# Die Schiffahrt der deutschen Ströme

Untersuchungen über deren Abgabenwesen, Regulierungskosten und Verkehrsverhältnisse

## **Zweiter Band**

Geschichtliche Entwicklung der Rheinschiffahrt im XIX. Jahrhundert



Vom Verein für Socialpolitik herausgegeben



**Duncker & Humblot reprints** 

# Schriften

des

# Vereins für Socialpolitik.

CI.

Die Schiffahrt der deutschen Ströme.

Zweiter Band.



# Leipzig,

Verlag von Duncker & Humblot.
1903.

# Die Schiffahrt der deutschen Ströme.

Untersuchungen über deren Abgabenwesen, Regulierungskosten und Verkehrsverhältnisse.

Bweiter Band.

Geschichtliche Entwicklung der Rheinschiffahrt im XIX. Jahrhundert.

Don

Eberhard Gothein.

Im Auftrage des Vereins für Socialpolitik herausgegeben.



# Leipzig,

Verlag von Dunder & Humblot. 1903. Biereriche Sofbuchbruderei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

# Dorrede.

Seit langerer Zeit mit den Vorarbeiten zur Geschichte des Sandels und der Induftrie in den Rheinlanden beschäftigt, habe ich doch bisber nur gelegentlich kleinere Mitteilungen über einzelne wichtige Abschnitte der Berkehrsentwicklung machen können; so hatte ich auch schon barauf hin= gewiesen, daß die früher übliche Darftellung des Rampfes um die Freiheit der Rheinschiffahrt und die Durchführung der Wiener Afte, wie fie nament= lich bei Treitschke ihren Ausdruck gefunden, einer gründlichen Revision zu unterziehen sei. Mit manchem andern Wunsch ist auch dieser durch die treffliche Monographie Ederts erfüllt. Wenn ich, nachdem erft vor furzem alle Berhältniffe der Rheinschiffahrt im XIX. Jahrhundert durch Eckert eine ebenso umsichtige wie lebendige Darstellung erhalten haben, dennoch mit einer neuen, ungefähr benfelben Beitraum umfaffenden Untersuchung auftrete, so bewogen mich dazu zwei Grunde. Edert hat, wie es sich für den Nationalökonomen von selber ergibt, den Rachdruck auf die Umwandlung des Betriebes und ihre vollswirtschaftlichen Wirkungen gelegt. ftellung der begleitenden politischen Rämpfe tritt im Bergleich hierzu mehr jurud; auch find diefe Berhältniffe nur mit hilfe archivalischen Materials genauer zu ersaffen. Der Scharffinn, den Eckert auch hier in der Berwertung des unzulänglichen gedruckten Materials gezeigt hat, ift höchst aneriennenswert; es mar aber boch munichenswert, diefen ersten bedeutenden wirtschaftspolitischen Rampf, den Preugen im XIX. Jahrhundert geführt, und der auch mit Entstehung und Ausbildung des Bollvereins in engem Busammenhang steht, eingehender zu beleuchten. So ftand mir benn auch für die übrigen Abschnitte ein weit umfaffenderes handschriftliches Material als Edert, der nur einiges neue Material aus heffischen Archiven beibringen fonnte, zu Gebote, fo daß es mir doch wünschenswert erschien, die Ent= ftehung der einzelnen Formen des Großbetriebes und feine Rudwirkung auf die gefamte Bollswirtschaft auf Grund desselben darzustellen. Ich habe

VI Borrede.

mit beständiger Rudficht auf Ederts Darstellung geschrieben und deshalb auch Partien, die er schon erschöpft hat, wie die Gildenversaffung und ihren Berfall oder die Jachtenschiffahrt nur gang turg behandelt. Auch habe ich deshalb auf die weitschichtige gedruckte Literatur, von der Eckert nur weniges entgangen ift und die er in überfichtlichem Berzeichnis zusammengestellt hat, nur gelegentlich verwiesen. Das wichtigste Material bot mir das Archiv der Sandelstammer Roln. Bei der maggebenden Bedeutung, die diese im gangen und durch ihre führenden Manner im einzelnen für alle Bertehrs= angelegenheiten des Rheinlandes gehabt hat, ift es erklärlich, daß auch eine Kulle amtlichen Materials hier zu finden ift. Kur die Zeit von 1848 ab find auch die Materialien der Handelstammer Duffeldorf von Bedeutung. Für die politischen Vorgänge bieten das Staatsarchiv in Berlin und das Generallandesarchiv in Karlsruhe natürlich ein weitschichtiges Material, das ich wenigstens zum Teil benütt habe. Gine vollständige Ausnützung wird erst erforderlich sein, wenn die Schiffahrtspolitik im Zusammenhang mit der gesamten Berkehrs= und Sandelspolitik zur Darftellung gelangt. weilen konnte ich diese Beziehungen wohl andeuten, aber nicht im einzelnen verfolgen.

Bonn.

Cherhard Gothein.

# Inhaltsverzeichnis.

Seite
Einleitung und Juffand der Rheinschiffahrt im XVIII. Jahrhundert $2-1$
Die Rheinzölle $2-4$ . Die holländischen Lizenten $4-5$ . Die Stapelrechte $6-9$ . Schiffergilden und Rangfahrten (Beurten) $9-10$ . Der Schiffahrtsbetrieb $11$ Der Einfluß des Berkehrs auf die Bolkswirtschaft $11-13$ .
Erstes Kapitel. Die Revolution
Die Anordnungen der neuen Behörden $13-14$ . Die Douane und die Frucht sperre $15-16$ . Die Freihäfen $17-18$ . Die Konkurrenz des rechten Ufers $18-20$ Die Gewerbefreiheit der Schiffahrt $21-23$ . Die Frachten $24-26$ . Vorläufige Ber suche einer Reform der Wassersülle $26-28$ .
Iweites Kapitel. Der Oktroivertrag
Berhanblungen des Raftatter Kongresses $29-32$ . Der Talweg als Grenze $38$ Berhandlungen in Regensburg $34-35$ . Abschluß des Oktroivertrages $36$ . Das Berwaltungssystem des Oktroivertrages $36-37$ . Der Tarif $37-38$ . Berwendung der Sinkünste $38-39$ . Die Stapelrechte $39-40$ . Gilden und Kleinschisser $40-41$ Die Durchsührung des Bertrages $42$ .
Drittes Kapitel. Das Kaiserreich und die Rheinschiffahrt 42 -64
Coqueberts Beamten-Inftruktionen 43. Der Generalbirektor Sichhoff 44. Die Beschränkung ber Schifferzahl 45. Sinrichtung ber Gilben 46—48. Die Schiffer auf ben Rebenflüffen und die Kleinschiffer 49—51. Die Jachtenschiffer 51—53 Frachtenbilbung in Holland und am Rhein 54—56. Sinschränkungen der Stapel rechte 54—58. Die Übernahme des ganzen Oktroi durch Napoleon 59. Napoleonsholländische Politik 60—62. Rückgang des Verkehrs und Reformpläne 62—64.
Viertes Kapitel. Die Rheinschiffahrt auf dem Wiener Kongreß 64-82
Die Zentralverwaltung am Rhein 64, 65. Der Artikel V des Pariser Friedens 65. Die Kongreßmitglieder und ihre Schiffahrtsinteressen 66—67. Der Clancartysche Antrag 68. Die holländische Diplomatie und das jusqu'à la mer 69. Die Ein sehung einer Zentralkommission 71—73. Die Regelung des Oktroi 74. Aussehung der Stapelrechte 74—78. Aussehung der Gilden 78—79. Behandlung der Neben

Seite.

flüffe 79. Die Bestimmungen über gemeinsame Ströme 80. Berhalten in der Frage der Transitzölle 81-82.

#### Fünftes Kapitel. Der Streit um die Befreiung des Rheins . . . . 82—140

Allgemeiner Optimismus 82. Kanalpläne 83—85. Absicht ber sofortigen Stapelauschebung 85—86. Das neue Kölner Programm und Humboldts Auslegung der Akte 87—90. Borstellungen bei der Regierung 91—92. Das niederländische Zollgeset 92—94. Die ersten Verhandlungen der Zentralkommission dis zu Hardenbergs Reise an den Rhein 94—100. Hardenberg für das Kölner Programm 101 dis 102. Die Stellung der einzelnen Userstaaten 102—104. Die öffentliche Meinung 105—106. Stapel und Transitzölle als Pressionsmittel gegen das deutsche Hinterland 106—109. Fortsetzung der Kämpse in der Zentralkommission und am Bundestage 109—115. Der Veroneser Kongreß, die Großmächte und die Rheinschiffschrt 115—117. Neue Männer. Die Kohlenschiffschrtsstrage 118—120. Preußens Ausscheiden und die Umstimmung der Süddeutschen 121—124. Umstage bei den Handelskammern über die freie Durchsahrt 125—127. Der Kölner Versuch einer Rhein-Seefahrt 127—129. Beilegung des Streites mit Holland durch Mot 129 dis 133. Die belgische Revolution 133—134. Die Entschädigung Kölns 134—136. Die Rheinschiffahrtsakte 136—140.

#### Sechstes Kapitel. Der Schiffahrtsbetrieb und seine Ergebnisse . . . 140—171

Die Wirksamkeit der Schiffergilden 140—143. Die freien Schiffer und die Hilfsgewerbe 143—146. Die Affekurationsgesellschaft 146—150. Die Rangsahrten 150—152. Die Verbindung mit Antwerpen 152—154. Schiffahrt auf den Rebensküffen. Kohlentransport 155—159. Die ersten Oktroiermäßigungen 159—162. Die Frachtenhöhe 162—166. Wirkungen auf die Volkswirtschaft. Getreidehandel, Holz und Wein, Kolonialwaren 166—169. Der Gesamtverkehr 170—171.

#### 

Die Jachtenschiffahrt 171—175. Borläufige Bersuche mit der Dampsschiffahrt 176—178. Die Eründung der niederländischen Gesellschaft. Probesahrt des Secländers 178—182. Borläufige Bersuche mit der Schleppsahrt 183—184. Gründung der preußischen Gesellschaft 185—188. Die Dampsschiffahrt am Oberrhein, Jusionen 188—190. Der Kampf mit den Schiffergilden 190—194. Sinwirkungen auf Handel und Berkehr 194—195. Weiteres Berhalten der Regierungen 195—197. Erste Konkurrenzunternehmungen 198—199.

#### 

Die Bermehrung der Schiffer 199—200. Neue Bestimmungen über Patente und Steuerleute 200—201. Konkurrenz der Rheinskäbte und die Beurtsahrten 202 bis 207. Der Kampf um den Niederrhein zwischen Köln und Holland 207—211. Der Kölner Rheinschiffshrtverein und der Sturz der alten Handelskammer 211—214. Die neue Handelskammer. Ludolf Camphausen 214—218. Das Sinken der Frachten 218—220.

Seite

Neuntes Kapitel. Die Verkehrspolitik der Rheinuferstaaten von
<b>1831—1848</b>
Der Oktroi nach der Rheinschifffahrtsakte 220—221. Die Differential-Wasserzölle 221—223. Die Tarifkämpse im Zollverein 224—229. Anträge auf Aushebung des Oktroi 229—231. Schiffahrtsabgaben auf den Nebenstüffen 231—232. Der Bibricher Überfall 233. Verhalten der Niederlande 233—236. Der niederländische Schiffahrtsz und Handelsvertrag 237—239. Neue Versuche mit der Rhein-Seefahrt 239. Die Wasserverbindung mit Antwerpen 240—242. Die Sisenbahn nach Antwerpen 242—244. Der belgische Handelsvertrag 244—245.
Behntes Kapitel. Der Kampf der Verkehrsmittel $246-280$
Die alten Dampsichiffahrtsgesellschaften 246—247. Die Düsselborfer Geselschaft. Konkurrenzkampf und Kartell 248—250. Die Dampsichlepper auf dem Waal 250—252. L. Camphausen und die Kölner Schleppsahrt 252—254. Ausbildung der Schleppsahrten, Opposition der Schiffer 254—262. Die Schifferunruhen im Jahre 1848 262—267. Die kleinen Unternehmungen seit 1848 267—269. Die ersten Eisenbahnen als Zusahrtstrecken für den Strom 270—271. Siegreiche Konkurrenz der Eisenbahnen am Oberrhein und den Rebenstlüssen 271—274. Konkurrenz der Längsbahnen mit dem Wasserweg 274—275. Gestaltung des Gesantwerkehrs unter der Konkurrenz 276—277. Gestaltung des Warenverkehrs im einzelnen. Kolonialwaren, Getreide, Holz, Erze, Kohlen 277—279. Die leitenden Persönlichkeiteten 280.
Elftes Kapitel. Der Verfall und die Aufhebung der Schiffahrts= abgaben
Die Rheinzölle als Abart der Eingangs- und Transitzölle 280. Bestrebungen zur Regelung der Binnenschifffahrt im Jahre 1848 281—285. Der Binnenschiffahrts- Gesetzentwurf und sein Scheitern 285—287. Aushebung der Abgaben in den Nieder- landen 288—289. Der Kannpf gegen die Abgaben in Deutschland 289—290. Ers mäßigung der Abgaben nach Aushebung der Transitzölle 291—293. Die Rekognition 293—294. Stellung der einzelnen Userstaaten zu den Schiffahrtsabgaben und die Aushebung im Jahre 1866 294—295. Die neue Rheinschiffahrtsakte 295—297.
<b>H</b> ümblik
<del></del>

## Berichtigung.

Durch ein Bersehen haben die Kapitel VI und VII die Überschrift Fünftes und Sechstes Kapitel erhalten.

# Geschichtliche Entwicklung der Rheinschissfahrt im XIX. Jahrhundert.

Don

Eberhard Gothein.

### Einleitung.

Man mag wohl von einer wirtschaftlichen Anechtschaft des Rheines bis zum Beginne bes 19. Jahrhunderts, der erft allmählich im Laufe besselben die Befreiung gefolgt ist, sprechen. Zwar war durch Reichsbeschlusse und Wahlkapitulationen stets die Freiheit des Verkehrs auf den Wasser= straßen ausgesprochen worden, darunter war aber doch nur verstanden, daß auf diesen wie auf den Landstraßen jedermann zugelaffen fein follte, - eine Freiheit, die tatsächlich durch das alleinige Anrecht der Schiffergilden auf gewerbsmäßige Frachtvermittlung wieder aufgehoben wurde -, und daß der Strom bolligen Frieden genießen follte, - ein Berfprechen, das in ernsten Rriegszeiten nie gehalten wurde. Außerdem war ausdrucklich dem Raifer das Versprechen abgenommen, daß er feine neuen Wafferzölle bewilligen oder zulaffen werde. Durch dieses Berbot war zugegeben, daß ursprünglich dem Raifer das Recht zustand, solche Zollrechte zu verleihen, aber seit langem hatte er felbst den Bersuch unterlassen muffen, dieses Recht geltend zu machen. Bergebens hatte die Stadt Roln mehrmals verfucht, in den Befit eines eigenen Bolles mit Silfe des Raifers ju gelangen; gegen den Widerstand der Landesherren, die an der Rheinfahrt und an den bestehenden Bollen interessiert waren, waren auch die kaiserlichen Privilegien nicht aufrecht zu erhalten. Roch einmal hatte Raiser Ferdinand II. in den Zeiten seiner größten Macht sogar einen Reichszoll, an dem die Stadt beteiligt sein sollte, in Roln errichten wollen, aber er hatte vor bem einmütigen Widerstand ber Rurfürsten zurudweichen muffen 1. Richt von allen vorhandenen Zöllen konnte man den ursprünglichen Rechtstitel mehr erweisen, aber wie überall im öffentlichen Recht des Reiches galt der unvordenkliche Befit als hinreichend. Auch war die Anzahl fo groß, daß sie kaum noch eine Bermehrung duldete; bestanden doch 32 anerkannte

<sup>1</sup> Rach den Atten des Rölner Stadtarchivs.

Bolle von Straßburg bis zur holländischen Grenze, und zumal auf der Strecke von Mainz bis Köln hatte der Schiffer kaum etwas anderes zu tun, als von einer Zollstätte zur anderen zu fahren, um hüben und drüben seinen Golbgulden für jedes Zollsuder zu entrichten.

Die vier Kurfürsten am Rhein beanspruchten die oberste Aufsicht über den Strom und die Schiffahrt. Ihnen und ihren Domkapiteln gehörte die Mehrzahl der Bolle: auch das große niederrheinische Territorium Cleve-Berg erhob nicht den Anspruch, zu ihren Kapitelstagen zugezogen zu werden, die regelmäßig zu Bingen abgehalten wurden. hier wurden gemeinfame Anordnungen getroffen, der Zustand des Fahrwaffers, für das eine schmale Rinne, mindeftens von 12 Jug Breite, offen gelaffen werden follte, wurde hier begutachtet, Streitigkeiten, die fich aus dem Betrieb der Schifffahrt ergaben, murden entschieden. Die Städte, die einst im 13. Sahr= hundert durch ihre Bundniffe die Regelung Diefer Dinge mitbeftimmt hatten, waren schon feit dem 14. Jahrhundert hierin völlig machtlos; ganz vergebens haben fich die Städtetage gewehrt, als im letten Drittel des 16. Jahrhunderts bei der allgemeinen Breissteigerung die Besitzer der Bolle die Gelegenheit ergriffen, die Tarife ungemeffen in die Bohe zu schrauben 1. Immerhin hatten fich die Rapitelstage, ehe fie gegen das Ende des 17. Jahrhunderts einschliefen, manche Berdienfte erworben: unrechtmäßige Bolle, die in langdauernden Rriegszeiten immer wieder auftauchten und willfürliche Zollverlegungen waren von ihnen abgestellt, jene Bersuche des Kaifers, neue Bolle zu eigenem Nugen ober zur Belohnung ergebener Anhanger einzuführen, waren zurückgewiesen worden; einmal nach dem Dreifigjährigen Kriege hatte man die Bolle, wenn auch nur vorübergehend, ermäßigt und fojort den volkswirtschaftlichen Rugen verspürt2.

Die schwerste Belastung war man aber nie imstande gewesen, zu beseitigen: die holländischen Licenten. In dem Kamps gegen die aufständischen Niederlande hatte zuerst Alba allen Handel nach Holland und Seeland gesperrt und, wie die Städte schon 1575 klagten, den Paß zu den Hansestädten und von diesen in das Reich und an den Rheinstrom gänzlich verslegt. Im Wetteiser haben darauf die beiden kriegsührenden Parteien die Licenten, Kriegsabgaben für die Erlaubnis, Handel zu treiben, eingesührt. Den Niederlanden gewährte dieses Shstem die beträchtlichsten Handelssvorteile; es sehlte hier zwar nicht an einer strengeren Partei, die es für eine große Schande erklärte, den Feind selber zu speisen und ihm Munition

<sup>1</sup> Säberlin VIII, 346, 638; IX, 7; XVIII, B. X.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Die Originalatten der Kapitelstage im Koblenzer Staatsarchiv. Einzelne Auszüge bei Winbicheid, De stapula. 1773.

Auguführen, aber der Erfolg gab den Raufleuten Recht, die die Unmöglichteit einer wirtsamen Sperre behaupteten und den Borteil nach der Lehre der Fabel, wenigstens mit den Konkurrenten teilen wollten. Mit voller Schwere hingegen mar dieses System jojort auf das deutsche Sinterland ge= fallen. Noch eben hatte Köln eine Nachblüte feines Sandels erlebt, als fich ein beträchtlicher Teil der Antwerpener Großkaufleute, um Albas Be= drückungen zu entgehen, vorübergehend hierher gezogen hatte, jest verlor es im Laufe weniger Jahre den Hauptteil feines Gigenhandels. Umfonft war auf den Reichstagen über diese neue Beschwerung bitter geklagt worden, den Protesten sehlte der Nachdruck der wirklichen Macht, und die Bermittlungsversuche, die das Reich und der Raifer, um im eigenen Intereffe aus diefer Notlage herauszukommen, unternommen hatten 2, scheiterten tläglich. Seitdem hatten die Generalstaaten diefes Spftem will= fürlicher Transitzölle beibehalten; es war ihr brauchbarftes Mittel ge= worden, um den Berkehr auf dem Rhein nach ihrem Willen zu regulieren und die deutschen Raufleute vom aktiven Sandel nach Belieben auß= zuschließen. Es wurde ihnen dies um so leichter, als die Schelbesperre, die vollends durch den Westjälischen Frieden volkerrechtlich festgestellt war, Deutschland feinen in früherer Beit wichtigften Berkehrsweg verlegte und es allein auf die hollandische Berkehrsbermittlung verwies.

Die Rheinlande aber haben fich bald felbst des Gedankens einer Beteiligung an einem Markte, der über holland hinaus liege, völlig ent= wöhnt. Es ware irrig, anzunehmen, daß die Raufteute in den rheinischen Städten im 17. und 18. Jahrhundert die hollandische Sandelsvormundschaft unwillig ertragen hätten, nachdem noch am Ende des 16. Jahrhunderts ein Rolner der Borkampfer der Sanfe für die alte Sandelsstellung in England gewesen war. Während diefer Zeit ift bis jum Abschluß bes nordischen Krieges der Befitz der Oftseehäfen der Bunfch Breugens gewesen, um durch fie jum Anteil am Weltverkehr zu kommen, Schwedens, um das hinterland davon abzusperren; so mar er der wichtigfte Gegenstand ber hohen Politik; am Rhein konnte von etwas Ühnlichem nicht die Rede Von Holland die fremden Waren zu beziehen. Holland zum guten Abnehmer zu haben, erscheint durchweg Fürsten wie Kaufleuten als das naturgemäße und vorteilhafteste Berhältnis, und fogar der Reid ift verstummt. Auch die Plage, die jest neu in die Bohe kommen, weil fie fich den neuen Formen des Handels und der Induftrie eröffnen, wie Rrefeld

<sup>1</sup> v. Meteren (1614) XII, 617; XIV, 76, 3.

<sup>2</sup> Säberlin X, 386.

und Mannheim, wollen garnichts anderes als Filialen Hollands sein 1. Die alten Großstädte aber zogen sich überhaupt freiwillig auf das bequeme Altenteil des Kommissionshandels zurück und begnügten sich mit der Rolle des Agenten. Diesen Zweig des Geschäftes sich aber auch allein zu sichern, wird das einzige Ziel, dem Köln und Mainz noch nachstreben.

Ihm mußte bor allem, je langer je mehr, das Stapelrecht dienen. jenes verhängnisvolle Privileg, um deffen Erwerb und Behauptung fich die Sandelsgeschichte der Städte Roln und Mainz und des gangen Rheines recht eigentlich dreht. Nach dem Grundfat falscher historischer Erflärung, daß Migbrauche insgemein einft vernünftig, Bemmniffe einft forderlich gewesen seien, hat man oft angenommen, daß die erzwungene Um= ladung fich aus den Berschiedenheiten der Wafferstraße erkläre, und daß bas Stapelhalten — ber Zwang, mehrere Tage hindurch die Waren, ebe fie ju weiterer Berfendung freigegeben werden, im Raufhaus ber Stadt feilzubieten - eine weise Magregel mittelalterlicher Städtepolitik gewefen sei, um einen großen Markt zu schaffen. Solche Bründe find allerbings oft angeführt worden, als man im 19. Jahrhundert dem Stavelrecht noch eine kurze Lebensfrift verschaffen wollte; frühere Zeiten haben offenherziger fich nur auf ben Standpunkt bes erworbenen Rechtes gestellt. und die hartnäckigen Rämpfe um den Stapel find damals nur mit juriftischen Waffen geführt worden. Das ganze Mittelalter hindurch ist die Schifffahrt ununterbrochen auf dem ganzen Rhein auf- und abwärts gegangen; es war vielleicht das bewunderte Borbild Benedigs, das den Berkehr der Fremden untereinander in Benedig und den Sandel derfelben über Benedig hinaus ohne besonderen Widerstand aufzuheben gewußt hatte, was Röln jur Nachfolge gereizt hatte. Als der Streit über die Reichsfreiheit der Stadt entbrannt mar, hat der Erzbischof Ronrad von Hochstaden, 1259, wohl nur als eine glänzende lockende Aussicht, die er eröffnete, das erste Stapelprivileg gegeben, wonach fein Raufmann über Röln hinaus weder zu Waffer noch zu Lande gehen durfe. Es blieb trot der üblichen Berufung auf altes Herkommen nichtig, zumal der Erzbischof überhaupt kein Recht befak, folde Brivilegien zu erteilen. Als dann die Stadt fich von Raifer Karl IV. mit anderen Rechten auch dieses bestätigen ließ — denn was befiegelte die Reichstanzlei damals nach Entrichtung hoher Gebühren nicht! -, hob doch schon im nächsten Jahr, 1356, auf den Ginspruch der Kurfürsten der Kaiser die Bewilligung wieder auf. Dieser Vorgang hat sich

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Für Krefelb Singe und Schmoller, Seibeninduftrie, für Mannheim meine Abhandlung über Mannheim im erften Jahrhundert seines Bestebens.

dann noch mehrmals wiederholt. Zulegt hat nochmals mitten im Dreißig= jährigen Kriege, 1635, Ferdinand II., als er den an Köln verliehenen Zoll nicht halten fonnte, ber Stadt ben Stapel beftätigt, aber die Borftellungen der gesamten Kurfürsten über Bruch der Wahlkapitulation waren so lebhaft, daß Ferdinand III. sich weigerte, das Privileg nochmals zu bestätigen. Trop diefer Wachsamkeit der Rheinuferstaaten waren jedoch die Kölner auf anderem Wege gang allmählich in den Befitz diefes Rechtes gelangt. Sie hatten gegen das Ende bes 15. Jahrhunderts mit den hollandischen Seeftabten, von benen ihnen die wichtigfte Ware der Bergfahrt, ber Bering, tam, Berträge geschloffen 1, wonach die Zubereitung der Heringe geregelt wurde: in Köln sollten sie erst umgepackt und die Tonnen geeicht werden; die Stadt übernahm dafür auch die Garantie für die richtige Sortierung und die Regregpflicht. Schon 1509 erkannte junachst ber Rurfürst von Röln diese Ordnung an, und die Stadt vertrat fie auch auf den Rapitels= tagen der nächsten Jahrzehnte mit dem hinweis auf die Borteile, die der Handel und die Konfumenten aus der erhöhten Sicherheit zögen. Die Rölner Botschafter verficherten babei regelmäßig, daß die Verpflichtung zum Ausladen nicht weiter als auf die Beringe und die anderen fogenannten Bentwaren, Butter, Rafe, Budlinge, ausgebehnt werden folle; allein all= mählich wurde eine Ware nach der anderen, namentlich der Wein und, als mit der Ausbildung der holländischen Sandelsmacht die Rolonialwaren an Bedeutung gewannen, auch diefe als ftapelpflichtig zugezogen. Seit dem 17. Jahrhundert durften überhaupt nur noch wenige Güter, bei denen fich die Umladung von felbst verbot, Mühlsteine und Traß, von Andernach aus in demfelben Schiffe an Köln vorbeigeführt werden. Solche Waren, Die vom Stapel frei gelaffen wurden, wie Salg und Betreibe, mußten jest wenigstens "auf einen anderen Boben gefett werben". Rur gange Schiffs= ladungen, die dem Schiffseigentumer felber gehörten, waren von der Um= ladung ausgenommen, aber in einer Zeit, die faft nur Studgutverkehr tannte und in der gang regelmäßig Sandel und Frachtgeschäft getrennt waren, besagte diese Ausnahme nicht viel. Julich-Berg beanspruchte außerdem für die bereits erkauften Güter seiner Untertanen, auch wenn sie als Stückgüter mit anderen vermischt waren, dieselbe Freiheit, mas zu unabläffigem Bader mit dem Kölner Rat Anlag gab 2. 3m übrigen follte der Absicht der Kölner gemäß der Stapel gerade dazu dienen, um Rauf und Berkauf außerhalb der Raufhäufer der Stadt möglichst zu berhindern.

<sup>1</sup> Diefe und die vorhergehenden Korrespondenzen im Kölner Stadtarchiv.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Die einzige brauchbare Schrift über ben Stapel: Binbicheib, Commentatio de stapula, 1775, verbanft biefen Streitigkeiten ihren Urfprung.

Von jeder Ware, die hierher, nach dem Gürzenich und dem Fischkauschause, geführt wurde, verlangte man den Eid, daß sie weder bestellt noch veretaust sei; dadurch war der Grundsak, der überall für den inneren städtischen Markt galt, den Fürkaus zu verhindern, auch für den Großhandel zu Gunsten eines Umschlagsplatzes proklamiert. So war man auch wieder darauf zurückgekommen, allen Handel von Gast zu Gast unmöglich zu machen: alle Waren, die über die Stapelzeit in Köln zum Verkause lagern sollten, dursten nur hinter Kölner Agenten gelegt und von ihnen verkaust werden.

Man mag erstaunen, daß die Stadt in den Zeiten ihres tiefen Berfalls Ansprüche durchzusühren vermochte, die fie in der Zeit ihrer höchsten Blüte vergebens erhoben hatte. Der unsterbliche Prozes vor dem Reichs= kammergericht, den die vier rheinischen Aurfürsten mit ihr führten, der nach zeitweiliger Unterbrechung im Jahre 1714 aufgenommen und beim Untergang ber Reichsfreiheit noch immer fo weit wie im Anfang von seinem Ende entsernt war, wirkte allerdings so gut wie eine Sicherung Sonft befag Röln nur Zwangsmittel in feinen ihres Befititandes. eigenen Mauern: ein Schiffer, ber ben Stapel gebrochen, wurde nicht mehr am Werft zugelaffen, ein Kaufmann vom Kaufhaufe ausgeschloffen. Diefer Gefahr aber wollte fich niemand ausseten, und deshalb blieb auch die bergische Konkurrenzgründung auf dem anderen Ufer, Mülheim, bas Rölner Altona, über bas man fich unabläffig feit dem Beginn bes 16. Jahrhunderts beschwerte, von geringer Bedeutung. Und wenn Kaufleute, die fich nicht fügen wollten, immer wieder den Stapel zu Lande um= fuhren, fo war das unbequemer und oft koftspieliger als der Stapel felber. Auch war es nicht bebeutungslos, daß die Schiffergilden ihren Rechts= wohnfit in Röln hatten, so gering im übrigen die Macht des Rates über fie mar. Außerdem maren die Hollander gegen den Stapel völlig gleich= gultig; fie empfanden feine Beläftigungen nicht; es war eber eine Bequemlichkeit für fie, die Waren an den Kölner Spediteur zu adreffieren und ihm die weitere Berfendung ju überlaffen. Diefe klugen Großhandler fahen außerdem gang deutlich, daß eben über diesem Privileg Röln feinen Eigenhandel eingebüßt und feine Raufleute zu Agenten geworben maren, also zu Leuten, die von ihnen selber abhängig waren. Die einzige Ware aber, die der Hollander im Oberlande felber einkaufte, das Langholg, ging im Floß ohne Umschlag an Köln vorbei. Schließlich mag man fogar trot aller großen Worte am Ernft ber rheinischen Territorialfürsten bei der Beftreitung des Stapels zweiseln. Denn wo es anging, suchten sie in ihren Landen ein Gleiches zur Ausbeutung der Nachbarn zu tun. Mann-

heim, das von seinem Gründer Karl Ludwig zu einer Stätte des freien Berkehrs bestimmt worden war, follte fpater nach feiner Wiedererbauung durch den Besitz des Neckarstapels gefördert werden; vor allem aber war ber Mainzer Stapel in der Sand des Rurfürsten mindestens ebenfo läftig, als der Kölner in der hand des Rates. Böllig gleichlaufend hatten fich die Stavelrechte der beiden Städte entwickelt. Nach vergeblichen Unläufen in der freiftädtischen Zeit hatte Maing, hierin gunftiger gestellt als Roln, unter Kurfürst Berthold einen unansechtbaren Rechtsanspruch auf ben Stapel erhalten. Es war eine Belohnung, die der Kurfürst in der Zeit feiner erfolgreichen reichsreformatorischen Tätigkeit fich ausbedungen hatte, zugleich wohl auch ein Trost für die Stadt an Stelle der verlorenen Reichs= Dennoch ist auch hier mährend des gangen 16. Jahrhunderts mit dem Umladezwang mild verfahren worden, erft nach dem Dreißigjährigen Rriege hat man die Zügel ftraffer angezogen. Darüber gerieten Rurpfalz und Kurmainz hart aneinander, da Karl Ludwig Mannheim durch den Mainzer Stapel fo gut wie abgesperrt fah; auch hat man später dem ober= rheinischen, wenig bedeutenden Berkehr einige Erleichterung gewährt. Mainzer Stapel richtete fich viel mehr gegen Frankfurt, das hier als läftiger Nachbar und Emporkömmling angesehen wurde und von dem man immer wieder den Megverkehr abzulenken fuchte.

Durch den Umladezwang waren auch die Schiffergilden erft recht ge= feftigt worden. Röln hat die feinigen, je eine für den Ober= und den Niederrhein, überhaupt erft im 16. Jahrhundert im Zusammenhang mit den Stapeleinrichtungen erhalten, und die alte Mainzer Zunft der Steuerleute hat ihre jeste Organisation als Schiffergilde auch erst durch Kurfürst Berthold, der noch als Dombechant ihr die Ordnung im Jahre 1468 gab. Die Mainzer Schiffer bilbeten im wesentlichen eine städtische Zunft, mährend die beiden Kölner Gilden ihre Mitglieder namentlich am Niederrhein bis nach Holland hinein fiten hatten. Beständig mar deshalb amischen ben Rurfürsten und der Stadt Roln Streit über die Rombetengen: Die Schiffer felber erkannten die Autorität der Stadt felten an; nur die Bereinbarung der Frachten geschah unter ihrer Obhut und wurde von ihr Im wefentlichen hat ein im Jahre 1719 aufgestellter Tarif während des 18. Jahrhunderts gegolten, nicht ohne daß hier wie in Maing wiederholt über wechselseitiges Unterbieten von den Schiffern geklagt wird. Den Schiffern der kleineren Orte wurde, soweit fie nicht in den großen Bilben aufgenommen maren, nur die Beteiligung an der Berfonenbeforderung und die Kleinschiffahrt, d. h. der Berkehr der Zwischenhäfen überlaffen, während die Großschiffahrt, der Verkehr von einem Stapelort jum anderen,

vielfach noch badurch begünftigt mar, daß es verboten mar, Ladungen auf ber Fahrt aufzubrechen ober umzuladen. Bon den Stapelorten aus gingen alsdann die Marktschiffe zu bestimmter Zeit als die wichtigste Form der Lokalichiffahrt 1. Frankfurt zumal mar auker der Mekzeit für feinen Wafferverkehr fast allein auf das Marktichiff angewiesen. Der feste Fahrplan, die Sicherheit, daß das Schiff jur bestimmten Stunde, wie auch feine Ladung fei, abgehen muffe, machte die Marktichiffe beliebt; ben gleichen Grundsatz suchte man seit dem Westfälischen Frieden auch in der großen Schiffahrt mit den fogenannten Rang- oder Beurtfahrten durchzuführen. Die Rlagen über Unregelmäßigkeit in der Lades und Lieferzeit waren so allgemein, daß die Kaufleute hier vor allem Abhilfe munschten, allein gerade in diefem Bunkte ließen auch die Rangfahrten zu munichen. Die Sauptsache bei ihnen mar, eine bestimmte Reihenfolge der Schiffer, in der fie fahren sollten, jestzustellen. Dabei kam es tatfächlich meist auf ben Ausschluß lebhafterer Konkurrenz unter den Zunftmitgliedern felber hinaus. Die Beurten wurden daher ftets von den nicht beteiligten Schiffern und meistens auch von den Raufleuten, die ihnen mit Recht die Verteuerung der Frachten zuschrieben, bekampft. Nach manchen Schwankungen bestand seit dem Ende des 17. Jahrhunderts als die wichtiafte dieser Fahrten die zwischen Köln und Holland, auch am Oberrhein zwischen Mainz und Stragburg mar von Maing aus eine folche eingerichtet. Bier mar die Absicht ganz deutlich, den bescheidenen Rest dieses oberrheinischen Berkehrs in die Bande weniger, meistens auch recht durftiger Schiffer ju bringen. Auf bem Mittelrhein dagegen, wo die beiben großen Gilben von Roln und Mainz fich Konkurrenz machten, waren alle Bersuche, fie zu einer gemeinschaftlichen Beurtfahrt zu vereinigen, vergeblich.

Selbstverständlich besaß die Zunftversassung auch ihre sehr beträchtlichen Borteile; die Ausbildung des Schiffers, die bei dem jämmerlichen
Zustand des Fahrwassers von höchster Wichtigkeit war, wurde durch sie
stets genügend gewährleistet; und wenn zwar endlose Klagen über Unpünktlichkeit und Überteuerung, sehr wenige aber über Unehrlichkeit laut
werden, so ist auch das wesentlich dem strengen Geist der Genossenschaft
zugute zu schreiben. Im übrigen aber zeigt sich der Gegennutz verknöcherter Korporationen, freilich eine Sünde, die im 18. Jahrhundert
allgemein ist, bei ihnen im höchsten Maße, und die Versuche der Obrigfeiten, mit ost sehr draftischen Gewaltmitteln diesen etwas einzuschränken,
glückten selten. Dem Schiffer lag immer daran, die Einzelpreise hoch-

<sup>1</sup> Bettgenhänfer, Die Marttichiffahrt.

zuhalten; wenn er fich das Nötige verdient hatte, seierte er. Die Fahrten waren so wie so außerordentlich langsam: von Röln bis zu einem hollanbifden hafen rechnete man feche Wochen, von Maing bis Stragburg die gleiche Zeit: das Fahrwaffer, überall verwahrloft und zum großen Teil bon den Fischern verbaut, litt nur Fahrzeuge von geringem Tiefgang hört man die Raufleute, so waren für die Borteile des handels ichon die vorhandenen viel zu groß, denn je größer bas Schiff, um fo länger bauerte es, bis es mit Studgutern gefüllt war und fich ber Schiffer zur Abfahrt entschloß. Der Leinpfad, der einzige Entgelt, den die Regalherren für die Bolle leifteten, war in mangelhaftem Zuftand und verlief bald auf dem rechten, bald auf dem linken Ufer. Oberhalb Oppenheim hörte er fo aut wie auf, und der Schiffer mochte feben, wie er fich in dem Gewirr der Schlingen und Altwaffer auf der schmalen, oft wechselnden Fahrrinne mit ben Segeln behalf. In der Beurtfahrt machte ber Schiffer nur einmal, außerhalb derselben gewöhnlich nicht mehr als zweimal im Jahre die Reise auf seiner Stromstrecke. Auf ben Seitenfluffen ging, ba man fich mit den kleinsten Schiffsgefäßen begnügte, allerdings die Fahrt fehr hoch hinauf, im übrigen waren die Zuftande auf ihnen die gleichen. Nur eine, für jene Zeit glanzende, Ausnahme ift zu nennen: ber preußische Staat hatte die Ruhr schiffbar gemacht; selbst auf einen gelinden Zwang mit bemaffneter Erekution gegen die widerstrebende Reichsabtei Werden mar es ihm dabei nicht angekommen. Und fo gefahrvoll, ja abenteuerlich die Fahrt durch die natürlichen Felsengen und an den vielen Mühlen vorbei auch war, fo hatte fich doch schon ein bescheidener Absatz von Steinkohle am Niederrhein entwickelt.

Durch diese Transportverhältnisse wurde nun die gesamte Gliederung der Bolkswirtschaft im deutschen Westen und Süden bestimmt. Bei einer so maßlosen Verteuerung der Frachtkosten konnten nur noch wenige Waren vom Verkehr ausgenommen werden, alle übrigen mußten im Produktionszgebiete selber verkauft werden. Auch die übrigen Maßregeln der territorialen ebenso wie der städtischen Wirtschaftspolitik hatten absichtlich oder unabsichtlich den Ersolg gehabt, die einzelnen Gebiete in sich abzuschließen. Die Beziehungen des Oberrheins zum Riederrhein waren viel dürstiger geworden, als sie es bis zum 16. Jahrhundert gewesen waren. Schon im Ansang des 16. Jahrhunderts hatte Markgraf Christoph von Baden die Pfälzer Nachbarn vor weiteren Belastungen des Verkehrs gewarnt: Man habe es bei Menschengedenken erlebt, wie die Essässer Beine hierdurch vom Rhein verdrängt worden seien, man solle sich hüten, nun auch noch das letzte, das Holz, zu verdrängen. In der Tat wurde seit dem Dreißigjährigen Kriege das Holz

des Schwarzwaldes und Speffarts die einzige nennenswerte Ware der Tal-Bergebens suchte der geniale Rarl Ludwig von der Bjalz die Ausfuhr von Getreide und Wein aus feinem Gebiete nach den Niederlanden gu erreichen: diese Waren ertrugen die Transportverteuerung nicht mehr, vergebens grundete er in richtiger Borausficht feiner fpateren Bedeutung Mannheim: es blieb nur eine Dase bes freien Berkehrs, und ebenso vergebens versuchte in den letten Jahren des 17. Jahrhunderts der geiftreiche Rölner Bürgermeifter v. Bepmeg eine Galeerenflotte und einen durchgehenden Sandelszug auf den Rhein zu bringen -, man rudte nicht um einen Schritt vorwärts. Nur die Frankfurter Meffe brachte einmal im Jahre Leben in diefe obe Stille; fie mar für die deutsche Bolfswirtschaft basselbe, was der Jahrmarkt für eine kleine Stadt ift. Tropbem waren mahrend des 18. Jahrhunderts in den verschiedensten Gegenden des westlichen Deutsch= lands Industrien, die auf gute Berkehrsmittel angewiesen maren, empor= gewachsen. Sie waren fämtlich weit mehr auf den Absat in die Ferne, als auf den der Nachbarschaft angewiesen; denn nach der Absicht ihrer Befiter follten fie lieber Beld ins Land bringen, als in der Beimat die gewohnten Rreife des Sandwerks ftoren. Durfte doch in Roln bis jum Ende der Reichsfreiheit kein Meffer verkauft werden, das nicht von einem zunftmäßigen Rölner Schmied verfertigt mar, b. h. auf bas er nicht wenigstens fein Zeichen geschlagen hatte: und bas, mahrend im benachbarten bergischen Lande längst eine Kleineisenindustrie jur den Export in über= feeische Länder arbeitete! Jene Industrien waren denn auch meistens Ableger benachbarter höher entwickelter Länder, die Breisgauer Textilinduftrie war völlig abhängig von der benachbarten schweizerischen, die Rrefelder von ber hollandischen. Oder es waren auch diefe Industrien wie die Schwargwälder Uhrmacherei und beträchtliche Teile der bergischen und weftfälischen Industrien mit dem Hausierhandel verbunden, der damals seine großen Tage in der Boltswirtschaft erlebte, weil er zähe und schmiegsam sich auch mit den schlechtesten Verfehrsbedingungen abzufinden weiß. Den Waffermeg vermeiden diese hochwertigen Waren gang. So hat das 18. Jahrhundert, das auch in der Bolkswirtschaft so viele Ideen und Organisationen des 19. vorbereitet hat, doch auf dem Gebiete des Verkehrs so gut wie nichts geleistet. Die Freude am Reglementieren, die den Amtleuten und Schreibern dieser Kleinstaaten eingewurzelt mar, machte fich zwar auch hier bisweilen geltend, aber fie hielt fich an der Oberfläche, dagegen waren auch wieder nütliche Einrichtungen wie die Rapitelstage in Berfall geraten. So durchaus waren die Migbräuche miteinander verkettet, daß es unmöglich scheinen mußte, an einem einzelnen Buntte die beffernde Sand anzuseten.

aber wäre, da alle diese Gebräuche und Migbräuche sich wieder auf den historischen Zustand des Reiches zurücksührten, die Möglichkeit einer Resorm von Grund aus auch nur abzusehen gewesen.

Dennoch ist nicht zu leugnen, daß fich in ber Friedenszeit bes 18. Jahrhunderts das westliche Deutschland im ganzen in einem behaglichen Wohlstand befunden hat, wie er eben auch bei geringem Fernberkehr möglich ift. Unter diefen Umftänden mochte in der Tat der eine große unftändige Markt, wie er in der Frankfurter Meffe gegeben war, jeder anderen Form des handelsumfages vorzuziehen fein. Schlieflich muß man aber auch beachten, daß gerade die Schwäche aller biefer Staatswefen eine beträchtliche Milderung in der Durchführung ihrer Magregeln mit fich brachte. man näher zu, fo bemerkt man, daß die Zolltarife nur auf dem Bapier standen, daß sich aber in Wahrheit die Zollpächter überall mit den Schiffern auf ermäßigte Pauschzahlungen absanden — und sich gut dabei ftanden. Ahnliches gilt auch von den obrigkeitlichen Frachttaxen. Charakter der deutschen Rleinstaaterei jener Tage: Statt gründlicher Resormen machte eine behagliche Anarchie, in der die Großen wie die Kleinen den Grundfat: "leben und leben laffen" befolgten, einen unhaltbaren Zuftand erträglich.

## Erstes Rapitel.

## Die Revolution.

Die französische Revolution segte die verrotteten Staatsgebilde des Rhein- landes hinweg, sie änderte von Grund aus die sozialen Verhältnisse, namentlich der Landbevölkerung, aber sie hat weniger als auf irgend einem anderen Gebiete auf dem des Verkehrswesens und insbesondere auf dem der Rheinschiffahrt verändert. Wohl kam es alsdann in ihrem Gesolge zu einer rationellen Neuordnung der Schiffahrt durch den Oktroivertrag des Jahres 1804, die sormale Ordnung derselben war seitdem für den ganzen Rhein gleichmäßig, und schon hierin lag ein großer Fortschritt gegen die srühere Zersahrenheit; in materieller Beziehung aber war schließlich nach einigem Schwanken diese Ordnung doch wieder sehr konservativ ausgesallen, und gerade Frankreich und Napoleon persönlich haben diesen ihren Charakter bestimmt. Der Grund liegt nahe: Der Rhein war eine Grenze geworden und mußte trotzem der Hauptverkehrsweg der Länder auf beiden Usern bleiben. Daher suchte jeder den möglichst großen Vorteil aus dem Verkehr auf dem Rhein zu ziehen und

ben Nachbarn in Abhängigkeit von sich zu bringen; namentlich aber übernahm die französische Regierung zu Gunsten ihrer beiden Departements-hauptstädte, Mainz und Köln, die Ansichten über die Verkehrspolitik auf dem Ahein, die hier von altersher herrschten, so sehr sie auch mit ihren übrigen Tendenzen und mit dem Vorgehen auf allen anderen französischen Wasserstraßen in Widerspruch stehen mochten.

