte des Wegs vorgefallen war, der Schiffer nur die halbe Fracht erhielt. War derselbe aber dem Orte seiner Bestimmung näher gekommen, so wurde nach Verhältniss 2/3 oder auch der 3/4 Theil des bestimmten Frachtpreises an ihn ausgezahlt.

Dieses sind im Allgemeinen die Grundsäzze und polizeilichen Maasregeln, welche rüksichtlich des Handels und der Schifffahrt während des Mittelalters befolgt worden sind.

Da die Handelsgesezze Karls des Grossen nur bis zum 12ten Jahrhundert in Anwendung gewesen sind, so finden sich zwar seitdem in den Reichsabschieden von Kaiser Friedrich I., so wie in dem von Friedrich II. publizirten Landfrieden, verschiedene Verordnungen, welche auf das Handelswesen Bezug haben; indess scheint doch das, was wahrhaft nüzliches dieserwegen ist eingeführt worden, mehr von den herkömmlichen Gebräuchen nach und nach abstrahirt worden zu seyn, als dass es als die Wirkung eigentlicher gesezlicher Vorschriften angesehen werden könnte.

Das, was für den Handel während jenes Zeitraums als besonders nachtheilig angesehen werden konnte, war:

1) Die allzu strenge Ausübung des Stapelrechts, welches anfangs so manche Vortheile gewährt hatte, das

aber nach und nach nicht allein zu dem unerträglichsten Druk für die arbeitende Klasse von Bürgern, und für den Landmann übergieng, sondern auch selbst die Handelsverhältnisse der Städte und Länder unter sich störte; indem durch die Monopole, welche man wechselseitig gegen einander geltend zu machen suchte, die Preise der Waaren oft auf eine solche Höhe getrieben wurden, dass der Handel mit denselben beinahe unmöglich wurde.

2) Auch der durch den Wucher erzeugte allzu hohe Zinsfuss, war in jenen Zeiten dem Handelsverkehr äusserst schädlich; da, um baares Geld zu erhalten, man meist 10 bis 12 Prozente Zinsen geben musste. Zwar wurden in den grössern Handelsstädten oft nur 5 oder 6 Prozent gegeben; indessen waren alsdenn wieder andere Bedingungen dabei, die ebenfalls sehr lästig waren. Ausser Deutschland, wo die höchst gewöhnlichen Zinsen zu 10 vom Hundert gerechnet wurden, waren dieselben in andern Ländern oft noch höher; indem in Frankreich, England und Italien im 14ten und 15ten Jahrhundert wenigstens 12, häufiger aber 24, oder gar 30 und 40 Prozent gefordert wurden [3]).

In Ländern, wo die Fürsten fest auf ihr Wort hielten, standen die üblichen Zinsen immer niedriger, als da, wo Treue und Glauben gesunken war. Nachdem späterhin gegen Ende des 16ten Jahrhunderts durch die Entdekkung der beiden Indien sich die Schäzze und die

---

3) S. Meiner's historische Vergleichung der Sitten und Verfassungen etc. T. II. p. 27.

Masse des baaren Geldes in Europa mehrten: so sanken auch die Zinsen herab. Noch im Jahr 1546 waren die erlaubten Zinsen in England 10 Procent, die seit 1624 auf 8, und in der folgenden Zeit noch weiter herab fielen.

3) Endlich kann die Uebersezzung von Zöllen, so wie die Menge der übrigen Abgaben, welche besonders in der lezten Hälfte dieser Periode so lästig waren, als ein grosses Hinderniss des damaligen Handels angesehen werden; indem Mauth, Wegegeld, Geleite, Brükkengeld, Marktschoss etc. so häufig bezahlt werden mussten, dass die Kaufleute sich äusserst beschwert dadurch fanden, und der Handel nach dem In- und Auslande nur mit Mühe fortgesezt werden konnte.

Ohngeachtet aller dieser Hindernisse, war dennoch dasjenige, was wir oben rüksichtlich der Handelsgrundsäzze und der Polizeimaasregeln für die Schifffahrt angeführt haben, so wirksam, dass bekanntlich aus der Befolgung derselben die blühendste Epoche des deutschen Handels hervorgegangen ist, und dass besonders auch auf dem Rhein ein solcher lebhafter Verkehr statt fand, der zwar durch die so häufigen Zölle, die dort erhoben wurden, erschwert, aber keineswegs gänzlich unterdrükt werden konnte.

VIII.

Ueber das rheinische Zollwesen während des Mittelalters, und den gesezlichen Bestimmungen, welche dieserwegen geltend gemacht worden sind.

Es ist bereits oben bemerkt worden, dass das Recht, Zölle zu erheben, von den frühesten Zeiten her, als ein Alleinrecht der Thronbesizzer angesehen wurde; indess ist es bekannt, dass schon seit den Nachkommen Karl's des Grossen es den einzelnen Grundbesizzern nachgesehen wurde, einen angemessenen Zoll da zu erheben, wo sie auf ihre Kosten Brükken, Uferbefestigungen, oder sonst etwas Aehnliches zum gemeinen Besten hergestellt hatten.

Da bei der Erweiterung des Handels die Zölle immer einträglicher wurden: so suchten die geistlichen und weltlichen Grossen Nuzzen hieraus zu ziehen, und bei jeder Gelegenheit darauf anzustehen, dass ihnen das Recht, Zölle zu erhehen, zugestanden würde.

Die deutschen Hauptzölle wurden, von den frühesten Zeiten her, meist an den Handelsorten und Stapelpläzzen erhoben, die an den Flüssen angetroffen wurden; unter denselben zeichneten sich diejenigen am meisten aus, welche längs dem Rhein, zwischen Strasburg und Utrecht, errichtet worden waren.

Schon in einem Diplom Otto I. vom Jahre 972,

wird der rheinischen Zölle zu Mainz, Köln und Tiel [1]), als einer ganz gewöhnlichen Abgabe gedacht.

Indem in dem ganzen ersten Zeitraum des Mittelalters das Zollrecht als ein blosses kaiserliches Regal angesehen wurde: so ertheilten die Thronbesizzer auch zeitig Befreiungen darüber, und verschenkten sogar dasselbe auch immer häufiger an die mächtigern Stände des Reichs.

Unter den rheinischen Fürsten erhielten bereits der Erzbischof von Mainz und der Bischof von Speier das Zollrecht von Otto I., so wie der Bischof von Worms von Otto II.; doch waren dieses blos Landzölle, die in einzelnen Distrikten erhoben wurden; denn die Zölle auf dem Rhein sah man als besondere Reichszollstätte an, von welchen die zu Strasburg, Speier, Worms, Oppenheim, Boppart, Engers, Hammerstein, Köln, Kaiserswerth, Duisburg, Nimwegen, Utrecht, so wie einige andere, häufig in den Urkunden vorkommen.

Diese rheinischen Zölle gehörten selbst noch zu der Zeit zu den unmittelbaren Einkünften des Reichs, als bereits die Stände seit Friedrich II. anfiengen, die Regalien und Hoheitsrechte in ihrem Gebiete sich immer mehr zuzueignen.

Von der Erhebung der Gebühren bei diesen Reichszollstätten fanden, wie wir oben bemerkt haben, sehr frühzeitig Befreiungen statt; denn so erhielt Strasburg bereits im 9ten Jahrhundert eine ausgedehnte Zollfreiheit von Ludwig dem Frommen [2]).

---

1) Anderson's Geschichte des Handels, I. 399.

2) Ludovici Pii diplom. ann. 831. vid. Boug. VI. p. 572.

Im Jahr 1073 ertheilte Heinrich IV. den Bürgern von Worms die Zollfreiheit; indem in der darüber ausgefertigten Urkunde zugleich die Zollstätte benannt wurden, wo diese Zollfreiheit statt finden sollte; nämlich: zu *Frankfurt* am Main, *Boppard* am Rhein, *Hammerstein*, *Engers*, *Duisburg*, wo nämlich damals der Rhein vorbei lief, und *Neumagen* an der Mosel [3]).

Dass im Jahr 1135 die Stadt Mainz eine Zollbefreiung von ihrem Erzbischof Adelbert erhielt, beweist den Einfluss, welchen derselbe auf die Ausübung der Zollgerechtsame hatte.

In welchem Verhältniss um eben jene Zeit die Handelsleute zu Duisburg mit der Stadt Mainz stunden, bezeugen die Zollgerechtigkeiten, welche dieselben vermöge eines Privilegiums vom Erzbischof Arnold 1155 in dieser Stadt erhielten. Für eben diese Duisburger entschied 1166 Kaiser Friedrich I., dass sie nicht schuldig wären, zu Utrecht den Zoll zu bezahlen, und dass sie blos für das Maas, wenn sie dessen nöthig hatten, einen Pfennig erlegen sollten.

Vom Zoll zu Kaiserswerth und zu Duisburg, befreite Heinrich VI. im Jahr 1190 die stiftischen Städte Köln und Neuss; nur sollten sie zu Boppard den altherkömmlichen Zoll entrichten, der nach einer Urkunde von 1257 in 2 *Pfennigen* kölnischer Währung von der *Last* bestand.

Im Erzstift *Köln* waren vormals alte Rheinzölle zu *Andernach*, *Bonn*, *Neuss*, und *Bergen*. Zu Gertrudenburg musste 1213 als Schiffszoll erlegt werden: von einem

---

3) Luenig's Reichsarchiv part. spec. Contin. IV. P. II. p. 679.

Keulröder 16 Pfennige, von einem *Sloepröder* 8 Pf. Ein *hängendes Steuer* zahlte 4 Pfennige, ein Handsteuer 2 Pf. ferner von einer *Treckschuite* 4 Pfennige.

Bereits im Jahr 1252 hatte König Wilhelm den Grafen Herrman von Henneberg mit dem Zoll zu *Breubach* belehnt [4]).

Für die Zusicherung der Wahlstimme erhielt 1292 der Erzbischof Gerhard zu Mainz von K. Adolf von Nassau den so wichtigen *bopparter Zoll* mit der Erlaubniss: denselben nach *Lahnstein* verlegen zu dürfen [5]).

Nicht allein wurde dieses 1298 von K. Albrcht bestätigt, sondern derselbe verwilligte dem Erzbischof noch überdieses einen neuen Friedezoll, indem er zugleich dem Erzbischof die Wahl überliess, ob derselbe in *Lahnstein* oder zu *Rüdesheim* erhoben werden sollte [6]).

Obgleich bald darauf im Jahre 1301 eben dieser Albrecht den rheinischen Erzfürsten ihre Zölle streitig zu machen suchte, so blieben dieselben doch in Besiz derselben.

Um den Grafen Dietrich von Cleve in seine Parthei zu ziehen, ertheilte Kaiser Ludwig der Baier demselben im Jahre 1318 die Erlaubniss: zwei neue Zölle auf dem Rhein, einen zu *Grieth*, und den andern zu *Huissen*, zu erheben.

Kaiser Karl IV. bestätigte sogleich beim Antritt seiner Regierung 1347 dem Kurfürsten von Trier seine Zölle auf dem Rhein und auf der Mosel [7]).

---

4) Luenig, corp. juris feudal. I. 579.
5) Gudenus, cod. dipl. I. 86.
6) Gudenus, corp. dipl. I. 901.
7) Luenig, corp. juris feudal. I. 386.

Eben dieser Kaiser ertheilte 1351 mehreren anderen rheinischen Fürsten neue Zollgerechtigkeiten am Rheinstrom [8]). 1376 wurde dem Erzstift Mainz der Rheinzoll zu *Oberlahnstein* bestätigt; der Erzbischof von Köln erhielt jenen zu *Andernach*, und der Kurfürst von Trier den von *Oberwesel*.

Während des Mittelalters bestund überhaupt der Grundsaz: „*Alle Münze und Zölle im Reiche gehören einem „römischen Könige zu;*“ es konnten daher dieselben auch nur von den Thronbesizzern erlangt werden. Die gewöhnlichsten Namen waren damals ausser der Benennung von *Zoll*;

1) die von *Farschatz*, welches von Fare, oder einer fahrenden Habe herkommt.

2) Bezeichnete man die Zollabgaben auch zuweilen mit dem Namen *Hanse*; denn so versprach Graf Wilhelm von Flandern in einem städtischen Privilegium von 1127: „dass, wer von den Bürgern in die kaiserlichen Lande „des Handels wegen reisen würde, zu keiner Bezahlung „*der Hanse* angehalten werden sollte.“

3) Nannte man selbige *Dacia* oder *Daza* von Datio-Telonei.

4) Endlich wurden die Zölle auch unter der Benennung von *Mauth* ausgedrükt: denn so heisst es in einer Urkunde K. Philipps von 1199: „*Telonea, quae vulgó dicuntur muta.*“ Zu jener Zeit war nämlich der Zoll eine Art von *Abkauf*, um nicht beraubt zu werden. Auch war es eine gesezliche Verpflichtung der Zollherrn, für

---

8) Struv, corp. histor. german. pag. 622.

die Sicherheit derjenigen Sorge zu tragen, welche den Zoll erlegt hatten. Ursprünglich wurde übrigens der Zoll nicht immer in baarem Gelde, sondern sehr oft in Natura entrichtet; so z. B. von einem ankommenden Schiffe, mit *Salz*, *Wein*, *Käse*, *Salmen*, *Häringen*, *Ziegenfellen*, *Wachs*, *Gewehren*, und andern dergleichen Gegenständen, die sie eben an Bord hatten; am gewöhnlichsten aber mit *Pfeffer*, daher die Zollstationen öfters Pfefferzölle hiessen. Auch wurde, was wohl zu bemerken ist, der Zoll Anfangs nicht genau nach der Schwere und dem Gewichte der Waaren, sondern zu Wasser überhaupt von dem *gesammten Fahrzeuge* und dessen *Ladung*, so wie zu Lande von einem *Wagen* genommen; doch dieses änderte sich nachmals im 13ten und 14ten Jahrhundert, wo ganz andere Grundsäzze hierunter aufgestellt wurden.

Als zollfrei wurde im ganzen Reich sowohl der Adel, als die Geistlichkeit anerkannt; dagegen durfte durch keinen von ihnen Handel getrieben werden, um auf diese Weise die kaiserlichen Einkünfte nicht zu schmälern. Nach der Vorschrift des *Schwabenspiegels* musste man zu jener Zeit den Zöllner dreimal rufen, kam derselbe nicht, so konnte man ungestraft vorüber fahren; ausserdem musste der *vierfache* Ersaz geleistet werden. In demselben Schwabenspiegel wird der Brükken- und Wasserzoll-Tarif folgendermaasen bestimmt:

Für einen beladenen oder leeren Wagen	4	Pfennige.
Ein Reiter	1/2	*ditto*
Vier Fussgänger	1	*ditto*
Ein Priester oder Adelicher . .	—	—

Der strasburger Tarif war folgender:

Wer von einem Schiff ins andere ladet	4	Pfennige.
Wer durchpassirt, ohne zu kaufen oder verkaufen	—	—
Was man zum eigenen Gebrauche kauft	—	—
Lebensmittel: wie junge Gänse, Eier, Kraut, auch Geschirr und Trinkgefässe, die nicht den Werth von 15 Schilling hatten	—	—
Was an anderen Waaren über 5 Schillinge werth war	1	Heller.
Ein Pfund werth	4	Pfennige.
Ein Pferd	4	*ditto*
Ein Maulthier	4	*ditto*

Um die Mitte des 14ten Jahrhunderts, wurde 1351 unter der Regierung Karls IV. der *Waarenzoll* zu *Mainz* und *Oppenheim* auf folgende Weise entrichtet:

1) *Rheinwein*, von dem Fuder:

a. Aus der Gegend oberhalb Landau . 2 Pf. Heller.

b. Aus der Gegend unterhalb Landau 10 Schillinge in Hellern.

c. Aus der Gegend von Worms, Mainz, Oppenheim . . . . . 8 Schillinge.

2) *Waizen* und *Roggen*, vom Hundert 2 Pf. Heller.

3) *Salz*, vom Hundert . . 4 Pf. desgl.

Wenn man sagt, dass während der frühern Periode die Schifffahrt auf dem Rhein meist frei und ohne Zoll-Bedrükkung gewesen sey, so will das eigentlich so viel sagen, dass bis dorthin die Verzollung unmittelbar an die oberste Behörde des Reichs so geschehen sey, dass die

Zahlung von den *Schiffen* und deren Ladungen im *Ganzen* entrichtet wurde, und dass erst späterhin von Seiten der Fürsten und Stände auf die *Verzollung* der *einzelnen Artikel*, woraus die Ladungen bestunden, gedrungen worden sey, wodurch freilich in der Folge die Bedrükkungen sehr stark wurden; indem zugleich eine grosse Willkühr bei der Abschäzzung eben dieser Ladungen eintrat.

Eine der früheren Verzollungsarten auf dem Rhein war auch die nach *Fradeln* oder *Ballen* zu 3 Zentner, welcher die Verzollung nach *Marktzahl* entgegen gesezt war.

Seit dem Anfange des 13ten Jahrhunderts wurden wegen der damals stürmischen Zeiten, wo nach und nach so verschiedene Gegenkaiser in Deutschland auftraten, das Niederwerfen und Ausplündern der auflauernden *Faustritter* und *Burgbesizzer* fast allgemein; besonders machten die Bewohner der Schlösser am Rhein es sich zum vorzüglichsten Geschäfte, die vorbeifahrenden Schiffe anzuhalten, und allerlei Erpressungen gegen die Kaufleute auszuüben. Nicht allein wurden für die zu Berg fahrenden Schiffe die *Leinpfäde* unsicher gemacht, sondern auch die zu Thal gehenden Fahrzeuge wurden mitten auf dem Strom durch sogenannte *Raubschiffe*, die heimlich an den buschreichen Gestaden hielten, angefallen, und zum Anlanden gezwungen; meistens mussten die Beraubten sich durch einen Eid verpflichten, niemals die geraubten Güter zu reklamiren.

Da nach Kaiser Heinrichs VI. Tode 1197 eine Art von Zwischenreich entstand, indem der eine Theil der Stände sich für Otto IV., dem Sohn Heinrichs des Löwen,

die übrigen aber sich für Philipp, den Bruder des vorgedachten Heinrichs VI., erklärten: so benuzten dieses besonders die Besizzer der längs am Rhein liegenden Schlösser, indem sie sich gleichsam als die Herren dieses Flusses ansahen, auf welchem sie nach Gefallen Zollabgaben erpressen zu können glaubten. Diesem Unwesen sollte zwar 1235 durch die von Friedrich II. zu Mainz genommenen Beschlüsse gesteuert werden, da Er die willkührliche Anlegung von Zöllen höchlichst verpönte; allein die Zollerpressungen dauerten demohngeachtet fort, und man weiss, dass schon 1246 Graf Dietrich von Kazzenellenbogen zu diesem Behuf das Schloss Rheinfels erbaute, das seitdem mehrmals durch die Truppen der vereinten Städte belagert wurde und niedergerissen werden sollte, werches aber wegen seiner Festigkeit nicht eingenommen werden konnte. Da durch den oben erwähnten Einfluss der Kreuzzüge, und mittelst der mancherlei Privilegien, welche Friedrich II. den rheinischen Städten ertheilt hatte, der Handel sich immer mehr nach diesem Flusse hinzog: so gaben, wie wir bereits gesehen haben, die Unsicherheit der Fahrt auf dem Rhein, nebst den Zollerpressungen mit den nächsten Anlass dazu, dass sich mehrere rheinische Städte unter einander verbanden, um mit bewaffneter Macht diese Beschwernisse des Handels abzustellen.

Schon damals war nach dem Art. XI. der geschlossenen Uebereinkunft unter den Theilnehmern des Bundes, die Schifffahrt auf dem Rhein den Städten *Köln*, *Mainz*, *Worms*, *Speier*, *Strasburg* und *Basel* vorzüglich überlassen. Auch wurde noch besonders verordnet: „dass alle

Rheinschiffe ihren Weg an den verbündeten Städten vorbei nehmen, und keine andere Fahrt haben sollten, damit die nicht verbündeten keinen Uebergang über den Strom erlängen könnten, oder sonst einigen Vortheil davon zögen."

Ueber dieses war jeder Bundesstadt aufgegeben worden, sich mit einer hinreichenden Kriegsmacht zu versehen, und, ausser einer gewissen Anzahl von Söldnern und Lanzknechten, auch die nöthigen Fahrzeuge zu unterhalten. Zur Bestreitung der Unkosten, und zur Vertheidigung der getroffenen Anstalten, musste zu *Mainz* und *Boppard* von allen Waaren und jeder Gattung von Gütern oder Geräthschaften, die auf dem Strom transportirt wurden, eine bestimmte Abgabe geleistet werden. Noch in spätern Zeiten wurde auch zu *Worms* der so genannte *Bundzoll* erhoben, welcher von der, zu jener Zeit eingeführten, Abgabe noch seinen Namen hatte.

Im Jahr 1317 vertrugen sich die Städte im Elsass mit den beiden Markgrafen Rudolf und Friedrich von Baden, dass zwar alle neu errichtete Zölle aufhören müssten, dass aber wegen der Sicherheit, welche die Fürsten den Reisenden leisteten, für's Fuder Wein und anderes Kaufmannsgut, das einem Fuder Wein an Gewicht gleich käme, ein Schilling zu Geleite, bei jeder Abfahrt auf dem Rheinstrom, gereicht werden sollte.

Auf dem Main wurde 1413 von dem Bischof zu Würzburg der Guldenzoll wiederum eingeführt, nach welchem vom Fuder Wein ein Gulden, vom Malter Winterkorn ein baierischer Groschen, und vom Malter Sommerkorn 4 Pfennige gezahlt werden mussten.

Von eben jenen Zeiten her, rühren auch meistens die sonderbaren Gewohnheiten und Gebräuche, welche wegen der Zollfreiheit, selbst noch bis auf die jüngsten Zeiten statt gefunden haben, wo nämlich zu *Mainz*, *Worms*, *Speier*, und in andern Städten, an einem gewissen Tage ein Pfund Pfeffer und 2 weisse Handschuhe dargeboten werden mussten, um die Zollfreiheit für ein ganzes Jahr zu erhalten. Zum Andenken jener alten Zollfreiheit hatten bis in das 18te Jahrhundert die bekannten Pfeifer zu Frankfurt am Main, beim Anfang der Messe, den mit altdeutscher Musik begleiteten Aufzug, wo sie dem Reichs-Schultheissen im Namen der Städte Nürnberg, Bamberg und Worms, ein Pfund Pfeffer in einem hölzernen weissen Becher, nebst ein Paar altfränkischen Handschuhen, ferner ein weisses Stäbchen, mit einem Räderalbus, und einen Goldgülden überreichten. Alles dieses waren gleichsam symbolische Abgaben, wodurch man das Andenken an die vormals zugestandene Zollfreiheit zu erhalten suchte, welche die Städte sich wechselseitig zur Erleichterung des Handels zugestanden hatten.

Die Ursachen, warum die rheinischen Kurfürsten in dem 13ten und 14ten Jahrhundert vorzüglich mit den Rheinregalien beschenkt wurden, lagen, wie wir bereits angeführt haben, gleichsam in der deutschen Konstitution selbst; indem jeder Kronkandidat zum voraus schon Versprechungen an die Wahlfürsten machen musste, um ihrer Stimmen sicher zu seyn. Durch eine dergleichen Privatkapitulation mit dem Erzstift Mainz, welche 1308 der Wahl Heinrichs von Luxemburg vorhergieng, und worin alle vordere Zollabtretungen bestätigt wurden,

kam der Zoll zu *Ehrenfels*, der in der Folge in *Bingen* erhoben worden ist, an Kurmainz. Dieser Zoll war zwar anfänglich blos verpfändet; da aber bei dem Vertrag mit Karl IV. aufs neue 3000 Mark, als Schuld auf denselben übernommen werden mussten, so wurde dadurch die Wiedereinlösung beinahe unmöglich gemacht. Zur Zeit Ludwigs des Baiern war 1317 der Zoll zu *Bacharach* sogar an einen Juden verpfändet; 1322 wurde die Einnahme davon an König Johann von Böhmen, und an Balduin, Erzbischof zu Trier, zur Tilgung einer Schuld von 50,000 Pfund Heller angewiesen.

In der Folge gestattete dieser Kaiser dem Pfalzgraf Ruppecht I. alle Turnos einzulösen, wodurch späterhin dieser Zoll an Kurpfalz gebracht wurde. Eben so war der *Kauberzoll* vormals an den Grafen von Falkenstein verpfändet, und nebst der Burg mit dem darunter gelegenen Orte im Jahre 1277 an Pfalzgrafen Ludwig II. für 2100 Mark aachner Pfennige verkauft worden. Seitdem wurde dieser Zoll mehrmals zu Lehen gegeben, bis derselbe endlich im 15ten Jahrhundert für immer an Kurpfalz heimfiel.

Indem Ludwig der Baier die Burg und Stadt *Germersheim* seinen Bruderssöhnen den Pfalzgrafen um 6000 Mark löthigen Silbers verpfändete, so scheint derselbe sich einen Theil des dortigen Rheinzolls vorbehalten zu haben; denn noch im Jahr 1350 verlieh Kaiser Karl IV. an Pfalzgraf Rudolf II. 2 Turnos, jeden zu 6 kr., oder nach jezziger Währung zu 21 kr.; bestätigte auch im Jahre 1356 Pfalzgrafen Ruprecht dem Aeltern nicht nur 8 Turnos, sondern verschrieb ihm noch einen alten Tur-

nos, und verbesserte ihm das Geleit mit 4 strasburger Pfennigen.

Im Jahr 1367 bekennt vorgenannter Pfalzgraf, dass ihm Kaiser Karl über die bereits am Zolle zu Germersheim zustehende Turnosen, annoch einen neuen verliehen, und dazu 4000 fl. gegeben habe, die er zur Erbauung der Reichsburg *Kaiserslautern* verwenden solle. So gelangte nach und nach der grösste Theil der Einkünfte dieses Zolls an Kurpfalz.

An dem Zoll zu *Mannheim* und Feidenheim am Nekkar, hatte K. Karl IV. bereits 1349 seinem Schwager dem Pfalzgrafen Rudolf II., 2 grosse Turnos verschrieben, und im Jahr 1356 dem Pfalzgrafen Rudolf 6 alte grosse Turnos auf den Zoll zu Mannheim noch besonders bestätigt. Eben so hat K. Wenzel dem Pfalzgrafen Ruprecht und seiner Gemahlin im Jahr 1386, 4 alte grosse Turnos verwilligt, und 1389 verschrieb derselbe einer jeden *Pfalzgräfin*, „die eines Erwählers oder Kurfürsten Hausfrau ist,“ zwei Turnosen zu Mannheim, und eben so viel auf den Zoll zu Germersheim; von jener Zeit an sind diese Zölle beständig bei Kurpfalz geblieben.

Im Jahre 1360 verschrieb K. Karl IV. dem edlen Eberhard von Eppenstein 6000 kleine Gulden auf die Zölle zu *Oppenheim* und *Gernsheim*, wie auch 1365 dem Pfalzgrafen Rupreht dem Jüngern 5000 fl. auf die Zölle zu *Mainz* und *Oppenheim*. Späterhin verpfändete König Ruprecht Oppenheim, mit allen dazu gehörigen Ortschaften, Nuzzungen und Zöllen an seinen ältesten Sohn, Pfalzgraf Ludwig den Bärtigen, um 100,000 rheinische Goldgülden, und zwar mit Bewilligung des Erzbischofs

Johann von Mainz. Da noch einiges von diesem Zolle anderwärts verpfändet gewesen zu seyn scheint: so haben Pfalzgraf Friedrich I. und Philipp der Aufrichtige, dieses nach und nach eingelösst.

Aus Gefälligkeit gegen die rheinischen Kurfürsten, die ihn auf den Thron erhoben hatten, errichtete Karl IV. seit 1351 viele neue Zölle längs dem Rheinstrom, womit er sie begnadigte. Die Last davon war jedoch so drükkend, dass die Wasserstrase des Rheins dieserwegen ganz verlassen wurde, und dass die Kaufleute ihre Waaren auf andern Wegen zu beziehen suchten.

Der Kaiser schaffte daher selbst nachmals wiederum einige von diesen neu angelegten Zöllen ab, und verlangte besonders noch von mehreren Reichsständen, dass die Rheinzölle bis zu dem 3ten Theil herab vermindert werden sollten.

Sogar hob derselbe durch ein Edikt vom 23ten Februar 1378 alle auf Widerruf ertheilte, oder von den Ständen erst neu errichtete, Zölle auf dem *Main*, *Rhein*, und in ganz Deutschland, auf, und befreite Jedermann von deren Bezahlung. Im folgenden 1379sten Jahr geschahe eben dieses von seinem Nachfolger Wenzel, mit dem ausdrüklichen Zusaz: „*weil sie den freien Handel beschränkten.*“

Die vorzüglicheren und grössern Reichsstände scheinen mit dieser Verfügung ganz einverstanden gewesen zu seyn, weil bald darauf König Ruprecht von den Kurfürsten verpflichtet wurde, alle neuerlich erlaubte und bereits widerrufene Zölle auf dem Rhein aufzuheben, und ohne ihre Einwilligung weder dergleichen selbst

anzulegen, noch deren Errichtung anderen zu gestatten.

Um das Drükkende der Zollabgaben einigermaassen zu vermindern, fuhren auch die Kaiser fort, in Ertheilung der Zollfreiheit an einzelne Kommunen sehr freigebig zu seyn. Die hierunter am meisten begünstigten Städte in den rheinischen Gegenden, waren: *Köln*, *Speier*, *Worms* und *Frankfurt* am Main. Diese Befreiungen wurden zuweilen auf alle Reichszölle ausgedehnt, bald aber auch nur auf die Rheinzölle eingeschränkt. Auf dem Main hatte die Stadt Frankfurt seit dem Jahre 1377 das Recht, vom Fuder Wein sich einen Gulden, und von andern Waaren und Krämersachen nach der Mark- oder Mehrzahl so viel entrichten zu lassen, als auf dem Rhein zu Mainz und Oppenheim gezahlt werden musste; auch konnte dieselbe gegen die Uebertreter die Strafe der Konfiskation verhängen.

Die Strase zwischen Frankfurt und Mainz hatte Carl IV. bereits 1376 zu Wasser und zu Lande ganz zollfrei erklärt, und im Jahre 1379 wurde es sowohl Frankfurt, als auch den rheinischen Städten *Mainz*, *Worms*, *Speier*, so wie jenen zu Friedberg, Gelnhausen und Wetzlar zugestanden, jede Zollstätte, die zwischen Frankfurt und Mainz, zu Höchst, Kelsterbach, oder anderswo angelegt werden würde, niederreissen zu dürfen.

In der rheinischen Stapelstadt Speier musste man für das Fass Rheinwein 6 Groschen Tournois entrichten, und in eben dem Verhältnisse standen die Zollabgaben von den übrigen Waaren.

Anfangs wurde dieser Zoll von Karl IV. an den

Bischof zu Speier verpfändet, und nachher 1369 sogar verschenkt. Der Pfandschilling war 4,500 fl., wodurch sich auf den Ertrag dieses Zolls leicht schliessen lässt.

Zu Udenheim musste 1369 vom Fass Wein und andern Gütern 6 Groschen Tournois entrichtet werden. 1385 verglich sich der Bischof Friedrich mit der Stadt Strasburg, dass sie ihm zur Messzeit überhaupt 100 Pfund strasburger Pfennige geben, und dass übrigens von Wein, Korn etc. nur der herkömmliche Zoll entrichtet werden sollte.

So wie die Kaiser sehr freigebig in Ertheilung der Zollfreiheit an einzelne Reichsstädte waren, so geschahe dieses ebenfalls auch von Seiten der Landesherrn gegen Mediatstädte; dagegen waren die Fürsten nun streng in Ausübung ihres Zollregals gegen die Geistlichkeit, die sogar das verzollen mussten, was sie für ihren Hausgebrauch nöthig hatten; daher dieselben auch ihre Beschwerden bei dem Kaiser anbrachten, der indess diese Mautheinnahme nicht verhindern konnte.

Bei der Erneuerung des rheinischen Bundes von 1325, war unter andern auch festgesezt worden: dass der Landfriede seine Wirkung auf den Theil des Rheins haben sollte, der oberhalb einer Meile von Strasburg anfieng, und sich bis nach Bingen erstrekte; auch sollte derselbe zu beiden Seiten dieses Flusses noch 3 Meilen landwärts gelten. Dieser Landfriede wurde 1338 erneuert, und 1351 von Karl IV. bestätigt; zugleich wurde die Anzahl der Truppen bestimmt, die jeder Bundesgenosse zu stellen hatte; auch wurde verordnet: dass *Brennholz*, *Kohlen*, *Heu*, *Stroh*, *Fische*, von allen Abgaben ganz frei

seyn sollten, und dass besonders auch die Messgüter von Frankfurt die Freiheit des Zolls zu geniessen hätten.

So bildeten sich in dem Laufe von mehreren Jahrhunderten nach und nach die rheinischen Zollverhältnisse aus, wie dieselben zum Theil bis zu dem Ende des 18ten Jahrhunderts fort bestanden haben [9]).

Was nun die gesezlichen Verordnungen betrifft, die uns rüksichtlich der Zölle des Rheins aus den mittleren Zeiten her bekannt sind: so lässt sich Folgendes dieserwegen hier anführen:

In den ersten Jahrhunderten der deutschen Herrschaft, scheint man grösstentheils dasjenige auf dem Rhein befolgt zu haben, was von den Karolingern für die Zölle und den Handel überhaupt verordnet worden war, dass nämlich die Erhebung derselben nur meist auf Handels-Artikel eingeschränkt seyn sollte, und dass von denjenigen Gegenständen, welche ohne Handelsabsicht auf dem Rhein transportirt wurden, auch kein Zoll gefordert werden durfte.

Weder von den sächsischen, noch von den Kaisern aus dem salischen Geschlecht, sind übrigens Verordnungen bekannt, die hier angeführt zu werden verdienten.

Erst zu den Zeiten der Hohenstaufen kommt folgendes dieserwegen vor:

1) Von Friedrich I. soll schon deswegen auf die Abschaffung von neuen Zöllen gedrungen worden seyn,

---

9) Noch späterhin verlieh K. Friedrich III. im Jahr 1483 dem Erzbischof Hermann von Köln, einen neuen Zoll zu *Linz*, dass ihm von allem Kaufmannsgut, das den Rhein auf- oder abgeführt würde, 24 Groschen Tournois gegeben werden sollte.

weil dieselben ohne Bewilligung der Reichsstände ertheilt worden wären [10]). Uebrigens kommt in dem von diesem Kaiser publizirten Landfrieden einiges vor, welches auf die Reichspolizei, so wie auf den Handel und die Gewerbe, einigen Bezug hatte.

2) Da bereits im 12ten Jahrhundert mehrere Beschwerden wegen der vielen neu errichteten Zölle erhoben worden waren, so erliess König Philipp 1201 eine Verordnung, wodurch alle ungebührliche und ungewöhnliche Zölle verboten wurden. Auch Otto IV. beschloss 1208 auf der mit mehreren Fürsten gehaltenen Zusammenkunft zu Frankfurt, alle unrechtmässige Zölle abzuschaffen; auch geschahe von ihm auf eine, seiner Entscheidung vorgelegte Frage der Ausspruch: „dass Niemand, ohne Erlaubniss und Vergünstigung des Königs, „einen neuen Zoll anlegen könne."

3) Nach der im Jahr 1220 von Kaiser Friedrich II. zu Gunsten der geistlichen Reichsfürsten gegebenen Konstitution, wurde in dem §. 2. vorordnet: „dass keine „neue Zölle in ihrem Territorium errichtet, und die ihren Stiftern zugestandenen alten Zölle aufrecht erhalten „werden sollten."

4) In dem im Jahr 1235 errichteten Landfrieden wurde ferner bestimmt: „dass Niemand mehr Zoll nehmen soll, als wozu er berechtigt sey, und dass diejenigen, welche Zoll zu erheben hätten, auch die Wege „und Brükken herzustellen verbunden wären; so wie sie „auch diejenigen, von denen sie Zoll nähmen, so weit „zu geleiten hätten, als ihr Gerichtsbezirk sich erstrekte."

---

10) Fischer's Geschichte des deutschen Handels, II. 81.

Dieser Landfriede wurde 1281 von Rudolph I. bestätigt, und mit demselben stimmt auch dasjenige überein, was 1303 von Albrecht I., so wie 1323 von Ludwig dem Baier zu Nürnberg verordnet worden ist.

Von Kaiser Adolf ist eine Verordnung bekannt, welche auf dem Fürsten-Rath zu Nürnberg 1293 wegen der *Inseln*, die auf dem *Rhein*, oder auf jedem andern Fluss entstehen könnten, gegeben wurde, und deren Inhalt so lautet:

„Si insula nata est in Rheno, vel alio flumine in comitatu alicujus comitis, qui in ipso flumine recipit *Telonia* et conductus, habetque comitatum eundem, ea insula spectat ad Imperium, et ipsum comitem, non ad alium Dominum, cujus districtus protenditur ad ripam praelibati fluminis.“ [11])

Da diese Verordnung eigentlich nur, als ein auf Ansuchen des Grafen Rainold's von Geldern gethaner rechtlicher Spruch angesehen werden kann: so ist dieselbe zwar nie als ein eigentliches Reichsgesez angesehen worden, doch konnte dieselbe hier nicht unangeführt bleiben.

In dem Landfrieden von 1303 heisst es ausdrüklich:

Cap. 11. „Wir gebieten, dass Niemand einen neuen Zoll noch Geleit errichten, oder erheben darf, es seye zu Wasser oder zu Lande, und dass alle ungerechte Erhöhung derselben abgeschafft seyn soll; wer darwider thut, der hat *den Landfrieden gebrochen*, und um den Bruch ist Er in der *Acht* und des Pabstes Bann.“

11) Gerstlacher's Handbuch der deutschen Reichsgesezze, Tom. X. p. 2219.

Cap. 12. „Niemand soll keinen Zoll, denn zu Recht erheben, und wer das bricht, soll als ein *Strassenräuber* angesehen werden."

Cap. 13. „Wir sezzen und gebieten, dass alle die Zölle, welche seit Kaiser Friedrichs Tode errichtet worden sind, abgeschafft seyn sollen. Es seye denn, dass einer vor dem Reich bereden möge, dass er ihn zu Recht haben soll."

Dieses sind die wenigen Züge der deutschen Gesezgebung, welche in Hinsicht auf die Zölle vor der Mitte des 14ten Jahrhunderts angetroffen werden.

Da nach der Bestimmung der goldenen Bulle von 1356 durch Karl IV. das uneingeschränkte Zollregal auf dem Rhein, vorzüglich blos den Kurfürsten zugesprochen worden war, so wäre es auch seit der gebeugten Herrschaft des rheinischen Städtebundes, welche 1388 statt hatte, vorzüglich an diesem gewesen, den rheinischen Handel zu beschüzzen, und die Ordnung auf diesem Fluss aufrecht zu erhalten; allein in jenen traurigen Zeiten, wo noch die Befehdungen und das Faustrecht an der Tagesordnung waren, konnte so etwas kaum erwartet werden.

Da nun zu Anfang des 15ten Jahrhunderts die Rheinzölle so hoch angesezt waren, dass diese Gefälle mit dem Preise der Waaren in keinem Verhältnisse mehr stunden: so liess ein grosser Theil der Handelsleute ihre Waaren nicht mehr den Rhein heraufgehen, sondern nahmen ihren Weg von der Mosel, theils über den Hundsrükken, theils aber auch auf dem rechten Ufer dieses Flusses längs der Lahn über Limburg nach Frankfurt. Die rheinischen

Kurfürsten verglichen sich daher 1408 und beschlossen: in den Gegenden, wo die Waarentransporte jezt gemacht wurden, neue sogenannte *Wehrzölle* anzulegen, und von den Vorbeifahrenden hier eben so viel Mauthgebühr erheben zu lassen, als die von ihnen umgangene Zölle zu *Ehrenfels*, *Bacharach*, *Caub*, *Boppard*, *Lahnstein* und *Cappel* eingetragen haben würden.