Die neuen Behörden, welche fofort nach der Eroberung des linken Rheinufers eingesett wurden, konnten kaum anders handeln, als junachft die Refte des Berkehrs, der fich mahrend des Krieges fast gang bom Rhein auf den Landweg gezogen hatte, zu fammeln und für die alten Be-So taten es die neu ernannten rechtigungen ihrer Städte einzutreten. Sandlungsvorftande von Köln und Maing, fo auch die Rhein=Rommiffion in Roln, auf welche die Befugniffe der alten Weinschule und des Raufhauses Gürzenich übergegangen waren. Alles sollte auf den alten Fuß gebracht werden, die völlig veralteten reichsstädtischen Konsumtionsabgaben und ber Stapel in feiner schroffsten Anwendung, wieder wurde fogar von jedem Schiffer und Raufmann der Gid verlangt, daß die ftapelhaltende Ware noch unverkauft fei. Im feltsamen Gegensatzu diesem reaktionaren Berhalten stehen nur die Formen voll schwungvoller Phrasen, die dem revolutionären Sprachgebrauch entlehnt wurden. Der Stil schwankte freilich: bis zur endgültigen Abtretung überfett man noch ins Deutsche, und der Maire von Köln ericheint als "ber Bürger Maier", nachher handhabt man das Französische bis zu dem Punkte, wo es ausgeht und wo alsdann in den Frachtliften "le nomme Schellfisch" erscheint. Der Kommiffar der Republik, Rudler, suchte überall so schonend wie möglich zu versahren, aber er war öfters machtlos gegen die Willfür der Generale. Bald nach der Oktupation legte der General Olivier eigenmächtig einen Zoll auf alle Waren, die vom linken aufs rechte Ufer gingen. Der Rat wußte nichts Befferes, als einftweilen die Beträge vorzuschießen und dies durch den Sandlungs= vorstand der Bürgerschaft anzeigen zu laffen. — Es war das erste Aftenftud ber späteren Sandelstammer. — Im Dezember 1798 hatte man bon den frangöfischen Bivilbehörden die Aufhebung diefer Kriegssteuer erlangt, aber der General erflärte: Un das, mas die regie nationale verfüge, habe er sich nicht zu kehren, die Stadt aber habe zu gehorchen; und der Stadt= rat mußte ihn höflich um Berzeihung bitten. Man erkundigte fich hierauf bei der Handelskammer in Strafburg, die auch nur den leidigen Trost gab: Nach der völligen Einverleibung werde es nur noch Douanen und keine Wafferzölle, die Frankreich nicht kenne, geben.

Gerade die Douane aber fürchtete man, und an die Wasserzölle war

man gewöhnt! Daß jedoch die Zollgrenze an den Rhein vorgeschoben wurde, war nicht zu vermeiden; in der herstellung der völligen und ungetrennten Wirtschaftseinheit sah man in Frankreich mit Recht den größten wirtschaftlichen Fortschritt der Revolution Ginen Augenblick hoffte man noch in Maing, eine Stellung mahren zu konnen, wie fie das Elfaß unter dem ancien regime gehabt hatte. Die ftädtischen Behörden reichten Rudler Betrachtungen über bie Bollgrenze ein 1, die zwar mit dem Ausdruck lebhafter Freude, daß Frankreich seine natürlichen Grenzen wiedererlangt habe, begannen aber mit der kleinlauten Rlage, daß Mainz darüber zu Grunde geben muffe und daß mit der Trennung vom Rheingau fein Weinhandel sofort dahin fei, schlossen. Sie baten inftändig, die Bollgrenze einige Meilen vom Rhein zu ziehen, und fie ftellten in Aussicht, daß fie alsdann bei nötiger, weiterer Begunftigung Frankfurt endlich unterfriegen wurden; benn bas war nun einmal feit mehr als brei Jahrhunderten bas ceterum censeo der Mainzer. In Mainz wie in Roln tam es bei der Ginführung der Douane zu Zusammenrottungen, die den Stadtkassen nachträglich teuer zu fteben tamen 2. Den Sandelsstand hatte man einigermaßen beschwichtigt. indem man ihm einen Freihafen, ein entrepot reel, in Aussicht stellte3. Bur Ausführung gelangte bies vorläufige, unverbindliche Bersprechen erft i. 3. 1802. In alle altgewohnten Berkehrsbeziehungen schnitt die Douane scharf und plöglich hinein. Daß es absoluter Widerfinn, die Bollgrenze auf die Berkehrsftraße zu legen, zeigte fich auf Schritt und Tritt; war doch jogar die Geldausjuhr verboten, mas jedesmal, wenn der Rölner nach Deut, der Mainzer nach Kaftel ging, eine zollamtliche Kontrolle feines Beutels erforderte. Die Verfolgung aller englischen Waren, und die Schikanen ber Kafuistit, was als solche anzusehen sei, waren von Anfang an so läftig auf dem linken Ufer, wie fie es nach der Verhängung der Kontinentalsperre allgemein werden follten. Wenigftens ben gewöhnlichen Marktverkehr mit frischen Lebensmitteln fah man sich bald genötigt zu erleichtern, um so schärfer hielt man aber auf dem verhängnisvollen Berbot der Getreide= aussuhr 4. Durchzusühren war es nicht; die Bewohner des Taunus und Besterwaldes und des Bergischen waren schlechterdings angewiesen auf die linkerheinische Zusuhr, der Schmuggel mußte helsen und wurde offentundig betrieben: wer über die Mitte der Strömung sein Boot gebracht hatte, war mit der verbotenen Ladung im Sicheren, denn der Talweg

<sup>1</sup> Köln H. Diese considérations find Bockenheimer entgangen, auf beffen treffliche Darstellung der Einführung der Maut im übrigen zu verweisen ist.

<sup>2</sup> Für Köln Atten bes Rheinkommiffariats, für Mainz Bodenheimer 342.

<sup>3</sup> Roln. Sandelstammer. 4 Bgl. M. Behmaun, Stein Rap. 2.

bildete nach dem Luneviller Friedensichluß die Grenze. Die Mautbeamten, felber fchlecht bezahlt und vom Bolt fo wie fo als Blünderer angefeben, plünderten nun wenigstens Untertanen und Staatskaffe gleichmäßig: i. 3. 1802 war es soweit gefommen, daß sich, wie offiziell mitgeteilt wird, abberufene Mautbeamte in bewaffneten Banden unter Anjührung von Chefs organifiert hatten. Damals verlangte ber Prajekt Jollivet in einem Auffeben erregenden Memoire "sur le Thalweg", daß der Artitel des eben abgeschloffenen Luneviller Friedens abgeandert und den französischen Mautbeamten die Berfolgung von Konterbande bis ans jenseitige Ujer gestattet werde. In den Gegenschriften, die dieses Verlangen hervorrief 1, wurde mit Recht hervorgehoben: "Der arme Landmann auf dem rechten Ufer will sich mit diesem lebensgefährlichen Schleichhandel gar nicht bereichern, er will nur nicht verhungern." Um fo größer war die Erbitterung, weil man fortwährend fah, daß Getreidespekulanten, die der kleine Mann noch von altersher als feine Gegner anfah, die Ausfuhr im großen erlaubt murde, wenn fie fich mit der Douane zu ftellen wußten. Schließlich mar das freilich die einzige Möglichkeit für die linkerheinischen Landschaften, ihren Überfluß los zu werden. Mit Recht wurde in jenen Schriften betont, daß mit einzelnen Freihafen wenig geholfen fei, daß man vielmehr den ganzen Rhein als Freihajen für den Transit erklären muffe. Der Maire von Bonn, Joseph Gichhoff, ftellte in feinem Schriftchen in Diefem Sinne ein Normalstatut zusammen, wie sich Douane und Berkehrsinteresse vereinigen ließen. Diefer merkwürdige Mann mar der Obertoch des letten Rurfürsten von Köln gewesen, und nachdem die Behörden des Rurstaates ihrem flüchtenden Berrn jast alle nachgesolgt waren, hatte er, der seiner kulinari= schen Ausbildung in Varis eine vollständige Beherrschung des Französischen verdankte, fich als Bermittler unentbehrlich gemacht, er war zum Maire von Bonn ernannt worden und bildete nun feine diplomatischen Fertigkeiten und feine prattifchen Renntniffe weiter aus. Abgefeben von einer bei diefer Laufbahn leicht erklärlichen Sitelkeit war er ein mufterhafter Beamter. ebenso fenntnisreich wie gerecht. Seine diplomatische Geschicklichkeit, der er, wie wir feben werden, in hochft verschiedenen Zeiten ben bestimmenden Ginfluß auf die Geftaltung der Rheinschiffahrtsverhaltniffe verdankte, ließ ihn allerdings in entscheidenden Momenten öfters im Stich. Übrigens befferten sich in den nächsten Jahren die Berhältniffe insoweit etwas, als die Formlichkeiten der Douane, über die ansangs sast am meisten geklagt worden

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Betrachtungen über den gegenwärtigen Zustand der Rhein: und Moselsschiffahrt von einem Freunde der Handlung, Jahr 10, u. Eichhoff, Mémoire sur les 4 départements réunis de la rive gauche du Rhin.

war, zumal man für die nötige Bekanntmachung schlecht gesorgt hatte, verringert wurden. Die Handelskammer Köln erkannte das i. J. 1805 an, und wünschte nur, daß im Freihasen dasselbe geschehe. Hier blieb die Kontrolle umftändlich.

Der Erwerb der Freihafenstellung follte in den Augen der Mainzer und Kölner eine Berftartung bes Stapelrechtes fein, das fie um teinen Breis aufzugeben dachten. Schon am 10. Thermidor des Jahres 6 (28. Juli 1798) hatte Rudler das Stapelrecht bestätigt; die Meinung, daß Röln und Maing ohne dasselbe ihre Stellung nicht behaupten konnten, daß also Frankreichs Borteil am Stapel hänge, wußte man fogleich ben neuen Machthabern glaubhaft zu machen. Sofort fetten fich die Sandelsvorftande ber beiden Städte miteinander in Berbindung und fampften nun in ben Jahren vereint mit vielen Denkichriften, die immer nur nächiten jenen einen Gedanken bariierten, bei ber Regierung für ihr altes Borrecht. Auch in der Offentlichkeit fanden fie einen beredten Bertreter in dem bedeutenoften Juriften der Rheinlande, Daniels, dem bisberigen Leiter bes turkölnischen Juftigwefens und Professor bes Rechtes an der Bonner Aka-Er lebte damals ohne Umt in feiner Baterftadt Roln, bis ihn Napoleon als einen der hauptfächlichsten Mitarbeiter an feinem Juftigwert nach Paris zog. Man hat von Daniels bemerkt, daß er immer nur den einen Beruf des Juriften ohne jede politische Stellungnahme mit voller hingebung und strenger Unparteilichkeit gepflegt habe, in der Überzeugung, daß, wie auch die Staatsverfaffung wechfele, die Pflege des Rechtes un= wandelbar feine Fortsetzung nehmen muffe. So hat der merkwurdige Mann, beffen Bufte im Rölner Oberlandesgericht wie ein Symbol fteht, mit der gleichen Hingebung, ohne daß ihn deshalb je ein Tadel getroffen hatte den alten Kurfürsten, Napoleon, den Oraniern, die ihn als Generalprokurator in Bruffel übernahmen, dienen konnen, um gulett wieder in feine Baterstadt jurudjukehren und als der erste Prafident des Appellhoses die Grundlagen der Rechtsprechung im Rheinland festzuftellen. politischen Varteilosigkeit aber hat er eine Ausnahme gemacht: einer Leidenschaftlichkeit, die nicht frei von Sophistik mar, trat er jeder= zeit, fo 1804 wie 1814 und später, für bas Anrecht feiner Baterftadt auf und suchte die Rechtsbeständigkeit und den unangefochtenen Befit des Stapels zu erweisen. Mehr als früher in der Kontroverse zwischen dem Kölner Juriften Samm und dem Duffeldorfer Windscheid, machte man jest die Gründe der Billigkeit, des praktischen Rugens geltend: Der Stapel sollte im Interesse des ganzen Hinterlandes liegen, er entspreche den natürlichen Berhältniffen der Schiffahrt, er befördere, weil er allein den Kölner Spedi-

teuren die Gelegenheit zu Sammelladungen gabe, die Billigkeit, die Sicher= heit, ja sogar die Schnelligkeit der Berfendung. Nur waren leider die Kölner und Mainzer immer die einzigen, die von diesen Vorzügen über= zeugt waren. Die allgemeine Meinung blieb, daß der Stavel das haupt= hindernis der Schiffahrt fei, und dies jest umsomehr, da die Douane in denfelben Städten ihre Hauptdirektionen habe 1. Zuerst kam, wie man behauptete, nur auf Beranlaffung der Frankfurter Spediteure, auf dem Raftatter Kongreß die Aufhebung junachst bes Mainzer Stapels in Unregung, i. J. 1801 ftellte die batavische Republik einen gleichen formellen Antrag bei der französischen Regierung bezüglich des Rölner Stapels, und die Reichsdeputation machte fich diese Antrage zu eigen. Mit jener un= gewöhnlichen Fähigkeit des Umlernens, die den Grundzug feines Wefens ausmachte, trat ber Reichserzkanzler Dalberg, ber biefe Berhandlungen gu führen hatte, gegen den Stapel auf, sobald es feststand, daß er nicht mehr Rurfürst von Maing, sondern Fürstbrimas in Frankfurt sein werde. Rapoleon dagegen gab unzweideutig dem Minifter des Inneren feine Abficht zu verstehen, teine der Interessen seiner Städte des linken Ujers zu Gunften des rechten Ufers zu opfern 2, und schon 1801 hatte der Minister Cretet bie Sandelsvorftande beruhigt, daß er das Recht biefer beiben franzöfischen Städte mit aller Energie in Regensburg werde geltend machen.

Unterdessen schiefte sich der Handel, der sich seit 1798 allmählich wieder belebte, an, sich vom Stapel zu emanzipieren. Den beiden Stapelstäden erregte es großes Unbehagen, als sich i. J. 1800 in einer französischen Stadt, in Koblenz, eine Assoziation von Kausteuten zusammensand, um dieses zum Mittelpunkt der Versendungen zu machen und von dort ein System billiger Rangsahrten nach allen Seiten einzurichten. Aus dieser Spekulation wurde nichts, zumal die französische Regierung das Projekt nicht begünstigte; am Oberrhein kehrten sich die Straßburger Schiffer nicht mehr an das Hersommen, sie verdrängten die Mainzer Schiffer sast vollständig von dieser Strecke; die Straßburger Kausseute skelten sich zwar prinzipiell auf die Seite des gezwungenen Umschlags, aber sie verlangten auch diese Stromstrecke im Jahre 1802 für ihre Schiffe allein³, nachdem noch kurz vor dem Abschluß des Luneviller Friedens die beiden Handels=

<sup>1</sup> Betrachtungen über den gegenwärtigen Zustand der Rhein- und Moselschiff.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Nach einem Briefe Chaptals vom 5. Oftober 1807 über Napoleons damalige Stellung. Köln. H.: "il avait manifesté son intention bien prononcée de ne sacrifier aucune des interêts de ses villès de la rive gauché en faveur de la rive droité.

<sup>3</sup> Bodenheimer 340 und 348.

tammern einen Vergleich geschloffen hatten, nach welchem in beiden Safen bekadenweise — noch war man nicht zur Wochenberechnung zurückgekehrt immer zwei Strafburger Schiffer laden follten 1. Weit bedrohlicher erhob sich die Konkurrenz von Duffeldorf. Die dortigen Raufleute richteten wieder= holt Denkichriften an die frangofische Regierung über die Aushebung des Röln war icon damals eifersuchtig, weil die Duffeldorfer nun Stapels. auch Einfluß auf die Festsetzung der Frachttage verlangten, und solange Duffelborf, bis zum Luneviller Frieden, frangöfisch mar, erreichte es in der Tat für sich eine Erleichterung, die freie Fahrt wenigstens bis Roblenz. Es wollte sie natürlich auch nachher behalten und machte öffentlich bekannt, daß die Borbeijahrt bei Köln gestattet sei. Darauf wurde 1802 ein Duffeldorfer Schiff vom Prafekten auf dem Rhein vor Roln beschlag= Röln stellte fich auf den alten schroffen Standpunkt, daß auch alles Aufbrechen der Ladung auf der Fahrt von Holland bis Köln ver= boten fei; es wollte Duffeldorf auf die alte, burftige Beurtfahrt von Roln aus, die nur sechs Teilnehmer mit zwei wöchentlichen Fahrten hatte, beichränken.

Das half einstweilen wenig, denn Düsseldorf entwickelte sich nun selber als Umichlagsplat. Das altübliche Umfahren des Stapels von Duffeldorf nach Bundorf tam jett erft recht in Schwung, ebenfo wie die entsprechende Manipulation zwischen Kostheim und Biebrich. Die Kölner Sandels= tammer ließ fich in eine bittere öffentliche Debatte mit den "Ausftreuungen" der Duffeldorfer ein und fuchte, ohne viel Glauben zu finden, darzulegen, daß die Gefahr der Konfistation außer für englische Waren in Röln nicht jo schlimm fei, daß die Formalitäten auch ihr Gutes hatten, und daß mit der doppelten Umladung in Duffeldorf und Bundorf doch feine Berbilligung und Beschleunigung verbunden sei 2. Abgesehen von dem blogen Umfahren veranlaßten aber die Duffeldorfer, nachdem fie erft eine direkte Fahrt nach Holland eingerichtet hatten, auch einen fortlaufenden Warenzug bis Frantfurt, wobei ihnen, wie die Kölner klagten, der fehr viel beffere Zuftand der Landstraßen auf dem rechten Ufer zugute tam. Wie fehr die Duffeldorfer im Borteil waren, fieht man aus den Berhandlungen Kölns mit den Hollandern über die Herstellung der Frachttare. Köln mußte damals (1799-1804) einen Zuschlag von 9 % zahlen, der Duffeldorf erlaffen Die Hollander erwiderten taltblutig : Wenn der Schiffer nach Roln eine Fahrt mache, konne er nach Duffeldorf 3 bis 4 machen und bekomme dort außerdem die Raiserswerther und preußischen Bolle wiedererstattet.

<sup>1</sup> Odhart 272.

<sup>2</sup> Bei Schirges 65 f.

Gegen die aufftrebende Hauptstadt des bergischen Landes fand Röln einen Bundesgenoffen in der Gifersucht des clevischen Saupthafens Duis-Denn fo mar und blieb es nun einmal am Rhein, daß zwar alle Rheinhäfen einschließlich Sollands Front machten gegen den konkurrierenden Landweg von Samburg nach Frankfurt, daß aber jeder einzelne möglichst viel Berkehr vom Nachbar ab und an fich ziehen wollte. Man mag fagen: So ift es bis auf den heutigen Tag geblieben, nur daß diefe unabläffige Gifersucht jest nicht mehr lähmend fondern anspornend wirkt. Der preußische Staat nahm feine Stellung in allen Rheinschiffahrtsfachen nur mit Rudficht auf Duisburg, wie fich denn auch die Rameraliften der dortigen Univerfitat rühmten, daß fie das preußische Gutachten für den Regensburger Reichstag verfaßt hatten 1. "Wenn Duffeldorf feine gigantischen Plane ge= lingen, ift es auch mit Duisburgs Sandel vorbei" heißt es in einem der gahlreichen Schreiben des Duisburger Bandelsftandes nach Röln. Bunachft verlangte man 1800 von der preußischen Regierung einen Differenziglaou für die Duffeldorfer Schiffe, den Struensee nicht nur bewilligte, sondern auch bon freien Studen noch erhöhte. Roln gegenüber erklärte fich Duisburg gur Anerkennung bes Stapels bereit, wenn man ihm nur eine regelmäßige Rangfahrt bewillige. Selbst hieran ging Röln nur gogernd. Recht rasch hatten sich die alten Reichsstädter mit dem Stolz der Zugehörigkeit zu einem Großstaat erfullt: als Duisburg auch einige Bedingungen ftellen wollte, schrieb Köln im Jahre 1804 hochmütig zurüdt: "Man möge doch die Bedeutung und Macht ihres Souverans und des klevischen in ver= gleichenden Betracht ziehen". Im übrigen behandelte man den weitaus wichtigsten Teil der Duisburger Schiffahrt, die Rohlenschiffahrt grundfätlich schlecht. Die Rohlenschiffe waren zwar insgesamt ftapelfrei, ba fie regel= mäßig nur an je einen Befteller gingen, dafür aber fchloß man fie auch von allen anderen Frachten aus (1805), weil fich, wenn fie Studlabung nehmen dürften, bald tein anderer Schiffer mehr wurde halten konnen; außerdem feien fie auch für andere Waren ju fcmutig.

Die Douane hatte dem Rheinverkehr große Erschwerungen gebracht, mit dem Stapel war, von kurzen Schwankungen abgesehen, alles beim alten geblieben, dagegen schien in den Verhältnissen der Schiffahrt die Revolution in der Tat eine grundstürzende Veränderung vorgenommen zu haben; aber binnen kurzem stellte sich auch hier heraus, daß der Wunsch sehlte, von den neuen Möglichkeiten Gebrauch zu machen, und gerade hier

<sup>1</sup> So die Schreiben an die Handelskammer Köln. Die betr. Aften selber Berliner Staatsarchiv, Rheinschiffahrt 29. Cf. Schirges 64 f.

erfolgte binnen kurzem eine vollständige Reaktion 1. Durch das Gesetz vom 14. Juli 1791 mar die Gewerbefreiheit auch für die Schiffahrt eingeführt worden, bei der Okkupation der Rheinlande fand felbstverständlich dieses Gefet fogleich Anwendung, die alten privilegierten Zünfte verloren damit ihre rechtliche Existenz, aber man duldete fie unter der Hand, und als nach einigen Jahren ber Prafekt bon Mains hieran Anstoß nahm, ließ man eine etwas sophistische Erläuterung durchgeben, wonach die Zunft sich nur noch für eine Privatgefellschaft, die aus der alten Korporation hervor= gegangen fei, erklärte. In der letten Zeit der kurfürstlichen Berrschaft hatten fich einige schwache Reformbestrebungen in der Schifferschaft geltend gemacht; wenn jest umgekehrt die Schiffer wieder nur in den außerften Beschränkungen ihr Heil sahen, so erklärt sich das zum Teil daraus, daß man bor der Revolution auf eine beständige Steigerung bes Berkehrs, bei der die alte Privilegienwirtschaft unzuträglich erscheinen mußte, rechnen konnte; jest bagegen suchte bei dem allgemeinen Rückgang jeder eifersuchtig sich seinen Anteil an dem Reft zu sichern. Der Umschlag in der Stimmung, sobald man das Alte, an dem man ja nur wenig hatte andern wollen, vollig zertrümmert sah, war aber auch psychologisch erklärlich; er führte zu einer ftarr reaktionaren Gefinnung, die bis zur Aufhebung der Zunftverfaffung unbelehrbar blieb.

In Köln und Mainz selbst änderte sich allerdings nichts, nur wenige Schiffer, die man später als Eindringlinge zu verdrängen suchte 2, wagten es, hier sich außerhalb der Gilden zu etablieren, aber wo ihr Machtbereich aushörte, machte sich der Einfluß der Gewerbefreiheit geltend. Der seltsamste Widerspruch ergab sich3: auf der deutschen Seite ließen die Zollbeamten nach wie vor nur den Schiffer zu, der einen Lehr= und Zunstbrief — von Zünsten jetzt sranzösischer Städte, die dort als solche nicht mehr bestanden! —, auswies, sie forderten sür jedes Schiff einen geprüften Steuermann, sie kontrollierten die Sicherheit und Berladung der Schiffe. Von alledem war seit 1798 auf dem französischen User keine Kede; in den kleinen Orten wurden eine Menge Patente gelöst, man sparte den Steuermann und diese ungelernten Schiffer mit kleinen Fahrzeugen bewarben sich um die Spediteure. Weit wichtiger war es noch, daß die Nebenslüffe geöffnet wurden; Rudler hatte sosort auf der Mosel die freie Schiffahrt hergestellt, eine Menge von Schiffern kam nun aus der Mosel aber ebenso von der Nahe und der Lahn,

<sup>1</sup> Cefert 8 f., 62 f. Hierzu bietet das Material der Kölner H.R. manche Ergänzungen.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Ectert 41.

<sup>3</sup> hierüber: Betrachtungen über ben gegenwärtigen Stand ber Schiffahrt 1802.

auf den Rhein. Die Moselschiffer waren mit der Anderung wohl zusrieden, nur klagten sie über die vom französischen Frachtrecht vorgeschriebenen Formalitäten; "denn die meisten unter ihnen, die doch ganz brauchbare Leute seien, könnten nicht lesen. Sie würden ja in Zukunst Jahre auf einer Schule zubringen müssen!" — eine Zumutung, die den Schisser und ihren Auftraggebern einstweilen ganz unerhört schien. Die Kölner Handelskammer aber klagte, daß man jetzt jeden Tag neue und bisher unbekannte Formen von Schissen auf dem Rheine sehe.

Auf dem Mittelrhein erwuchs also plötslich eine Konkurrenz kleiner Schiffer von zweiselhafter Besähigung, ohne daß sich der Verkehr als solcher vergrößerte; anders machte sich auf dem Niederrhein die Gewerbefreiheit geltend. Hier erhob sich im Jahre 1799, als auf den Rhein überhaupt erst wieder Leben kam, ein vereinzelter Großbetrieb. Ein holländischer Schiffer, Gerret Meher assozierte sich mit einigen anderen, er versügte über 12 große Schiffe, mit denen er beständig lud, ohne auf Reihenfahrt und Frachttagen Rücksicht zu nehmen, dabei übernahm er selbständig die Spedition, was vollends unerhört war; die selbständige Stellung, die Düsseldorf ein paar Jahre lang einnahm, verhals ihm hierzu. Gegen die Vorwürse, daß er ein Monopol anstrebe, verteidigte er sich mit der in der Flußschiffahrt noch neuen Begründung, daß er nur wie jeder Spediteur sein Geschäft durch Intelligenz zu erweitern suche.

Allen diesen Neuerungen stand der Handelsstand noch durchaus ablehnend gegenüber. So viel Grund man von jeher gehabt hatte, mit der Überteuerung und der Langsamkeit der Schiffer unzufrieden zu fein, — eben ftellte 1799 bie Kölner Sandelskammer mit Entruftung fest, daß ein Mainger Gilbenschiffer von Franksurt nach Roln zwei Sommermonate gebraucht habe -, jo wenig konnte man fich doch mit der Gewerbefreiheit befreunden. Es wurde den Raufleuten felber unheimlich dabei. Zuverlässigkeit und Ordnung schienen ihnen nun einmal untrennbar bon der Gildeneinrichtung und die regelmäßige Feftsetung der Fracht durch die Beteiligten ichien ihnen ben wechselnden Borteilen, die die Konkurrenz bot, noch weit vorzuziehen. Gegenüber der Verwahrlofung, in die die Schiffahrt auf dem Mittelrhein geraten war, ift ein folcher Standpunkt wohl begreiflich, aber mit dem gleichen Mißtrauen wandte sich die Kölner Handelskammer auch gegen Berret Meyer, fie bedauerte, daß man ihm nach der jegigen Batentgesetzung das Handwerk nicht legen könne, hoffte aber, daß die Einrichtung einer neuen Rangjahrt ihn verdrängen werde.

Auf eine solche, also auf eine ftarre Regelung der Schiffahrt, setzte man wieder die Hoffnungen. Mit der batavischen Republik knupfte Köln sofort

wieder die Verhandlungen über eine Beurt an, die alte Frachtlifte von 1772 wurde dabei erneuert; 1800 kam sie mit Rotterdam, 1802 mit Alle Wochen sollte je ein Schiff von hochstens Amsterdam zustande. 120 Last ohne Anhänger mit 14 Tagen Ladesrift abgehen. Nach Amster= dam fuhren 31 Schiffer, sodaß in der Tat bei Wahrung des Ranges jeder nur regelmäßig eine Fahrt im Jahr machen konnte. Später einmal auf zwei zu kommen erschien als ein unerreichbares Ideal. Die altübliche Un= zusriedenheit mit der Rangsahrt ließ nicht auf fich marten. Die Rangschiffer verlangten fogar wiederholt, daß Traß, Tuff und Steine, die bisher immer ftapelfrei gewesen waren, der Umladung in Röln unterworfen würden, damit fie felbst mehr Fracht hatten. Unablässig beschwerten fich die kleineren Schiffer, daß ihnen der Rang nur schade, da fie doch die erlaubten 120 Laft nicht laden könnten, die großen aber fühlten fich wieder benachteiligt, weil fie zwar bei dem jammerlichen Buftand des Fahrwaffers Leichter mitführen mußten, aber zur eigentlichen Fracht fie nicht benuten durften. In holland lagen wieder die Schifferschaften ber einzelnen Städte in erbitterter Tehde. Utrecht ftand gegen Amsterdam, Dortrecht gegen Rotter= Die Dortrechter beschwerten fich, daß fie, obwohl fie in der Beurt waren, fchlimmer als in ben Zeiten bes Dortrechter Stapels, der boch nur einige Waren traf, jest überhaupt nicht mehr nach Rotterdam fahren dürften, fondern zu Gunften der fogenannten Rasphuisschiffer in Dortrecht umladen mußten, mahrend die Rotterdamer durchfahren durften. So hatte es die Rotterdamer Sandelskammer ju Gunften ihrer Mitburger berfügt. Röln nahm fich der Dortrechter energisch an, bekam aber zu hören, daß es un= billig die Dortrechter beim Range begünstige und sogar die Scheidelinie zwischen Umfterdamer und Rotterdamer Beurt nicht innehalte.

Auch die oberrheinischen Schiffer kamen im Jahre 1800 um Einzichtung einer von beiden Stapelstädten bestätigten Rangsahrt ein, damit sie in Köln besseren Schutz gegen fremde Konkurrenz hätten. Zu einer solchen kam es zwar einstweilen nicht, aber schon von 1799 ab hatte in Mainz das Handelskomitee von sich aus eine Rangliste der Schiffer aufgestellt, und die Kontrolle in die Hand genommen, der sie durch die Drohung mit dem Ausschluß von der Ladung Nachdruck zu verschaffen wußte. Ühnliche Klagen und Zwistigkeiten wie am Riederrhein spielten sich auch hier ab.

Mit der Einrichtung von Kangsahrten war die Festsetzung der Fracht notwendig verbunden. Um Niederrhein zogen sie sosort wieder die Hollander

<sup>1</sup> Edert 40.

allein an fich und liegen den Rolnern nur eine Scheinbeteiligung; wir faben schon, wie diese nicht einmal im ftande waren, die gunftigere Behandlung Duffeldorfs zu verhindern. Bon Solland nach Köln murde für den Zentner im Durchschnitt 72 Rr. = 2 Fr. 58 Cts. festgefett 1. Nach dem Wiederausbruch des Rrieges mit England, als die Betreidepreise ftiegen, gingen fie sogleich wieder auf 80 Kr. = 2 Fr. 86 Cts. in die Höhe. Auf dem Mittelrhein hatte die Fracht bis Mainz bei der Wiederaufnahme des Berfehrs auf dem unerhörten Stand von 70 Rr. pro Zentner geftanden. bedurfte jenes bedrohlichen Auftretens eines Roblenzer Konfortiums, das feine projektierten Rangsahrten mit Mosel= und Lahnschiffen durchführen wollte, um die Rheinschiffer zu einer Berabsetzung zu bewegen. Vorübergehend stellte sich nun die Fracht auf 30 Kr. (1 Fr. 7 Cts.), aber schon im Jahre 1802 fam die Handelskammer Köln wieder auf 40 Rr. überein, worin dann aber nur die deutschen Bölle enthalten waren, weil man noch nicht wußte, wie fich auf ber frangofischen Seite die Bolle ftellen murden. Am Jahres= ichluß mußte die Sandelskammer den Raufleuten mitteilen, mit großer Mühe habe fie 55 Ar. erlangt, das fei zwar hart, aber das allein Mögliche. Jenes plögliche Sinken im Jahre 1800, als fich die Konkurrenz nur von ferne zeigte, hatte den Raufleuten noch nichts gelehrt. Die Frachten am Dberrhein ftellten fich, wenn man die ungewöhnlichen Schwierigkeiten der Fahrt in Betracht gieht, im Berhältnis billiger. Bon Maing bis Straßburg kam auch noch 1804 die Fracht auf 2 Fr. 90 Cts., etwas mehr als bon Rotterdam nach Röln. Allerdings wollten die Mainzer Schiffer auch nicht fehr gern zu biesem Preis die gefährliche Strede, auf ber geleichtert werden mußte, befahren. Die Gesamtfracht von holland nach Stragburg betrug damals 7 Fr. 74 Cts. Doch kamen überall an Courtage und Speditionsgebühren, die man auf 14% veranschlagte und an Rrahnengebühren beim Stapel so viele Kosten hinzu, daß man summarisch am Anfang des Jahrhunderts 10 Fr. für den Bentner Rotterdam-Stragburg rechnete.2 Rach einer fehr oberflächlichen Schätzung ftellte man bem 25 Fr. Roften der Landfracht gegenüber. Billiger mar jedenfalls ftets, felbst nur bis Frankfurt, bas allein in Frage kam, die Wasserbersendung, aber ber französische Douanendirektor hob hervor, daß fie auch um fo gefähr=

<sup>1</sup> Die authentischen Zahlen enthält eine Dentschrift best Directeur des Douanes, die zur Borbereitung der Oktroiverhandlungen aufgesetzt wurde. Köln. H. Dazu die laufenden Akten der H.A. Die Berechnungen von Ochhart, Der Rhein, 130 f., dem Eckert 50 f. folgt, weichen davon etwas ab. Schirges 57 scheint die seinen ebenfalls der offiziellen Dentschrift entnommen zu haben.

<sup>2 8</sup> Fr. für die Talfahrt.

licher sei als die Landsracht: noch sehlte jegliche Versicherung. Zum Unterschied von den langsam beweglichen und für jede Schiffahrtsperiode genau bekannten Wasserrachten schwankten die Landsrachten stark, bei schlechter Witterung und unvorhergesehenem Warenandrang kamen binnen zwei oder drei Tagen große Sprünge vor. Für den Hauptmarkt des Jahres, die Franksurter Messe, konnte man sich kaum auf sie verlassen. Es war eben doch in der Zeit von 1793—1798 nur der Krieg, der den Handel vom Rhein verscheuchte, und nach 1798 die Furcht vor der Douane mit ihren Formalitäten und ihren drohenden Konsiskationen. Unumwunden gab im Jahre 1804 der Douanendirektor dies selber zu.

Er gab damals eine ziemlich genaue Bergleichung des Zuftandes vor und nach der Revolution. Bor derfelben gingen im ganzen auf dem Rhein gegen 1100 Schiffe 1, von benen 6-800 jährlich ben Kölner Bafen anliefen. Im Jahre 1789, das man als Normaljahr ansehen konnte, betrug hier der Berkehr — es war bei herrschendem Stapel — 1 175 151 Zentner. In dieser Zahl war aber Wein, Branntwein, Gffig — man weiß nicht recht warum -, ausgeschloffen, ebenso etwa 14 500 Malter Getreide. Da ber Betreidevertehr immer nur ein gelegentlicher, und vom Ausfall der Ernte abhängig war, rechnete man ihn nicht in die gewöhnliche Statistit?. Man wird nicht fehl gehen, wenn man den Gesamtvertehr des Rölner Safens auf 1 1/2 Millionen Zentner annimmt. Etwa ein Viertel der angefahrenen Waren blieb damals in Köln, das Übrige war Tranfit. Von 1793—97 war die Schiffahrt so aut wie unterbrochen, im Jahre 1800 war der Berkehr nur 327 160 Zentner8. Alsdann hob er fich und vor dem Beginn der Reindfeligkeiten im Jahre 1803 rechnete der Dougnendirektor wieder zwei Drittel des Umschlags von 1789. Die Milberung der Douanenformalitäten hatte dies gunftige Resultat gehabt und es hielt, dauf ber Ginrichtung des Freihafens, fogar in den ersten Rriegsjahren noch an.

Ahnlich war die Güterbewegung in Maing 4. Hier hatte der Umschlag

<sup>1</sup> sc. Fahrten. Die Anzahl der in der niederrheinischen Gilbe vereinigten Schiffe betrug nach Betrachtungen zc. vor dem Krieg 120 Schiffe, nach dem Krieg 70. Dies war auch noch bei Abschluß der Oftroikonvention ihre Stärke.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Die Lifte ist offenbar nach der Denkichrift schon bei Schirges 14 gesbruckt, fälschlich aber auf den Mainzer Hafen (!) bezogen. Der gleiche Jrrtum p. 56 für das Jahr 1800.

<sup>3</sup> Man muß fich bei biefer Zahl freilich baran erinnern, baß bamals Duffelsborf ben Hauptteil bes Berkehrs aufnahm, aber auch vom Rhein ablenkte.

<sup>4</sup> Edert 14 und 52. Seine Zahlen entstammen besonders Lehne, Lage bes Handels im Tepartement Donnersberg, der mir nicht zugänglich war.

bes Hafens in der Zeit von 1770—92 im Durchschnitt 667 083 Zentner betragen, also etwa die Hälste des Kölner Verkehrs, er hatte sich selbst in der Kriegszeit 1792—97 noch auf 260 000 Zentner belausen, allerdings mit großen Schwankungen, wie die Krahnengefälle zeigen, die wild aufe und abstiegen. Die ersten Jahre der Douane aber brachten eine sortsdauernde Depression auf einen Durchschnitt von nur 193770 Zentner. Seit dem Jahre 1801 wurde auch hier der Tiefstand überwunden. Wenn wir nach den Krahnengebühren allein schließen dürsen, so wäre schon beim Abschluß des Ottroivertrages der Umsang des srüheren Verkehrs verdoppelt gewesen. Der Ottroivertrag schien ein weiteres Ausblühen zu sichern; wir werden aber sehen, wie rasch diese Hoffnungen durch die Kontinentalsperre zu nichte gemacht wurden.

So war denn in den Verhältnissen der Schiffer zwar dem Anschein nach viel, in Wahrheit aber wenig durch die Revolution geandert worden; viel tiefer griffen die Beranderungen in der Bollerhebung: benn in diefer fprach fich ber bisherige politische Buftand aus; und mit ber völligen Beränderung des staatlichen Spstems mußte auch das bisherige irrationelle Spftem der Gebührenerhebung zusammenbrechen. Aber auch hier hat die französische Regierung sehr bald darauf verzichtet, das theoretische Pringip, völlige Abgabenfreiheit bes Bafferverkehrs, das die Revolution aus der physiofratischen Wiffenschaft übernommen hatte, auch wirklich durchzuführen. Sie hat es nicht einmal da getan, wo fie völlig freie Sand hatte, geschweige denn dort, wo fie mit anderen Staaten Bereinbarungen treffen mußte. Auf ber Mofel, wo die Bolle von Kochem und Pfalzel noch immer nach einem Tarif von 1728 erhoben worden waren, hatte Rudler ihre völlige Aufhebung verordnet; es hatte das nicht wenig bazu beigetragen, die Konkurrenz der Mofelschiffer auf dem Rhein zu erleichtern. Aber nach vier Jahren fand man, daß hierbei die Bruden und Leinpfade verfielen, die Ufer vernachläffigt wurden, die Schiffer noch übler daran feien. Jollivet führte daber die alten Bolle wieder ein (29 Nivose 10), und da die französische Verwaltung viel pünktlicher und genauer war als die kurtriersche, so gab es jett auch keine Ausnahmen, Abfindungen u. dergl., die in der alten Zeit geblüht hatten. Sogar die Unterhaltung der Bruden von Trier und Roblenz wurde wieder auf dieses Spezialbudget genommen.

Am Rhein hatte bereits Rudler bei der Einrichtung der neuen Departements das Prinzip etwas eingeschränkt, um nur den eigenen Bürgern die Wohltaten der Besreiung zu gewähren. Alle nach Frankreich bestimmten oder überhaupt nur auf dem linken User hin- und hergehenden Waren sollten vom Wafferzoll frei und nur douanenpflichtig fein. Für die übrigen Waren follten nur die in Frankreich patentierten Schiffer eine Ermäßigung von einem Drittel gegen die übrigen erhalten. Dieje Scheidung mar unhaltbar und im Sommer 1800 erließ ber erfte Ronful ein Ebitt (11 Thermidor 8), dem zufolge die früheren Tarife durchweg auf ein Drittel ermäßigt, die Erträge ausschlieflich für den Flufbau und den Leinpfad bestimmt murden. Die Douanenbeamten follten auch die Waffergolle erheben, aber getrennt ver-Man hatte glauben konnen, daß dies gegen früher eine beträcht= liche Erleichterung gewesen fei, aber ein Sturm der Entruftung erhob fich. Die Handelskammer Mainz machte sosort gegen das Detret Front, fie schlug der Kölner vor, eine Bersammlung rheinischer Kaufleute, von der icon öfters bie Rebe gemefen fei, einzuberufen, der erfte Ronful habe feinen guten Willen irreleiten laffen. Die Gefahr, daß die gefürchtete Douane alles visitiere und fich eine oberfte Aufsicht über ben gesamten Rheinhandel anmagen werde, fei dringend, der Raufmann konne nur munfchen, die alten Bollbeamten, die fich mit dem Schiffer abzufinden wußten, bei-Diesmal gewannen die beiden Sandelskammern auch den zubehalten. Brafekten gang für fich. Der bes Roerdepartements fandte ein pormurfspolles Schreiben nach Paris: Man werde mit ber vermeintlichen Ermäßigung die Stadt Roln und ben gangen Rheinhandel ruinieren; es habe ja gar keinen alten Tarif gegeben, fondern nur jene klugen Befeher, Die nach dem Augenmaß schätzten und schon wußten, wieviel zu erheben gut fei; ber Minister Cretet habe ja auch bisher auf alle Anfragen geantwortet: es folle alles Die Umfrage, die nun Cretet namentlich bei ben beim Alten bleiben. Bollbeamten felbst veranstaltete, hatte überall das gleiche Ergebnis: der alte Tarif war nie angewendet worden, weil er unanwendbar und völlig ungerecht gewesen. Man habe es den Zollbeamten völlig anheimgegeben, wie fie nach Befund des Wetters, der Zeitumstände, der Billigkeit Ermäßigungen zu treffen nötig fanden; ob das Rölner Domkapitel dem beigeftimmt habe, wiffe man nicht; genug, es habe nicht widersprochen. Über 8-9 Kr. vom Bentner (also 1/4-3/10 der gesamten Fracht) sei nie zwischen Köln und Mainz erhoben worden. In der Talfahrt war bei der großen Berschieden= heit der Frachten, die eben doch immer nur als Rückfracht angesehen wurden, ein fester Fuß unmöglich, gewöhnlich nahm man hier von der reinen Fracht an jeder Zollstelle 2/8 %. Im ganzen aber hielt man es nach der Außerung eines erfahrenen Mannes fo, daß man die Fracht zu drei gleichen Teilen anschlug, von denen der eine für die Rosten des Schiffers, der zweite für feinen Gewinn und Die Berginfung des Schiffes, der dritte für die gesamten Bollgebühren gerechnet murde. Für die Bufunst wünschten die Zollbeamten selber eine seste Besoldung statt der Anweisung auf die zahlreichen Nebengefälle, die endlich in Wegsall kommen
müßten. Eigentlich trat in solchen Äußerungen die völlige Unhaltbarkeit
des bestehenden Zustandes klar zu Tage, aber Bonaparte beschloß, da nun
doch eine gründliche und gleichmäßige Ordnung der Angelegenheit in Aussicht stand, die nächsten Jahre hindurch noch alles beim Alten zu lassen;
auch die Anordnungen Rudlers kamen wieder in Wegsall.

Noch einmal spielte sich bor der Durchführung der Oktroikonvention eine ähnliche Scene ab, als man wenigstens einige Ordnung in die Art der Erhebung bringen wollte. In Breußen war feit Friedrich dem Großen die Berzollung nach der Fußlänge des Schiffes und nach der Einfenkung eingeführt, worauf man nur nach drei Rlaffen, der feinen, mittleren, groben Büter, den Boll erhob, zu einer Gichung tam man freilich nur bei den wenigen im Clevischen selbst gebauten Schiffen. Es kann heute keinem Zweisel unterliegen, daß dies die beste Art der Berzollung ift, wenn fie aber felbst heutzutage nur bei großen, ganz folid gebauten Rähnen durchführbar er= scheint 1, so begreift man, daß sie damals außerhalb des Niederrheins nicht anwendbar war. Bier kannte man nur eine Schifffart, mahrend bie Mannigfaltigkeit auf dem Mittel= und Oberrhein feit der Beteiligung der Nebenfluffe immer größer geworden war. Dort begnügte fich mit der Vorlage der Frachtbriefe, was doch felbst in unserer Zeit taufmannischer Solidität nur in der großen Seeschiffahrt ausreicht, und mit einem oberflächlichen Überschlag. Dabei blühte natürlich die Defraude, die nach altem Brauch jeder als sein gutes Recht ansah. Daher erregte es nicht geringen Schrecken, als im Jahre 1804 der Rölner Douanendirektor einige Schiffe im hafen konfiszieren ließ, weil nach einer Stichprobe die Ladung mit der Deklaration nicht übereinstimmte. Sogleich erhob sich der übliche Alarmruf: bei folcher Strenge werde fich aller Berkehr aufs rechte Ufer ziehen. Die beiden Sandelskammern vereinbarten wieder energischen Widerstand, die Schiffer und die Sandelstammer Roln luden gemeinsam den Douanendirektor zu einer fturmischen Sigung ein, in der fie ihm die Külle der Schiffe auf dem rechten Uier zeigten und ihm einen Widerruf abdringen wollten; auch das conseil général des Departements richtete eine Beschwerde nach Paris. Der Douanendirektor aber beharrte auf feinem Standpunkt; er hatte nur im Auftrag bes Minifters gehandelt, der ihn auf seinen Antrag ermächtigt hatte, einzugreifen, da sich der Schlendrian ins unerträgliche gesteigert habe. Er zeigte, daß er den Embargo

<sup>1</sup> Schumacher, Binnenschiffahrtsabgaben p. 213.

schonend verhängt und nur die ordnungsmäßige Bezahlung verlangt habe. Kurze Zeit darauf wurde die Schiffseiche durch die Oktroikonvention Gesetz; eine Regelmäßigkeit der Verzollung griff mit ihr Plat, die vor kurzem noch Schrecken erregt haben würde. Es war die höchste Zeit, daß dieser Verwahrlosung aller Verhältnisse gesteuert wurde. Das aber war nach den Vorgängen der ersten Jahre der französischen Oktupation ersichtlich, daß die neue Ordnung zwar exakt, aber in allen wesentlichen Stücken konservativ aussallen werde.