Da späterhin im Jahre 1429 die Sicherheit der Landstrasen aufs neue gefährdet wurde: so enthielten sich die Bewohner der Reichsstädte eine zeitlang der Messen zu Frankfurt, und nöthigten dadurch die Fürsten zu einer bessern Beobachtung des Landfriedens. In den bekannten Vereinen der rheinischen Kurfürsten, deren mehrere seit jener Zeit geschlossen wurden, war man daher bemüht, nebst der Bewahrung der Zoll- und Geleitsrechte, auch für die Sicherheit der Rheinschifffahrt, so wie für den *freien* und *uneingeschränkten Handel* auf diesem Strome mehrere Sorge zu tragen.

Unter den rheinischen Vereinen versteht man die Uebereinkünfte, welche von Zeit zu Zeit zwischen den rheinischen Kurfürsten wegen der Zölle, und der auf diesem Flusse aufrecht zu erhaltenden guten Ordnung getroffen worden sind.

Indem durch diese Kurvereine, gleichsam neben der allgemeinen Gesezgebung des Reichs, noch besondere gesezliche Verordnungen für den Rhein und dessen Häfen gegeben wurden, so war man frühzeitig darauf bedacht, dieselben durch das Oberhaupt des Reichs bestätigen zu lassen. Schon nach dem Kap. 13 der goldnen Bulle, war den Kurfürsten das Recht, Privatversammlungen halten

zu können, ertheilt worden. Späterhin wurden besonders die Kurvereine vom Kaiser Sigismund gut geheissen, so wie dieselben auch nachmals in den Wahlkapitulationen seit Karl V. bestätigt worden sind; als wovon wir in der Folge weiter sprechen werden.

Der erste dieser rheinischen Vereine ist, wie wir wissen, von 1354, und scheint gleichsam als Nachahmung des 1338 zu Rense eingegangenen Kurvereins geschlossen worden zu seyn. An diesem ersten Vereine hatten blos die drei geistlichen Kurfürsten zu Mainz, Trier und Köln Theil genommen; in der Folge trat auch Kurpfalz dazu, und so wurden nach und nach 1354, 1416 und 1487 mehrere dergleichen Vereine geschlossen, die hauptsächlich 1) die Sicherheit und Verwaltung des Rheinstroms; 2) den Schuz der Reisenden, und die Art der Vertheidigung im Fall eines Angriffs; 3) die Entschädigung derer, denen das Geleit gegeben worden war, so wie endlich 4) die Sorge für die Leinpfade, und dass die Schifffahrt zu Berg durch keine Verbauung oder andere Hindernisse gehemmt werden sollten, zum Zwek hatten.

Der im Jahr 1489 zu Caub errichtete Verein, handelt besonders von den Maasregeln, welche die Kurfürsten gegen einen von der Stadt Köln errichteten Zoll verabredet hatten.

In den Vereinen von 1492, 1503, 1517, 1551, 1557 und 1571, wurde dasjenige grösstentheils wiederholt, was vorhin ist bemerkt worden; nur waren hie und da einige Zusäzze, die hier angeführt zu werden verdienen.

So war z. B. in dem Vereine von 1517 bestimmt: dass die *Zollbefreiung* von Fürsten und fürstenmässigen

Personen nicht über 12 Fuder hinausgehen sollte, ohne dass die andern Mitkurfürsten nicht ihren Konsens zugleich dazu mit ertheilt hätten. Für andere Personen war das höchste der Befreiung auf 5 Zollfuder bestimmt.

In den Vereinen von 1557 und 71 heisst es in Rüksicht dieser *Befreiungen*:

„so haben wir uns vereint und vertragen, dass unser Keiner Jemands, wer der wäre, Freiung von seinem Rheinzoll geben, oder zusagen; und ob der zu geben gesonnen würde: so soll er straks mit anzeigen, dass er in Ansehung des Rheinstromsordnung zu thun, allein nicht Macht habe.“

In eben diesem Verein heisst es ferner wegen der *Erhöhung der Zölle*:

„Ob auch Jemands, wer der wäre, auf dem Rhein zwischen Basel und Rense Zölle annehmen, aufrichten und aufheben, oder seine alte Zölle, die er in dem genannten Gezirk hätte, über alt Herkommen erhöhen, und weiter denn die alte Rolle, die Wir auf Unsern Rheinzöllen haben, fordern und erheben lassen wolle; oder endlich auch die Kauf- und Schiffleute mit Geleitgeld, oder andern Ufsazzungen, wie die Namen hätten, über alt Herkommen zu beschweren gedächte, als wodurch dieselben vom Rhein abgewendet würden, das sollen und wollen wir nicht zugeben.“

Eben so ferner, rüksichtlich der *Nebenwege*, heisst es: „Wir sollen und wollen auch nicht gestatten, dass aus den Niederlanden herauf oder hinab, Nebenstrasen zu Lande gebraucht werden, nämlich zwischen Strasburg hinab bis gegen Berka, zu beiden Seiten des Rheins,

und wieder hinauf, die wir auch mit Wehrzöllen füglich wehren wollen."

In dem Vereine von 1557 hiess es, wegen der rheinischen *Konvente* und *Zollkapitel* überhaupt:

„dass jedes Jahr einmal, mit zeitlicher Verkündigung von Kurmainz, aus der Wahlstadt zu *Oberwesel*, oder in der Nähe eine Zusammenkunft seyn solle, um zu erwägen: ob sich etwas gegen die Bestimmungen der Vereine ergäbe, und wie dasselbe zu bessern seye.

In Rüksicht der *Beamten* wurde in dem Vereine von 1571 besonders verfügt:

„Es soll auch jeder Unser Fleiss haben, seine Zölle mit redlichen Zollschreibern und verständigen Besehern zu bestellen, damit der Kaufmann nicht übernommen werde; dass auch sein Zollschreiber, Beseher und Nachbeseher und Zollknecht geloben, kein Geschenk oder Mieth zu nehmen, noch auch Theilen oder Gemeinschaft mit Kaufleuten, Schiffleuten oder andern auf dem Rhein haben; auch selbst keine Kaufmannschaft zu treiben, und ob sie solches überführt würden, an Leib und Gut zu strafen."

So wie in den älteren Vereinen meist nur von Vertheidigungsanstalten, und von der Sicherheit des Rheinstroms, und der Leinpfade überhaupt die Rede ist, so finden sich in den neuern mehr administrative Maasregeln, welche auf die ordnungsmässige Verwaltung der Zölle, so wie auf die Erleichterung und Bequemlichkeit der Schifffahrt und des Kommerzes nähern Bezug haben; daher nun auch folgende Verfügungen in denselben angetroffen werden:

1) Dass die verfallenen *Leinpfade* gehörig reparirt werden sollten.

2) Dass die nöthigen *Winterhäfen* herzustellen wären, damit die Schiffe beim Eisgang Unterkunft fänden.

3) Dass für die sichere Ausladung überall taugliche *Krahnen* zu errichten wären.

4) Wurden Vorschriften gegeben, wie die *Ladungen* in den Schiffen sollten eingerichtet seyn; denn so hiess es in dem Vereine von 1717:

„Inzwischen soll die Ladung in den alten grossen Schiffen sowohl, als in den mittlern Fahrzeugen so eingerichtet werden, dass zuvörderst die troknen von den nassen Waaren separirt, zwei, drei und mehrere Gänge in die Quere und offene Lükken zu dem Keller gelassen werden, damit die Besichtigung desto besser geschehen könne."

5) Wurde bestimmt: dass zum *schleunigen Fortschaffen* der Waaren die beladenen Schiffe von den Zollbeamten in einer *halben*, und längstens in *einer Stunde* abgefertigt werden müssten.

6) Wenn im Fall eines persönlichen Verbrechens der Schiffer arretirt würde, so sollten die Transporte sogleich durch andere weiter gebracht werden.

7) Wurde auch dafür gesorgt, dass die Schifferei nicht durch Stümper, sondern durch solche erlernte Schiffer ausgeübt würde, die zum mindesten 3 Jahre lang als Jungen, und 3 Jahre als Knechte oder Gesellen gefahren hätten, und welche die gehörige Kenntnisse von der Stromstrekke besässen, die sie befahren wollten; daher mussten auch

8) auf den Zollkapitelstagen die *Zunftstatuten* untersucht und nach Befinden verbessert werden.

9) Damit übrigens der Kaufmann auf jeden Fall für sein dem Schiffer anvertrautes Gut einige Versicherung habe, so wurde verordnet: dass jeder Schiffer, welcher in die Zunft aufgenommen werden wollte, zum mindesten ein Vermögen von 200 Thaler besizzen müsse, dagegen ward

10) den Schiffern zugesichert, dass ihr *Frachtlohn* so regulirt werden sollte, dass sie dabei bestehen könnten.

Dieses sind die allgemeinsten Züge der vormaligen kurfürstlichen *Gesezgebung* für den *Rheinstrom*. Indem nachmals diese rheinischen Vereine sowohl in dem 4ten Artikel der Wahlkapitulation des Kaisers Mathias von 1612, als auch in allen folgenden bestätigt wurden: so erhielten dieselben allgemeine Rechtsverbindlichkeit. — Selbst die rheinischen Kapitulsabschlüsse und Zollrecesse, machten für die Betreibung des Handels und der Schifffahrt auf dem Rhein allgemein verbindliche Normen aus, und sind als wichtige Aktenstükke für das, bis zum Jahr 1803 für den Rhein gleichsam besonders bestandene *Staatsrecht* anzusehen.

Aus dieser geschichtlichen Darstellung, wie die vormalige Verwaltung des Rheins nach den auf diesem Flusse bestandenen Zolleinrichtungen beschaffen gewesen ist, ergiebt sich, dass erst hauptsächlich durch den Einfluss der rheinischen Kurfürsten, die seit dem 14ten Jahrhundert die vorzüglichsten Besizzer der Zollregalien auf dem Rhein geworden waren, auch nach und nach eine solche *polizeiliche Ordnung* auf diesem Fluss eingeführt wurde,

wie das Beste der Schifffahrt und das Interesse des Handels es erheischte. Denn seit jener Zeit wurde nicht allein die *Sicherheit* der Fahrten auf dem Rhein besser garantirt, sondern es wurde auch eine grössere Sorge darauf verwendet, dass die längs dessen Ufern hinziehenden *Leinpfade* in einem brauchbaren Zustande erhalten würden.

Auf die Handhabung der rheinischen Flusspolizei, hatten seit der Mitte des 14ten Jahrhunderts besonders auch die Verfügungen der goldnen Bulle, von der bereits umständlicher ist gesprochen worden, einen wichtigen Einfluss; denn als eine unmittelbare Folge davon, kann man die häufigen kaiserlichen Privilegien ansehen, welche von jener Zeit an, besonders den Kurfürsten rüksichtlich der Flussgerichtsbarkeit, so wie wegen des Geleits- und der Leinpfadsrechte zuerkannt wurden, welche sogar zuweilen sich auf die Länder der benachbarten Fürsten und Stände erstrekten, und worüber diese leztere sich um so weniger zu beschweren hatten, da hierunter nichts anders geschahe, als dass, zur bessern Sicherheit für den Rhein und die übrigen Ströme, die kaiserlichen Eigenthumsrechte gleichsam an die Kurfürsten übertragen wurden, und bekanntlich von den ältesten Zeiten her der Grundsaz bestand, dass Zölle und Geleit nicht als Theile der Landeshoheit angesehen werden konnten.

Da die Regulirung des Handels auf den schiffbaren Strömen unseres Vaterlandes immer eine thätige und kräftige *Flusspolizei* voraussezzen: so würde auch nichts zwekwidriger gewesen seyn, als wenn man längs dem Rhein die Aufrechthaltung der Sicherheit dieses Stroms den mehreren kleinen Uferfürsten zugleich mit hätte an-

vertrauen wollen, durch deren Gebiet seine Gewässer fliessen; indem alsdann wegen den so häufigen Abänderungen der Landesherrschaften die widersprechendsten Polizeianstalten würden statt gefunden haben, und im Ganzen keinesweges der Zusammenhang in der Verwaltung dieses Flusses zu erzwekken würde gewesen seyn, den doch das *allgemeine deutsche Handelsinteresse* in jeder Hinsicht so sehr erfordert. In jenen so unruhigen Zeiten war es daher überhaupt sehr nöthig, dass die deutschen Thronbesizzer die Sorge für die Aufrechthaltung der Flusspolizei und des rheinischen Handels solchen Ständen anvertrauten, die durch ihr Ansehen und ihre Macht im Stande waren, die Landfriedensschlüsse in Vollzug zu sezzen, und deren Privatinteresse mit jenem des allgemeinen Wohls so übereinstimmte, dass sie deren Vollziehung in jeder Hinsicht sich angelegen seyn liessen.

Während so am Rheine durch die Regulierung der Zölle eine festere Ordnung für die Schifffahrtsverhältnisse dieses Flusses hergestellt wurde, traten für den deutschen Handel sowohl, als auch für jenen der benachbarten Staaten solche wichtige Veränderungen ein, welche dem bisher befolgten System bei Beziehung der Waaren aus den entfernten Ländern, eine ganz andere Richtung gaben.

Der zwischen dem Norden und Süden von Europa besonders seit der Errichtung des hanseatischen Bündnisses sich so sehr erweiterte Verkehr, hatte die Nationen um manches unter sich genähert, und zugleich mittelst dieser Bekanntschaft die Bedürfnisse der Bewohner in den verschiedenen Theilen unserer Erdfeste um vieles vermehrt; überall wurde daher darauf gedacht, wie diese

Bedürfnisse am leichtesten befriedigt, und denselben gegenseitig am besten abgeholfen werden könnte.

Durch die Fortschritte, welche der Handel unseres Erdtheils im Allgemeinen bisher gemacht hatte, und wovon wir einzelne Züge in den vorigen Abschnitten darzustellen bemüht gewesen sind, zeigten sich dessen Wirkungen rüksichtlich der Fortschritte der Kultur der europäischen Menschheit auf eine sehr merkwürdige Weise.

Vorzüglich aber erhoben die zwei grossen Entdekkungen des neuen Wegs nach *Ostindien* und jener von *Amerika*, welche nach der Mitte des 15ten Jahrhunderts in einem kurzen Zeitraume nach einander gemacht wurden, das Merkantilsystem zu einer solchen Höhe, auf welche dasselbe ohne diese nicht sobald gekommen seyn würde; denn nun wurde man immer mehr überzeugt, dass nicht blos der Landbau, sondern vorzüglich der gewerbreiche Manufakturstand und ein ausgebreiteter Handel den grösseren Reichthum den Staaten zuführt.

Durch eben jene Entdekkungen aufgemuntert, suchten nach und nach alle Nationen sich durch ihre Industrie auszuzeichnen, um sich den grösseren Gewinn durch den Eintausch von Gold und Silber, so wie von den übrigen kostbaren Produkten jener entfernten Lande zuzueignen.

Der Gang des Handels wurde zugleich seit jener Zeit ganz anders. *Italien* blieb nicht mehr der Mittelpunkt des Austausches der südlichen Produkte; die Schiffe mehrerer Nationen eilten nun selbst nach den neu entdekten Welttheilen, und suchten die kostbaren Spezereien und Gewürze, nebst den edlern Metallen und Steinen nach ihren eigenen Häfen zu bringen. In Bezug auf Deutsch-

land besonders. hatte in jenen Zeiten die *Hansa* schon ihren grossen Einfluss auf den allgemeinen Handel zum Theil verloren, indem einerseits der englische und holländische Handel sich weiter ausgebreitet hatte, andererseits auch die rheinischen und oberdeutschen Städte, von welchen lezteren einige sogar unmittelbaren Antheil an dem Seehandel nahmen, mit ihnen rivalisirten; doch von allem diesem wird in dem folgenden Abschnitt dasjenige, was zu unserem Zwekke gehört, genauer angeführt werden.

IX.

Der Rhein, unter dem Einflusse der allgemeinen deutschen Reichsgesezze, und den besonderen Verordnungen der rheinischen Kurfürsten, von Anfang des 16ten bis zum Ende des 18ten Jahrhunderts.

Die grossen Veränderungen, welche seit dem 15ten Jahrhunderte in den bisherigen europäischen Handels-Verhältnissen eintraten, hatten besonders auch auf jene der rheinischen Lande einen vorzüglichen Einfluss. Bereits seit 1418 bis 1433, hatte man die westliche Küste von Afrika häufiger beschifft, und seit 1442 bis 1469 sogar einen nicht unvortheilhaften Handel dahin getrieben; aber erst 1488 erreichte *Bartholomäus Diaz* das Vorgebürge der *Stürme* (nachmals der *guten Hoffnung* genannt) welches 1498 von *Vasco de Gama* umsegelt, und so der

bisher unbekannte neue Weg nach Ostindien aufgefunden wurde.

Indem fast zu gleicher Zeit von 1492 bis 94 Amerika entdekt wurde, so nahmen nun mehrere Nationen an dem allgemeinen europäischen Handel zugleich Antheil, so dass derselbe nicht mehr allein in den Händen der *Italiener*, *Flanderer*, und der *Hanseaten* blieb.

Die Schifffahrt, welche bisher grösstentheils nur längs den Küsten getrieben worden war, umfasste nun gleichsam die ganze Erdkugel, und es begann, von jenem Zeitpunkte an, durch den Handel eine solche nähere Bekanntschaft unter den Völkern einzutreten, wie dieselbe bis dahin noch nicht statt gefunden hatte. Auf denselben Wegen, welche von den Portugiesen und den Spaniern zuerst waren befahren worden, suchten die Holländer und Engländer bald ebenfalls ihr Handelsinteresse zu befördern, die daher durch ihre Betriebsamkeit sich in der Folge auch zu den reichsten Nationen von Europa erhoben.

Von eben jener Zeit an, war es nicht mehr blos der auf den Landbau gegründete innere Verkehr, welchen die Regierer der Völker zu begünstigen suchten, sondern es war vorzüglich der Absaz der Kunst- und Manufaktur-Produkte, so wie der Handel gegen Aussen überhaupt, worin ein Staat dem Andern den Rang abzugewinnen sich bemühte. Die Bewohner des europäischen Kontinents eröffneten sich jezt gleichsam ganze Welten für ihre Industrie; sie wurden die Manufakturisten für Amerika, welches ihnen dagegen sein Gold und Silber reichlich dafür zukommen liess.

Schon seit der Periode, wo der Reichthum aufgehört hatte, die blosse Frucht von Eroberungen zu seyn, und dagegen durch Thätigkeit und Industrie weit mehr, als durch das blosse Waffengeklirre hatte erworben werden können, nahm Deutschland nach und nach eine ganz andere Gestalt an; besonders zeichneten sich von jeher die *Niederländer* durch ihren Kunstfleiss aus, wo anfangs die südlichen Provinzen die nördlichen um sehr vieles an Wohlstand übertrafen. Indem aber durch die oben bemerkten Entdekkungen der beiden Indien, Venedig nebst Italien nicht mehr der Zentralpunkt der Handelswelt blieb, sondern der Zug der ostindischen Waaren eine ganz andere Richtung nahm: waren es nicht mehr blos die Häfen von Flandern und Braband, wo die grösseren Niederlagen der südlichen und nordöstlichen Waaren angetroffen wurden: sondern die Häfen der übrigen Nationen wurden nun ebenfalls fleissiger besucht. In den Niederlanden selbst hatte sich an die Stelle von *Brügge*, das sich gegen Max. I. empörte, *Antwerpen* erhoben, welches Leztere einige Zeit hindurch sogar als die wichtigste Handelsstadt von Europa angesehen wurde; indem aber späterhin durch Spaniens Tirannei der Wohlstand der südlichen Provinzen, und besonders auch jener von Antwerpen gestört wurde: zog sich der Handel in die nördlichen Gegenden der Niederlande, und vorzüglich nach Amsterdam, welches schon zuvor eine nicht unbedeutende Handelsstadt gewesen war. In Kurzem erreichte dieser Handel der nördlich-niederländischen Provinzen eine solche Höhe, wodurch er den Verkehr von allen übrigen Nationen hinter sich zurükliess,

Welchen wichtigen Einfluss Alles dieses auf den *Rhein* und dessen Umgebungen hatte, lässt sich leicht erachten. Zwar finden sich keine Spuren, dass die rheinischen Städte einen unmittelbaren Antheil an dem ostindischen Handel genommen hätten; da doch bekanntlich die *augsburger* und *nürnberger* Kaufleute bereits im Jahr 1505, in Verbindung mit einigen florentinischen und genuesischen Häusern, drei Schiffe zur Fahrt um das Vorgebirge der guten Hoffnung ausrüsteten [1]); indess ist es doch klar, dass sie durch die Ausbreitung des holländischen Handels nicht wenig gewannen, und dass durch ihre Handelsverhältnisse mit den Häfen der nördlichen Niederlande dasjenige wieder grösstentheils ersezt wurde, was sie durch die so wichtige Abänderung des ostindischen Waarenzugs über Italien einbüssten.

Während so seit dem 15ten Jahrhundert für den Handelszug der Waaren auf dem Rhein gleichsam eine neue Periode von aussen her vorbereitet wurde, so musste es zugleich als das glüklichste Ereigniss angesehen werden, dass im Innern des Reichs seit Kaiser Maximilian I. das Faustrecht aufgehoben, und die so nöthige Sicherheit und Ruhe für den Handel hergestellt wurde, indem schon 1486 unter Friedrich III., auf Veranlassung der Kurfürsten und übrigen Reichsstände, der Entwurf zu einem ewigen Landfrieden, und zur Errichtung eines obersten Reichsgerichts gemacht worden war, damit in Zukunft aller Streit und Zwist, statt durch die *Waffen*, vielmehr auf dem Wege *Rechtens* entschieden werden könnte.

---

1) Remer's Abriss des gesellschaftlichen Lebens in Europa, p. 633.

Nachdem im Jahr 1495 die Plane hierzu auf dem Reichstage zu Worms dem Kaiser vorgelegt worden waren, so bewilligten die Stände nicht eher Hilfe an Volk und Geld, gegen die von Osten und Westen her drohenden Reichsfeinde, als bis diese beiden so wichtigen Gegenstände erledigt, und besonders die Reichskammer-Gerichtsordnung sanctionirt worden war.

Es bedarf hier wohl keiner weitläuftigen Auseinandersezzung, welcher wichtige Schritt hierdurch für das Wohl von Deutschland geschahe, und welche heilsame Wirkungen besonders auch für den rheinischen Handel dadurch hervorgebracht wurden.

Da um eben jene Zeit das *Stapelrecht*, welches man so geraume Zeit hindurch als ein Mittel angesehen hat, wodurch die Ordnung für den Handel und die Schifffahrt des Rheins aufrecht erhalten werden könnte, vorzüglich zu Mainz geltend gemacht wurde, als worüber nachmals solche Streitigkeiten entstanden sind, die bis zu den jüngsten Zeiten fortgedauert haben, und in dessen Hinsicht noch neuerlichst zu Wien eine sehr ernsthafte Entscheidung genommen worden ist: so wird es zur Erschöpfung dieses, für die Gesezgebung des Rheins so wichtigen, Gegenstandes nöthig seyn, hier folgendes aus der frühern Geschichte darüber anzuführen:

Bei der grossen Unsicherheit, welche wegen der unaufhörlichen Fehden vormals in Deutschland, und besonders in den Gegenden des Rheins herrschten, waren die Regenten genöthigt, allen Handelsverkehr unter ihren unmittelbaren Schuz in die grössern Städte zu ziehen, welche dadurch die Hauptniederlagen der Waaren, und

die ausschliesslichen Vereinigungspläzze des Handels wurden; als wodurch zugleich eine bessere Konkurrenz und eine grössere Wohlfeilheit der verschiedenen Lebensbedürfnisse erzwekt werden konnte. Zu jenen Zeiten war, wie wir schon gezeigt haben, es offenbar eine Vergünstigung, dass man seine Waaren zum Verkauf dort ausbieten, oder nach der damaligen Weise aufstaffeln konnte, um dieselbe desto sicherer und geschwinder absezzen zu können. In der Folge wurde jedoch diese so wohlthätige Anstalt, als worüber eigene Privilegien ertheilt wurden, und wobei anfänglich blos die Zufuhr und die Niederlage der Waaren in Betracht kam, in eine Art von *Zwangsrecht* umgeformt; indem man jene Privilegien dahin ausdehnte, dass selbst die vorbeigehenden Waaren feil geboten, und den Einwohnern eines solchen Stapelorts das Vorkaufsrecht vor den Fremden zugestanden werden musste. Diejenigen Städte nämlich, welche, um der Sicherheit willen, bisher gleichsam nur die Niederlagen aller Gattungen von Waaren gewesen waren, bestrebten sich, nach der hergestellten besseren Ordnung im deutschen Reiche, es dahin zu bringen, dass das, was vormals der Drang der Umstände herbeigeführt hatte, als eine besondere Gerechtsame angesehen werden musste, die auch nach der eingetretenen Veränderung mit den deutschen Handelsverhältnissen dennoch aufrecht zu erhalten, und in strengen Vollzug zu sezzen sey.

So wenig vormals ein eigentlicher Zwang mit Feilbietung der Waaren verbunden war, so findet sich doch, dass bereits seit dem 13ten Jahrhundert mehrere von diesen Städten das *Einlagerrecht* als eine besondere

Art von Marktgerechtsame geltend zu machen suchten, ja sich auch bereits sehr zeitig von den deutschen Kaisern besondere Privilegien darüber ertheilen liessen.

So wie an allen schiffbaren Strömen Deutschlands dergleichen Stapelörter angetroffen wurden, die zum Theil auch wirklich noch bestehen, so rechnete man längs dem Rhein von frühern Zeiten her auch folgende darunter: 1) *Strasburg*, 2) *Speyer*, 3) *Mainz*, 4) *Köln*, 5) *Dortrecht*, von welchen aber jedoch nur zu Mainz und Köln die Ausübung des Stapel- und Umschlagrechts bis zu den jüngsten Zeiten fortgedauert hat.

Eines der ältesten Privilegien des Stapelrechts auf dem Rhein würde ohnstreitig jenes der Stadt *Speyer* seyn, wenn es sich nach *Lehmanns* speyerischer Chronik IV. 22. erweisen liesse: „dass diese Stadt bereits dieses Recht unter Kaiser Heinrich V. (1106 — 1125.), und also zu Anfange des 12ten Jahrhunderts, erhalten hätte.“

Nachdem, was in dieser Chronik angeführt wird, sollen nämlich zu jener Zeit die Bürger zu Speyer von dem gedachten Kaiser die Gerechtigkeit nachgesucht haben, dass sie ihre Güter an der kaiserlichen Zollstätte nicht verzollen dürften; und nachdem er dieses zugestanden, habe er ihnen zugleich seine Gerechtigkeit vom Stapel übergeben, welche darin bestanden haben soll, dass alle diejenigen, welche gesalzene Waaren, oder andere Stapelgüter den Rhein hinauf fuhren, und damit an dem speyerischen Ufer ankämen, dieselben dort ausladen, und den Ueberschlag davon bezahlen mussten.

In wie fern diese Ausladung auch gegen die strasburger Schiffer geltend gemacht wurde, ist nicht ganz

deutlich erwiesen; aber so viel ist gewiss, dass von diesem Zwangsrecht alle Messgüter befreiet waren, welche ohne Aufenthalt vorbeigefahren werden durften.

In Bezug auf den viel wichtigern *kölner* Stapel ist zu bemerken: dass schon aus dem 10ten Jahrhundert Spuren vorhanden sind, dass von dieser Stadt ein solches Recht ausgeübt worden ist.

Die älteste Urkunde vom kölner Stapel ist übrigens die, welche vom Erzbischof Konrad von Hochstetten im Jahr 1259 ausgestellt worden ist, und worinnen angeführt wird: „dass, von alten Zeiten her, keiner seine Waaren von Köln über die Bannmeile habe wegführen dürfen."

In dem Freiheitsbriefe von 1349, wodurch Kaiser Karl IV. der Stadt Köln ihre Vorrechte bestätigte, wird

1) ausdrüklich der allgemeinen Befreiung von allem Zoll- und Stapelrecht in Deutschland Erwähnung gethan; dagegen durfte

2) kein Kaufmann, der aus den östlichen Ländern, oder aus den flandrischen und brabandischen Häfen kam, seine Handelsreisen weiter als bis Köln, oder aufwärts den Rhein bis *Rodenkirchen* anstellen, so wie

3) die aus dem Oberlande kommenden Handelsleute nur bis unter den Stadtthurm, oder bis zum Dorf Niele gehen durften;

4) der Aufenthalt eines jeden fremden Kaufmanns war auf 6 Wochen beschränkt, während welcher seine Geschäfte geendigt seyn mussten.

Im Jahr 1355 ertheilte Kaiser Karl IV. der Stadt Köln ein ähnliches Privilegium; doch wurde dasselbe in

dem Jahr 1375 aus dem Grunde widerrufen, weil es mit den seit 1356 in der goldnen Bulle aufgestellten Grundsäzzen nicht übereinstimme: dass einer städtischen Gemeinde ein Privilegium zum Nachtheil der Kurfürsten ertheilt werden könne.

Merkwürdig ist es, dass im Jahr 1475 Kaiser Friedrich III. die Privilegien bestätigte, welche vormals Karl IV. der Stadt Köln gegeben hatte, ohne dass jedoch dabei des Stapels ausdrüklich erwähnt worden wäre.

Indem 1495 Maximilian I. den Gnadenbrief von Friedrich III. bestätigte, so wurde derselbe ebenfalls bald widerrufen, weil höchst wahrscheinlich abermals mit Bezug auf die goldene Bulle, von Seiten der rheinischen Kurfürsten, Vorstellungen dagegen gemacht worden waren.

Auf die Bitte des Magistrats der Stadt Köln, worin vorgestellt wurde: „dass sie bei und vor ihrer Stadt auf dem Rhein seit so vielen Jahren einen Stapel und Aufschlag gehabt hätten, in dessen Rüksicht sie bäten, dass derselbe wiederum erneuert und bestätigt werden mögte;“ wurde 1505 zwar von Maximilian I. ein neuer Gnadenbrief ertheilt, aber auch 1510 aus eben den Gründen, wie 1495, abermals widerrufen.

Indessen hatte Kurfürst Herrmann nebst den Landständen, mit der Stadt Köln 1506 einen Vergleich geschlossen, nach welchem nur die von Alters her bekannte gesalzene und fette Waaren dem Stapel unterworfen; übrigens aber einem Jeden es freistehen sollte: alle andere Waaren an der Stadt vorbei führen zu dürfen.

Uebrigens erklärten auch späterhin auf dem Konvent

der Kurfürsten zu Koblenz die Deputirten der Stadt Köln selbst: „dass sie nichts verlangten, als bloss die Ventgüter [2]) dem Stapel zu unterwerfen, und dieses zwar, um deren Aechtheit und guten Zustand genauer untersuchen zu können.“

Ueberhaupt haben sowohl die rheinischen Kurfürsten, als auch die Herzoge von Jülich und Berg, nebst anderen Ständen des Reichs, dieses kölnische Stapelrecht in den jüngsten Jahrhunderten lebhaft bestritten; obgleich unter der Einschränkung, wie die Kölner dieses zulezt selbst nur verlangt haben, eben nicht viel dagegen einzuwenden gewesen seyn würde; da es sich blos auf *fette* und *gesalzene* Waaren beziehen sollte. In Rüksicht der vormaligen Verhältnisse des *mainzer Stapels* lassen sich folgende Data anführen:

Als Karl der Grosse die jährlichen Versammlungen der Stände mehr nach dem Mittelpunkte seiner Staaten nach Mainz verlegte, so soll aus Vorsorge, um nicht die nöthigen Lebensmittel zu entbehren, derselbe dieser leztern Stadt das besondere Recht bewilligt haben: „dass alle essbare Waaren und Viktualien, ehe solche weiter verführt würden, vorher zu feilem Markt und Kauf etliche Tage aufgelegt werden müssten.“

Da jedoch späterhin unter Kaiser Friedrich II. die Reichstage nach Frankfurt verlegt wurden, und diese Stadt desfalls besondere Privilegien erhielt, so scheinen

---

2) Ventewaaren hiessen eigentlich die Güter, deren Handel aller Orten hin frei stund, und daher dem Stapel am wenigsten hätten unterworfen seyn sollen. Hier scheint man jedoch bloss fette und gesalzene Waaren darunter verstanden zu haben.

diese alte Stapelgerechtsame der Stadt Mainz in mancher Hinsicht beeinträchtigt worden zu seyn. Denn es ist bekannt, dass nachdem im Jahre 1255, mit Genehmigung König Wilhelms, der grosse deutsche Städtebund geschlossen worden war, und in dem Artikel XI. der dieserwegen getroffenen Uebereinkunft die Schifffahrt auf dem Ober- und Mittelrhein den Städten *Mainz*, *Köln*, *Worms*, *Speier*, *Strasburg* und *Basel* ausschliesslich überlassen wurde, nicht allein seit jener Zeit die speierer und wormser Schiffer ihre Landesprodukte häufig nach Köln verführten, und dagegen Salz, Fische und andere trokkene Waaren von da zurük brachten, sondern dass auch die sogenannten kölner schwarzen Schiffe nicht selten zu jener Zeit ihren Abstoss in *Oppenheim* hatten; so dass in dem ganzen Zeitraum, bis nach der Mitte des 15ten Jahrhunderts, der Zwang des Umladens zu Mainz eben nicht sehr streng scheint befolgt worden zu seyn.

Erst 1462, nachdem bekanntlich Kurfürst Adolph von Nassau die Stadt Mainz erobert hatte, geschah es, dass derselbe 1471 den wiederholten Versuch machte, die zu Berg fahrenden kölner schwarzen Schiffe anzuhalten, und zum Ausladen zu nöthigen. Zwar wurde 1492 eine Beschwerde dieserwegen vor dem Zollkapitel der vier vereinigten rheinischen Kurfürsten geführt, wo entschieden wurde: „dass kein neuer Zoll, oder andere nicht hergebrachte Belästigungen geduldet werden sollten;“ allein, 1495 wusste Kurfürst Berthold von Mainz, die Bestätigung des mainzer Stapels, als eine von der Stadt hergebrachte alte Gerechtsame, von Kaiser Maximilian I. zu erhalten. Das Diplom darüber ist vom 14.

Juli 1495, als zu welcher Zeit Kaiser Maximilian I. auf dem Reichstage zu Worms sich aufhielt, und dessen wesentlicher Inhalt in Folgenden bestund:

„Dem Kurfürsten, seinen Nachkommen und dem Stift, werde der *Stafel* mit *Niederschlag*, *Umschlag* und alter Gerechtigkeit, wie die bisher gehalten, gebraucht und geübt worden seyen, konfirmirt."

So bestimmt die Ausdrükke in dieser Urkunde sind, so scheint man doch zu jener Zeit den ganzen Inhalt derselben weder bekannt gemacht, noch auch in wirklichen Vollzug gesezt zu haben; indem in dem Zollverein von 1506, welchen Kurfürst Jakob eigenhändig unterschrieben hat, des *Stapelrechts* nicht erwähnt wird, sondern es vielmehr heisst:

„Dass die Schifffahrt auf dem Rheine *frei* sey; der Schiffmann nach Entrichtung der herkömmlichen Zölle nicht auf der Fahrt aufgehalten, viel weniger genöthigt werden solle, sein Gepäk zu öffnen etc."

Auch hat es bekanntlich bis zur Mitte des 17ten Jahrhunderts gewährt, ehe unter Kurfürst *Joh. Philipp von Schœnborn* verordnet wurde:

„Dass hinführo keinem niederländischen, oder anderen Schiffern, mit ihren Fahrzeugen und Waaren gestattet seyn solle, den Rhein und Main hinauf zu fahren; sondern dass dieselben Waaren, nach Ausweisung erhaltenen, und von mehr als 100 Jahren in Gebrauch gewesenen *Regals* (der *Stapelgerechtigkeit*) auf einen anderen Boden überschlagen, und wirklich ausgeladen, davon die gewöhnlichen Kaufhausgebühren entrichtet, und erst alsdann weiters gefolgt werden sollen."

Dieser Verordnung nach, hatte es anfangs das Ansehen, als ob der Stapel blos auf die *Berggüter* beschränkt seyn sollte; allein bald wurden auch die Neckar- und Mainschiffer, welche bisher die für diese Ströme bestimmten Güter zu Thal und zu Berg frei verführt hatten, zum Ueberschlag angehalten.

Die Anstände waren indess nicht gering, welche durch dieses Verfahren erzeugt wurden; denn schon 1656 wollte Kurpfalz Repressalien dagegen gebrauchen, indem es verordnete: „dass an den Zollstätten zu *Oppenheim* und *Bacharach* die mainzer Schiffer angehalten, und Waaren und Personen, eben so wie es zu Mainz geschähe, zum Ueberschlag auf pfälzische, oder andere Schiffe, so wie zur Erlegung des Stapelertrags, gezwungen werden sollten.“

Diese Entscheidung, wodurch die ganze Schifffahrt des Rheins in die grösste Verwirrung gekommen seyn würde, ward jedoch auf die Verwendung von Kurtrier und Kurköln zurükgenommen. Dagegen wurde 1671 sogar der Plan gemacht, den Hafen von Mainz, bei der Schifffahrt des Rheins, ganz zu umgehen, und sowohl für die zu Thal, als zu Berg gehenden Güter *Rheintürkheim* und *Coblenz* zu Stationspläzzen zu machen, indem die Waaren zu Land über Odernheim, Kreuznach, Castellaun, und so über den Hundsrükken nach Coblenz spedirt werden sollten; da aber die Transportkosten zu Lande zu beträchtlich gewesen seyn würden, so musste auch dieses unterbleiben.

Die Anstände, welche zu eben jener Zeit sich zwischen den mainzer und strasburger Schiffern erhoben

hatten, wurden durch einen Vergleich am 24. Mai 1681 beigelegt; und auf diese Art suchte man mainzischer Seits, von jener Zeit her, das völlige Umladungsrecht auf dem Rhein zu begründen, über welches in der Folge noch mehrere Uebereinkünfte getroffen worden sind. So ist seit der Mitte des 17ten Jahrhunderts zu Mainz dieses Umschlagsrecht unter mancherlei Widersprüchen von Seiten der übrigen rheinischen Fürsten fortgesezt, und selbst im 18ten Jahrhundert noch einige Verträge dieserwegen abgeschlossen worden, bis endlich 1798, bei den Unterhandlungen zu Rastadt, dasselbe vorzüglich wieder zur Sprache kam, und von Seiten der Reichsdeputation zuerst auf dessen Aufhebung gedrungen wurde; wovon aber, wie wir in der Folge sehen werden, unter der Einschränkung abgegangen worden ist: „dass das gezwungene Anbieten zum Verkauf von jeder Gattung von Waaren und Lebensmitteln aufgehoben seyn solle.“ Auf diese Weise wurde damals die Bestätigung der alten Einrichtung des Umschlags für Mainz und Köln, in den Art. 3 bis 6 des Rheinschifffahrts-Oktroivertrags von 1804, beibehalten, und erst durch den 19ten Artikel der wiener Kongressbeschlüsse ist dieses Umschlagsrecht nun für die Zukunft gänzlich aufgehoben worden.