## Zweites Kapitel.

## Der Ottroivertrag.

Man wird bei der Durchsicht der zahlreichen Flugschriften, die vor und nach bem Jahre 1800 über die Neuregelung der Schiffahrtsverhaltniffe erschienen, den Eindruck gewinnen, daß niemandem in Deutschland an einer Underung der Waffergolle viel gelegen mar. Aber wir fahen bereits, daß es nur die Unordnung war, was fie erträglich scheinen und eine grund= fätliche Underung fürchten ließ. Die Fürsten waren von fich aus vollends nicht geneigt, eine immerhin reichliche und fichere Ginnahme aufzugeben. Die frangöfische Republik hingegen hatte an und für fich das klare Pringip: Eingangszölle und feine Begegelder irgend welcher Urt, für fich angenommen; fie mußte es schon im Laufe ber erften Jahre hier am Rheine einschränken; zuvor aber hatte fie ihm schon bei den ersten Unterhandlungen mit den rechtsrheinischen Staaten Geltung zu verschaffen gesucht. Reines= wegs aber war fie deshalb gefonnen, für die Freiheit des Rheinverkehrs überhaupt einzutreten. Das hatte nicht ihrer Grundauffaffung des Rheines als einer Barriere, als eines fichernden Festungsgrabens entsprochen. gehörte zu der offiziellen Seuchelei des Direktoriums, daß es felbst in Raftatt erklärte: "Bis zu diesem Tage haben die Regierungen bei ihren Eroberungen teine anderen 3mede gefannt, als die Bergrößerung ihrer Berrichaft, die frangofische Republik verschmäht diesen dummen Stolg 1"; bei allen in anmagendem Ton vorgebrachten Forderungen — Befit der Brückenköpfe Rehl und Raftel, der gefamten Rheininfeln u. f. w. - tehrt immer der 3med der militarischen Sicherung wieder. Die Reichsfriedens= deputation begnügte fich in ihrem erften Borfchlag, ohne der Bolle über-

<sup>1</sup> Protofoll der Friedensdeputation zu Raftatt, Seffion 28, am 26. Februar 1798.

haupt Erwähnung zu tun, wie in früheren Friedensschlüffen nur die Freiheit der Schiffahrt als folche, damit der Rheinhandel feiner willfürlichen Störung ausgesett fein moge, zu verlangen, und betrachtete es als felbft= verständlich, daß sich diese Freiheit nicht bloß auf die Grenze zwischen Deutschland und Frankreich beziehen werde, fondern daß fie durch eine Übereinkunft mit der batavischen Republik auch bis zum Ausfluß des Rheines festgestellt werde 1. Gerade bas lehnten die frangösischen Gefandten Rur den beiden Nationen follte die Schiffahrt gemeinsam fein, die anderen Bölker follten nur mit ihrer Zustimmung und nach den von beiden gebilligten Bedingungen an ihr teilnehmen durjen 2. Siergegen hat die deutsche Friedenskommission fortwährend remonstriert; kleinmutig und angst= lich, wie fie mar, suchte fie den Frangofen die Freiheit der Schiffahrt burch den Sinweis annehmbar ju machen, daß ja doch nur befreundete Schweizer und Sollander an der Rheinschiffahrt teil nahmen, aber bis jum Schluß erklärten die Gefandten: die Republik könng nicht jener Ausdehnung des Pringips zustimmen 3. Singegen forderten fie gleich in der ersten Note völlige Freiheit des Tranfits auf beiden Ufern, Aufhebung aller Baffergolle und ftatt ihrer Einführung der Douane auch auf dem rechten Ufer in der Weife, daß nie die Gingangsabgaben des einen Ufers die des anderen überschreiten dürften. Um auch der vorteilhaften Rolle der allgemeinen Bölkerbeglückung nicht gang zu entsagen, fügten fie auch die Erwartung hingu: Die unermeglichen Vorteile der Freiheit der Schiffahrt ließen hoffen, daß man außer den Nebenfluffen des Rheines auch die anderen großen Strome Deutschlands, insbesondere die Donau, für ebenso frei erklare.

Man möchte vielleicht deshalb dem Kastatter Kongreß die Ehre zuerkennen, zuerst eine internationale Regelung der Freiheit der Schissahrt auf den großen Strömen, wie sie dann der Wiener Kongreß im Prinzip ausgesprochen hat, angeregt zu haben, zunächst war aber, wie die Hervorbebung der Donau zeigt, dieser Vorschlag mehr als eine Kränkung Österreichs gemeint. Dieses säumte nicht, gegen jeden Eingriff in seine und anderer souveräner Staaten Hoheitsrechte zu protestieren<sup>4</sup>, im übrigen verhielt es sich bei der Frage der Wasserzüle, die es politisch nicht interessierten, gleichgültig. Wie immer kam Kurmainz, da sich der bewegliche Dalberg und sein Gesandter Albini schon in ihre späteren Kollen einzuleben begannen, den Franzosen am meisten entgegen: Wenn Frankreich auf der

<sup>1</sup> Prototolle, Seffion 29, am 6. März 1798.

<sup>2</sup> Note vom 3. Mai 1798, Beilagen zu den Protofollen V p. 5.

<sup>3</sup> Note vom 3. Oktober 1798, Beilagen V p. 184.

<sup>4</sup> Seffion 44, 11. Dez.

Freiheit des Tranfits auf dem linken Ufer bestehe, so sei auf die Dauer die Beibehaltung der Bolle auf dem rechten doch nicht möglich. Auch mit dem Erfatz durch Gingangszolle erklärte es fich einverftanden, wenigstens insofern ein Maximaltarif auf beiden Ufern festgestellt würde. Hiergegen freilich erklärten fich alle anderen; denn wie könne man mit einem Federstriche die Tatsache aus der Welt schaffen, daß am rechten Ufer so viele fleine Staaten mit verschiedenen Intereffen beftanden, in deren Polizei= und Industrieregime das Reich in corpore doch nicht eingreisen durfe. Für die völlige Aufhebung der Flußzölle erklärte fich nur der Staat, der hieran schon jett ein großes und in der sich vorbereitenden Zeit das größte Interesse hatte: Baden. Sein leitender Minister Edelsheim nannte fie ein Opfer für die Berechtigten, aber ein folches für die Wohlfahrt des gefamten Volkes; nur machte er das Bedenken geltend, daß die kostbare Unterhaltung der Wafferstraße in fahrbarem Zustand unterbleiben könnte, wenn die Flußeinkunfte wegfielen. Namentlich aber betonte er, daß jede teilweise Aufhebung wirkungslos bleiben muffe, wenn fie nicht auf die batavische Republik ausgebehnt wurde, und daß die Befreiung des Rheines unvoll= fommen sei, wenn sie sich nicht auch auf Stapelrecht und Schifferzunft= zwang erstrecke 1. Naturgemäß war bei dem großen Übergewicht der Einfuhr zu Berge das Intereffe der Uferstaaten an der Bollerhebung um jo größer, je näher nach Holland zu fie gelegen waren. In einer preußischen Note 2 sprach fich das offen aus. In ihr warnte das Berliner Kabinett geradezu bor der Aufhebung ber Bolle. Den finanziellen Bedenken fügte es volkswirtschaftliche hinzu: das Gleichgewicht zwischen den deutschen Sandelsstraßen werde gestört, dem Sandel auch der entfernteren deutschen Lande eine gang neue Richtung gegeben werben, deren Folgen dem Anschein nach für Deutschland nicht vorteilhaft sein würden. Man fürchtete hier eine Berschiebung zu Ungunften der Weser- und Elbstraffen, die in den vorhergebenden Rriegsjahren emporgetommen waren. Die Bedenken, daß ber Wafferbau vernachläffigt werden würde, traten in diefer Note besonders stark hervor: In Preußen allein erfordere der Rheinbau jährlich 80 000 Thir.; ohne die Bolle werde man fich auf die Sicherung des Grundeigentums gegen Überschwemmungen beschränken, wie es die Clevischen Deichverbande taten, das aber sei gang verschieden von den Arbeiten, die zur Erhaltung des

¹ Auf besondere Anweisung des Markgrafen wiederholte Gdelsheim in der Situng vom 2. Juli (Session 4.a) den Antrag auf Aussebung der Zölle, womit er aber allein blieb. Akten zc. Karl-Friedrichs, ed. Obser III, 114.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Protokolle Beilagen V, 26. 25. Juni. Un der Friedensdeputation selber hatte Preußen, da es sich ja in Frieden mit der Nepublik besand, keinen Anteil.

Fahrbettes dienten. Ohne Zölle werde also der Rhein aus einem Wohltäter zu einem Berwüster des Landes werden. Zu nichts mehr wollte sich Preußen verstehen als zu Einzelverhandlungen zwischen den verschiedenen Beteiligten über die Transitabgaben, ein gemeinsamer Handelstraktat des Reiches mit Frankreich sei ausgeschlossen; es verlangte im Friedensinstrument ausdrücklich die Bestätigung des status quo.

Tropdem billigte Preußen den Ausweg, den die Reichsdeputation in ihrem Beschluffe eingeschlagen hatte 1, indem fie alle Fragen, die die Rhein= schiffahrt, die Bolle, die Mauten betrafen, einem eigenen Sandels= und Schiffahrtstraktat zu überweisen bat, zu bessen Abschluß sie selber inkompetent fei. Gegen Stapel und Bunfte, von denen aus uns bekannten Bründen Frankreich schwieg, hatte auch fie fich erklart. Gine folche Bertröstung auf einen späteren Bertrag mar nur eine Ausflucht, und als folche faßten sie auch die französischen Gesandten auf: Man verstehe nicht, ent= gegneten fie hochjahrend aber unzweifelhaft logisch, was ein handelsvertrag mit dem Reiche überhaupt fei, da man doch folche nur mit Einzelstaaten schließen könne; alle vorliegenden Gegenstände aber, abgesehen vielleicht von der Douane, gehörten, da fie ein allgemeines, öffentliches, direktes Intereffe für das Reich hatten, auch in den Reichsfriedensschluß?. Die Berhand= lungen nahmen nach mehrfachem bin= und Berichreiben den auf dem Rongreß üblichen Berlauf. In einem Ultimatum, von dem die Gefandten den Deputierten der kleinen Staaten febr ernftlich bedeuteten3, daß die Republit um fein haar breit weichen werde, gaben fie gwar Stapel und Schifferzünfte preis, verlangten aber für diefes reale Zugeständnis unbedingt die Zollfreiheit des Rheines und feiner Rebenfluffe. Die Reichsdeputation ging jest darauf ein, die Aufhebung in den Friedensichluß felber gu bringen, munschte aber zwei Jahre Frist, worauf die frangofischen Gesandten nicht mit Unrecht erwiderten: Le provisoire tue souvent le définitif. Die Deputation wollte barauf wenigstens ein Jahr, zulest wenigstens fechs Monate Frift, sie machte auch mit Recht darauf ausmerksam, daß die Bolle doch wenigstens gegen die batavifche Republik bestehen bleiben mußten, bis man mit diefer eine befondere Übereinkunft geschloffen haben wurde. Den Gifer der minder mächtigen Mitalieder der Deputation spornte die Aussicht auf Beute, namentlich war dies bei Baden der Fall, das seine Stellung seit dem Ansang der Revolution gründlich gewechselt hatte und jett halb aus Furcht, halb aus Gewinnsucht Frankreich weiter entgegen

<sup>1</sup> Seffion 45, II, p. 98.

<sup>2 22.</sup> Juni, Beilagen V, p. 25.

<sup>8</sup> Rorrejp. Rarl=Friedr. III, 118.

fam. Ganz ungeniert schrieb Ebelsheim als Meinung der französischen Gesandten nach Hause: Wer sich nicht rege, werde auch bei der Indemnisation, da die gebratenen Tauben nicht ins Maul flögen, übersehen werden. Unter den Streitpunkten aber, welche dann doch zur ergebnistosen Aufslösung des Kongresses sührten, entstammte wenigstens einer den französischen Forderungen der Schiffahrtsfreiheit. Nachdem man auf die allgemeine Erskärung derselben mit der achselzuckenden Bemerkung verzichtet hatte, daß sie als eine Wohltat sür Deutschland gemeint sei, beharrten die Gesandten auf der Aushebung des Elsstether Elbzolls, der Frankreichs Handel schädige. Die Deputation aber war weder in der Lage, noch hatte sie Neigung, in dieses Recht eines einzelnen Reichsstandes einzugreisen.

Unmittelbaren Ersolg haben also die Rastatter Verhandlungen nicht gehabt, dennoch sind sie ein bedeutsames Vorspiel der weiteren Entwicklung. Alle einzelnen Fragen, die nicht nur den Reichstag im Jahre 1803, sondern auch noch den Wiener Kongreß beschäftigen sollten, und die ihre Lösung erst nach 1831 sanden, sind in ihnen zur Sprache gekommen, und die Standpunkte hatten begonnen, sich klarer herauszustellen.

Im Frieden von Luneville griff man zunächst nicht auf die Rastatter Punktationen zurud, nur die Feststellung des Talweges des Rheines als Grenze war aus ihnen herübergenommen, eine Bestimmung, die trot allem, was vorher darüber geredet war, so unklar wie möglich blieb. Hatten bisher am Oberrhein die Straßburger Schiffer jährlich den Talweg aus= geftedt, fo fonnte man es doch jett unmöglich dem Belieben des Stromes und dem ihrigen überlaffen, jährlich die Grenze zu verändern. Aber felbst diese einfache Frage, ob nun der gegenwärtige Talweg in alle Zukunft als Grenze zu gelten habe, mußte erst auf den Reichstag, der fich jest anschickte, die Liquidation des Reiches überhaupt vorzunehmen, verschoben werden. Im französischen Staatsrat wurde die Ansicht laut, daß die Souveränität des Rheinstroms beiden Teilen gemeinschaftlich über den ganzen Strom zu= stehen solle. "Das werde in der Praxis die fortdauernde Unterdrückung des Schwächeren durch den Stärkeren zur Folge haben," meinte der badische Minister Reigenstein mit Recht 2, bald aber sollte sich zeigen, daß gerade Diefer Gedanke für die Reform der Rheinschiffahrt fruchtbar fei; benn aus ihm entsprang die Idee einer gemeinsamen Kontrollverwaltung der Rhein= schiffahrt.

Sehr balb griff man in Regensburg auf die in Raftatt erörterten

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Rorrejp. R. Fr. III, 119.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Rorreip. R. Fr. IV, 114.

Schriften CI - Schiffahrt b. b. Strome. II.

Ibeen gurud. Es konnte überraschen, daß man jest plotlich die vollige Aufhebung der Bolle, gegen die fich die Reichsdeputation in Raftatt fo fkeptisch verhalten hatte, als Ausgangspunkt nahm. Der Grund lag nur Die Fürstenrevolution dieses Jahres, wie Treitschke die Aufteilung des deutschen Reiches genannt hat, suchte überall um die bloge Willfür und Zufälligkeit politischer Entscheidungen ein Mäntelchen bes Rechtes zu schlagen: der neue Landerwerb wurde nur als Entschädigung für Berlufte ausgegeben, und die unmöglichften Rechenkunftftude murden verbrochen, um eine möglichst hohe Ziffer herauszubringen. Da war es benn öhchst vorteilhaft, die Rheinzölle, die man ja gang wohl nach den fiktiven Sätzen der Zollstellen veranschlagen konnte, mit in die Maffe zu werfen. Demgemäß schlug der Indemnitätsplan der vermittelnden Mächte die völlige Aufhebung vor. und dem entsprach der erfte allgemeine Beschluß der Reichs= debutation. Nachdem man die Entschädigungen verteilt hatte, die offizielle Beuchelei also überflüffig geworden war, machten fich sofort wieder die alten Bedenken geltend und brachten die Wiedereinführung der Bolle. Nur war es jett felbstverftandlich unmöglich, die Wiederherstellung ju Gunften ber Einzelstaaten vorzunehmen; die gemeinsame Verwaltung zu gemeinsamem Rugen, ein Gefichtspunkt, der bisher noch kaum aufgeworfen mar, ergab fich jest von felbst. Zuerst sprach man von der Unmöglichkeit, für die auf die Rheinzolle fundierten Schulden ein anderes Pfand zu ermitteln und ichlug beshalb vor, einige Bolle beizubehalten, die jedoch nur gur Bezahlung der Binfen verwendet werden follten. Und nachdem man fo weit gekommen war, kam man auch auf den Gedanken, die Dotation des Rurfürsten von Mainz, bes jegigen Fürstprimas Dalberg, durch die Anweisung auf Zollertrage ju erganzen. Auch die Erwägung, daß der Rheinbau in Zukunft mehr Kosten als bisher bereiten werde, sprach mit. Für Dalberg war der Ausweg. ber feine Finangen verbeffern follte, nicht fehr angenehm 2. "Diese Unftalt wurde für Deutschlands Sandlung, Gewerb und Wohlstand nachteilig fein; dies fag ich jedem freimutig: hab es Bonaparte geschrieben: meine Bflicht ift hierin als Erzkangler meiner Überzeugung zu folgen", schrieb er pathetisch

<sup>-</sup> Que tous les péages du Rhin perçus soit à la droite soit à la gauche du fleuve devront être supprimés sans pouvoir être rétablis sous quelque dénomination que ce soit sauf les droits de douane. Berliner Staatsarchiv. Rheinschifthiffahrt. Conv. 29. Das Hauptstück der in diesem vereinigten Aften, ist ein pro memoria, das Hardenberg zum Gebrauch des Präsidenten Delius, um Preußens frühere Rheinschiftspolitik zu beleuchten, zusammenstellen ließ; auf ihm und den laufenden Aften beruht die obige Darstellung.

<sup>2</sup> Beaulieu-Marconnan, Dalberg I, 314ff.

seinem Bevollmächtigten. Da es nun aber einmal das Schickal dieses liebenswürdigen, schwachen Mannes war, seine Überzeugungen stets mit den veränderten Umständen in Einklang zu bringen, überließ er es bald darauf seinem gewandten Minister Albini, der schon an den Rastatter Verhandlungen beteiligt gewesen war, die Entschädigungsfrage und mit ihr den Rhein=Oktroi in Ordnung zu bringen. Der Stellung des Primas entsprach es auch, an der Spize der Verwaltung des deutschen Anteils des Rheins zu bleiben, wie ja die Kurfürsten von Mainz auch bisher an der Spize der übrigen rheinischen Kurfürsten an der Oberaussicht über den Rhein beteiligt waren.

Befonders enttäuscht war der alte Markgraf Rarl Friedrich von Baden, der ebenso als Physiotrat wie als Landesherr am Oberrhein sich am meiften für völlige Aufhebung der Bolle intereffierte, er befürchtete in dem Paffus wegen der Rheinzolle das Grab der Rheinschiffahrt und des Rheinlandels zu finden. Sein Gefandter Reihenftein, der den hauptanteil an der Ausbildung des neuen badischen Staates hatte, erkannte aber die Sachlage richtig, wenn er dagegen schrieb: Solange bas französische Douaneninstem bestehe, sei boch von einem blühenden Rheinhandel keine Rede. Und deshalb fei die Wiederherstellung ber Bolle, als eine gute Ginnahme, weniastens ein kleiner Troft. Auch sei zu hoffen, daß die Burde hauptfächlich von den Hollandern werde getragen werden. So raich alfo hatte fich ein so geistreicher Staatsmann mit der Notwendigkeit abgefunden, daß ihm bereits als ein Borteil galt, was noch vor kurzem in Raftatt mit Recht als der wesentlichste Rachteil angesehen worden war: Der Ausschluß Hollands aus dem Werk der Reform. 3m Reichs-Deputations-Sauptichluß vom 15. Februar 1803 wurden die Hauptpunkte der neuen Ordnung fest= gestellt: Indem die Rheinzölle abgeschafft wurden, wurde unter Vorbehalt der Douane ein Schiffahrtsoktroi beschloffen, der von Frankreich und dem Reich gemeinschaftlich reguliert und erhoben werden jolle. Auf Holland die Ordnung auszudehnen fand fich jest kein Anlag, im Gegenteil murde vorgefehen, daß fremde Schiffe mehr als die der deutschen und frangofischen Uferbewohner entrichten. Die neue Tare, die an mindeftens fünf, höchstens fünfzehn Stellen erhoben werden würde, follte nicht höher werden als die bisherigen Bolle, und zwar sollte von der Bergfahrt mehr als von der Tal= fahrt erhoben werden. Die Berwaltung unter einer Generalkontrolle sollte einer einzigen gemeinsamen Behorde unterstehen. Gin Pringip, das spater für die Gründung des Deutschen Bollvereins wichtig werden follte, murde hier zuerft ausgesprochen: Die Kontrolle follte wechfelfeitig, am linken Ufer bon einem Beamten des Fürstprimas, am rechten bon einem frangöfischen geübt werden. Die Beamten des Ottroi follten für ihre Dienstangelegenheiten, jedoch nicht sonst von der Landes=Jurisdiktion eximiert sein. Die Einnahmen des Oktroi sollten allein sür die oben angesührten Zwecke verwendet werden, und zwar so, daß jederzeit die Hälste auf die Kosten des Flußbettes und des Leinpsades zu verwenden seien; jedoch wollte man der Zentralverwaltung nicht unmittelbar diese Aufgaben übertragen, vielmehr sollte der Kurerzskanzler jährlich mit den Uferstaaten darüber in Einvernehmen treten. Ihm übertrug auch das Reich die weiteren Verhandlungen, die alsdann dem Kursürstenkolleg vorgelegt und zur Kenntnis des Keichs gebracht werden sollten.

Der Oftroivertrag, wie er in Paris auf dieser Grundlage ausgearbeitet wurde, war ganz und gar ein Werk des französischen Ministers Cretet und des Gesandten des Kurerzkanzlers, in den, wie die preußische Denkschrift sagt, man damals noch glaubte, volles Vertrauen setzen zu können. Der preußische Gesandte Lucchesini sollte der Abrede nach zu den Verhandlungen zugezogen werden; dies geschah jedoch nicht; man beeilte sich den Vertrag ins reine zu bringen, als er gerade von Paris abwesend war (15. August 1804). Man war begreislicherweise in Berlin verstimmt, trug aber, "um nicht das allgemeine deutsche Interesse zu durchkreuzen", beim Kaiser auf die Katisstation an 1, jedoch zugleich auf einen Zusatzertrag 2. Dieser ist nie zustande gekommen, die Regierungen aber beschäftigte er noch bis zu dem Augenblicke, wo sich Preußen vom Rhein zurückzog, und sür die Hand-habung des Oftroivertrags sind diese Verhandlungen und die des Kursürstenskollegs nicht unwichtig.

Der Oftroivertrag ist sast die letzte von allen Instanzen des Reichs regelmäßig durchberatene und gutgeheißene allgemeine Berordnung gewesen; er war ein Werk des Kompromisses, aber unzweiselhaft eines überaus geschickten; er gab das Erreichbare und dies in einer Form, die die Durchsührung erleichterte<sup>8</sup>. Die Boraussetzung hiersür war die Einheitlichkeit der Verwaltung. Mit einer Strafsheit, wie sie bisher in Deutschland nicht bekannt war, wurde sie durchgesührt; hierin zeigte sich die Überlegenheit der französischen Berwaltungstechnik von ihrer besten Seite. Die Generalverwaltung, aus einem Direktor und vier Käten bestehend, bildete zugleich die zweite Instanz und besaß weitgehende Verordnungsbesugnisse. Die Besugnisse der Crekutive waren genau zwischen den Unters

Diefe erfolgte nach Genehmigung bes Kurfollegs vom 18. März 1805 am 4. Mai 1805.

<sup>2</sup> Berliner St. Archiv a. a. O.

<sup>3</sup> Edert 207 gibt eine genaue Analhse des Vertrags, auf die hiermit ver- wiesen wird.

beamten verteilt. Eine Abnormität, die bald abgestellt wurde, war noch die Berweisung der Beamten auf Gewinnbeteiligung. Die Zahl der Erhebungsämter wurde von 32, oder wenn man die wirklichen Zollstellen allein rechnet, von 29 auf 12 vermindert. Der Tarif murde in der Beife festgestellt 1, daß der bisherige wirkliche Ertrag ermittelt und nach einer genauen Vermeffung der Stromftrecen auf diese repartiert wurde. Hierbei wurde der Oberrhein, wo von jeher weniger Bollstellen und die Bolle niedriger waren, geringer angelegt; die hier fo wie fo viel geringfügigere Schiffahrt, beren Waren ohnehin zumeist schon den Oktroi des Niederrheins getragen hatten, durfte nicht zu ftark belaftet werden. Man ftellte einen Gefamt= betrag des Oftroi von der hollandischen Grenze bis Strafburg auf, 2 Fr. für die Bergfahrt, 1 Fr. 33 für die Talfahrt. Diese verschiedenartige Behandlung, obwohl doch gerade die Talfahrt dem Schiffer erheblich weniger Roften bereitete, führte fich jest nicht mehr wie im Mittelalter auf die Ermägung gurud, daß ber Bollherr nur für die Bergfahrt ben Leinpfad, baue, sondern allein auf die Tatsache ihrer größeren Leistungsfähigteit, da mit ihr die regelmäßig bezogenen und wertvollen Waren verfandt wurden.

Auch der Wunsch, die Landesprodukte beffer zu behandeln als die fremde Einfuhr, fprach dabei mit. Man jand jedoch binnen turgem, daß diese Abficht nicht erreicht worden fei, und daß dagegen die Berarbeitung fremder Rohmaterialien erschwert worden fei2. Sier lag in der Tat ein Mikstand vor, der fich später beim Aufbluben folcher Induftrien immer schärfer geltend Ein großer Fortschritt lag hingegen in der Ausgestaltung des machte. Tarifs. Zum erftenmal wurde ein Spftein der Gewichtszölle angewandt, wie es 1818 vom preußischen Zollgesetz angenommen wurde. Schiffe über 50 Zentner Labefähigkeit wurde eine abgestufte Rekognition von 10 Cts. bis 15 Fr. erhoben; dieses Maximum trat bei Schiffen pon 2500 Zentner ein. Beringwertige Waren, Erben, Steine, Dung, aber auch die leichtverderblichen landwirtschaftlichen Produkte wie Milch, Gier, Obst, Gemuse, für die man einstweilen nur eine ganz beschränkte Absatjähigkeit auf dem nächsten Markt annahm, trugen nur die doppelte Rekognitionsgebühr: alsdann wurden drei Rlaffen, die auch später beibehalten worden find, bestimmt: Die Zwanziastel-Gebühr genoffen Rohlen, Brennholz, Erze, Ziegeln, Schiefer, gemeine Töpferwaren; die Viertelgebühr Mühl= steine und dergl., Salz, Gußeisen, Rinden, Pech und vor allem Getreide

<sup>1</sup> Denkichrift Eretets vom 2. Dezember 1805 im Berliner St. A., Rheinschiff. 29. Nach biefer hat also eine eigentliche Ermäßigung im ganzen nicht ftattgefunden.

<sup>2</sup> Eichhoff, Ihpographische Darstellung des Rheins. (Zu § 99 des Vertrags.)

und seine Produkte. Alle anderen Artikel, also vor allem Kolonialwaren und Fabrikate, werden mit der vollen Gebühr herangezogen. Für Bauholz war eine Berzollung nach dem Kubikmeter nach nur zwei Gattungen (§ 100 und 101) vorgesehen. Die Jachten zur Personenbesörderung waren mit einer Pauschsumme angelegt; sie zahlten bei jeder Fahrt, auch wenn sie leer suhren, eine Oktroigebühr, die dem vierten Teil ihrer Ladesähigkeit entsprach.

Die Methode der Gewichtsverzollung machte die Schiffseiche nötig; fie ging jest, nachdem man sich noch eben so hejtig gegen sie gesträubt hatte, als felbstverständlich mit durch. Sie machte es wieder nötig, daß das Gewicht der einzelnen Gegenstände genau berechnet und auf den Rubikmeter reduziert wurde; um ein praktisches Berfahren bei der Bermeffung des Holges zu ermitteln, das weitaus der wichtigste Gegenstand des Talverkehrs und der Ausfuhr mar, wurde bald darauf eine eigene Kommiffion unter Vorsit eines Mathematikers eingesett. Da Holland jederzeit, wenn ihm das Rheinholz zu teuer komme, fich Holz über See verschaffen konne, bedürfe die Regelung dieser Tarife großer Borficht, setzte der Generaldirektor bes Oftroi, Gichhoff, auseinander. Diefes ganze System ber Bewichts= verzollung war nur durchzuführen, wenn im wefentlichen Waren berfelben Tarifgruppe die ganze Schiffsladung ausmachten. Die Gruppierung felber ift offenbar aus diefer Rudficht getroffen. Nur gur Kontrolle mußten die Frachtbriefe, deren Form und Inhalt jest genau vorgeschrieben wurde, an ben Stationen vorgelegt werden. Man wollte also zu Bunften ber möglichft raschen Absertigung und ber Beschleunigung bes Berkehrs überhaupt, ein Mit Recht wollte man so rein objektives Schema exakt burchführen. dem Krebsschaden alles bisherigen Wasserverkehrs, der Langsamkeit und Unpunktlichkeit, zu Leibe geben; in volkswirtschaftlicher Beziehung dagegen fand man auch hier bald, daß zu wenig Abstufungen und also zu schroffe Übergange vorhanden seien. Die Berwendung der Einkunfte wurde in der bereits vorher beschlossenen Weise geregelt, die Herstellung der Leinpsade sollte aus den Oftroieinnahmen auf dem linken Ufer von Frankreich, auf dem rechten vom Kurerzkanzler erfolgen, während Deichbauten und andere Vorkehrungen gegen Überschwemmungen Sache der Landesregierungen blieben. Bon anderen Wafferbauten zu Bunften der Schiffahrt redete man noch nicht.

Richt überall wurde diese Oktroieinrichtung als Erleichterung empsunden. Preußen sühlte sich benachteiligt. Das Kursürstengutachten 1, das ganz nach dem preußischen Botum abgesaßt war, machte zwar in diesem Punkt

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Martens, Recueil, Suppl. IV, p. 72 f.

nur geringe Ausstellungen, es wünschte Vereinsachung der Frachtbriese und weitere Besteiungen geringwertiger Artikel vom Oktroi, aber durch besondere Verhandlungen schaften Preußen in Paris für seine Clevischen Besitzungen Vorteile zu erlangen. Es klagt, daß seine Untertanen, die früher an vier Zollstätten nur 22 Cts. gezahlt hätten, jest an zwei Oktroistationen 50 Cts. pro Zentner zahlen müßten und verlangte Herstellung des alten Zustandes. Cretet war unzweiselhaft im vollen Rechte, diese Zumutung scharf zurückzuweisen. Er hielt Preußen vor, daß es sich bisher mit dem Tarif vollsständig einverstanden erklärt habe, daß Gört, der Gesandte in Regensburg, fein Wort über ihn verloren, als sich das Kurkollegium alle anderen Vorschläge Preußens durch Akslamation zu eigen gemacht habe. Der preußische Gesandte gab darauf zu, daß Preußen zwei Tarije gehabt hatte, einen öffentlichen Tarif sür Auswärtige und einen geheimen sür Einheimische; die acht früheren Zollherrschaften hätten aber alle ebenso gehandelt.

Etwas icharierer Opposition begegnete die Beibehaltung des Stapels. Wir haben gegehen, wie er in Raftatt, freilich als ein Opfer, das Frankreich bringe, bereits gesallen war; dem Ginfluß Franksurts, das in der Friedensdeputation vertreten war, schrieben ärgerlich die Mainzer diesen Erfolg zu; zum lettenmal empfanden fie es bitter, daß fie nicht mehr im Rate des Reiches fagen. Wir haben bereits gesehen, wie dann die rege Tätigkeit der Mainzer und Rölner Sandelskammer die französische Regierung von den Borteilen des Stapels überzeugt hatten. Noch besonders jur Inftruktion des frangösischen Gefandten in Regensburg hatte Cretet eine Dentichrift der Rölner Sandelstammer bestellt. Bier gab nun den Ausfchlag, daß Duisburg und bemgemäß die preußische Politik aus Gijersucht gegen Duffeldorf für den Rolner Stapel eintrat und nur für fich felbst einige Borteile zu erlangen fuchte. Die Außerung des Rurfürstenkollegiums: Man hoffe, daß durch fünftige Verträge auch die Aufhebung des Umschlags ju Maing und Köln werde erwirkt werden, blieb gang bedeutungslos. Undere Bünsche 2 gingen dabin, daß wenigstens alle unverpacten, trocenen Buter, die fich nicht frahnen laffen, an ben Stationen borbeifahren durften, und daß Fabrikmaterialien für den Niederrhein Schiffern der Kölner Bilde gegen Entrichtung der halben Gebühren und einer außerordentlichen Abgabe von einem Zehntel des tarifmäßigen Ottroi ftapelfrei bei Roln durchgelaffen würden. Aber auch diefen bescheidenen Bunschen gab Frant-

<sup>1</sup> Die Brotofolle im Berliner Staatsarchiv a. a. D.

² Ausjührlicher als bei Martens, Recueil, Suppl. IV in Berliner St. N. a. a. D. Nr. II.

reich nicht nach. Preußen erreichte bei den Pariser Nachberhandlungen nur, daß ganze Ladungen Getreide, wenn sie nicht mit stapelpflichtigen Waren gemischt seien, jedoch auch dann nur, wenn sie für das Inland bestimmt seien, frei vom Umschlag blieben, und auch diese Konzession ist nicht zur Ausführung gekommen 1.

Es wollte bemnach wenig befagen, wenn im Oftroivertrag verfündet wurde: Das Umichlagsrecht habe nur das Beste des Sandels jum Amed. wobei man fich die Ausführung der bekannten Denkschriften aneignete, keinesweas aber folle der handel den beiden Stationsstädten - wie fie nun genannt wurden - zinsbar gemacht werden, und deshalb komme der eigentliche Stapel, d. h. das gezwungene Anbieten der Waren und die damit zusammenhängenden Abgaben in Wegfall. Das war nur eine winzige Erleichterung. Daß aber die Notwendigkeit des Umschlags für die Schifffahrt nicht gar fo dringend war, zeigten die Ausnahmen, die auch diesmal für Frankfurt bewilligt wurden: die Freiheit seiner Messe blieb gewahrt, Mainzer Schiffer durften mit Ladungen von Köln, die Franksurter Raufleuten gehörten, direkt in den Main fahren, was freilich im Interesse der Mainzer Schiffer felbst lag, und ber Bertehr Frankfurts mit dem Oberrhein war gegen Entrichtung der Umschlagsgebühren freigegeben. Preußen bemühte fich nachträglich, eine gleiche Begunftigung für Duisburg zu erlangen, wurde aber von Cretet mit der nicht gerade flichhaltigen Begründung abgewiesen: die Erleichterungen für Frankfurt seien nur eine Kompensation für die Zulaffung der Mainzer im Frankfurter Safen und für die Teilung bes Marktichiffes zwischen beiden Städten.

Mit der Beftätigung des Umschlagsrechtes der Stationshäfen hängt die Wiedereinrichtung der Schiffergilden eng zusammen. Wir sahen bereits, daß sie vom Kausmannsstande selber gebilligt, ja gesordert wurde; und der Oftroivertrag zeigt das redlichste Bemühen, sie zu einer allgemein nüglichen Institution zu machen. Die Bestimmungen dieser seltsamen internationalen Zünste atmen ganz den Geist der Reglements Napoleons, mit denen er seit 1802 für Gewerbe von allgemeiner Wichtigkeit straffe Korporationen unter Staatsaussischt schuf 2. Schon die alten Zünste, die sich nach Mainz

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Das Getreibe fehlt unter ben umschlagfreien Artiseln der Berordnung des Generaldirektors vom 7. November 1809 (bei Hermann, Rheinschiffahrtsgesetze p. 6 Anm.), die wesentlich nur die rekognitionspflichtigen Waren und die der untersten Tarisstufe, außerdem Kriegsmunition und Militäressekten umsassen.

<sup>2</sup> Lexis, Gewerkvereine und Unternehmerverbände (Schriften bes Ber. f. Sozialpol. 17 p. 20f.). Die Schiffergilden berücksichtigt L. hier nicht.

und Köln nannten, waren nicht städtische Zünfte gewesen. Jest wurde ausdrudlich ben Bewohnern beider Ufer überhaupt ber Butritt offen gehalten; die Frage, wie es benn mit den Hollandern, die in der alten niederrheinischen Gilde die Majorität hatten, gehalten werden folle, wurde einstweilen nicht berührt. Da aber der Rechtswohnsik der Gilden in Mainz und Köln war, so mußte doch ein Übergewicht Frankreichs un= zweifelhaft fein: Vorstellungen Preußens bei den Nachverhandlungen wies Cretet mit der Bemerlung ab: Jedes weitere Entgegenkommen wurde eine Begünstigung des rechten Ufers sein. Die Aufnahme in die Gilden wurde an eine Prufung vor der Oftroitommiffion und an den Nachweis, daß der Bewerber schon als Steuermann gesahren fei, gebunden. Zum erftenmal wurden die Rangfahrten allgemein gemacht. Das Minimum der Ladung, bei dem die Abfahrt ftattzufinden hatte, mar fehr niedrig, in Röln für die Bergfahrt auf 1500 Bentner, für die Talfahrt auf 1800 fest= gestellt, ein Lademaximum wünschten die Rurfürsten, doch wurde feine Fest= setzung verschoben. Wie die Prüfung der Schiffer, so standen auch die Eichung und Untersuchung ber Schiffe, die Wahrung der Rangrolle, die Ausstellung der Frachtbriese, das Auspacken und Ginladen unter scharser Kontrolle der Oktrojangestellten und der Hafenbeamten. Vor allem aber follte die Oftroiverwaltung die Frachten von einer Frankfurter Meffe gur andern beftimmen, wozu fie bie Butachten der Sandelstammern Roln, Mainz, Strafburg und der Ortsbehörden von Duffeldorf, Frankfurt, Mannheim erheben joUte. Gine Berückfichtigung Duisburgs konnte Preußen auch nachträglich nicht erlangen.

In der Gilde war jedoch nur die sogenannte Großschiffahrt vertreten, d. h. nur diejenige, "welche von einem Teile des Rheinstromes zum andern durch Borbeisahren an Mainz und Köln statthat", also diejenige, die sich mit transitierenden Waren beschäftigte, nicht aber die Kleinschissfahrt, "welche den wechselseitigen Berkehr der Häfen und Länder der beiden User zum Zweck hat, die so gelegen sind, daß sie durch den Rhein miteinander kommunizieren, ohne diese beiden Stationen zu passieren." Wan sah ganz wohl, daß diese Fassung zu unbestimmt sei. Bei den Pariser Verhandlungen zwischen Frankreich, dem Erzkanzler und Preußen wurden sie denn auch schon dahin erläutert, daß die nicht vereinigten Schiffer der Kleinschissfahren dursten; jedoch wie der ganze Zusatzertrag, blieb auch diese Bestimmung, die vielen Streit von vornherein abgeschnitten hätte, unausgesührt. Die Jachtschiffs

<sup>1</sup> Auch von der Mainger gilt dies einigermagen, für die Rolner burchweg.

sahrt, welche sich soeben in selbständiger Unternehmung zu entwickeln bes gann, wurde dem Wortlaut des Oktroivertrags zusolge auf die Personensjahrt beschränkt.

Noch während man in Paris verhandelte, und Cretet den neuen Antragen gegenüber erklärte: Frankreich laffe fich nur auf Erganzungen und nicht auf fundamentale Underungen des Vertrages, der als folcher schon Gefetestraft besitze, ein, beschloß Napoleon, dem die Sache so wie fo schon zu lange währte, die Bestimmungen auszusühren. Am 1. November 1805 trat die neue Ordnung auf beiden Ufern ein; denn Dalberg stimmte natürlich ohne weiteres zu, zumal er früher garnicht zum Bezug feiner Einfünfte gelangen konnte 1. Gin fehr tüchtiger Beamter, Coquebert=Mont= bret, wurde als Generalkommiffar an den Rhein geschickt; sicher und schnell griff er durch; solchen Schiffern, die fich nicht jugen wollten, wurde die Strafe der Ausschließung angedroht. Breugen, das den Vertrag erst mit den Bufagen anerkennen wollte, protestierte. Es hatte mit Dalberg, der fich gegen jedermann entgegenkommend und freigebig erwies, einen fehr gunftigen Vertrag abgeschloffen, wonach es weit über ben Oktroivertrag hinausgehend 30 000 Thir. jährlicher Strombaukoften und 12 000 Thir. befonders zur Berftellung von Winterhafen erhielt, mahrend Dalberg zugleich die Benfionen der alten Zollbedienten auf den Oktroi übernahm2: jest aber erhob es trogdem feine Bolle weiter und ignorierte den Oftroivertrag voll= ständig3. Jedoch schon stand es in Unterhandlungen, um auch den Rest seiner alten rheinischen Besitzungen aufzugeben. Am 15. Februar trat es das rechtsrheinische Cleve an Murat ab, und dieser führte sosort den Oftroi durch. Eine neue Epoche für die Rheinschiffahrt begann, die Epoche der bureaufratischen Regulierung.

<sup>1</sup> Nur Preußen hatte ihm eine kleine Abschlagszahlung gemacht, nachdem es Berwaltungs: und Uferbaukoften selber abgezogen. Beaulieu:Marconnah II, 6, bessen Datierung jedoch salsch ist, und der von den weiteren Verhandlungen mit D. keine Kenntnis hat.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Die Frage der Pensionen hatte schon den Reichstag beschäftigt, war aber unentschieden geblieden. Sie hing davon ab, ob die Rheinzölle, für die die Interessenten ja Entschädigung bekommen, aufgehoben seien, oder ob der Ottroi ihre Fortsehung sei. Ratürlich waren alle Staaten, nachdem sie ihre Entschädigung empfangen, der zweiten Ansicht, und Dalberg, der zwar der schwächste, aber für seine Person der nobelste Staatsmann der Spoche war und sich immer mit seiner Roblesse, seiner Redlichseit und seinem Wohlwollen über die Jämmerlichseit seines Verhaltens im ganzen tröstete, übernahm die Pensionen, wozu er nicht im geringsten verpslichtet war.

<sup>3</sup> Berliner St. A. a. a. D.

## Drittes Kapitel.

## Das Kaiserreich und die Rheinschiffahrt.

Alles tam in dem neuen Buftand, der durch den Oftroivertrag ge= geben war, barauf an, wie die Zentralberwaltung funktionierte. Die "erfahrenen, flugen Befeher, die schon wußten, wieviel zu erheben gut mar", die mit ihrer Herrschaft in laufender Rechnung standen, fo daß fie tatfächlich immer Bächter der Erträge waren, verschwanden, eine Beamtenschaft, zahlreich, aber doch nicht überflüffig, trat ein, und jede Art Berbachtung war durch den Oftroivertrag für alle Reiten verboten. erste Werk Coquebert-Montbrets war, auf Grund des Oktroivertrags und einiger erläuternder Entscheidungen die Inftruktionen der einzelnen Beamten= fategorien, des Generaldirektors, der Infpektoren, der Empfänger, Rontrolleure, der Stationskontrolleure in den Stapelstädten, der Befeher, der Kanzliften, der Bootsleute auszuarbeiten 1. Mit diesen knappen Anweisungen war ein musterhaftes Amtsrecht, von dem man bisher am Rhein keine Uhnung gehabt hatte, geschaffen, aber man fah auch, wie groß die Machtvollkommenheit dieser Beamtenhierarchie mar. Zugleich ordnete ein Restript des frangofischen Ministers die Ausstellung und Kontrolle der Frachtbriefe 2. Um den bureaukratischen Geist, der in ihm herrschte, zu tennzeichnen, genügt die Beftimmung, daß jeder Frachtbrief von den Stationskontrolleuren kopiert und mit einer laufenden Nummer ins Journal einregistriert wurde, und daß es den Spediteuren verboten war, die Fracht an den Schiffer zu gablen, ebe diefer die Bescheinigung vom Kontrolleur brachte, daß er von aller Verantwortlichkeit frei fei. Strafen, Beschwerde= und Prozesweg waren genau geregelt; jeder konnte genau wiffen, woran er war, aber hier, wo jeder an läffiges Sichgehenlaffen gewöhnt war, erschrak man über die Laft der Formen, unter die man fich plöglich gezwängt iah. Wie die neue Bureaufratie Schiffahrt und Handel nach dem Pringip weiser Sparsamkeit und richtiger Kräfteverwendung zu regieren gebachte, das zeigte eine der ersten Bestimmungen des Generalbirektors, monach in Köln nicht mehr als vier, in Mainz zwei Schiffe zur Ladung als genügend ausgesett sein follten: follte es jedoch einmal vorkommen, daß diese jur ichnellen Beforderung nicht ausreichten, fo follten die Stationstontrolleure die Angahl der Guter nach den von den Raufleuten gemachten Erklärungen aufnehmen und alsdann bestimmen, wieviel Fahrzeuge noch

<sup>1</sup> Handbuch ber Rheinschiffahrtsbeamten, bei Hermann, Rh.Sch.Ges. 45—76.
2 ibidem p. 77—81 und Supplementär-Instruktionen des Generaldirektors 82—88.

auzusetzen seien. Die Kölner Handelskammer, die sich fortan noch weit mehr als früher als Vertreterin des gesamten Rheinhandels, sreilich unter besonderer Berücksichtigung des linken Users und des Kölner Stapels sühlte, wandte sich an den Minister um Minderung der Formalitäten, namentlich richtete sie sich gegen die genaue Eintragung aller Warengattungen und das Verbot jeder nachträglichen Änderung im Register; sie konnte darauf verweisen, daß man auch bei der Douane und im Freihasen die Formalitäten etwas erleichtert habe und damit weiter gekommen sei. Der Minister beruhigte sie: Die Kontrolle sei nun einmal nötig, um den bisherigen Mißsständen vorzubeugen, und versprach äußerstes Entgegenkommen. Unzweiselshaft sind die acht Jahre eines strengen Formalismus sür Kausmannschaft und Schifferschaft nicht ohne erziehlichen Wert gewesen.