Wenn wir nach der historischen Darstellung dessen, was über den Stapel der rheinischen Städte im Allgemeinen bekannt ist, denselben nun nach den Grundsäzzen des ehemaligen deutschen Staatsrechts betrachten wollen, so müssen nothwendig dessen Bestandtheile genauer auseinandergesezt werden, und man muss dabei nothwendig unterscheiden:

1) Das *Einlagerrecht*, oder die Niederlage der Waaren, welche leztere während einer gewissen Anzahl von Tagen an den Stapelorten zum Verkauf ausgeboten werden mussten.

2) Die *gezwungene Umladung* der vorbeigehenden Güter aus einem Schiffe in das andere, und die dabei herkömmliche Entrichtung der Gebühren.

Was zuerst das sogenannte Staffelrecht betrifft, so wurde, wie wir oben zu bemerken Gelegenheit gehabt haben, es in den frühesten Zeiten als eine Art von Vergünstigung angesehen, wenn die Kaufleute eines Gaues dieses Recht der Feilbietung ihrer Waaren in den grösseren Städten genossen. Hierin bestund auch eigentlich das ältese Recht des Markthaltens, dem man in der Folge zum Theil eine ganz andere Deutung gegeben hat.

Diese vormalige Aufstaffelung hatte aber zu jener Zeit nicht allein in den Städten *Speier*, *Mainz* und *Köln* statt, sondern auch zu *Strasburg*, und in so manchen andern wichtigen Städten wurden die Waaren auf diese Art feil geboten, ohne dass dabei immer ein Zwangsrecht eingetreten wäre. Die Ausübung dieses alten Rechts musste indess bei den in der Folge eingetretenen veränderten Umständen wegfallen, und dasselbe ist auch neuerlichst durch den Art. 8. der Rheinschifffahrts-Octroi-Konvention für die Städte Mainz und Köln gänzlich aufgehoben worden; denn hier heisst es ausdrüklich: „so ist man übereingekommen, dass das sogenannte Stapelrecht, nämlich das *gezwungene Anbieten zum Verkaufe* von jeder Gattung von Waaren oder Lebensmitteln, während

ihrer Station in den Häfen von Mainz und Köln definitif aufgehoben ist. "

Was dagegen 2tens das sogenannte *Umladungsrecht* betrifft, so ist dieses nach dem Art. 3 eben jenes Octroivertrags mit folgenden Worten bestätigt worden: „dass die alten Einrichtungen des *Umschlags*, das Einlaufen und Umladen der Fahrzeuge betreffend, welche in den Städten Mainz und Köln statt haben, unter denen im gegenwärtigen Vertrage ausgedrükten Einschränkungen beibehalten werden sollen. "

Diese Einschränkung findet sich vorzüglich so ausgedrükt:

„Dass alle in den Häfen jener beiden Städte bis jezt erhobenen Abgaben, sey es wegen des gedachten Stapelrechts, oder auch wegen des gezwungenen Ausladungs- und Umladungsrechts, unter dem Namen *Stapel*, *Transit*, *Akzisgebühren*, oder unter welchem andern Namen und Vorwand es sey, an dem Tage aufhören sollten, wo die Erhebung der Octroigebühren anfangen würde. "

Dieses *Umschlagsrecht*, welches die Verbindlichkeit enthält, dass die den Rhein hinauf- oder hinabfahrenden Schiffe in den Häfen zu Mainz und Köln anlanden, und ihre Transporte in andere Fahrzeuge umladen müssen, scheint offenbar neueren Ursprungs, als jenes des vorerwähnten Staffelrechts zu seyn. Gegen dasselbe ist daher in spätern Zeiten häufige Klage geführt worden, weil man diese Umladung der sogenannten Transitgüter, mit der in dem rheinischen Zollverein sowohl, als von

der obersten Reichsbehörde ausgesprochenen *Freiheit* der Rheinschifffahrt im offenbaren Widerspruch hat finden wollen.

Schon in dem Zollverein der rheinischen Kurfürsten von 1464 war festgesezt worden:

„Dass die Kommerzia *frei* seyen, und keine *Ausladung* der Schiffe geschehen, oder Niemand dazu gezwungen werden sollte.“

Im Jahre 1492 wurde diese Sache auf's neue vor das Zollkapitul gebracht, und der Beschluss von 1464 dahin bestätigt:

„Dass kein neuer Zoll oder andere hergebrachte *Belästigungen* geduldet werden sollten.“

Welche Grundsäzze übrigens noch im 16ten Jahrhundert, wegen der *Freiheit* der Schifffahrt auf dem Rhein, aufgestellt wurden, sieht man aus dem 1576 von Kaiser Rudolph II. der Stadt Speier ertheilten Privilegium, wo es heisst:

„Demnach der Rhein als ein *freier* Wasserstrom, auch unsere freie kaiserliche Landstrase, einem Jeden, seiner Gelegenheit nach, nicht allein vermöge natürlicher Rechte, sondern auch des heiligen Reichs aufgerichteten Konstitutionsordnung und Sazzung, ohne das auch unversperrt bleiben, auch daran wider Billigkeit weder beschwert, verhindert und aufgehoben werden soll etc.“

Eben diese Freiheit der Rheinschifffahrt wurde nicht allein 1648 in dem 9ten Artikel des westphälischen Friedens, sondern auch nachmals in dem 18ten Artikel

des ryswicker, und in dem 6ten Art. des badener Friedens ausdrüklich bestätigt.

Selbst noch 1711 wurde in dem 6ten Art. der Wahlkapitulation Kaiser Karls VI. rüksichtlich der Freiheit der Rheinschifffahrt folgendes bestimmt: „ dass die Schiffe auf dem Rhein *ungehindert* auf- und abkommen sollen, und also bei der von Gott verliehenen stattlichen Gelegenheit und Bonifizirung der Natur selbst ein Stand weniger nicht als der andere, nach Recht und Billigkeit sich gebrauchen möge. "

Indem auf diese Weise die *Freiheit* der Rheinschifffahrt durch Friedensschlüsse und Reichsgesezze [3]) bestätigt war: so ist es in der That auffallend, wie einzelne Privilegien dagegen mit Grund angeführt werden konnten.

Indess muss doch ein Grund vorhanden gewesen seyn, dass dieses Recht, ohngeachtet der vielen Widersprüche, die dagegen erhoben worden sind, so geraume Zeit hat geltend gemacht werden können, und dieser kann wohl nicht anders als darin gefunden werden, dass dasselbe nicht ganz ohne einigen Vortheil für die Regelmässigkeit des Handelsverkehrs des Rheins und für den schleunigen Zug der Waaren auf diesem Fluss gewesen ist, als wovon bei einer andern Gelegenheit das Nöthige angeführt werden wird.

Da, wie wir schon bemerkt haben, seit den Zeiten

---

3) Als reichsgesezliche Verordnungen, durch welche besonders auf die *Freiheit* der Schifffahrt gedrungen wird, ist übrigens auch dasjenige anzusehen, was in dem §. 1. des Landfriedens von 1548 und in dem §. 14. des Reichsabschieds von 1555 vorkommt.

Max. I. und Karls V. der gesezliche Zustand in Deutschland ganz anders wurde, so hatte dieses auch auf die Zolleinrichtungen des Rheins einen sehr wichtigen Einfluss. Bereits 1519 wussten es die Kurfürsten dahin zu bringen, dass ihnen der neu gewählte Kaiser versprechen musste, ohne deren Vorwissen und Einwilligung keine neue Zölle zu errichten, auch die alten auf keine Weise zu erhöhen [4]). Dieses wurde in den folgenden Wahlkapitulationen nicht allein jedesmal bestätigt, sondern 1562 versprach auch Kaiser Max. II., dass derselbe keine Vorschreiben wegen *Zollbefreiung* an die Kurfürsten ausgehen lassen wolle [5]).

Indessen scheinen alle die vorgedachten Verordnungen in Hinsicht der rheinischen Zölle nicht ganz genau beobachtet worden zu seyn. Denn schon 1570 brachten, auf dem Städtetage zu Speier, die Reichsstädte *Köln*, *Strasburg*, *Nürnberg*, *Regensburg*, *Augsburg*, *Ulm* und *Worms* ihre Klagen gegen die Errichtung der neuen, so wie gegen die Erhöhung der alten Zölle vor, welche zu jener Zeit sich besonders die Kurfürsten und Städte am Niederrhein erlaubten, und baten den Kaiser um Abhülfe derselben.

Eben so wurden 1571 auf dem Städtetag zu *Esslingen* neue Beschwerden über die von den vier rheinischen Kurfürsten versuchte Erhöhung der alten Zölle vorgebracht. Von Seiten Kurmainz und Kurpfalz war man damals auch so billig, diesen Klagen Gehör zu geben, und die erhöheten Zölle wieder zu vermindern.

---

4) Wahlkapitulation K. Karl V. Art. 18.
5) Wahlkapitulation K. Max. II. Art. 19.

Gegen die Kurfürsten von Trier und Köln aber, wurden 1572 die Zollbeschwerden vor des Reichs Oberhaupt gebracht, damit dieselben von dieser höchsten Behörde erledigt werden mögten. In dem unter K. Rudolph II. 1576 errichteten Reichsabschiede kommt daher wegen dieser und anderer Beschwerden folgende Stelle vor [6]):

„Da einige Reichsstände ohne kaiserliche Erlaubniss und ohne Einwilligung der Kurfürsten, theils neue Zölle anzulegen, theils auch die alten unter dem Namen eines *Umgelds*, *Aufschlags*, Brükken- oder Wegegeldes zu erhöhen versucht hätten, wodurch nicht allein die gemeinen Gewerbe, Kommerzien, Viktualien, und alle Handthierungen zu noch höhern Aufschlag, Werth und Theurung merklich getrieben, auch leichtlich Ursache zur *Ungeduld* und *schädlicher Empörung* gegeben werden mögte: so habe der Kaiser für nöthig ermessen, allen und jedem Kreis-Obersten und Ständen anzubefehlen, fleissige Erkundigung dieserwegen einzuziehen, damit die nöthigen Vorkehrungen getroffen werden könnten etc.“

Noch weit grösser aber waren die Beschwerden, welche 1594 von Seiten des westphälischen Kreises wegen der Stöhrung der Schifffahrt, und den übermässigen Zollerpressungen längs dem Niederrhein bei dem Reichstag übergeben wurden, und worin sich besonders folgende Thatsachen angeführt finden [7]):

„Von den auf dem Rhein vor Anker liegenden 6

---

6) Neue Sammlung der Reichsabschiede, III. 372.

7) Haeberlins neueste deutsche Reichsgeschichte, XVIII. 329.

Kriegsschaluppen, oder Ausliegern sowohl, als von dem in der Schanze bei Essenberg befindlichen fremden Kriegsvolke, würden die Vorüberfahrenden gewaltthätig zur Zahlung angehalten und beraubt.

„Jedes auf der Waal den Rhein herauf gehende Schiff berühre 6, den Generalstaaten der vereinigten Niederlande zugehörige, Zollstädte; nämlich die Zölle zu *Gorcum* in Holland, zu *Bommel* und zu *Tiel* in Geldern; dann den Königszoll und den Stadtzoll zu *Nimwegen*, und endlich *den* zu *Rheinbergen*, wo zum Theil, neben dem Zoll, auch Lizent und Umgeld entrichtet werden müsste.

„Ein aus dem eigentlichen Rhein heraufgehendes Schiff müsste in den niederburgundischen Landen 5 Zölle entrichten, nämlich zu *Schonhoven*, *Wyk te Durstede* in *Utrecht*, zu *Arnheim* und zu *Anholt*."

„Ein aus der Yssel den Rhein heraufgehendes Schiff habe ebenfalls 5 Zölle zu erlegen; über dieses müssten die Handelsschiffe einen Zoll in *Seeland* bezahlen, ohngeachtet dieselbe diese Zollstätte niemals berührten."

„Neben allen diesen Zöllen dringe man den Vorüberfahrenden noch hohe Lizente ab, und die Kaufmannsgüter, welche im Clevischen aus- und eingeladen würden, müssten sogar die *niederländischen Zölle* bezahlen, ohngeachtet dieselben die Niederlande nicht berührten. Auch den Schiffskapitänen der bei Rheinbergen liegenden sechs spanischen Kriegsfahrzeuge, müssten die Schiffer ansehnliche Geschenke machen. An der Schanze von Essenberg würden selbigen meist ihre Lebensmittel abgenommen, und noch kürzlich habe ein Schiff, ausser dem

Zoll, blos an ausserordentlichen *Erpressungen* über 125 Goldgülden erlegen müssen."

Mittelst einer um dieselbe Zeit bei dem Reichstage eingereichten Bittschrift des Magistrats zu Köln, wurden zugleich folgende, die damaligen *niederrheinischen Zollverhältnisse* aufklärende, Schifferaussagen vorgelegt:

1) Gleich nach der Abfahrt von Köln müssten sie zu *Zons*, ausser dem gewöhnlichen Zoll, noch *Kapitelgeld* erlegen, welches so viel als der Hauptzoll betrage.

2) Zu *Düsseldorf* würden die Schiffer genöthigt, ausser dem Zoll noch eine besondere Akzise, nämlich vom Fuder Wein 2 Rthlr., und von den Waaren noch besonderen Zins zu geben.

3) Zu *Kaiserswerth* müssten sie, ausser dem Zolle, noch vom Fuder Wein 8 Rthlr. 12 Stüber bezahlen.

4) Zu *Ruhrort*, wo sonst niemals ein Zoll gewesen wäre, müssten sie jezt anlegen, um von jedem Fuder Wein 3 Rthlr., und so nach Verhältniss von allen Waaren die Abgabe zu entrichten.

5) Wenn zu *Orsoy* auch der Zoll bereits entrichtet worden wäre, so würden sie von dem daselbst befindlichen spanischen Auslieger genöthigt, denselben nochmals zu bezahlen.

6) Die grössten Erpressungen aber geschähen zu *Rheinbergen*, wo 3 spanische Orlogschiffe lägen, und wo, ausser dem kurkölnischen Zoll, von jedem Fuder Wein 4 Thlr. Lizent, und so von allen übrigen Handelswaaren nach Verhältnis bezahlt werden müsste.

7) Ueberdieses würden sie genöthigt, den spanischen

Lizentmeistern auf ihre Pflicht anzuzeigen, ob sie auf dem *Rhein*, auf der *Waal*, oder auf der *Yssel* hinab nach Holland fahren wollten.

Die den *Rhein* und den *Lek* hinunter fahrenden Schiffe müssten die 5 Zölle, welche sie auf diesem Flusse bis an die Mündung desselben zu passiren hätten, hier voraus bezahlen, weil diese Zollstätte vor dem niederländischen Kriege der Krone Spanien gehört hätten, und die Zölle von dieser bezogen worden seyen.

Eben so viele Zölle müssten diejenigen entrichten, welche die *Yssel* hinabführen.

Diejenige aber, welche nach der *Waal* führen, hätten 6 Zölle voraus zu bezahlen, als welche oben bereits benannt worden sind.

8) Da nun über dieses, nach der Grösse der Schiffe, noch 18 bis 20 Königsthaler an die Stabsoffiziere, und eben so viel an die übrige Mannschaft zum Geschenk gemacht werden müsse: so sey durch diese, alles Maas übersteigende Lasten die Schiffsfracht von Köln bis Dortrecht, welche vorher höchstens 6 Thaler gekostet habe, jezt auf 40 Thaler gestiegen.

9) Endlich sey der lange Aufenthalt höchst unerträglich, indem die Schiffer sich oft 7 bis 8 Wochen länger, als sonst bei den Zollstätten aufgehalten sähen, und dabei noch Gefahr liefen, dass ihnen die Pferde gewaltthätig hinweg genommen, die Schiffe beraubt, und ihre Knechte gemisshandelt würden.

Indem diese Beschwerden nachmals in den Jahren 1596 und 97 von der Reichsstadt Köln wiederholt wurden, so können wir uns eine Vorstellung von dem da-

maligen traurigen Zustand der Schifffahrt auf dem Unterrhein machen.

Die eigentliche Veranlassung zur Aufstellung der hier erwähnten bewaffneten Fahrzeuge, welche man *Ausleger* nannte, und wodurch die Schifffahrt so sehr belästigt wurde, war folgende:

Da es zu jener Zeit den vereinigten Provinzen zu schwer war, das zu Führung des Kriegs nöthige Geld aufzutreiben, so beschlossen sie 1572, auf alle in das *Ausland gehende* Waaren eine starke Abgabe unter dem Namen von *Lizent* zu legen; bald nachher wurde diese Abgabe auch auf die *eingehenden* Waaren ausgedehnt.

Als im Jahr 1577 dieses Lizents wegen Beschwerde erhoben wurde: so versicherte der Prinz von Oranien, es würde blos von den in See gehenden Kauffahrteischiffen ein geringes Konvoigeld erlegt; als aber der Krieg bald wieder aufs neue begann, so wurde der vorbemerkte Lizent mit mehrerer Schärfe erhoben, und daher geschah es, dass man die sogenannten *Ausleger*, sowohl auf der *Maas*, als auf dem *Rhein*, bis weit in das deutsche Gebiet zu stationiren suchte. 1580 wurden zwar diese Auslegsschiffe mit Gewalt vertrieben; aber nun wurden eine zeitlang neue Lizente von Kurköln zu *Rheinberg*, *Neuss*, *Deutz* und *Kaiserswerth*, erhoben, auf deren Abschaffung zwar 1588 gedrungen wurde, die aber dennoch in der Folge hier noch fort erhoben worden sind.

Auf dem Reichstage vom Jahr 1594 wurde endlich beschlossen: alle Kräfte zur Abschaffung der niederländischen Lizente anzuwenden, welches aber dennoch erst später erfolgt zu seyn scheint; indem nachmals in der

Wahlkapitulation des Kaisers Mathias [8]) von 1612, ein allgemeines Verbot aller Sperrung der Schifffahrt auf dem Rhein vorkommt, wo jener *Ausleger* und armirten Schiffe ausdrüklich mit gedacht wird.

Durch eben diese hier gedachte Wahlkapitulation, erhielten die Kurfürsten das wichtige Vorrecht, dass sie in Ansehung ihrer Zölle nur von dem *Kaiser unmittelbar*, und nicht von dem *Reichskammergericht*, oder von einem andern Reichstribunal, gerichtet werden könnten.

Rüksichtlich der *unter* einem *anderen Namen* erhoben werdenden Zollabgaben, erschien 1636 in der Wahlkapitulation K. Ferdinands III. [9]) folgendes:

„Dieweil sich aber zuträgt, dass zwar der Name des Zolles nicht gebraucht: sondern unter dem Vorwande einer *Niedertag*, *Stapelgerechtigkeit*, oder sonst von den auf- und abfahrenden Schiffern und Waaren, eben so viel, als wenn ein rechter Zoll wäre, erhoben wird: so sollen alle und jede, ohne ordentliche Verwilligung des kurfürstlichen Kollegii, also ausgebrachten Konzessionen, unter was Schein und Namen dieselben auch immer erhalten worden, *null* und *nichtig* seyn.“

Dieses sind die wichtigsten reichsgesezlichen Verordnungen, welche rüksichtlich der *Wasserzölle* bis gegen die Mitte des 17ten Jahrhunderts bekannt gemacht worden sind. Indem durch den Abschluss des westphälischen Friedens im Jahr 1648 gleichsam eine neue Periode für die Gesezgebung des deutschen Reichs eintrat, wo beson-

8) Art. 20.

9) Art. 23.

ders auch, durch eben jenen Friedenstraktat, die *Landeshoheit* der deutschen Reichsstände vollständiger ausgebildet wurde: so finden sich seitdem in Hinsicht der Schifffahrt und des Handels folgende wichtige Verfügungen aufgestellt, die in jeder Hinsicht unsere genauere Beachtung verdienen:

I. *In Rüksicht der Zölle überhaupt*,

wurde es durch mehrere Verordnungen erneuert, dass

1) Niemand zwar seiner alt hergebrachten Zölle mit Gewalt entsezt werden sollte, dagegen

2) durfte auch kein Reichsstand neue Zölle einführen, oder bei den alten mehr erheben lassen, als wozu er berechtigt war; auch durften neben den Zöllen keine ungebührliche Lizente, oder andere dergleichen Abgaben, unter dem Namen von Akzise, Umgeld etc. gefordert werden.

3) Wurden bei mehreren Gelegenheiten die alten deutschen Grundsäzze wiederum gesezlich bestätigt, dass

a. Niemand zu irgend einer Abgabe angehalten werden könne, wo ihm keine Hilfe geleistet worden wäre.

b. Dass alle die, welche Zoll nehmen, auch für die Unterhaltung der Wege, Brükken und Ufergestade zu sorgen hätten.

4) Durch den westphälischen Frieden selbst [10]), so

---

10) S. osnabrückischer Frieden Art. IX. 1, 2. In dem *münsterischen* Frieden §. 85. wurde besonders noch bestimmt: „dass auf dem Rhein es nicht erlaubt seyn sollte, neue ungebührliche Zölle oder andere Auflagen zu errichten; sondern Jeder soll sich mit den vor dem Kriege üblich gewesenen Zöllen begnügen.“

wie durch mehrere kaiserliche Kommissionsdekrete, wurde seit 1666 alles das aufgehoben, was während des 30jährigen Kriegs in Rüksicht der Zölle eingeführt worden war.

5) Weder auf dem Rhein, noch auf sonst einem andern Strom, sollten armirte *Schiffsausleger*, oder sonst einige Exactionen der Art geduldet werden.

6) Wegen der auf die ein- und ausgehenden Waaren gelegten *Imposten*, sollte die genaueste Erkundigung eingezogen, auch die ungebührlichen Geleitsgelder abgestellt werden [11]).

7) Bei der Wahl K. Ferdinands IV. wurde 1653 rüksichtlich der Zölle noch folgendes in die Wahlkapitulation eingerükt:

a. Dass die sonst so sehr verbotene *Selbsthilfe*, *gegen die Beeinträchtigung* der *Zölle* und ihrer Rechte, *gestattet* seyn sollte. Auch wurde

b. nochmals ausdrüklich verboten, *neue Auflagen* unter *einer andern* Benennung zu erheben, weil diese für nichts anders, als *wirkliche Zölle*, ja oft noch höher zu halten wären.

Indem der Zoll eigentlich blos als eine Abgabe für die Erlaubniss der Durchführung einer Waare anzusehen ist: so war es freilich auffallend, dass in manchen deutschen Ländern unter dem Namen von *Akzise*, *Niederlage*, *Stand-* und *Marktrecht*, *Umgeld*, *Kaufhaus-*, *Rennt-* und *Pfortengeld*, und andern dergleichen Auflagen, die Vorbeifahrt erschwert wurde.

---

11) Wahlkapitulation von 1711. Art. 8.
— — — Joseph II. Art. 8. §. 11 u. 12.

8) In der Wahlkapitulation *Leopolds* I. kamen 1658 folgende wichtige Zusäzze vor:

a. Dass künftig zur Verleihung neuer Zollrechte nicht blos die *Mehrheit* der kurfürstlichen Stimmen, sondern die *Unanimität* derselben, erforderlich seyn solle.

b. Versprach der Kaiser keine *Freibriefe* mehr, rüksichtlich der Zölle, zu ertheilen.

9) Sowohl in der Wahlkapitulation K. Karls VI. von 1711, als in jener von Joseph II. wird Art. 8. folgende Strafe wegen des Missbrauchs der Zölle festgesezt:

„Jeder Kurfürst, Fürst und Stand, so sich der habenden Zollgerechtigkeit missbraucht, und diese mehr, als derselbe befugt ist, erstrekt oder erhöht, soll derselben, wenn er nicht bald auf Erinnerung der Kreisausschreibenden Fürsten solchen Exzess abstellen würde, auf *lebenslang*, eine Kommunität aber selbige auf 30 *Jahre* verwirkt haben.“

10) In Hinsicht der Bestrafung der bei den Zöllen vorkommenden Betrügereien, wichen in älteren Zeiten die deutschen Gesezze sehr von einander ab; indem

1. in einigen Landen der *vierfache* Betrag des Zolls zur Strafe entrichtet werden musste; in anderen aber sogar das *Neunfache* von demjenigen zu zahlen war, was man hatte verheimlichen wollen.

2. In spätern Zeiten wurde, nach dem Beispiel des oben angezogenen römischen Rechts, die Konfiskation verordnet; denn so heisst es in dem Reichsabschied von 1671: „in Ansehung der bei den Zöllen vorkommenden Betrügereien soll es bei der

in den *gemeinen Rechten* dessfalls geordneten Einziehung der Waaren sein Bewenden haben."

3. Nach dem Schluss der beiden Reichskollegien von 1703, sollten dergleichen Betrügereien der Zölle, neben der Einziehung der Waaren, noch mit Geld und Leibesstrafe belegt werden.

4. Endlich wurde 1705 von Kaiser Joseph I. verordnet: „dass, mit der Einziehung aller Waaren, auch die gänzliche *Niederlegung* des Kommerzes verbunden seyn solle" [12]).

II. *Da rüksichtlich der Missbräuche und Erpressungen der Zollbeamten und Mauthbedienten*

folgende Klagen an die oberste Reichsbehörde gekommen waren, dass

1) die *Mauth-* und *Zolltafeln* oft vorenthalten, und nicht überall öffentlich angeschlagen waren;

2) dass meist als Zoll- und Mauthgebühr mehr verlangt würde, als der eigentliche Tarif besage, und dass, bei Verweigerung solcher erpressten Gelder, die Handels- und Schiffsleute angefahren und übel behandelt würden;

3) dass, um eine *Gabe* und *Verehrung* zu erzwingen, die Zollpflichtigen unter allerhand Vorwand lange aufgehalten, und ihre Ladungen auf das ärgste durchsucht würden; so dass oft, um den günstigen Wind nicht zu versäumen, die Schiffer sich zu allen Forderungen verstehen müssten;

4) dass die sogenannten *Frei-* und *Nachengelder*, welche, um nur endlich abzukommen, bezahlt werden

12) Sammlung der Reichsabschiede, IV. 214.

müssten, sich manchmal so hoch als der Zoll selbst beliefen;

5) endlich, dass die Zollintraden und Gefälle oft an Privatpersonen verpachtet wären, die zur höchsten Bedrükkung der Kommerzien nicht bei dem gewöhnlichen Zolltarif stehen blieben, sondern sich die grössten Erpressungen erlaubten:

so wurde in dem Reichsgutachten von 1668 darauf angetragen: „dass die Landesherrschaften auf ihre Zoll- und Mauthbedienten genaue Aufsicht tragen, und mittelst ernstlicher *Bestrafung* dergleichen Exzessen bestmöglichst zuvorkommen möchten; insonderheit aber wäre zu verfügen: dass die Zolltafeln und Tarife unter des Zollherrn Siegel und eigner Handunterschrift zu Jedermanns Nachricht öffentlich gedrukt angeschlagen, diejenige, welche Mauth oder Zoll zu entrichten hätten, über die Gebühr nicht übernommen, noch auch mit abgenöthigten Gaben, Schenkungen und anderen dergleichen unbefugten Exaktionen beschwert, oder mit Visitationen der Güter und Waaren, ohne erheblich genugsame Ursache, aufgehalten würden. Wenn aber dergleichen Ursachen vorhanden, und eine Visitation vorzunehmen wäre, so solle dieselbe so verrichtet werden, dass die Waaren und Güter keinen Schaden dadurch leiden; so wie überhaupt die Zollbedienten mit absonderlichem Eid und Pflichten auf diese Reichskonstitution verbunden werden möchten. Und im Fall de Facto dagegen gehandelt würde, so sollten die Uebertreter mit unnachlässlicher Strafe, und selbst mit wirklicher *Entsezzung* ihres Dienstes, angesehen, auch zur Restitution des zu viel genommenen, so wie endlich zum

Schadenersaz, und zur Erlegung aller Untersuchungskosten, angehalten werden."

III. *Wegen der Zollbefreiungen ist in den Reichsgesezzen folgendes bestimmt:*

1) Bereits nach dem Inhalt der güldenen Bulle, genossen die Kurfürsten der völligen Zollfreiheit für sich und ihr Gefolge, wenn dieselben zur Wahl eines römischen Königs ihre Reisen unternahmen.

2) In der Wahlkapitulation Ferdinands II. wurde 1619 die Zollfreiheit nicht allein den Kurfürsten des Reichs, für ihre Person, sondern auch für ihre Diener, Unterthanen, Angehörige, und andere gefreite Personen zugesprochen; auch sollten diejenige Reichsstände, welche Eigenthümer der Zölle wären, dieser zugestandenen Freiheit wegen, besondere Reverse ausstellen [13]).

3) Nach dem Reichsgutachten von 1666 sollten deren Kurfürsten und Stände Abgesandte und Abgeordnete, welche auf Reichs-, Kollegial-, Deputations- und Kreis-Tagen sich befinden, wie auch ihre Erben und Nachfolger, von Entrichtung der Zölle und Mauthen befreit bleiben.

Durch ein kaiserliches Mandat wurde dieses nicht allein für billig erkannt, sondern diejenigen auch mit einer Strafe von 20 Mark löthigen Goldes bedroht, welche dagegen handeln würden [14]).

4) Eben so genossen auch die Mitglieder des Reichs-

---

13) Man sehe auch die Wahlkapitulation von 1764. Art. 8. §. 26.

14) Sammlung der Reichsabschiede, T. IV. 47.

Hofraths und die Assessoren des Reichskammergerichts zu Wetzlar diese Zollfreiheit [15]).

Ob nun gleich, ausser den hier angeführten Fällen, sich in den Reichsgesezzen selbst weiter keine Ertheilung von *Zollfreiheiten* befindet, so ist doch dieselbe auch auf das sogenannte *Fürstengut* ausgedehnt worden, von welchem einige glauben, dass darunter nur dasjenige zu verstehen sey, was zu dem eigenen Gebrauche der Fürsten und ihrer Hofhaltung gehört; andere dagegen aber diesen Ausdruk auch auf alles desjenige ausdehnen wollen, was zum Kriegswesen und zur Befestigung der den deutschen Fürsten zugehörigen festen Pläzze gehört [16]).

Als Gründe für die Zollfreiheit des *Fürstenguts*, hat man besonders folgendes angeführt:

1) Die *Reichsfürsten*, welche durch gesezliche Bande so nahe mit einander verbunden wären, könnten nicht gegenseitig als *Fremde*, von welchen doch eigentlich den Rechten nach nur allein der Zoll zu fordern sey, angesehen werden.

2) Nach den Grundsäzzen des deutschen Staatsrechts, stünden den Reichsfürsten, als Mittheilnehmern der gesezgebenden Gewalt in dieser Hinsicht, eben die Freiheiten zu, welche der Kaiser selbst habe.

5) In Rüksicht der Ansprüche, welche die *Reichsgrafen* auf die Zollfreiheit machten, bemerken wir, dass bereits bei den Verhandlungen des westphälischen Frie-

---

15) Siehe die Kammergerichtsordnung von 1555.

16) Wegen der Zollfreiheit deutscher Kriegsheere überhaupt, sehe man den Schluss der beiden höheren Reichskollegien vom 16. Juli 1703, in der Sammlung der Reichsabschiede, IV. 196.

dens, dieselben unter ihren Beschwerden auch diese aufstellten:

„Dass ihnen, bei den zu ihrem eigenen Gebrauch gehörigen Gütern, die Zollfreiheit nicht zugestanden werden wolle, da sie sich doch auf Privilegien und altes Herkommen hierunter beziehen könnten.“

6) Auch selbst die *Reichsstädte* machten mehrmals, und selbst neuerlichst bei der Wahl K. Leopolds II., Vorstellungen dieserwegen [17]), und verlangten, dass ihnen zum mindesten in Ansehung aller zum öffentlichen Gebrauche bestimmten Güter, wie z. B. Holz, Kalk, Stein, Getraide, Heu, Stroh etc., die Zollfreiheit zugestanden werden möchte.

7) Dass übrigens in den älteren Zeiten der *Adel*, so wie die *Geistlichkeit*, in den meisten deutschen Landen die Zollfreiheit genossen haben, ist aus der Geschichte bekannt; nur war es überall vorbehalten, dass sie eben deswegen keine Gewerbe oder Kaufmannschaft treiben durften.

IV. *Rücksichtlich der Schifffahrt auf den Flüssen überhaupt, ist Nachstehendes zu bemerken:*

1) Alle schiffbare Flüsse wurden nach den Grundsäzzen des ältern deutschen Staatsrechts als ein Gemein-Gut der Nation angesehen, Wo ein Fluss noch schiffbar gemacht werden konnte, sollte kein Reichsstand dieser Beförderung des gemeinen Wesens hinderlich seyn.

---

17) Protokoll des kurfürstlichen Wahlkonvents, I. 133.

2) In dem Reichsgutachten von 1666, als worauf nachmals der Reichsabschied von 1671 gegründet wurde, heisst es:

„Alles, was den Kommerzien und der Schifffahrt entgegen sey, und dieselben hinderte oder stören könnte, solle, nach Maasgabe des westphälischen Friedens, als gänzlich aufgehoben angesehen werden, und solchemnach den Landschaften, Anländungen und allen Strömen ihre vorige Rechte, Sicherheit, Gerichtsbarkeit und Gebrauch wieder gegeben, auch unverlezt erhalten werden."

3) In die Wahlkapitulationen [18]) wurde noch besonders eingeschaltet:

„Dass, wo ein in den Rhein oder andern schiffbaren Strom gehender Fluss weiter schiffbar gemacht werden könnte, solches durch einen oder andern angelegenen Standes darauf *eigennüzzig* vorgenommenen Bau, nicht verhindert werden sollte."

4) Ausser dem westphälischen Frieden von 1648, war auch besonders die Schifffahrtsfreiheit auf dem Rhein in dem rysswicker Frieden von 1697, so wie in dem rastadter und badner Frieden von 1714, ausdrüklich bestätigt.

5) Wurde in Gemässheit der hier angeführten allgemeinen Reichsgesezze sowohl, als auch in Beziehung der rheinischen Vereine in den Zollabschieden, auf Folgendes besondere Rüksicht genommen:

a. „Dass nach Möglichkeit eine *Uebereinstimmung* bei

---

18) Siehe die Wahlkapitulation von 1690 und 1742.

der *Erhebung* der *Zollgebühren* statt finden möge; wobei man aber so viele Schwierigkeiten gefunden zu haben scheint, dass dieselbe vor der Einführung des Rheinschifffahrtsoktroi niemals zu Stande gekommen ist. "

b. Wandten die Kurfürsten besonders seit dem westphälischen Frieden ihr vorzügliches Augenmerk mit darauf, dass die Schifffahrt sowohl durch Herstellung der *Leinpfade*, als auch durch Anlegung von *Winterhäfen* erleichtert und gesichert werden möge.

c. Zur *Beschleunigung* des *Aus-* und *Einladens* wurden in den vorzüglichsten Häfen des Rheins die zwekmässigsten Anstalten getroffen.

d. Auch in Hinsicht der *Ladungen* wurden die bereits oben gedachten Verordnungen erneuert, damit die Kaufmannsgüter keinem Verderben unterworfen seyn möchten.

e. Vorzüglich aber suchte man die möglichste *Beschleunigung* der Waarentransporte zu bewirken, so dass daher auch den Handelsleuten die Versicherung gegeben wurde, dass, selbst in dem Fall eines Arrestes der Schiffer, wegen persönlicher Verbrechen, dennoch die Fortschaffung der Waaren im mindesten nicht darunter leiden sollte.

V. *Wegen der Qualifikation der Schiffer und Steuerleute*, findet sich in dem Verein von 1717 die Verfügung:

Es sey die gehörige Rüksicht darauf zu nehmen, dass

1) Bei den des Rheinstroms wohlerfahrnen und kundigen *Steuerleuten* gute Lehrlinge an- und auferzogen, auch nöthiger Dinge wohl unterwiesen würden.

2) Auch bei den *Schiffleuten* sollten keine *Stümper*, die des Stroms unerfahren sind, geduldet werden; sondern dieselben sollen, den ältern und jüngern Rezessen gemäss, 8 oder wenigstens 6 Jahre, als nämlich 3 Jahre für Jungen, und 3 Jahr als Knechte, gestanden haben.

3) Sollte auch künftighin keiner mehr als Schiffer angenommen werden, der nicht wenigstens ein Vermögen von 200 Thlrn. besizt. Dagegen

4) sollen ihnen, den *Steuerleuten* und *Schiffleuten*, auch ein billiger *Lohn* und *Fracht*, wobei sie bestehen können, gemacht werden.

Nach diesen Grundsäzzen ist die Verfassung der *Schifferzünfte*, welche in den rheinischen Häfen angetroffen wurden, auch grösstentheils eingerichtet worden; nur hätte strenger darauf gesehen werden sollen, dass jeder, welcher Anspruch auf die Erlangung des Schiffer-Rechtes machen wollte, zuvor eine zeitlang das Gewerb als Steuermann zu treiben, verpflichtet gewesen wäre.

VI. *Von eigentlichen Verordnungen für die Häfen*, kommt in den allgemeinen Reichsgesezzen nichts vor; nur in Rüksicht der *Krahnen* findet sich in dem Vereine der rheinischen Kurfürsten vom Jahr 1717 folgende Stelle:

„Weilen auch eine nicht geringe Klage, dass zur Beförderung der Kaufmannschaft in einigen Orten entweder nicht genugsame Krahnen vorhanden, womit die ankommenden Güter zeitlich können ausgehoben, oder an diejenige Orte, wo dieselbe vorhin gewesen, nicht wieder erbauet worden sind: so haben wir all-

bereits die Verordnung ergehen lassen, dass da, wo über die bereits vorhandene Krahnen mehrere nöthig, dieselben, höchstens innerhalb Jahresfrist, von neuem gesezt, die abgegangenen wieder reparirt, und über die alt hergebrachte *Krahnengebühr* nichts erhoben werden solle."

VII. *Wegen der Reinigung des Bettes der Flüsse und der Unterhaltung der Leinpfade längs den Ufern*,

heisst es in dem Reichsgutachten vom 31. Juli 1668:

„Da die Herrschaften die Mauth und Zölle gemeiniglich blos wegen Unterhaltung der Brükken und Strasen zu geniessen haben, also hat auch ein Jeder von selbst solches zu beobachten; weil aber im Gegentheil sich befindet, dass an vielen Orten die Brükken schlecht verwahrt, die Wege nicht gehörig unterhalten, ingleichem an den *Wasserströmen* die Gestade oder *Leinpfade* wenig gebessert, grosse Bauhölzer nicht hinweggethan, auch theils an Orten der Schifffahrt verhinderliche Pfähle eingeschlagen, und dadurch öfters Schiffbruch, oder sonst Gefahr verursacht worden; nicht weniger die Dämme, Stege und Wege dergestalt ruinirt und verwachsen sind, dass selbige ohne Lebensgefahr zum Nachtheil der Kommerzirenden zu Wasser und zu Lande nicht gebraucht werden können: so wäre dessen im künftigen Reichsabschied zu gedenken, und jeder Obrigkeit aufzulegen, dass selbige in ihrem Gebiete *ernste* Fürsehung thue, und zur *Inspektion* der Wege, Strasen und Gestade gewisse Beamten verordne, auch denselben die Befehle ertheile, dergleichen Mäu-

gel ungesäumt zu wenden, mit dem Bedrohen, dass widrigenfalls, bei sich ergebendem Unglük, die Reisenden und kommerzirenden Personen, wie auch Fähr- und Schiffleute, ihres erlittenen Schadens wegen sich an ihnen zu erholen hätten [19]).

VIII. *In Hinsicht der Polizei der Rheinschifffahrt überhaupt*, wurden zwar diejenigen Grundsäzze im Allgemeinen befolgt, die in den Reichspolizeiordnungen von 1530, 1548 und 1577 vorkommen; aber ein eigenes Regulativ für die Fahrten auf diesem Strom bestund in jenen frühern Zeiten noch nicht.