Zum Generaldirektor wurde, als Coquebert nach beendeter Einrichtung ber Berwaltung nach Paris zurückgekehrt war, J. Gichhoff ernannt. hatte fich als geschickter Bermittler und auter Renner in den letten Jahren fo hervorgetan, daß man keine beffere Wahl treffen konnte, besonders mar er der Vertrauensmann Dalbergs. Seinen Sit behielt er in Röln, im Rahre 1808 wurde die Faffung des Oftroivertrages, die Maing jum Sit der Berwaltung bestimmte, mit Rudficht auf die überwiegende Bedeutung Kölns ausdrücklich abgeandert. In den erften Jahren ging, ba Eichhoff jeder Anregung des Sandelsstandes rasch nachfolgte und die Stationskontrolleure auch mit häufigem Tadel zu gleichem Berhalten nötigte, alles recht gut. Die Berwaltungstoften berechnete fpater Gichhoff auf 10 % ber Erträge, was mit Rudficht auf die immerhin schlechten Jahre und im Bergleich mit anderen indirekten Steuern nicht viel fei. eins wurde binnen kurzem allseitig anerkannt: gerade das, wovor man sich am meiften gefürchtet hatte, die Gleichmäßigkeit eines festen Tarifs, erwies fich als Wohltat. Zugleich festen die neuen Bermaltungen mit grund= lichen Verkehrsverbefferungen ein. Schon feit 1799 war, zunächst aus militärischen Zwecken, eine Chauffee in Angriff genommen worden und ftellte fich jest nicht als Behinderung, sondern als Forderung des Rheinverkehrs heraus; auf die Berftellung der Leinpfade fah namentlich Dalberg mit löblichem Gifer. Die Inspektoren sammelten allmählich über die Berhältniffe des Strombettes und der Ujer, die allerdings, namentlich am Oberrhein, noch fehr traurig waren, die Renntniffe, die alsdann im Jahre 1816 Ockhart zu der ersten monographischen Behandlung des Stromes verarbeitete 1. Schon im Jahre 1804 hatte die Handelskammer Mainz die

<sup>1</sup> Odhart, Der Rhein nach der Länge seines Laufs und der Beschaffenheit seines Strombettes.

Sprengung der Felsen zwischen Bingen und Koblenz, wo sich die Schwierigseiten aller anderen Strecken vereinigten, als ein Werk, das einer großen Nation vorbehalten sei, etwas pomphast bezeichnet. Namentlich aber wurden jetzt erst die Freihäfen der beiden Stationsplätze ausgebaut, von denen besonders der Kölner eine für jene Zeiten großartige Anlage war, an der sich auch der Handelsstand durch Erbauung des Entrepot beteiligte.

Weitaus die wichtigste Unternehmung der ersten Jahre mar die Ginrichtung ber Schiffergilben 1. Sofort nachdem bas Rurfürstenkollegium ben Oftroivertrag genehmigt hatte, noch bevor die kaiferliche Ratifikation erfolgt war, festen fich die Stadtbehörden und handelstammern von Roln und Mainz in Berbindung, um eine provisorische Ordnung zu treffen. Sie gingen dabei offenbar von der Ansicht aus, daß für die definitive Regelung der fattische Buftand von maggebender Bedeutung werden wurde. Gine Jury murde eingesett "pour l'examen des bateliers de cette ville"; da der Oftroivertrag die Zünfte nicht mehr als städtische kannte, wollte man augenscheinlich fo rasch als möglich sie doch wieder unter die Stadt= besugnis bringen. Nur geprufte Schiffer follten zugelaffen, ihre Bahl einft= weilen geschlossen werden; auch ohne volle Ladung muffen dem Rang nach wöchentlich zwei Schiffe abgeben, alle Beiladungen in Rahnen wurden ver-Die bergwärts kommenden Waren follten nicht länger boten. 24 Stunden auf dem Quai liegen; jo glaubte man des Schlendrians Berr zu werden. Sofort erhoben sich bittere Rlagen der anderen Schiffer, die fich namentlich in Mains, wo fie schon vorher ungunftig behandelt worden waren, ausgeschloffen faben. Sie brohten mit Errichtung einer eigenen Körperschaft, aber "durchdrungen von der Richtigkeit desselben Prinzips" gingen die beiden Sandelskammern schonungslos damit vor, die Anzahl der Schiffer noch weiter zu berringern, "damit jedem ein reichliches Auskommen gewährt und höchste Solidität bei ihnen erreicht werde". Aufnahmeantrage von Schiffern, die auswärts gelernt, wies die Mainzer Zunft, die fich schon völlig wieder im Befit fühlte, jurud'2. Unter der Sand ließ man fie bann freilich boch wieder zu, wo Not am Mann war. Die Ausgeschloffenen, die dieses Vorgeben als unverträglich mit den allgemeinen Bestimmungen des Oftroivertrages ansahen, wandten fich an die Behörden. Gine fehr laue Verwendung des Präsekten des Moseldepartements für die Koblenzer Schiffer wurde abgewiesen, und auch Gichhoff ermunterte zwar die Aus-

¹ Bgl. Edert's vortreffliche Darstellung Kap. II 31 f. Die vorläufige, selbstsherrliche Ginrichtung vom 21. Germinal XIII (11. April 1805), und ihr Berlauf ist ihm jedoch undekannt geblieben.

<sup>2</sup> Gin Fall von 1806 bei Edert 41.

geschlossen, zu einer Korporation, womöglich mit den Jachtschiffern, zusammenzutreten, jedoch nur, "damit man auch die kleine Schiffahrt unter
möglichst sesten bringen könne (1806). Allerdings gerieten Mainz und
Köln ihrerseits bald hart aneinander. Beide klagten schon 1806 bei ihren
Präsekten und beim Minister, daß jede Stadt ihre eigenen Schiffer unrechtmäßig
im Kang begünstige; Köln warf den Mainzern vor, daß sie Bretter und
Tabak nicht laden wollten, weil sie zu wenig Fracht abwürsen u. s. w.
Mit jeder Kleinigkeit lief man sosort zu den höchsten Behörden, denen
wahrhaftig die Meinung, daß die Kheinländer zur zentralisierenden Bevormundung reif seien, nicht zu verdenken ist. Die Schiffer ihrerseits waren
mit ihren eigenen städtischen Verladekommissionen, deren interimisstischen
Fortbestehen die Generaldirektion angeordnet hatte, ebensalls unzusrieden,
sie klagten über Parteilichkeit und bekamen den Gegenvorwurf der Faulheit
zu hören. Es war alles im besten Gange, zu den städtischen Zünsten und
ihren Mißbräuchen zurückzukehren.

Bei diefer Lage der Dinge war es doch ein großer Fortschritt, daß es nach längeren Borberatungen auf Grund ber Bestimmungen bes Oftroi= vertrages zu einer Organisation der Schiffergilden tam, die wenigstens mit bem Prinzip der Stadtzunft brach und ftatt deffen die Gilden unter die scharfe Bucht der Generaldirektion nahm. Allerdings war die im Herbst 1805 auch bom Prafekten bestätigte Mainzer Berordnung und die entsprechende Rölnische zur Grundlage genommen, aber sie wurde von der General= birektion und dem frangösischen Ministerium — Dalberg scheint sich gang paffiv verhalten zu haben — stark umgearbeitet, bis fie endlich am 12. Auguft 1807 publiziert wurde. Wohl wurden auch jett die Gilben nach Koln und Maing benannt, aber der Grundfat bes Oftroivertrags, daß fämtliche Schiffer beider Rheinufer bis zur hollandischen Grenze in die Korporation eintreten, wenn sie die nötigen Vorbedingungen erfüllten, wurde jest zu Grunde gelegt. Gine vierjährige Lehrzeit und vierjährige Gesellenzeit bei einem Gildemitglied waren erforderlich; dann erhielt nach borhergehender Brufung der Bewerber von der Generaldirektion das Zeugnis als "angehender Schiffsmeifter", mußte jedoch als Steuermann und in Vertretung von Schiffern noch längere Zeit fahren, ehe er das Patent als "Setichiffer" erlangte; als folcher durfte er dauernd ein Schiff führen, 3. B. in Bertretung einer Bitme: Mitglied der Gilbe fonnte er aber erst werben, wenn er die erforderlichen Mittel, das Schiff und die Raution, die in Geld oder liegenden Gutern zu ftellen war, aufweisen tonnte. Die Raution war nach der Größe des Schiffes bemeffen; als größte Schiffe nahm man für den Mittelrhein 3000 Zentner, für den Niederrhein 4000 Zentner an.

Der Zweck dieser etwas peinlich genauen Bestimmungen war unzweiselschaft, eine Bürgschaft für die Zuverlässigkeit der Schiffer, die in den vorhersgehenden Jahren einer halben Gewerbesreiheit Schaden gelitten hatte, zu geben. Gine Erschwerung des Meisterwerdens war dabei kaum beabsichtigt; hierfür standen andere Mittel zu Gebote.

Die Berwaltung der Gilde unterstand dem Bureau, das sich aus je drei rechts= und linksrheinischen Schiffern und einem gewählten Sekretar zusammensetzte und vierteljährlich abwechselnd unter dem Maire der Stations= stadt und bem Oftroiinspektor tagte. Diese Beteiligung bes Maires am Borfit mar die einzige Erinnerung, die an die alte Stellung der Gilben in einem ftädtischen Gemeinwesen geblieben war. Das Bureau befaß noch immer ausgedehnte Befugniffe der Selbstverwaltung, mehr als fie fonft Napoleon den neu eingerichteten Rörperschaften einzelner Gewerbe zubilligte, aber es war doch überall in wichtigeren Dingen von der Kontrolle und der Entscheidung der Generaldirektion abhängig. So übte es die "innere Polizei", d. h. die Aufficht über Lehrlinge, Gefellen, angehende Meifter bis zur Berhängung der Sufpenfion auf ein Jahr; zur Streichung von Meiftern und zum Berfahren gegen Mitglieder aber war die Beftätigung des Generaldirektors nötig. Mit der Feststellung der Rangordnung, der Bulaffung neuer Mitglieder, wobei der Generaldirektor über die Bedürfnisfrage entschied, stand es ähnlich. Selbstverständlich war jett die Gilbe nur noch eine rein gewerbliche Einrichtung; wie die politischen, so waren auch die religiösen und geselligen Zwecke diefer Verfassung in Wegfall ge= fommen; dagegen hatte sich ihre Bedeutung als Unterstützungsverband ver= ftärkt. Die neue Unterstützungskaffe für Witwen, Waisen, verunglückte und arbeitsunfähige Schiffer war geschickt eingerichtet: je nach der Größe des Schiffes entrichtete das Mitglied ein Eintrittsgeld von 75—300 Fr.; an laufenden Beiträgen wurde 1 Centime vom Zentner aller Ladungen er-Für die Verteilung der Unterftützungen gab es jedoch teine Norm; fie war ins Belieben des Bureaus gestellt. So waren überhaupt die Bejugniffe und Rechte des einzelnen auf ein geringstes Maß herabgedrückt; er fah fich überall, bis jur Disziplin feiner Lehrlinge, von der Genoffenschaft kontrolliert, wie diese wieder unter der scharfen polizeilichen Kontrolle der Oktroiverwaltung stand. Die fühlbarfte Beschränkung unter allen aber war, daß dem einzelnen wie der Gilbe jeder Ginfluß auf die Feststellung der Frachten, wie es schon im Ottroivertrag ausgemacht worden war, fehlte.

Die Ginrichtung ber Gilbe felbst verzog sich, ba die Meldungen an= genommen und geprüft und die Liften der Rangfahrt den Maires der Stations=

städte vorgelegt werden mußten, bis in den nachsten Herbst. Die Kölner Sandelstammer verfuhr bei den Prufungen fehr ftreng, fie wies z. B. 27 Cauber Schiffer ab und forderte Maing, wo man laffiger verfuhr, auf, ebenso zu handeln. Gichhoff mußte fie nur ermahnen, daß fie kein "droit expulsif" befäßen, weil dies eine Beeinträchtigung der rechtscheinischen Kammern fein würde. Im gangen hatten fich in Maing 200 Schiffer, von benen nur 44 in Maing anfäffig waren, gemelbet. Bon biefen ent= fielen auf die Grofichiffahrt zwischen den Stationsstädten 104, 70 ent= schieden sich für die Rleinschiffahrt, 26 waren Jachtschiffer. In den beiden Sektionen der Kölner Gilde waren 154 Personen, von denen in der oberrheinischen 44 der Groß-, 33 der Kleinschiffahrt, in der niederrheinischen entsprechend 70 und 7 angehörten. 40 hatten in Köln felbst ihren Wohnfig 1. Fast die Balfte der niederrheinischen Sektion entfiel auf hollandische Schiffer. Dem Sinn wie dem Wortlaut der Oftroikonvention nach hatten fie ausgeschloffen fein muffen; aber es war gar nicht baran zu benken, baß man ihnen den Rölner Safen hatte fperren konnen. Den perfonlichen Unorderungen bes Gilbenftatuts haben fie fich wohl unterworfen; im übrigen aber kummerten sich die Städte der batavischen Republit und ihre Schiffer, die von ihnen ihre Weifungen empfingen, nicht um die Berordnungen der Generaldirektion. Die Listen waren nicht vollständig. Im Jahre 1813 aählte Ochart im gangen auf dem Rhein 689 Schiffer, also mehr als das Doppelte der Kopfzahl der Schiffervereine (328); der überwiegende Teil der Kleinschiffahrt blieb außerhalb derfelben. Die Gilde hatte für fie keinen Wert, und binnen kurzem zogen die Landesbehörden sie wieder ganz unter ihre Befugniffe, ohne daß die Zentralbirektion Berfuche gemacht hätte, dieses zu hindern. Damit fielen auch die Bestimmungen über Brufungen und Patenterteilungen für fie wieder weg. Umsomehr mußte die Oftroiverwaltung bemüht fein, wenigstens die große Warenversendung den Gilbeschiffern zu erhalten. Auch ihnen gegenüber fonnte man nicht alle Beftimmungen des Gildeftatuts durchseten. Als die niederrheinischen Schiffer 1808 fich außer ftande erklärten, Rautionen zu ftellen, erklärte fich die Sandelskammer Roln für ihre Bitte, indem fie feststellte, daß die Oberländer schon alle ohne Raution zugelaffen worden feien; die Schiffer feien eben fast alle arm, und es sei nur eine Verschlimmerung des so wie so graffierenden Buchers gewerbsmäßiger Darleiher bei der Forderung von Rautionen zu befürchten.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Die Zahlen der Eilbe und ihre Zusammensehung war 1811 noch unversändert.

Die Oktroiverwaltung selber war zusrieden mit ihrem Werke, in dem sie alle Interessen gleichmäßig glaubte berücksichtigt zu haben. "Die Gegner solcher Schiffergilden" schried Eichhoff noch später "suchten nur ihr Privatinteresse hinter dem großen Grundsat der Handelssreiheit zu verbergen und versprächen große Wohltaten von der Konkurrenz. Er aber sehe darin nur den Berderd des größten Teils der Schiffer, während auf der andern Seite eine zweckmäßige Polizeiaussicht die Gesahren eines Monopols oder einer allzu großen Verminderung der Anzahl der Schiffer leicht vermeiden lasse." — Diese Ansichten teilte damals noch jedermann; in ihrer polizeilichen Keglementierung und Zentralisierung schienen die Korporationen nur noch nützlich zu sein; aber sosort stellte sich auch heraus, daß, wo diese Reglementierung einsetze, obwohl von unparteisschen Sachkennern geübt, sie nur mit Widerstreben geduldet wurde und in ihrem Ersolge zweiselshaft blieb.

Zuerst (1809) verdrängte Eichhoff, unzweiselhaft im Sinne des Oktroivertrages die Schiffer der Rebenflüsse wieder vom Rhein, da abgesehen von
den Sonderrechten der Franksurter, nur den Bewohnern der beiden Rheinuser die Zwischensahrt oder Kleinschiffahrt zustehe. Das tras besonders die
83 Moselschiffer hart. Die Städte Met und Trier und die Präsekten ihrer
Departements erhoben hestig Widerspruch, sie schuldigten Koblenz an, daß es
schon seit langem einen Moselstapel begehre, wie Mannheim einen Nekarstapel besaß, und erlangten wenigstens so viel, daß ihren Schiffern die Fahrt entweder nach Köln oder nach Mainz erlaubt wurde<sup>1</sup>. Tatsächlich
konnte man auch den Schiffern der anderen Nebenflüsse die Beteiligung an
der Kleinschiffahrt nicht ganz versagen. Ihrer zählte Okhart 629, nicht
viel weniger als auf dem Rhein; der Main zählte allein 330.

Berschiedene Umstände wirkten also zusammen, daß die Anzahl der Kleinschiffer sich beständig vergrößerte, während man eher darauf sann, die der zugelassenen Großschiffer zu vermindern. Bon den meisten Reglements, namentlich von jedem gezwungenen Kang waren sie frei, den Beschränkungen der Gilde unterstanden sie nicht, also waltete die freie Konkurrenz, die man im ganzen ablehnte, bei ihnen, und schon hierdurch gedrängt suchten sie so viel wie möglich von der Gesamtschiffahrt an sich zu ziehen. Die Generaldirektion kam ihnen ansangs entgegen. In übereinstimmung mit den Pariser nicht ratisszierten Beradredungen von 1805 versügte sie (10. Dezember 1807), daß die Kleinschiffer auch nach den Stationshäsen Köln und Mainz kommen, und nur den Berkehr zwischen biesen selbst nicht vers

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Balb wieder burch Ministerialbekret nur auf Köln beschränkt. Schriften CI. — Schissaft b. d. Ströme. II.

mitteln dürften. Die Folge war, daß binnen kurzem die Kleinschiffahrt sich ganz in den Besit der ihr zugelassenen Transporte nach allen Zwischenspläßen gesetzt hatte, der sich zum direkten Berkehr zwischen Mainz und Köln wie 3:2 verhielt. Die Schiffergilden und die beiden Handelskammern erhoben bittere Beschwerde, Eichhoff selber wurde umgestimmt und sand jetzt, daß es der klare Sinn des Oktroivertrages sei, die Zwischensahrt auf den kleinen Wechselverkehr in Landesprodukten zu beschränken. Er bereitete ihr jetzt entsprechende Schwierigkeiten. In Paris entschloß man sich allerdings zu einer Regelung (1811), aber sie siel nicht im Sinne der Gilden aus, da der Kleinschiffahrt jene Berechtigung gelassen wurde. Auch sie wurde jetzt in drei Sektionen eingeteilt, die Regelung und der Abschluß von Berzträgen über sie wurde aber den Ortsbehörden überlassen, also der Oktroiverwaltung entzogen; dabei wurde der Grundsah ausgesprochen, daß ihre Frachten niedriger sein sollten als die der Großschiffahrt.

Bei jenen Berträgen handelte es sich um die Einrichtung regelmäßiger Beurtsahrten. Solche blieben in dieser Epoche, da sie sich doch nur immer auf einer Stromstrecke bewegen konnten, ziemlich unentwickelt. Der Riederrhein hatte sie auch nicht sehr nötig; denn nach wie vor bezogen die hier gelegenen Städte ihre Waren direkt von Holland. Düsseldorf hatte seine eigene Beurtiahrt mit Amsterdam, zwischen Düsseldorf und Köln genügte daher eine Beurt von vier Mitgliedern, die zweimal wöchentlich, und zwar drei Tage zu Berg, zwei zu Tal (!) suhr. Die Oktroiverwaltung hatte sie zustande gebracht, aber Murat, der bisweilen mehr Selbständigkeit als die anderen Rheinbundsürsten zeigte, wollte sie nur als private Einrichtung anserkennen; er entzog der Oktroiverwaltung zuerst die Aussicht über die kleinen Schiffer und ließ sie nicht einmal von der Schiffergilde freisprechen.

Die französischen Minister verhielten sich mißtrauisch gegen diese ganze Schifferorganisation. Im März 1813 fragte der Generaldirektor des Wasser= und Straßenbaues Mole endlich bei den Handelskammern an, ob die Scheidung der großen und kleinen Schiffahrt beizubehalten sei und ob die Gilde der Großschiffer unbedingt das Monopol haben solle. Die beiden Handelskammern traten natürlich wieder mit Eiser sür den alten Zustand ein. Seit dem Städtebunde von 1255 sei es so, erklärten die Mainzer, die schon die neuen Gilden nur noch als die Fortsetzung der alten ansahen; nur in diesen Korporationen könne sich ein vertrauenswerter Schifferstand bilden; daher verlangten die Kammern den Ausschluß aller Kleinschiffer von den beiden Stationshäsen, zugleich aber die Abschaffung des allgemeinen Schiffervereins von 1807 und die Rücksehr zu den alten Gilden mit lokaler Bersassung: die Kölner verstiegen sich dabei gar zu der Forderung, daß sich

die Generaldirektion ganz auf ihre finanziellen Aufgaben zurückziehe und die ganze Strompolizei den Lokalbehörden überlasse. Schon seit drei Jahren kämpsten sie mit heftigen Angriffen gegen Eichhoff für diesen Gedanken: der Maire von Köln, der sich jederzeit mit der Handelskammer in Benehmen zu setzen habe, schien ihnen als die geeignete Behörde für die Gilde. Daran war nun nicht zu denken, daß man in dem Frankreich Napoleons solchen altreichsstädtischen Anwandlungen nachgegeben hätte; aber eins ist ersichtlich, daß sich die ganze Scheidung der Schissahrt in zwei Hälsten, wie sie der Trennung der Kabotage von der Hochseschissahrt entsprach, in keinem Punkte bewährt hatte.

In der Rleinschiffahrt hatte die Konkurreng, die zu unterdrücken der Bilde nicht gelang, zu einer Begunftigung ber kleinen Leute geführt, in der Personensahrt erhob sich zum erstenmal auf der gleichen Grundlage ein konzentrierter Großbetrieb von etwas längerer Dauer. Schon gleich nach der Besitznahme von Köln und Mainz waren, begünstigt von der neuen Gewerbefreiheit, rasch aufeinander mehrere kleine Unternehmungen entstanden, die neben der Personenbesörderung auch noch etwas Eilsracht besorgten. Die Ortsbehörden und felbst die Douanenverwaltung, die eine zollfreie Deponierung von Paffagiergepad begunftigte, waren ihnen freundlich ent= gegengekommen, den Angriffen der früheren Bildenschiffer, die fie nach Mög= lichkeit einzuschränken suchten, fehlte einstweilen jeder gesetliche Boden. Bemerkenswert ift, daß sofort das große Kapital an diesem Bunkte einsette. Hinter den ersten Unternehmungen stand das einzige große Bankhaus der Rheinlande, Abraham Schaaffhaufen in Roln; als es fich zurudzog, übernahm ein Kommis desselben, Doleschall 2, die Leitung ber einen Unternehmung, die 12 Jachtenbesitzer aus dem Rheingan und Mainz beschäftigte. diefer die Spige zu bieten, vereinigten fich 12 andere Schiffer zu einer Genoffenschaft unter Führung eines gewiffen Obert, gegen die nun ebenfalls die Großschiffer und die Handelskammern auftraten. Von Ansang an suchten die Mainzer Lokalbehörden bald mit gutem Zureden, bald mit Strafmandaten die beiden Konkurrenzunternehmungen zu einer Bereinbarung zu drängen; jo wenig fie die Jachtschiffahrt den Großschiffern opfern wollten, so unnug schien ihnen die Zersplitterung, und bei Bersonen= und Bostfahrten wird ja in der Tat eine einheitliche Regelung diefer vorzuziehen fein. Im Jahre

<sup>2</sup> Diese Beziehung D.3 zu Schaaffhausen und damit die Berbindung der früheren Unternehmungen untereinander hat G. nicht bemerkt.

<sup>1</sup> Die Schicksale ber Jachtschiffahrt find auf Grund des ausgedehnten Mainzer Materials eingehend von Eckert 62—75 geschildert worden. Ich habe auch aus dem, diesem ganz entsprechenden Kölner Material nur wenig zuzusehen.

1804 war die Bereinbarung, die von Cretet bestätigt wurde (2. August), vollzogen: die beiden Unternehmungen erhielten gegen alle Dritten ein Monopol, 'sie dursten sogar im Bedürsnisssall von andern Schiffern Jachten zu sessen Mietpreisen requirieren; sie selber wechselten mit den Jachten ab, täglich sollte morgens ein Schiff mit der Post abgehen, sür die Reise waren in den Sommermonaten zwei, im Winter drei, sür die Rückeise 3 und 4 Tage gerechnet. Die Preise der Pläte (Mainz-Köln 12 Fr.), der Besörderung von Chaisen, von Übergepäck waren geregelt, die Besörderung von Eilgut — sälschlicherweise zum gleichen Taris mit der langsameren Großsschiffschrt, gestattet. Der Gesichtspunkt, der damals der Stadt Mainz und der von ihr gewonnenen Regierung der wichtigste war, trat schroff hervor: alle Schiffer des rechten Users waren ausgeschlossen. Die dortigen Schiffer dursten also nur auf ihrem User Personenverkehr treiben, was ihnen wenig nützte.

Durch ben Oftroivertrag, der fast gleichzeitig abgeschloffen worden war, wurde eine folche Einseitigkeit unmöglich gemacht; ba aber außer dem allgemeinen Grundsat ber Freiheit ber Jachtschiffahrt und ber leeren Berweisung auf zukunftige Staatsvertrage nichts Genaueres ausgemacht mar, beftätigten die Mainzer Behörden nochmals jenes Statut, und die Generaldirektion tat das gleiche, wobei fie jedoch die Beförderung von Gilfracht auf den vierten Teil der Ladefähigkeit der Jachten beschränkte. diefer Beschränkung wurde das Recht, da hier zum erstenmale Bunktlich= keit mit bisher unerhörter Geschwindigkeit der Versendung sich vereinigte, ben Gilbenschiffern fehr läftig. Die Gilbe erbot fich, um bem Bedurfnis nach Eilfracht, die von der Handelstammer Mainz auf noch nicht 30 000 Zentner jährlich veranschlagt wurde, zu entsprechen, wenigstens in Zukunft regelmäßig wöchentlich ein Schiff abgeben zu laffen (sc. ohne Rücksicht auf volle Ladung). Wenigstens bie Sandelskammer Köln trat jedoch stets lebhaft für das neue leiftungsfähige Berkehrsmittel ein. Schon 1807 hatten fich die Regierungen vereinbart, flatt der Privatunternehmungen eine Bereinigung der Jachten= schiffer beider Ufer unter einem ernannten Direttor einzurichten, im Jahre 1808 entzog man von Baris aus, unzweifelhaft dem Wortlaut der Oftroi= konvention gemäß, den "Waffer=Diligencen" das Recht der Eilgutbeförderung, auf das Andringen Gichhoffs wurden jedoch bald wieder 80 Zentner für jede Jacht 1 gestattet, indem man zugleich die Forderung stellte, daß die schon borber zum Austritt aus ber Gilbe veranlagten Jachtschiffer eine eigene Korporation bildeten und den Reinertrag jährlich unter sich verteilten.

<sup>1</sup> Dieje felber hatte meift nicht über 250 Zentner Labefähigkeit.

Damit war auch diese abweichende Form der Verkehrsunternehmung auf ben Normalfuß einer kontrollierten Rangfahrt gebracht. Daraufhin legten Doleschall und Obert ihre Unternehmungen zusammen; fie erschienen als Geschäftsführer des Berbandes, da fie sich aber die gesamte Geschäfts= und Raffenführung vorbehielten und jedem der 24 Teilnehmer ein Fixum von 175 Fr. für die Fahrt aussehen, blieben fie in der Tat doch die Einzel= unternehmer, die Schiffer ihre Angestellten. Anfangs suchte die Stadt Mainz und ihr Bräfett nochmals die rechtsrheinischen Schiffer auszusberren. Eichhoff verhinderte diese Ungerechtigkeit, die Bermehrung der Teilhaber ließ freilich die Reihe feltener an den einzelnen kommen. Während fich das Gin= tommen der Rechnungsführer auf einer stattlichen Sohe hielt2, wurde der Anteil der Mitglieder immer kleiner. Rein Bunder, daß fie anfingen, über Tyrannei zu klagen; die Mainzer Behörden nahmen fich ihrer, einstweilen noch vergeblich, an, und wünschten eine Abschwächung des Privilegs und eine Erhöhung des Fixums. Der Berfuch, ein genoffenschaftliches Amt gur handelsvormundichaft über die Genoffenschaft und diefe gur privaten Großunternehmung auszugestalten, blieb auf halbem Wege steden und die Schiffer warteten nur auf ben gunftigen Augenblid, die Abhangigkeit abauwerfen.

Die Beförberung von Eilfracht war den Jachtschiffern 1810 nur wieder in sehr beschränktem Maße eingeräumt worden. Die Zeiten waren, seitdem die Kontinentalsperre ihre Wirkungen äußerte, so, daß die Sorge, den begünstigten Gildeschiffern leidlich Frachten zu verschaffen, vollends jede andere Kücksicht in den Hintergrund drängte. Zusrieden waren die Handelskammern mit den Gilden trot ihres immer schrofferen Eintretens für ihr Monopol freilich nie gewesen. Das Lademinimum, welches der Oktroivertrag sestgeset, schien ihnen unpraktisch gewählt, sür die niedersländischen Schiffe zu klein, sür die oberländischen, die im Durchschnitt nur über ein Drittel des Laderaums von jenen versügten, zu groß, es kam doch wieder schon 1808 vor, daß der Schiffer auch im Rang zwei Monate auf Ladung wartete; vor allem aber kehrten sie sich gegen jene erweiterte Zu-

Diefer hatte sich schon 1807 auf biese Eventualität hin um ben Bosten eines Direktors beworben und 12% ober Bruttoeinnahme für fich und sein Bureau verlanat.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Edert rechnet sehr wahrscheinlich 10 000 st. (22000 Fr.) Reingewinn. Im Jahre 1807 hat (Köln. H. K.) Doleschall ben Bruttoertrag von 300 Reisen auf 48 000 st. veranschlagt, die Kosten auf 44 213 fl., wobei jedoch der Schiffer, der 2—3 starte Knechte haben mußte, mit 88 fl., nicht wie später mit 80 angesetzt war.

<sup>3</sup> Köln 1808 und 1810 und bie Antworten der beiden Handelskammern auf die Anfrage des Ministers April 1813.

laffung bon Schiffern, die die Generalbirettion bei der Organisation ber Bilde pflichtgemäß verfügt hatte; jest, flagt man, tomme die Reihe faum einmal im Jahre an jeden. Immer flagten fie ben einen Schulbigen an, die Generalbirettion: "par ses dispositions et par sa connivence elle a organisé le desordre le plus complet" war das Schlufurteil der Kölner Sandelstammer. Richt als ob sie sich der polizeilichen Reglementierung als solcher abgewandt hatten; im Gegenteil; fie munschten fie noch viel itraffer, aber fie wollten fie felber allein ausüben. Im Rahre 1812 arbeiteten sie eine neue Ladeordnung aus, die Ladefrist mar hier im hollandischen Berkehr wenigstens auf 14 Tage beschränkt, aber der Zusat, daß eine Berlangerung ftattfinden konne, wenn nicht 1800 Bentner beifammen feien, machte diese Bestimmung wieder wertlos. Den Beift der Gildeschiffer aber erkennt man aus ihrer Antwort: Sie würden der Lade= ordnung nur zustimmen, wenn alle Güter, auch die bisher vom Umichlag befreiten, Traß, Schiefer, Erde u. f. w., in Köln und zwar ausschließlich auf ihre Schiffe umgeladen werden mußten; fonft wurden fie mit fehenden Augen in ihr Berderben rennen.

Die ganze auf Beschränkung der Schifferzahl hinauslaufende Volitik ber Sandelstammern wird doch nur berftandlich, wenn wir beobachten, wie fie immer von neuem hofften, daß fie die Frachtfätze allein und in ihrem Interesse würden diktieren können. Der Oktroivertrag hatte freilich nur ihre Zuziehung bestimmt und die Festjegung der Generaldirektion übertragen. Die Handelstammern beeilten fich anfangs gar nicht, von ihrem Recht Gebrauch zu machen beschwerten fich aber bald, daß die Generaldirektion den Sat viel zu hoch gegriffen habe. Auf die wichtigste Fracht hatten fie aber auch gar keinen Ginfluß. Best rachte es fich, daß man holland bei ber Neuregelung ber Schiffahrtsverhältniffe gang außer Acht gelaffen hatte; benn die niederländischen Städte setten nach wie vor die Fracht bis Köln ganz allein und gang nach ihrem Belieben übermäßig hoch an. Die Schiffer waren nicht dieser Meinung, fie drohten 1808 in Mainz sogar einmal mit Arbeitseinstellung 2. Auch hier munschten die beiden großen Sandelsstädte, Die fleineren aus der Beteiligung herauszudrängen, ohne bei Cretet hierfür ein offenes Ohr zu finden. Un forgfältigen Berechnungen aller Unkosten, die man der Fracht zugrunde legt, ließ es die Generalbirektion nicht fehlen. Ockhart, der an ihnen besonders beteiligt war, hat sie in seinem Werk

<sup>1</sup> Hermann, Gesetzgebung p. 48. Bon ben zwei Städten Duffelborf und Köln war "durchaus tein offizieller Aufschluß" über die Fracht zu erhalten.

<sup>9</sup> Etert 49 21. 2.

über den Rhein mitgeteilt 1, aber man sieht doch, wie schwankend die einzelnen Posten und wie willfürlich deshalb ihre durchschnittliche Festsetzung war; Fahrzeit und Lademenge, selbst Verzinsung und Amortisation des Schiffs, die sich bei verschiedenen Schiffsgrößen natürlich auch verschieden gestaltete, ebenso die Bezahlung der Schiffszieher wechselten. Und wenn man der übrigen Rechnung Recht geben will, so war es immer noch die Frage, wie viel Fahrten der Schiffer im Kang machen konnte. Hiervon hing sein Einkommen mehr als von allem andern ab.

Die Städte machten ihre Gegenberechnungen, und wenn die Oktroidirektion zu einem sehr geringen Reingewinn der Schiffer kam, gelangten
sie dabei zu einem recht hohen. Die bureaukratische Regulierung hatte
statt der srüher nach 4 Sähen abgestusten Fracht einen Einheitssah, 42 Kr.
(1 Fr. 20 Cts.) für den Zentner (von 107 Pid.) für die Bergfahrt, 28 Kr.
für die Talsahrt, angeseht. Die Talsracht war also im Berhältnis zu den
Kosten und vollends zu den geringen Warenmengen, die als Rücksracht
billig gesahren werden konnten, viel zu hoch angeseht, der Unterschied der
Waren und ihrer Belastungssähigkeit prinzipiell vernachlässigt. Allerdings
wird man zugeben müssen, daß sich die sogenannte Großschiffahrt allein
mit wertvollen Waren beschäftigte. Die Handelskammern wünschten wieder
eine dreisache Abstusung neben einer allgemeinen Ermäßigung.

Durch alles dies aber lassen sie sich nicht irre machen an der Bortrefflichkeit des Prinzips. Auch in diesem Punkte war man in Paris, wo man freilich Brot- und Fleischpreise auch sür die Hauptstadt wieder regulierte, ausgekärter. Zweimal fragte der Minister an, ob man nicht besser die Fracht der freien Bereinbarung überlasse (1810 und 1812). In den

<sup>1</sup> Odhart, Der Rhein 130 f. Edert 50 f.

<sup>2</sup> Aus den Berechnungen der Stadt Frankfurt sei in Ergänzung der Mitteilungen Ockharts hier angeführt: Es werden 3—4 Fahrten zu Berg, mindestens 2—3 zu Tal gerechnet, 12 Jahre hält ein Schiff von 2500 ztr. Ladefähigkeit im Werte von 3200 st. Die Gesamtkosten einer Fahrt Köln—Mainz inkl. Berzinsung und Abschreibung beliesen sich auf 866 fl. (Schlepplohn 396 fl., Steuerleute 120 fl., Matrosen 108 fl.), dazu Berzinsung, doch nicht der Oktroi. Ockhart rechnet dagegen 1000—1100 fl.). Danach entsielen an Selbstkosten per Zentner 20³/4 Kr. zu Berg, 12¹/8 Kr. zu Tal (Ockhart seizt die Kosten der Talsakt nur = ¹/8 der Bergsakt). Bei einer Frachttage von 42 Kr. resp. 28 Kr. bleibe nach Abzug des Oktrois dem Schisser Zen'/8 Kr. Bergsacht, 17⁵/8 Kr. Talsracht, also mache er einen Reingewinn von etwa 6 Kr. bei der Bergsahrt, 5¹/2 Kr. bei der Talsahrt per Zentner. Bei sechs maliger Fahrt, wie sie hier angenommen wird, kam selbst bei nur 2500 Zentner Ladung ein recht stattliches Einkommen heraus; traf aber die Reihe den Schisser nur einmal (also Berg= und Talsahrt), so blieb es recht dürstig.

schärfsten Ausbruden lehnten die Sandelstammern diese Zumutung ab1: Jebe Bedingung bes Spediteurs werde fonft der Schiffer eingeben muffen, dazu würden die Spediteure nur noch schlechte Schiffe nehmen, die Fracht wurde fo finken, daß der Schiffer von ihr nicht mehr werde leben, ge= schweige seine Schiffe imftande halten können, schlieflich werde nur noch ein Saufen ausgehungerter Menschen die Schiffahrt auf bem Rhein be-Der rechtliche Raufmann aber werde jener Freiheit bald überbruffig fein, wenn er über die Fracht jedes Artikels mit dem Schiffer verhandeln, feine koftbare Zeit verderben und fich überdies dem Borwurf feiner Korrespondenten aussetzen muffe, daß andere gewinnsuchtige und weniger belikate Spediteure beffere Bedingungen anboten. Sie befürchteten endlich ben Ruin der kleinen Handelsfirmen und das Monopol einiger großen die ultima ratio der Feinde freierer Bewegung ju allen Zeiten. Feststellung der Frachten, aber unter Ausschluß der Generaldirektion, durch eine Kommission von Raufleuten und Schiffern! Gichhoff hingegen zog feinerseits aus den Angriffen, benen er von beiden Seiten unterlag, mahrend alle das Prinzip billigten, den Schluß, daß er richtig handle; er wünschte nur noch eine Zuziehung von Roblenz und Wefel und namentlich der niederländischen Städte jur Feststellung ber Fracht.

Wenn man die engherzig rudschrittliche Gefinnung des Sandelsstandes von Mainz und Koln auf ihren eigentlichen Kern zurückführen will, fo ergibt sich doch immer die Bewahrung und Ausnuhung des Stapels als folcher. Die Beamten der Ottroidirettion hatten fich zwar ebenfalls, überzeugt von der Bortrefflichkeit des Gesetzes, das fie handhabten, ganz für die strenge Durchführung der Umschlagsrechte erklärt, aber fie taten auch hier dem Eiser der Interessenten längst nicht mehr genug Eichhoff sprach feine Anficht dahin aus: Wenn einmal von der Natur Fahrzeuge verschiedener Größe auf den einzelnen Stromstrecken nötig gemacht würden und ebenso die Umpackung gewiffer Waren, so erfordere es auch das Beste des Handels, daß diefe Punkte unveränderlich festgelegt würden. Nur von diefen Punkten aus laffe fich die Handlung auch richtig regulieren. balb man gestatten würde, daß der Schiffer nach seinem Belieben an jedem Orte aus- und einlade, wurde die große Schiffahrt bald zu einer Bectenfahrt herabsinken. Aber er fügte hinzu, daß man die gezwungene Um= ladung nicht auf voluminofe, fehr schwere, gebrechliche ober geringwertige

¹ Auszug bei Eichhoff 134 f., vollftändig Köln. H. K. Cf. Ederts Besmerkungen p. 50. Gine bez. Denkichrift Eichhoffs bei Klüber, Akten bes Wiener Kongresses III, 110 f.

Gegenstände ausdehnen dürse, die dadurch beschädigt oder unbillig im Preise gesteigert würden. Demgemäß hatte er mehrere Gegenstände der letzten Taristlasse vom Umschlag freigelassen. Es waren sast nur solche, die auch früher schon stapelsrei gewesen waren, aber wir lernten auch schon die Proteste der Schiffer und der Behörden der Stapelstädte kennen. Und doch tadelte Eichshoff den Kölner Stationsvorsteher hart, als er eine Ladung Bretter vorbeiließ. Die alten Gegner des Stapels waren nicht völlig zum Schweigen gebracht. Murat hatte kaum die Regierung des Großherzogtums Berg angetreten, als er mit gewohnter Lebhastigkeit sür Düsseldors Freiheit vom Kölner Stapel beanspruchte. Für den oberrheinischen Verkehr setzte er es nicht durch, auf dem Niederrhein kümmerte er sich nicht darum. Dagegen entzog der Generaldirektor sosort Müllheim trot Protestes sede selbständige Verladung; von Köln aus wurde, da man die verhaßte Konkurrentin doch nicht ganz lahm legen durste, eine Kangsahrt von 12 Schissen quer über den Rhein eingerichtet.

Der Stein des Anstoßes blieb aber nach wie vor Frankfurt. Schon während der Verhandlungen in Regensburg, sobald die Vorteile, die Frankfurt zugewendet wurden — die Mitgift gleichsam, die der Primas seiner Sauptstadt brachte -, feststanden, hatten die Frankjurter Raufleute mit Köln Berhandlungen angeknüpft, um eine dauernde direkte Fahrt zustande zu bringen; man nahm eine Rangfahrt von fünf Schiffen in Aussicht. Röln aber alarmierte fojort Mainz, und die beiden Sandelstammern trafen eine formliche Berabredung, um ihre Stapel aufrecht zu erhalten, gegen die Konkurrenten Frankfurt und Duffeldorf (1806). Die Mainzer Schiffer weigerten sich junächst, nach Frankfurt direkt zu jahren und taten die zwei Genossen, welche sich von Franksurter Kaufleuten hatten gewinnen laffen, in Berruf; bald aber zogen fie doch die beffere Beschäftigung der Betätigung ihres Lokalpatriotismus vor; und noch 1814 klagte die Denkschrift der Mainzer Deputierten zum Wiener Kongreß über den Gigennut, mit dem diese ihre Mitburger ungunstige Entscheidungen gegen den Mainzer Stapel veranlagt hatten. Mit endlofen Gingaben bei den Brafekten und dem Minifter tampften bie gegnerischen Stadte. Es erregte den besonderen Born ber Kölner, daß Frankfurt einen eigenen handelsagenten, noch bagu den Sohn des ihnen so wie so unbequemen Stationskontrolleurs ernannte: Frankfurt erklärte aber: Die Rölner Spediteure bedürften einer Aufficht. da fie gegen den Wunsch ihrer Auftraggeber doch über Mainz und nicht über Frankfurt sendeten. Da der Oktroivertrag außerhalb der Mekzeit nur Schiffen, die für Rechnung Frankfurter Kaufleute für Frankfurt bestimmte Waren führten, gegen Entrichtung halber Gebühr an Mainz vorbei=

zusahren gestattete, fo behaupteten die Rölner und Mainzer, daß alle für Süddeutschland bestimmten Sandelswaren auf biefem Wege von den Frankfurtern bezogen wurden; ihre Absicht fei, Frankfurt zum allgemeinen, großen Entrepot zu machen und felbst noch die Schweiz ebenso vom französisschen wie vom süddeutschen Speditionshandel zu trennen. Trot dieses Appells an die gemeinsamen frangösischen Interessen entschied Cretet 1807: Es sei nicht die Absicht. Frankfurt auf den Bezug von Waren zu eigener Konfumtion zu beschränken; nur muffe es fich Mainzer Großschiffer be= dienen; einen eigenen Sandelsagenten durfe es fich auch halten. Die Sandelstammern ber Stapelpläge ließen jedoch nicht nach, Frantfurt wegen Übertretung der Oftroikonvention zu denunzieren. Der Nachfolger Cretets ordnete deshalb eine Erhebung durch Gichhoff an 1. Nochmals wurden in biefer die alten Meggebräuche nach Ausfagen der Mainzer Schiffer felber festgestellt: Elf Rheinorte und Trier hatten das Recht, zur Messe ein Schiff mit Personen und Waren stapelfrei zu fenden, Bingen beren zwei. für die Rudfahrt, bei der fie jedoch nur Waren für ihren Beimatort luden, galt das gleiche. Diefes Recht mahrte von Beginn der Meffe brei Wochen lang und erstreckte fich nicht nur auf Megwaren, sondern auf Waren überhaupt, was für die Zufuhr der Lebensmittel von Wichtigkeit war; auch durften fie wie in Frankfurt auch an anderen Mainorten ausladen. - Die Meffe mar eben nach wie bor eine Dafe der Berkehrsfreiheit und zog ihre Bedeutung aus dieser Sonderstellung. — Die Mainzer Schiffer behaupteten, für fich noch eine gange Reihe anderer Rechte zu haben. Die Deffrei= heiten wurden darauf nochmals bestätigt, die Ausdehnung der Rangsahrt auf Frankfurt jedoch abgestellt. Der einzelne Rausmann konnte hingegen nach wie vor sein befrachtetes Schiff ohne Umschlag beziehen, und vergeblich behauptete noch 1813 Mainz, daß die Marktschiffe, die täglich nach Franksurt gingen, völlig genügen würden, um dem dortigen Handel seine Waren zu überbringen 2. Auch nach dem Oberrhein, wohin Frankjurt völlig freie Schiffahrt hatte, war fein Berkehr ziemlich beträchtlich.

Trot dieser Lücken war und blieb das Umschlagsrecht der entscheidende Punkt für die Rheinschifffahrt; es brachte die Sonderung der Stromstrecken und der Schiffergilden mit sich, es war die Boraussetzung auch für alle Kontrollmaßregeln der Oktroiverwaltung, es war nicht zuletzt ein nutzbares Vorrecht zweier sranzösischer Städte. Während der ganzen Zeit des Kaiserreiches sind diese beiden Städte nicht müde geworden, hierauf hin-

<sup>1 22.</sup> Juli 1808 Gichhoffs Bericht bei Rlüber, Rongregatten III, 72-81.

<sup>2</sup> Über dieje f. Edert p. 89 ff.

zuweisen. Man möchte es naiv nennen, wie sie beim Minister darauf dringen, daß Frankreich zu Gunsten seiner Städte das rechte User nach Möglichkeit benachteiligen müfse; denn der Rhein sei anders als andere Flüsse, nämlich als Grenze zu behandeln. Ihre Anklagen gegen Eichhoff spiten sich immer darauf zu, daß er das rechte User begünstige. Die Akten ergeben aber nur, daß er streng gesehlich nach den Bestimmungen des Oktroivertrages versuhr.