Uebrigens tragen die vorbemerkten Polizeiverordnungen noch ganz das Gepräge des Zeitalters an sich, in welchem dieselben gegeben worden sind: indem darin z. B. den Schiffern eine harte Strafe wegen der Verfälschung des Weins und der Waaren, die sie an Bord hätten, angedroht wird, als welches in neuern Zeiten sich kein Schiffer mehr erlauben wird.

Auch war unter andern bestimmt:

„dass die Kinder der *Zöllner* von Handwerken und Aemtern nicht mehr ausgeschlossen seyn sollten;“

welches beweist: wie tief die Verachtung war, welche man vormals gegen die Erheber dieser Gebühren hatte, so lange nämlich die Gesezlichkeit der Tarife noch nicht bestund, und sie sich so mancher willkührlichen Handlungen schuldig machten.

---

19) Vid. PACHNERS Sammlung der Reichsgutachten, T. I. 309. indem dieses hier angeführte *Reichsgutachten* durch das kaiserl. *Kommissionsdekret* vom 8. October 1668 bestätigt wurde: so findet sich dieses Leztere in eben dieser Sammlung, p. 334.

IX. *Da in unserem ehemaligen Staatsrecht der Saz aufgestellt war:*

„Dass innerhalb der Gränzen des deutschen Reichs eine vollkommene Freiheit des Verkehrs statt finden sollte:“ so wurde auch die *Handelsgesezgebung* als eine eigentliche Reichssache angesehen. Daher bereits

1) zu den Zeiten K. Maximilians I. in dem Reichsabschiede, welcher 1512 zu Trier und Köln aufgerichtet wurde, folgende Verfügungen vorkommen, die nachmals in jenem von 1530 wiederholt worden sind, dass nämlich

a. die Monopolien und grossen Handelsgesellschaften, als eine *eigennüzzige* und unleidliche Handlung, die in *gemeinen kaiserlichen Rechten* verboten sey, nicht statt finden sollen.

b. Dass bei Konfiskation der Habe und Güter es nicht erlaubt sey, die Kaufmannsgüter in *alleinige Hände* zu bringen, und Fürkauf damit zu treiben, indem dergleichen Artikel dadurch ohne Noth vertheuert würden.

2) In der *Reichspolizeiordnung* von 1548 und 1577 wurden die Monopolien und betrügliche *Fürkäufe* mit Wein, Korn und dergleichen, bei Verlust aller Habe und Güter, so wie bei Verweisung des Landes verboten, und diejenige Obrigkeit, welche binnen Monatsfrist die Strafe gegen den Ueberführten nicht verhängen würde, sollte mit 100 *Mark löthigen Goldes* gestraft werden; dagegen sollte der Angeber den 4ten Theil der verwirkten Güter erhalten.

3) Nach dem Reichsgutachten vom 31. Juli wurde

ebenfalls gegen dergleichen *wucherliche Kontrakte* und monopolische Handelsweise auf Bestrafung angetragen.

4) Sowohl in der Wahlkapitulation von 1711, als in jener von 1764 wurde bestimmt: „dass die deutschen Thronbesizzer keine Privilegien auf Monopole ertheilen sollten.“

X. *Die ungestörte Handels- und Schifffahrtsfreiheit auf den deutschen Flüssen*

findet sich, wie zum Theil schon oben bemerkt worden ist, bestätigt:

1) In dem Landfrieden von 1545.

2) In den Reichsabschieden von 1555 und 1613.

3) In dem osnabrückischen Frieden, Art. IX. §. 1 und 2, so wie in dem münsterischen Frieden §. 67 — 68.

4) In den Reichsschlüssen von 1666 u. 68.

XI. *Die Handelsverhältnisse des deutschen Reichs mit fremden Staaten*, wurden

A. überhaupt festgesezt nach der Wahlkapitulation von 1711, und nach jener von 1764, Art. 7. §. 5. wo es heisst:

„Wenn auch in den benachbarten Landen die Durch- oder Einfuhr und Verhandlung der im Reiche gefertigten Manufakturen und Güter aufrichtiger Waaren verboten werden sollte: so sollen und wollen wir, weil solches der *Freiheit des Handels zuwider*, uns dessen Abstellung angelegen seyn lassen; im Widrigen aber die Vorsehung thun, dass andere Waaren hinwieder aus ermeldeten Landen ins Reich zu bringen, gleichergestalt nicht zuzulassen seyn solle.“

B. Insbesondere mit *einzelnen Staaten* aber hatte man seit dem 17ten Jahrhundert die deutschen Handelsverhältnisse auf folgende Weise zu reguliren gesucht:

1) *Mit England* [20]), mittelst des Reichgutachtens vom 30. Oktober, und des kaiserl. Kommissionsdekrets vom 28. November 1669.

2) *Mit Schweden* durch den nymweger Frieden von 1679. Art. 6.

3) *Mit Frankreich*

a. durch den rysswiker Frieden von 1697. Art. 52.
b. — — badner — von 1714. Art. 34.
c. — — wiener — von 1725. Art. 17.

4) Mit den ehemaligen *spanischen Niederlanden* durch den rastadter und badner Frieden von 1714, Art. 14.

5) In Absicht auf die Krone *Spanien*, durch den wiener Frieden von 1725. Art. 3.

XII. *Zur Emporbringung des Handels, der Manufakturen und Gewerbe,*

war nach der vormaligen Reichsgesezgebung Folgendes festgesezt:

1) Die Handelschaft sollte so eingerichtet werden, dass die *nothwendigen Waaren*, welche im Reich nicht zu bekommen wären, nicht mit baarem Gelde, sondern gegen inländische Waaren tauschweise erhandelt werden sollten [21]).

2) Die vorzüglichsten rohen Materialien Deutschlands, wie Wolle, Leder, Kupfer etc., sollten im Reich möglichst selbst verarbeitet werden.

---

20) GERSTLACHER's Handbuch der deutschen Reichagesezze, T. IX. 1396.
21) Reichsgutachten von 1667.

3) Die in Deutschland in Abgang gekommenen Manufakturen, welche anders wohin transportirt worden wären, sollte man wieder beizubringen bedacht seyn [22]).

4) Nach dem Verbot der französischen Manufaktur- und Modewaaren, deren Liste sich in dem kaiserl. Edikt von 1676 angezeigt findet [23]), lässt sich schliessen, dass die deutsche Industrie zu jenen Zeiten noch um manches zurük gewesen sey. Uebrigens war jenes Verbot so streng, dass die im Reich vorhandenen französischen Waaren bei Konfiskationsstrafe von *fremden Kaufleuten* in Zeit von 2 *Monaten*, von *Einheimischen* aber binnen *Jahr* und *Tag* fortgeschafft seyn mussten. In Hinsicht

5) der Ausfuhr unverarbeiteter Materialien, waren ebenfalls die Verbote sehr zwekmässig [24]).

6) Den öffentlichen Kredit war man bemüht, durch folgendes aufrecht zu erhalten:

a. Durch strenges Verfahren gegen die Bankerottirer, die überall zur Haft gebracht, und deren weggeschaffte Güter und Effekten eingezogen werden sollten.

b. Durch Einschränkung der kaiserlichen Gerechtsame, *Moratorien* ertheilen zu können.

c. Mittelst schleuniger Justizpflege in Wechsel- und anderen Handelsangelegenheiten [25]); als wobei das Gutachten der Handelsleute stets mit in Betracht gezogen werden sollte.

---

22) Reichsgutachten von 1668.

23) GERSTLACHER Handbuch der deutschen Reichsgesezze, IX. 1405.

24) Reichsabschied von 1566 und 1603.

25) Regensburger Reichsabschied von 1654, §. 107.

7) Noch neuerlichst wurde in der Wahlkapitulation Leopolds II der Kaiser verpflichtet, ein ausführliches Reichsgutachten darüber einzufordern;

„wie die möglichste Verbesserung der zum Wohl der Unterthanen zu befördernden Kommerzien des Reichs, durch *gemeinsame*, den Verhältnissen Deutschlands allenthalben *angemessene Maasregeln* bewirkt werden könne.“

Allein da dieses so wichtige Problem bis jezt noch nicht gelösst worden ist, so dürfte wohl mit der Zeit von der *hohen Bundesversammlung* einiger Bedacht darauf zu nehmen seyn, da zumal nach dem 19ten Artikel des am 8. Juli 1815 unterzeichneten *Bundesvertrags*: „die erhabenen Mitglieder es sich vorbehalten haben, zu Frankfurt wegen des *Handels* und *Verkehrs* zwischen den verschiedenen Bundesstaaten, so wie wegen der *Schifffahrt* nach Anleitung der auf dem Kongress zu Wien angenommenen Grundsäzze, in weitere Berathung zu treten.“

Nach dieser Auseinandersezzung, was für die deutschen Handels- und Schifffahrtsverhältnisse sowohl im Allgemeinen, als auch für die rheinischen insbesondere vormals geordnet gewesen ist, erhellt wohl deutlich: dass von jeher in Deutschland in Rüksicht der *Ströme*, so wie der Handelsverhältnisse auf denselben, der höhere Einfluss von Kaiser und Reich nicht verkannt werden konnte, und dass daher jeder Reichsstand in seinem Lande zwar alles das zu verfügen berechtigt war, was zum grösseren Flor des deutschen Handels überhaupt beizutragen vermögend seyn konnte, dass von denselben aber *einsei-*

tig, in keinem Falle, dem allgemeinen Handelsinteresse einiges Hinderniss entgegengesezt werden durfte.

Selbst wenn ein Fürst dem Handel seines Landes, auf Kosten der übrigen, eine grössere Erweiterung zu verschaffen hätte suchen wollen, so würde derselbe sich dadurch den Widersprüchen seiner Mitfürsten ausgesezt haben. Und in der That, was würde auch aus dem deutschen Handel im Allgemeinen geworden seyn, wenn, bei der vormaligen so grossen Verschiedenheit der Landesgebiete, auch für jedes insbesondere ein *eigenes Handelsinteresse* hätte geltend gemacht werden dürfen!

Ohngeachtet indessen, nach den vorangeführten Säzzen des deutschen Staatsrechts, der obersten Reichsbehörde, neben der *Ertheilung* der *Zollkonzessionen*, auch die *Bestimmung* der *Art*, *wie* die Ströme zu *benuzzen* seyn möchten, zuständig gewesen seyn würde: so finden wir doch, dass selbst bei dem Rhein die *Reichsgesezgebung* mit jener der einzelnen Stände zuweilen in Widerspruch gewesen sey, und dass sogar die seit so langer Zeit durch kaiserliche Aussprüche und durch Friedensschlüsse garantirte *Freiheit* der Rheinschifffahrt, erst jezt in unsern Tagen zum wirklichen Vollzug gebracht werden wird.

Wir haben schon oben bemerkt, dass die 1651 von Seiten Kurmainz in strengere Ausübung gebrachte Stapelgerechtigkeit gleichsam als eine Art von *Bannschifffahrt*, besonders von kurpfälzischer Seite, angesehen wurde, so dass auch bereits 1656 Repressalien dagegen gebraucht werden sollten.

Im Jahr 1671 wurde sogar der Plan entworfen, den

Hafen von Mainz ganz zu umgehen; der aber nicht ins Werk gesezt werden konnte.

Um die wegen den *Fahrten* auf dem *Oberrhein* obwaltenden Zwistigkeiten zwischen Mainz und Strasburg beizulegen, wurde 1681 ein Vergleich geschlossen, nach welchem das Laden in dem mainzer Hafen für die strasburger Schiffer auf die frankfurter Messzeiten eingeschränkt wurde; welchen Vergleich aber nachmals Frankreich nicht anerkennen wollte, nachdem 1697 diese Stadt vom deutschen Reiche an dasselbe abgetreten worden war.

Damit die zwischen Kurmainz und Kurpfalz bestehenden Streitigkeiten wegen des Stapels endlich ausgeglichen werden möchten, wurde 1749 ein Vertrag geschlossen, nach welchem

1) unter einigen Einschränkungen der mainzer Stapel anerkannt wurde. Dagegen ward

2) den pfälzer Schiffern freie Ladung zu Frankfurt, und unbeschränkte Rükladung in dem Hafen zu Mainz zuerkannt.

3) Endlich that Mainz für immer Verzicht auf die Neckarfahrt, deren alleinige Ausübung den pfälzer Schiffern zugesprochen wurde.

Im Jahr 1750 nahm sich Frankreich der Stadt Strasburg aufs neue an, und erklärte nochmals den Vergleich von 1681 für nichtig. Endlich kam 1751 der sogenannte Definitiftraktat zu Stande, wornach

1) die Vergleiche von 1681 und 1749 sich bestätigt fanden;

2) wurde den strasburger Schiffern, neben den Messfahrten von 6 Wochen, noch der durch das Loos ihnen

zugefallene Monat *Januar* eingeräumt, während welchem sie in Frankfurt und Mainz, die über Strasburg zu Berg gehenden Güter, allein fahren sollten.

Auf diesen zwei Vergleichen von 1749 und 1751 beruhten gleichsam die *gesezlichen Bestimmungen*, welche bis zur Bekanntmachung der Oktroikonvention von 1804, für die *oberrheinische Schifffahrt* geltend gemacht worden sind.

Indem in den leztern Zeiten, und besonders seit der Mitte des 18ten Jahrhunderts, die von den rheinischen Kurfürsten eingeführten Zollkapitel und Deputationstage nicht mehr regelmässig gehalten wurden: so lösste sich nach und nach der Verband auf, mittelst welchem vormals die Verwaltung des Rheins, in so mancher Hinsicht, nach allgemeinen Grundsäzzen statt gehabt hatte. Denn nun wurden eines Theils die Schifffahrtsgebühren als blosse Kameralgefälle angesehen, und es ward nicht mehr so streng darauf geachtet, dasjenige dagegen zu leisten, was das Beste des Handels und der Schifffahrt eigentlich erforderte; andern Theils giengen auch die Kurfürsten, und vorzüglich die Besizzer des Stuhls zu Mainz, besondere Verträge ein, oder erliessen auch wegen der Schifffahrt eigene Verordnungen, weswegen sie zuvor mit den übrigen rheinischen Kurfürsten nicht immer, wie vormals, die nöthige Rüksprache scheinen genommen zu haben.

So geschahe es z. B., dass 1785 Kurmainz für sich die Thalfrachttaxe von 1719, welche bereits 1727 und 1737 erneuert worden war, abermals bestätigte, ohne dass mit Trier und Köln etwas Besonderes dieserwegen verglichen gewesen wäre, indem es in der Verordnung

selbst heisst: „dass diese Frachttaxe einstweilen, und bis unter den vereinten Kurhöfen wegen der Zollrolle und dem Kommerz auf dem Rheinstrome ein näherer Schluss gefasst seyn würde, unabbrüchlich beibehalten werden solle.“

Nach eben dieser Verordnung war übrigens Folgendes festgesezt:

1) „Diejenigen Faktors oder Kaufleute, welche die zwischen dem Handelsstand und den Schiffern verglichene und regulirte *Thalfracht* nicht schreiben, oder einigen Abzug machen würden, sollten zum erstenmal mit 100 Thlrn., das zweitemal mit 200 Thlrn. als Strafe belegt, und das drittemal der Spedition auf immer verlustig seyn.“

2) „Die Schiffleute dagegen, welche unter der verglichenen Fracht fahren, oder etwas auf jede andere Art davon zurüklassen und abgeben würden, sollten im ersten Kontraventionsfalle mit 50 Thlrn., im zweiten mit 100 Thlrn. und im dritten Falle mit dem *Verlust* ihres *Gewerbs* und *Ladungsrecht* am mainzer Ufer bestraft werden.“

3) „Damit übrigens nicht heimlicher Weise gegen diese Verordnung gehandelt würde: so musste jeder Schiffer vor seiner Abfahrt mit Handgelöbniss an Eidesstatt angeloben, dass er nichts unter der verglichenen und genehmigten Taxe fahren, auch Niemand davon etwas abgeben wolle.“

4) „Die Auszahlung der Frachten sollte im 24 Gulden Fuss geschehen.“

5) Zur richtigen Auszahlung der Fracht, „wurde dem Schifferstand erlaubt, in der Reichsstadt Köln einen eigenen, von Obrigkeitswegen verpflichteten, *Bestätter* an-

zustellen, der die Frachtgelder einzusammeln, und selbige in der vollen Summe den Schiffern einzuhändigen hatte. "

6) „ Zur Sicherstellung der *Zentnerzahl* mussten alle Güter gewogen, und das *Gewicht* auf jedes Stükgut gezeichnet werden. "

7) „ Wurde übrigens versprochen, dass, zur Gleichförmigkeit der erneuerten und bestätigten Thalfracht, auch jene von *Frankfurt* nach *Köln* nach Maasgabe der bereits in den Jahren 1719 und 1727 verglichenen und genehmigten Taxe bestimmt und festgesezt werden sollte; " als welches leztere für die Stadt Frankfurt zugleich den sichersten Beweis giebt, dass vormals die unmittelbare Thalfahrt nach Köln ohne Widerspruch statt gefunden habe.

Noch kurz vor dem Abschluss des lüneviller Friedens wurde zwischen den Handelskammern zu Mainz und Strasburg ein Vergleich geschlossen, nach welchem in den beiden Häfen Dekadenweise immer *zwei strasburger* gegen *einen mainzer Schiffer* laden sollten, ohne Rüksicht auf ein Maximum zu nehmen. Indem diese zehntägige Ladungen zuweilen auf 3 bis 400 Zentner stiegen, so fand man wegen der Sicherheit und Beschleunigung der Transporte nachmals für nöthig, dieselbe auf 2000 Zentner zu beschränken.

Nachdem wir hier nun alles angegeben haben, was auf die *gesezlichen Verordnungen*, die der rheinischen Schifffahrt wegen bis auf die jüngsten Zeiten gegeben worden sind, Bezug hat, fügen wir wegen der vormaligen Verwaltnng des Rheins, nur noch folgende Bemerkungen hinzu:

1) Obngeachtet man in den einzelnen rheinischen Uferstaaten bemüht war, die Ordnung für den Handel und die Schifffahrt auf diesem Fluss möglichst aufrecht zu erhalten: so fehlte es doch an einer eigentlichen *Zentral-Behörde*, durch welche das Ganze geleitet, und alle Zweige der Administration hätten so geordnet werden können, wie es der Wichtigkeit einer so ausgedehnten Handelsstrase angemessen gewesen wäre.

2) Waren der *Zollstätten* zu viele, wo die Schifffahrtsgebühren entrichtet werden mussten; denn von Strasburg bis zu den Gränzen von Holland zählte man deren über *dreissig*, wodurch die Schiffe, wegen des allzu häufigen Anlandens, in ihren Fahrten ausserordentlich aufgehalten wurden.

3) Fanden sich die Gebühren, welche hier entrichtet werden mussten, nicht gehörig regulirt; indem

a. dieselben nicht nach einerlei Fuss erhoben wurden, und

b. die bestehenden Zollrollen oder Tarife zum Theil auch so übersezt waren, dass nothwendig einige Modifikationen dabei eintreten mussten.

4) Indem eben diese so nöthigen *Modifikationen* der vormaligen Zollrollen in einigen Uferstaaten, zum Theil dem Ermessen der Einnehmer und der übrigen angestellten Offizianten überlassen waren: so wurde dadurch die Erhebung der Gefälle sehr *willkührlich*, so dass oft ein beträchtlicher Theil der Einnahme, welche zur Unterhaltung der Schifffahrt in die Kasse der Landesherrn hätte fliessen sollen, darneben fiel, und ihrer eigentlichen Bestimmung entzogen wurde.

5) Da die Zolloffizianten entweder blosse Schiffer, oder zum Theil solche begünstigte Personen waren, welche ihre Stellen erkauft hatten: so suchten sie von der Erhebungsart ein Geheimniss zu machen, und dabei so viele Emolumente für sich zu beziehen, dass die Zollansäzze für den Handel und die Schifffahrt äusserst drükkend wurden. Auch konnte, eben wegen der Willkühr, die dabei statt hatte, niemals voraus berechnet werden, wie hoch eigentlich der Transport der Waaren auf dieser Wasserstrase für die verschiedenen Distanzen kommen würde.

6) Endlich herrschten auf dem Rhein nicht überall diejenigen anerkannten richtigen Grundsäzze für die *Flusspolizei*, welche zur Sicherheit der Schifffahrt und zum Besten des allgemeinen deutschen Handelsverkehrs doch eigentlich auf demselben hätten geltend gemacht werden sollen. Alle diese Nachtheile in der Verwaltung des Rheins erzeugten bereits seit langer Zeit den Wunsch, dass

1) die Anzahl der Zollbureaux vermindert, und auf eine bestimmte Zahl herabgesezt werden möchte.
2) Dass dieselben in zwekmässigen Entfernungen angelegt, und zugleich mehr Einförmigkeit in den Tarifen sowohl, als bei der Erhebung der Gebühren eingeführt würde.
3) Dass die Abgaben auf dem Rhein mässiger als bisher seyn möchten, und dass mittelst derselben eben so die Schiffbarkeit des Strombettes erhalten, als auch die Leinpfade gehörig hergestellt würden.
4) Dass mehr Uebereinstimmung in der Verwaltung des Rheins überhaupt bestünde.

5) Dass eine *allgemeine Flusspolizei* für den gesammten Rhein geltend gemacht, und dass deren Handhabung einer einzigen Zentralbehörde anvertraut werden möchte.

In wie fern diesen so gerechten Wünschen durch die Bestimmungen des Reichsdeputationsrezess von 1803, so wie durch die Oktroikonvention von 1804, entsprochen worden ist, wird der folgende Abschnitt zeigen.

X.

Die Verwaltung des Rheins nach einem eigenen Schifffahrtsgesezze, worüber zu Anfang des 19ten Jahrhunderts das deutsche Reich mit der damaligen französischen Regierung übereingekommen ist.

Ehe wir von dem Schifffahrtsgesez, welches, in Gemäsheit des Deputationsschlusses von 1803, durch die *Oktroikonvention* für den Rhein gegeben worden ist, selbst sprechen, müssen wir zuvor einige Blikke auf die Friedensunterhandlungen zu Rastadt werfen, wo die Grundsäzze näher erörtert wurden, nach welchen die neue Schifffahrtsordnung eingerichtet werden sollte.

Dort drangen anfangs die französischen Gesandten auf eine gänzliche *Zollfreiheit* des Rheins. Alle Transito-Abgaben sollten aufgehoben, und die Waaren lediglich den in den Uferländern errichteten Einfuhrzöllen unterworfen seyn; doch ward dabei ausdrüklich bedungen,

dass die Abgaben des einen Ufers, jene des andernnicht übersteigen sollten.

Die Reichsfriedensdeputation erwiederte dagegen: „dass in einem solchen Falle der so kostbare *Uferbau* des Rheins vernachlässigt werden dürfte; auch wären die Zölle vielfältig verhypothezirt, welches daher neue Entschädigungen erfordern würde."

Von den über diesen so wichtigen Gegenstand im Jahr 1798 gewechselten Noten, ist es nöthig, hier besonders Folgendes in der Kürze anzuführen:

In ihrem Beschluss vom 3. März sezte die Reichsdeputation fest: „dass der 18te Art. des ryswiker und der 6te Art. des badner Friedens, nebst dem völkerrechtlichen Herkommen zum Grunde gelegt, wegen der Zölle und der wechselseitigen Kommerzialverhältnisse aber das Nähere künftig bestimmt und die Rheinschifffahrt durch *gemeinsame Uebereinkunft* zwischen *Deutschland*, *Frankreich* und der *batavischen Regierung*, bis zum Ausflusse dieses Stroms so festgestellt werden sollte, dass der Rheinhandel keine Stöhrung darunter erlitte."

Nach der unterm 26. April übergebenen französischen Note heisst es:

„Die Rheinschifffahrt soll für beide Nationen gemeinschaftlich seyn; der Leinpfad ist auf jeder Seite von den Uferbewohnern zu unterhalten; auch ist der Uebergang auf dem einen oder dem andern Leinpfad frei, und alle Zölle sollen aufgehoben seyn."

Indem nun deutscher Seits ferner darauf gedrungen wurde: „dass, durch die gemeinsame Uebereinkunft mit der batavischen Republik, die freie Schifffahrt auf dem

Rhein bis zu seinem Ausflusse festzustellen, und das *Stapelrecht*, nebst dem *Schifferzunftzwang* allenthalben aufzuheben sey:" so wurde dieses französischer Seits am 19. Julius zuerkannt, so wie auch die Reichsdeputation unter dem 10. August endlich in die Aufhebung der Rheinzölle willigte: nur wurde, um dieses ins Werk zu sezzen, eine Frist von 2 Jahren verlangt.

Da es sich jedoch bei den weiteren Verhandlungen über die rheinischen Schifffahrtsverhältnisse ergab, dass die bei den rastadter Friedensunterhandlungen in Antrag gewesene gänzliche Aufhebung der *Zölle* und der *Stationsorte*, den Handel eben nicht sehr erleichtern, sondern dass vielmehr, neben der wenigern *Sicherheit* und *Aufsicht*, sogar auch manche Verzögerungen der Transporte eintreten könnten: so fand man es nachmals für nöthig in der Konvention, statt der bisherigen strengen Ausübung des Stapels und der gezwungenen Feilbietung der Waaren, nur einen Ueberschlag der Güter für die beiden Stationsstädte Mainz und Köln zuzugestehen.

Wenn man in der That dasjenige genau erwägt, was bei einer mehr als 130 Stunden langen Fahrt, wo das Bett des Stroms sich so ungleich zeigt, nöthig ist, um die *Sicherheit* und *Beschleunigung* der Handelstransporte zu befördern: so wird man nicht zu rasch jede Anstalt zum Umladen ohne weiters abgeschafft wissen wollen; besonders scheint die Wasserstrase des Rheins, ihrer Natur nach, gewisse *Konzentrirungspunkte* zu erfordern, wo sich die Berg- und Thalgüter sammeln, und jeder Schiffer überzeugt seyn kann, eine gehörige *Rükladung* daselbst zu finden.

Eben diese Rükladungen sind besonders für die Beschleunigung der Transporte deswegen als höchst wichtig anzusehen, weil in deren Erwartung die erstern Ladungen sehr oft zur blossen Nebensache werden, und ein Schiffer desto schleuniger, selbst mit einer geringen Zentnerzahl, von seinem Hafen abfährt, wenn derselbe Hoffnung hat, eine desto stärkere Rükladung zu erhalten. In dem Fall aber, dass er nicht auf leztere rechnen kann, wird derselbe auch kaum die *erste Ladung* zu unternehmen wagen, wenn seine Kosten nicht durch eine hinlängliche Zentnerzahl von Gütern völlig gedekt ist.

Man scheint daher damals, wo man von demjenigen wieder abgegangen ist, was zu *Rastadt* bereits in Rüksicht der rheinischen Schifffahrtsverhältnisse festgesezt worden war, wohl erwogen zu haben, dass durch die Aufhebung der oben benannten Stationen das ganze System der rheinischen Schifffahrt, „*welches einen ununterbrochenen Zug der Waaren von einem Theil des Flusses zum andern voraussezt*,“ sehr verändert werden würde, und dass durch zwekmässige Maasregeln, *neben der Freiheit* auf dem Rhein, auch für die *Sicherheit* der Güter und die schleunige Beförderung der Waarentransporte die nöthige Sorgfalt genommen werden müsse.

Höchst zu bedauern war es freilich, dass eben diese, den Städten Mainz und Köln durch die Oktroikonvention zugestandene, Umladungsgerechtsame nachher wieder auf eine so ungereimte Weise sind ausgedehnt und gemissbraucht worden; als welches grösstentheils der irrigen Berathung, so wie den willkührlichen Anmassungen der damaligen französischen Administratoren zur Last zu legen ist.

Das *Rheinschifffahrtsoktroi* selbst, ist durch den 39ten Art. des Reichsrezesses vom 17. April 1803 angeordnet worden, um an die Stelle der alten Zölle zu treten, welche grösstentheils bereits seit 1801 zum Vortheil des Kurerzkanzlers des deutschen Reichs waren erhoben worden. Das gesammte Reich hatte damals nämlich, mit Genehmigung des Kaisers, dem Kurerzkanzler alle seine desfallsigen Rechte, ohne einige Einschränkung, und nach ihrem ganzen Umfange, übertragen. Durch denselben *Rezess* wurde dieser Fürst mit allen Vollmachten der Reichsversammlung versehen, um mit der französischen Regierung alle allgemeine und besondere, auf die Regulirung dieses Gegenstandes Bezug habende, Verordnungen festzusezzen.

In Gefolge jener Vollmachten wurde von dem Kur-Erzkanzler am 15. August 1804 die bekannte *Konvention* über das *Rheinschifffahrtsoktroi* und den darin festgesezten Tarif, mit dem damaligen französischen Gouvernement abgeschlossen, welches am 18. März 1805 von dem *kurfürstlichen Kollegium* ohne allen Vorbehalt *genehmigt* wurde, und wobei die ausdrükliche Erklärung ergieng:

„Dass die darin enthaltenen Säzze dem Reichstagsrezess vollkommen angemessen wären, und dass die Verbesserungen, deren diese Konvention etwa empfänglich seyn dürfte, zu einem Ergänzungsakt verwiesen bleiben sollten; indem sie gar nicht von der Art wären, dass sie den wesentlichen Grundsäzzen jenes Rezesses entgegen wären.“

Auf diese Genehmigung des kurfürstlichen Kollegiums, wurde eben diese Konvention am 4. Mai desselben Jahrs

von dem *Kaiser* selbst nach ihrem ganzen Inhalt *sankzionirt*, worauf endlich am 24. Juli die Auswechselung der Ratifikationen der hohen kontrahirenden Theile erfolgte.

Anstatt dass jedoch diese Konvention, nach dem 37sten Artikel ihres Inhalts, sogleich 4 Wochen darnach, als am 24. August, hätte in Vollzug gesezt werden sollen: so geschahe dieses nicht eher, als am 1. November 1805, nachdem zuvor am 9. Oktober durch den beiderseits bevollmächtigten Generalkommissär die nöthigen Bekanntmachungen dieserwegen gemacht worden waren. Seitdem ist das Rheinschifffahrtsoktroi nach dem in der Konvention enthaltenen Grundsazze: „dass der Rhein, in Beziehung auf die Schifffahrt und Handlung, als ein zwischen Frankreich und Deutschland *gemeinschaftlicher Fluss* angesehen werden solle;“ grösstentheils verwaltet worden.

Durch dieses so wichtige *Schifffahrtsgesez* ward also eine Anstalt in Wirksamkeit gesezt, welche bereits so manche Jahre hindurch der Gegenstand der weit umfassendsten Unterhandlungen gewesen war, und die zugleich als ein Beweis der erweiterten Fortschritte der Kultur der europäischen Nationen angesehen werden konnte, da bisher noch so wenige Beispiele von einer solchen *gemeinschaftlichen Flussadministration* vorgekommen sind.

Anstatt dass man vorher den Handel auf dem Rhein durch Zölle höchst erschwert hatte, und dass die Schiffer, auf der Strekke von Strasburg bis zur Grenze von Holland, an mehr als 30 verschiedenen Stellen hatten anlanden müssen [1]), um die Zollgebühren zu entrichten, wur-

1) Man rechnete 10 verschiedene Landesherrschaften, für welche an folgenden Orten, wovon 14 auf dem linken, 17 aber auf dem

de jezt für diese ganze Distanz die Zahl der Oktroibureaux auf 12 fest gesezt.

Da nun zugleich zuvor an diesen mehreren Stellen die Abgaben sehr ungleich, und meist nach hohen *Zollrollen* hatten bezahlt werden müssen, wobei noch über dieses der Willkühr der Beamten so manches frei gestellt gewesen war: so wurden jezt alle verhassten Nebenabgaben auf immer abgeschafft, und verordnet: dass nach dem, auf die 12 Bureaux zwischen Strasburg und den Niederlanden genau vertheilten, Tarif von jedem Zentner Gut nicht mehr als *zwei Francs* im *Hinauffahren*, und 1 *Francs* 33 *Centimes* im *Hinabfahren*, entrichtet werden sollte. Sehr weise wurde zugleich bestimmt, dass die Abgaben von solchen Gegenständen, welche zu Gunsten des *Akkerbaues* und der *Industrie*, so wie wegen der *Konsumtion* der Bewohner der angrenzenden Provinzen, auf dem Rhein transportirt würden, noch weit geringer, als die von den *Handelswaaren* selbst seyn sollten; so dass von einigen blos der 4te oder gar nur der 20ste Theil der vorbemerkten ganzen Gebühren zu entrichten wäre.

Um dasjenige genauer zu übersehen, wodurch sich dieses so merkwürdige Gesez vor allen vorhergehenden

---

rechten Rheinufer sich befanden, eine mehr oder minder hohe Zollgebühr von den Schiffern entrichtet werden musste; als: 1) *Diersheim.* 2) *Hügelsheim.* 3) *Neuburg.* 4) *Schröck.* 5) *Germersheim.* 6) *Philippsburg.* 7) *Mannheim.* 8) *Gernsheim.* 9) *Oppenheim.* 10) *Mainz.* 11) *Bingen.* 12) *Bacharach.* 13) *Caub.* 14) *St. Goar.* 15) *Oberlahnstein.* 16) *Coblenz.* 17) *Andernach.* 18) *Leutersdorf.* 19) *Linz.* 20) *Bonn.* 21) *Köln.* 22) *Zons.* 23) *Düsseldorf.* 24) *Kaiserswerth.* 25—26) *Uerdingen*, wo 2 *Büreaus* waren. 27 *Ruhrort.* 28) *Orsoy.* 29) *Rees.* 30) *Emmerich.* 31) *Lobith.*

Schifffahrtsverordnungen, die für den Rhein gegeben worden sind, auszeichnet, müssen wir dasselbe unter folgenden besondern Gesichtspunkten betrachten.

I. *Allgemeine Bestimmungen der Oktroikonvention über den Rhein und dessen Verwaltung überhaupt.*

In Hinsicht der für den Handel zu benuzzenden grossen Wasserstrase des Rheins war darinnen festgesezt:

1) Dass, da die kontrahirenden Theile von gleichem Verlangen sich beseelt fühlten, die *Schifffahrt* dieses Flusses *aufs Neue zu beleben*, so sollte der Rhein, in Bezug auf den Handel, als ein gemeinschaftlicher Fluss angesehen werden, und die Schifffahrt blos solchen Anordnungen unterworfen seyn, die genau unter sich übereinstimmten, und worüber man gegenseitig übereingekommen wäre. Um diesen vorgesezten so wichtigen Zwek zu erreichen, wurde

2) eine, von den Lokalauthoritäten der beiden Ufer ganz *unabhängige, Behörde* geschaffen, welche zum Besten der Schifffahrt auf alle Theile des Flusses gleich wohlthätig wirken sollte.

Dieser Zentralbehörde war es aufgegeben:

a. Die Errichtung und Erhebung des Schifffahrtsoktroi zu leiten;

b. die Einförmigkeit in der Verwaltung aufrecht zu erhalten;

c. mittelst der Geltendmachung der Verfügungen der Oktroikonvention, alle bisher zum Nachtheil des Handels und der Schifffahrt bestandenen Missbräuche

abzuschaffen, auch allen künftigen Unordnungen vorzubeugen.

3) Ausser dieser zwekmässigen Leitung der Schifffahrts-Angelegenheiten, wurde zur schleunigen Beseitigung aller Streitigkeiten ein eigener *Gerichtsstand* angeordnet, durch welchen zwar alles sehr schleunig behandelt, aber nach 3 Instanzen gehörig abgeurtheilt werden sollte. (Art. 123 — 127.)

4) Um rüksichtlich der Freiheit des Transitohandels auf dem Rhein alle Hindernisse zu beseitigen, wurden „zu Mainz und Köln Freihäfen errichtet, und auch zwischen der sogenannten Mauth- und Schifffahrtsbehörde die gehörige Grenze gezogen;“ indem zugleich bestimmt wurde, dass die auf dem Rhein vorbeifahrenden Schiffe keiner andern Untersuchung, als jener der Oktroibeamten unterworfen seyn sollten.

Endlich wurde in den Art. 25 bis 31 auch alles das genau angegeben, was zu beobachten seyn würde, wenn ein Fahrzeug durch irgend einen Zufall genöthigt wäre, unterweges landen zu müssen.

II. *Rüksichtlich der Schifffahrt des Rheins und deren Abtheilungen, war Folgendes bestimmt:*

1) Da bei jeder Flussschifffahrt es hauptsächlich darauf ankommt, die physische Beschaffenheit des Stroms in Hinsicht seines Bettes und seiner Ufer genau zu kennen, auch alles so einzurichten, dass dem Betrieb der Fahrten auf demselben nichts entgegen stehen möge: so wurden in den Art. 33 bis 36 und 44 die gehörigen Vorschriften zur Untersuchung des Bettes des Rheins und zur Unter-

haltung der an dessen Ufern hinziehenden Leinpfade ertheilt.

2) Indem gewöhnlich die grössern Flüsse nicht auf allen *Stromstrekken* gleich *fahrbar* sind: so war in dem Art. 3 der Konvention sehr *weise* bestimmt: dass, zur Sicherheit der Transporte, die Schifffahrt in den 3 grossen Distanzen des Ober-, Mittel- und Unterrheins

a. nur mittelst solcher *Fahrzeuge* betrieben werden sollte, die jeder Stromstrekke nach ihrem Bau und nach ihrer Ladungsfähigkeit angemessen wären.

b. Dass dieselbe nur von solchen *Schiffern* auszuüben sey, deren Kenntnisse und Erfahrung zuvor gehörig erprobt worden wären.

3) Durch die damals so nöthig geschienene dreifache Abtheilung des Flusses, wurde nach Unterdrükkung des sogenannten Stapelrechts, in so fern dasselbe in der gezwungenen Feilbietung der Waaren bestand, die alte Einrichtung des *Umschlags* der Güter, für die Städte Mainz und Köln, beibehalten. Art. 3 — 6.

Dieses Umschlagsrecht hatte mittelst der dadurch bewirkten Abtheilungen des Flusses,

A. offenbar darin sein *Gutes*, dass

a) eine bessere *Regelmässigkeit*, so wie eine grössere *Sicherheit* der Transporte dadurch bewirkt wurde; auch die *Schifffahrtspolizei* besser gehandhabt werden konnte.

b) Dass auf den zwei vorbemerkten Punkten zu Mainz und Köln ein solches *Zusammenströmen* der *Waaren* für gewisse Bestimmungen erfolgte, dass die Schiffer in den Stand gesezt wurden, ihre Transporte

meist in *ganzen Ladungen* zu machen, und dieselben zugleich versichert waren, hier immer eine gehörige *Rükfracht* zu finden.

c) Indem auf diese Weise der *Versplitterung* der Ladungen vorgebeugt wurde, konnten auch nicht so leicht *Heckenfahrten* und *Winkelspeditionen* entstehen, als wodurch, neben der Sicherheit der Transporte, zugleich der richtige Ertrag der Schifffahrtsgebühren so leicht hätte gefährdet werden können.

B. Als *nachtheilig* hingegen musste dieses Umschlagsrecht in folgenden Fällen erscheinen, wenn

a) dadurch der Handel von den Stationsstädten *zinsbar* gemacht, und ein unnöthiger *Aufenthalt* der Transporte dadurch verursacht wurde.

b) Indem jenes Recht auf Gegenstände ausgedehnt wurde, die des Umladens, wegen ihrer Schwere oder Gebrechlichkeit, so wie wegen Geringfügigkeit ihres Werthes, nicht fähig waren.

c) Wenn durch unverhältnissmässige Abgaben für Arbeitslohn, Krahnen-, Waag-, Werft- und Magazinsgebühren; ferner durch übermässige Provision der Spediteurs die Waaren vertheuert wurden; oder sonst solche *Bedrükkungen* eintraten, dass sogar für etwas eine Gebühr entrichtet werden musste, für welche rüksichtlich der Schifffahrt und des Handels doch nichts geleistet worden war.