Wir wiffen nicht, wie weit Napoleon im einzelnen fich von diesen Buftanden unterrichtet bat, unzweiselhaft aber haben fie die Magregeln bestimmt, durch die er eine Beränderung in der ganzen Berwaltung der Rheinschiffahrt herbeiführte. Nachdem ichon bas Großherzogtum Berg nach dem Abancement Murats zum König von Neapel unter französische Berwaltung genommen worden war, konnte es als das Ratürliche er= scheinen, daß die Oftroiverwaltung überhaupt in frangofische Bande fam. Im Jahre 1810 trat daher Dalberg seinen Anteil am Oftroi und demgemäß auch feine Befugniffe in der Berwaltung des Rheines an Frankreich gegen die Fürstentumer Hanau und Fulda ab. Der Rhein war jest wirklich ein frangösischer Strom geworden, und Rapoleon handelte banach. Ohne daß er die Oftroiverwaltung geradezu auflöste, teilte er fie durch ein Dekret (8. April 1810) ber Generalregie ber Bolle zu. War doch längft die schroffe Durchführung der Douane in der Form der Kontinentalsperre aus einer finanziellen Magregel ein politisches Rampimittel geworden. Die Selbständigkeit der Oktroiverwaltung, durch die der ganze Rhein zum Freihafen erklärt und seine Reutralität selbst im Kriegsfalle verbürgt war, paßte in dieses System nicht. Durch die Angliederung an die Douane wurde der Rheinoktroi etwas durchaus anderes als bisher. Auch der Mann, der bisher an der Spige gestanden, paßte nicht mehr. Der alte Leibkoch hatte fich auch etwas ju fehr an der Wichtigkeit feiner internationalen Stellung berauscht, als daß ein Rapoleon ihn hatte dulden konnen. Er suchte auch jest noch die Selbständigkeit der Behörde ju mahren und ftutte fich auf eine ausdrudliche Erklärung Dalbergs, daß er keineswegs über Rechte, die der Gefamtheit der rechtscheinischen Fürsten zuständen, habe disponieren können oder wollen. Die Übergriffe mehrten fich, man ließ den läftigen Mahner nach Paris kommen; ohne daß man ihm sein Amt geradezu entzogen hätte, hielt man ihn bort zurud. Der Ottroi wurde nun gang im Sinn ber französischen Douane verwaltet, die Begunftigung des linken Ujers zeigte sich unter anderem auch darin, daß man den rechtsrheinischen Leinpfad beinabe verfallen ließ.

Politisch noch bedeutsamer war die Annerion Hollands. Auch bei ihr

haben neben den allgemein handelspolitischen Gründen auch die besonderen In den Memoiren Louis Bonapartes des Rheinverkehrs mitgesprochen. mögen wir feben, mit welcher Babigfeit die Sollander und ihr Konig Schritt um Schritt die handelspolitische Selbständiakeit ihres Landes gegen Napoleon verteidigten. Bom Oftroivertrag waren fie ausgeschloffen, aber für fie mar bas nur ein Borteil, benn fie hielten, wie wir faben, die wirtschaftliche Herrschaft auf dem Niederrhein fest. Das hatte Rapoleon zuerst veranlaßt, einen Umgehungskanal durch Berbindung des Rheines und der Schelde zu planen. Die Idee, das von der Sperre befreite Antwerpen wieder in feine alte Stelle als wichtigsten Ausfuhrhafen ber Rheinlande einzusehen, ift von ihm gefagt worden. In die Entwicklung des Ranal= netes Frankreichs fette er feinen besonderen Stolg, auf keine Frage ist er in seinen Erlassen an Cretet — volkswirtschaftliche Armeebesehle möchte Es galt, ben aroken man sie nennen häufiger eingegangen. Grenggraben des imperium und die an ihm liegenden Provinzen durch fünftliche Wafferstraßen mit dem hauptforper Frankreichs enger zu verbinden. Schon 1804 war ber Blan des Rhein-Rhonekanals aufgenommen, mit 15 Millionen Fr. — bald wurden es 30 — dachte er ihn zu bauen, die Departements follten beisteuern, damit die Sache rascher voran tame 1: dann trat, nachdem einige kleinere binnenländische Ranäle fertiggestellt waren, der Rhone-Seinekanal und die Verbindung des Rheins mit der Schelbe in ben Borbergrund. Wollte fie ber Staat mit feinen Mitteln bauen, so gingen mindestens 20 Jahre hin. Was könne in 20 Jahren sich nicht alles ändern, schrieb er an Cretet, er wolle die Früchte rascher sehen und außerordentliche Mittel flüssig machen burch Berkauf der schon gebauten Ranale. Seien bann diese brei großen Ranale fertig, fo murbe er auch fie verkaufen, um immer wieder weiter zu bauen2. Aber auch aus ben gewöhnlichen Staatsmitteln wollte er schon auf jeden der Ranäle drei Millionen verwenden, alle feiernden Arme des Reichs, alle Gefangenen namentlich, follten zu diefen Arbeiten verwendet werden 8.

Seit 1808 sah er in Holland das wichtigste Hemmnis der Durchführung der Kontinentalsperre; schon war er dazu gekommen, seinem Bruder mit einer vollständigen Sperre der Schelbe und des Rheines gegen Holland zu drohen <sup>4</sup>. Wenn er dann der Selbständigkeit des Basallenstaates mit

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Correspondance de Napoléon IX, 325.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Correspondance XVI, 192, 14. November 1807, und XVIII, 26.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Correspondance XVII, 379.

<sup>4</sup> Correspondance XVIII, 26; 20. Oftober 1808.

ben bekannten Worten ein Ende machte, daß Holland ein Geschenk französischer Flüsse sei, so sprach er damit nur die Tatsache aus, daß die Souveränetät Frankreichs bereits über den ganzen Rhein sestgesstellt war. Die Annexion hatte zunächst die Folge, daß der Oktroi auch auf die holländische Stromstrecke ausgedehnt, daß alle holländischen Sonderabgaben vom 1. Januar 1811 an abgestellt wurden 1, — eine Resorm, die solgenreich hätte werden können, wenn sie in eine Zeit des Ausschwungs getrossen und sich so eingelebt hätte. In der Tat begrüßte man am Rhein die Annexion Hollands und Nordbeutschlands mit Freuden.

Als Rapoleon zuerst das Land bis zum Waal mit Frankreich vereinigt hatte, um wenigstens ben Rheinlauf gang in feine hand zu be= kommen, während er den Rest Louis noch ließ, hatte er eine Kommission nach Mastricht berufen, um zu entscheiden, ob der Rhein-Rhonekanal jest noch nötig fei. Man ließ ihn fallen; und sofort knupfte Röln mit dem Ausdruck der Freude, daß endlich die Barriere, die hollandische Handelseisersucht aufgerichtet habe, gehoben fei, mit Antwerpen Berbindungen an. Präfident der Rölner Sandelstammer, Beimann, begab fich felber zu den Berhandlungen nach Antwerpen; noch hielt man es freilich für unmöglich, dirett mit Rheinschiffen nach der Schelde zu fahren und nahm daher Dortrecht als Umladeplak in Aussicht. Röln glaubte offenbar seinen eigenen Stapel zu fichern, wenn es Dortrecht ermunterte, die Wiedererrichtung des seinigen zu betreiben. Da die holländischen Licenten wegfielen und Molé weitere Erleichterungen versprach, hoffte man auf eine beträchtliche Berringerung der Fracht. Auch nachdem im folgenden Jahre ganz Holland einverleibt war, behielt man doch vor allem diese Antwerpener Verbindung im Auge. Man erwog damals fo richtig wie 20 Jahre fpater, daß nur die Konkurrenz von Antwerpen die Übermacht der hollandischen Seeftadte über den Rhein brechen könne.

Aber auch von der Erwerbung der norddeutschen Seeküste durch Frankreich versprachen sich die rheinischen Städte, die sich völlig in die französische Gedanken= und Interessensphäre eingelebt hatten, nur Borteile. Wesel, die alte preußische Festung, schickte eine Glückwunschadresse, weil nach dem großartigen Gedanken des Kaisers der fortlausende Warenzug von Frankreich bis zur Ostsee über Wesel gehen müsse. Die Enttäuschung kam bald nach; denn Napoleon ließ nun die vereinigte Oktroi= und Douanen=

<sup>1</sup> Eichhoff p. 109f. beklagt fich bitter über die Unkenntnis, mit der dies gesichehen, indem Molé gegen seinen Entwurf die Hebestellen so anordnete, daß die Schiffer durch Benützung von Umwegen den Oktroi ganz umfahren konnten.

verwaltung mit aller Schärse einsehen, um den Schleichhandel mit verbotenen Waren zu unterdrücken, während er zugleich durch einen Handstreich die Konfiskation der englischen Manusakturwaren und die Rachversteuerung der durch das Schikt von Trianon erlaubten Kolonialwaren in Franksurt durchsführte. Die neuen holländischen Departements wurden insoweit als Aussland betrachtet, als in Wesel eine zweite Spezialuntersuchung stattsand; alle Waren, die von Köln her kamen, bedursten umständlicher Acquits. Nach längeren Vorstellungen sehten Köln und Kotterdam wenigstens durch, daß statt der Durchsuchung eine Personalbegleitung, die die Douane recht teuer berechnete, gestattet wurde.

Schon in den vorhergehenden Jahren war der Rheinverkehr unter dem Einfluß der Kontinentalsperre unauschaltsam zurückgegangen, nachdem er sich in den ersten Jahren der Oktroiverwaltung überraschend gehoben hatte; jest verschwand er beinahe. Den Schiffern selber gaben in diesen Jahren die Kriegstransporte einigen Ersat, dem Kausmann nütten sie nichts. Der Handelsstand der Rheinstädte verstockte sich bei dieser Lage nur immer mehr in seiner reaktionären Gesinnung. Auf dem Rheine war ein Schmuggel jest kaum möglich; daß er auf den rechtsrheinischen Landstraßen blühte, zeigte das Franksurter Embargo. Das entschuldigt einigermaßen ihr Berhalten, unablässig die französische Regierung gegen das rechte Rheinuser auszuheten und jedes Vorrecht zu wahren, das ihnen einigen greisbaren Ruten sür den Augenblick versprach. Die französische Regierung selber war weit ausgeklärter, sobald nur nicht die Douane in Frage kam. Wir haben östers gesehen, wie sie nur ungern und zögernd dem rückschrittlichen Drängen der Handelskammern nachgab; seit der Einziehung

<sup>1</sup> Darmstädter, Das Großherzogtum Frantfurt 313 f.

<sup>2</sup> Eichhoff 16 f., 25 f., 60 f., banach auch teilweise Edert 52 u. 55 f. geben die Berkehrsziffern der drei Jahre 1807, 1808 u. 1809. Ich wiederhole sie daher hier nicht, sondern hebe nur hervor, daß die Krahnengebühren in Mainz von 1802 dis 1807 von 39747 Fr. 24 Cts. auf 186 289 Fr. 53 Cts. gestiegen waren, aber sofort 1808 auf 170 245 Fr. 67 Cts. sielen, daß die Gesamtversendungen von Mainz von 1807 auf 1809 von 1 039 477 Ir. auf 717 178 Ir sielen. Weniger litt im Berhältnis auch jeht Franksurt (Eichhoff 31). Die Gesamtversendung Kölns aber ging in diesen Jahren von 2 421 522 Ir. auf 891 639 Ir. zurück. Das völlige Erliegen des holländischen Handels trug die Hauptschuld. Die Einfuhr von Holland sank von 588 970 auf 77 979, die Aussuhr dahin von 1 203 727 auf 350 131 Ir. Die nächsten Jahre werden das nicht gebessert haben. Dementsprechend ging der Ottroi zurück. Er siel von 2 563 298 Fr. (in 1807) auf 1 820 830 Fr. (in 1809), und zwar erlitt auch hier die Bergsahrt, d. h. der holländische Verkehr den Hauptzausfall. Er sank von 1 386 591 Fr. auf 380 870 (Schirges p. 70).

Hollands und dem Erwerb des gesamten Oftroi war sie überzeugt, daß eine Underung der Bermaltung nötig fei. Der Generaldirektor Molé gab in seinen Fragen die Richtung selber an, welche munschenswert schien. Unterscheidung von großer und kleiner Schiffahrt, das ausschließliche Privileg der Schiffergilden, die Umschlagsrechte, die offizielle Frachttare schienen ihm, wie aus den begleitenden Ausführungen hervorging, nur schädlich zu fein. Die beiden bedrohten Stadtbehörden und die Sandelstammern festen fich jur Abwehr miteinander in Berbindung. In ihren Antworten, die teil= weise schon früher mitgeteilt worden find, brangten fie nochmals alle Gründe für die bedrohten Ginrichtungen zusammen : das Interesse Frankreichs an ber Blüte ber beiden Städte, deren Existenz ihnen vom Stapel abguhängen schien, die früheren Außerungen Napoleons, die Sicherheit, die der Umschlag für die Kontrolle der Douane gemähre, die Borteile für Sandel und Schifferschaft, ben Sag gegen Frankfurt, die Unklagen gegen die Oftroiverwaltung, die Angft vor den Schredniffen der freien Ronkurreng. Die Kölner Sandelstammer arbeitete ben früher ermähnten Entwurf eines Reglements aus, ber barauf hinauslief, die Strompolizei, die Gilbenaufficht, die Frachtsestigen der Zentralverwaltung zu entziehen und der Lokal= verwaltung, d. h. fich felbst anzueignen. Bang unerhört erschien ihr die Bumutung Moles: Reine Stadt, meinte fie, konne fich über den Stapel beschweren; alle deutschen Strome unterständen einem folchen und Leipzig befäße fogar einen Binnenftapel. Sie ftellte geradezu die Forderung, daß vielmehr auch die Maas, um ihre Konkurrenz mit dem Rheine abzuschwächen, gleichen Abgaben unterworfen wurde. In einer energischen, unmittelbar an den Kaifer gerichteten Eingabe vom 18. März 1813 drängten Stadt und Sandelskammer Röln in fraftigen Schlagworten diefe Brunde nochmals zusammen: Durch die Darftellung, als ob die Befampfung des Stapels nur von den Konkurrenten des rechten Ufers ausgehe, und durch den hinweis auf feine Nüglichkeit als mächtiges Rampf= mittel glaubten fie ihn zu gewinnen 2.

Napoleon und sein Minister haben nicht mehr Zeit gehabt, eine Entsicheidung zu treffen; aber jene Fragen Molés selber zeigen zur Genüge, daß man in Paris an der Trefflickleit des bisher besolgten, von den Intersessenten leidenschaftlich versochtenen Systems irre geworden war und daß

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Die Antwort ber Kölner H.R. bei Eckert, Beilage 2 p. 384 f., die ebenfo geharnischte Erwiderung ber Mainzer, Köln. H.K.

<sup>2</sup> Bei Edert p. 399 f.

man die Reigung verspürte, statt mit der polizeilichen Regulierung es mit der Freiheit der Konkurrenz zu versuchen und zurückzukehren zu den Wirtschaftsgrundsätzen, die die Revolution aufgestellt aber nicht durch= geführt hatte.

## Viertes Rapitel.

## Die Rheinschiffahrt auf dem Wiener Kongresse.

Beim Berannahen der Berbundeten hatten fich die frangofischen Behörden. mit ihnen auch die Direktion des Oktroi vom Rhein entfernt. Gichhoff, bem Namen nach noch immer Generalbirektor, hatte von Paris aus nach Röln eine Weisung gegeben, daß die Inspektoren dem frangofischen Borftand nicht folgen durften, sondern sich selbständig konstituieren und auf Grund der Oftroitonvention weiter arbeiten mußten, da dies die verburgte Reutralilät des Oftrois auch in Kriegszeiten mit fich bringe. Diefes Auftreten hat ihm wohl die Bunft Steins eingetragen, der ihn bann, fehr jum Arger feiner alten Rolner Gegner, nach Wien jog. Stein übergab als Borfigender der Zentralverwaltung der Berbundeten die Rheinschiffahrtsangelegenheiten dem Grafen Solms-Laubach und trug ihm zugleich Borarbeiten auf, damit die Rheinschiffahrt auf dem bevorstehenden Kongresse zum Vorteil des deutschen Sandels zwedmäßig berichtigt werden konne 1. Die Verwaltung wurde, fo weit es möglich war, wieder genau nach der Oftroifonvention von 1804 ein= gerichtet; namentlich fah Stein fofort darauf, daß die Benfionen und Renten, mit denen damals der Oftroiertrag belastet worden war und die Napoleon 1810 nicht mit übernommen hatte, gezahlt wurden. Dalberg, der fie bei jenem Umtausch auf Fulda hatte übernehmen muffen, hatte seitdem noch gar nichts bezahlt. Der Überschuß wurde natürlich zu gemeinsamen Zwecken ber Berbundeten bermandt, da fein einzelner Staat Anspruch zu erheben hatte 2. Auch einige fachliche Anderungen nahm Solms-Laubach vor; er verlegte den Sit mehrerer Oktroibureaus3, er begünstigte die Bestrebungen der Jachtschiffer,

<sup>1</sup> So Perh, Stein IV, 38. Die Frucht dieser Borarbeiten, von denen sonst keine Spur vorhanden ist, ist doch wohl Cichhoffs Topographisch-statistische Darsstellung des Rheins.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Charakteristisch ist es, daß die bourbonische Regierung sofort den Einnehmer von Neuburg verhaftete, weil er pslichtgemäß den Ertrag an die Zentralverwaltung abgeliefert hatte. Die Sache kam auf dem Kongresse zur Sprache, wo die französischen Gesanden sie als ganz unverfänglich behandelten.

<sup>3</sup> hierüber beschwerte fich bie Stadt Strafburg beim Kongreß (Klüber

sich von der Vormundschaft ihrer Geschäftsführer frei zu machen, und verstügte namentlich völlige Freilassung Franksurts vom Umschlag in Mainz mit der Begründung: es sei ungerecht, die Franksurter Kausleute zu zwingen, ihre Waren Schiffern anzuvertrauen, auf die sie selber kein Vertrauen setzten 1. Dieser Sat entsprach allerdings mehr dem gemeinen Menschenverstande als dem verwickelten Rechtszustande.

Trot der Kriegswirren hob sich die Schiffahrt seit dem Frühjahr 1814. Die plötliche Aussebung der Douane brachte sür die Kausseute, die ihre nach den Sätzen des Edikts von Trianon versteuerten Waren im Preise stürzen sahen, starke Verluste. Glauben wir der Handelskammer Köln, so hätte Köln dabei ein Drittel seines Handelskapitals verloren. "Zu Kriegszwecken, wie zum Schutz der einheimischen Industrie", sah sich der Generalgouverneur der rheinischen Lande, Sack, allerdings veranlaßt, sosort eine provisorische Eingangsabgabe sestzustellen und schon wurde, noch ehe der Besitzstand Preußens am Rhein gesichert, geschweige denn in seinem Umfang bekannt war, von dem neuen Finanz= und Handelsminister Bülow ein gemeinsames Zollisstem der westlichen Provinzen in Aussicht genommen und diese Vorslage von einer nach Düsseldorf berusenen Notabelnversammlung beraten<sup>2</sup>.

Daß die Zentralverwaltung allein auf den Zustand von 1805 zurückgriff, brachte allerdings auch einen Nachteil beträchtlicher Art mit sich. Man begab sich damit jeder Möglichkeit, die Ausdehnung des Oktrois auf Holland, wie sie jetzt seit drei Jahren bestand, zu sordern. Die holländischen Notabeln, die so geschickt die Volksbefreiung zu inszenieren wußten, als die militärische Besreiung durch Preußen schon im Gange war, hatten sosort den alten Zustand der Jölle und Lizenten eingerichtet, in der richtigen Voraussetzung, daß, wie sich auch die weiteren Verhandlungen gestalteten, es immer nühlich sei, im Besitze zu sein. Es ist immerhin möglich, daß dieses im Rheinland sosort sehr lästig empsundene Vorgehen den Anstoß gab³, im Parifer Friedensetraktat (Art. 5) zu bestimmen, daß die Schiffahrt auf dem Rhein von dem

C. A. III, 56 f.). Die Berlegung eines Bureaus nach Ruhrort wurde von diesem wegen der Kohlenschiffahrt ausdrücklich anerkannt. Humboldt versaßte eine Denkschrift, die das Recht der Landesbehörden, Berlegungen vorzunehmen, wenn nur der Gesamtbestand der Stellen und des Oktroibetrages dabei der gleiche blieb, versocht. Dem schloß sich auch der Kongreß an.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Rlüber, C. A. III p. 332.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Diese höchst interessanten, völlig in Bergessenheit geratenen Schritte ber preußisschen Berwaltung in den Rheinlanden werde ich an anderer Stelle behandeln.

<sup>3</sup> Dies gibt Sichhoff an. Darstellungen der Berhandlungen der Zentrals tommission 1818 bei v. Nau, Beiträge zur Kenntnis und Beförderung des Handels und der Schiffahrt I.

Bunkt an, wo er schiffbar werbe, bis zum Meer und umgekehrt frei sein solle, so daß sie niemandem untersagt werden könne, und daß man sich auf dem zukünstigen Kongreß mit den Grundsäßen beschäftigen werde, nach denen man die Zölle der Userstaaten in der gleichsörmigsten und für den Handel aller Nationen günstigsten Weise regeln könne. So vage diese Bestimmung auch war, lag in ihr doch deutlich die Absicht, eine Gleichsörmigkeit der Wasserzölle beizubehalten. Man ging weiter; was in Rastatt noch ein Fechterstreich der Revolution gewesen war, wurde jetzt in Paris als ein erstrebenswertes Ziel der europäischen Staatengesellschaft angesehen: die Ausdehnung gleichsörmiger Bestimmungen auf alle anderen schiffbaren Flüsse, die verschiedene Staaten trennen oder durchssließen.

Erft nachdem in Wien die wichtigften Entscheidungen über die fünftige Territorialgestaltung getroffen waren, ging ber Rongreß an die Lösung diefer Aufgabe. Preußen mußte bemnach jest die führende Rolle zufallen. Humboldt warf sich, nachdem er in den Fragen der großen Politik nicht durchgedrungen war, mit ber immer gleichen Arbeitsfreudigkeit auf diefes Nebengebiet, wo fein zergliedernder Scharffinn und fein umfaffender Blick eine dankbare Aufgabe fanden. Man hat nie gezweifelt, daß ihm bor allem das Berdienst an dem Buftandekommen diefer Teile der Wiener Akte, die oft das befriedigenoste Werk des Kongreffes genannt worden find, zuzuschreiben ift, aber es ist die Frage, ob ihm nicht auch etwas an der Schuld beizumeffen ift, daß diefe Bestimmungen noch 16 Jahre auf ihre Erfullung warten mußten. 14. Dezember 1814 war die Einsetzung einer besonderen Rommission beschloffen worden, die außer aus humboldt aus Weffenberg für Ofterreich, der sich jedoch ganz paffiv verhielt, aus Clancarty für England, dem Bergog von Dalberg für Frankreich, die um fo mehr mitzusprechen geneigt waren, bestand. Es verstand sich bei dieser Lokalfrage saft von selber, daß sich diese Rommission sosort erweiterte, indem sie auch die Vertreter der anderen Uferftaaten und fogar Württembergs, als Beteiligte heranzog. Der Schöpfer bes miffenschaftlichen Bölkerrechts G. v. Martens mar der Schriftführer.

Wirklichen Einfluß auf die Beschlüsse hat rasch der kluge Vertreter der Niederlande, Spasn, jedoch nicht die Diplomaten der kleineren deutschen Staaten gewonnen; wohl aber schon konnte man aus ihrem Verhalten vorausahnen, welcher Art von Politik man sich in den nächsten Jahrzehnten von den deutschen Mittel= und Kleinstaaten gewärtigen könne: Württemberg machte es unmöglich, eine Unterkommission für den Neckar, als Nebenfluß des Rheines, zu bilden, weil dieser ein gemeinsamer Strom mehrerer Staaten

<sup>1</sup> hierfür und für das Folgende bef. Schumacher, Binnenschiffahrtsabgaben p. 72 f.

sei, also mit Rhein, Weichsel und Elbe auf einer Linie stehe. Naffau hingegen erklärte ftolg, als man die Lahn unter ben schiffbaren Rebenfluffen vergeffen hatte: eine Regelung durch die Mächte sei auch nicht erforderlich, da dieser Strom auf der gangen Strecke feiner Schiffbarkeit von Weilburg bis Oberlahnstein ausschließlich der Souveränität von Nassau unterstehe; Kurhessen, das noch eine winzige Enklave am Rhein besaß, wollte fich nicht gerade beschweren, daß es nicht zu den Berhandlungen zugezogen sei, verlangte aber feine Unterschrift ebenfalls an gebührender Stelle geben ju durfen. Baden, das doch auf feiner langen Rheingrenze keinen Jug breit Stromlauf für sich allein bejaß, wollte tropbem die Souveranität ber Uferstaaten gar nicht eingeschränkt miffen, "benn kein Staat, der über Bajonette verfügt, werde fich den Willen anderer Mächte vorschreiben laffen". Der Oftroivertrag erschien seinem Gefandten Bercheim nur als ein verwerfliches Wert der letten 15 Jahre, beren Ergebnis nichts als Blut und Trummer gewesen sei. — Er vergaß ganz, daß unter anderm auch der neubadische Staat ein Ergebnis biefer Zeit mar.

Man bedurfte aber außerdem auch Sachkenner. Solche boten fich felber an. Maing hatte, um feinen Stapel zu retten, eine eigene Gefandt= ichaft geschickt, die ihren Auftraggebern regelmäßig Bericht erstatteten 1 : Röln hatte beschloffen, gemeinsam mit ihm vorzugeben; es fandte Daniels und besoldete, als dieser von der fruchtlosen Aufgabe zurücktrat, noch bis zum Schluß des Kongresses einen diplomatischen Agenten, einen der vorsünd= flutlichen Diplomaten, die früher die kleinen Staaten beim Reichshofrat vertreten hatten, v. Hinsberg. Diefer hatte bei Metternich und Dalberg Butritt, die ihm freilich auch nicht mehr als nichtsfagende oder gar zweischneidige Höslichkeiten sagten, wie: Wenn Köln, wie es berichte, einen natür= lichen Stapel habe, werbe auch kein Gefetz baran etwas ändern. humboldt weigerte sich, mit ihm, als einem Sondervertreter einer Untertanenstadt, in Berkehr zu treten. Auf humboldt übte Eichhoff den bedeutenoften Einfluß auß; aber wenn fpater die rheinischen Sandelskammern diefen wie feinen spiritus rector darstellen und alle Lücken der Akte seinem unheilvollen Gin= fluß zuschreiben wollten, so zeigen die Vorgange doch deutlich genug, daß fast alle Befchluffe gerade entgegen feinen Anfichten gefaßt worden find. Allerdings bot Gichhoffs Topographisch=statistische Darstellung des Rheines, wie fie uns noch jest unentbehrlich ift, das Material, aus dem fich die Gefandten unterrichteten, in seinen praktischen Schluffolgerungen aber mar dies Buch nur eine Berherrlichung des Ottroivertrages, den Gichhoff geradezu ein Shitem,

<sup>1</sup> Auszüge bei Edert.

wie ein Fluß zu behandeln sei, nannte, und seiner eigenen, dieses System auslegenden und sortbildenden Verwaltung. Humboldts erste Denkschrift, die er den Verhandlungen zu Grunde zu legen wünschte, ist freilich nur eine Redaktion der Vorschläge Gichhoffs; dann aber wurden die Gesichtspunkte wie die Person des Mannes, der nun eine unsichere Vermittlerrolle zu spielen gedachte, in den Hintergrund gedrängt.

Wenn wir nun von dem Gang der Sigungen absehen und nur die Gegenstände, die behandelt wurden, der Reihe nach ins Auge fassen, da zeigt sich zunächst, daß gleich anfangs eine ähnliche Meinungsverschiedenheit über die staatsrechtliche Natur des Rheines selber wie einst in Rastatt auftauchte 1. Wieder schlug der frangösische Gesandte, deffen Entwurf, wohl gerade weil er weniger systematisch dafür aber einfacher als der humboldts war, zu Grunde gelegt wurde, vor, daß der Rhein unter dem Gefichtspunkt des Handels und der Schiffahrt als gemeinsamer Fluß feiner Uferstaaten betrachtet werden folle, und nach diesem allgemeinen Grundsatz verlor der darauf folgende, daß die Schiffahrt sowohl zu Berg als zu Tal niemandem unterfagt werden konne, für alle übrigen Staaten viel von feinem Wert. Diesmal war freilich Holland unter den Uferstaaten miteinbegriffen. Demgegenüber beantragte Clancarty, in richtiger Boraussicht der Zukunft, die den Rhein auch für den englischen Sandel wichtig machen konnte, daß diese Freiheit der Schiffahrt ausdrücklich auf alle Nationen ausgedehnt werden muffe. Die neue Redaktion, welche humboldt übertragen wurde, wich der Schwierigkeit damit aus, daß fie fowohl die Erklärung des gemeinschaft= lichen Befitstandes wie das "pour toutes les nations" wegließ und fich mit der Anerkennung der Freiheit der Schiffahrt bis an das Meer begnügte. Clancarty war hiermit nicht zufrieden und berief fich für feine Auffaffung auf den Artikel V des Parifer Friedens. Daraufhin erklärten aber alle übrigen: der Sinn jenes Artikels fei nur, die Schiffahrt vor Sperren, die aus Konflikten der Uferstaaten unter sich hervorgehen konnten, zu bewahren, keineswegs auch den Untertanen beliebiger anderer Staaten, mit denen man keine Reziprozität habe, gleiches Recht zu geben: - eine wohlverdiente Burudweifung eines Staates, ber noch immer glaubte, die Navigationsatte nicht entbehren zu können. Für diese Freiheit der Schiffahrt mahlte man auch diesmal den schärfsten Ausdruck, daß der Rhein und die Oftroiverwaltung in Fällen des Krieges zwischen Userstaaten neutral sein follten. Clancarty meinte mißmutig: das besage nicht viel, da man dann doch die Schiffe nach Konterbande untersuchen werde. Von Be-

<sup>1</sup> Rlüber, Atten III 15. 21. 147.

deutung ift dieser in der Pragis kaum durchzuführende Paragraph nicht geworden.

Das aber konnte niemand ahnen, daß die Formulierung "jusqu'à la mer" für den schiffbaren Rheinlauf, die man einfach aus dem Parifer Frieden entnommen hatte, einst Schwierigkeiten bereiten könne. holländische Gesandte Spaën benahm sich ja in allen Fragen scheinbar jo entgegenkommend und benutte jo klug die wohlwollende Stimmung des Ronaresses, durch den niemand so fehr wie das neue Königreich der Niederlande verwöhnt wurde. Daß man die einheitliche Regelung durch die Oftroiverwaltung nicht auf alle Seitenarme und Kanäle, die nur dem Lokal= verkehr dienten, ausdehnen könne, war klar. Die Rommission beschloß bemgemäß, daß nur Waal und Led unter bem Namen bes Rheins zu verstehen seien, und Spaën gab die beruhigende Zusicherung, daß im Um= freise biefer Mündungen bis jur befinitiven Regelung der Schiffahrt teine Bollerhöhungen und kein Umichlagsrecht eingeführt werden follten 1. Biergehn Tage später aber übergab er eine Erklärung: wenn beibe Arme gu Mündungen des Rheins erklart wurden, muffe ber vergrößerten Stromlange entsprechend Holland auch mehr Stimmen als jest bei der Ernennung der gemeinsamen Beamten erhalten. Wollte man bieg nicht zugefteben, fo moge man nur einen Arm, nämlich den Led, als wahre Fortsetzung des Rheins erklären, wie er dies auch fei, da fich der Waal in die Maas ergieße, fein Waffer und feinen Namen an fie verliere. Diefe Spekulation auf die geographische Unwiffenheit der Diplomaten gelang zuerft vollständig. Das Zugeftändnis erschien um so bedeutungsloser, als Spaen vorbehaltlich ber Genehmigung feines Souverans die Erklärung abgab, daß die Tarife ber Maas nicht höher fein follten als die bes Rheins. Sinterher muß man aber doch Bedenken bekommen und fich gefagt haben, daß man Holland auf solche Weise, da der Led damals tatsächlich völlig versandet und un= brauchbar war, zwar einen wesentlichen Anteil an der gemeinsamen Berwaltung einräume, es felber aber bon beren Kontrolle fo gut wie gang freilaffe; turg: man ftellte, ohne daß es noch zu öffentlichen Außerungen getommen wäre, den schlichten Wortlaut ohne alle Erläuterung wieder her: La navigation dans tout le cours du Rhin du point où il devient navigable jusqu'à la mer, soit en descendant soit en remontant, sera entièrement libre, et ne pourra sous le rapport du commerce être interdite à personne.

Es war die wichtigere Frage, wie die Regelung der Verwaltung erfolgen

<sup>1</sup> Protofoll der 6. Sikung. Klüber III p. 106.

follte. Der Ottroivertrag hatte ben Rhein völlig aus der einzelftaatlichen Bermaltung losgelöft; aber wir haben im einzelnen gesehen, mas es mit diefer Unabhängigkeit ber Zentralverwaltung auf fich hatte: fie hatte nur bagu geführt, daß die Landesherren eifersuchtig wurden und fogleich die Rleinschiffahrt ber Zentrale entzogen, daß die Sandelsstädte in Zwist mit einer jo anspruchsvollen und doch im Grunde machtlofen Behörde gerieten und die frangöfischen Intereffen gegen fie ausspielten, daß Napoleon schließlich die Teilung des Löwen zu Ende führte und ben Rhein gang unter fich jog. Der alte Generaldirektor felber hielt natürlich an feinem Standpunkt feft; eine Zentralbehörde, die dem Lokalintereffe fremd, nur dem Gangen gehöre, fönnten doch mehrere Landesherren ebenso dulden wie früher zwei, war Auf diesen Standpunkt stellte fich auch Frankreich. feine Meinung 1. Der Rhein follte nach dem Dalbergichen Entwurf eine vollständige Gin= heit bilben (un parfait ensemble), und unter einer Bentralverwaltung ftehen, deren Direktor durchs Los abwechselnd aus fämtlichen Rommiffaren zu ernennen sei und den Regierungen jährlich öffentlich bon den Ergebniffen feiner Verwaltung Rechenschaft abzulegen hatte. Das war echt Talleprandiche Politit, fo schmeichelte er ben kleinen Uferstaaten, die mit Preugen völlig auf gleiche Linie gefett wurden, so gewährte er den ausländischen Rheinmächten, also gunächst Frankreich felber die Möglichkeit, von Beit gu Beit die Direction des gangen Rheins ju übernehmen. Preugens Ginflug auf den Rhein ware damit vollig lahm gelegt worden. Sumboldt ichnitt furg diese Aussichten ab. Schon in seinem ersten Entwurf hatte er fich vorsichtig ausgedrückt und für den neuen Bertrag verlangt, daß die Teilnehmer nicht über denfelben hinaus an der Ausübung ihrer Souveranität beschränkt werden dürften, auch die Uniformität der Wafferpolizei durfe nicht jene Polizei freuzen, die jeder Staat fraft feiner Souveranität auf den Stromen Diefe Andeutungen tonnten nur befagen, daß die Berwaltung ausübe. den einzelnen Staaten und nur die Feststellung und Underung der gesetzlichen Bestimmungen der Gesamtheit der Beteiligten überlaffen werden folle. Daß humboldt aber trotdem die Ginheitlichkeit des Borgehens nicht beeinträchtigen wollte, zeigte er schon baburch, bag er über ben Oftroivertrag hinaus die Feftstellung eines einheitlichen Spftems für den Strombau forderte, damit nicht einer bem andern schade. Und jett zeigte fich sofort, daß auch für die fleineren beutschen Staaten, die nur möglichst vollständige Souveranität begehrten, die Ausficht auf Erweiterung ihrer besonderen Berwaltungs= bejugniffe viel verlodender war als ein vergrößerter Anteil an einer gemein=

<sup>1</sup> Gidhoff, Topogr.-ftat. Darftell. Schluß.

jamen Verwaltung. Schon in der zweiten Sitzung 1 war man unter außbrücklichem Hinweis auf die Erklärung Preußens darüber einig, daß eine gemeinsame Erhebung des Ottroi nicht stattfinden solle, sondern nur eine gemeinsame Regelung der Anteile; aber auch die gemeinsame Verwaltung des Leinpsades und des Strombettes erschien jett der Kommission unzuträglich; nur sür die Entscheidung von Streitigkeiten zwischen den Userstaaten untereinander und von solchen der Schiffer mit den Ottroierhebern bedürse man einer zeitweilig zusammentretenden Kommission, die dann auch über die Aussührung der noch zu vereindarenden Schissahrtssordnung zu wachen hätte. In besonderen Gutachten erklärten sich Nassau und Baden in schrossster Form gegen jede nennenswerte Betätigung einer Jentralkommission, der Nassauer Marschall verkündete laut das Prinzip, nach dem er sortan in allen Fragen der deutschen Politik gehandelt hat: "Keine Regierung wird geneigt sein, sich einer Autorität zu unterwersen, die ihm zum größen Teil sremd ist, indem sie so die wesentlichsten Rechte opsert 2."

Einen solchen Bartikularismus zu fördern war nun humboldt gar nicht gemeint. In einem Brief an Hoffmann ? erorterte er: Um liebsten hatte er eine mit ziemlichen Vorrechten ausgestattete Zentralbehörde an die Spike gestellt, aber Frankreich und Holland von der Beteiligung baran ausgeschlossen: da sich Frankreich hiergegen gesträubt, und es noch viel weniger tunlich gewesen sei, Preußen abgesondert zu laffen und die kleinen deutschen Boje doch zu einer Bereinigung zu nötigen, fo habe er den Ausweg gesucht .,,gar teine Zentraladministration außer für einige Fälle ein Surrogat einer folchen" vorzuschlagen. In ben Sitzungen find die anderen Möglichkeiten erft gar nicht jur Sprache gekommen. humboldt hatte bier fogleich energisch betont, daß die Zentralkommission sich nicht darauf beschränken durfe, leere Vorstellungen zu machen, sondern eine Exekutive und Berordnungsbefugnisse über den Zustand des Rheinbettes haben müsse, daß dies aber auch nur möglich fei, wenn die einzelnen Staaten nach Maggabe ihres Befikes am Ufer und nicht nach ihrer Kopfzahl darin vertreten feien. Dahin ging auch feine eingehende Denkschrift . Er erklärte fich gegen eine

<sup>1</sup> Klüber p. 21. In ber 4. Sigung p. 60 murbe bas genauer festgestellt.

<sup>2</sup> Riüber, C A III 87

<sup>\*</sup> Bei Gebhardt, W. v. Humboldt als Staatsmann II 166 auszüglich mitgeteilt. Ob Humboldt hier über wirkliche Borgänge berichtet oder nur nach seiner dialektischen Weise die Möglichkeiten erörtert, geht nicht hervor. Ich möchte das zweite annehmen, denn daß er wirklich an Frankreich und Holland eine so völlig aussichtslose und sie unnötig erbitternde Zumutung gestellt hat, bleibt mir höchst unwahrscheinlich.

<sup>4</sup> Rlüber, C. A. 98.

Versammlung diplomatischer Agenten, und trat für eine zentrale Autorität ein; die Gerechtigkeit ersordere, daß der, welcher mehr Interessen habe, auch einen größeren Anteil an der Autorität übe.

Eine Rommiffion fei einem Generalbirektor vorzuziehen, ichon weil man fich in der Berson vergreifen könne: doch muffe fie aus wenigen Bersonen und zwar nicht mehr als drei bestehen; sie solle nicht in den gewöhnlichen Sang der Maschine eingreifen, sondern nur die Fehler erganzen und Übergriffe ber einzelnen Regierungen rudgangig machen. Deshalb folle bei jedem Oftroibureau, beren Bahl auf zwölf zu beschränken fei, ein Schiffahrtstribunal mit vereideten unabsetharen Richtern vorhanden fein. Als Appellations= instanz fungiert ausschließlich die Zentralkommission; sie dient außerbem zur Kontrolle ber gemeinsamen Ordnung und als Mittel des Meinungsaus= tausches der Regierungen, fie wacht über Ausführung der Reglements, übt die Aufficht über Fahrmaffer und Leinpfad und beratschlagt vorbereitend alles, mas zur Erleichterung der Schiffahrt dient; nur bei Ginstimmigkeit kann sie jedoch an dem ursprünglichen Reglement etwas ändern. Die Regierungen find gehalten, ihre Anordnungen auszuführen: halten fie fie schäblich für ihr Land, fo foll ein Schiedsgericht in fummarischem Berfahren entscheiden. Die Kommission tritt nur alle Halbjahre zusammen, dagegen find außerdem drei Inspektoren für die drei Stromstrecken fest angestellt.

Eine folche Zentralbehörde ging ben kleinen Staaten viel zu weit, nur Beffen-Darmftadts Buniche gingen in der gleichen Richtung. Augenblicke an, da es feststand, daß Maing, gerade weil es ein zu wert= voller Befit war, dem heffischen Rleinstaat zufallen werde, richtete fich auch die gefamte Sandels- und Verkehrspolitik desfelben nach den Vorteilen der Man mußte die Mainger wenigstens einigermaßen zu gewinnen Stadt. fuchen. Bett munichte Beffen einen Generalbirektor und eine Beteiligung der Handelskammern an der Berwaltung, weil Mainz zum Sitz der Bentralkommiffion außersehen mar; über Breufens Buniche binausgebend beantragte es, daß Preugen als ftartfter Befiger auf beiden Rheinufern den ftändigen Borfitz erhalte. Die Berbindung der beiden Staaten bahnte fich hier an, die fofort in den nächsten Rahren in der gemeinsamen Rheinschiffahrtspolitik fich äußerte und 13 Jahre fpater ben Unftog jum Bollverein gab. Die alte Intereffengemeinschaft zwischen Röln und Mainz führte von felber zu einem Ginverständnis ihrer beiden jegigen Berren. Die Rommiffion aber beschloß entgegen humboldts Vorschlägen, daß die zu= kunftige Zentralkommission aus Bertretern sämtlicher Uferstaaten bestehen, daß diese ohne Rücksicht auf die Uferlange stimmberechtigt sein sollten und daß der Borfit unter ihnen herumgehen folle. Ihre Beschlüffe bollends sollten nur "beratenden Charakter" haben; wenn sie die Klagen debattiert, werden diese an die Lokalautoritäten gewiesen, und wenn diese bei schwierigeren Gegenständen die Entscheidung verweigern, haben sie es ihren Regierungen mitzuteilen, die alsdann in Verhandlungen treten werden. Nur bei Klagen gegen die Oktroibureaus sollte der Zentralkommission eine, jedoch nur sakultative, Rechtsprechung zustehen.

Diefes Übermaß von Partitularismus wurde die Ordnung der Rhein= schiffahrt und des Rheinbaus nicht nur hinter den Oftroivertrag, sondern eigentlich hinter die Probationstage der rheinischen Kurfürsten guruckgebracht Tropdem wußte Sumboldt durch seine Redaktionsgeschicklichkeit, die man schlechterdings nicht entbehren konnte, noch einiges jum Befferen ju tehren. Die Atte, welche nach humboldts Entwurfe beschloffen wurde 1, kennt allerdings die Zentralkommission nur als beratende Behörde; ihre Mit= glieder find nur als Agenten der Uferstaaten anzusehen und als folche nur beauftragt, fich über gemeinsame Intereffen zu verftändigen; ihre Entscheidungen find nur soweit bindend für die Staaten, als deren Rommiffar ihnen beigeftimmt hat. Ihre Aufgaben bestehen in Berichten über die Bewegung des Berkehrs und in Borichlagen über feine Berbefferung. gerichtliche Tätigkeit blieb in der Tat fo beschränkt, daß sie nur fakultativ als Appellationsinstanz gewählt werden konnte, wenn sich die Bartei nicht lieber an den höheren Gerichtshof des zuständigen Uferstaates wenden wollte. Als erste Instang sollten bei jedem Oftroibureau von den Landes= herrschaften Tribunale eingesett werden. So erfolgte auch, wie es Preußen gleich anfangs durchgefest hatte, die Oftroierhebung von den Staaten auf eigene Rechnung mit eigenen Beamten; die Verteilung des Ertrages aber follte nach der Uferlange stattfinden. Selbstverständlich murde der Grundsak bes Oftroibertrages nochmals anerkannt, daß die Berwaltung der Waffer= golle und der Douanen völlig von einander getrennt bleiben mußten. Gegengewicht biefer unvermischt partifulariftischen Beftimmungen hatte nun aber humboldt die feste Berwaltnng beffer ausgestaltet. Der Oberinfpettor und die brei Inspektoren ermangelten zwar bis auf weiteres jeder Erekutive - eine Erweiterung durch das in Aussicht gestellte Reglement war jedoch nicht ausgeschloffen -, aber fie übten die Kontrolle und durften in allen dringenden Sachen, ohne die Sigung der Zentralkommiffion abzuwarten, mit ben Behörden in Berhandlung treten. Bei ihrer Ernennung tam Preußen zu seinem Rechte; es erhielt ein Drittel der Stimmen, holland und Frankreich das andere, die übrigen Uferstaaten das lette Drittel.

<sup>1</sup> Rlüber, C. A. III 254.

Humboldt war schließlich doch zusrieden, so wenig diese Zentralkommission seinem Entwurse noch ähnlich sah. "So glaube er wenigstens erreicht zu haben, daß wir Herr bei uns bleiben," schrieb er an Hoffmann 1.

In der Tat ist diese von Preußen nicht gewollte äußerste Schwächung der Zentralbehörde nur Preußen zugute gesommen. In den Kämpsen der nächsten Jahre, die damals niemand voraussah, ist nur so die Majorisierung Preußens verhindert worden. Wenn man sich auf den Partikularismus beschränkte, so blieb schließlich eben immer Preußens Partikularismus der stärkste und leistungsfähigste.

Die Höhe des Oktroi zwischen Straßburg und den Niederlanden wurde für den Zentner Bergsahrt auf höchstens 2 Fr., Talsahrt auf 1 Fr. 33 Cts. sestgestellt; eine Erhöhung konnte nur durch gemeinsamen Beschluß stattsinden und nur aus den tristigsten Gründen, indem man von dem Grundsatz ausgehe, daß die Schiffsgebühren grundsählich (principalement, wie es etwas mehrdeutig heißt) bestimmt sind, die Kosten der Unterhaltung der Wasserschafte zu decken. Clancarty hatte beantragt, diese Verwendung der Oktroiüberschüsse, als die einzig erlaubte, gesehlich sestzulegen, das aber hatte die Kommission ausdrücklich abgelehnt und sich mit jener Verbeugung vor dem Prinzip begnügt. Aber auch jede Vestreiung vom Oktroi und jede Ermäßigung ward der Zentralkommission untersagt (Art. 25); daß auch den einzelnen Staaten auf ihrer Strecke dies verboten sei, war nicht gesagt, war vielleicht nur vergessen worden. Auch hier konnte man nicht voraussehen, daß in Zukunst die Handelspolitik der Einzelstaaten solche Ermäßigungen in ihrem Interesse benuben würde.