4) Nach dem Art. 19 bis 22, wurden auf dem Rhein folgende Arten der Schifffahrt unterschieden:

1) Die *kleine Schifffahrt*, worunter die Konvention diejenige begreift, welche den wechselseitigen Ver-

kehr der Häfen und Länder der beiden Ufer zum Zwekke hat, die so gelegen sind, dass sie durch den Rhein mit einander kommuniziren, ohne die oben bemerkten beiden Stationsstädte zu passiren.

2) Die *grosse* oder *Handelsschifffahrt*, die sich vorzüglich mit dem Transport der Transitogüter nach den verschiedenen Aus- und Einladehäfen des Rheins beschäftigte, und welche den Schiffervereinen vorzüglich anvertraut war.

3) Die Fahrten der *Jachten* und *Nächen*, welche hauptsächlich zur Weiterbringung der Reisenden und ihrer Effekten dienten.

In Hinsicht dieser leztern Fahrt, hätte sogleich seit der Errichtung des Oktroi manches zwekmässiger dadurch eingerichtet werden können, dass

a) nicht allein auf dem Mittelrhein, sondern auch auf den übrigen Stromstrekken eine regelmässige Diligencenfahrt hergestellt worden wäre, und übrigens hätte auch

b) bei der Geschäftsführung des Wasserdiligencen-Instituts von jeher eine bessere Ordnung eingeführt werden sollen.

Was die Grenzen der grossen und kleinen Schifffahrt betrifft, so waren dieselben zwar im Allgemeinen festgesezt, aber lange noch nicht so genau bestimmt, wie es der Natur der Sache nach wohl hätte seyn sollen.

Auch geschah es, dass, durch einen offenbaren Missgriff der *damaligen* französischen Regierung, die Transporte der Handelswaaren für die Häfen, welche zwischen den Stationsstädten und deren äussersten Endpunkten

lagen, zur kleinen Schifffahrt gerechnet wurden, wodurch nachmals die grösste Verwirrung entstand, und zugleich ein Theil des Guten, was zur Regulirung der Schifffahrt durch die Oktroikonvention hatte bewirkt werden sollen, gänzlich rükgängig gemacht wurde.

5) Sowohl in Bezug auf die Schifffahrt des *Oberrheins*, als auch rüksichtlich der Schifffahrtsverhältnisse der rheinischen Häfen mit der Stadt *Frankfurt*, waren in den Artikeln 10 bis 12, so wie in dem Art. 24 die nöthigen Vorschriften ertheilt; dagegen findet sich in der Oktroi-Konvention nichts über die so wichtigen Verhältnisse mit den *holländischen Häfen* ausgedrükt, von welchen doch vormals zu Rastadt so oft die Rede gewesen war.

Indem nach dem 11ten Art. die der Stadt Frankfurt zustehenden Messfreiheiten aufrecht erhalten wurden, so erhielt dieselbe auch das Recht, ihre Transporte unmittelbar aus dem Hafen von Köln zu beziehen, ohne dass die damit beladenen Fahrzeuge hätten genöthigt werden können, zu Mainz umzuladen.

Schon früher, besonders aber seit dem 17ten Jahrhundert, hatten, wie es sich aus den Erhebungsregistern des *Zolls Vilsbach* ergiebt, die in Frankfurt ladenden mainzer Schiffer das Recht gehabt, bei Mainz ohne Umladung vorbei nach den Häfen des Mittelrheins zu fahren, und aus eben dieser Ursache war von dieser Fahrt zu Thal in dem 1804 entworfenen rheinischen Schifffahrtsgesez keine Meldung geschehen, weil man diese gleichsam als längst ausgemacht, angesehen hatte; nun aber wurde diese Thalfahrt von Seiten der mainzer Lokalbehörde verweigert, und ist selbst bis auf die jüngsten Zeiten nicht zugestan-

den worden, ohngeachtet jezt die Beschlüsse der wiener Konvention von 1815 so genau darüber entschieden haben.

Auch selbst die Freiheiten der frankfurter Messe sind nicht ganz unangefochten geblieben; doch konnte gegen die ausdrüklichen Bestimmungen der Oktroikonvention in dieser Hinsicht nichts Widriges durchgesezt werden.

6) Ausser dem Main waren die Schifffahrtsverhältnisse mit den übrigen Nebenströmen wenig berüksichtigt, im Gegentheil war in dem Art. 23 bestimmt ausgedrükt:

„dass die Verfügungen der Konvention nicht so verstanden werden könnten, als ob sie sich auf die Schifffahrt jener Flüsse ausdehnten.“ — Durch die jüngsten wiener Beschlüsse ist, wie wir in der Folge sehen werden, hierunter eine weit bessere Vorsehung geschehen.

III. *Ueber die eigentliche Benuzzung des Rheins, so wie wegen der auf demselben geltend zu machenden Polizeimaasregeln*, findet sich nach der Oktroikonvention Folgendes verordnet:

1) In Rüksicht der *Fahrzeuge* war bestimmt:

a. dass die Fahrten nur mit solchen Schiffen geschehen sollten, deren Bau und innerer Raum für jeden Theil des Flusses angemessen eingerichtet sey. (Art. 3.)

b. Auf jedem Fahrzeuge, welches zur Fahrt des Rheins bestimmt ist, musste an einem sichtbaren Orte Folgendes deutlich geschrieben seyn:

a) der Name desselben,

b) der Ort, wo dessen Eigenthümer wohnt,

c) die Zentnerzahl, welche es laden kann.

Diese Vorschrift war um so nöthiger, als hier Schiffer aus so vielen Gegenden erscheinen.

c. Nach dem Art. 94 wird der Nothwendigkeit der Schiffsaiche zwar nur deswegen erwähnt, um die Rekognizionsgebühr der Ladungsfähigkeit der Fahrzeuge desto bestimmter darnach erheben zu können: allein offenbar beruht zugleich auf ihr die sichere Erhebung der Gebühren von den Waarentransporten; deren Einführung ist daher bei jeder Fluss-Schifffahrt um so mehr anzuempfehlen, als die Ladungen darnach leicht kontrolirt werden können, und einerseits der Schiffer schleuniger befördert, andererseits aber auch jedem Betrug leichter dadurch vorgebeugt werden kann.

2) In Bezug auf die *Schiffer* war

a. nach dem oben bereits angezeigten 3ten Artikel festgesezt: dass nur kenntnissvolle und erfahrne Schiffsführer die Transporte unternehmen sollten.

b. Besonders aber war in dem Art. 14 bestimmt: dass die Fahrten mit Transitogütern aus den Stationshäfen ausschlieslich nur solchen Schiffern anvertraut werden sollten, die sich in Schiffervereinen befänden, und einer der Rheinschifffahrt angemessenen Polizei unterworfen wären.

c. Aeusserst wichtig für die Sicherheit der Handels-Transporte war besonders die Verordnung des Art. 15: dass Niemand als Mitglied in diese Schiffervereine aufgenommen werden sollte, der nicht eine zeitlang in *eigener Person* als *Steuermann* gefahren habe; aber leider ist dieser so zwekmässigen

Verfügung nicht streng genug nachgekommen worden; denn sicher würde alsdann die Zahl der Gilde-Schiffer nicht so übersezt worden seyn, als dieselbe es dermalen zum Nachtheil des Handelsstandes wirklich ist.

d. Nach der in Gemäsheit des 16ten Art. der Oktroikonvention entworfenen Gildeverordnung, sollten nur diejenigen zu den Gilden zugelassen werden, welche

1) die Landessprache *lesen* und *schreiben* konnten;
2) welche *Eigenthümer* eines für die Stromstrekke geeigneten Fahrzeuges waren;
3) die erweisen konnten, dass sie als *Steuerleute* gefahren, und
4) welche sich des *Zutrauens* des *Handelsstands* würdig gemacht hatten.

Da jedoch in lezterer Hinsicht *zu viele* Zertifikate von Seiten der Handelskammern ausgestellt worden waren, so hat auch dieses veranlasst, dass die Zahl der Gildeschiffer für die verschiedenen Stromstrekken so sehr übersezt worden ist.

Indem seit 1808 eben diese Gildeschiffer von der Oktroiverwaltung in zwei Klassen getheilt wurden, wovon der Natur der Sache nach

a. die einen, die *direkte Fahrt* zwischen den Stations-Häfen und den beiden Endpunkten am Oberrhein und in Holland besorgten, und welche unterwegs nicht ein- und ausladen durften;

b. die andern aber sich mit den Fahrten nach den *Zwischenhäfen* beschäftigten, welchen das Ein- und

Ausladen für ihre kleine Distanz gestattet war: so wurde dadurch eine Ordnung erzwekt, die nichts mehr zu wünschen übrig zu lassen schien.

Durch üble Berichte der Lokalbehörden an das damalige französische Gouvernement aber, welches überhaupt von den Verhältnissen der Rheinschifffahrt wenig unterrichtet war, wurde eben diese Ordnung sogleich bei ihrem Entstehen wiederum gestört: so dass, indem die *Zwischenschiffer* zu *Kleinschiffern* herabgesezt wurden, dadurch die grössten Irrungen in der Handelsschifffahrt entstanden sind.

3) Auf den Fahrten selbst musste jeder Schiffer, nach dem Art. 91, ein *Manifest* mit sich führen, welches die Deklaration seiner Ladung enthielt, und worauf,

1) ausser dem Namen des Fahrzeugs und des Schiffsführers, zugleich auch dessen Wohnort bemerkt,
2) die Anzahl und Bezeichnung der Güter, nach *Gattung*, *Quantität* und *Gewicht*, angegeben seyn musste.

Diese *Manifeste* sind in jeder Hinsicht sowohl für den Handels-, als auch für den Schifferstand von der grössten Wichtigkeit, da dieselben das genaueste Verzeichniss der dem Schiffer anvertrauten Güter enthalten, und jeder Handelsmann darnach weiss, was derselbe von dem Schiffer zu fordern hat; der leztere aber auch nur im strengen Sinn für dasjenige verantwortlich ist, was sich auf diesen Manifesten befindet. Aber eben deswegen müssen dieselben auch sehr pünktlich abgefasst seyn, und jede Verfälschung, so wie jede unrichtige Deklaration, sollte auf das strengste, und im wiederholten Fall,

selbst mit dem Ausschlusse des Schifffahrtsrechts bestraft werden.

Für die Beamten, und die richtige Erhebung der Gebühren besonders, haben diese Manifeste den grossen Nuzzen, dass durch selbige die Angestellten beim Oktroi in den Stand gesezt werden, die Ladungen gehörig veranschlagen, und verifiziren zu können; auch dienen dieselbe als Belege bei der Revision der Rechnung.

4) Sowohl nach den Art. 7 und 18 der Konvention, als auch nach dem 4ten Titel der Gildeverordnung, ist dasjenige näher bestimmt, was die *Polizei* der *Ladungen*, besonders in den Stationshäfen angeht.

In diesen Häfen sind nämlich, unter der Benennung von *Stationskontroleur*, Beamten angestellt, die nach der Weise der holländischen Schifffahrtskommissarien im Wesentlichen dafür zu sorgen haben, dass stets eine gehörige Anzahl von Schiffern zur Abfahrt bereit sey, und dass

A. beim *Einladen*: 1) Zur Vermeidung der *Partheilichkeit* alles in der Rangreihe verladen werde, damit nie eine Begünstigung des einen Schiffers vor den andern eintreten möge; auch die Ladungen gehörig *komplettirt* werden können.

2) Dass die Verladungen eben so genau, als zur *gesezten Zeit* geschehen.

3) Dass zu einer Ladung nie mehr Anweisungen gegeben werden, als durch das Maximum bestimmt ist, damit nie eine *Ueberladung* der Fahrzeuge Statt finden möge.

4) Endlich haben sie nach geschener Einladung die

Schiffer anzuhalten, ihre Abfahrt sogleich zu bewerkstelligen.

B. Beim *Ausladen* haben eben diese Beamten vorzüglich darauf zu sehen, dass

1) dieses so schleunig als möglich vor sich gehe, und dass ein jeder Kaufmann seine Waaren *richtig* empfange.
2) Dass nach geschehener Ausladung alles zur Waage gebracht, und das *Gewicht* gehörig *konstatirt* werde.
3) Dürfen sie die Schiffer nicht eher *entlasten*, als bis alles von ihnen in der Ordnung *abgeliefert* worden ist; und
4) haben sie darauf zu sehen, dass die *Verifikation* der Ladungen mit der grössten Pünktlichkeit geschehe, damit die Einkünfte des Oktroi nicht geschmälert werden.

Uebrigens hatten bisher eben diese Stationskontroleure auch darüber zu wachen, dass das Umschlagsrecht zu Mainz und zu Köln in der gesezlichen Form ausgeübt wurde; und dass in diesen beiden Häfen für Krahnen, Ufer, Waag- und Magazinsgeld nicht mehr erhoben werden durfte, als in dem Art. 8. der Oktroikonvention festgesezt ist.

5) Um das Verhältniss zwischen dem Schiffer und Handelsstand genauer zu reguliren, war die Verwaltung des Oktroi nach dem Art. 13 beauftragt, nach Einziehung des Gutachtens der betheiligten Magistrate und Handelskammern, von 6 zu 6 Monaten die *Frachten* zu bestimmen, welche für die Transporte nach den verschiedenen Häfen gezahlt werden sollten, und die in keinem Fall überschritten werden durften.

IV. *Die Verordnungen wegen der Verwaltung des Rheins überhaupt*, bestehen nach der Oktroikonvention in folgenden:

1) Nach dem Art. 42 war die Administration dieses Flusses einer *Generalverwaltung* anvertraut, die aus einem Direktor und 4 Inspektoren bestund, welche leztere als gesezliche Räthe Siz und Stimme dabei hatten. Da diesen Leztern zugleich die unmittelbare Aufsicht über die Bureaux und die Sorge für die Vollziehung der Schifffahrts-Polizei oblag, so mussten zum mindesten *zwei* in der Versammlung gegenwärtig seyn, worin die Beschlüsse der Generaldirektion genommen wurden, als bei welchen der Generaldirektor den Vorsiz führte.

2) Diese vormalige Generalverwaltung erscheint nach den Bestimmungen der Konvention unter zwei verschiedenen Gesichtspunkten; denn

a. nach dem 122sten Artikel bildete dieselbe die *zweite richterliche Instanz*, wohin in Rechtssachen der Rekurs genommen werden konnte, und wobei die Stimmenmehrheit entschied.

b. Nach dem 130sten Artikel aber, war dieselbe eine *Verwaltungsbehörde*, durch welche ergänzende und Detailsreglements entworfen werden konnten, wobei den beiden Inspektoren, (nämlich *einem* von *jedem Ufer*) eine berathschlagende Stimme zukam.

3) Ausser dem Vorsiz in dieser Versammlung, war dem *Generaldirektor* zugleich die *Handhabung* der gesezlichen Verordnungen, und der *Vollzug* der genommenen Beschlüsse übertragen, indem derselbe vorzüglich darauf zu sehen hatte, dass

a. die Errichtung des Oktroi gehörig hergestellt, und die *Einformigkeit* bei der Erhebung der Gebühren genau beobachtet wurde.

b. Dass die Konvention nach allen ihren Theilen in Vollziehung gesezt, und alles der Vorschrift gemäss verwaltet werden möchte.

4) Die *Inspektoren* insbesondere hatten

a. den Zustand des Rheinbettes, und jenen der Leinpfade genau zu untersuchen.

b. Die Aufsicht über die Bureaux zu führen, und nachzusehen, wie der Dienst daselbst ausgerichtet wurde.

c. Die Register abzuschliessen, die Kassen zu stürzen, auch alle Operationen der Einnehmer zu kontroliren und zu verifiziren.

d. Klagen anzunehmen und Protozolle wegen der Uebertretungen aufzusezzen, welche sich auf die Erhebung des Oktroi und die Polizei der Schifffahrt bezogen.

e. Endlich über alle diese Gegenstände genaue und umständliche Berichte, mit ihrem Gutachten begleitet, an den Generaldirektor einzusenden.

Ausser dem sollten diese Inspektoren von Zeit zu Zeit ihre *Rundreisen* machen, um sich persönlich durch den Augenschein von allem dem, was auf die Regulirung der Schifffahrtsverhältnisse des Rheins Bezug hat, zu überzeugen.

V. *In Rüksicht der Beamten auf den zwischen Strasburg und der niederländischen Gränze errichteten* 12 *Bureaux*, bestunden folgende Verfügungen:

1) War die Vorsorge getroffen worden, dass auf je-

dem Erhebungsamt die hinlängliche Anzahl von Personen zur Abfertigung der Schiffer vorhanden war, damit nirgend einiger Aufenthalt der Transporte entstehen möchte.

2) Nach den vorgeschriebenen Reglements wurde genau darauf gesehen, dass sowohl der verrechnende, als der active Dienst der Ordnung nach ausgerichtet wurde; nur in Rüksicht einer zwekmässigeren Kontrolle, blieb noch manches für die Zukunft zu wünschen übrig.

3) Den, der Besorgung des Dienstes wegen bestellten fünf Beamten, waren noch drei Bootsknechte untergeordnet. In Hinsicht aller dieser hier angestellten Personen aber, sowohl wegen ihrer Ernennung und Ersezzung bei eintretenden Diensterledigungen, als auch wegen deren Besoldung und der von ihnen zu bildenden Ruhestandskasse, war alles auf das genaueste vorgeschrieben. (Art. 60 — 82.)

4) Jeder dieser Beamten musste seine Funktionen selbst versehen, und durfte sich, ohne erhaltene Erlaubniss, *auch nicht auf kurze Zeit*, von seinem Posten entfernen. Art. 86.

5) Bei Strafe, die zulezt selbst die Dienstentsezzung nach sich zog, durfte kein Angestellter beim Schifffahrts-Oktroi irgend etwas zu seinem besonderem Vortheile verlangen, oder auch selbst als Zeichen der Erkenntlichkeit annehmen, als wodurch daher allen Bestechungen, und jeder Willkühr zugleich auf das kräftigste vorgebeugt wurde.

VI. *Eben so waren auch die Verordnungen wegen der Gebühren-Erhebung sehr weise:* denn nicht allein bestund

1) ein *gesezlicher Tarif*, welcher nie überschritten werden durfte, sondern

2) die Entrichtung der Gebühren war nach den verschiedenen Stromstrekken auch so vertheilt, dass davon für den Handel kein Nachtheil zu befürchten war; und

3) fand sich für die Gegenstände, die zur Befriedigung der dringendsten Bedürfnisse gehörten, eine solche Verminderung der Abgaben festgesezt, wodurch die ungestörte Zirkulation derselben sehr begünstigt war. Dagegen

4) durfte aber auch keine gänzliche Befreiung von Abgaben statt finden; so wie endlich

5) nach dem 111ten Art. festgesezt war: „dass die Rheinoktroi-Gebühren weder theilweise, noch im Ganzen jemals verpachtet werden sollten."

Da schon aus dem hier Angeführten erhellt, mit welcher Berüksichtigung der Beschaffenheit des Stroms sowohl, als auch des wahre Interesse des Handels, die Verordnungen durch die Oktroikonvention für die Schifffahrt des Rheins gegeben worden sind: so würde es überflüssig seyn, hier in eine weitläufigere Auseinandersezzung derselben einzugehen. Nur dürfen wir nicht unbemerkt lassen, dass

a. der wirklichen Vollziehung dieses Schifffahrtsgesezzes sich während der vormaligen französischen Administration manches entgegen gestellt hat, wodurch das wahre Gute, welches durch dasselbe bezwekt werden sollte, nicht ganz ins Werk gesezt worden ist.

b. Dass in dieser, obgleich mit vieler Umsicht entworfenen, Gesezgebung für den Rhein sich dennoch auch einige *Lükken* finden, welche bei der künftigen de-

finitiven Verordnung werden ausgefüllt werden müssen, und

c. dass seit der Etablirung des Oktroi die Erfahrung so manches gelehrt hat, was in eine genauere Erwägung zu ziehen seyn wird, damit bei der künftigen Verwaltung des Rheins, alles dasjenige vermieden werde, was deren Wirken auf die gesammten Schifffahrtsverhältnisse des Stroms bisher entgegen gestanden hat.

Um dasjenige näher auseinander zu sezzen, was, nach den Absichten der hohen kontrahirenden Theile, die *Oktroikonvention* für den Rhein eigentlich *hätte werden sollen*, und was *dieselbe nicht geworden ist;* ferner: was bei dem *Vollzug* derselben, theils *unterblieben*, theils aber auch wegen zu einseitigen Ansichten *hintertrieben* worden ist, würde man nothwendig folgende zwei Hauptabschnitte machen müssen:

I. Welche Grundsäzze bei dem Entwurf dieses Schifffahrtsgesezzes, sowohl in *Paris*, als in *Regensburg* und *Aschaffenburg* aufgestellt worden sind.

II. Was seit dem Vollzug desselben im Jahr 1805 Statt gefunden hat, als wobei wieder folgende Perioden zu unterscheiden seyn würden:

1) Wie die Verwaltung des Rheins beschaffen war, ehe das französische Gouvernement die 2te Hälfte der Oktroirevenüen im Februar 1810 an sich gezogen hat.

2) Welche Veränderungen seit jener Zeit bis zu Ende des Jahrs 1813 bei dieser Administration Statt gefunden haben.

3) Was seit dem Anfange des Jahrs 1814 geschehen ist, so lange nämlich das Rheinoktroi im Namen der hohen *alliirten Mächte* verwaltet wurde.

4) Endlich, was seit den, der Schifffahrt wegen, auf dem Kongress zu Wien genommenen Beschlüssen, eingetreten ist.

So unterrichtend nach diesen Abtheilungen die *Geschichte* von demjenigen seyn würde, was für den Rhein seit dem Anfange unsers Jahrhunderts *Wohlthätiges beabsichtiget*, und wie die, dieses so wichtigen Flusses wegen gegebene, Verordnungen *in Ausübung* gesezt worden sind, so würde uns doch dieses für jezt viel zu weit von unserm Zwekke abführen; wir wenden uns daher vielmehr zu demjenigen, was zu Wien wegen der künftig gemeinsamen Verwaltung des Rheins beschlossen worden ist.

XI.

Ueber die neueste Gesezgebung, welche nach den Beschlüssen des wiener Kongresses für die Verwaltung des Rheins statt finden soll.

Nachdem wir bisher bemüht gewesen sind, die Gesezgebung für den Handel und die Schifffahrt des Rheins so darzustellen, wie dieselbe von den frühesten Zeiten her, bis auf unsere Tage Statt gefunden hat: so werden wir nun auch dasjenige ferner zu erörtern suchen, was in Gefolge der ebenerwähnten Beschlüsse für die künftige Gesezgebung näher zu berüksichtigen seyn wird.

Indem durch die wiener Kongressverhandlungen gleichsam ein neues Staatsrecht für Deutschland sowohl, als für den gesammten europäischen Kontinent hergestellt worden ist, wodurch die Gesezlichkeit in den innern Verhältnissen der einzelnen Reiche begründet, und der Friede unter den verschiedenen Staaten Europens für eine geraume Zukunft hergestellt worden ist: so werden die Beschlüsse dieses Kongresses mit eben der Genauigkeit in Vollzug zu sezzen seyn, wie dieses vormals bei den Bestimmungen des westphälischen Friedens geschahe, wodurch ebenfalls die deutsche Staatsverfassung und der völkerrechtliche Zustand unserer Erdfeste so sehr verändert worden ist. Es würde daher als ein verwegner Zweifel an der Aufrichtigkeit der Gesinnungen der hohen Theilnehmer, deren Abgeordnete jene Kongressakte unterzeichnet haben, angesehen werden müssen, wenn man je glauben könnte, dass eigenmächtige Ausnahmen davon gemacht werden wollten, als für welchen Fall die gerechte Ahndung der erhabenen Mächte, welche die Gewährleistung jener Kongressbeschlüsse übernommen haben, nicht ausbleiben könnte.

Da nun über dieses bereits in dem 5ten Artikel des pariser Friedens der so wichtige Saz aufgestellt worden ist, dass

„um den *Verkehr* der *Völker* unter sich zu erleichtern und sich unter einander immer mehr das *Fremde* zu benehmen, die wegen der Schifffahrt des Rheins genommenen Verfügungen auch auf die übrigen Flüsse, welche verschiedene Staaten durchströmen, ausgedehnt werden sollen;“

und dem gemäss besondere Artikel für die Schifffahrt derjenigen Ströme festgesezt worden sind, die in ihrem schiffbaren Laufe mehrere Staatsgebiete berühren: so ist zwar einerseits dadurch die Verwaltung dieser Flüsse in ihren verschiedenen Abtheilungen für die respektiven Suveräne in etwas beschränkt worden, aber im Ganzen gewinnt doch der Verkehr der Uferstaaten überhaupt dabei: so dass, um des dadurch bezwekten allgemeinen Besten willen, man wohl nicht so leicht von dieser Verfügung sich entfernen wird.

Da nun ferner auf eben diesen Abschlüssen des wiener Kongresses, der neuerliche Besizstand der rheinischen Uferlande grösstentheils mit beruht, und durch dieselben regulirt worden ist: so kann wohl kein grösseres Interesse für die hierunter betheiligten Staaten gedacht werden, als dass jene so höchst wichtigen Beschlüsse nach ihrem ganzen Inhalt in die genaueste Erfüllung gesezt, und im mindesten nichts davon abgeändert werden möge. Für den Rhein insbesondere ist durch eben jene Beschlüsse die Art und Weise genau festgesezt worden, wie dieser Strom in Zukunft verwaltet werden soll; auch ist bereits von den sämmtlichen Uferstaaten eine eigene Zentralkommission ernannt worden, welche als die einzige kompetente Behörde für die fernere Regulirung der Rheinschifffahrtsangelegenheiten anzusehen seyn wird.

Da alles, was über die Schifffahrt eines Flusses geordnet werden soll, gleichsam aus der *Natur* desselben und aus der *Beschaffenheit* seines *Bettes* hervorgehen muss: so wird auch dieses bei der künftigen Gesezgebung für den Rhein nicht ausser Acht gelassen werden dürfen; indem

es sonst unmöglich von einiger Dauer seyn könnte, wenn man etwas verordnen wollte, was den diesem Strom so eigenen Verhältnissen, nicht völlig angemessen wäre.

Es ist sicher als ein wahrer Triumph der höhern politischen Aufklärung anzusehen, dass, wie wir eben gehört haben, die grössern Mächte zu Wien dahin übereingekommen sind, dass der Rhein sowohl, als auch so mehrere andere deutsche Flüsse, welche in ihrem Laufe verschiedene Landesgebiete trennen, als gemeinsame *Handelsstrasen* anzusehen sind, auf welchen künftig ein *freier Verkehr* nicht allein der Uferbewohner, sondern auch jener aus den entferntesten Provinzen statt finden soll. Alles was daher diesem bis jezt entgegenstund, muss entfernt werden, damit die *freie Kommunikation* überall Statt finden könne.

Indem jedoch in eben jenen Beschlüssen des wiener Kongresses, neben dem so feierlich ausgesprochenen Grundsazze der *Freiheit*, die Art angegeben ist, wie dieselbe in Vollzug gesezt werden soll, und besonders in dem Art. 1. von *Polizeiverordnungen* die Rede ist, denen sich Jeder zu unterwerfen hat, welcher der freien Schifffahrt auf dem Rhein theilhaftig seyn will, auch in dem Art. 20 ausdrüklich sich bestimmt findet, dass *neben* der *Freiheit* solche *Polizeimaasregeln* getroffen werden sollen, wodurch allen Unterschleifen vorzubeugen ist: so wird auf diese Weise zugleich eine solche *Ordnung* hergestellt werden müssen, wodurch einerseits die Freiheit zwar nicht beschränkt, aber auf der andern auch zugleich die *Sicherheit* und *Beschleunigung* der Waarentransporte möglichst bewerkstelliget werden könne.

Da der Entwurf dieser Polizeiverordnung eben derjenigen Kommission aufgetragen ist, deren Mitglieder aus den Bevollmächtigten der sämmtlichen Uferstaaten bestehen, die nach dem Art. 17 jener Beschlüsse, vor dem Eintritt der neuen Gesezgebung, den Auftrag haben, sich über ihr *gemeinschaftliches Interesse* zu benehmen: so wird es nöthig seyn, hier zuvörderst näher zu erwägen, worin dieses Interesse eigentlich bestehe? Offenbar kann dasselbe nach zweierlei Gesichtspunkten betrachtet werden; denn

1) hat zwar jeder Uferstaat für sich, nach der Lokalität seiner Besizzungen, ein besonderes *Interesse*, das aber
2) mit jenem, welches ihm mit allen Uferstaaten *gemein* ist, nicht in Widerstreit seyn darf.

Denn schwerlich wird, ohne Nachtheil für den gesammten Handel des Rheins, das erste auf Kosten des leztern geltend gemacht werden können, sondern es wird immer den allgemeinern untergeordnet bleiben müssen; da zumal das erstere nur stets einseitig, und auf eine minder grosse Strekke des Rheins sich bezieht, da das zweite hingegen den Vortheil der *gesammten Uferstaaten* zum Zwek hat.

Indem daher die Glieder jener ausserordentlich ernannten Kommission sich über ihr *gegenseitiges Interesse* gehörig verständigen wollen: so leuchtet es wohl ein, dass dieses nur zulezt in dem *allgemeinen Interesse* des *Rheins* überhaupt gefunden werden könne.

Dieses grössere Interesse aber, an dessen Geltendmachung allen Ufer betheiligten Fürsten sowohl, als auch

den benachbarten Staaten so viel gelegen seyn muss, besteht hauptsächlich darin:

„dass durch weise, von den Agenten der sämmtlichen Uferstaaten zu ergreifende, Maasregeln der *Kredit* der rheinischen Schifffahrt so erhöht werde, dass dieser Fluss auf allen seinen Theilen als die *sicherste Handelsstrase* vor allen andern zum schleunigen Transport der Waaren benuzt werden möge;“

welches aber auf keine andere Weise zu bewirken seyn wird, als dass *neben* der *Freiheit* zugleich die *Regelmässigkeit* und *sichere Beförderung* der Handelsartikel gehörig ins Auge gefasst werde; indem ohne diese leztere das Vertrauen auf die gute Verwaltung des Stroms sonst bald dahin sinken, und dessen Gewässer vom Handel *verödet* bleiben würden.

Da die Handels- und Schifffahrtsverhältnisse eines Flusses meist nach dessen besondern Stromstrekken sehr verschieden sind: so dürfte sich auch hier gleichsam ein *anderes Interesse* für die 3 grossen Distanzen des *Ober-*, *Mittel-* und *Unterrheins* zeigen, welche sämmtlich beachtet zu werden verdienen, und nothwendig so unter sich zu *vereinigen* sind, damit sie gegenseitig in keinen Widerspruch kommen, da sie sonst leicht dem ausgesezt werden könnten, zulezt einem *entfernteren Interesse* aufgeopfert zu werden; da zumal der Zug der Handelswaaren, welcher auf grossen Wasserstrasen statt hat, es mit sich bringt, dass die *oberen* Abtheilungen der Schifffahrt eines Flusses stets von den *untern* mehr oder weniger abhängig sind. Man erkennt aus allem diesem, mit welcher Berüksichtigung die künftige Strom- und Schifffahrtsordnung des

Rheins zu entwerfen seyn wird, damit durch dieselbe das Beste des Handels im Allgemeinen bezwekt, und so zugleich den grossen Erwartungen entsprochen werde, welche ganz Deutschland sowohl, als auch die übrigen benachbarten Staaten davon haben.

Uebrigens ist es wohl nicht zu verkennen, dass es auf den *gediegenen Gehalt* einer jeden gesezlichen Verordnung immer einen vorzüglichen Einfluss hat, wenn zuvor zwekmässige Vorschläge geschehen, und die gehörige Berathung voraus gegangen ist, ehe zum wirklichen Beschluss derselben übergegangen wird. Es darf daher besonders der Entwurf von Gesezzen, welche auf die so vielseitigen rheinischen Handelsverhältnisse Bezug haben, in keinem Fall übereilt werden: sondern dieselben werden nur mittelst gehöriger Berathung dessen, was die *Erfahrung* bisher hierüber gelehrt hat, abgefasst werden können; und eben dieses scheint auch eine der Hauptursachen zu seyn, warum bis jezt mit so vieler Behutsamkeit hierunter zu Werke gegangen worden ist.

Indem es in dem Art. 4 der wiener Beschlüsse ausdrüklich heisst:

„ dass das wahre Interesse der sämmtlichen rheinischen Uferstaaten hauptsächlich darin bestehe, den Handel ihrer Länder zu beleben; "

dieses aber in jeder Hinsicht nur durch eine eben so *freie* als *wohlgeordnete* Schifffahrt geschehen kann: so wird vor allen Dingen untersucht werden müssen,

1) was bisher für den grossen Zug der Handelswaaren auf diesem Flusse Vortheilhaftes eingerichtet und was hingegen

2) demselben schädlich gewesen ist.

Nothwendig wird das erste berüksichtigt, und nach den Vorschriften des wiener Kongresses modifizirt werden müssen; während das Leztere sogleich zu beseitigen seyn wird.

Was übrigens mittelst der neuen Gesezgebung, in Gemäsheit der wiener Beschlüsse, Vorzügliches auszurichten ist, besteht in Folgendem:

I. Dass, nach dem Art. 1 und 19 die allgemeine Freiheit der Rheinschifffahrt ausgesprochen werde, wobei jedoch die Vorsicht zu nehmen seyn wird, dass, indem dieselbe für *alle Theile* des Stroms statt hat, selbige doch dabei zugleich nirgends in einige *Zügellosigkeit* übergehen könne.

Rüksichtlich dieser Freiheit, die zugleich die Aufhebung des Stapels voraussezt, wird nothwendig zu unterscheiden seyn:

1) Was für die *Fahrt* auf dem Strom selbst zu verordnen ist, wo nemlich die *vollste Freiheit*, mit der einzigen Beschränkung, dass jeder Schiffer den dieserwegen bestehenden *Polizeiverordnungen* Genüge zu leisten habe, zugestanden werden kann.

2) Was für die *Häfen* festzusezzen ist, wo hauptsächlich das Aus- und Einladen der Handelswaaren statt hat, und in deren Rüksicht diejenige *strenge Ordnung* vorzuschreiben seyn wird, welche die *Sicherheit* und die *Beschleunigung* der Waarentransporte erheischen; als worauf sich einzig das gute Vertrauen gründet, welches der entfernte Handelsstand in die zwekerschöpfende Verwaltung des Rheins

sezt, und wodurch vorzüglich der *Kredit* der Schifffahrt auf diesem Flusse aufrecht erhalten werden kann.

II. Werden die vorbemerkten wiener Beschlüsse dermassen in Vollzug zu sezzen seyn, dass für's erste die bisher bestandene Schifffahrtsordnung nicht mit einmal abgebrochen und untergraben werde; sondern dass alles mit solcher Weisheit sich geordnet finde, dass der Uebergang von der vorigen zu der neuen Ordnung für den Zug der Handelswaaren ohne alle Benachtheiligung geschehe, und dass überhaupt das so wichtige Problem würdig gelösst werde: „wie, unbeschadet der Freiheit der Schifffahrt, die polizeiliche Ordnung auf dem Strom sowohl, als in dessen Häfen auf das Vollständigste geltend gemacht werden könne."

III. Ein Hauptaugenmerk wird bei der neuesten Gesezgebung besonders auch darauf zu richten seyn, dass sowohl auf den *obern* und *mittlern* Theilen des Rheins, als auch in den *Niederlanden* weder etwas *unternommen* werden dürfe, was dem allgemeinen Interesse entgegen gesezt ist, noch dass auch etwas zu *unterlassen* sey, was dasselbe erheischt: sondern dass von jedem *einzelnen Uferstaat* alles dasjenige auf das genaueste ausgerichtet werde, wozu dieselben sich auf dem Kongress zu Wien anheischig gemacht haben.

Wenn daher zur Erfüllung der so wichtigen Verfügung: dass die Schifffahrt auf dem ganzen Rheine, von dem Punkte an, wo er schiffbar wird, bis da, wo derselbe sich in das Meer ergiesst, *frei* seyn soll, auf den mittlern Theilen dieses Stroms die *Umschlagsrechte* aufge-

hoben werden: so ist wohl nichts billiger, als dass auch auf den übrigen Theilen des Flusses die Schifffahrt von allem *Zwange entbunden* werde, und dass besonders von den *Transitogütern* nirgends andere, als *blosse Schifffahrts-Gebühren* zu entrichten sind.

IV. Endlich ist es äusserst dringend, dass *die zur Vollziehung der wiener Kongressakte nöthigen Reglements* ungesäumt entworfen werden.

Die zu diesem Behuf nöthigen *Verordnungen* sind eigentlich zweierlei:

1) Die *Instruktion* für den *interimistischen Zustand*, während welchem eben der oben bemerkte Uebergang von der alten zur neuen Ordnung geschehen soll.

2) Das *definitive Reglement*, welches das künftige Schifffahrtsgesez für den Rhein ausmachen soll, und für dessen Entwurf bereits in den Artikeln der wiener Kongressakte die genauesten Vorschriften ertheilt worden sind.

In Hinsicht der sogenannten interimistischen Instruktion, wird zu berüksichtigen seyn:

1) Dass dieselbe nicht im Widerspruch, weder mit den in Wien bereits genommenen Beschlüssen, noch mit dem künftig zu entwerfenden Reglement sey.

2) Dass dieselbe nichts enthalten darf, was zu dem definitiven Reglement gehört, indem dieses leztere der *Sanktion* der hohen Uferstaaten zu unterwerfen seyn wird, welches bei der *Instruktion* für den provisorischen Zustand sich nicht vorgeschrieben findet.

3) Dieselbe muss bei der durch sie auszusprechenden

Freiheit der Rheinschifffahrt zugleich die nöthigen Maasregeln angeben, wodurch der Unordnung bei den Waarentransporten am sichersten vorgebeugt werden könne.

4) Endlich muss dieselbe in jeder Hinsicht den Bedürfnissen der rheinischen Schifffahrt angemessen seyn, da es sonst dem Handels- und Schifferstande nicht zu verdenken seyn würde, wenn dieselbe aus dem ihnen angewiesenen Kreise hinaus treten, und *für sich selbst*, zur Erhaltung des Kredits der Schifffahrt, die der Sicherheit und Beschleunigung der Waarentransporte wegen nöthige Ordnung aufrecht zu erhalten suchten.

Ohne uns hier bei dieser *interimistischen Instruktion* weiter aufzuhalten, die eigentlich blos das Wesentlichste der Kongressbeschlüsse zu enthalten hat, und von welcher es in dem Art. 31 der Schifffahrtsverhandlungen zu Wien ausdrüklich heisst: Dieselbe solle im Namen aller Uferstaaten erlassen, und darin verordnet werden:

„dass bis zur Erscheinung und Sanktionirung des neuen Reglements die Konvention von 1804 befolgt werden soll, mit Bezeichnung derjenigen Artikel jedoch, welche durch die bereits gemachten Verfügungen aufgehoben sind, oder durch andere Vorschriften jezt schon ersezt werden müssen;“

wenden wir uns zu demjenigen, was bei dem *definitiven Reglement* zu berüksichtigen seyn wird.