Mit den Beratungen über die Verwaltung hatten sich fortwährend die über die Umschlagsrechte und Schiffergilden gekreuzt.

Der Kongreß sand hier bereits eine ganze Literatur von Eingaben und Streitschriften vor, die zu seiner Insormation bestimmt waren. Um genauesten waren die Gründe für den Stapel in der Denkschrift der Stadt
Mainz über ihr Staffelrecht behandelt<sup>3</sup>. Die Eisersucht gegen Franksurt —
seit viertehalb Jahrhunderten das Leitmotiv aller Äußerungen aus Mainz —
spricht überall aus ihr; man könnte aus ihr schließen, daß immer nur durch
die Intriguen der Mainstadt eine allseitige Zusriedenheit gestört worden sei.
Darum suchte sie zu erweisen, daß gerade die kleinen Schiffer und kleinen

<sup>1</sup> Gebhardt a. a. D.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Rlüber, C. A. III 169.

<sup>3</sup> Klüber I Heft 3 p. 1; auch als besondere Broschüre erschienen. Dazu der Nachtrag vom 24. Oftober 1814 III 331 ff. Dort auch die Mehrzahl der übrigen Kontroversschriften.

Kaufleute beim Stapel ihre Rechnung finden; denn jett könne der Mannheimer Schiffer ichon mit 300 Ctr. Fracht abfahren, weil er Rudfracht finde: Sicherheit des Rredits und Schnelligkeit der Beforderung bei Sammelladungen bringe nur ber Stapel mit fich. Bemerkenswerter fast mar ber Nachtrag, den die Mainzer Gesandtschaft in Wien verjagte: Wenn Frankfurt freigelaffen werde, sei der ganze übrige Stapel nichts wert. als= dann fühle fich die Mainzer Deputation verpflichtet, auf die Freiheit eines ieden, von und zu allen Punkten ohne Stationsverbindlichkeit fahren zu fönnen, anzutragen. Dieses "Entweder — ober", eine etwas gefährliche Position, versochten auch die weiteren Denkschriften aus dem Lager der Freunde des Stapels. Der Standpunkt von Spediteuren, die nichts anderes kennen als den kleinen Kommissionshandel, der ihre Dienste nicht entbehren kann, zeigt sich in ihnen allen ungeschminkt: "Wir stehen nicht mehr in dem für den Sandel goldenen 14. und 15. Jahrhundert," heißt es in einer von ihnen, "fondern in dem eifernen 19. und unterliegen noch dem Ginfluß des bleiernen 18. Rein Raufmann ist heute im ftande, gange Schiffe gu befrachten, kleiner Rommissionshandel überwiegt." Es gab allerdings auch hoffnungsfreudigere Naturen: Gine Flugschrift "Welches Schickfal wird der 5. Artitel des Parifer Friedens haben?" hoffte, daß die Deutschen nicht nur den fremden Nationen den Rhein öffnen, sondern felber ihre erweiterten Ausfichten benüten wurden, um ihrem Sandel und ihrer Schiffahrt nicht nur auf dem Rhein und feinen Nebenflüffen, fondern auch auf den Meeren selbst Ausdehnung zu geben. Optimistisch gefinnt meinte fie, daß auch ohne Stapel Maing und Roln die Sammelpläge des Transitvertehrs bleiben würden und nur der große Plat Frankfurt zur direkten Verfendung übergehen, daß auch die Beurtfahrten den Hauptteil des Verkehrs behalten wurden, wenn sie sich auch in die freie Konkurrenz einfügen mußten. Konseguenter griffen die Frankfurter mit dem Stapel und den Schiffer= gilden auch die Rangfahrten an: in der Konkurreng vieler kleiner Schiffer mit kurzer auf 8 Tage fixierter Ladefrist saben fie den Borteil des handels -: tonnten boch auch in den Main die großen Beurtschiffe nicht einfahren. Obwohl Frankfurt am wenigsten Anlag hatte, fich über Eichhoff zu beschweren, richtete es gegen seine Inkonsequenz und das gange bureaukratische System der Oktroiverwaltung seine Kritik. Auch die Unterftellung fehlte nicht, die Gichhoffs großes Gehalt in Beziehung zu feinem Gifer für Erhaltung der bisherigen Berfaffung brachte.

<sup>1</sup> über die Freiheit der Rheinschiffahrt Klüber I 55. Zweites Schreiben Klüber III 366. Dagegen find wieder die späteren Auslassungen der Mainzer gerichtet.

Einstweilen schienen diese Angriffe gegen den Stapel wenig zu versangen. Baden, das unter Karl Friedrich noch so eifrig für die Freiheit der Rheinschiffahrt eingetreten war, verhielt sich jett schweigend. Mit gutem Grunde; denn es hatte seit kurzem ebensalls den Reckarstapel in Mannheim verschärst, in der rheinbundesstreundlichen Absicht, Württemberg von direkten Beziehungen zum Rhein auszuschließen, und Württemberg hatte das Beispiel in Heilbronn nachgeahmt. Auch Dalbergs Entwurf hatte den Stapel gar nicht berührt, also stillschweigend anerkannt; derzenige Humboldts hatte nur eine Regelung der bestehenden Stapelrechte und ein Berbot neuer gesordert. Ganz übereinstimmend mit Eichhoff hatte er auch eine einheitliche Regelung der Frachttarise sür den ganzen Stromlauf mit periodischen Revisionen vorgeschlagen. Es war der Gesandtschaft der Stadt Mainz nicht zu verargen, wenn sie ansangs siegesgewisse Berichte nach Hause sande ind diesmal eine Erklärung erhosste, die ihren Stapel über allen Zweisel sessenal eine Erklärung erhosste, die ihren Stapel über allen Zweisel sessischen sollte.

Allein schon in der zweiten Situng (8. Februar) legte Spaën einen Antrag vor: Man moge fofort in die Beratung von Spezialfragen ein= treten und finde hierbei besonders wichtig: das Umschlagsrecht von Röln und Maing, die Fixierung der Tarife durch die bisherige Generaldirektion, Die Schifferinnungen, die Scheidung zwischen großer und kleiner Schiffahrt 2. Holland hatte von einem Übergang zum Shitem der freien Konkurrenz als ber Staat mit ber fraftigften Schiffahrt und in ber ftartften Position am meisten zu gewinnen. Die Rommiffion beschloß, über den Stapel als ent= scheidenden Punkt Gichhoff und je einen Bertreter der entgegengesetten Standpunkte, den Frankfurter Dang und den Mainger Mappes zu ver= nehmen. So wurde benn nochmals die alte Debatte, wie es schien, gur letten Entscheidung, vor dem höchsten Forum geführt. Neue Gründe konnten natürlich hüben und drüben nicht vorgebracht werden. führte die Verschiedenheit des Fahrwaffers und die Leichtigkeit, Ladungen zu vervollständigen, sowie die größere Sicherheit bei gezwungenem Um= schlag ins Feld. Danz berief sich darauf, daß doch kleine Schiffe von 2000 Zentner fogar von Würzburg bis Köln geben könnten und daß die Lauertannen der Schweizer — aus Balken zusammengeschlagene, flogartige Schiffe, die nach vollbrachter Talfahrt in den Niederlanden auseinander= geschlagen werden - ftets ungehindert paffiert hatten, daß die ftets zu= gelaffene Freiheit der Schiffahrt in Megzeiten eine beständige Widerlegung

<sup>1</sup> Rlüber, C. A. 30 f.

<sup>2</sup> Dazu einige die Organisation betr. Bunfte.

der Notwendigkeit des Umschlags sei. Er berief sich auf eine ältere Denkichrift Gichhoffs bafur, daß ber Rhein gar nicht fo gefährlich fei, jumal überall des Fahrmaffers kundige Steuerleute ju haben feien; die Donau fei gefährlicher und habe doch keinen Stapel. Wenn Mappes die Roften und den Zeitverluft des Umichlags gering anschlug, so fette fie Dang möglichst hoch; die Nüglichkeit von Schiffergilden für die einheitliche Handhabung der Flufpolizei beftritt er entschieden. Bas Gichhoff wollte, konnte aus feinen Erlaffen und Schriften schon jedermann wiffen; er trat bier mit der Vorsicht, aber auch der Unsicherheit eines Vermittlers auf 1. Er konnte sich mit Recht vor der Unterstellung verwahren, daß er unbedingt die Stapelrechte begunftige, da er 1809 fo eifrig für die Anrechte Frankfurts eingetreten fei; er wollte jest vielmehr eine bestimmte Begrenzung, fo daß zunächst alle Landesprodukte vom Umschlag frei sein müßten. Holz und Getreide hatte er schon mahrend seiner Bermaltung gegen Entrichtung der Gebühren paffieren laffen; auch follten die Umschlagsgebühren fich ftreng in den Grenzen der Selbstkoften halten. Andererseits beharrte er auf dem Standpunkt, daß es im gangen vorteilhafter fei, in großen Schiffen felbst mit Umladung zu versenden als in kleinen ohne Umladung: Schiffergilden feien nur bei Umichlagsrechten, b. h. bei Trennung der Stromftrecken moglich, und fie schienen ihm für eine fichere Aufficht unentbehrlich. Dag eine ju große Bermehrung der Schiffer bei freier Ronkurreng, ohne daß man ihnen auch Rudfracht fichern könne, kein Vorteil fei, schien ihm ausgemacht. Allein die bureaukratische Regelung der Privatwirtschaft, wie er sie vertrat, hatte jest an Unhängern verloren, und hinter ben Stapelstädten ftand jett nicht mehr wie 1804 die Macht Napoleons. Schon in der nächsten Sitzung (23. Febr.) wurde einstimmig beschloffen, ben gezwungenen Umschlag in Mainz und Köln aufzuheben und keinen anderen jemals ein= zurichten; dagegen follte die Zahl der Ausladepläte bestimmt werden 2. humboldt hatte fich, sobald er fich genauer mit der Frage beschäftigt hatte, völlig auf die Seite der Freiheit gestellt, wie es bei seiner theoretischen Stellung das Gegebene mar. Er sprach fich jest auch gegen die Beschränkung der Ausladeplate aus; vielmehr folle man den Schiffern hierin völlige Freiheit laffen; jeder Bundesstaat moge gegen etwaige Migbrauche felber Magregeln ergreifen 8. Er fette bas auch burch: nur wo feste Gin= richtungen zum Ausladen bestanden, sollten durch das Reglement einheitlich

<sup>1</sup> Klüber a. a. O. 60-69.

<sup>2</sup> Klüber III 59.

<sup>3</sup> Rlüber III 84.

bie Gebühren sestgeset werden. Die Niedergeschlagenheit in Mainz und Köln war groß; nochmals versuchte die Mainzer Gesandtschaft durch Auspählung aller ihrer Gründe die Kommission zur Zurücknahme ihres Beschlusses zu bewegen; steptisch wies sie die Vertröstungen auf eine tatsächeliche weitere Benützung des Umschlags zurück; denn der Eigennutz der einzelnen werde sich nicht freiwillig einer Maßregel zum Wohl des Ganzen einfügen, und suchte die Staaten zu überzeugen, daß eine Polizei, die überall auf dem Flusse gegenwärtig sein müsse, viel teurer und lästiger sein werde als eine, die sich auf die Stapelpläße beschränken könne.

Köln hoffte sogar noch auf Erhaltung seines Stapels, als Mainz schon unzweideutig mitgeteilt worden war, daß der seine sale. Stadt und Handelskammer wandten sich am 12. Mai 1815 unmittelbar an den König mit der Bitte, nicht in die Aushebung zu willigen. Sie erhielten eine sreundliche, aber bestimmte Absage<sup>2</sup>: "Was zur Besörderung des Handels der Stadt Köln geschehen könne, werde seitens der preußischen Berwaltung geschehen; die Vorteile der natürlichen Lage Kölns blieben bestehen und würden sich in gleichem Verhältnis mit dem steigenden Versehr steigern, was aber in diesen Rechten bisher Zwang gewesen und deshalb sowohl anderen Städten als dem Handel im ganzen zum Nachteil gereicht habe, könne und dürse in dem Augenblicke, wo man Grundsätze aus allegemeinen Kücssichten bestimmen und anwenden wolle, nicht erhalten werden; es müßte in jedem Falle der Privatvorteil dem allgemeinen Besten weichen." Die Kölner waren viel zu kluge Kausseute, um nicht zu sehen, daß sie ihre Laktik sortan ändern mußten.

Mit dem Stapel mußten auch die anderen, eng mit ihm verbundenen Einrichtungen fallen. Zwar glaubte man im Ansang, sie noch beibehalten zu können, wenn man nur die Sicherung träse, daß keine Schiffergesellschaft ein Ausschlußrecht auf dem Rhein üben dürse. Eichhoff, nochmals zu einem Bericht aufgefordert, kämpste in ihm für Zwangsinnung, Scheidung der Groß- und Kleinschiffahrt und für Frachttarise, die man jedoch nicht den dabei interessierten Handelsstädten überlassen dürse. Humboldt bestämpste ihn in einer sorgfältigen Untersuchung : Die frühere Berwirrung

<sup>1</sup> Rlüber III 187.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Das Schreiben vom 19. Juni, von Harbenberg unterzeichnet (Köln. H.), ist identisch mit dem bei Gebhardt II 167, 2 unterm 6. Juli mitgeteilten. Humsbolbt hat es also entworsen.

<sup>3</sup> Rlüber III 84.

<sup>4</sup> Rlüber III 110.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Examen de la Convention du 5 Août 1804. Alüber, C. A. III 199.

fei daher gekommen, daß die Rleinschiffahrt nur der Polizei der Uferstaaten, die Großschiffahrt nur der Oftroiverwaltung unterstand, nachdem eine ein= heitliche Erekutive hergestellt, sei auch der hauptgrund zu einer Scheidung hingefallen; Zwangsinnungen feien schlechterbings unverträglich mit bem Bringib der Freiheit der Schiffahrt für jedermann, über die Bedingungen der Qualifikation muffe das Reglement entscheiden, freie Affociationen zu errichten, moge man den Einzelstaaten überlassen; die Frage der Tarifierung der Frachten ichien ihm nach Aufhebung der Umichlagsrechte überhaupt bedeutungslos. - Die Zuftande, die fofort nach der wirklichen Aufhebung des Umschlages fich von felber herftellten, haben ihm durchweg Recht gegeben. Demgemäß verfügte auch die Afte nur, daß keine Affociation, noch weniger ein Individuum, Ausschlußrechte über die Schiffahrt ausüben durfe; es bleibe ben Untertanen jedes Staates frei, Mitglieder der Affociation eines anderen diefer Staaten zu fein. Diefe lette liberale Bestimmung entsprach allerdings nur dem bisherigen Ge= brauche.

Nach einigen scharfen Auseinandersetzungen hatten die beiden Recarstaaten fich benn auch herbeigelassen, ihre Kampistapel aufzugeben; so wenig traute aber Baden, daß König Friedrich fich an eine vorläufige Zusage seines Ministers Linden binden werde, daß es in einer eigenen Note vor dem Kongreß konstatierte: Baden gebe seine Unterschrift nur in der Voraussetzung, daß ein absolutes Verbot aller Umschlagsrechte auf dem Nedar wie auf dem Rhein angenommen werde 1. Gang und gar fträubten fich aber die Mittelftaaten gegen jeden Gingriff in ihr souveranes Bollrecht auf den Nebenfluffen. Nachdem Marschall jene jamoje Erklärung über die Lahn als naffauischen Specialstrom abgegeben hatte, brach die Rleinstaaterei los; nur Baiern blieb gleichgültig, wie benn Wrede in den Sitzungen nicht einmal das Wort ergriffen hat; die übrigen Minifter der kleineren Uferftaaten erklärten einstimmig: Auf Main und Neckar feien die alten Bolle nicht aufgehoben; fie konnten fich nur verpflichten, daß fie nicht über den Ruß von 1802 erhöht werden follten. Bergebens hielten Breugen und holland ihnen bor, daß fie doch nach dem Grundfat der Gegenseitigkeit auch etwas tun mußten, da doch ihnen die Begunftigung der Rhein= schiffahrt besonders zu gute komme, und verwiesen auf ihr eigenes Beifpiel, auf Mofel, Maas und Schelbe. Jene beriefen fich in einem Atem auf die hoben Koften ihrer Fluffe und auf die großen Ertrage jener Bolle; fie erklärten fich hochstens bereit, "soweit die Umstände er-

<sup>1</sup> Rlüber, C. A. III 167.

lauben, die Tarife denen des Rheines anzunähern zu versuchen". Und babei blieb es 1.

Es entbehrt nicht des humors, daß man, während man mit den deutschen Rleinstaaten nicht fertig werden konnte, zu gleicher Zeit mit allseitiger Zustimmung die allgemeinen Grundsätze feststellte, die für alle großen Ströme, welche mehreren Staaten angehörten — Dalberg nannte etwas freigebig nach ber Landkarte Wefer, Elbe, Ober (!), Beichsel, Donau. Bo (!), Tajo —, gelten follten. Humboldt hatte freilich von vornherein gang richtig ben Sinn diefer Grundfage dahin beftimmt: Man merbe die Unterzeichner der Kongregbeschlüsse auffordern können, untereinander und mit anderen in ähnliche Verhandlungen einzutreten, etwa wie man bei Friedensichluffen zukunftige Sandelsvertrage in Ausficht ftelle; fie follten sich dann verpflichten, nur die hier aufgestellten allgemeinen Prinzipien zur Grundlage ihrer Abkommen zu nehmen 2. Bis zur formellen Berpflichtung ift man in der Atte, deren betreffender Abschnitt nach den Entwürfen Stägemanns, des treuen Gehilfen humboldts, gearbeitet ift, doch nicht gegangen, und auch die Zusicherung, daß gleich nach dem Schluß des Rongreffes alle beteiligten Staaten zu folchen Verhandlungen zusammentreten follten, blieb ein frommer Bunfch; aber als Leitfage haben jene zehn Punkte doch gewirkt. Sie waren gebaut auf die Ordnung, die man foeben für den Rhein zu stande gebracht hatte: Freiheit der dem Handel dienenden Schiffahrt bis zu den Mündungen der Ströme, vorbehaltlich der polizeilichen Regelung; Einheitlichkeit der Gebührenerhebung, etwa in der Sohe des Rheinoktroi, ohne Berudfichtigung der Verschiedenheit der Waren, um detaillierte Untersuchungen zu vermeiden; feste und möglichst geringe Anzahl der Hebestellen: Sorge jedes Staates für Leinpfad und Strombett auf feiner Strede; völlige Trennung ber Douanen von den Schiffahrtsgebühren; Änderung nur nach Übereinkunft aller Uferstaaten. Rur gegenüber den Stapelrechten, mas freilich überall der springende Punkt mar, verhielt man sich auch in den allgemeinen Grundsäten schwankend: Es sollten keine neuen eingeführt werden, wo fie aber bestünden, sollten fie nur so lange bleiben, als die Uferstaaten ohne Rücksicht auf den Vorteil des eigenen Landes und des Stapelortes fie für nötig und nütlich für Schiffahrt und Sandel im gangen finden murben. — Ob wohl jemand an diefe Selbst= verleugnung wirklich geglaubt hat?

Dank humboldts Fähigkeit, auch Beschlüffe, die nicht überall seinen Unsichten entsprachen, spstematisch zu formulieren, waren diese Abschnitte

<sup>1</sup> Rlüber, C. A. III 226 ff.

<sup>2</sup> Rlüber III.

der Wiener Atte ein befriedigendes Ganges geworden. Es mar redliche Arbeit; man hinterließ ein immerhin reiches Programm, das man noch ber Zentralkommiffion, die erstmals im Juni 1815 in Maing gufammentreten follte, vorlegen wollte; aber in allen entscheidenden Bunften ichien die Afte ein lückenloses Werk zu fein. Und doch mar man über eine Lucke, wenn nicht achtlos, so doch stillschweigend hinweggegangen, und sie genügte, um das gange Wert des Kongreffes auf 15 Jahre hinaus zu bereiteln. In allen Stadien der Berhandlungen, in der Afte felbst mar betont worden, daß Douanen und Oftroi streng voneinander getrennt werden mußten. Nur diefen wollte man regeln, die Bermutung, daß der Rongreß sich auch in die Zollgesetzung der einzelnen Staaten mischen wolle, hatte man erst gar nicht aufkommen lassen. Aber man hatte sich auch nicht ge= fagt oder nicht fagen wollen, daß Wafferzolle auf Waren, die in ein anderes Land gingen, eben doch in jedem Falle Transitzölle seien und un= abhängig von anderen Transitzöllen gar nicht behandelt werden könnten. Noch bildeten Abgaben von der Durchjuhr auf lange hin einen wesentlichen Beftandteil jedes Zollinstems. Als die Niederlande mit Transitzöllen, die nirgends verboten waren, vorgingen, meinte wohl allerdings der Bertreter Breugens in der Zentralkommission, Jacobi, wenn man die Schwierig= feiten, die fie bereiteten, hatte voraussehen konnen, murde man fich beffer gefichert haben. Das mar eine wenig geschickte Entschuldigung, Die eigent= lich ein Diplomat nicht hätte brauchen follen. Wir werden aus den Aufferungen humboldts feben, daß noch längere Zeit Preußen am Berhalten der Niederlande nichts auszusepen hatte. Breußen hatte in der Tat auch nicht den geringsten Anlaß, Anftog bieran zu nehmen, benn mabrend der Wiener Berhandlungen felber bereitete es für die weftlichen Probingen ein gemeinsames Bollinstem bor, in dem bon allen durchgehenden Waren ohne Unterschied des Weges, den sie einschlugen, Gingangs= und Ausgangs= abgaben gefordert murden. Der Finanzminifter Bulow erklärte, diefe Methode einem besonderen Tranfitzoll, der zu viel Schwierigkeiten bei der Kontrolle der Warendurchfuhr mache, weit vorzuziehen, er erörterte in lebhafter Korrespondenz mit dem Oberpräsidenten Sack seinen Plan und ließ ihn schon im August 1814 einer Notabelnversammlung der neuen Brobingen vorlegen. Durch denfelben mar es von vornherein ausgeschloffen, daß der Rhein eine freie Transitstraße bleibe, die Aufhebung der Freihafen mar ausdrucklich in dem Projekt vorgesehen; jum Überflug betonte Bulow in feiner Begründung bor diefer interimiftischen Ständeversammlung : "Es liegt in der Ratur der Sache, daß der Ausländer, der unfer Land jum Durch= gang benütt, für die Borteile und für die Sicherheit bezahlt, die es ihm Schriften CI. - Schiffahrt b. b. Strome. II.

gewährt. Wir liegen zwischen Sandelsstaaten, wir besigen die Maas1, ben Rhein, die Mofel, die Wefer, die Lande muffen fur den Transit nach Süddeutschland und der Schweiz berührt werden. Daß Auß= und Einfuhr gleich Transit (sc. Bollen) fein follen, hat ben Borteil, daß unter dem Borwand der Durchfuhr keine Defrauden stattfinden können; es bedarf feiner Entrepots, keiner Plombierung, keiner acquits à caution, alles Ge= legenheit zu Plackereien und Unterschleifen." So wenig war man von den Transitzollen der Rachbarn überrascht, daß man im Gegenteil auf fie verwies und, in einem feltsamen Jrrtum befangen, einen Borteil für Preußen darin fah, daß Holland und Belgien höhere Bolle hatten; denn Bulow jährt fort: "Der Staat wird auch Vorteil aus dem Transit-Konterbandehandel ziehen, welcher bon hier aus nach Frankreich, Solland und Belgien un= sehlbar geben wird, weil unsere Abgaben sehr bedeutend geringer find als die dortigen." Es hat sowohl bei Sad, dem leidenschaftlichen Gegner Bülows, wie bei der Kölner Handelstammer und den Notabeln nicht an Widerspruch gegen diese Ansichten gesehlt; im wefentlichen ift aber auf ihrer Grundlage schon 1814 ein einheitliches Zollinstem für die westlichen Provinzen ju ftande gekommen. Der Gegensat ju Bolland, ber fich binnen furgem als Notwendigkeit ergab, hat auch dahin geführt, den Rhein als freie Tranfitstraße zu behandeln, die ursprüngliche Absicht Breugens ist es nicht gewesen, und der Wiener Kongreß ift über diese Schwierigkeit hinweggeschlüpft.

Sein Werk war unvollständig, aber die Ziele waren gewiesen, die Verkehrsfreiheit war Gesetz geworden; es war nur noch die Frage — wann das Gesetz Tatsache werden würde.

## Fünftes Rapitel.

## Der Streit um die Befreiung des Rheines.

Der Wiener Kongreß hat sosort politische Enttäuschungen bereitet, aber in wirtschaftlicher Beziehung kamen in Deutschland die Enttäuschungen erst in den nächsten Jahren. Selbst die sprunghafte Überflutung mit englischen Waren i. J. 1815 hat die Opposition einzelner Fabrikantenkreise erst in den nächsten Jahren erweckt, während die blühendsten Industriebezirke,

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Man lebte damals im Rheinland noch des Glaubens, daß Lüttich bei Preußen bleiben werde. Man fieht, daß Bülow demfelben entgegenkam.

Sachsen und das bergische Land 1, mit Freude die Wiedereröffnung bes Weltmarktes begrüßten, und das Publikum atmete um fo mehr auf, als es ja auch einige Monate schien, als ob England sich dem Getreide des Kontinents dauernd öffnen werde. Noch glaubte man auf Jahre hinaus, daß das Bersprechen einer gemeinsamen deutschen Handelspolitik, das der Art. 9 der Wiener Afte so leichthin gegeben hatte, ernst gemeint sei; por allem aber begrüßte die öffentliche Meinung die Bestimmungen des Wiener Rongreffes über die Flußichiffahrt mit ungeteilter Befriedigung; die Techniker fingen jest an, auch ihr Wort in den öffentlichen Debatten mitzusprechen; feit im Napoleonischen Kaiserreich den öffentlichen Arbeiten ein fo großer Raum gewährt worden war, war auch ihr Ansehen und ihr Selbstbewußtsein gewachsen. Der Lieblingsgedanke jener Tage mar eben wieder der Rapoleons, durch ein großes Kanalnet die Ströme Europas zu verbinden und so den inneren Berkehr allseitig zu entwickeln. Noch hatte Frankreich von den 100 oder 140 Millionen Fr. 2, die der Raifer auf Ranalbauten ausgegeben hatte, nicht eben viel eingenommen, aber von Eichhoff abgesehen, der allein dieser Richtung entgegenstand, erwartete man von ihnen mit Recht binnen furgem große Bertehrsverschiebungen.

So entstand in den Jahren 1815 und 1816 eine ganze Kanalliteratur, die uns augenblictlich wieder merkwürdig modern anfieht. Sie geht burchweg von der durch die Wiener Afte gesteigerten hoffnung aus: "Rein Ginzelstaat werde das Recht haben, durch willfürliche Zollgrenzen und Transit= gebühren den handelswohlstand der Nachbarn zu beschränken und zu untergraben," knupfte aber an die Ranalprojekte Napoleons und Jeromes, der es auf diefem Gebiete gern feinem Bruder nachtun wollte, an. Der Wafferbaumeister Wiebeking schlug schon im November 1814 vor, die Donau mit dem Rhein, die Elbe mit der Wefer zu verbinden, die Brucken und Schleufen aber nach den Belden der Freiheitstriege zu benennen; er hatte im Auftrag Bulows mahrend beffen meftfälischer Zeit einen Ranal von Magdeburg nach Celle mit Benutung der Aller durch den Drömling bermeffen, der wieder mit einem Sunte-Emstanal in Berbindung gefett werden Man hatte zwischen biefer Linie und einem Projekt eines Kanales von Magdeburg mit Benutung der Leine nach Sannover=Minden, wo man einen über Bielefeld beabsichtigten Rhein = Weferkanal treffen wollte, ge= schwankt. So hatte Napoleon, nachdem er den großen Nordkanal von der

<sup>1</sup> Aus dem Bergischen liegen eine Menge Außerungen gelegentlich der Borbereitungen des Zollgesetz von 1818 im Sinne des ftrittesten Freihandels vor.

<sup>2</sup> Die Summe wird in der Literatur dieser Zeit zwischen biefen Grenzen ans gegeben.

Schelbe über Benlo nach Neuß hatte fallen laffen, doch einen Binnenkanal über Oldenburg nach hamburg und von dort nach Lübeck ins Auge gefaßt und wohl ichon einige Vermeffungen anstellen laffen. Man bielt ihn auch, nachdem die Seesperre weggefallen, für nütlich. Die beste dieser Schriften 1 befürwortete mit besonderem Gifer, jest ichon im hinblic auf eine Umgehung Hollands, einen Lippe = Ems = und einen Ems = Huntekanal und verfocht zugleich beren Ruken für die Landwirtschaft namentlich durch Beförderung der Beenkultur. Sie glaubte die Notwendigkeit einer durch= gehenden Kanalverbindung — wir würden fagen eines Mittellandkanals beweifen zu konnen, der auf eine Berbindung Leipzigs mit der Elbe hinauslief. Die Schwäche aller früheren Kanalprojette äußerte fich auch hier: Jede Berbindungslinie mar recht, mochte fie auch im Bichack verlaufen: Leipzig follte zur Wefer über Torgau tommen. Dagegen mar es nur zu billigen, wenn man mit geringen Schiffegrößen, kleiner Frequenz und alfo auch mit schmaler Abmeffung und niedrigen Baukoften rechnete; benn das entsprach nur dem Zuftand der Schiffahrt 2. Um ftolgeften beflügelte der Ingenieur Braumuller seine Phantasie 3. Als der wichtigste Ranal in Europa galt ihm eine Bereinigung bes Schwarzen Meeres mit der Oftfee vermittelft des Onjeftes und der Weichsel, der vor allem auch den preußischen Oftseehäfen zu gute kommen follte. Aber zugleich wollte er eine Berbindung Österreichs mit vier Meeren, "um es den Borteil seiner zentralen Lage genießen zu laffen." Das erinnerte allerdings etwas an Anefebecks Überschätzung des Plateau von Langres als europäischer Waffer= scheide und Gneisenaus Wigwort darüber; aber auch die phantaftischen Plane zeigten, wie lebhaft man damals diese Gedanken ergriff.

Von allen diesen Plänen ist später nur der Rhein Donaukanal zu stande gekommen, den König Ludwig, der sich wohl auch in jenen Tagen der Hochstut solcher Pläne für sie begeistert hat, zäh sesthielt. Auf die Idee eines Lippe = Emskanals hat man in den Jahren des Kampses mit

<sup>1</sup> Reinholb und Oltmanns, Der beutiche Sandelstanal. 1817.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Den Berechnungen, an benen man es nicht fehlen ließ, werden gewöhnlich die Durchschnittssätze Hogreves (Anweisung zur Baukunst schiffbarer Kanäle) zu Grunde gelegt. Danach werden für je 5 Meilen Kanal 500 000 Taler Baukosten, 8000 Taler Unterhaltungskosten und 2000 Taler Besoldungen gerechnet. Mit Zinsen macht das jährlich 32 000 Taler. An Einnahmen werden 1½ Taler Schleusengelb pr. Last (= 2 Tonnen) auf diese Strecke gerechnet; bei einem durchschnittlichen Transport von jährlich 30 000 Last erhielte man 8000 Taler Überschuß. Er begnügt sich allerbings auch mit Kähnen von 25 Last, für die ostsrießischen Kanäle schlägt Oltmanns Barken von 150 Last vor; im Oberlauf der Ems gingen aber solche von 15 Last.

<sup>3</sup> Braumüller, Der wichtigste Kanal in Europa. Berlin 1815.

Holland vorübergehend zurückgegriffen, ohne ihr Nachdruck zu verleihen, obwohl von 1815 an die westfälischen Blätter sie besürworteten, die leichte technische Durchsührbarkeit behaupteten und die Schiffbarmachung der Ems ohne gleichzeitige Verdindung mit dem Rheine als ein halbes Werk bezeichneten. Die Ernüchterung der nächsten Jahre, die harte Notwendigkeit, erst einmal die Freiheit der Flüsse zu erstreiten, ließ alle diese hochsliegenden Pläne zurücktreten. Die optimistische Aussalfung, daß die Freiheit mit der Wiener Akte bereits sesstellt sei, hatte sie allein entstehen lassen.

Diefen Optimismus teilte und forberte man in Berlin. Als Duffeldorf dem Staatskangler bei feinem Besuch des Rheines eine Deputation entgegenzusenden beschloß, bat es zugleich um unmittelbare Aufhebung bes Stapels (5. Dezember 1815), "nachdem die Kraft der Wahrheit und das Wohlwollen der hohen verbundeten Mächte die Freiheit der Rheinschiffahrt errungen"; alsdann wurden sosort seine Berträge mit Franksurt und Mannt heim über Rangfahrten ins Leben treten2; es hatte eben folche auch mi= Umsterdam und Rotterdam abgeschlossen, ebenso wie dies gleichzeitig Frantfurt mit Rotterdam tat. In Berlin war man mit Rangfahrten als solchen, weil fie eine Ginschränkung der Gewerbefreiheit schienen, nicht einverstanden; Bulow teilte auch ben Duffeldorfern mit, er habe einen Rangfahrtvertrag Berliner Raufleute mit hamburg nur mit dem Vorbehalt bestätigt, daß er der freien Elbschiffahrt nicht hinderlich fei, er beruhigte fich aber mit der Erklärung der Duffeldorfer, daß auch fie ftets Anhänger einer unbedingten Handelsfreiheit gewesen seien, und daß ihre Rangfahrt eher eine Postfahrt, die jedermanns Buter mitnehme, darftelle. Den Stapel aber fofort aufzulaffen, fand man durchaus angezeigt. Harbenberg erkundigte fich nur noch bei humboldt (9. Februar 1816), ob man erft die endgültige Regulierung des Befitstandes am Rhein - es handelte fich dabei nur um Rleinig= teiten — abwarten folle, doch meinte er: vorläufige Magregeln, um die Rheinstädte gleich mit dem Frühjahr vom Stapelzwang zu befreien, feien möglich. Und Humboldt brängte ihn noch mehr (29. Kebruar 1816): Die Ausgleichung der Territorien fei tein Grund zur Berzögerung; auch Frankfurt habe ihn um schleunige Aushebung des Mainzer Stapels gebeten,

<sup>1</sup> Weftfälischer Anzeiger 1815 Nr. 16, später wiederholte Bemerkungen im Herrmann (nach Ausschnitten). Charakteristisch für die Auffassung, die noch vor 1½ Jahrzehnten galt, ist dagegen Treitschles Bezeichnung D. G. III 422: "der uns geheuerliche Plan, Lippe und Ems zu verbinden, um die holländischen Zollstätten zu umgehen."

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Dies wie das folgende Berlin. Staatsarchiv Rheinschiffahrt Nr. 9 vol. I. Tazu Köln. H. R. Rangfahrten.

da schon seit Jahressrift die Waren wieder in Biebrich und Kostheim umgeladen würden; man brauche auch gar nicht auf einen Beschluß der
Zentralkommission zu warten, sondern der Oberpräsident Solms-Laubach
könne es gleich tun; dann sei Baden aufzusordern, auch sosort den Neckarstapel aufzuheben. Das Gutachten des Ministerialreserenten v. Auer siel
entsprechend aus: die Aushebung müsse sosort ersolgen, um gerade für die
Zentralkommission ein kait accompli zu schaffen. Wahrscheinlich ist es
nur der Langsamkeit eines Bureaus zuzuschreiben, daß der Vollzug noch
etwas verzögert wurde; sonst hätte Preußen seine einzige Wasse aus den
händen gegeben, und es ist sraglich, ob es sie alsdann nochmals hätte
ausnehmen können.

Bang anders war nur die Stimmung in Röln. Eiferfüchtig beobachtete hier die Bemühung der Rachbarftadte, unmittelbare Berkehrs= beziehungen anzuknüpfen, mit steigender Sorge nahm man die Borbereitungen ber Riederlande zu einem einheitlichen Bollfustem mahr. Schon der bisherige Zuftand war läftig genug gewesen. Schon am Ende des Jahres 1814 hatte ber Landrat des Kreises Emmerich einen sachtundigen Bericht hierüber eingereicht 1, der jedoch in der allgemeinen Bertrauensfeligkeit des Wiener Rongreffes Holland gegenüber unbeachtet geblieben mar: Man hatte dort die alten Abgaben fämtlich wieder eingeführt, aber fie zu= fammengelegt, fo daß fie jest nur in Urnheim und Nomwegen erhoben wurden. während man den inneren Verkehr freiließ. Dabei wurde auf Grund eines besonderen Tarijs die Lizent nach Quantität und Wert erhoben, mit Deklarationszwang bes Schiffes, Borkauferecht ber Beamten, Strafe ber Konfistation bei falscher Gewichtsbeklaration. Alle Erleichterungen, die früher Cleve genossen, waren weggefallen; die Ruhrkohle, die sich unter Napoleon einen bescheidenen Absatz in Holland erworben hatte, im Augenblick von der englischen verdrängt, da fie Eingangezoll und Wasserzoll zugleich tragen mußte. Der Ertrag der Wasserzölle ohne Lizent wurde auf 450000 fl. holl. geschätt. Es war ganz erfichtlich, daß die Niederlande mit diesem Vorgehen die Wasserwegegelder, die ihnen nur unnut viele Erhebungetoften bereiteten und den inneren Bertehr beläftigten, in Grenggolle umwandeln wollten. Seitdem hatte ihnen freilich der Biener Rongreß, ohne von den Grengzöllen ein Wort zu verlieren, auch noch den Oftroi geschenkt; benn daß dies geradezu ein Geschenk war, stellte sich zu allseitigem Erstaunen bald heraus: der Oktroi war beträchtlich höher als die alten hollandischen Wasserzölle; der preußische Vertreter bei der Zentral= fommission, Jacobi, behauptete: doppelt jo hoch.

<sup>1</sup> Abschrift Röln. B. R. 11. Dezember 1814.

Unterdeffen rufteten fich die Niederlande, die Früchte der klugen Politik Spaëns einzuheimsen und ungehemmt von allen Bertragsbindungen ihr Bollmefen auszugeftalten. Unter den Rundgebungen der öffentlichen Meinung wurde die Kölner Sandelskammer besonders durch eine Resolution ihrer Rotterdamer Rollegin erschreckt; mit einer Unumwundenheit der Sprache, wie fie fich nur Intereffenvertretungen erlauben konnen, forderte fie Regierung und Kammern auf, vollen Gebrauch von ihrer Macht zu machen, um Holland ben Alleinbefit bes Rheinhandels zu fichern. Damals ift in Roln, wo auf Jahre hinaus die handelstammer viel mehr bedeutete als die übrige Stadtverwaltung, das neue Programm aufgestellt worden, das in den nächsten Jahrzehnten für Röln und im wefentlichen für die preußische Berkehrspolitik am Rhein maggebend geworden ift: Fallt der Stapel, fo muß Köln und Preußen (benn fo machte man die Rangordnung) jum Erfat den freien Bertehr auf das Meer und über das Meer haben. Damals hat man den Archibar beauftragt, die Rachrichten über die Seefahrten der Rölner in den Rreuzzügen und über die dirette Schiffahrtsverbindung mit England in der Hansageit auszuheben. So mangelhaft die Zusammen= ftellung ausfiel, genügte fie boch für den Sausgebrauch in den Dentichriften, in denen fich fortab regelmäßig, wie noch heutigen Tages in Festreden und Rundgebungen 1, diefer Sinweis wiederholt. Bemerkenswert ift aber, wie gut diefe klugen Raufleute über die Schwäche ihres juriftischen Standpunkts unterrichtet waren, als fie gegen das Zollspftem der Niederlande vorzu= geben beschloffen. Sie holten ein Gutachten bei ihrem alten Landsmann und Rechtsfreund Daniels ein2, ber mit bem Scharfblid bes Juriften bie Borgänge in Wien selbst verfolgt hatte. Er zeigte: "Aus den Verhand= lungen über Clancartys Antrag gehe klar hervor, daß die Absicht des Art. V des Parifer Friedens nur gewesen sei, den Untertanen der Rheinuferstaaten gleichen Anteil an der freien Schiffahrt auf dem Rhein in feinem gangen Laufe zu geben, den fremden Staaten habe man sie — also auch die freie Einfahrt in den Strom - ausdrücklich verfagt. An eine freie Rommuni= kation mit der See habe man nicht gedacht: England und Frankreich hatten kein Interesse dabei, die kleinen Bundesfürsten dachten nur an den Vorteil. der ihnen aus dem Oktroi zufließen werde, Preußen ahnte vielleicht nicht einmal die Möglichkeit, seinen neuen Rheinprovinzen Anteil am Seehandel

<sup>1</sup> Bgl. hierüber Wirminghaus, Rölns wirtschaftspol. Aufg. S. 1.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Das Gutachten ist unzweiselhaft von ihm, obwohl nur bezeichnet "von einem hervorragenden Juristen". Die Anonymität war Bedingung; denn noch war, ehe er 1817 als Oberlandesgerichtspräsident nach Köln übersiedelte, Daniels — wenn auch ungern — Generalprofurator des Königreichs der Niederlande.

zu geben, und Holland beobachtete über diesen Punkt weislich ein tiefes Seien nun wenigftens die Transitzölle Sollands abgeschafft? - Ebenso wenig! Denn auf Borschlag humboldts selbst fei ber Art. 4 der Atte formuliert worden, wonach fich die Bertragsmächte verpflichten 1, die Schiffahrt mit keinem weiteren Boll über die gegenwärtig gültigen hinaus zu belaften. Damals bestanden aber ichon wieder die Tranfitzölle. Also find fie fogar durch die Wiener Afte ausdrücklich beftätigt worden! Sehr klug habe Spaën nur versprochen, dag bis jur befinitiven Regelung nur die Wafferwegegelder (peages) an den Mündungen des Rheins nicht erhöht werden follten, von den Durchfuhrzöllen habe er nichts gesagt. Es liege aber auch in der Natur der Sache, daß diese ohne eine gang bestimmte Stipulation nicht als aufgehoben zu betrachten seien: benn Holland habe wie jeder andere Staat das Recht, feine Mauten ein= zurichten und die Tranfitabgaben über fein Gebiet zu bestimmen, wie es ihm gefalle. Böllige Freigebung des Rheintranfits würde natürlich auch Freigebung des Transits überhaupt heißen. Solange also Holland auf diefes Souveranitätsrecht nicht ausdrücklich verzichtet, konne es unmöglich als aufgehoben betrachtet werben. Ja! Nicht einmal dazu habe fich Holland verbindlich gemacht, jest schon seine Wasserzölle nach dem Schiffahrtsoktroi umzuwandeln: denn ein Amendement Clancartys 2 fei durchgegangen, wonach nur die "faculte" und nicht die "obligation" hierzu ausgesprochen worden und wodurch die endgültige Redaktion dem noch ausstehenden definitiven Reglement überlaffen werde. habe fich nun aber holland weder zur Aufhebung ber Durchfuhrzölle, noch zur Mobifikation feiner Rheinzölle verbindlich gemacht, fo folge von felbst, daß Preußen daraus keinen Grund herleiten könne, die Aufhebung des Umschlagrechtes zu verschieben. Humboldt habe unbedingt und fogar entschiedener als andere Gefandte auf der Aufhebung der Umschlagsrechte bestanden, unter allen Artikeln der Akte sei der Art. 19 der einzige ganz unzweideutige. Preußen könne nicht nachträglich eine Bedingung einschieben, an die es vorher gar nicht gedacht habe. Ganz gewiß habe Humboldt unpolitisch gehandelt, als er ein so wichtiges Recht der Liberalität der Grundfage aufopferte, ohne fich von feiten Hollands ben freien Anteil am Seehandel als Erfat dafür gang bestimmt auszubedingen; jest aber fei das Opfer gebracht und befiegelt, und Preußen tonne, ohne den Ruf feiner Rechtlichkeit aufs Spiel zu feten, der Erfüllung

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> de grever la navigation d'aucun autre droit quelconque outre ceux fixés par les règlements actuels.

<sup>2</sup> Rlüber, C. A. III 147.

bes Art. 19 (Aufhebung bes Stapels) keine Bedingung unterschieben, die nicht ausdrücklich in den Stipulationen des Vertrages liege."

Diese Schlußwendung war rein juristisch, und jeder Politiker mußte aus dieser völlig unansechtbaren Deduktion den entgegengesetzen Schluß ziehen: daß Preußen nun aber auch schleunigst alles noch Mögliche tun müsse, um seine Rheinlande und mit ihnen Süddeutschland vor der wirtschaftlichen Bevormundung und Ausbentung durch Holland zu schüßen. So schloß auch die Handelskammer Köln, die das Gutachten natürlich nicht an die große Glode hing. Sie beschloß trot der geringen Aussichten, den Kampf auszunehmen. Das Messer saß dem Kölner Handelsstand freilich auch an der Kehle. Schon der vorläusige Transitzou, der auch den Antwerdener Weg verlegte, war sür die wichtigste Ware, Zucker, ein Prohibitivszoul, sür Salz und Gewürznelken waren sogar Durchsuhrverbote erlassen worden. Zeht tras eine weitere Alarmnachricht ein: die Niederlande waren kaum in den Besitz einer kurzen Moselstrecke auf nur einem, dem luxemburgischen User gekommen, als sie dort auch schon Zollämter einrichteten und von den von Metz kommenden Waren einen Transitwertzoll von 1% erhoben.

Die Schwierigkeit bestand nun darin, die leitenden Persönlichkeiten zu gewinnen. Gine erste Eingabe der auf diesem Boden sosort versöhnten, sonst immer hadernden Handelskammern Köln und Düsseldorf hatte nur einen zweiselhaften Ersolg. Der Finanzminister Bülow ersuchte insolge derselben den Staatskanzler, mit der niederländischen Regierung in Berhandlungen über einen Handelsvertrag zu treten, begnügte sich aber mit dem Bescheide: Ein solcher könne nicht eher zustande kommen, dis die Niederlande und ebenso Preußen ein gemeinsames Zollspstem der sämtlichen Provinzen hätten 1. So völlig war das Ministerium von der freilich nächstliegenden Ausgabe, der Herstellung der Zolleinheit Preußens, erfüllt, daß ihm wieder das Vorgehen Hollands sogar als ein Vorteil — wenn auch jetzt nur als ein sormaler — erschien.