Da die in Gemäsheit des pariser Friedens von der wiener Kongresskommission untem 24. März 1815 genehmigten 32 Artikel über die Rheinschifffahrt, als die einzige Grundlage anzusehen sind, worauf sich die künftige Gesezgebung für den Rhein gründen soll: so sind

zwar eigentlich alle vorhergehende Schifffahrtsverordnungen in so weit dadurch schon aufgehoben, als sie dem Inhalt dieser Beschlüsse nicht entsprechen, und können nicht gegen dieselben angeführt werden. Indem es aber in dem 27sten Artikel derselben *ausdrüklich* heisst:

„dass man auf dem Kongress sich blos auf die allgemeine *Grundlage* einer die Schifffahrt betreffenden Verordnung habe beschränken müssen, und dass alle nähere Bestimmungen der *definitiven Verordnung* vorbehalten bleiben, welche von der Zentralkommission abzufassen seyn wird:"

so ist es klar, dass hauptsächlich durch diese erst die Oktroikonvention ersezt, und das Rheinschifffahrtswesen für die Zukunft näher regulirt werden wird.

Indem nun in Rüksicht dieser definitiven Verordnung in dem lezten Artikel die weitere Bestimmung enthalten ist,

„dass, da die Gegenstände, welche dieselbe umfassen soll, sowohl in den wiener Kongressbeschlüssen, als in der Konvention vom 15. August 1804 sich angezeigt finden, es nöthig seyn wird, alles das, was diese Konvention *Gutes* und *Nüzliches* enthält, beizubehalten:"

so dürfte zwar der Schluss hieraus zu ziehen seyn: dass jene vormals von Kaiser und Reich sanktionirte Konvention über das Rheinschifffahrtsoktroi, in so weit noch einige Gültigkeit behalten würde, als selbige durch die zu entwerfende neue Schifffahrtsordnung nicht ungültig erklärt worden wäre.

Allein, um allen ungleichen Auslegungen für die Zukunft vorzubeugen, würde es vielleicht räthlicher seyn,

alles dasjenige, was so weise in jener Konvention für die Schifffahrt auf dem Rhein verordnet worden ist, in das neue Reglement geradezu aufzunehmen, und dabei bestimmt zu erklären:

„das dasjenige, was hier nicht wirklich eingerükt worden sey, auch keine Gültigkeit mehr habe;“

da zumal bei den Beschlüssen zu Wien von einem ganz andern Gesichtspunkte ausgegangen worden ist, als es vormals bei dem Abschluss der Oktroikonvention der Fall war.

Bei dem wirklichen Entwurf einer allgemeinen Schifffahrtsordnung, wie dieselbe nach den Beschlüssen der Kongresskommission zu Wien für den Rhein und dessen Schifffahrtsverhältnisse geltend gemacht werden soll, wird übrigens hauptsächlich dasjenige in Erwägung zu ziehen seye, was

1) dieser Fluss nach der Beschaffenheit seines Strombettes für die Regulirung der auf demselben zu betreibenden Schifffahrt auch wirklich erlaubt und zugesteht;
2) was zur Erhöhung des Kredits der Schifffahrt vorzüglich nöthig ist, und
3) endlich, was sowohl das Interesse der betheiligten Uferstaaten, als auch jenes der benachbarten Lande besonders hierunter erfordert.

Denn nur nach diesem so wichtigen Gesichtspunkten, wird etwas Dauerndes und Ausgezeichnetes in dieser Hinsicht aufgestellt werden können.

So sehr übrigens das hier zulezt angegogene bereits auf dem wiener Kongress berüksichtigt worden ist, und

so wohlthätig die Absichten der hohen Mächte bei den für die Schifffahrt des Rheins und seiner Nebenflüsse aufgestellten Grundsäzzen war, dass nämlich zur Beseitigung aller Anstände sowohl in Hinsicht der *Erhebung* der *Gebühren*, als auch bei der *Handhabung* der *Polizei*, die genaueste *Einförmigkeit* bestehen sollte: so scheinen doch bei der Ausführung sich mehrere Schwierigkeiten zu ergeben, und es wird daher sehr darauf Rüksicht zu nehmen seyn, dass nicht ein, jenen Beschlüssen entgegengeseztes, System aufgestellt und durchgesezt werde, welches, indem es den Keim der Spaltung und der Zwietracht der verschiedenen Uferstaaten in sich trägt, offenbar alles das Gute zerstören würde, welches nach dem Sinn des wiener Kongresses für die schiffbaren Flüsse Deutschlands geltend gemacht werden soll. Denn sicher ist es von einem höhern Interesse für ganz Deutschland, dass die Verwaltung seiner Ströme in Hinsicht der Schifffahrt und Handelsverhältnisse nicht blos *einseitigen Verfügungen*, sondern *gemeinsamen Anordnungen* unterworfen werde.

Nicht allein der Rhein mit seinen Nebenströmen, dem Neckar, dem Main, der Mosel und Maas, sondern auch die Elbe, Weser und Ems werden nach den zu Wien bekannt gewordenen Bestimmungen, rüksichtlich der Grundsäzze ihrer Administration, als solche Flüsse anzusehen seyn, die in ihrem Laufe verschiedene Staaten durchströmen, und bei welchen daher die Artikel der bereits getroffenen Uebereinkunft anzuwenden sind.

Obgleich schon nach den ehemaligen Reichsgesezzen die Flüsse Deutschlands als ein Gemeingut angesehen wurden, welches kein einzelner Landesherr sich unbeschränkt

zueignen durfte, und selbst durch eben jene Gesezze alle Hindernisse, welche ein Uferstaat dem Handel des andern in Weg legen wollte, ernstlich verpönt waren: so wissen wir doch, wie sehr man dieses zu umgehen suchte, und wie wenig besonders von den grösseren Länderbesizzern diesem nachgekommen worden ist; so dass es daher auch von jeher ein wichtiger Vorwurf war, welcher dem deutschen Reiche von andern Nationen gemacht wurde, dass es in Hinsicht der Einrichtung seiner Wasserzölle in einem offenbaren Widerspruch mit sich selbst sey. Diesem leider! so sehr gegründeten Vorwurf würde aber für die Zukunft nie begegnet werden können, wenn man wegen desjenigen, was das *allgemeine deutsche Handelsinteresse* erheischt, keine *gemeinsame Verfügungen* treffen wollte, sondern es zuliesse, dass einzelne Uferinhaber ihr Privatinteresse an die Stelle des allgemeinen sezzen dürften.

Bei der hohen Bundesversammlung wird es daher sicher in der Folge näher beherzigt werden, dass das Band, welches Deutsche an Deutsche knüpfen solle, eine genauere Berüksichtigung verdiene, und dass künftighin nicht mehr das *höhere Wohl* des gesammten Vaterlandes den *Vortheilen* der einzelnen Länderbezirke aufgeopfert werden dürfe.

Einer der wichtigsten Schritte zur Gründung eines nähern Verbandes zwischen den deutschen Länderabtheilungen unter sich, würde es aber seyn, wenn bei der, auf den Gang des Handels so einflussreichen, Verwaltung der beträchtlicheren Flüsse des deutschen Bundesstaates man diejenigen allgemeinen Grundsäzze ernst-

lich geltend machen wollte, die bereits zu Wien festgesezt worden sind.

Indem jezt für den Rhein eine dergleichen allgemeine Verwaltung aufgestellt werden soll, so muss dieselbe von dem Gehalte und der Güte seyn, dass selbige künftig auf die übrigen Flüsse übergetragen werden kann.

Zwar haben wir oben gesehen, dass im Allgemeinen die Anordnungen der Oktroikonvention für die rheinische Schifffahrtsverwaltung sehr weise und zwekmässig waren; indem dieselben aber nur auf die wechselseitigen Verhältnisse von zwei sehr verschiedenen Staaten berechnet waren, so müssen nothwendig jezt gewisse Abänderungen eintreten, seitdem der Rhein nun sieben Uferstaaten unterworfen ist, und die Grundsäzze daher, welche zur gemeinsamen Verwaltung dieses Flusses dienen sollen, nothwendig eben so unter sich in einer gewissen Uebereinstimmung seyn müssen, als sie den besondern Administrationen der einzelnen Uferlande nicht entgegen stehen dürfen.

Da übrigens, ausser den oben bemerkten 32 Artikeln über die Schifffahrt des Rheins, noch 7 Artikel über dessen Nebenströme, und 9 andere in Hinsicht derjenigen Flüsse zu Wien festgesezt worden sind, welche in ihrem Laufe verschiedene Staaten trennen oder durchströmen, und indem in demselben zugleich festgesezt worden ist:

„dass Kommissarien ernannt werden sollen, die nach Beendigung des Kongresses sich zu versammeln haben, um die Schifffahrtsverhältnisse dieser Flüsse zu reguliren:“

so ist nicht zu zweifeln, dass, ausser den Mitgliedern der

Zentralkommission für den Rhein, auch noch eigends Bevollmächtigte für so manche andere Flüsse zusammentreten werden, um deren Schifffahrts-Angelegenheiten ebenfalls zu ordnen.

Ob nun auf dasjenige, was besonders für die schiffbaren Ströme Deutschlands festgesezt werden soll, die erhabene Bundesversammlung den so nöthigen Einfluss haben wird, damit auch hierdurch die *Einförmigkeit* der *Grundsäzze* für die Schifffahrt der Flüsse gehandhabt werde, wird sich nächstens zeigen; da zumal, nach dem Art. 19 der Bundesakte, die höchsten und hohen Mitglieder es sich vorbehalten haben, bei der Zusammenkunft in Frankfurt auch wegen der Schifffahrt und des Handelsverkehrs zwischen den verschiedenen Bundesstaaten in Berathung zu treten.

In jeder Hinsicht würde es für Deutschland höchst wichtig seyn, dass das Verhältniss näher bestimmt würde, wie sich die, für die *gemeinsame Verwaltung* der Flüsse *konstituirten Behörden* zu der erhabenen *Bundesversammlung* verhalten sollen, da bei dieser leztern die grössern Anstände, welche sich des Handels und der Schifffahrt wegen erheben dürften, durch wechselseitige Kommunikationen und Erläuterungen der Bevollmächtigten am Bundestage so leicht beseitigt werden können.

Nach dem durch die Kongressakte zu Wien begründeten neuesten deutschen Staatsrecht, scheint ohnedies der Saz wieder fest zu bestehen: dass alle in dem weiten Gebiete unseres Vaterlandes befindliche schiffbare Flüsse mit dem Recht ihrer Benuzzung unter der Oberherrschaft des gesammten Staats, und folglich unter der

obersten Leitung der erhabenen Bundesbehörde stehen. Denn wenn auch für einzelne Länderbesizzer das Eigenthum eines gewissen Distrikts dieses oder jenes Flusses begründet ist: so können dieselben doch eben so wenig, als es vormals während der deutschen Reichsverfassung geschehen durfte, allgemeine Verfügungen erlassen, oder solche Anstalten an den Ufern desselben treffen, welche der Benuzzung des ganzen Stroms nachtheilig seyn würden; folglich muss auch jezt die Geltendmachung des Eigenthums der schiffbaren Flüsse, der oberen Gesezgebung des gesammten deutschen Bundesvereins unterworfen seyn.

Die Oberherrschaft der grössern deutschen Flüsse, welche, wie wir gesehen haben, nicht ohne Nachtheil des Ganzen den einzelnen Bundesgliedern zugestanden werden kann, umfasst aber Folgendes:

1) Die *Gesezgebung* im Allgemeinen, da zumal die so ernste Berüksichtigung zu nehmen ist, dass auf keinem der schiffbaren Flüsse Deutschlands etwas statt finde, was dem Interesse der Schifffahrt des deutschen Handels überhaupt nachtheilig sey.

Wenn daher, nach den Bestimmungen des wiener Kongresses, mehrere Schifffahrtsordnungen für die vaterländischen Flüsse aufgestellt werden sollen, so ist wohl nichts billiger, als dass dieselbe der Prüfung der obersten Bundesbehörde zu untergeben sind.

2) Die obere *Gerichtsbarkeit* über die gesammten Flüsse, die nur den einzelnen Uferbesizzern zum Theil zustehen kann, und für welche ein *gleiches allgemeines Recht* der Benuzzung, und dieselbe *summarische Gerichtsform* geltend zu machen seyn wird.

3) Die *Aufsicht* über die *Erhebung* der *Wasserzölle*, damit nicht solche Belastungen auf den Handel und die Schifffahrt kommen, welche den gesammten Bewohnern des Bundesstaats nachtheilig seyn könnten.

4) Endlich die *Anordnungen* der *Polizei*, als welche jedem Flusse angemessen, und eben so zwekerschöpfend als gleichförmig seyn muss; damit der gemeinsamen Benuzzung der Flüsse von sämmtlichen Bundesgliedern nichts im Wege stehen könne.

Bei den noch immer sehr getheilten Territorien der deutschen Landesherrschaften, würde es ein wahres Gebrechen seyn, wenn die oberste Bundesbehörde nicht einigen Einfluss auf die Verwaltung der Flüsse haben sollte; denn welchen Sperrungen und Lasten könnte mit der Zeit die innere Schifffahrt des weitläuftigen deutschen Bundesstaats nicht ausgesezt werden, wenn jeder Uferbesizzer auf den sein Land durchströmenden Theil der Flüsse die besondern Verfügungen geltend machen dürfte, welche das dem allgemeinen oft entgegenstehende Privatinteresse seiner einzelnen Provinzen erheischte. Es wird daher nöthig seyn, nur noch dasjenige näher zu würdigen, was zur Herstellung und Befestigung der Einförmigkeit des künftigen Verwaltungs-Systems des Rheins und seiner Nebenströme beitragen kann, damit dereinst die Anwendung davon auch bei den andern Flüssen statt finden könne.

XII.

Darstellung dessen, was zur Begründung der Einförmigkeit des Verwaltungs-Systems sowohl für den Rhein, als für die übrigen deutschen Flüsse in der Folge geltend zu machen seyn wird.

Indem man dasjenige genau erwägt, was in den Artikeln der wiener Beschlüsse rüksichtlich der künftigen Administration der deutschen Flüsse vorkommt: so lassen sich die in denselben für diesen so wichtigen Gegenstand enthaltenen Vorschriften unter folgende drei Hauptabtheilungen bringen:

1) Betreffen dieselbe die *Verwaltung des Rheins* und seiner *Nebenströme*, so wie der *Flüsse*, welche in ihrem Laufe mehrere Staaten trennen, überhaupt;

2) beziehen sie sich auf die *Einförmigkeit* des *Systems* der *Erhebung der Gebühren*, und

3) endlich haben sie die *Handhabung* einer solchen *Stromordnung* und *gleichförmigen Polizei* zum Gegenstande, welche auf allen Theilen des schiffbaren Rheins sowohl, als auf dessen Nebenflüsse geltend gemacht werden soll.

Damit alles, was bei jedem dieser Hauptpunkte zu bemerken ist, desto deutlicher erscheine, wird man überall, nach den gehörigen Unterabtheilungen, das Nöthige anzuführen nicht unterlassen, und zugleich dasjenige mit beifügen, was zur Vervollkommnung des künftigen Verwaltungssystems der deutschen Flüsse mit beitragen kann.

Bei der Verordnung übrigens, dass, wie wir sogleich hören werden, dasselbe *Verwaltungs-System*, welches künftig für den *Rhein* statt hat, auch auf die übrigen schiffbaren Ströme angewendet werden soll, wird man um so mehr hier dasjenige hauptsächlich in Erwägung ziehen, was die Administration dieses so wichtigen Flusses betrifft, als von den in dieser Hinsicht entwikkelten Grundsäzzen leicht die Anwendung auf die übrigen gemacht werden kann.

I.

Von der künftigen Verwaltung des Rheins und seiner Nebenströme überhaupt.

Da ohne gemeinsame Anordnungen für die Schifffahrt diejenige zwekmässige Verwaltung eines Flusses nie hergestellt werden kann, wie selbige dem Interesse des Handels vorzüglich angemessen ist: so ist in Hinsicht des Rheins und seiner Nebenströme durch den Art. 2. der wiener Konvention bestimmt worden:

„dass das *System* der *Erhebung der Gebühren* und der *Handhabung der Polizei* auf dem ganzen Flusse das nämliche seyn, und zugleich auf dessen Nebenflüsse, so wie auf die andern Ströme, die in ihrem schiffbaren Laufe verschiedene Staaten trennen, ausgedehnt werden soll.“

Auch ist in dem Art. 4 es deutlich ausgedrükt, dass kein Uferstaat sich einseitig von diesem, durch gemeinsame Uebereinkunft gegründeten, System entfernen dürfe.

Im Gegentheil wird, um eine genaue Kontrolle über die Beobachtung des gemeinschaftlichen Reglements ein-

zuführen, in dem Art. 10 festgesezt: dass durch die *Zentralkommission* eine Behörde gebildet werden soll, welche die amtlichen Mittheilungen zwischen den verschiedenen Uferstaaten über alles, was die Schifffahrt betrifft, zu besorgen habe.

Bei der künftigen Verwaltung des Rheins sowohl, als auch der übrigen Ströme, muss daher nothwendig unterschieden werden:

I. Die *obere leitende Behörde*, welche die Verordnungen für die Schifffahrt zu entwerfen, und im Namen der Uferstaaten bekannt zu machen hat, als welches für den Rhein eben die Zentralkommission ist, die sich nach den Vorschriften des 11ten Artikels zu einer bestimmten Zeit in Mainz versammelt, und dort ihre Sizzungen hält.

II. *Diejenige Authorität*, welche während der Abwesenheit der Zentralkommission über die Aufrechthaltung der Verordnungen wacht, und dieselben zur Ausübung bringt.

Da bei dem Entwurf der wiener Konvention der genaueste Bedacht darauf genommen wurde, dass, ohngeachtet der Bildung einer Zentralverwaltung für den Rhein, dennoch die Rechte der einzelnen Uferstaaten möglichst ungeschmälert bleiben mögten: so wurde nach dem Art. 17 die Vorsicht gebraucht, dass die Entscheidungen der vorerwähnten Zentralkommission nur alsdann für die einzelnen Uferstaaten verbindlich seyn sollten, wenn ihre eigene Kommissarien die Einwilligung dazu gegeben hätten, als wodurch freilich die Beschlüsse sehr vielen Erörterungen und Widersprüchen ausgesezt werden dürften, wenn die Mitglieder über ihr gemeinschaftliches In-

teresse nicht zu aufgeklärt wären, und dasselbe in etwas anders suchen wollten, als in dem, was die hohen, kontrahirenden Theile im Art. 4 selbst ausgedrükt haben, dass sie nämlich bei der getroffenen Uebereinkunft von dem Grundsaz ausgegangen wären,

„ dass das wahre Interesse der rheinischen Uferstaaten nur darin bestünde: den Handel ihrer Länder zu beleben. "

Uebrigens ist es wohl nicht zu verkennen, dass die Verfügung des 17ten Artikels blos in denjenigen Fällen statt finden könne, wo es wirklich die Beeinträchtigung eines besonderen Interesse der uferbetheiligten Landesherrschaften gilt; denn wenn bei allgemeinen Maasregeln, die in Gefolge der wiener Beschlüsse für den Rhein oder dessen Nebenströme zu nehmen sind, ebenfalls keine Stimmenmehrheit gelten sollte, und jedes Mitglied der Kommission stets die Vortheile seines besondern Uferstaats dem allgemeinen Interesse entgegensezzen dürfte, so würde es nie zu einem gedeihlichen Beschluss kommen, der den Erwartungen der hohen Mächte entspräche, welche die wiener Konvention unterzeichnet haben.

I. Was die *obere leitende Behörde* für die künftige Verwaltung des Rheins nun selbst betrifft, so ist in eben jener Konvention alles das genau verordnet, was deren *Bildung* und *Funktionen* betrifft. In Hinsicht der ersteren heisst es nämlich im Art. 11.

„ Um die *Zentralkommission* zu *bilden*, ernennt jeder Uferstaat einen Kommissär, und sie wird unter einem eigens gewählten Präsidio regelmässig den 1. November eines jeden Jahrs in Mainz sich versammeln, oder auch

nach der Dringlichkeit der Geschäfte ihre Sizzungen zum zweitenmal im Frühjahr eröffnen."

Nach dem Art. 17 werden die Beschlüsse dieser Kommission, mit Ausnahme dessen, was vorhin ist angeführt worden, nach der absoluten Stimmenmehrheit genommen.

Was die *Attributionen* und *Funktionen* dieser Oberbehörde angeht, so bestehen selbige darin, dass

1) durch dieselbe nach dem 31sten Artikel die weitern Verordnungen über dasjenige zu entwerfen sind, was durch die wiener Konvention bereits als Gesez für die Schifffahrt des Rheins sich vorgeschrieben findet.

2) Wird sie sich mit allem demjenigen beschäftigen, was das Wohl der Schifffahrt und des Handels im Allgemeinen zum Zwek hat. Art. 16.

3) Werden durch dieselben die amtlichen Mittheilungen zwischen den Uferstaaten über alles, was die Schifffahrt betrifft, zu besorgen seyn; (Art. 10.) so dass sich daher keine andere Behörde dazwischen mischen darf.

4) Nach den erhaltenen Instruktionen, werden durch selbige die Glieder der permanenten Authorität auf die im 13ten Artikel vorgeschriebene Weise ernannt.

5) Indem diese Kommission streng auf die Erfüllung des gemeinschaftlichen Reglements zu halten hat, so werden von derselben einerseits die Inspektoren in ihrer Verwaltung genau beobachtet, andererseits aber auch in ihrer Amtsverrichtung thätigst unterstüzt werden.

6) Eben diese Inspektoren haben an dieselbe über ihre Verwaltung die genaueste Rechenschaft abzulegen.

7) Endlich ist am Ende eines jeden Jahrs von der gedachten Kommission ein genauer Bericht, sowohl über

den Zustand der Rheinschifffahrt, ihren jährlichen Betrieb, ihre Fortschritte und Veränderungen; als auch über alles das bekannt zu machen, was den in- und ausländischen Handel im Allgemeinen angeht. Art. 8.

Man sieht hieraus, wie wichtig die Beschäftigungen dieser Zentralkommission sind, und wie sehr dieselben auf die Bewirkung des allgemeinen Besten des Handels und der Schifffahrt des Rheins sowohl, als auch der übrigen Flüsse hinzielen.

Indem in dem Art. 31 eben dieser Zentralkommission der Auftrag ertheilt worden ist, die *weiteren Verordnungen* über dasjenige zu entwerfen, was sich durch die wiener Beschlüsse bereits vorgeschrieben findet: so soll hierdurch keine *neue*, sondern nur eine *fortgesezte Gesezgebung* bewirkt werden; es wird eben daher von den bereits auf dem Kongress festgesezten Grundsäzzen, auch nicht im mindesten abgewichen werden können, und aus eben der Ursache wird

„die *interimistische Instruktion*, welche sogleich bei der Uebernahme der Leitung der Rheinschifffahrts-Angelegenheiten im Namen aller Uferstaaten erlassen werden soll, nichts enthalten dürfen, als was bereits in der wiener Konvention ausdrüklich verordnet ist;“

indem nur dasjenige vor der Hand davon weg bleibt, was nach dem Art. 27 dem definitiven Reglement ist vorbehalten worden.

Denn so heisst es ganz deutlich in dem 31sten Artikel:

„Sobald auf dem Kongress die allgemeinen Grundsäzze in Bezug auf die Rheinschifffahrt festgestellt seyn wer-

den, sollen die respektiven Uferstaaten die Individuen ernennen, um die Zentralkommission zu bilden, und diese Kommission soll sich, spätestens am 1. Juni des 1815ten Jahrs, in Mainz versammeln. Zur nämlichen Epoche soll die gegenwärtige *provisorische Verwaltung*, die ihr bisher anvertraute Leitung der Rheinschifffahrts-Angelegenheiten der *Zentralkommission* und den Behörden der Rheinstaaten übergeben; an die Stelle des bisherigen gemeinschaftlichen Empfangs, wird die theilweise Erhebung der Gebühren treten; und es soll im Namen aller Uferstaaten eine *interimistische Instruktion* erlassen werden, durch welche verordnet wird, dass bis zur Erscheinung und Sanktionirung des *neuen Reglements*, die *Konvention* von 1804 befolget werden soll, mit Bezeichnung derjenigen Artikel jedoch, welche bereits durch die jezzigen Verfügungen aufgehoben sind, oder durch andere Vorschriften jezt schon ersezt werden müssen."

Dasjenige, worin aber hauptsächlich die wiener Beschlüsse von der Oktroikonvention abweichen, und was dieselben besonders verordnen, besteht in Folgendem:

1) Dass die Schifffahrt des Rheins, von dem Punkte an, wo er schiffbar wird, bis da, wo er sich in das Meer ergiesst, *frei* seyn soll. (Art. 1 u. 19.)

2) Dass das *Umschlagsrecht* längs dem ganzen Rhein, und besonders in den Häfen zu Mainz und zu Köln aufgehoben seye; (Art. 19) dahingegen aber zur Vermeidung der Unterschleife besondere Polizei-Maasregeln, sowohl in den Häfen, als auch rüksichtlich der Fahrten getroffen werden sollen, die auf eine gleichförmige Weise

für alle Nationen so günstig als möglich zu bestimmen sind, indem kein ausschliessliches Schifffahrtsrecht auf dem Rhein mehr statt findet. (Art. 20 u. 21.)

3) Wird künftig die Erhebung der Gebühren im Namen der betheiligten Fürsten geschehen; wogegen aber jeder Uferstaat die Unterhaltung der Leinpfade und die erforderlichen Arbeiten am Bette des Rheins zu übernehmen hat. (Art. 6 u. 7.)

Da alles übrige, was die nähere Bestimmung der Tarife für jedes Erhebungsamt, so wie deren Vertheilung und Organisation betrifft; ferner: was die herzustellende gerichtliche Behörde, die Aiche der Schiffe, die Vermessung der Flosse, das anzunehmende Maas und Gewicht, so wie die Bestimmung des Geldes, oder endlich auch die Schiffergilden etc. angeht, nach dem Art. 27 erst in dem definitiven Reglement vorkommen soll: so kann auch von allem diesem in der interimistischen Instruktion keine Rede seyn.

Dieses ist es, was sich in Hinsicht des legislativen Karakters dieser Kommission anführen lässt, deren *Entwürfe* von gesezlichen Verfügungen nur die weiteren Bestimmungen desjenigen enthalten dürfen, was zu Wien rüksichtlich der künftigen Verwaltung der Flüsse bereits festgesezt worden ist.

Da von einigen, durch die Uebernahme der Leitung der Rheinschifffahrts-Angelegenheiten, diese Zentralkommission als eine administrative Behörde hat angesehen werden wollen; so ist von andern dagegen eingewendet worden: dass diejenigen, welchen nach dem 17ten Artikel der Karakter einer *diplomatischen Agentschaft* zusteht,

ohnmöglich sich zugleich selbst der *Administration* unterziehen könnten; da zumal von ihnen vielmehr die Verordnungen für die Verwaltung des Rheins zu entwerfen sind, als über deren Aufrechthaltung sie zugleich zu wachen haben. Wirklich leuchtet auch aus allen den Artikeln der wiener Konvention, in welchen von dieser Kommission die Rede ist, deutlich hervor, dass dieselbe in der Ausübung ihrer Funktionen *über* der Verwaltung stehen solle, selbige aber *nicht selbst* auszurichten habe.

Uebrigens würden zugleich durch die Behauptung: dass die Administration von der Zentralkommission selbst geführt werden könne, die gesezlichen Bestimmungen unter sich in offenbaren Widerspruch gesezt werden, da es in dem Art. 18 ausdrüklich heisst:

„dass die Kommissarien blos als *temporäre Agenten* zu betrachten sind;“

und daher in keinem Fall denselben eine *dauernde* Verwaltung wird zugemuthet werden können.

II. Ausser der *Zentralkommission* wird für die eigentliche Verwaltung des Rheins nach dem 12ten Artikel eine *permanente Behörde* bestehen, welche auch während der Abwesenheit der Glieder jener Kommission, über die Aufrechthaltung der Verordnungen zu wachen hat, und an welche der Handelsstand und die Schiffer sich jederzeit wenden können.

Diese fortwährende Verwaltung soll unter der Benennung einer *Inspektion*, aus einem Oberinspektor und drei Unterinspektoren bestehen, wovon der erste auf die im Art. 13 ausgesprochene Weise gewählt, die Unterinspektoren aber, der eine von *Preussen*, der zweite ab-

wechselnd von *Frankreich* und den *Niederlanden;* und der dritte endlich, von den übrigen *deutschen Fürsten*, als Mitbesizzern der Ufer, ernannt werden sollen.

Obgleich in Hinsicht der *obern Leitung* und der *Aufsicht* der Zentralkommission über die permanente Behörde bereits das Nöthigste in mehrerern Artikeln der wiener Beschlüsse entschieden worden ist: so scheint doch nach dem Inhalt eben jener Artikel, die Linie nicht ganz genau zwischen demjenigen gezogen worden zu seyn, worin die besondern *Attributionen* des *Oberinspektors*, und die genau auszuübenden *Funktionen* der *übrigen Inspektoren* eigentlich bestehen sollen? welches aber um so nöthiger auseinander zu sezzen ist, damit für die Zukunft keine Ungewissheit hierunter entstehen, und weder von der einen, noch von der andern Seite, einige Willkühr oder Anmassungen statt finden können.

Wenn man denjenigen Ursachen nachspürt, welche verhindert haben, dass die Verwaltung des Rheinschifffahrtsoktroi nicht mit dem kraftvollen Nachdruk gewirkt hat, wie es nach den so weisen Bestimmungen der Konvention von 1804 wohl hätte geschehen sollen: so liegt die Schuld einerseits zwar darin, dass die *Generaldirektion* in der Ausübung ihrer Funktionen von den *Lokalbehörden*, und besonders von den vormaligen Präfekten sich so oft beschränkt gesehen, so dass durch sie nicht alle das Gute gewirkt werden konnte, wozu sie eigentlich berufen war. Andererseits aber, war die Organisation der Generaldirektion selbst darin mangelhaft, dass die Linie zwischen dem, was dem vorsizzenden *Generaldirektor*, als leitender Behörde zustund, und demjenigen, was die ihm zugeord-

neten *Inspektoren*, als seine *gesezlichen Räthe*, auszuüben hatten, nicht genau genug gezogen worden war: so dass daher zwischen den Mitgliedern der Generaldirektion sehr häufige Anstände eintreten mussten.

Da nun hinzu kam, dass nicht, so wie jezt durch die Zentralkommission, die gehörige Aufsicht über das Benehmen der Glieder jener Kommission bestund; so erfolgten daraus manche Anstände und Widersprüche, die zu verschiedenen Untersuchungen Anlass gaben, und woraus zulezt für die leitende Behörde die grössten Unannehmlichkeiten entstanden sind.

Ohne in das Spezielle dieserwegen hier einzugehen, ist es wohl nicht abzusprechen, dass bei der Herstellung einer jeden gut geordneten Verwaltung der Flüsse, es hauptsächlich darauf ankomme, dass durch dieselbe

1) *Einheit* in der *Leitung*,
2) *Mehrseitigkeit* und *Umsicht* mittelst der *Berathung;*
3) *Regelmässigkeit* in den *Beschlüssen*;
4) ununterbrochene *Aufsicht* über die *Festhaltung* der *Verordnungen*, und
5) endlich *Schnelligkeit* in der *Ausführung* bestehen möge.

Um aber dieses zu erreichen, so hat

„die *Oberbehörde* stets darüber zu wachen, dass diejenigen, welche zur *Berathung* und *Aufsicht* dienen, nicht von demjenigen, welchem die *Leitung* anvertraut ist, *ausser ihren Funktionen hinausgesezt* werden; sondern dass Er dieselben gehörig mit ihren Gründen anhöre; damit die Beschlüsse desto regelmässiger genommen, und der schleunigen Ausführung derselben nichts im Wege stehen möge.“

Damit daher die dermalige Oberbehörde versichert seyn könne, dass die Verwaltung in jeder Hinsicht dem ihr vorgezeichneten Zwekke gemäss handeln werde: so dürften

„ sowohl für den, die *Leitung* besorgenden *Oberinspektor*, als auch für die *berathende Behörde*, welche von den *übrigen Inspektoren* zu bilden ist, genaue *Instruktionen* zu entwerfen seyn, damit von keiner Seite irgend ein Missbrauch der Attributionen eintreten könne. "

Zur genaueren Ueberzeugung aber, dass diesen verschiedenen Instruktionen auf das Genaueste nachgekommen werde: so ist nicht, wie dieses bei der Oktroiverwaltung bisher geschehen ist, blos ausschliesslich die leitende Behörde allein zu hören; sondern auch diejenigen, welchen die Berathung und die genauere Aufsicht über die Unterbeamten zusteht, müssen von Zeit zu Zeit aufgefordert werden,

„ ihre *Berichte unmittelbar* an die *Oberbehörde* einzureichen; "

damit selbige nicht von einer Seite allein, sondern von mehrerern zugleich, über die wahre Beschaffenheit des Handels und der Schifffahrt die genaueste Auskunft erhalte. Vorzüglich muss aber endlich auch sogleich bei der ersten Errichtung der künftigen Verwaltungsbehörde, der *regelmässige Gang* der *Geschäfte* vorgezeichnet werden, von welchem sich keines der Mitglieder, die daran Antheil nehmen, entfernen darf; indem sonst Ungewissheit und Zweifel entstehen könnten, worunter die schleunige Ausübung des Schifffahrtsdienstes nothwendig leiden würde.

Durch das bei der vormaligen Administration aufgestellte System, alles meist in einem einzigen Verwalter zu konzentriren, und die Attributionen, welche ihrer Natur nach verschieden seyn müssen, untereinander zu mischen; wird einerseits die genaue Aufsicht für ein Individuum zu ausgedehnt, und andererseits, die Verantwortlichkeit desselben blos täuschend.

Auch bei der jezt herzustellenden Verwaltung des Rheins würde offenbar das eigentliche Interesse des Handels und der Schifffahrt darunter leiden, wenn die Vorschläge der Maasregeln, deren in dem 15ten Art. der wiener Beschlüsse gedacht wird, ohne Berathung der übrigen Inspektoren geschähen, und wenn in Hinsicht der *Rechenschaft*, welche über die Verwaltung an die Zentralkommission abzulegen ist, blos *einzig* der Oberinspektor gehört werden sollte."

Die übrigen Inspektoren würden alsdann gleichsam zu blossen Instrumenten herabgewürdigt werden; ihre Aufsicht hätte dann nicht mehr den Grad von Unbefangenheit, welchen sie zur Aufrechthaltung der guten Ordnung und zur Bezwekkung des allgemeinen Besten haben sollte; auch dürfte schwerlich die *ganze Inspektion* so zwekmässig organisirt seyn, dass sie wirklichen Missbräuchen vorbeugen, und der Willkühr gehörig Widerstand eisten könnte.

Ein solcher Zustand der Dinge würde aber als zwekwidrig, ohnmöglich lange, weder für die Administration des Rheins, noch für jene der übrigen Flüsse bestehen können, und früh oder spät würde man auf diejenigen Einrichtungen zurükkommen müssen, welche die Erfah-

rung als weise und gut anerkannt hat; damit die *vollkommenste Ordnung* in allen Zweigen der Verwaltung derselben herrsche.

Nach Berüksichtigung dessen, was hier aus einander gesezt worden ist, wird es daher wohl in Erwägung zu ziehen seyn:

„Ob der Plan, den *Oberinspektor allein* zu lassen, und die *übrigen Inspektoren* auf Stationen zu *vertheilen*, zwekmässig seyn dürfte?"

da zumal es in dem Art. 15 der wiener Beschlüsse heisst:

„Der Oberinspektor ist mit *Beihülfe* der Unterinspektoren bestimmt, über den Vollzug der Verordnungen zu wachen, und um die Einheit in allem, was die Schifffahrtspolizei betrifft, zu erhalten."

Soll dieses aber geschehen, so müssen die übrigen Inspektoren, seine wirklichen *Assistenten* durch Berathung seyn, da bei ihnen, zumal wegen der näheren Aufsicht über die Schifffahrt, auch die genaueren Kenntnisse derselben vorauszusezzen sind.

Ob es nun gleich in dem Art. 12 heisst:

„Der Oberinspektor wird eben so, wie die Zentral-Kommission seinen Siz zu *Mainz* haben; die Unterinspektoren aber, sind für den *Ober-*, *Mittel-* und *Unterrhein* bestimmt;"

so wird doch dadurch nicht ausgeschlossen, dass zu gewissen Zeiten einige Inspektoren mit ihm zusammen seyn sollten; indem sie ohnediess alle zwei oder drei Monate von dem Orte ihres Aufenthalts, die gehörigen Rundreisen zu machen haben.

Nachdem so wohl die Verhältnisse der permanenten

Behörde zu der Zentralkommission, als auch die, der Inspektoren unter sich genauer werden festgesezt seyn, wird es sich gleichsam von selbst ergeben, was

1) dem Oberinspektor, in Rüksicht der Leitung und Aufsicht über die Rheinschifffahrts-Angelegenheiten im Allgemeinen zusteht;
2) was die übrigen Inspektoren, in Hinsicht der Ausrichtung ihres Dienstes, so wie wegen der besondern Aufsicht über die Beamten und Oktroipflichtigen zu beobachten haben? als in dessen Hinsicht ihre *Instruktionen* dann leicht zu entwerfen seyn werden.

Eben so wird auch demnächst die zwekerschöpfende *Vorschrift*, wegen des zu *beobachtenden Gangs* bei der Verhandlung der *Geschäfte*, gegeben werden können.

Da überhaupt jezt gleichsam ein neuer *Codex* für die Schifffahrt des Rheins aufgestellt werden soll: so wird die Ausübung seiner weisen Verfügungen ganz von dem vorsichtigen Benehmen der permanenten Verwaltung abhangen, welche dieserwegen eingerichtet werden soll: es wird daher darauf ankommen, dass selbige gleich beim ersten Erscheinen so organisirt und hergestellt werde, damit dieselbe mit Nachdruk auf alle Theile des Rheins gehörig wirken; und neben der ausgesprochenen Freiheit, zugleich auch diejenigen Polizeimaasregeln geltend machen könne, welche das Beste des Händels und der Schifffahrt auf diesem Flusse erfordern.

II.

Von dem System der Erhebung der Gebühren, welches künftig auf dem Rhein und dessen Nebenströmen statt finden wird.

Nach dem Art. 2. der wiener Beschlüsse, ist von zweierlei Systemen die Rede, welche auf den dort genannten Strömen überall geltend gemacht werden sollen; nämlich: 1) jenes der *Erhebung* der *Gebühren*, und

2) die *Handhabung* einer *allgemeinen Polizei*. Man wird sich hier zuförderst bemühen, alles dasjenige anzuführen, was auf die Einförmigkeit der Gebühren-Erhebung Bezug hat, und dann zu demjenigen übergehen, wie die Flusspolizei bisher grösstentheils in Ausübung ist gesezt worden, und was künftighin dieserwegen zu beobachten seyn wird.

I. *Von den besonders auf dem Rhein zu erhebenden Gebühren überhaupt.*

Für die zwekmässige Benuzzung eines jeden Stroms ist wohl nichts wichtiger, als dass, rüksichtlich der Erhebung der Schifffahrtsgebühren, ein solcher *bestimmter Tarif* auf demselben eingeführt sey, damit jeder, der denselben befahren will, schon zum voraus wissen könne, was man von einer Distanz zu der andern zu entrichten habe?

Auf dem Rhein ist erst seit der Errichtung des Schifffahrtsoktroi, ein solcher *gleichförmiger*, *gesezlicher Tarif* eingeführt worden, wie derselbe billig nach den jüngsten wiener Beschlüssen für die übrigen grössern Ströme Deutschlands geltend gemacht werden sollte; da zumal

seit jener Zeit die Verwaltung des Rheins sich durch die Regelmässigkeit in der Erhebung der Gebühren vor allen übrigen Flussadministrationen so sehr ausgezeichnet hat.

Nach dem Art. 99 der Oktroikonvention wurde bestimmt:

„dass die ganze Summe der Abgaben, welche vom Zentner Kaufmannsgut zwischen Strasburg und den Grenzen von Holland zu entrichten sind, im Hinauffahren nicht mehr als zwei Franken; im Hinabfahren aber nur 1 Fr. 33 Cents. betragen soll.“

Sehr weise wurden zugleich diese Gebühren auf die Erhebungsämter längs den verschiedenen Distanzen des Stroms so ausgeschlagen, dass man vorzüglich dabei berüksichtigte, ob die Handlung und die Schifffahrt dort mehr oder weniger stark sey, und ob dieselbe die Abgabe einer vermehrten Gebühr wirklich ertragen könne.

In eben dieser Hinsicht wird noch jezt

1) Für die ganze Distanz des *Oberrheins*, zwischen Strasburg und Mainz, welches dem Laufe des Stroms nach beiläufig 55 Stunden ausmacht, von dem Zentner Kaufmannsgut nicht mehr

als 26 1/2 Centimes zu Thal,
und 40 — — zu Berg

entrichtet; welches ohngefähr 1/5 der gesammten, auf dem konventionellen Rhein zu zahlenden Gebühren beträgt.

2) Für die Stromstrekke des *Mittelrheins* von Mainz bis Köln, wovon die Uferlänge 41 3/4 Stunden beträgt, wird etwas mehr, als der 4te Theil der gesammten Gebühren bezahlt, nämlich: 36 Centimes zu Thal,
und 54 — — zu Berg.

3) Für die Distanz des *Unterrheins* endlich, welche von Köln bis zur Grenze von Holland nur ohngefähr 38 Stunden [1]) ausmacht, wird hingegen mehr als die Hälfte des ganzen Tarifs entrichtet;

nämlich: 70 1/2 Centimes zu Thal,
und 106 — — zu Berg.

Obgleich dieses Leztern wegen, die nicht ganz ungegründete Beschwerde geführt worden ist, dass im Verhältniss zu den übrigen Stromstrekken, der *Unterrhein* zu *hoch* belegt sey: so ist doch bisher wenig Rüksicht darauf genommen worden; da dieses indess für die Folge einer nähern Berüksichtigung verdienen dürfte: so könnte leicht das Verhältniss dieser Tarife so eingerichtet werden, dass

1) für die Distanz des *Oberrheins*,

zu Thal . . .	27	Centimes
zu Berg . . .	43	— —

2) Für die Distanz des *Mittelrheins*,

zu Thal . . .	38	Centimes
zu Berg . . .	60	— —

3) Für jene des *Unterrheins*,

zu Thal . . .	68	Centimes
zu Berg . . .	97	— —

festgesezt würden.

Nach dem Art. 3 der Beschlüsse, welche von der

1) Zu Lande würde, wie anderwärts gezeigt worden ist, die Distanz von Strasburg bis zu der Grenze der Niederlande nur 108 Stunden ausmachen; hier finden sich aber die Entfernungen nach dem Laufe des Rheins und den sehr beträchtlichen Windungen seiner Ufer angegeben.

hohen Kongresskommission zu Wien genommen worden sind, ist zwar im Allgemeinen für die Distanz zwischen Strasburg und der Grenze des Königreichs der vereinigten Niederlande, der oben bemerkte Tarif von 2 Franken zu Berg, und 1 Fr. 33 Cent. zu Thal ebenfalls beibehalten worden; allein in Hinsicht der Vertheilung dieses Tarifs auf die einzelnen Erhebungsämter, ist nach dem Art. 6 eben jener Beschlüsse folgendes festgesezt:

„Der Empfang der Rheinschifffahrts-Gebühren, wird in jedem Uferstaate für seine Rechnung und durch seine Angestellten geschehen, indem die Totalität der Rechte, auf eine gleiche Weise nach der ganzen Ausdehnung der respektiven Besizzungen der verschiedenen Staaten vertheilt wird.“

„Wenn der Bezirk eines und desselben Erhebungs-Amtes sich über zwei oder mehrere Uferstaaten erstrekt: so wird die Einnahme unter dieselben, nach der Ausdehnung ihrer Besizzungen vertheilt.“

„Eben dieses geschieht auch in dem Fall, wenn die beiden entgegengesezten Ufer an zwei verschiedene Staaten gehören.“

Hiernach hat es fast das Ansehen, dass in jedem Erhebungsamte so viel von den obigen Tarifen erhoben werden solle, als nach der Länge der Uferstrekke einer jeden Landesherrschaft es erforderlich seyn würde. Allein, da vermöge dieser Bestimmung der *Vertheilung der Gebühren* nach der *Uferlänge*, beinahe noch einmal so viel, als bisher in den *oberrheinischen* Erhebungsämtern bezahlt werden müsste; nämlich: zu Thal 53 1/2 Centimes

zu Berg 80 — —

Auf dem *Mittelrhein* ebenfalls ein Siebentheil mehr als bis jezt, nämlich: zu Thal . . 42 1/2 Centimes
zu Berg . . 63 1/2 — —

und in den *unterrheinischen* Erhebungsämtern hingegen, wo doch die Transporte so stark sind, beinahe nur die Hälfte von den jezzigen Abgaben erhoben werden würde; nämlich: zu Thal . . . . 37 1/4 Centimes
zu Berg . . . . 56 1/4 — —

so sieht man hieraus, dass bei der Geltendmachung des in dem Art. 6 der wiener Beschlüsse enthaltenen Grundsazzes, die künftige Gebühren-Entrichtung von der Schifffahrt des Ober- und Niederrheins gleichsam in einem *umgekehrten Verhältniss* erscheinen dürfte; indem auf der Strekke des Oberrheins, wo die Schifffahrt doch erst anfängt, und hier grösstentheils nur Landesprodukte transportirt werden, von dem Zentner grade noch einmal so viel, als bisher bezahlt werden müsste.

Auf dem Niederrhein hingegen, wo die meisten Transporte von Handelswaaren vorkommen, würde beiläufig nur die Hälfte von demjenigen erhoben werden, was der bisherige Betrag des Tarifs ausgemacht hat; so dass auf diese Weise die Totalsumme der Schifffahrtsgebühren um sehr vieles vermindert werden würde; ohngeachtet die Ausbesserung der Leinpfade, und die übrige Unterhaltung der Schiffbarkeit des Stroms immer dieselben Kosten erfordern.

Aus allem diesem geht daher deutlich hervor: dass nothwendig der Inhalt des 6ten Art. der wiener Kongress-Beschlüsse näher zu interpretiren seyn wird, und dass,

streng genommen, nicht von jeder Landesherrschaft dasjenige selbst erhoben werden könne, was derselben der Uferlänge nach zusteht; sondern dass, wenn man nicht eine besondere *Zentralkasse* errichten will, zum mindesten am Schlusse eines jeden Vierteljahrs nothwendig eine gegenseitige Abrechnung Statt finden müsse, damit einer jeden der hohen Landesherrschaften derjenige Betrag zukomme, welchen dieselbe, nach der ihr zugehörigen Uferstrekke, von der Totalsumme der Rheinschifffahrts-Gebühren zu fordern, berechtigt ist.

Wenn man auf diese hier zulezt angegebene Weise verfahren will, die im Grunde nach der strengen Auslegung des obengedachten 6ten Art. die angemessenste zu seyn scheint, und mittelst welcher nicht blos der *Tarif*, sondern vielmehr das *Ganze der Gebühren*, nach dem wirklichen Umfang der respektiven Besizzungen der verschiedenen Uferstrekken genau zu vertheilen seyn wird: so würde, mit weniger Abänderung, die Erhebung der Gebühren auf den verschiedenen Distanzen des Rheins nach dem bisherigen Verhältnisse fortzusezzen seyn; denn nur auf diese Weise allein würde

„der Handel und die Schifffahrt auf dem Rhein nicht gestört werden; auch würde das Interesse der uferbetheiligten Landesherrschaften nicht darunter leiden."

Obgleich übrigens auf diese Weise demjenigen völlig entsprochen werden würde, was mit so vieler Berüksichtigung der Handelsverhältnisse in der *Oktroikonvention* entschieden worden ist: so dürfte doch noch zu erwägen seyn, ob man in Rüksicht der Bestimmung derjenigen Artikel, welche eine *Verminderung* erheischen,

bei denselben Grundsäzzen, wie bisher, bleiben solle; indem

1) diese Verminderung von der ganzen Gebühr, sogleich auf den vierten Theil derselben herabspringt; da unter den Gegenständen, welche diese leztere bezahlen, doch auch einige die *halbe Oktroigebühr* zu ertragen im Stande wären, und hingegen andere Artikel, welche man die ganze Gebühr fortbezahlen lässt, eine regelmässige Verminderung erheischten.

2) Eben so scheint auch rüksichtlich des Absprungs der Verminderung von dem 4ten zum 20sten Theile der Gebühren, wohl noch für manche Gegenstände, *die*, von einem *Zehentheile*, mitten inne stehen zu können, wo der 4te Theil für manches noch zu hoch seyn mögte.

3) Dürfte zur bessern Regulirung des Rechnungswesens, die eben hier gedachte 20ste Gebühr für alle diejenigen Gegenstände zu bestimmen seyn, welche bis jezt die doppelte Rekognitionsgebühr zu entrichten hatten; da zumal der Unterschied zwischen beiden von so geringer Erheblichkeit ist.

Sicher hängt übrigens von der *richtigen Klassifikation* der verschiedenen Gegenstände, und von der *zwekmässig vertheilten* Gebühren - Erhebung auf den verschiedenen Abtheilungen des Rheins, nicht blos das Wohl der Schifffahrt, sondern auch jenes des ganzen Handels ab; da zumal weder auf dem Rhein, noch auf irgend einem andern Flusse hierunter etwas bestimmt werden darf, ohne nicht vorher das Verhältniss genau zu kennen, in welchem die *Transportkosten* auf denselben und die zu erlegende *Schifffahrtsgebühren*,

1) mit der *Landfracht*,
2) mit den *Zöllen* auf den *Nebenströmen*, und
3) endlich mit den *Kosten* auf den zur Seite ziehenden *Wasserstrasen* stehen, und ob dieselben die Konkurrenz mit allen diesen gehörig auszuhalten im Stande sind.

II. *Die Erhebungsämter, und die in denselben bestehende Dienstordnung betreffend.*

Hier wird rüksichtlich des Rheins vor allen Dingen demjenigen Genüge geleistet werden müssen, was in den Art. 5 und 6 der wiener Beschlüsse enthalten ist, dass nämlich:

„zwischen Strasburg und den Niederlanden nicht mehr als 12 Bureaux da bestehen, wo dieselbe für die Schiffahrt am Besten herzustellen sind.“ [2])

In Hinsicht der Vertheilung der Einnahme-Bureaux auf dem Rhein, dürfte ausser der näheren Bestimmung, welches von den beiden Erhebungsämtern zu *Germersheim* oder *Neuburg* beizubehalten seyn wird, und ob jenes von Andernach nicht nach Bonn verlegt werden sollte? wohl keine andere Veränderung nöthig seyn. Was übrigens die *Organisation* dieser Erhebungs-Bureaux betrifft; so wird auf Folgendes die nähere Rüksicht zu nehmen seyn:

---

2) Wie sehr auf den Nebenströmen eine bessere Einrichtung und Vertheilung der Erhebungsämter nöthig sey, erhellt unter andern daraus, dass, beiläufig in *derselben Distanz* der Uferlänge, auf dem *Main* noch jezt über 30 Zollstätten angetroffen werden, wo auf den *Rhein* dermalen nur 12 Bureaux sind.

I. Dass alles, was auf die Erhebungsart und die Beurkundung der Bezahlung, so wie überhaupt auf die Komptabilität Bezug hat, durchgehends *gleichförmig* sey. Eben daher müssen

a) die gleichen Register eingeführt bleiben, woraus alle Vierteljahr das Resultat der gesammten Einnahme, nach allen Rubriken, vorzulegen ist.

b) Auf die gleiche Weise sind an die Verwaltungsbehörde, bei strenger Verantwortlichkeit, jeden Monat die Etats einzusenden, welche die genaueste Uebersicht der Einnahme und Ausgaben gewähren.

II. Um übrigens die Einförmigkeit der Geschäftsführung in den Erhebungsämtern desto sicherer zu erreichen, so dürfte eine *allgemeine Bureau-Ordnung* zu entwerfen, und von der Zentralkommission bekannt zu machen seyn, wornach sich die Angestellten bei dem Schifffahrtsoktroi genauestens zu richten hätten.

III. Wegen der *Beamten* überhaupt ist zu berüksichtigen, dass

1) von denselben, ausser den Pflichten, welche ihnen gegen ihre Landesherrschaft obliegen, auch zugleich ein *Eid* abzunehmen ist, dass die definitive Schifffahrts-Ordnung in allen ihren Theilen pünktlichst von ihnen befolgt werde.

2) Wird ein besonderer Beschluss darüber zu fassen seyn, ob in den einzelnen Bureaux die *Zahl* der Beamten wieder so zu *ergänzen* ist, wie dieselbe vormals von der Oktroikonvention festgesezt worden war: indem die Erfahrung gelehrt, dass durch die Verminderung des Personals auf den Erhebungsämtern die Abfertigung der

Schiffer nicht so beschleunigt werden kann, wie das Interesse des Handels und der Schifffahrt es doch eigentlich erfordert.

3) Aus der oben bemerkten allgemeinen *Bureau-Ordnung*, werden die *Dienstinstruktionen* für jeden einzelnen Beamten gleichsam von selbst hervorgehen, und es wird sich deutlich zeigen, was von dem bisherigen Geschäftsgang beizubehalten ist; oder welche Abänderungen etwa nöthig seyn mögten.

4) Da die auf den Bureaux auszurichtenden Geschäfte, nach dem *verrechnenden* und *aktiven Dienst* zu unterscheiden sind: so sollten wohl billig die *Kontrolleurs* nicht, wie bisher, blos auf die Ausrichtung des einen Zweigs des Dienstes ihr Augenmerk zu richten haben, sondern beide zugleich umfassen, und daher ihre Funktionen zum Besten der Erhebung der Gefälle so ausüben, dass durch sie sowohl die Einnehmer, als auch die Besecher, so wie die Oktroipflichtigen überhaupt genau beobachtet und kontrolirt würden.

III. *Von der Erhebung der Gebühren und den Mitteln, dieselbe so regelmässig als möglich zu machen.*

Nach dem Art. 2 der wiener Konvention soll, wie wir oben gehört, das System der Gebühren-Erhebung nicht allein auf dem ganzen schiffbaren Strom das nämliche seyn, sondern auch auf die Arme des Rheins und dessen Nebenflüsse ausgedehnt werden. Besonders aber soll derselbe Tarif, welcher für den Rhein zwischen Strasburg und Holland festgesezt ist, auch nach Verhältniss auf die Distanzen zwischen Strasburg und Basel, so

wie auf jene zwischen den Grenzen des Königreichs der Niederlande und den Ufern des Meers seine Anwendung erhalten.

Es wird indess nicht ohne Schwierigkeit geschehen, dass der in dem Art. 3 bemerkte Tarif auf die eben bemerkten Uferstrekken so vertheilt werde, wie es die so sehr verschiedenen Handelsverhältnisse dieser Distanzen erheischen.

Vorzüglich scheinen noch besondere Unterhandlungen zwischen den respektiven Uferstaaten darüber eintreten zu müssen, wie es wegen der in dem Art. 6 ausgesprochenen Grundsäzze rüksichtlich der Vertheilung des Tarifs nach den verschiedenen Uferbesizzungen gehalten werden soll; da zumal, wie wir bereits gesehen haben, ohne Nachtheil für den Handel nicht in jedem Erhebungsamte gerade dasjenige erhoben werden kann, was wegen der Uferlänge eines jeden Landesdistrikts empfangen werden sollte. Um alle Schwierigkeiten, die dieserwegen entstehen könnten, zu beseitigen, wird es daher nöthig seyn, dass von der gesammten Oktroi-Einnahme alle Vierteljahr durch die Zentralbehörde ein genauer *Abgleichungsetat* entworfen werde, woraus ersichtlich ist, was mit Berüksichtigung der Frequenz der Schifffahrt für die verschiedenen Distanzen des Rheins einem jeden Uferstaate zukommt [3]).

In Hinsicht der in den Erhebungsämtern des Rheins zu erlegenden Schifffahrtsgebühren, unterscheidet man:

3) Aus eben der Ursache werden die Uferstaaten darüber sich zu vergleichen haben, dass, neben der *Einförmigkeit* des *Maasses* und *Gewichts*, auch ein *gleicher Münzfuss* längs dem ganzen Rhein beibehalten werde.

1) Die sogenannte *Rekognitionsgebühr*, welche blos auf dem Gebrauch der Fahrzeuge, keineswegs aber auf dem Transport der Güter haftet, und auch alsdann zu entrichten ist, wenn der Schiffer leer den Rhein auf- oder abfährt.

2) Die *Transport*- oder *Schifffahrtsgebühren*, als in deren Hinsicht nach der Verschiedenheit der Gegenstände bisher entweder die *ganze Gebühr*, oder nur ein Theil derselben, wie z. B. 1/4 — 1/20, oder auch gar nur die doppelte Rekognitionsgebühr entrichtet wurde; welche Klassifikation aber in der Folge wohl manche Abänderungen erleiden dürfte.

3) Die Gebühren, welche von den *Flössen* erhoben werden, als von welchen eine eigene Veranschlagung nöthig ist.

Indem keine Gebühren - Erhebung geschehen darf, ohne dass nicht die gehörige *Beglaubigung* der von den Oktroipflichtigen gemachten *Erklärung* vorausgegangen ist: so würde es eigentlich nöthig seyn, hier genau die *Mittel* anzugeben, welche dazu beitragen können, dass die Gebühren - Erhebung so regelmässig als möglich hergestellt werden könne. Da dieses jedoch eine viel zu weitläufige Auseinandersezzung erfordert, so bemerken wir hier nur folgendes dieserwegen:

1) Da dem Handelsstande so viel daran gelegen ist, dass die Expeditionen der Transporte so schleunig als möglich geschehen: so sind nothwendig die Oktroibeamten auch in den Fall zu sezzen, ihre Verifikationen ohne Aufenthalt auf das Regelmässigste bewerkstelligen zu können. Zu diesem Behuf müssen

a) die Schiffer, nicht blos bei Geldstrafe, sondern im wiederholten Falle selbst bei Verlust ihres Schifffahrtsrechts, zu der *genauesten Erklärung* ihrer *Ladungen* verbindlich gemacht werden, so dass sowohl die *Qualität*, als die *Quantität* der Güter, nebst den Bestimmungsörtern derselben, auf das Redlichste von ihnen angezeigt wird.

Um diesen Zwek desto sicherer zu erreichen, sollte künftig die Redaktion der *Manifeste* nur solchen Personen anvertraut werden, welche in öffentlichen Pflichten stehen, und für jede unrichtige Erklärung zugleich mit verantwortlich sind.

b) Bei aller Freiheit, welche rüksichtlich der Fahrten auf dem Rhein zu zugestehen ist, müssen doch die Ein- und Ausladungen in den Häfen auf das Regelmässigste und unter der Kontrolle von Oktroi-Beamten geschehen.

c) Obgleich die Hauptverifikation der Ladungen in den genannten Häfen nach der Waage statt findet, so muss doch in Subsidium, und weil jene Verifikation nicht immer angewendet werden kann, eine förmliche *Aichanstalt* bestehen, damit die geladene Zentnerzahl bereits nach dem Wasserzug möglichst genau bestimmt werden könne; als welches zugleich das Mittel ist, die nach der Waage statt gefundene Beglaubigung zu kontrolliren, und den Schiffern auf den Zwischen-Bureaux jeden unnöthigen Aufenthalt zu ersparen.

2) Zu der regulären Gebühren-Erhebung gehört ferner:

a) Dass überall eine genaue Aufsicht über die Schiffer gehalten, und bei jedem Erhebungsamte darauf gesehen werde, ob dieselben von einem Haupthafen kommen, wo bereits alles zur sichern Erhebung der Gebühren gehörig verifizirt worden ist, oder ob die Ladungen in einem Nebenhafen gemacht worden sind; als in welchem leztern Falle alsdann eine genauere Untersuchung vorzunehmen seyn wird.

b) Bei gemischten Ladungen, wo nicht einerlei Oktroigebühr entrichtet wird, müssen die Gegenstände, welche weniger bezahlen, auch besonders plaçirt seyn, oder in gewissen Fällen auch zu erst geladen werden, damit die Aiche davon aufgenommen werden könne; denn im Fall dieses nicht geschieht, so dürfte es den Erhebungsämtern nicht zu verargen seyn, wenn die ganze Ladung so angesehen würde, als ob die volle Gebühr davon zu entrichten wäre.

3) Dasjenige, worauf es übrigens bei Regulirung der Erhebung der Schifffahrtshebühren auf jedem Strom hauptsächlich mit ankommt, ist

a) die Vorsorge wegen Herstellung einer regelmässigen *Schiffsaiche;* und

b) die bestimmte Festsezzung derjenigen Grundsäzze, welche wegen der *Flossenvermessung* anzuwenden sind.

Obgleich beides für die künftige Gesezgebung sehr wichtig ist, und eine ganz besondere Berüksichtigung verdient: so würde es doch zu weitläufig werden, hier in eine weitere Auseinandersezzung dieserwegen einzugehen, man sieht sich daher genöthigt, dieses bis zu einer andern

Gelegenheit auszusezzen, wo von den besondern *Instruktionen* die Rede seyn wird, welche den Beamten rüksichtlich der regulären Ausrichtung des Oktroidienstes zuzustellen seyn werden.

IV. *Die von der Entrichtung der Gebühren bisher statt gehabten Befreiungen betreffend.*

So mancherlei die Befreiungen waren, welche vormals rüksichtlich der Gebühren - Entrichtung auf dem Rhein statt gefunden haben: so wurde doch bereits in dem 102ten Art. der Oktroikonvention festgesezt:

„dass kein einziger Gegenstand, welcher auf dem Rhein die Oktroibureaux vorbeifährt, ganzlich befreit seyn soll.“

Noch bestimmter aber heisst es dieserwegen in dem Art. 112.:

„Kein Gesuch um gänzliche Befreiung von den Oktroigebühren darf bewilligt werden; die Bestimmung der Fahrzeuge und Transporte mag auch seyn, welche sie wolle.“

Hierauf hätte billig fort bestanden werden sollen; allein schon unter der vorigen französischen Regierung wurde die Ausnahme davon gemacht: „dass dasjenige, was nicht von einem Unternehmer, sondern unmittelbar für Rechnung des Gouvernements auf dem Rhein transportirt würde, keine Gebühren zu entrichten habe.“ Indessen ward doch die Vorsicht gebraucht, dass alle diese Transporte ebenfalls in die Erhebungsregister der Oktroigebühren mit eingetragen wurden, damit, bei der jährlichen Abgleichung der Einkünfte von den beiden Ufern, dieselben mit in Gegenrechnung gebracht werden konnten.

Nach den jüngsten Bestimmungen der wiener Konvention heisst es nun im Art. 25.:

„Kein Gesuch um Ausnahme oder Verminderung der Gebühren kann weder von den Beamten, noch selbst von der Zentralkommission gestattet werden, was auch immer die Beschaffenheit, der Ursprung, und die Bestimmung der Ladungen und Waaren, und welche auch immer die Personen, Körperschaften, Städte und Staaten seyn mögen, welchen sie gehören, oder für welchen Dienst und auf wessen Befehl der Transport geschehe;"

als worauf nun auch für die Zukunft festzuhalten seyn wird.

Nur scheint es nach den bereits oben angeführten Grundsäzzen wohl billig, dass, wenn *fürstliche Personen*, und wirkliche *Mitglieder* der deutschen *Bundesversammlung* den Rhein befahren, alsdann von keiner Erhebung der Gebühren die Rede seyn könne. Dahingegen wohl darauf zu bestehen seyn wird, dass, wenn für Rechnung des einen Uferstaats etwas *frei* transportirt werden sollte, dieses die Einkünfte der übrigen nicht präjudiziren könne, sondern dass eben so, wie es vormals geschehen ist, von allen dergleichen Transporten, in dem alle Quartal für die hohen Uferstaaten zu entwerfenden Abgleichungs-Etat, die nöthige Meldung geschehen müsse.

V. *Ueber das auf dem Rhein bisher Statt gefundene Strafsystem, bei Umgehung der Gebühren.*

Um für die Zukunft ein zwekmässiges Strafsystem festzusezzen, muss nothwendig den Ursachen nachgespürt

werden, welche zur Umgehung der Gebühren bisher Anlass gegeben haben; denn der Betrug, welcher bisher von den Schiffern deswegen ausgeübt worden ist, um

a) sich eine grössere, das Maximum übersteigende Ladung zu verschaffen, und mehr Frachtlohn zu erhalten; oder

b) die Fahrt nach einem Hafen zu unternehmen, wozu nach der bisher bestandenen Gilde-Einrichtung ein Schiffer nicht berechtigt war, wird in Zukunft nach dem Ausspruch der Freiheit, und bei genauerer Aufsicht über dasjenige, was die neue Schiffahrtsordnung vorschreibt, wohl grösstentheils wegfallen: dagegen wird aber den übrigen Vergehungen durch zwekdienliche Mittel vorgebeugt werden müssen.

Indem der, von den Schiffern beabsichtete Betrug meist deswegen geschieht, um

1) weniger Oktroigebühren zu entrichten, als in welcher Hinsicht von ihnen eine grössere Zentnerzahl von solchen Gegenständen erklärt wird, welche eine verminderte Gebühr bezahlen: so dürfte, um diesem vorzubeugen, zu bestimmen seyn:

„dass jeder Frachtfahrer, welcher sich erweisslich das mindeste von der Art zu Schulden kommen lässt, alsdann von der gesammten Ladung die ganze Gebühr zu entrichten habe.“ Da ferner

2) diejenigen, welche bisher die Oktroigebühr ganz zu umgehen suchten, und deswegen einen Theil der Ladung gar nicht erklärten, nach dem Art. 117 der Konvention nur als Strafe das Doppelte an Geld zu entrichten

hatten, diese Strafe aber nach der gemachten Erfahrung keineswegs zwekerschöpfend gefunden worden ist: so dürfte für die Zukunft, ausser dieser Geldzahlung, zugleich der Ausschluss von der Schifffahrt auf die Zeit von mehreren Monaten, und im Wiederholungsfall selbst auf ein Jahr zu verhängen seyn, damit dergleichen betrügerische Unternehmungen nicht mehr so leicht Statt fänden.

Uebrigens wird es für die Zukunft um so nöthiger seyn, die Strafe für jeden eintretenden Fall auf das Allergenaueste zu bestimmen, damit der Schuldige sogleich auf Erlegung derselben angehalten werden könne, und kein die Schifffahrt verzögerndes weitläuftiges Verfahren bei den, nach dem Art. 8. der wiener Konvention zu errichtenden, Tribunalien statt finden möge.

VI. *Von den künftig, wegen Entscheidung der Rheinschifffahrts-Streitigkeiten, zu errichtenden Tribunalien.*

Bisher war das Verfahren in Schifffahrtssachen sehr einfach, und es ist zu hoffen, dass auch in Zukunft keine Weitläuftigkeiten hierunter zum Nachtheil der Beschleunigung der Transporte werden gestattet werden; da sonst der Kredit der Schifffahrt auf dem Rhein leicht darunter leiden könnte.

Sehr weise ist es daher auch nach dem Art. 8. jener Beschlüsse geordnet:

„dass die Form der Prozedur für den ganzen Rheinstrom

a) *gleichformig*, und

b) so *summarisch* als möglich seyn soll.

Bei jedem Erhebungsamte soll nämlich eine richterliche Behörde errichtet werden, um in erster Instanz alle Streit-

sachen, welche die durch jene Beschlüsse bestimmten Gegenstände betreffen, zu untersuchen, und darüber zu entscheiden.

Da die Individuen, von welchen diese Tribunalien zu besezzen sind, einen Eid ablegen sollen, um die Schifffahrts-Ordnung streng zu beobachten: so wird dieser Gerichtsstand nicht eher, als nach der Sanktion des definitiven Reglements eingeführt werden können, da zumal auch ihre Prozedur erst durch eben jene Verordnung bestimmt werden soll.

Indem übrigens in eben jenen Artikeln alles genau bestimmt ist, von *Wem*, und *wie* diese Tribunalien eingerichtet seyn sollen: so werden alle die hierauf Bezug habenden Verfügungen zu berüksichtigen seyn.

Nach dem 9ten Art. ist besonders von dem Tribunal der 2ten Instanz, an welches zu appelliren ist, die Rede, und wobei den Parthien die Wahl gelassen worden ist, ob dieselben

a) an die *Zentralkommission*, oder

b) an das *höhere Landestribunal* sich wenden wollen, unter welchem jenes der untern Instanz sich befindet, wo die Sache zu erst angebracht worden ist.

Diese Gerichte der 2ten Instanz haben ebenfalls den Eid wegen des Beobachtens der Schifffahrts-Ordnung zu leisten. Ihre Entscheidungen sind übrigens definitif, und es findet weiter keine Appellation davon statt.

Obgleich alles dieses sehr genau bestimmt, und dem zu erreichenden Zwekke völlig angemessen ist: so wird doch, um jeden Aufenthalt der Transporte zu ersparen, noch folgendes zu berüksichtigen seyn:

1) Dass bei Vergehungen der Schiffer, welche vor ein dergleichen Tribunal gezogen werden, die Beamten zu authorisiren sind, die Ladung desselben durch einen andern Schiffer sogleich weiter fortschaffen zu lassen.

2) Dass da, wo keine persönliche Haft nöthig ist, der Schiffer seine Fahrt gegen Erlegung einer hinlänglichen *Kaution* muss fortsezzen dürfen.

3) Dass der wegen eines Straffalls zu nehmende Regress stets nur auf den Beschlag des Fahrzeugs, nie aber auf die in demselben geladenen Waaren ausgedehnt werden könne; indem sonst das Vertrauen des Handelsstandes geschwächt, und der bisher bestandene Kredit dieser Wasserstrase sehr darunter leiden würde.

So wichtig alles das für die Verwaltung eines jeden schiffbaren Flusses ist, was bisher der Erhebung der Gebühren wegen, so wie rüksichtlich des zu begründenden Strafsystems und der künftigen Gerichtsform für die Rheinschifffahrts - Angelegenheiten ist angeführt worden: so dürfte doch dasjenige, was sich auf die *Stromordnung*, und die durch selbige zu bewirkende *Polizei* bezieht, für den Handel und die Schifffahrt von einem noch weit grösseren Interesse seyn.

III.

Von der Handhabung der Polizei, wie dieselbe, mit Bezug auf die durch die wiener Kongressbeschlüsse ausgesprochene Freiheit, auf dem Rhein künftighin statt finden wird.

Da die Polizei - Maasregeln, welche bisher für die Schifffahrt auf dem Rhein in Ausübung gebracht worden

sind, hauptsächlich auf dem *gezwungenen Umschlage* in den beiden Stationsstädten Mainz und Köln beruht haben: so wird in Zukunft eine solche zwekerschöpfende *Polizei-Ordnung* auf diesem Flusse eintreten müssen, welche dem Ausspruch der *Freiheit* vollkommen angemessen ist, und wobei die Sicherheit und Beschleunigung der Waaren-Transporte, so wie der Vortheil des Handels im Allgemeinen, vorzüglich zu berüksichtigen sind.

Um dasjenige näher auseinander zu sezzen, wie zum Besten der sichern Beförderung der Waaren die Schifffahrt auf dem Rhein für die Zukunft herzustellen, und eine solche Polizei geltend zu machen seyn wird, damit dieselbe den weisen Beschlüssen des wiener Kongresses vollkommen entsprechen möge, legen wir hier folgendes zur weitern Berüksichtigung vor:

I. *Von der Freiheit, welche künftighin in Rüksicht der Schifffahrt des Rheins statt finden soll.*

Indem es in dem 1sten Artikel der zu Wien rüksichtlich der Rheinschifffahrt getroffenen Uebereinkunft ausdrüklich heisst:

„Die Schifffahrt auf dem ganzen Rheine, von dem Punkte an, wo er schiffbar wird, bis da, wo er sich ins Meer ergiesst, ist frei; und kann in Bezug auf den Handel, Niemand untersagt werden, der sich den Polizeiverordnungen unterwirfft, welche auf eine gleichförmige Weise, und für alle Nationen so günstig wie möglich bestimmt werden sollen;“

so zeigt sich, wie nothwendig es sey,

1) die Fahrten zu unterscheiden, bei welchen diese *Freiheit* statt finden soll, und

2) dasjenige genauer zu bestimmen, worin dieselbe eigentlich besteht?

Unter den Transporten, welche auf dem Rhein gemacht werden, müssen, wie wir bereits anderwärts gezeigt haben, nothwendig diejenigen, welche mit Transitgütern geschehen, um so mehr von denjenigen unterschieden werden, welche blos zur Befriedigung der Bedürfnisse der Uferbewohner dienen, als die ersteren *regelmässig* und in einer *bestimmten Zeit* gemacht werden müssen, welches bei den zweiten nicht so nothwendig ist.

Eben so wird bei den Fahrten, welche mit Handels-Gegenständen unternommen werden, von den Schiffern stets auf eine *Rükfracht* gerechnet, als wodurch zugleich im Allgemeinen die Transporte befördert, und wohlfeiler gemacht werden können, welches bei andern Ladungen nicht immer der Fall ist, da bei diesen die Fahrzeuge oft leer wieder zurükkehren müssen.

Da bei der Schifffahrt, welche auf dem Rheine statt hat, es nicht blos auf die für die Bedürfnisse der Uferbewohner nöthigen Transporte ankommt, sondern hier hauptsächlich der *Handelszug* der *Waaren* zwischen *Deutschland*, *Holland*, *Frankreich* und der *Schweiz* zu berüksichtigen ist, für dessen Ladungen ein eben so hoher Grad von *Sicherheit*, als von *Beschleunigung* erfordert wird: so muss nothwendig, neben der ausgesprochenen *Freiheit*, zugleich auch diejenige *Ordnung* Statt finden, wodurch jene so wichtige Zwekke einzig und allein erreicht werden können.

Nach dieser Voraussezzung, und damit der bisherige Kredit der sichern Waarentransporte auf dem Rhein in

nichts geschmälert werden möge, wird die in dem ersten Artikel der wiener Beschlüsse ausgesprochene *Freiheit* hauptsächlich dahin zu erklären seyn, dass

1) kein *Nationalunterschied* für die auf dem Rhein zu betreibende Schifffahrt statt finden solle; so dass der *Schweizer* und *französische Elsasser* so gut, wie die *Deutschen* und *Niederländer* den Rhein befahren können.

2) Damit die *Zirkulation* der Lebensbedürfnisse und alles dessen, was auf die Begünstigung des Akkerbaues und der Gewerbe Bezug hat, ganz unbeschränkt hergestellt seyn möge, werden die *Schiffer* von den *Nebenströmen* ihre Landeserzeugnisse *ganz frei* auf dem Rhein bis zu den Bestimmungshäfen transportiren können; in so fern dieselbe nämlich die erforderliche Kenntniss der Beschaffenheit seines Bettes haben, und nach dem Bau ihrer Fahrzeuge die verschiedenen Stromstrekken desselben ohne Gefahr passiren können.

Eben so werden unter denselben Bedingungen auch die *rheinischen Schiffer* selbst die Landesprodukte und alles, was auf den Verkehr der Uferbewohner einen nähern Bezug hat, nach geschehener Verifikation, *ganz frei* von einem Ende des Flusses bis zum andern bringen können, ohne in ihren Fahrten im mindesten aufgehalten zu werden.

3) In Hinsicht der *Transporte* von *Handelswaaren*, wird zwar ebenfalls künftighin, durch die Geltendmachung des Privatinteresse einzelner Städte, der allgemeine Vortheil des Handels auf keine Weise benachtheiligt werden können, und in dieser Hinsicht kein Stapelzwang und kein Monopol der Schifffahrt des Rheins mehr statt finden; doch dürfte dabei zu unterscheiden seyn:

a) Dass *ganze Ladungen* von Landesprodukten und Handelswaaren, in so fern dieselbe *einerlei Bestimmung* haben, und in solche Fahrzeuge geladen sind, mit welchen die Schiffer mehrere Strekken des Stroms zugleich zu durchfahren im Stande sind, ebenfalls *ganz frei*, bis zu den entferntesten Häfen gebracht werden können; dass aber

b) bei den Verladungen von sogenannten *Stükgütern*, oder *einzelnen Parthien* von *Waaren*, nothwendig *neben* der *Freiheit* zugleich diejenige *Ordnung* wird eintreten müssen, ohne welche weder das *Ergänzen* der *Ladungen*, noch auch die so wichtigen Zwekke der *Sicherheit* und *Beschleunigung* der *Handelstransporte* zu erreichen stehen, und welche durch eben die Polizeimaasregeln aufrecht zu erhalten seyn werden, deren bereits in den Artikeln 1 und 20 der wiener Beschlüsse gedacht worden ist.

Diese näheren Bestimmungen der Freiheit scheinen um so nothwendiger zu seyn, als

1) die Natur des Flusses gleichsam selbst die ganz *unbegrenzte Freiheit* dadurch einschränkt, dass

a) die verschiedenen Stromstrekken nur mit den für dieselben passenden Fahrzeugen, welche in dieser Hinsicht eine eigene Rüstung erfordern, befahren werden können;

b) auch eine zu lange Fahrt mit *getheilten Güterladungen* stets grössern Unannehmlichkeiten für den Handel ausgesezt ist, als wenn dieselbe auf solche Distanzen eingeschränkt wird, wo die Güter gehörig nachgesehen und das Benehmen der Schiffer näher

beobachtet werden kann; indem man zugleich versichert ist, dass eben diese Schiffer die genaueste Kenntniss der Schwierigkeiten haben, welche selbigen auf den verschiedenen Theilen einer von ihnen häufig befahrnen Wasserstrase begegnen können.

2) Sind eben jene Bestimmungen auch deswegen nöthig, damit die so gepriesene *Freiheit* nicht in eine Art von *Ungebundenheit* ausarte, als wodurch alle Ordnung bei der Gebühren-Erhebung gestört, und der Kredit der Schifffahrt des Rheins zugleich mit untergraben werden dürfte.

Denn man erwäge selbst, was daraus entstehen würde, wenn

a) überall *Winkelspeditionen* geduldet würden, und Jeder da ein- und ausladen dürfte, wo es ihm gefällig wäre.

b) Oder wenn sogar mittelst einer allgemeinen *Durcheinanderfahrt* es den Schiffern erlaubt seyn würde, durch das Ueberschlagen von einem Schiffe ins andere, sich der gehörigen Aufsicht zu entziehen, und wo, aus Mangel nöthiger Untersuchung der Güter, der Eigenthümer zulezt seine Waaren nicht mehr unversehrt erhalten würde.

c) Wenn in den, für den Zug der Handelstransporte näher zu bezeichnenden, Ein- und Ausladehäfen keine Ordnung zur Ergänzung der Ladungen, keine Bestimmung der Zeit, binnen welcher die Schiffer abfahren müssen, keine *Frachtenregulirung* mehr statt fände, und in Rüksicht der Leztern, die Schif-

fer sich blos mit demjenigen begnügen müssten, was die *Gewinnsucht* und der *Eigennuz* ihnen zugestehen wollten.

d) Wenn unerfahrne nnd nicht qualifizirte Schiffer, welchen die Gefahren des Stroms unbekannt sind, in gebrechlichen Fahrzeugen Handels-Transporte machen dürften;

e) oder wenn endlich es sogar den Schiffern überlassen würde, ihre an Bord habende Güter an andere Schiffer zum weitern Transport zu übergeben, und so gleichsam selbst die *Spedition* davon besorgten.