Etwas mehr Ersolg hatte eine zweite Denkschrift, die diesmal Köln unmittelbar an Hardenberg richtete<sup>2</sup>. Man bat diesmal ausdrücklich, den Stapel nicht eher aufzuheben, bis Holland auch die ihm von der Wiener Akte auserlegten Pflichten vollzogen habe. Anderensalls wäre dem Handel des Nebenbuhlers ganz sreier Spielraum geöffnet, während der Handel aller preußischen Städte am Rhein seinem sicheren Untergang entgegen eile; schon jeht gingen auf den transitsreien Straßen viele Waren billiger

<sup>1</sup> Jaco bi im Auftrag Bülows an S. R., Köln. 3. Nov. 1815.

<sup>2</sup> Berliner St.: Archiv a. a. O. 10. Mai 1816.

bon London über habre und Breft nach Bafel als auf dem Rhein. Man wies auf die Berhandlungen im Saag über das neue Zollgefet mit der biffigen Bemerkung hin: "Hier werde man ficher nur die eigenen Intereffen im Auge haben." Sardenberg wurde fofort ftutig und liek humboldt um feine Meinung befragen. Die Antwort Humboldts1 würde, wenn noch irgend ein Zweifel bliebe, zeigen, daß die Staatsmänner, welche die Wiener Alte vereinbart hatten, das Vorgehen Hollands für berechtigt und nicht für vertragswidrig hielten: Er habe sich sofort mit Lord Clancarty, der auch bedeutenden Ginfluß in den Niederlanden befige, in Berbindung gefest und für ihn die Kölner Denkschrift ins Englische übersett, wie er ihm auch von den bevorstehenden Verhandlungen der Zentralkommission regelmäßig Nachricht zu geben denke. Sie beide feien nun der übereinstimmenden Anficht, daß man einem Seeftaat das Recht nicht nehmen konne, die Ausfuhr vom Rhein in das Meer und vom Meer in den Rhein freizugeben oder au besteuern: die Freiheit der Schiffahrt auf dem Rhein in den Worten jusqu'à son embouchure sei nicht so weit auszudehnen, da Fluß= und Meerschiffahrt schon der Gattung der Fahrzeuge nach immer von einander geschieden sei. Nur in wenigen Nebenpunkten - erhöhter Boll auf der Maas, gezwungene Rangfahrt in Rotterdam — hielten fie, wenn die Fakta richtig angegeben feien, die Rölner Beschwerde für berechtigt.

In einem Schreiben an die Kölner Handelstammer 2, die sich ebensalls an ihn gewandt hatte, sührte Humboldt diese Ansicht weiter aus, betonte, daß man allerdings Holland auf Grund der Wiener Verhandlungen nicht die Besugnis bestreiten könne und wolle, außer seinen Rechten als Userstaat des Rheines auch die eines Küstenstaates zur See geltend zu machen; nur einen Stapel oder eine Zwangsschiffahrt dürse es nicht begründen. Er redete den Kölnern gut zu, von ihrem Vorhaben abzustehen: "Augenblickliche Erhaltung oder verzögerte Aushebung eines Rechtes, was als Zwangsrecht dem Handel nachteilig sein mußte, kann unmöglich eine Maßregel sein, auf welche eine hochlöbl. Handelskammer, welche gewiß über Verhältnisse dieser Art, wenn sie auch die eigene Stadt betressen, unparteiische und erleuchtete Ansichten hegt, großen Wert sehen kann." Diese authentische Auslegung der Akte seitens ihres Urhebers konnten die Kölner allerdings nicht bestreiten; sie zogen sich in ihrer Antwort an Humboldt auf die allgemeinen Grundsähe zurücks. "Sollen die liberalen Grundsähe gelten, so müssen siehe liberalen Grundsähe gelten, so müssen siehe liberalen Grundsähe zurücks.

<sup>1</sup> humboldt an Jordan 4. Juni 1816. Berliner St. A. a. a. D.

<sup>2</sup> Köln. H.-R., ebenfalls vom 4. Juni 1816.

<sup>3 5.-</sup>A. Köln an Humboldt 22. Juni 1816.

auch für Holland gelten. — Sie haben vorher kein Behl daraus gemacht, daß ihnen der alte Zuftand lieber als die gegenwärtige, über alles Mag hinaus getriebene Konkurreng gewesen fei. - Diese liberalen Grundfate aber enthalten, daß die Rechte eines Seeftaates fich nur auf Schiffe begieben, die an den Ruften landen und andere Bestimmungen als den freien Auf der See felbst hat Holland keine Transit auf dem Rhein haben. Rechte auszuüben, alfo fahrt die Ladung eines Seefchiffes frei aus ber freien See in den freien Rhein und transitiert auf dem nämlichen Schiffsboden oder einem andern, dem es nach Gutfinden übergeben werden könnte, soweit der Strom reicht, frei und unbeschwert. Umgekehrt fahren mit der nämlichen Freiheit die Rheinschiffe in die See. Sie knüpften, bes Dortrechter Stapels gang vergeffend, daran die zweifelhafte hiftorische Erinnerung: "So war es, bis das von der spanischen Herrschaft befreite Holland in seiner Anmaßung der Rheinschiffahrt Fesseln schmiedete, so muß es nach der Wiener Afte wieder werden."

Die Handelskammer schlug also den einzig möglichen Ausweg vor, das allgemeine Recht Hollands auf Transitzölle anzuerkennen, aber dem ganzen Rheinlauf einschließlich der Mündung gleichsam das Recht der Exterritorialität als sortlausendem Freihasen zuzuerkennen. Es dauerte noch einige Zeit, dis sie auch die Regierung auf diesen Weg gebracht hatte, und wirklich hatte sich ihn Preußen durch frühere Äußerungen schon einigermaßen versichlagen; immer wieder haben die Kölner mit leisem Vorwurf bemerkt: die ganze Streitsrage würde sich nicht erhoben haben, wenn Humboldt seinerzeit dem Antrag Englands, den Rhein srei für den Verkehr aller Nationen zu erklären, beigetreten wäre.

Alle späteren Denkschriften und Broschüren, mit denen die Kölner ansangs die Regierung und die Zentralkommission, bald aber auch die öffentliche Meinung in höchst geschickter Weise 15 Jahre lang bestürmten, variieren immer diesen Gedanken. Ansangs widerriet die preußische Rezierung in ihrer üblichen Schen vor der Öffentlichkeit den Druck, "weil die ohnehin schon große Erbitterung dadurch ohne Zweck noch höher steigen würde" i: bald erkannte sie darin einen Bundesgenossen, den sie um so nötiger hatte, weil die Beröffentlichung der Sizungsberichte und Akten der Zentralkommission durch den baherischen Bevollmächtigten v. Nau ihr nicht besonders günstig war. Zur Umstimmung der öffentlichen Meinung hat diese planmäßige Bearbeitung von Köln aus das Beste beigetragen.

Die Umstimmung der Regierung machte in demselben Mäße Fortschritte, als die Gesahr des neuen niederländischen Tarifs näher rückte. Noch unmittel=

<sup>1</sup> Jacobi an B.-R. 30. Dezember 1816.

bar vor seiner Veröffentlichung schrieb Jacobi an die Handelskammer: Man hoffe in Berlin, die niederländischen Kammern würden wenigstens den Transitzoll von 3% on nicht annehmen, da besonders Antwerpen auf Erniedrigung dränge; die Aushebung des Umschlagsrechtes solle aber nicht überschnellt werden. Das war immerhin ein Fortschritt gegen seine erste Mitteilung nach dem Zusammentritt der Zentralkommission, daß jetzt sosort der Stapel ausgehoben werden müsse und er nur Vorschläge erwarte, wie man die Kangsahrten mit dem Grundprinzip der Freiheit der Schiffahrt vereinigen könne.

Unterdessen war am 3. Oktober 1816 das niederländische Zollgeset beschloffen worden, nachdem ihm schon einige einschneidende Magregeln vor= angegangen waren. So ganz allein ein Produkt des Übermutes, wie die Rheinländer es ansahen, mar es keineswegs. Gbenfo wie die konftituierenden Gefetze, deren legale Annahme König Wilhelm nur durch die gewagteste Stimm-Arithmetik berausrechnen konnte, mar auch das Bollgefet bestimmt, die beiden ungleichartigen und fich widerstrebenden Sälften dieses tünftlichen Reiches zusammenzubinden, indem jede die Borteile erhielt, die ihr die wichtigften waren. Zwar haben die Belgier hierfur fo wenig wie fur irgend eine Leiftung des oranischen Ronigtums diesem gedankt; im Gegenteil konnten die preußischen Rheinländer beim Erlag des Bollgesetes von 1818 warnend barauf hinweisen, daß ein Bruffeler Raufmann, der fich der Nachberfteuerung widerfest hatte und im Bejängnis bald barauf geftorben mar, in gang Belgien wie ein Dartyrer geseiert worden fei; bennoch ift das Bollinftem in erster Linie Belgien zu Liebe als industrielles Schutspftem geftaltet worden, was allen hollandischen Traditionen und Interessen widersprach. Das wußte man auch im Ausland und das Weimarer Oppositionsblatt iprach die öffentliche Meinung aus, wenn es klagte: "Holland habe fich durch die Brabanter Mauten verführen laffen." Bugleich murde es jeder= mann flar, daß die Befürchtungen und die Borfichtsmagregeln für Antwerben, das man international vor einer erneuten Scheldesberre durch die Sollander geglaubt hatte ichuten zu muffen, überfluffig waren. Die Regierung fuchte das plöklich hier wieder erwachende Sandelsleben zu fördern, und die Raufleute, die hier zusammenftromten, unbehindert durch die Belaftung mit alten Traditionen und Borurteilen, mit denen fich die Hollander schleppten, schickten fich an, Rotterdam und Amsterdam den Rang abzulaufen; namentlich die Rheinlande waren es, auf die fie es abgefehen hatten. Unter folchen Umftanden begehrte aber auch Holland feinen Borteil; es fühlte

<sup>1</sup> Jacobi an Kölner S.-A. 7. August 1816.

fich denn doch mit Recht als das hauptland, wenn ihm auch die Berfaffung mit Muhe und Rot wenigstens die paritätische Stellung mit Belgien in den Rammern gewahrt hatte. Den größten Teil seiner auswärtigen Rolonien hatte es dem ansbruchsvollen Bundesgenoffen England überlaffen muffen: feine alte Stellung gur See konnte es deshalb nie wiedergewinnen: jo blieb der Rhein von alters her das ficherste Batrimonium des hollandischen handels. Konnte man ihn durch eine geeignete Belaftung und Schiffahrtsorganisation gang in Abhängigkeit halten und durch einen entiprechenden Transitzoll zu Lande auch den Antwerpener Weg etwas erschweren, bann mochte man den übrigen drohenden Einbugen ruhiger entgegensehen. Die Regierung konnte gar nicht anders als diefen Wünschen nachgeben, und alle Außerungen der öffentlichen Meinung in den nächsten 15 Jahren zeigen, wie diese überall drängte und von der Unentbehrlichkeit grade der schroffften Magregeln überzeugt mar. höhnisch fragte eine hollandische Gegenschrift gleich auf die erste Rölnische Beröffentlichung: "Ob denn Bolland seine Leuchtturme, Ruftenbauten, Safen den Fremden umfonft zur Berfügung stellen folle? Rie könne und werde es auf Tranfitzolle vergichten." Die Sandelskammern aber verstiegen fich zu Antragen, überhaupt allen Transit Fremder zu hemmen.

In Wahrheit haben aber boch, wie die Folgezeit gelehrt hat, die Holländer ihr Interesse verkannt. Die Geschicklichkeit Spaëns hatte ihnen zwar den günstigsten Rechtsboden verschafft, durch die Art, wie sie diese Position ausnützen, mußten sie jedoch einen Widerstand hervorrusen, der nicht nachließ, sondern zunahm, weil er einer wirtschaftlichen Notwendigkeit entsprach. Es war auf die Dauer unmöglich, ein veraltetes Shstem, das in solcher Schrossheit nicht einmal in der Zeit der größten Schwäche Deutschlands nach dem dreißigjährigen Kriege durchgeführt worden war, dem erstarkten Preußen auszudrängen, so ungünstig die Kampsstellung sein mochte, in die es dauk seinem geistreichsten Diplomaten geraten war.

Das holländische Zollgeset führte einen allgemeinen Wertzoll von  $3^{\circ/o}$  (nur wenige Artikel genossen einen Borzugstaris von  $2^{\circ/o}$ ) auf alle Durch= suhr ein, wobei der fremde Kausmann gezwungen wurde, sich eines nieder= ländischen Kommissarz zu bedienen, dazu die Untersuchung, die wie stets bei Wertzöllen willfürliche Taxierung, die Plombierung der Ware, wosür weitere  $1^{1/4}$  % vom Wert Gebühren erhoben wurden. Damit nicht zusrieden, wurde ein Tonnengeld sür jedes fremde Schiff, das in Holland eintrat (2 fl 20 St. sür jede Doppeltonne), eingesührt. Man rechnete in Deutschland nach, daß sich dadurch die Belastung des Transits auf 6 %, bei geringwertigen Waren auf 15 % des Werts steigere. Man spürte sosort, daß der Bezug

eines der wichtigsten Importartikel, Bordeauxwein, über den Rhein unmöglich geworden war 1. Für eine ganze Anzahl Waren war überhaupt alle Durch= fuhr. d. h. alle fremde Sandelskonkurrenz verboten, fo für Gewürze, wo man von der alten Monopolstellung nicht laffen wollte, und Sala. Zu den Wafferzöllen auf dem Rhein war unter dem Ramen des Spndikats ein Ruschlag von 15% als Beitrag zu den Kriegskoften beliebt worden. Da die Schiffsfrachten einseitig von den Bandelstammern der Seeftadte feft= gefett wurden und in ihnen die Wafferwegegelder inbegriffen waren, befaß man auch die volle Sicherheit, daß diefe von den Deutschen getragen werden Auch die geduldigften Gemüter in Deutschland nahmen an würden. diefer letten Abgabe Anftog, denn man erinnerte fich doch noch deutlich genug, daß der Krieg, deffen Rosten man fo abzuschieben dachte, tatfächlich von den Preußen unter Bülow geführt worden war. Auch lag hier ein Bruch des Berfprechens Spaëns, die Waffergolle nicht zu erhöhen, offen vor. In die Wiener Atte mar freilich dieses Bersprechen nicht ge= fommen.

Als der niederländische Zolltarif beschlossen wurde, tagte die Zentral-Kommission in Mainz schon zwei Monate und noch war sie, obwohl sich ernstliche sachliche Differenzen noch gar nicht ergeben hatten, keinen Schritt vorwärts gekommen. Die hoffnungsvolle Ankündigung des Staatskanzlers: "Allem Anschein nach sei die definitive Festsehung der Verhältnisse am Rheinstrom nicht mehr weit entsernt", war schon jest recht unwahrscheinlich geworden. Die Zentralkommissionzwar von Ansang an ein internationaler Kongreß von Diplomaten zweiten Kanges mit mangelhafter Autorisation im ganzen wie im einzelnen, dasür aber bis zu der französischen Verhandzlungssprache mit allen äußeren Vorkehrungen eines solchen ausgestattet und mit allen seinen Schwächen außer der Eleganz und Kostspieligkeit behaftet. In Nachahmung des Wiener Kongresses hielt man die Öffentlichkeit durch Mitteilung der Protokolle und reichliche Zugaben von Aktenstücken zecht gut unterrichtet. Jedoch erlahmte das Interesse des Publikums bald an

<sup>1</sup> Köln. H.=R. 20. Oktober 1816.

<sup>2</sup> Berlin. St.-Archiv 24. Febr. 1816. Sarbenberg an S.-R. Duffeldorf.

<sup>3</sup> Daß diese Mitteilungen von dem Präsibialgesandten v. Nau etwas gemilbert wurden, sieht man, wenn man die Originalprotosolle einzelner wichtiger Sitzungen im Berliner St.-A. vergleicht. Weder die Mitwelt noch die Nachwelt verlor aber etwas an den Sticheleien und Entrüstungsworten dieser Diplomaten. Auch die gestruckten Berichte enthalten noch gerade genug von ihnen. Die Verhandlungen der ersten zwei Jahre hat noch Eichhoff (Darstellung der Verhandlungen der Jentralskommission 1818) mit eigener Darstellung verbunden veröffentlicht.

diesen "ewigen hin- und hermärschen ohne Ergebnis", wie einmal der preußische Bevollmächtigte Jacobi unmutig die Verhandlungen nannte. Tatsächlich unterrichten auch hier die Verhandlungen, die außerhalb des Mainzer Sigungssaales geführt wurden, weit besser über den Wechsel der Ansichten und Absichten.

Auf dem Wiener Kongreß mar mit der Vorbereitung des Schiffahrtreglements Gichhoff beauftragt worden, jum Schrecken ber ftapelfeindlichen Raufleute, die ihn "leidenschaftlich für Stapel und Gilden eingenommen glaubten" — eine begreifliche Ansicht, die die kleinen Staaten auch später noch hegten. Eichhoff bekannte sich aber im Gegenteil zu dem Grundsat: "Sobald bas Gefet ausgesprochen ift, hört alles Meiftern baran auf" und beschränkte feinen Entwurf darauf, alle Einrichtungen, die bisher obligatorisch waren, fakultativ zu machen: Der Umichlag kann fortan nur freiwillig ge= schehen, aber die damit verbundenen Formalitäten bleiben; so bleibt auch die Rangschiffahrt, aber wer auf seinen Plat darin verzichten will, kann ebenfalls fahren, die Ladeordnungen der Umschlagspläte bleiben, aber die andern Plage follen ihre Borschläge der Zentralkommission zur Prüfung einreichen; felbst der gesonderten Rleinschiffahrt wird innerhalb der einzelnen Landesgrenzen ihr Leben gefristet. Auf folche Weise glaubte Eichhoff von feiner eigenen Lieblingsichöpfung, der gleichmäßigen Bolizei auf dem Rheine möglichst viel zu retten. Preußens Absichten gingen nach berselben Richtung 1. Aber sofort erhob fich mit Erfolg eine lebhafte Opposition seitens der kleinen Staaten, und Raffau "ted wie ein junger Lowc", wie Jacobi in einem Schreiben an hardenberg fpottifch bemerkt, übernahm unbeftritten die Kührung. Sein Gegenentwurf wollte sofort reinen Tisch machen, sogleich ohne Übergang die Gilden, die Stationssahrten (d. h. den Umschlag), die Unterschiede der Schiffer aufheben und den landesherrlichen Regierungen die Erteilung der Patente ohne alle sie bindenden Vorschriften, wenn sie sich nur der Tauglichkeit und Zuverläffigkeit der Nachsuchenden verfichert hielten, überweisen. Das heiße, den Knoten durchhauen, nicht ihn lösen, bemerkte Eichhoff mit Recht: bei so plöglicher Anderung könne niemand eine Gewähr für die Sicherheit des Handels übernehmen. Zugleich aber schlug Raffau eine Sonderbeftimmung bor, die sofort jedermann hatte ftugig machen muffen: es schlug vor, die Bestimmungen einstweilen auf die hollandische Schiffahrt nicht anzuwenden, weil die Niederlande erft mit dem Gintritt des definitiven Befetes das Syftem der freien Schiffahrt und des freien Zuges der Sandels=

<sup>1</sup> Dies zeigt eine entsprechende Aufforderung Jacobis an die Kölner H.-K. 7. August 1816.

güter annehmen würden. Scheinbar gegen Holland gerichtet war eben doch der Sinn des Antrags, ihm eine Sonderstellung garantieren zu lassen: Der Oranier sand es jetzt und weiterhin für geeignet, seine Geschäfte durch den nassaulschen Vetter besorgen zu lassen. Der niederländische Gesandte stimmte dann wohlbedacht diesem Vorschlage zu und verlangte, daß die interimistische Instruktion sich nur dis zur Grenze erstrecke. Wieder wußte er mit Geschicklichkeit in eine der unbedachtsamen und arglosen Lücken der Wiener Akte einzusehen, wie Jacobi schried: "Holland will den interimistischen Zustand, welcher ihm in Wien momentan als eine Vergünstigung zugestanden wurde, jetzt als erwordenes Recht ansehen." So geriet die Verhandlung von vorn herein auf ein salsches Geleise. Als ob es schwerer gewesen wäre, gleich über das definitive Reglement als über ein interimistisches zu bezraten, schob man dieses zurück und brachte Projekt über Projekt sür das Intermistikum. Es lohnt nicht, die einzelnen Vorschläge hiersür, die verschwanden wie sie kamen, mitzuteilen.

Der preußische Bevollmächtigte hatte niemals widersprochen, wenn in den Vorschlägen nur eine kurze Frist für die Ausbedung des Stapels gesetzt war, er hatte hierfür noch auf keine Gegenleistung bestanden. Damit gab Preußen den Gegnern eine bequeme Waffe in die Hand, und es war schließlich doch eine matte Verteidigung, wenn man später preußischerseits von "persönlichen Äußerungen" Jacodis sprach, die den Staat zu nichts verpflichteten. In Wirklichkeit handelte er ganz im Einverständnis mit seinen Austraggebern. Auch als das niederländische Zollgesetz erschien und allerdings auch bei der preußischen Regierung Bestürzung erregte, entschloß man sich noch nicht, wirklich Front gegen Holland zu machen. Humboldt sollte mit Clancarty darüber konserieren i; diese beiden hatten aber ihre Ansicht schon zur Genüge kundgegeben.

Der Kölner Handelsstand betrat — wie wir sahen, nicht eben zur Freude der Regierung — den Weg der Öffentlichkeit. Der Präsident der Handelskammer Heimann brachte die Denkschrift der Handelskammer selber nach Mainz und sorgte für ihren Druck, einstweilen wenigstens als Manusstript. Ein jüngeres Mitglied Merkens, fortan die treibende Krast und die wichtigste Persönlichkeit im Kölner Handelsstande, hatte sie versaßt. Hier war zuerst das Schlagwort aufgenommen und geschickt verwertet, das den Kernpunkt der Streitsrage jedermann klar vors Auge sührte. Die Riederslande hatten u. a. auch ihr Vorgehen mit einer Interpretation des Wiener

¹ Jacobi an H.R. Köln 20. Oftober 1816. Den Wortlaut bes 3. Oftober erlassen Gesetze besat man noch nicht.

Bertrags gerechtsertigt: "jusqu'à la mer" bedeute "bis an das Meer", nicht "bis in das Meer". "Mehr boshaft als wizig ersunden" nannte die Denkschrift diese Deutung; denn wenn es sich um einen bloßen Binnenstrom handle, warum hätten sich denn die Großmächte Rußland und England in Paris und Wien mit der Frage der Rheinschiffahrt befaßt? — eine etwas naive, aber gut angebrachte Frage. Auf das Publikum wohlberechnet waren die Töne, die Merkens nach Görres Muster im Schluß anschlug: "Sollen die späteren Geschichtschreiber Deutschlands auch einstens von unserm Zeitalter so wie vom XVI. Jahrhundert sagen, daß die deutschen Fürsten, nachdem sie das Joch der fremden Herrschaft und mit ihm die Fesseln des schimpslichen Kontinentalsystems so rühmlich zernichtet hatten, nicht Energie oder nicht Patriotismus genug besaßen, um den Bedrückungen abzuhelsen, welche Holland sich gegen den Rheinhandel erlaubte, daß alle Anstrengungen einer politisch größeren Macht, um den Flor der Rheinländer zu retten, an den diplomatischen Künsten eines ungleich kleineren Staates gescheitert scien?"

Bu der scharfen Forderung der freien Durchfuhr wollte fich Preußen aber nicht entschließen und konnte es auch nach feiner bisherigen Stellung "Die niederländische Regierung wurde wohl eher einen Rrieg führen als die Waren auf dem Rhein frei aus- und einpaffieren laffen", antwortete Jacobi im Auftrag den Rölnern 1. "Denn bei völliger Freiheit der Rheinmündungen würde der Tranfit ausschließlich durch fie feinen Weg nehmen. Da aber der Sandel der Riederlande hauptfächlich Durchgangs= und Bwischenhandel fei, so murde jene Forderung so viel heißen als den Ruin von Holland begehren, mas nicht die Absicht der Wiener Konvention fein Alles Billige wurde erreicht fein, wenn Rotterdam zu einem ibeziellen Rhein-Durchgangsfreihafen erklart murbe, wobei die Waren einen mäßigen Seezoll tragen wurden, der nicht weiter verandert werden durfte und wobei eine Douanen-Visitation durch Öffnen der Rolli verboten wäre." Dagegen nahm Hardenberg das Mittel auf, das Köln vorschlug. Jacobi erklärte am 14. November 1816: Das Umichlagsrecht in Köln könne fattifch nicht bis zu dem Augenblick aufgehoben werden, wo man imftande ware, gleichzeitig die Reglements zu verfündigen. Solange Solland feine Unftalt treffe, auf feiner Rheinstrede und auf ber Maas nur biefelben Schiffsgebühren zu erheben wie von Schenkenschang bis Bafel, muffe es von den Borteilen ausgeschloffen fein." Das war freilich eine halbe Magregel, absichtlich mar von den Seegollen geschwiegen und nur Hollands Beigerung, fich einer interimiftischen Inftruktion ju fügen und ben Oftroi burch=

<sup>1</sup> Kölner H. K. 30. Dez. 1816. Schriften CI. – Schiffahrt b. b. Ströme. II.

zuführen, zum Anlaß genommen. So wurde denn auch von Preußen ausdrücklich die Aufhebung des Umschlags für den 1. März, die allen anderen Uferstaaten zu gute kommen sollte, in seinem Entwurse vorgesehen 1.

Es war eine Mindestforderung, zu der Preußen auch nach der strengsten Auslegung der Wiener Afte wohl berechtigt war; fo viel lag den preußi= schen Staatsmännern an der Beilegung dieses ärgerlichen Streites, daß fie auch auf die Underungen, die die Zentralkommission wieder an diesem Ent= murfe vornahm und die fich befonders auf die Frage des Erfages für die bisherigen Schiffergilden bezogen, ruckhaltlos eingingen, nur unter der Bedingung, daß diefe Artikel auch auf den holländischen Rhein Anwendung fänden 2. Solland aber verfteifte fich auf den Buchstaben der Afte, daß es nicht verpflichtet fei, vor der Verfertigung des definitiven Reglements die Bestimmungen auf fich anzuwenden und erklärte schließlich, es erblice überhaupt in dem vorgelegten Entwurf nicht eine interimistische Instruktion. Solden offentundigen bojen Willen konnten die Niederlande doch nur betätigen, weil fie in ber Zentralkommiffion Dedung fanden. Frankreich erflarte pathetisch für die ber Zentralkommission allein murdige Stellung, nur über den Stapelartitel ohne Rudficht auf andere zu beschließen; alle Art von Ginschränkung gegen Holland muffe wegfallen, weil die Rongregatte hierzu nicht ermächtige und diese Frage bereits völlig entschieden fei. Naffau und Baden ichlossen fich diefer Auffaffung bereitwillig an. Bergebens hatte Jacobi gewarnt: Er febe mit Befremden, daß die Mehrzahl der Uferstaaten die Aufhebung des Umschlags für das einzige Kriterium der Freiheit der Rheinschiffahrt ansehe. Er versicherte mahrheitsgemäß, daß Preugen am Rölner Stapel, ber ja auch alle anderen preußischen Safen schädige, gar nichts liege, daß es nur durch das Berhalten der Riederlande zur Retorfion genötigt werde. Sein Vorschlag endlich, gleich zur Beratschlagung der definitiven Inftruttion überzugehen und biefer einen neuen foeben veröffent= lichten Entwurf Eichhoffs zu Grunde zu legen, fand keinen Anklang3.

Wieder kam Preußen der Majorität entgegen. "Damit man sehe, daß es wenigstens nicht an Preußen liege, wenn man nicht voran komme", ließ es von Cichhoff, der trot einzelner Meinungsverschiedenheiten noch immer Bertrauensperson der Regierung war, auch eine interimistische Instruktion aus-

<sup>1</sup> Gichhoff, Beilage V.

<sup>2</sup> Abstimmung vom 1. Märg 1817 bei Gichhoff, Beilage VI.

<sup>3</sup> Die Darstellung Ederts, 100, nach der es scheint, daß Preußen die Beratung der befinitiven Justruktion durchgesetht habe und Gichhoff zu einer solchen aufgefordert habe, ist zu berichtigen.

arbeiten 1; zugleich erklärte es aber, daß es über die Auslegung des Sinnes der Wiener Akte niemals die Zentralkommission, sondern nur die Garantiemächte derselben als Schiedsrichter anerkennen werde (20. August 1817). Ginen Augenblick schien es, als ob sich auf dieser Grundlage eine Bereinsbarung zwischen Preußen und den Niederlanden werde finden lassen — auch in ihr ließ Preußen noch vollständig das Zollgesetz außer Betracht —; ein heftiger Protest Nassaus gegen die polizeilichen Bestimmungen des Entwurfs, die sich noch immer stark der Oktroi-Konvention annäherten, solgte und sofort entspann sich nicht nur mit diesem, sondern auch wieder mit den Niederlanden ein heftiger Notenwechsel<sup>2</sup>.

Noch immer zaghaft, aber Schritt um Schritt hatte sich der preußische Bevollmächtigte unter dem beständigen Drängen der Kölner Handelskammer dem von ihr vertretenen Standpunkt genähert. Als das einzig Erreichbare erschien ihm nach wie vor "ein konventionelles Seefperrgeld", dem Rheinoktroi ähnlich: "aber" juhr er fort, "dieses erreiche ich nur dann, wenn ich es dahin bringe, daß die Mündungen des Rheins als zum Rheinfluß gehörend betrachtet werden. Dem steht aber die hollandische Theorie ent= gegen und das Seerecht wird sich als etwas jur sich Bestehendes und auf Hollands Lage als Kuftenftaat sich Gründendes nicht aus dem Wege schaffen Es fommt nun, wenn es anerkannt werden muß, nur barauf an, es so wenig läftig für den deutschen Handel als möglich zu machen 3." Aber jett erst gab Preußen dieser Anficht einen etwas entschiedeneren Ausdruck. Auf die Frage der Zentralkommiffion: welche Forderungen an die Niederlande mahrend des Interimistitums Preugen denn mache, gab Jacobi längere Ausjührungen 4. Er räumte ein, daß man sich in Wien nicht an die Schwierigkeiten, die fich jest erhoben hatten, gedacht habe, er versicherte nochmals, daß das Stapelrecht nur als Schlagbaum gegen die Niederlande fo lange unentbehrlich fei, bis die geschloffenen feierlichen Traktate wechsel= feitig erfüllt feien. Sabe man den Niederlanden erft einmal den gangen Rhein geöffnet, was bleibe ihnen dann noch von Deutschland zu begehren übrig? Bisher habe Holland gut verstanden, das Umschlagsrecht als Bantapfel zu benüten, um die Uneinigkeit zu unterhalten. Er forderte daber außer der Beratung der befinitiven Inftruktion von Holland besonders, bag

 $<sup>^1</sup>$  Bei Rau I, 1-16. Dazu Gichhoffs eigene Erläuterung Gichhoff, Pragm. Darstellung, 68 f.

<sup>2</sup> Bei Rau I, 24-41 ff.

<sup>3</sup> Jacobi an H. K. Köln 6. März 1817.

<sup>4</sup> Um 24. Oft. 1817 Rau I, 52 f. und 4. Nov. Rau I, 73 f. Die letteren bie enticheibenben, vgl. Edert S. 104.

es Douanen und Schiffsgebühren trenne; keine Aufsicht von Mautbeamten burje bie Schiffahrt ftoren, die Mittel gegen ben Schmuggel feien an ben Ufern und nicht auf den Schiffen zu suchen; Gin= und Ausladehäfen müßten bestimmt werden, wohin die Schiffe unangetaftet gelangen konnten; benn die Freiheit der Rheinschiffahrt wäre null und nichtig, wenn der nieder= ländische Rhein ein Krebsloch wurde, in deffen Grunde die Douaniers fteckten. Damit sei man freilich beim Seerecht angelangt und Holland werde rufen: Damit und mit den Mauten habe fich die Zentralkommission nicht zu befaffen'". Diefe Anficht mar, wie wir gesehen haben, bis vor kurzem die Breußens felber gewesen; jest aber war Jacobi beauftragt. gang im Gegensatz zu den früheren, allerdings nicht öffentlichen Außerungen humboldts und Clancartys zu erklären: "Das Seerecht an ben Mündungen beschränke sich darauf, die Mündungen in Kriegszeiten zu sperren. biefer prinzipiellen Erklärung beschränkte fich aber Breufen auf den Borschlag. bie Mündungen des Rheines für einen Pag zu erklaren, der einer Durchfuhrabgabe in der Art wie der Sund unterworfen wäre; doch dürfe diese Abaabe nur nach Gewicht. Maß ober Bahl, nie aber nach dem Wert der Ware erhoben werden, um jede Bisitation zu vermeiden."

Diefe Erklärung, der der niederländische Gesandte nur einen sehr matten Berfuch entgegenstellte, den gegenwärtigen Zustand mit Geseken der Jahre 1725 und 1802 zu vergleichen, verjehlte doch ihren Eindruck bei ber Bentral= kommission nicht. "Bon diesem Zeitpunkt ab ist es erst gelungen, die übrigen Uferstaaten dabin ju bringen, nicht mehr an Preugen allein, fondern auch an die Regierung der Niederlande bestimmte Forderungen zu machen, was fie feitdem allein in die Unmöglichkeit versetzt hat, ihre Waffen gefamter Sand gegen Preußen zu fehren," ichrieb später Jacobi an Sarben= berg. Die Erklärung, ju der fich die Bentralkommission aufraffte 1, ent= sprach in der Tat den preußischen Vorschlägen: Sosortige Aushebung des Stapels und ber Schiffergilben; boch follte die niederländische Schiffahrt von der Umichlagsfreiheit ausgeschloffen bleiben, solange nicht die Schiffahrts= abgaben auf dem niederländischen Rhein auf den Fuß, wie er zur Zeit der Wiener Akte bestand, zuruckgebracht würden, die Douanenbesichtigung auf dem Rhein felber aufhore, die Schiffeichung burchgeführt fei und die Rudladung aus den Niederlanden nicht mehr erschwert fei. Gichhoff und Odhart arbeiteten banach wieder einen Reglementsentwurf - es mar ber achte — aus. Mit der ftändigen offiziellen Diplomatenbegeisterung pries der baprische Gesandte als zeitiger Präsident bereits die Vollendung des

<sup>1 11.</sup> Nov. 1817. Nau I, 95 f.

Werkes und verwies das ungeduldige Publikum, das die Schwierigkeiten nicht begriffe, auf das Beispiel des Bundestages, der doch auch mit den Berhandlungen über ein deutsches Handelssystem nicht vorwärts komme. Preußen stellte seine Zustimmung in der Tat in sichere Aussicht, Holland aber beantragte sosort wieder eine Menge einzelner Änderungen. Preußen jedoch hatte den Entwurf als Ultimatum angesehen. Um 10. Februar 1818 erklärte Jacobi: "Dieses Votum des niederländischen Gesandten vernichte die Hossnung, daß endlich einmal mit allgemeiner Übereinstimmung der Akt zusstande komme. Preußen werde nach wie vor keinen Vertrag unterschreiben, durch den es sich verbindlich mache alles zu geben, ehe es etwas empfinge. Er werde sich sosort zu Hardenberg begeben, um persönlich seine weiteren Weisungen in Empfang zu nehmen."

Tatjächlich hatte Hardenberg gar nicht angenommen, daß etwas zu= stande kommen werde. Bei einer ersten Zusammenkunft mit Jacobi hatte er ihm bereits mitgeteilt, daß er nur noch eine Zusammenkunft der Mächte, welche die Wiener Atte unterzeichnet hatten, für zwedmäßig halte 2. Er hielt fich jest am Rheine auf, und liebenswürdig vermittelnd hörte er jeden, Borres jo aut wie die rheinische Ritterschaft: auch mit der Rölner Stadt= verwaltung und Handelskammer nahm er enge Fühlung. Handelskammer hatte jest auch die übrigen Rheinstädte hinter sich; auch Duffeldorf und Roblenz hatten erklart, daß die einseitige Aufhebung des Stapels, wenn nicht die völlige Freiheit der Rheinschiffahrt bis in die See damit verbunden mare, ihnen fein ermunichtes Ereignis fein konne. Roln aber hatte flar und deutlich fein Programm jormuliert: "Bort Roln auf, Umichlagsplat ber Binnenjahrten ju fein, fo foll es dafür Seehafen werden3." Es gelang diesen Bemühungen, den Staatskangler jest gang von der Richtigkeit diefer Anficht ju überzeugen; die Kolner haben immer wieder in den folgenden Streitigkeiten gerühmt, daß erft damals Barbenberg jeder Befahr eines emigen Provisoriums ein Ende gemacht habe. Sehr entschieden klang die Erklärung, die Preußen am 27. Februar 1818 abgab; fieht man aber näher zu, fo find es doch nur dieselben Forderungen und Bersprechungen wie im Oktober 1817: benn mehr als eine Fixierung ber Gin- und Ausgangszölle in den Seehafen auf einen unveränderlichen Fuß und die Zusicherung, daß teine Transitverbote mehr gelten durften, verlangte es auch jett nicht; die feierliche Berpflichtung am nämlichen Tage,

<sup>1</sup> Rede Naus vom 7. Jan. 1818.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Jacobi teilt das sofort der H. K. Köln mit 26. Dez. 1817. Um 27. Oft. 1817 hatte einstweilen Preußen nur gewählte Schiedsrichter vorgeschlagen.

<sup>3</sup> Dentschrift bei Rau I, 229.

das Umschlagsrecht aufhören zu lassen, verstand sich von selbst, und der Grundsatz, der am Rhein wie eine Parole weitergegeben wurde: "Opser und Ersatz müssen zugleich eintreten", war schon bisher besolgt worden. Wenn trotzem der Eindruck ein großer war, so lag das an der Entsichiedenheit, mit der Preußen jetzt keinen Zweisel über sein weiteres Vorzgehen ließ. Die Zeit des Marktens um Einzelheiten war vorbei.

Diefelben Diplomaten, welche turg zuvor fich im wefentlichen der preußi= ichen Auffaffung angeschloffen hatten, machten sofort wieder eine Schwentung; die ursprüngliche Gruppierung der Parteien, die nur einen Augenblick geftort worden mar, ftellte fich wieder ber. heffen hielt zu Preugen, wenn auch ziemlich matt: "Mit dem Opfer des Stapels verliert es bei der Seichtigkeit bes Rheines nicht viel, möchte ihn aber behalten, folange es fich hinter Preugen fieden tann", schrieb Jacobi an Barbenberg. Go flagt auch Otterstädt: Beffen habe immer Preugen das Wort gelaffen, fo daß auf diefes alles Obium gefallen fei. Zwischen den beiden Stapelftädten Röln und Mainz erkaltete aus dem gleichen Grunde die alte Freundschaft. bis fich im Jahre 1831 das Difftrauen in heftigen Anklagen: die Mainzer hatten falfches Spiel mit den Hollandern getrieben, entlud. Dem fleinen Staate war es aber wahrhaftig nicht zu verdenken, wenn er überall Rudenbedung suchte, und so urteilte man billiger Weise auch in Berlin. "Auf Bapern," bemertte Jacobi, "ift durchaus nicht zu gablen; feine Außerungen muß ich lebern nennen, weil man fie nach Gefallen zu verengern und gu erweitern bie Freiheit behalten will." Daß Naffau niederländische Saus= politik in Deutschland trieb, verstand fich von felbst, außerdem mar ihm der Mainger Stapel besonders läftig; das Berhältnis zu heffen mar bereits fo ichlecht, daß nach dem Bericht des breufischen Gefandten Otterstädt aller Berkehr zwischen ben Bojen abgebrochen war. Sein Minister Marschall war in diesen Fragen wie überall der Mittelpunkt der Breußen feindlichen Beftrebungen, "da er eine perfonliche Reigung befigt, immer zu pradominieren und über feine Sphare hinauszuwollen", wie Otterftadt be-Handelspolitisch hatte übrigens Naffau von feiner Haltung damals Borteil; denn die Riederlande erwiesen fich erkenntlich: Steinzeug und Mineralwaffer, die für die Ausfuhr Naffaus überwiegend in Frage tamen, gingen allein ohne alle Beläftigung und Berfteuerung in Holland durch. Damals zuerft nahmen Schiffe von New-Nork und Balvaraijo Mineralwaffer zu minimalen Breifen als Rudfracht, wie es feitbem geblieben ift. Preußen aber nahm daraus Anlaß, auch weiterhin Mineralwaffer von allen Erleichterungen beim Kölner Umschlag auszuschließen, trot des Gegenantrags der Kölner Sandelskammer, die, wo ihre Mitglieder Aktivhandel treiben konnten, auch einmal die allzu ängstliche Wahrung des Stapelrechts als "Engbrüstigkeit" verspottete 1. Preußen glaubte eben, nach einer seiner weniger löblichen Traditionen, kleinlichen Gegnern gegenüber auch kleinlich versahren zu müffen.

Die Stellung, die Frankreich einnahm, war in ihren Gründen fo durchfichtig, daß fich felbst die Gegner Preußens darüber nicht verblenden fonnten. Treffend haben einige Jahre fpater, als die Entscheidung nahte, die rheinischen Provinzialstände fie auseinandergesett?: "Um haupt und an den Fugen des Rheines fteben die unzuverläffigften Wachter, die fich felbst nur dadurch wohlzutun glauben, wenn fie den übrigen Rorper ent= fräftet halten. Wenn Frankreich den Rheinhandel nach der Nordsee schwächen fann, fo tommt das feinem Sandel zu gute. Kanäle und Chaussen verbinden den Oberrhein trot feines abwärts ftromenden Wassers mit dem Dzean und dem Mittelmeer. Budem schwächt es badurch physisch und moralisch die Borhut, die das gegenwärtige Staatenspftem in Breugen am Rheine aufgestellt hat. Dagegen sichert es sich auf dem Oberrhein feine Berrichaft und knupft badurch die kleinen fuddeutschen Staaten an Wir werden in der Tat sehen, wie in diesen Jahren die Früchte der vorschauenden Kanalpolitit Napoleons reiften, wie jest erst das oberelfässische Industriegebiet und Stragburg felber durch die neuen Berkehrs= mittel wirtschaftlich fest an Frankreich gebunden wurden. Zugleich wirkte die kluge Transitpolitik Frankreichs nach derselben Richtung. Sie war feineswegs so liberal, wie sie allgemein ausgegeben wurde; für Artikel, in denen Frankreich selber herrschen wollte, war aller Transit verboten: und die Aachener Tuchindustrie, die unter der Rapoleonischen Herrschaft einen neuen Aufschwung genommen und durch Frankreich ihre Sandelswege gefucht hatte, wußte jest klagend zu berichten, wie unbequem diese Tranfit= fperre fei; aber für alle Waren, deren Durchfuhr überhaupt erlaubt mar, war fie auch in Frankreich völlig zollfrei. Die Folge davon war, daß der Oberrhein und die Schweiz für den Bezug von Kolonialwaren und Baumwolle, alfo ben in jener Beit weitaus wichtigften Gegenftanden bes Großhandels, Deutschland gang verloren gingen und Frankreich anheimfielen. Man tat also Frankreich gar nicht Unrecht, wenn man ihm allgemein nachfagte, daß es in wohlverstandenem Eigenintereffe dem Rheinverkehr möglichst viele Schwierigkeiten bereite. So weit noch für den Elfaß der Rhein im

<sup>1</sup> Antrag bes Raufmanns Nicola de Tongre und betr. Atten Röln. S. R.

<sup>2</sup> Bericht des Ausschuffes ber rheinischen Provinzialstände über die Freiheit ber Rheinschiffahrt vom 13. Dez. 1826. Als Mi.-S. gedruckt.

Grenzverkehr in Frage kam, sicherte es sich durch einen 1821 abgeschlossenen Sondertraktat mit Baden, durch den die beiden Staaten den freilich unsbedeutenden Berkehr zwischen Basel und Mannheim wesentlich erleichterten. In Berlin hatte man gegen den Inhalt dieses Bertrages nichts einzuwenden, fragte sich aber verwundert, wie zwei Userstaaten dazu kämen, eigenmächtig die Berhältnisse einer ganzen Stromstrecke zu regeln. Doch protestierte niemand, weil sich im Grunde seder freute, einen so schönen Präzedenzsall zu besitzen, auf den man sich gelegentlich berusen konnte. Der französische Bertreter in der Zentralkommission, der Konsul Engelhardt in Mainz, der berusenste Horcher und Heger des diplomatischen Dienstes, bewies denn auch den ersolgreichsten Eiser, sobald einmal die Verhandlungen etwas vorwärts zu rücken schienen, neue Schwierigkeiten auszutürmen.

Baden aber mar einstweilen gang in das Fahrmaffer Frankreichs geraten. Jener veränderte Bug des Transithandels war ihm nicht ungunftig: jett begann bei diefer Richtung bes Berkehrs von West nach Oft statt von Nord nach Sud die großartige Schmuggeltätigkeit der badischen Raufleute, die von den badischen Liberalen und ihrem nationalökonomischen Orakel Rau würdevoll als Beweis für die Notwendigkeit des Freihandels verwertet wurde und die noch beim Abschluß der Bollvertrage fo viele Schwierigkeiten bereitete. Freilich hatte Baden auch gern den freien Rhein= verkehr gehabt. Bisweilen tauchten schon Ahnungen auf, daß Mannheim einmal in die Rolle von Mainz und Frankfurt zugleich als Umschlagsplat des Rheinverkehrs eintreten konne; eben deshalb aber mar es erklärlich, daß man hier nur in den beiden Stapelrechten, die einst schon bei der Bründung Mannheims die großartige Berkehrspolitik Rarl Ludwigs von der Bials durchkreust hatten, den Reind fah. Dazu tam der Saf Berftetts und Blittersdorfs gegen Breugen, dem die Abneigung der hierin mit ihnen einträchtigen Liberalen nicht viel nachgab. Alles traf zusammen, um Baben neben Raffau jum eifrigften Gegner Breugens ju machen. Nur der weit= blickende Nebenius, der Mann der bewunderungswürdigen Rlarheit des Blides und ber jaghaften Unficherheit des Sandelns, erklärte fich ichon 1818 in den Betrachtungen über den Buftand Großbritanniens fur die Richtigkeit der preußischen Beftrebungen, und der Großherzog Ludwig bewährte endlich den fichern Blick des nüchternen Soldaten. Als die Abftimmungen der Majorität schließlich Preußen zum Austritt aus der Bentralkommission bewogen, sprach er seinen entichiedenen Tadel über die Abstimmung des badischen Vertreters aus und vollzog mit einem Male in dieser Frage den Übertritt zu Breußen. Zugleich forgte er dann, daß Baden im Moment, wo die Freiheit eintrate, nicht ungeruftet daftunde.