Um daher alles dieses zu vermeiden, wird in dem zu entwerfenden neuen Schiffahrts-Reglement Folgendes zu verordnen seyn:

1) Dass diejenigen Schiffer, welche *ganze Ladungen* von *Gütern* transportiren, die *einerlei Bestimmung* haben, berechtigt sind, dieselben in ihren Fahrzeugen selbst bis zu den entferntesten Häfen zu verbringen; doch können dieselben unterwegs davon nichts *ausladen*, oder sonst an Schiffer abgeben; indem sonst hieraus die grössten Unterschleife und Güterverschleuderungen entstehen könnten.

2) Diejenigen, deren *geladene Güter verschiedene Bestimmungen* haben, die sie überdies ohne Nachtheil nicht alle selbst an den Ort ihrer Bestimmung zu bringen vermögen, sind zur bessern Beschleunigung der Handels-Transporte gehalten, dieselben da, wo sie ihre Ladung zuerst brechen, an diejenigen abzugeben [4]), die in den

---

4) Da es für die Schiffer sehr nachtheilig seyn würde, wenn zur Verhütung der Unterschleife, die sich beim Ausladen unterwegs erge-

Aus- und Einladehäfen als Beurtschiffer im Rang liegen, und welche die Verbindlichkeit haben, zu einer bestimmten Zeit auch mit der geringsten Ladung abzufahren.

Eben so werden überhaupt, zur Sicherheit und Beschleunigung der Waarentransporte, die *Rükfrachten* in diesen Häfen nur an diejenige Schiffer übergeben werden können, welche sich in Ladung für die verschiedenen Häfen befinden, wohin die Güter bestimmt sind.

3) In den *näher zu bezeichnenden Ein-* und *Ausladehäfen* muss besonders neben der Freiheit eine solche genaue und bestimmte *Ordnung* herrschen, wie das Interesse nicht blos der Spediteurs, sondern jenes der entfernteren Waaren-Eigenthümer es vorzüglich erheischt, damit der Kredit der Schifffahrt des Rheins immer mehr dadurch erhöht werde.

II. *Ueber die Ordnung, welche zur schnellen Beförderung der Handelstransporte auf dem Rhein herzustellen seyn dürfte.*

Um eine, dem allgemeinen Interesse des Handels genau entsprechende, Schifffahrts-Ordnung auf dem Rhein zu begründen, dürfte nach dem, was wir bisher ausgeführt haben, es nothwendig seyn, dass neben der in der wiener Konvention ausgesprochenen Freiheit zugleich solche Maasregeln getroffen würden, damit auf eine reguläre Weise die *grössern* und *kleinen Waaren-*

---

ben können, die Verwaltung verordnen wollte: „*dass jeder Schiffer alles dasjenige, was derselbe einmal geladen hat, auch an Ort und Stelle bringen müsse;*“ so scheint das, was hier vorgeschlagen wird, weit zwekmässiger zu seyn.

Transporte, ohne den mindesten Aufenthalt, von den verschiedenen Häfen des Rheins zu den Orten ihrer Bestimmung gebracht werden können.

Indem, wie wir wissen, die Fahrten auf der langen Linie des Rheins mancherlei Schwierigkeiten unterworfen sind, auch die Fahrzeuge hie und da eine andere Rüstung erfordern: so zeigt sich hieraus die Nothwendigkeit, dass *mittlere Häfen*, von wo die weitere Versendung der Waaren zu besorgen ist, bestehen müssen, in deren Hinsicht indess die vorerwähnte Freiheit der Rheinschifffahrt nicht so eingeschränkt werden darf, dass nicht die für den Handel so wichtige *Konkurrenz* der übrigen Speditionspläzze dabei statt finden sollte.

Da diese Konkurrenz nicht anders erzielt werden kann, als wenn eine solche *Ladeordnung* und *Schifffahrts-Einrichtung* in den sämmtlichen Häfen des Rheins etablirt wird, die für alle Uferstaaten gleich vortheilhaft ist; indem zugleich, neben der Bestimmung der Schifffahrtsgefälle, die Gebühren für das Aus- und Einladen in den verschiedenen Häfen auf das genaueste festgesezt werden, damit *Gleichheit* unter denselben herrsche: so ist nichts dringender, als dass alles hiezu Nöthige auf das Bestimmteste regulirt werde, damit die *Speditions-Thätigkeit* nirgends gehindert, sondern überall alle Anstalten zur Beförderung der Handelstransporte so getroffen werden, dass dieselbe auf das Regelmässigste und Sicherste bewirkt werden können.

Als einen der ersten Grundsäzze für die künftige Schiffahrts-Ordnung auf den deutschen Flüssen dürfte überhaupt festzusezzen seyn:

„dass für die *Fahrten* auf denselben zwar die grösstmöglichste *Freiheit* zuzugestehen sey; während dagegen in den *Häfen* die *strengste Ordnung* bei den Ein- und Ausladungen beibehalten werden müsse;"

da dieses leztere zumal eben so wichtig für die *Sicherheit* des *Handels*, als für die *genaue Verifikation* ist, wornach die Erhebung der Schifffahrtsgebühren Statt finden soll.

Indem die längs dem Rhein Statt findenden Handelsgeschäfte nur zu einem Theil für *eigene*, grösstentheils aber für *fremde* Rechnung geführt werden, so wird bei der künftigen Schifffahrts-Einrichtung auf diesem Flusse hierauf ebenfalls der nöthige Bedacht zu nehmen seyn, dass nämlich

1) alle *volle Ladungen* des *Eigenhandels*, welche einerlei Bestimmung haben, und in den Häfen der Abfahrt gehörig verifizirt worden sind, durch jeden qualifizirten Schiffer von einem Ende des Stroms zum andern gebracht werden können, ohne dass irgendwo eine Ausladung Statt finden dürfe. Dahingegen

2) wegen der *Transitogüter*, die meistens aus sogenanntem *Stükgut* bestehen, von der Verwaltung solche feste *Rang*- oder *Beurtfahrten* [5]) in den vorzüglichsten Häfen des Rheins herzustellen sind, mittelst welchen der Zug der Handelswaaren von einer Distanz des Rheins zur andern *ununterbrochen* fortgehen könne; wobei zugleich festzusezzen wäre, dass kein Beurtschiffer über die ihm

5) Diese von der Verwaltung selbst, mit Bezug auf die Handelsverhältnisse der verschiedenen Häfen, eingerichteten *Beurtfahrten*, werden zugleich verhindern, dass keine das Wohl des Schifferstandes störende *Entreprisen*, welche aufs neue zu *Monopolfahrten* hinführen würden, statt finden können.

angewiesene Distanz hinausfahren dürfe, sondern bei der Ankunft in seinem Hafen die geladenen Güter an diejenige abzugeben habe, welche dort für die verschiedenen Pläzze im Rang liegen, und dahin zur bestimmten Zeit abgehen müssen.

Um daher zum Besten der entfernten Waaren-Eigenthümer, die meist nur in abgetheilten Parthien ihre Waaren kommen lassen, eine feste Ordnung bei der Schifffahrt des Rheins einzuführen, müssen die zur Kompletirung der Ladungen von Stükgütern bisher bestandenen Rangfahrten aus den Einladehäfen, in die oben bemerkten Beurten umgeändert werden.

Die sämmtlichen, den Rhein befahrenden Schiffer, werden daher in Zukunft darnach zu unterscheiden seyn, dass dieselben eben so, wie in den Niederlanden, entweder

a) zu einer gewissen Beurt gehören,

b) oder dass sie, ohne Theilnahme an den Beurten, die Schifffahrt für sich betreiben.

Da die ersteren zu den Transporten der in abgetheilten Parthien zu verladenden Handelswaaren besonders berechtigt sind, so müssen dieselben sich auch genau nach der, wegen der sichern und schleunigen Fortschaffung solcher Stükgüter besonders vorzuschreibenden, Verordnung richten. Da hingegen die ausser der Beurt fahrenden Schiffer, welche meist blos mit dem Transport von Konsumtibilien und andern Landeserzeugnissen, so wie mit ganzen Ladungen von Handelsgegenständen [6]) sich

6) Die Verantwortlichkeit bei diesen leztern Ladungen übernimmt der Kaufmann gleichsam für sich selbst, ohne dass bei entstehen-

beschäftigen, nur an die Schifffahrts-Ordnung auf diesem Flusse im Allgemeinen gebunden sind.

Indem es in dem Begriff der Beurtschiffer liegt, dass sie an ihre respektive Häfen gebunden sind, so wird rüksichtlich ihrer in den Zwischenhäfen, von wo aus dergleichen Beurten eingerichtet werden, dieselbe Ordnung bei den Ladungen und Abfahrten bestehen müssen, welche für die grössern Ein- und Ausladehäfen festgesezt werden wird.

Da auf diese Weise, nächst der Bestimmung der oben bemerkten unbedingten freien Transporte, durch die für die Fortschaffung der theilweise den Rhein auf- und abgehenden Transitgüter so nöthige Umformung der bisherigen Rangfahrten in Beurten, eine ausserordentliche *Regsamkeit* und *Beschleunigung* der Gütertransporte in der Schifffahrt des Rheins hergestellt werden wird, und künftig weder in einem Haupt-, noch in einem Nebenhafen dieses Flusses sowohl, als seiner Nebenströme irgend ein Handelsgegenstand aufgehalten werden darf, auch besonders von Seiten der Lokalbehörden dem freien Schifffahrts-Betrieb kein Hinderniss mehr in Weg gelegt werden kann, sondern vielmehr das Aus- und Einladen, so wie die nöthig gefundenen Umladungen so schleunig als möglich geschehen müssen, auch in Rüksicht der Hafengebühren alles auf das Genaueste regulirt werden wird: so unterliegt es wohl keinem Zweifel, dass auf diese Weise alle demjenigen genauestens werde entsprochen werden, was der Handelsstand rüksichtlich des geschwinden und wohl-

---

dem Unglükke irgend ein Vorwurf von mangelhafter Einrichtung die Verwaltung treffen könne.

feilen Transports der Waaren auf dieser Wasserstrase nur irgend verlangen kann.

Indem übrigens, nach der Bestimmung der wiener Kongress-Kommission, die Fahrten auf dem Rhein den sämmtlichen Schiffern frei stehen, so haben sie auch gleiches Recht nach der hier angegebenen Modifikation sich für eine Gattung derselben zu erklären, und sich selbigen zu unterziehen; denn alle Monopolfahrten hören in Zukunft auf, indem nur die wegen der Sicherheit und Beschleunigung der getheilten Ladungen von Stükgütern nothwendig einzurichtenden regulären Beurtfahrten, durch die von dem Handelsstand dazu vorgeschlagene, und von der Verwaltung eigends dazu bestimmte Schiffer ausgeübt werden können [7]).

Eben dasselbe Recht der freien Transportirung der Landeserzeugnisse und der vollen Ladungen, die einerlei Bestimmung haben, wird auch den Schiffern von den Nebenströmen zu zugestehen seyn, in so fern ihre Fahrt auf dem Rhein eine Fortsezzung von der Fahrt aus ihrem Hafen ist, und der Bau ihrer Fahrzeuge für die verschiedenen Stromstrekken anpassend gefunden wird.

---

7) Da bei den *Beurtfahrten* das Vertrauen des Handelsstands vorzüglich erfordert wird, so werden von diesem die näheren Vorschläge zu thun seyn, welche Schiffer zu *Beurtmännern* gewählt werden sollen. Damit jedoch für die Zukunft keine Missbräuche hierbei einschleichen mögen, und nicht etwa der *geschikte*, *fleissige Schiffer* gegen *den*, welcher *mehr bietet*, zurükgesezt werde: so sollte billig gleich von Anfang eine *regelmässige Beförderung* der *ältern* und *verdienten Schiffer* in den Beurtfahrten festgesezt werden.

III. *Uebersicht dessen, was zur bessern Handhabung der Polizei bei dem Entwurf einer künftigen Strom-Ordnung für den Rhein sowohl, als auch für die übrigen deutschen Flüsse zu berüksichtigen seyn wird.*

Schon die im Jahr 1804 zwischen dem deutschen Reich und der damaligen französischen Regierung geschlossene Konvention, wegen des statt der Zölle auf dem Rhein herzustellenden Schifffahrtsoktroi, enthielt die Grundsäzze einer unter mehreren Staaten hergestellten *gemeinsamen Flusspolizei*, bei deren Anwendung aber es nicht immer genau beobachtet wurde, dass die Rechte der einzelnen Landesfürsten durch den Vollzug dessen, was der Zentralverwaltung anvertraut war, nicht beeinträchtigt werden mögte.

Nothwendig wird für den Rhein sowohl, als auch für die übrigen deutschen Flüsse, wenn dieselben künftig gehörig administrirt werden sollen, eine solche Polizei bestehen müssen, welche für jedes Stromgebiet alles das umfasst, was zur Sicherheit und Beschleunigung der Waarentransporte zu verordnen nöthig ist; damit einerseits auf den verschiedenen Wasserstrasen unsers Vaterlandes dasjenige beseitigt werden möge, was der kommerziellen Benuzzung derselben entgegensteht, und andererseits dagegen alles dasjenige vorgeschrieben wird, was dem Handel und dem innern Verkehr der sämmtlichen Bundesstaaten beförderlich seyn kann.

Diese allgemeine Flusspolizei ist um so nöthiger, damit durch die besondern Verfügungen der einzelnen Landesherrn nicht dem höhern Interesse des gesammten deutschen Staatenvereins entgegen gewirkt, und dadurch der

vormals, vermittelst der Stiftung des *Rheinbundes* herbeigeführte, so unerträgliche Zustand unsers Vaterlandes fortgesezt werde, vermöge welchem, durch Erschwerung des Verkehrs mit den Nachbarn, selbst bisher in *kleinern Ländern* die Einrichtungen von *Zöllen* und *Sperrungen* nachgeahmt wurden, welche blos für *grössere Handelsstaaten* anwendbar sind.

Ohne dasjenige zu berühren, was einzig der Vorsorge der einzelnen Regierungen rüksichtlich der ihre Landesbezirke durchströmenden Gewässer überlassen werden muss, bleiben wir hier blos bei demjenigen stehen, was die *zwekmässige Benuzzung* der grossen *Wasserstrasen* zur *Erhöhung* des *innern Verkehrs* in dem weiten Gebiet der deutschen Bundesstaaten, so wie vorzüglich *die* des *Rheins*, angeht.

Indem bei Flüssen, welche mehrere Landesgebiete berühren, die Polizeiverfügungen der einzelnen Uferstaaten, wenn dieselben für ihre Distrikte auch noch so zwekmässig wären, dennoch für's Allgemeine nicht hinreichen, und selbst auch nicht alle die wohlthätigen Wirkungen hervorbringen würden, welche für den *ununterbrochenen Zug* der Handelswaaren auf einer langen Wasserstrase erforderlich sind: so muss man es als ein Zeichen der höheren Aufklärung unsers Jahrhunderts ansehen, dass auf dem Kongress zu Wien rüksichtlich der Schifffahrt auf Flüssen, die in ihrem Laufe verschiedene Staaten durchströmen, solche Grundsäzze sind aufgestellt worden, wodurch der Geltendmachung einer *allgemeinen Flusspolizei* für die deutschen *Bundesstaaten* nun nichts mehr im Wege steht; so dass es daher auch nur von der Gediegenheit und

Güte der Vorschriften, welche dieserwegen zu geben sind, abhangen wird, damit den Wünschen und Erwartungen entsprochen werden möge, welche sowohl ganz Deutschland, als auch die Bewohner der benachbarten Staaten dieserwegen hegen.

Billig müssen bei der Regulirung der Schifffahrt eines jeden Flusses die *Vorschriften* der *allgemeinen* und *besondern Polizei* wohl unterschieden werden; da jene auf die Beseitigung der Hindernisse, welche der Schifffahrt längs der ganzen Wasserstrase entgegen stehen, überhaupt hinzielen, auch bei den Beförderungsmitteln des Handelsverkehrs hauptsächlich den Vortheil des gesammten Staatenvereins zum Zwekke haben, diese hingegen sich blos auf die einzelnen Häfen erstrekken, die längs den Ufern angetroffen werden.

Dadurch, dass bis jezt für die wenigsten Flüsse unsers Vaterlandes eine *eigene Verwaltungsbehörde* bestund, welcher die Sorge für die Handhabung der *Zoll*- und *Schifffahrtspolizei* auf denselben anvertraut war, konnte auch der so wichtige Zwek der *Uebereinstimmung* in den Polizei-Maasregeln keineswegs erreicht werden; und indem selbst da, wo eine eigene Flussadministration, wie die des Rheins, bestund, es derselben wenig vergönnt war, auf die Polizei in den einzelnen Häfen Einfluss zu haben, sondern diese blos den Lokalbehörden überlassen war: so ist eben hieraus die *Verschiedenheit* der polizeilichen Grundsäzze entstanden, welche man fast überall gewahr wird, und die uns Deutschen von andern Nationen so sehr zum Vorwurf gemacht werden.

Zwar ist es nicht zu verkennen, wie billig es sey,

dass die Geltendmachung der *Lokalpolizei* der besondern *Ortsobrigkeit* stets überlassen bleibe; indess muss der Zentralverwaltungs-Behörde doch nothwendig die *Aufsicht* darüber zustehen, damit die in den einzelnen Häfen zu nehmenden *Polizeimaasregeln* mit dem *System*, welches für die *Schifffahrt* eines Flusses im Allgemeinen festgesezt ist, in keinen Widerspruch stehe.

Damit besonders das für die Benuzzung des Rheins und seiner Nebenflüsse zu entwerfende Strom-Reglement vollständig sey, und alles das umgreiffe, was zum Besten der Schifffahrt und des Handels auf diesen verschiedenen Wasserstrasen abzwekken kann, so wird Folgendes zu berüksichtigen seyn:

I. *Das Bett des Stroms überhaupt*, welches nach den zu ertheilenden Vorschriften periodisch, vorzüglich aber nach grossen Ueberschwemmungen und Eisgängen, unter der Aufsicht der Inspektoren von den Steuerleuten eines jeden Distrikts zu untersuchen ist, und nach der dieserwegen gemachten Anzeige, von den die Schifffahrt hindernden Gehenständen gereinigt werden muss. Eben so ist auch die Vorsicht zu nehmen, dass überall die Brükken schleunig geöffnet, und die auf den Flüssen befindlichen Mühlen durch ihren Stand weder der Schifffahrt, noch auch der Flösserei im Wege stehen, sondern so aufgestellt sind, dass die Benuzzung des Stroms überall frei bleibt.

II. *In Hinsicht der Ufer* ist zu bestimmen: dass jeder angrenzende Eigenthümer verbunden sey, den wegen des Betriebs der Schifffahrt so nöthigen Raum für die *Leinpfade* zu gestatten.

Diese Leinpfade sind stets in gutem Zustande zu unterhalten, damit durch deren üble Beschaffenheit der Schiffszug nicht aufgehalten werde. Ausser der von den Inspektoren vorzunehmenden Untersuchung derselben, haben besonders auch die Steuerleute jeden Anstand, den sie bei der Bergschiffahrt gewahr werden, auf dem nächsten Erhebungsamte sogleich anzuzeigen, damit derselbe so bald als möglich beseitigt werden könne.

III. Um die *Bergschifffahrt* besser zu *begünstigen*, wird nothwendig für die Zukunft darauf zu sehen seyn, dass der Schiffszug nicht so, wie an den Ufern der *Elbe* und *Weser* meist durch Menschen, sondern auf eben die Weise, wie längs dem *Rhein*, vorzüglich durch Pferde geschehe; als weswegen durch die *oberste Gesezgebung* für die sämmtlichen deutschen Ströme, eben so wie es vormals in Frankreich [8]) geschehen ist, die nöthige *Breite* der *Leinpfade*, welche längs den Ufern der schiffbaren Flüsse hinziehen, als allgemeine Verbindlichkeit für alle Uferbesizzer, näher zu bestimmen seyn wird.

Vorzüglich aber sollte längs dem Rhein, von der *holländischen Grenze* bis zur Mündung der *Lauter*, wegen der sogenannten *Leinpfads-Pferde* die Vorsorge getroffen werden, dass mittelst gehörig eingerichteter Anstalten

8) Nach der königl. Verordnung von 1669 heisst es: „Les propriétaires des héritages aboutissant aux rivières navigables, laisseront, le long des bords, *vingt-quatre pieds* au moins de place *en largeur* pour *chemin royal* et *trait des chevaux*, sans qu'ils puissent planter arbres, ni tenir clôtures où haies, plus près que *trente pieds* du côté que les bateaux se tirent, et *dix pieds* de l'autre bord, à peine de 500 livres d'amende, confiscation des arbres, et d'être les contrevenans contraints à réparer et remettre les chemins en état à leurs frais.“

in den verschiedenen Uferstaaten, dieselben von *Station zu Station* angetroffen würden, indem zugleich nach dem verschiedenen Wasserstand die Zeit zu bestimmen wäre, binnen welcher jede Distanz von den *Halftern* zurükgelegt seyn muss, da zumal der gesammte rheinische Handelsstand bei einer solchen regelmässigen Bergschifffahrt so sehr interessirt ist.

IV. In Rüksicht der *Fahrzeuge*, die auf den Flüssen gebraucht werden, hat die Stromordnung vorzuschreiben:

1) dass der *Bau* derselben dauerhaft, auch rüksichtlich ihrer *Grösse* und *Stärke* mit der Stromstrekke, die sie durchfahren, in gehörigem Verhältnisse seyn müsse; und dass hierunter nicht blos Willkühr statt habe, oder wegen eines *allzugrossen Baues* das Privatinteresse der Schiffer berüksichtigt werden könne.

2) Dass dieselben mit einer *Nummer*, ihrem *Namen* und dem *Wohnort* des *Eigenthümers*, so wie nach dem Bestand ihrer Ladungsfähigkeit genau bezeichnet sind; auch an denselben, besonders wenn sie zum Transport der Handelswaaren angewendet werden, eine bestimmte *Aich-Scala* sich befinde, damit die Schiffer durch die Verifikationen so wenig Aufenthalt als möglich erleiden.

3) Dass zur Sicherheit der Transporte dieselben jederzeit genau *untersucht* werden, ob sie ihre gehörige Rüstung haben, und sonst in gutem Zustande sind, ehe die Ladung eingenommen wird.

V. Wegen der *Transporte* unterscheidet die Schifffahrtspolizei dasjenige:

1) Was zu den *Verladungen* des *Handels*, oder blos zur *gewöhnlichen Fahrt* gehört.

2) Was bei den Handelstransporten eine *ganze*, nach einerlei Bestimmungsort gehörige, oder nur *theilweise Ladung* ausmacht; denn hiernach schreibt sie die besonders zu nehmenden Maasregeln vor; vorzüglich aber sucht dieselbe zu bewirken, dass die *Handelsgegenstände* überall eben so *sicher* und *schleunig*, als *wohlfeil* gemacht werden.

Damit die Transporte überhaupt keinen unvorhergesehenen Aufenthalt erleiden, so wird darauf zu bestehen seyn, dass jeder Schiffer nur Ein Fahrzeug laden dürfe; indem, wenn bei dem Laden mehrerer Schiffe nur einem davon ein Unglük begegnet, dann der ganze Zug, und folglich die gesammten Ladung aufgehalten wird.

Auch fahren die *einzelnen Schiffe* auf Strömen weit sicherer, als wenn dieselbe von *Anhängen* begleitet sind, als welche leztere nur bei ganz niedrigem Wasserstande erlaubt seyn dürfen, und stets abgesondert allein gefahren werden sollten.

Eben so wird den Beurt- und andern grossen Schiffern das *Aus-* und *Einladen unterweges* nicht unbedingt zu gestatten seyn, indem dadurch ebenfalls Aufenthalt für die gesammte Ladung entsteht, und überhaupt manche Unterschleife getrieben werden könnten.

Endlich müsste durch die Vorschriften der Strom-Ordnung auch demjenigen vorgebeugt werden, dass keine sogenannte *Winkelfahrten* statt haben; sondern dass die Gütertransporte regelmässig von einem Hafen zum andern vor sich gehen.

VI. Was die *künftige Eintheilung* der *Schifffahrt* betrifft, so ist in polizeilicher Hinsicht folgendes dieserwegen zu bemerken:

Unter den *Fahrten*, welche in der Folge auf dem Rhein und dessen Nebenflüssen unternommen werden, wird man, unbeschadet der ausgesprochenen *Freiheit*, eben so, wie es dermalen in Holland geschieht, diejenigen unterscheiden müssen, welche

I. *Ohne* weitere *Regularität* von einem Ende des Stroms zum andern geschehen, und wo die Schiffer weder an eine *gewisse Zeit*, noch an irgend eine *besondere Verordnung* gebunden sind, wo sie aber alsdann auch nicht immer auf eine gehörige *Rükfracht* rechnen können.

Nach dem, was bereits oben hierüber umständlicher ist ausgeführt worden, gehört hieher:

1) Alles das, was zu der sogenannten Kleinschifffahrt gerechnet wird.

2) Alle Ladungen mit Landeserzeugnissen und Handelsgegenständen, welche einerlei Bestimmung haben; von welchen daher unterwegs nirgends einige Ausladung gestattet wird, und die übrigens aus einem solchen Hafen kommen, wo die gehörige Verifikation rüksichtlich der tarifmässigen Erhebung der Gebühren bereits statt gefunden hat.

II. Sind besonders diejenigen *Fahrten* zu berüksichtigen, welche zur *Beschleunigung* der *Transitogüter* und übrigen Handelstransporte *regelmässig*, nach der *Bestimmung* eines *gewissen Zeitraums*, von einem Hafen zum andern gemacht werden, und wobei jeder Schiffer, wenn die Reihe an ihn kommt, auf eine gewisse *Rükfracht* zählen kann, damit eben diese Transporte desto schleuniger und wohlfeiler gemacht werden können.

Denn um für die Zukunft zum Besten des schleunigen

Zugs der Handelswaaren eine feste Ordnung in der Schifffahrt auf dem Rhein einzuführen, müssen, wie gesagt, mit Beseitigung alles Stapelzwangs, die bisher bestandenen Rangfahrten aus den Stationshäfen den in Holland üblichen Beurten ähnlich gemacht werden; da sonst weder die gehörige *Sicherheit* für die *Gebührenerhebung*, noch auch die so allgemein gewünschte *Konkurrenz* für die Speditionsthätigkeit in den vorzüglichern *Häfen* des Rheins zu erzwekken seyn würde.

VII. In Hinsicht des *Transports der Reisenden* durch die so genannten *Wasserdiligencen*, welchen zugleich die Ladung von einer bestimmten Quantität Güter gestattet wird, besteht bereits für den Rhein eine Polizeiverordnung, welche in Zukunft jedoch manchen Modifikationen zu unterwerfen seyn wird; da zumal diese für den rheinischen Verkehr so wichtige Diligencen-Anstalt noch weit mehr auszudehnen seyn dürfte, wenn nicht durch das Einführen der *Beurtfahrten* dieselbe eine andere Richtung erhält.

VIII. Für die *Schiffsführer* schreibt die Stromordnung vor, welche Eigenschaften dieselben zu beweisen haben, und welche Kaution von selbigen zu leisten ist; damit der Handelsstand wegen der denselben anvertrauten Waaren desto mehr gesichert seyn könne.

In den königlich-preussischen Landen, und namentlich auf der *Elbe*, wird das Recht, zur Führung der Fahrzeuge, nur unter der Bedingung eingeräumt, dass da, wo Schiffer-Innungen sind, sich jeder Andere der Schifffahrt enthalten muss, weil man sehr richtig voraussezt, dass die zünftigen Schiffer die Flussstrekken, die sie von

jeher befahren haben, auch besser kennen, als die übrigen, und daher die Transporte durch sie weit sicherer gemacht werden.

Wie dieses künftig auf dem *Rhein*, wo allgemeine Freiheit herrschen soll, zu reguliren seyn dürfte, wird durch die künftige Schifffahrts-Ordnung näher zu entscheiden seyn. Denn als ein Hauptgegenstand der Schifffahrts-Polizei wird stets das Innungs- und Gildewesen angesehen werden müssen, damit durch die dieserwegen bestehende Verordnung genau vorgeschrieben sey, was dazu gehört, um in eine solche Zunft aufgenommen zu werden.

Da der Handelsstand, wie billig, ein grösseres Vertrauen in die Schiffer sezt, welche mit ihren *eigenen* Fahrzeugen die Waarentransporte machen, als in solche, welche mit *gemietheten* Schiffen fahren: so ist besonders nöthig, dass jeder das Eigenthum seines Fahrzeuges beweisen müsse, ehe derselbe das Fahrrecht ausüben darf.

Besonders aber sollte, unbeschadet der Freiheit, billig Jeder die Beweise darzubringen haben, dass er die Schifffahrt gehörig erlernt, und mittelst der ausgestandenen Prüfung auch alle die Kenntnisse besizze, welche dazu erfordert werden, um in vorkommenden dringenden Fällen das *Steuerruder* selbst führen zu können.

Eines der sichersten Mittel, dass künftig nicht, zum Nachtheil des guten Rufs der rheinischen Schiffer, Einer das Zunftrecht erlange, der weder die genaue Kenntniss des Stroms, noch auch die gehörige Fähigkeit zur sichern Befahrung desselben hat, würde daher dieses seyn, wenn von den sämmtlichen hohen Uferstaaten festgesezt würde:

„dass nirgends bei *keiner Zunft* in den Häfen dieses Flusses Einer das *Schifffahrtsrecht* erlangen könne, der nicht zuvor *zwei Jahre* hindurch *als Steuermann* gefahren habe.“

IX. Vorzüglich wird durch das künftige Stromreglement auch die *Ordnung* zu bestimmen seyn, welche in den *Häfen* beim Ein- und Ausladen herrschen muss, als in welcher Hinsicht hauptsächlich Folgendes zu erwägen seyn wird:

1) Dass, in den sämmtlichen Häfen des Rheins und seiner Nebenströme, eine bestimmte *Ladungsfrist* festgesezt sey, damit überall der Zug der Waaren so schleunig als möglich von Statten gehe.

2) Da vermöge der einzuführenden *Beurtfahrten*, künftig die *Ordnung* des *Ranges* beim Laden um so fester begründet werden wird: so ist bei diesen regulären Fahrten blos darauf zu sehen, dass alles durch dieselben auf das Regelmässigste und mittelst der wohlfeilsten Fracht fortgeschafft werde.

3) Sind in den Häfen die genauesten Anstalten wegen der *Sicherheit* der Güter zu treffen, so wie auch dasjenige vorzuschreiben seyn wird, was die Schiffer sowohl beim *Bezug*, als bei der *Ablieferung* derselben zu beobachten haben.

4) Muss wegen des Betrags, was an *Krahnen-*, *Waag-* und *Lagergebühren* in den verschiedenen Häfen des Rheins und seiner Nebenströme zu zahlen ist, die grösste Uebereinstimmung herrschen, und zugleich auf die *Abschaffung* von allem demjenigen gedrungen werden, was *Ungesezliches* bisher hierunter eingeführt gewesen ist.

Sehr weise ist es daher bereits in dem 20sten Artikel der wiener Beschlüsse geordnet:

„ dass solche Polizei-Maasregeln getroffen werden würden, wodurch allen Unterschleifen in den Ein- und Ausladeörtern vorgebeugt wird; auch sollen die Hafen-Krahnen- und Lagergebühren, da, wo diese Einrichtungen bestehen, oder künftig statt finden dürften, durch die definitive Verordnung bestimmt werden, und solche künftig nur mit gemeinschaftlicher Verwilligung aller Uferstaaten erhöht werden können. "

Wegen der übrigen *Ordnung*, die rüksichtlich des *Ein-* und *Ausladens* der Güter eigentlich in den Häfen eines jeden Flusses beobachtet werden sollte, bezieht man sich hier auf das, was bereits oben pag. 24 bis 28 umständlicher darüber ist ausgeführt worden.

X. In Bezug des bei jeder guten Flussadministration zu bestimmenden *Frachtlohns*, so wie wegen dessen Einkassirung und Auszahlung durch die *Güterbestätter*, hat die Schifffahrtspolizei ebenfalls das Nöthige vorzuschreiben, indem dieselbe zugleich gegen die *Frachtenverstümmler* die gesezliche Strafe ausspricht, die sowohl den *Verlader*, als den *Schiffer* treffen sollte.

XI. Hoffentlich wird durch das neue Schifffahrts-Reglement auch die *Lükke* ausgefüllt werden, die sich bei der vorigen Gesezgebung für den Rhein gewahr werden lässt, dass nämlich der für die Schifffahrt so höchst wichtigen *Steuerleute* nirgends gedacht worden ist; als in welcher Hinsicht künftighin folgendes zu verordnen seyn dürfte:

1) dass auf allen Stationen die *nöthigen Steuerleute* sowohl für die *Berg-* als *Thalfahrt* angetroffen werden.

2) Diese Stationen müssen um deswillen nicht *zu lang* seyn, damit die Steuerleute die innerhalb derselben drohenden Gefahren in dem Bette des Flusses desto besser kennen lernen, und auch so schleunig als möglich auf dieselben zurükkehren können.

3) Zur bessern Erhaltung der Ordnung sollten die Steuerleute auf jeder Station eine *Zunft* bilden, die ihren Vorstand und eine solche *Kasse* hätte, woraus die alten, abgelebten Steuermänner, so wie deren hinterlassene Frauen und Kinder die nöthige *Unterstüzzung* beziehen könnten.

4) Kein Steuermann sollte *über* die ihm angewiesene *Station hinausfahren* dürfen, und sowohl rüksichtlich seiner ausübenden *Funktionen*, als auch wegen des *Steuerlohns* sich genau an dasjenige halten müssen, was die Schifffahrts-Ordnung näher darüber bestimmen wird.

5) Endlich sind die Steuerleute dahin zu verpflichten, dass sie in ihren Bezirken regelmässig das *Bette des Rheins* genau *untersuchen*, und bei schwerer Verantwortlichkeit von allen demjenigen sogleich die *Anzeige zu machen* haben, was sie der Schifffahrt entgegenstehendes *in diesen* sowohl, als auch auf den *Leinpfaden* gewahr werden.

XII. Damit die auf dem Rhein und den übrigen Flüssen statt findende *Flösserei* der Schifffahrt nicht entgegen stehe, so werden auch in dieser Hinsicht die nöthigen Vorschriften wegen der *Grösse* und des *Baues* der *Flösse*, so wie wegen des Wahrschauens und der den Schiffern nöthigen Hülfleistung zu geben seyn.

Dieses sind die wesentlichsten Punkte, die zur Herstellung einer *allgemeinen Stromordnung* für die schiffbaren

Flüsse Deutschlands, wodurch zugleich die zwekmässigste Polizei geltend gemacht werden kann, zu berüksichtigen seyn werden.

Nachdem wir auf diese Weise die vormalige Gesezgebung, welche für den Rhein Statt gefunden hat, mit der auf diesem Fluss bestehenden neuern Schiffahrts-Einrichtung verglichen, und zugleich unsere Blikke auf dasjenige gerichtet haben, wie künftig neben der Freiheit eine solche Ordnung auf den deutschen Wasserstrasen zu begründen seyn wird, mittelst welcher längs denselben auf eine sichere und schleunige Weise der Handelszug der Waaren in ganzen und zertheilten Ladungen statt finden könne: bemerken wir zum Schluss hier blos, dass, ohne Störung der Handelsverhältnisse, es nicht wohl möglich seyn wird, das auf dem Rhein bis jezt bestandene *Schifffahrts-System sogleich gänzlich* abzuändern, bis nicht zuvor eine *vollständige neue Ordnung* hergestellt seyn wird.

Da nach den Beschlüssen der wiener Kongresskommission die Ordnung, welche künftig für diesen Fluss geltend zu machen ist, auf eine zwiefache Weise begründet werden soll:

Einmal nemlich für den *interimistischen Zeitraum*, bis die definitive Schifffahrts-Ordnung sanktionirt seyn wird, und

Zweitens, für den *Zeitpunkt*, wo dieser provisorische Zustand aufhört:

so erkennt man zwar hieraus, wie weise die Verordnung ist, dass der Uebergang von dem bisherigen Schiffahrts-System (welches hauptsächlich auf der Ausübung des *Umschlagsrechts* in den beiden Stationshafen Mainz und Köln

beruhte) zu demjenigen, wo nun *Freiheit* die Losung seyn wird, nicht zu rasch seyn soll; allein es zeigen sich zugleich bei dem Entwurfe der nach dem 31sten Artikel jener Beschlüsse vorgeschriebenen interimistischen Instruktion so viele Schwierigkeiten, welchen zulezt nur dadurch wird vorgebeugt werden können, wenn, mit *Beseitigung* aller *Missbräuche* des *Stapels*, die *freien Transporte* von *Landeserzeugnissen* und von allem dem, was *einerlei Bestimmung* hat, möglichst begünstigt werden; indem dagegen in Hinsicht der *zertheilten Ladungen* von Stükgütern, die bisher bestandenen Tourfahrten noch so lange beibehalten werden, bis die zu bestimmenden Aus- und Einladehäfen auf allen Theilen des Rheins, mit denen zur Verifikation der Ladungen nöthigen Anstalten der Krahnen, Waage etc. versehen, und zugleich die *regulären Beurtfahrten* zwischen diesen Häfen gehörig eingerichtet seyn werden.

Indem in eben jenem 31sten Art. es ausdrüklich bestimmt worden ist:

„dass bis zur Erscheinung und Sanktionirung des neuen Reglements die Konvention von 1804 mit Ausnahme desjenigen, was bereits aufgehoben worden ist, befolgt werden soll;“

diese Konvention aber, wie man weiss, sich gänzlich auf das obengemeldete Umschlagsrecht gründet, so würde man die wiener Beschlüsse mit sich selbst in Widerspruch bringen, wenn man, ohne gehörige Unterscheidung, diese Basis geradezu beseitigen, und folglich die *bisherige Schifffahrtsordnung* gänzlich *aufheben* wollte, *ehe* die *neue* wirklich *hergestellt* ist.

Ohnstreitig sind zwar nach dem 19ten Art. der wiener Konvention:

„die Gerechtsamen, welche die Städte Mainz und Köln

unter dem Namen von Stapel und Umschlagsrecht bisher ausübten, aufgehoben worden."

Auch werden dieselben in Gemäsheit jener höhern Beschlüsse, zum Nachtheil der übrigen Häfen des Rheins, nicht mehr geltend gemacht werden können, so bald die neue Schifffahrts-Ordnung hergestellt seyn wird. Bis zu dem Zeitpunkte aber, wo diese noch nicht in Vollzug gesezt ist, werden die Städte Mainz und Köln noch immer, besonders wegen der Sicherheit der Schifffahrtsgebühren, als die vorzüglichsten *Verifikationshäfen* angesehen werden müssen, da zumal in den meisten übrigen dasjenige noch nicht eingerichtet ist, was die ordnungsmässige Bewährung der Ladungen voraussezt. Es wird daher keineswegs um des bisher bestandenen Privilegiums dieser Städte willen, sondern vorzüglich wegen der so nöthigen Verifikationen der Ladungen, der Unterschied zwischen den *ober-*, *mittel-* und *unterrheinischen Fahrten* noch auf kurze Zeit während des interimistischen Zustandes aufrecht zu erhalten seyn, bis wegen jener so wichtigen Beglaubigung der Transporte die gehörige Vorsicht genommen worden ist. Denn nur so wird die *neue Ordnung* sich überall nach und nach einführen lassen, ohne dass weder der mindeste Nachtheil für das Interesse der hohen Uferstaaten, noch auch einige Störung der rheinischen Handelsverhältnisse davon zu befürchten seyn wird.

MAINZ, gedrukt bei FLORIAN KUPFERBERG.
(Grosse Bleiche, Lit. D. N.° 335.)