Die außerordentlich geschickte Berkehrspolitik, die Mannheim sofort im Jahre 1831 eröffnete, war wenigstens einige Jahre vorbereitet, so daß die preußische Regierung die Stadt Köln ausmunternd, aber vergeblich schon auf die Hasen und Speicheranlagen Mannheims aufmerksam machte.

Bedeutungsloß war auch in jener Zeit der Ausdruck der öffentlichen Meinung in der Preffe keineswegs; so hartnäckig die Regierungen sich ihr in den Fragen der großen Politik verschloffen, so aufmerkjam betrachteten fie fie in wirtschaftspolitischen Angelegenheiten. Wiederholt legte die preußische Regierung in fehr ruhigen und sachgemäßen Artikeln ihren Standpunkt und den Gang ber Mainger Berhandlungen felber in der Staatszeitung dar, wobei sie geschickt die Aussührungen von Nebenius über die Unnatur eines Zustandes völliger Douanenwillfür an den Rhein= mündungen verwertete. Ebenso offizios antwortete die Oberpostamtszeitung, und die Augsburger Allgemeine Zeitung brachte, ihrem Prinzip getreu, Rommuniquees aus beiden Lagern. Nau fügte alsbann folche Auglaffungen feiner offiziellen Ausgabe ber Rommiffionsberichte bingu, die er gu "Beitragen jur Renntnis und Forderung des Sandels und der Schiffahrt" überhaupt zu erweitern trachtete. Mehr als diese amtlichen und halb= amtlichen Außerungen wirfte im Bublitum ber Rampf ber Dentichriften. Die beredteste mar die vom Rolner Regierungsprafidenten und probisori= schen Oberburgermeister Mylius berjagte Flugschrift: "Soll der Rhein bis an ober bis in bas Meer frei fein?", die die Grunde der fruheren Denkschriften geschickt zusammensaßte und dem rheinischen Bublikum zur Richtschnur diente. Sie rief bann wieder auf suddeutscher Seite bestige Gegenschriften hervor und auch beren Schluftrumpf murbe Lojungswort 2: "Preußen muß nachgeben oder zur Nachgiebigkeit vermocht werden; früher ift an irgend ein bedeutendes Resultat für die Rheinschiffahrt nicht zu denken."

Unterbessen mehrte sich in der eigentlichen Tagespresse seit 1818 die Ungunst gegen Preußen<sup>3</sup>. Die Kölnische Zeitung freilich erging sich in Lob und Anseuerung, aber sie war denn doch zu offenkundig Partei in dieser Frage, als daß sie auf ihre Kolleginnen Einfluß geübt hätte. In seltener Eintracht bekämpsten sie die Franksurter Oberpostamtszeitung, das Organ der österreichischen Bundestagspolitik und das Weimarer "Oppo-

<sup>1</sup> Seine Autorschaft geht aus den Aften der H. R. Köln hervor.

<sup>2 &</sup>quot;Über die Tendenz der Wiener Atte" bei Rau I, 341 f.

<sup>3</sup> Gine Menge von Zeitungsausschnitten im Archib ber Kölner S. R.

fitionsblatt". Sie waren voll Lobes über die Riederlande, "die aufgeklarte Sandelsnation, die doch gang gewiß nicht durch übermäßige Bolle gu eigenem Schaden den Tranfit werde beschweren wollen." Mit etwas mehr Recht verfochten fie den der niederländischen Auffaffung gunftigen Sinn der Wiener Atte und suchten Preußen zu überführen, daß es an den Mündungen der Weichsel und des Niemens nach denselben Grundsätzen handle, die es an denen des Rheines bekämpfe. Auch an folchen Blättern fehlte es nicht, die wie die Mainzer Zeitung und der Staatsbote zwar Holland ver= urteilten, aber immer wieder - als ob damit etwas gebessert worden wäre — Preußen die Schuld gaben, weil es in Wien nicht für Clancartys Antrag auf Freiheit des Rheins für alle Nationen eingegangen fei. deutsamer war cs, daß die preußische Politik auch in dem einzigen be= deutenden westfälischen Blatt, dem ersten Organ, welches die entstehende Industrie besaß, dem trefflich redigierten "Bermann" betämpft wurde. Selbst in Mannheim hatte man nicht so ingrimmig über die "Stapel= iflaverei" schelten können, die fich nur gegen Deutschland febre; denn mas schade fie den hollandern, die doch nie weiter als bis Roln gefahren, deren Schiffe gar nicht anders gebaut feien; fie lachten fich ins Faustchen, wenn fich jett die Deutschen unter einander schadeten; einen wirklichen erfolg= reichen Kampf werde man mit ihnen durch völliges Verbot oder auch durch eine Berlegung des Stapels nach Emmerich führen können.

Die Sachlage war hier richtig bargeftellt, ber vorgeschlagene Weg aber war ungangbar. Barbenberg hatte fofort, nachdem er feinen Entschluß ge= faßt, eine Umfrage an ben Sandelsftand von acht rheinischen Städten ergeben laffen, welche Beränderungen baraus entstehen murden, daß man den Grundiat aufstellte, das Umichlagsrecht zu Röln fei fünftig nur gegen die Riederlande beizubehalten, fonft aber aufzuheben. Rur einige kleinere Städte, namentlich Trier, waren hierfür eingetreten, alle übrigen, Aachen, Duisburg, felbst Duffeldori, ichloffen fich der Rölner Auffaffung an. Boch= stens - war ihre Meinung - werde man damit erreichen, daß sich deutsche Kirmen mit Zweigniederlaffungen in Rotterdam etablierten, um den Vorteil ju genießen. Um fo mehr konnte es überraschen, daß diefe erfahrenen Raufleute übereinstimmend, gerade fo wie jener Beftfale im Bermann erflärten: "Auf die Niederlande mache eine folche Magregel wie überhaupt der ganze Kölner Stapel gar keinen Gindrud: denn der hollandische Schiffer habe gar nicht die Absicht, höher als bis Köln zu jahren; von jeher fielen die Stapelkoften gang zu Laften des Empfängers, den hollandischen "Kommiffionaren feien fie alfo gleichgultig". "Bingegen," führen fie aus, "wurde die partielle Aufhebung des Umschlags die nächsten Bunsche der übrigen

Uferstaaten bestriedigen, mithin ihre Teilnahme an dem Kampse noch mehr vermindern, welchen Preußen für die völlige Freiheit des Rheines gegen Holland zu bestehen hat." Aus dem gleichen Grunde sprechen sie gegen die Verlegung des Umschlags nach Emmerich, die ja außerdem die niederzrheinssche Städte schädigen mußte.

Man fühlte in Röln, daß man dieses schroffe Vorgeben einigermaßen verfüßen muffe, um den Suddeutschen zu zeigen, daß man fie nur vorüber= gehend Zwang leiden laffe. Gine Deputation der Stadt Röln, die aus Daniels, der soeben als Appellationsgerichtspräfident in die Beimat gurudgekehrt war, und den beiden Kaufleuten Merkens und Roch bestand, brachte felber ben Antrag nach Berlin, geringwertige Waren beutscher Berkunft vom Umschlag freizulaffen. Bu Mühlsteinen, Traß, Kohlen, die ihm schon bisber nicht unterworfen waren, traten jest noch Olfuchen, robes Gukeisen, Ofen, Töpfe, Ruffe, leere Fäffer, bor allem deutsches Salz und deutsches Getreide 1. Noch in dem Notjahr 1817 hatten felbst die Unterstützungstransporte an Getreibe, welche die Regierung gefandt hatte, des Pringips wegen in Roln umgeschlagen werben muffen. Jest wurde wenigstens für bas wichtigste Erzeugnis des Oberrheins auf ber ganzen deutschen Stromftrecke Berkehrsfreiheit hergestellt, mahrend die Riederlande in dem Notjahr fogar mit Betreideausfuhrverboten vorgegangen sind. Anerkannt wurde biefe Abschlagszahlung von den Suddeutschen nicht; auch ift fie nicht imstande gemesen, die furchtbare Absatrifis, die mit den guten Ernten des nächsten Jahrzehnts heraufzog, zu milbern. Sollands Tranfitpolitik, Englands Getreidezollpolitit wußten das zu verhindern.

Die Richtigkeit der realpolitischen Ansichten der rheinischen Städte schlug durch: der Stapel wurde ein Zwangsmittel, gerade um Bundesgenossen zu treffen; aber daß dieser Grundsatz des "Nötige sie einzutreten" bei den Betrossenen ansangs lauten Widerspruch ersuhr und die Erbitterung vermehrte, ist nur menschlich. Diese Erbitterung erreichte ihren Höhepunkt, als im Lause desselben Jahres 1818 das langvorbereitete preußische Zollgesetz ersichien. Gewiß, nie hat sich eine unpopuläre Maßregel als so segensreich in allen ihren Bestimmungen auf die Dauer erwiesen; das hindert nicht, die Gründe jener vorübergehenden Unpopularität als berechtigt für den Augenblick anzuerkennen. Nur dem Osten brachte das Zollgesetz die erssehnte wirtschaftliche Einheit, der Westen besaß sie seit der preußischen

¹ Auch Mineralwaffer ftand in der Berordnung (bei Hermann, Rheinsichtisgeset S. 284 f.). Wir sahen aber, wie man Naffau schließlich boch damit weiter bedrängte.

Bestigergreifung schon tatsächlich, seit zwei Jahren auch gesehlich. Gegen dieses provisorische westliche Zollgeset von 1816 war das neue, das uns jett mit Recht so maßvoll in seinen Ansähen erscheint, eine beträchtliche Mehrbelastung und deshalb den tonangebenden Händlern mit Kolonialwaren verhaßt; selbst die schüchternen Ansähe zum Schutze, die durch den Hochschutz der benachbarten außerdeutschen Staaten zur Notwendigkeit geworden waren, wurden außer in Aachen abgelehnt; denn nicht nur die Kausseute der Rheinstädte, sondern eher noch schärfer die Fabrikanten des Bergischen Landes waren eistige Freihändler, stolz daraus, daß sie ohne Schutz schon seit Generationen sich allein im Westen einen Weltmarkt erobert hatten.

Am übelsten aber empsand man den Transitzoll, und er war an sich und um feiner schematischen Gleichmäßigkeit willen als ununterschiedener Bewichtszoll höchft läftig, das härtefte Stud diefer Befetgebung überhaupt. Ein Werttranfitzoll mare ja freilich noch viel läftiger gewesen, ihn betampite ja gerade Preußen bei den Niederlanden und hatte einen jesten Ge= wichtstranfitzoll, wie es ihn jest felber einführte, als Zugeftandnis geboten. Auf der füddeutschen Ausfuhr geringwertiger Produkte lastete dieser Boll vollends erdrückend. Es tann tein Zweifel fein, daß eben diefe neue Belaftung des Tranfits, die denn doch eine scharfe Ausnützung der Gunft der geographischen Lage burch Breugen mar, die Opposition der Suddeutschen, den haß gegen "die preußische Bergewaltigung" hervorrief, ebenfo unzweiselhaft ift es, daß ohne fie ihr Beitritt zu dem System noch länger hätte auf sich warten laffen. Klewig, der bei der kummerlichen Lage der preußischen Finanzen so nur einen Teil der Laft auf andere Schultern zu wälzen ge= bachte, hat allerdings nicht mit ebenfo klarem Blicke wie das Rölner Um= schlagsrecht auch die Transitzölle als Pressionsmittel erkannt; erst Mok tat es.

Der Rhein war vom Transitzolle irei geblieben, er war eine zollireie Straße; die ursprüngliche Absicht zurzeit des Wiener Kongresses war dies, wie wir oben gesehen, nicht gewesen, jest aber war, da man den hollänzbischen Transitzoll auf dem Wasserwege bekämpste, gar keine andere Möglichzkeit. Daher behielt auch Köln, wie es ihm Hardenberg schon bei seiner Anwesenheit zugesichert, den Freihasen; Düsseldorf wurde er bald darauf auch bestätigt, nicht als Begünstigung einer Stadt, wie der Staatskanzler auszsührte, "sondern als das einzige Mittel, um den Beschwerden anderer Rheinzuserstaaten über die Beibehaltung des Stapels vorzubeugen". Nicht un=

Berliner St. Archiv, Rh. Sch. 9, vol. I. Harbenberg an Stadt Duffels borf vom 9. Oft. und 14. Nov.

mittelbar hatte der Umschlag mit den Transitzöllen etwas zu tun, für den Kausmann aber, dem es ganz gleichgültig ist, unter welcher Finanzrubrik er seine Abgabe zahlt, wirkte er ganz ebenso. Auch möchte ich die Ansicht nicht ganz abweisen, daß die preußische Finanzverwaltung jetzt in der Tat der Beibehaltung des Kölner Umschlags so viel sreundlicher gegenüberstand, weil er die Landtransitzölle wünschenswert ergänzte und wirksamer machte.

Der rheinische Handel, zumal der Kölns, war, wie wir wiffen, bisher zum großen Teil Durchinhrhandel gewesen, die Belastung des Landtransits war Köln um so unangenehmer, als es eben gelungen war, die Beziehungen mit Antwerpen sester zu knüpfen, und da nach wie vor die Bewahrung dieses Verbindungsweges die wichtigste Abschwächung der Bersperrung der Rheinmündung durch Holland war. Der Antwerpener Durchsuhrverkehr über Köln ging denn auch in den nächsten Jahren arg zurück, und die beiden Handelskammern trasen wieder eine Berabredung, bei ihren Regierungen andauernd auf Aushebung oder Minderung der Transitabgaben zu dringen. Die Klagen des rheinischen Handelsstandes, die in den ersten zwei Jahren am hestigsten waren, wies Klewiz natürlich ab; nur den Wunsch gab er als berechtigt zu, daß die Straßen, auf denen die Waren auß= und eingehen dursten, vermehrt würden; er tras mit der Albssicht des Staates, das Chausseneh rasch auszubauen, zusammen.

Nachdem wir so die Stellung der einzelnen Rheinuserstaaten und die wirklichen und vermeintlichen Interessen, denen sie nachsolgten, kennen geslernt, können wir den Kleinkrieg, der sich in der Zentralkommission weitere 12 Jahre sortsetzte, kurz behandeln<sup>2</sup>. Er hat sein Hauptinteresse verloren mit dem Augenblicke, wo Preußen sehr wider seine ursprüngliche Absicht zu seiner jetzigen Stellung gedrängt war. Der preußische Bevollmächtigte Jacobi war ein tüchtiger Beamter, unermüdlich, eisersüchtig bedacht, jedes Recht Preußens zu wahren, aber ein Diplomat war er nicht. Allerdings konnte es nicht schaden, wenn er bei den Versuchen, Preußen zu majorissieren, schross darauf hinwies: "Die Frequenz der Schissahrt auf der preußischen Rheinstrecke verhalte sich gegen die Gesamtsrequenz der übrigen Userstaaten (exkl. Niederlande) wie 2:1; daß der Schwächere sich gegen ungesetzliche Schritte des Stärkeren wehre auf Tod und Leben bis zum letzten Mann, sei recht und schön, wo aber der Schwächere bas Ungesetz-

<sup>1</sup> Die Korrespondenz der beiden Rammern von 1826 enthält Rückblide auf bie bisherigen Bemuhungen und weitere Berabredungen.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Für das folgende find wichtiger noch als die Berhandlungen der C.K. selbst die Berichte Otterstädts und Jacobis im Berliner St. A. und der Briefwechsel von Delius mit Merkens im Kölner H.A. Archiv.

Liche gegen den Stärkeren durchzusehen versuche, da sei der Ausgang leicht vorauszusehen 1." So sest war er selber auch vom sormellen Rechte Preußens überzeugt. Ihm widerstrebte dieses srivole Spiel, eine interimistische Instruktion gegen den klaren Sinn eines kurzen Prodisoriums vorzuschieben, um die definitive zu vereiteln und Holland im dauernden Besitze zu ershalten. Die Art aber, wie er seine Meinung sagte, war die denkbar unverbindlichste 2.

Umichwärmt von immer neuen Plankeleien und Bosheiten der Gegner. glaubte er auf alles antworten zu muffen und zwar mit dem gleichen Sartasmus. Unabläffig klagte der geschmeidige Otterstädt in feinen Ge= fandtschaftsberichten über Jacobis "Bitterkeit" und wünschte ihm "de meilleure grace", jumal es der Burde Preußens angemeffen fei, nötige Schritte de bonne grace und nicht gezwungen zu tun. Der eitle Mann freilich - notre ami en mille affaires hieß er in der diplomatischen Welt — glaubte auch hier mit diplomatischen Salonunterhaltungen alle Schwierigkeiten zu befeitigen und war hinterher gerade fo wie in den Boll= verhandlungen der Meinung, daß er alles gemacht habe, wobei er mit ge= redet hatte. Richt einmal darin hatte er recht, daß er munichte, daß Jacobi die liberalen Grundfätze weiter verfolge, von denen Humboldt in Wien ausgegangen fei; benn, auch abgesehen bavon, daß man bank biesen Grundfagen in die gegenwärtige Lage gefommen mar, fo wußte man in Berlin gang genau, daß man diefen hartnäckigen Ropf einstweilen benüten, im geeigneten Moment aber durch einen gewandten Mann erseben konne.

Allerdings war Jacobi jest schlechtweg ein Bertreter des Stapels als eines positiven Gutes. In seinen Berichten an den Minister bedauert er, "daß die srüheren Restripte des Staatskanzlers zwar trefflich auf das Zögerungsspsischen berechnet, doch der pure-et-nude-Beibehaltung des Umsschlagsrechtes allzu straff entgegen seien. Womöglich wollte er nun auch

¹ Jacobis Bericht an Harbenberg. In die offiziellen Protofolle famen natürlich folche Üußerungen nicht.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Wenn Edert S. 107 meint: "Preußens Auslegung des Art. 31, durch welche die vorgesehene interimistische Instruktion in eine einsache interimistische Maßregel umgewandelt werden sollte, spottete allen Regeln juristischer Interpretationstunst," so ist das schon juristischersormell zweiselhaft. Die Ausnühung des Interimistikums seitens seiner Gegner war unverkennbar sophistisch; Preußen hatte sein gutes Recht, auf Beratung des Desinitivum zu dringen, und ganz sicher haben sich hier die preußischen Staatsmänner auf dem Boden auch des formellen Rechts gefühlt, was, wie wir sahen, mit der Forderung der freien Durchsahrt und der Bestämpfung der Transitzölle nicht der Fall war. Hierbei handelt es sich ebenso gewiß nur um politische Schachzüge.

in nichts am bestehenden Zustand rütteln laffen, bis die Gegner in der Hauptsache nachgegeben hatten. Das führte bisweilen zu wunderlichen Ronfequenzen: Gemäß der Ronvention von 1804, die nun fortbeftand, wie sie war, wurde der Oktroi noch immer ausschlieklich in Franken und "deutscher Konventionsmunge", d. h. rh. Gulben erhoben. Die rheinischen Sandelskammern ergingen fich bei allen Stellen in Borstellungen, wie unwürdig es sei, in Preußen selber ein Verbot des preußischen Thalers an preußischen Kaffen ausgehen zu laffen, wie unpolitisch zugleich, da das Ansehen des Thalers in den Augen des Bolkes geradezu herabgewürdigt werde, wie läftig endlich, nachdem man an allen andern Raffen das frangofifche Geld verrufen und eingeschmolzen habe, und jest die Bankiers zu hohem Agio jährlich über 1 Million Francs nach Köln schaffen mußten. Jacobi faßte diefe Eingaben gereizt nur als perfonlichen Angriff auf, der allezeit gern gefällige Bulow versprach zwar Abhilje, aber nachdem er das Finangministerium an Rlewig abgegeben hatte, machte diefer das Bersprechen rudgängig, weil bei gegenwärtiger Kursfeststellung der Thaler einen, wenn auch geringen Rursverluft erleiben würde. Erft 1821 hat hardenberg felber Diefen Mifftand beseitigt, auch ihm mar es peinlich genug, daß die Buftimmung der Zentralkommission ersorderlich war und von ihr dem preußi= schen Thaler sein Rurs gesetzt wurde 1.

Nach jener entschiedenen Erklärung Preußens, daß es die Beratung über die interimistische Instruktion als gescheitert ansehe, war ihre Fortsetzung überstüssig geworden, aber die übrigen Bevollmächtigten ließen sich in der lieb gewordenen Beschäftigung nicht stören. Die klugen Holländer, der Majorität sicher, steigerten den Groll der übrigen gegen Preußen, der sich in heftigen Verwahrungen entlud, indem es nun seinerseits einige längst gewünschte Zugeständnisse machte. Das "Syndikat", d. i. die 15 Prozent Zuschlag zu den Wasservöllen als Kriegsabgabe, war eine so flagrante Rechtsverletzung, daß die Niederlande es jetzt nach mehr als zweijährigem Bestehen aushoben. Warum sollten sie auch dieses Odium auf sich laden, da sie ihren Zweck aus dem von der Zentralkommission gebilligten Wege leichter erreichen konnten: sie erhoben neue Zuschläge zum Werttransitzoll, namentlich zum Zucker und verschärften noch die geltende Wertdeklaration so weit, daß bei zusammengesetzen Waren jeder Stoss besonders deklariert werden mußte. So verhielt es sich auch mit der zweiten vermeintlichen

<sup>1</sup> Danach war es denn doch keine so arge Überhebung, wie Treitsch'e meint, daß zur selben Zeit auch Nassau für die Annahme des Thalers an den Kassen einen amtlichen Kurs setze.

Erleichterung, der Gestattung zollamtlicher Begleitung statt der Plombierung, bei der nach einem von Jacobi angesührten Beispiel jeder eiserne Topf einzeln plombiert wurde mit den entsprechenden Gebühren. Die Begleitung durch Zollwächter wurde so hoch berechnet, daß der Ersolg ziemlich der gleiche war. Das letzte Zugeständnis hätte als das selbstverständlichste scheinen müssen: Holland ließ sich endlich herbei, deutschen Schiffen Rücksladung nach Deutschland zu gestatten, während jedoch jeder Verkehr von einem niederländischen Ort zum andern ihnen untersagt blieb. Bisher hatte man die einträgliche Bergsracht den einheimischen Kangschiffen allein vorbehalten wollen und die Deutschen mit leeren Kähnen zurückgesandt. Die kleineren Staaten waren bei dieser Aussicht hoch ersreut, Preußen mußte das besteundete Hessen ausdrücklich vor dieser Falle warnen: dieses Anserbieten sei ganz vieldeutig und schieß; es sei hier nicht einmal gesagt, was als "Rhein" gelten solle.

Unbeirrt durch folche Bedenken fakte die Kommission am 5. Marg 1810 den Beschluß, zu erklären, daß die niederländische Regierung jest ben Bedingungen ber Reziprozität im Sinne bes Wiener Vertrages genügt habe und daß es nun an Preugen fei, feinerfeits ebenfalls dem Bertrag beigu-Preußen protestierte: Noch immer fei es den Niederlanden in die Sand gegeben, den Sandel auf dem Rhein zu paralpfieren, es zeigte. daß durch die niederländischen Bolle der Rheinverkehr im letten Sahre um 1/2 Million Zentner im Wert von 40 Millionen Franken zurückgegangen fei, "ehe nicht Grenzen der Befugnisse Hollands, den Strom öde zu machen, beftimmt fein wurden, werde es immer fo bleiben". Wehmutig gab die Bentralkommiffion zwar diefe Tatfachen zu, rechtfertigte fie aber gewiffer= maßen felbst durch ausdrückliche Anerkennung der hollandischen Seerechte - nicht ohne die fpige Bemerkung, daß ja Preugen früher daßselbe getan habe — ; dafür verlegte fie fich aufs Bitten, denn es laufe boch gegen Sollands eigenes Intereffe, den binnenländischen Handel zu lähmen. Der niederländische Gesandte aber hatte übermütig erklart: "Er werde fein Präsent nur geben, wenn ein ganz gunftiges und unumwundenes conclusum per majora in feiner Sand fein werde"1. Wenige Tage fpater nahm die Bentralkommiffion einen baprischen Antrag an, Preußen gu fofortiger Aufhebung des Stapels aufzufordern; man setzte ihm nur eine Frist von zwei Monaten - eine leere Demonstration, die Breugen durch die fühle Bemerkung abschnitt: Weitere Erörterungen könnten nur bon den

Die Protokolle Rau II, heft 2 S. 1 ff.; wichtiger noch Jacobis Be-richte, Berliner St. A.

Signaturmächten der Wiener Akte geführt werden. Das bewirkte, daß der Baher Nau, ein tüchtiger Gelehrter, dem es immer unheimlich zu Mute wurde, wenn er sich einmal entschieden geäußert hatte, sich sogleich bei Jacobi entschuldigte und ihm zugleich im Namen Badens versicherte: daß "wenn nur der Berliner Hof sich bestimmt, wenn auch ablehnend, rücksichtlich des Stapels, zugleich aber billig rücksichtlich der Verteilung der Revenuen und Lasten aussprechen würde, ihre Höse die Autorisation, sich sosort mit dem desinitiven Reglement zu beschäftigen, unbezweiselt erteilen würden" — mit anderen Worten: die beiden Staaten machten von kleinen siskalischen Vorteilen ihre weitere Stellung in Verkehrsfragen abhängig 1.

So schleppten sich nun die Verhandlungen unermüdet weiter. neue Minifter des Auswärtigen, Bernftorff, hatte Jacobi eine Inftruktion gegeben 2, die ihm vorsichtige Burudhaltung empfahl: "Breugen durfe es feineswegs jum interimistischen Reglement tommen laffen; erkläre es aber, daß es mit Ausarbeitung eines definitiven Reglements umgehe, fo wurde es unnütz die Opposition aller anderen herausbeschwören. Man lasse also die anderen Gesandten Instruktionen einholen und bereite in der Stille einen Entwurf vor." — Das war fo gut wie eine Besiegelung der Berschleppung. Marschall hielt unentwegt Preugen den Wechsel feines Standpunktes bor und rief es mit feiner Glb- und Weichselpolitif jum Zeugen wider fich felbst auf: und auch Jacobi schrieb resigniert: "Es ist keine Frage, daß alles, was Preußen in ähnlichen Fällen zuzugestehen fich bereit erklaren murbe, es auch hier von Riederland ju fordern berechtigt fein muffe. Diefe Waffe ist aber auch die einzige, welche ich auszudenken vermag, um den Rampf mit Erfolg weiter fortsegen ju konnen; ba fie mir aber bisher nie in die Sand gegeben wurde, auch unftreitig eine bedenkliche ift, fo konnte ich mich ihrer nicht bedienen." Der Minifter hatte allerdings gute Grunde, weshalb er jett nicht mehr, wie es in Wien geschehen war, die Fragen der Klufichiffahrt als ein einziges, zusammenhängendes Thema behandeln laffen wollte, aber keineswegs ware der Bergleich fo beschämend ausgefallen, wie die Gegner annahmen. Denn die Elbschiffahrtsatte mar zwar ein durftiges Machwerk, in dem die binnenländischen und partikularistischen Tendenzen überwogen, aber sie war leicht und glatt mit Übereinstimmung der Ufer= staaten zu ftande gekommen, und der Stader Elbzoll, den Breugen dulbete, ohne deshalb für Magdeburg wieder Stapelansprüche zu erheben, war denn

<sup>1</sup> Jacobi an Barbenberg.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Berliner St. A. a. a. D. 20. Dez. 1819. Schriften CI. – Schiffahrt b. b. Ströme. II.

doch etwas anderes als die holländische Sperrpolitik. An der Weichsel aber und dem Njemen, wo Preußen selber die Stellung Hollands einnahm<sup>1</sup>, war man schließlich doch gutwillig mit Rußland einig geworden; der alte Besitzstand war viel gesicherter<sup>2</sup>, und das Ergebnis war in der Tat das, was Preußen von Ansang an Holland zubilligen wollte und schließlich zugebilligt hat, eine seste Durchsuhrabgabe in der Form eines Tonnengeldes nach dem Borbild des Sundzolles<sup>3</sup>.

Einige Abmechselung in dieses Einerlei brachte ber Bersuch, über die Zentralkommission hinaus höhere Instanzen anzurusen. Gleich nachdem man Breußen für die Aufhebung des Stapels die kurze Frist gesetzt hatte, hielt Marschall mit Wangenheim und den Ministern von Baden und holland, Bergheim und Graf Grun, eine geheime Zusammenkunft in Frankfurt, um gemeinsame Schritte gegen Preugen beim Bundestage zu verabreden. Der Badener war ängstlich, Wangenheim natürlich seinem Temperament gemäß für aukerste Entschiedenheit. Marichall deutete dies Otterstedt an, nachdem er ihn zuvor mit beffen Lieblingsidee, bem Abichluß eines Sandelsvertrages mit Naffau, gunftig zu ftimmen gefucht hatte. "Schon gebe man damit um, die Sache an den Bundestag ju bringen; der hiefige Sof fei bereits aufgefordert worden, der gegen Preußen zu richtenden Beschwerde beiautreten." Otterftedt wußte fich das natürlich richtig zu deuten und schrieb bem Minister: "Wie er Marschall kenne, gebe er natürlich den Impuls jur Beschwerde, nicht daß man an ihn herantrete"; aber auch er riet jur Nachgiebigkeit. Jedoch erhielt er aus Berlin die schärffte Antwort, indem der Minister das Gautelspiel mit dem interimistischen Reglement geifielte und Naffaus ausschließlich niederländische Intereffenpolitik kennzeichnete. schloß er: "Man möge doch an den Bundesrat gehen. Breuken werde diese Beschwerde nicht scheuen, da es nichts wolle, als was streng konventions=

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Wie gesichert sie ihm bis 1878 vorkam, das zeigt in klassischer Weise die große Rede Bismarcks von 1877, mit der er die Umwandlung der deutschen Zollspolitik einleitete. Er schickt den Transitzöllen einen wehmütigen Blick nach, glaubt aber an die Unentbehrlichkeit der preußischen Transitwege für Rußland nach wie vor.

<sup>2</sup> Die Kölner H.K. wies die Zentralkommission hierauf selbst hin, Nau II, S. 257.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Schon aus den früheren Ausführungen über Preußens Anträge stellt sich heraus, daß Preußen und ebenso den anderen Staaten der Sundzoll nicht nur als selbstverständlich, sondern als eine Art Muster galt. Wenn also Treitschte sich so ditter über das Fortbestehen desselben äußert und das leichtsinnige Verhalten der preußischen Unterhändler bei dieser Gelegenheit kritisiert, so hat er die Ansichauung der nächstsolgenden Epoche antizipiert.

mäßig sei. Gine Entscheidung sei nur erwünscht, denn es sei Zeit, daß dem leeren Wortgezänk ein Ende gemacht werde 1."

Die Beschwerde fiel als völlig aussichtslos zu Boden, nach zwei Jahren suchte der Badener Berstett noch einmal auf einem Umwege die Angelegensheit vor den Bundestag zu ziehen: Er schlug Württemberg selber vor, Baden beim Bundestage wegen des Mannheimer Stapels zu verklagen; indem dann Baden hierfür den Bund als kompetent anerkenne, solle es die Schuld auf den preußischen Stapel in Köln schieben; damit wäre denn ein Präcedenziall geschaffen gewesen, der den allgemeinen Angriff auf Preußen gelenkt hätte<sup>2</sup>. "Dies bundespolitische Meisterstück kam jedoch leider nicht zur Ausführung, da der Plan vor der Zeit verraten wurde," fügt Treitschke der Nachricht hinzu.

Weit bedeutsamer war doch die Verhandlung der Rheinschiffahrtssache auf einem europäischen Kongreß. Fortwährend hatte Preußen, wenn die Verhandlungen in der Zentralkommission sich jestjuhren, damit gedroht, den Streit vor die Signaturmächte, die allein über den Sinn der Wiener Afte entscheiben könnten, zu bringen; schließlich war es aber doch England, das dies in Berona tat. Es scheint sich sogar Preußen hierbei zögernd verhalten zu haben<sup>3</sup>, vielleicht weil die englische Begründung anders war als die, welche es felber zur Zeit verfolgte 4. England freilich hatte fich grundlich verrechnet, als es in Wien die reichliche Ausstattung des Königreichs der Niederlande wie seine eigne Sache betrieb. Wenn einst felbst Wilhelm III. es als die felbstverständliche Voraussetung einer gemeinsamen hohen Politik betrachtet hatte, daß die handelspolitit der beiden Länder jede ihres Weges ging, so war das jest doppelt selbstverständlich. Daß Hollands positive Politik fich vor allem gegen die Nation, welche von der freien Durchfuhr den größten Borteil gehabt hatte, tehrte, begriffen die Diplomaten wie die Organe der öffentlichen Meinung und sprachen es unabläffig aus. Tropbem hatten Preufen und England bigher nicht zusammengewirkt; denn England

<sup>1</sup> Schreiben von Marschall an Otterstedt vom 7. März 1819. Berichte von Otterstedt vom 10. und 27. März. Der Minister an Otterstedt vom 28. März 1819. Berlin St. A.

<sup>2</sup> Treitschfe III, 472 nach Blittersdorfs Bericht vom 21. Sept. 1822.

<sup>3</sup> Treitsche III, 278 fagt das ausdrücklich. Seine Begründung ist freilich ganz falsch.

<sup>4</sup> Darauf scheint mir die Klage in einem Rückblick auf die Berhandlungen vom Jahre 1831 zu weisen: "England ging eben nicht weiter, wie die Verhandlungen von Verona und die nachherige Kabinettskorrespondenz beweisen. Verliner St.A. Rheinschiff. Nr. 79.

war eben von dem Wiener Kongreß von jedem unmittelbaren Rechte an der Rheinschiffahrt durch Berwerfung des Clancartnichen Amendements ausgeschlossen worden. Die Position Wellingtons, der in Verona alle Unforderungen der durch Canning neubelebten englischen Politit mit Kraft und Klarheit vertrat, war also eigentlich nicht besonders günstig: "The government of the Netherlands have thougt propre to close the mouth of the river against the commerce of the World", als ob in Wien nicht ausdrücklich nur vom handel der Uferftaaten die Rede gewesen ware. Aber die Enttäuschung und der Unmut über den Schützling von 1814 war so allgemein, daß die Großmächte einen Beschluß vereinbarten: "Die Schwierigkeiten, die noch zu übersteigen bleiben, um den Wiener Bertrag zur Ausführung zu bringen, kamen zum größten Teile von feiten der Regierung der Niederlande. Es follten alfo geeignete Borftellungen bei diefen gemacht werden." Nur Frankreich schloß fich von der Unterzeichnung biefes Prototolls aus, nicht wie fpater eine preugische Darftellung 1 bemerkte, "weil es fich um die Ausführung des Parifer Friedens nicht zu fümmern habe", sondern weil die niederländische Politik von ihm unterftutt, wenn nicht fogar angestachelt wurde.

Die Noten, welche im Februar 1823 in Brüffel eingingen, wurden ausweichend beantwortet. Zuerst zog sich die niederländische Regierung hinter die bald bevorstehenden Mainzer Beschlüsse zurück, dann führte sie auf erneutes Drängen "ihr Souveränitätsrecht, die Mündungen des Rheins gegen den Handel verbündeter Mächte zu schließen" ins Feld (Juli 1825); worauf der englische Gesandte Sir Charles Bagot trocken fragte: "Ist diese Mündung das Meer oder der Rhein?" George Canning aber, der seine Nation ebenso vortrefflich mit Politik wie mit Parodien und Couplets versorgte, gab die lustige Losung aus?:

In matters of commerce the fault of the Dutch Is giving to little and asking too much.

Borwärts war man nicht gekommen, aber das Interesse der europäischen Diplomatie an der Angelegenheit war einmal angeregt. Allerdings vershielten sich die Großmächte ungleich, über Rußland, das allerdings mehrsfach ernste Roten schiefte, klagte man doch in Berlin: "Es habe geradezu Hollands Partei genommen und gemeint: Dieses habe schon genug gethan,

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> De la navigation du Rhin 1827 gleichzeitig in 3 Sprachen versaßt und versbreitet. Delius hat die Schrift, weitaus die bedeutendste Darstellung von preußischer Seite, veranlaßt.

<sup>2</sup> Treitschke III, 471.

wenn es sich der Durchsuhrverbote und verbotgleichen Abgaben enthalte 1." Höchst energisch trat hingegen Österreich auf; denn Metternich lag an den Niederlanden wenig, die gesamte preußische Handels= und Zollpolitik hat ihm ja die längste Zeit als völlig unbedenklich sür Österreich geschienen, so tat er denn hier einmal Preußen gern eine Gesallen. Die Note, die er im Februar 1826 an die Niederländische Regierung richtete, hält sich noch gerade in den Grenzen diplomatischer Hösslichkeit: "Die sreie Schiffahrt bis ins Meer ist eine sormelle Bedingung der Existenz des Königreichs der Niederlande; das Völkerrecht steht höher als die administrativen Anordnungen einzelner Mächte, und das jusque dans (!) la mer ist unwiderruschlich in den Koder des Völkerrechts eingeschrieben. Wenn durch den Barrierevertrag 150 Jahre lang die Schelde geschlossen bleiben konnte, warum sollte nicht der Pariser Vertrag die Freiheit des Rheins bestimmen können!"

Es ift leicht begreiflich, daß hierauf das Haager Rabinett eine noch höhere Tonart anschlug: "Der König habe seine Souveranität von der Vorsehung und nächst dieser von der Geschichte und der freien Wahl eines freien Bolles; fie datiere bom Tage feiner Ankunft in Solland und feiner gleichzeitigen Proklamation als König, nie wurde er fie von einer fremden Roalition angenommen haben, und eine fremde Proklamation habe keinen Wert für einen unabhängigen Staat; denn die Nation der Niederlande erkenne nur die Befege an, die fie fich felber gegeben habe." Bang gegen die Gewohnheit murde dieser Notenwechsel von Ofterreich in der Allgemeinen Beitung sofort veröffentlicht. Diese stolzen Worte standen einem so kunft= lichen Staatsgebilde, beffen Fundament, wie sich nach wenigen Jahren zeigt, so unsicher war, wenig an; in den alten hollandischen Provinzen aber stärkten fie nur das Selbstvertrauen, und zuversichtlicher wie je klang im nächsten Jahre die offiziöse Denkschrift des Advokaten op den Hoof über die Rheinsahrt, die nun freilich wieder diese politische Angelegenheit rein juriftisch behandelte.

Die Beröffentlichung in der Allgem. Zeitung hatte aber den füddeutschen Staaten gezeigt, daß Öfterreich unbedingt für die preußische Auffassung eintrat. Die Annahme wird nicht sehl gehen, daß ihre völlige Umstimmung, die sich damals vollzog, nicht unabhängig von dieser Einsicht war, so wenig man das ausdrücklich sagte; zum mindesten wurde der Ertenntnis des eigenen Borteils durch diese politische Erkenntnis nachgeholsen.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> So die Denkschrift von 1831, wonach Treitschke III, 473: "Rußland vornehmslich erwies sich auch in diesem Streite als ein treuer Bundesgenosse Preußens, hielt dem oranischen Hause ernstlich den unerhörten Bertragsbruch vor" zu berichtigen. Der "treue Bundesgenosse" war hier einmal Österreich.

Die übeln Ersahrungen, welche die Großmächte mit der holländischen Handelspolitik machten, haben gewiß die Neigung zu einem groß-nieder- ländischen Staat beträchtlich abgekühlt und die Gleichgültigkeit, mit der sie seinen Zusammenbruch betrachteten, vorbereitet, sonst aber haben sie doch die politische Gesamtkonstellation wenig beeinflußt. Uns erscheinen jetzt solche wirtschaftspolitische Kämpse um ihres Ersolges willen bedeutsamer als den Zeitgenossen. Das gilt nicht nur sür den Kamps Preußens sür die Befreiung des Rheines sondern ebenso von der Gründung des Zollevereins. Solcher handelspolitischer Grenzstreit brauchte die sonstige gute Freundschaft nicht zu stören, und als die beiden zwiespältigen Hälften der Niederlande wieder außeinanderbrachen, da hat kein Staat das so aufrichtig betrauert wie Preußen, das unter dem bisherigen Zustand am meisten geslitten hatte.

Unterdeffen hatten auch in der Zentralkommission die wichtigsten Berfonlichkeiten gewechfelt. Bunachft mar ichon 1818 Gichhoff gefallen. Der wollte es nicht einsehen, daß jett die Zeit immer neuer Vermittlungs= entwürfe, die er auf Wunsch ausarbeitete, vorbei sei. Als er jett die Atten der Zentralkommission herausgab, verband er fie mit einer Darstellung, die wie immer klar geschrieben viele richtige Bemerkungen enthielt, aber im Grunde darauf hinauslief, daß er felber überall recht gehabt habe, und baß alles falsch gegangen sei, was er nicht geraten. Indem er alle tadelte, erklärte er fich jum Schluß doch besonders ftark gegen Preußens lettes schroffes Auftreten. Begreiflicherweise verdarb er es dadurch mit allen Seiten. Es ift amufant, wie er in der Literatur, den Reden, den Depeschen der nächsten Zeit zum allgemeinen Sündenbock gemacht und immer bon dem einen dem andern zugeschoben wurde. Preußen "refusierte ihn, als ben hollandischen Interessen gang ergeben", die Rölner titulierten ihn als ben "Ginblafer ber fleinen Staaten", diefe aber hauften in felbstgefälligen Betrachtungen alle Schuld an der Beibehaltung des Stapels, an der ber= kehrten Basis der Verhandlungen u. f. w. auf ihn. Gichhoff blieb die Antwort nicht schuldig, das half ihm aber wenig. Er erschien noch einmal warm empjohlen vom Erzbischof Graf Spiegel mit dem Blan einer Kommiffion für alle deutschen Fluffe, wobei er Generalreferent fein wollte, niemand beachtete ihn 1. Er hatte das Schickfal gefunden, das früher oder ipater jeden Bermittler ohne eigene Macht trifft. In der Geschichte bes Rheines nimmt aber boch der Mann eine merkwürdige Stellung ein, ber in wechselvoller Tätigkeit konsequent immer den einen Gedanken ver-

<sup>1</sup> Jacobis Bericht vom 26. April 1819 Berlin St. A.

jolgt hat, daß der Rheinstrom und die Schiffahrt auf ihm eine internationale, von den Berhältniffen der Userstaaten unabhängige Angelegenheit sei. Sein Name ist vergessen, nur im Bonner Bolkswitz lebt unauslöschlich die Erinnerung an den eiteln Koch, den die Laune der Revolutionszeit, weil er gut französisch parlierte, zum Präsetten und Generaldirektor gemacht hatte.

Dann war Jacobi ehrenvoll abberufen worden, als er mit feiner Ronfeguenzmacherei anfing geradezu schädlich zu werden. Der Anlag hierzu ist für die Buftande auf dem Rhein besonders tennzeichnend 1: Die Gebrüder Stinnes, Brunder einer der größten noch blubenden Reedereien, hatten fich von gemeinen Matrofen zu dem bedeutenoften Sandlungshaufe im Clevischen emporgeschwungen. Ihnen allein, rühmte ihr Gönner, der Oberpräfident Binte, fei die wichtige Ausdehnung des Kohlenabsages am Rhein zu danken. Von ihren 66 Nachen auf Ruhr und Rhein liefen 20 als die bisher größten Schiffe auf dem Strom. Anfangs fuhren sie die Steinkohle nach Holland; feit der Bereinigung Belgiens mit Holland war aber jum Schutz der Lütticher Gruben dort der enorme Gingangszoll von 13 fl. auf 11/2 t rheinische Kohlen gelegt. Sie erschlossen darauf den Oberrhein erst= mals der Ruhrkohle und transportierten im Jahre 1819 bereits 2665 177 Atr. rheinaufwärts, von denen über 2 Millionen höher als Köln gingen 2. Da Steinkoble keinem Umschlag unterlag, hatten fie schon bis Strafburg ihre Fahrten ausgedehnt. Um der im Oberlande bisher unbekannten Kohle überhaupt ein Absatgebiet zu schaffen, waren die niedrigsten Frachten nötig, die Fahrt konnte sich nur rentieren, wenn die Rahne Rückfracht bekamen; daher lud Stinnes Getreide, hauptfächlich Safer in Eltville, um den Mainzer Stapel zu vermeiden. Auch fo begrußt man am Oberrhein diefen endlich eröffneten Absahmeg für Getreide mit Freuden. Bei Köln ging es seit 1818 stapelfrei durch. Jacobi war schon fehr empfindlich, daß jene Milberung des Kölner Umschlags ohne sein Zutun vollzogen mar; jest bestand er darauf, daß der Unterschied zwischen Groß- und Rleinschiffern, den schon in Wien jedermann für unzuträglich erklärt hatte, dem Prinzip zu Ehren gewahrt bleibe: Der größte Reeber des Rheins mußte "Rleinschiffer" bleiben, weil er nicht Mitglied einer Rangfahrt auf einer beitimmten Stromftrecke war. Jacobi veranlagte felber, daß die Zentral= tommiffion Stinnes jede Rudladung unterfagte und ihn wiederholt, jogar wenn er nur Steine lub, anhalten ließ. Jacobi geriet barüber in eine bittere perfonliche Korrespondenz mit den Oberpräsidenten Binde und

<sup>1</sup> Das Folgende nach Berlin St. A. Rheinschiff. vol. 26.

<sup>2 3</sup>m 3. 1814, als fie bamit begannen, 1 205 050 3tr.

Solms-Laubach, benen die Notwendigkeit eines Kampses, bei dem man sich selber verwunde, nicht einleuchtete. Es kennzeichnet den Mann, daß Jacobi ihnen vorhielt: "Er sei von je ein Feind aller Willfür gewesen und es sei Verderben, Willfür bei Untergebenen durchzulassen; überhaupt aber werde die Steinkohle nur durch eine vorübergehende Konjunktur vor dem Brennholz begünstigt und habe keine Zukunst." In seinem Trope stimmte Jacobi jest mit den geschworenen Feinden Preußens dasur, daß die Umsschlagssfreiheit sur Kohlen wieder ausgehoben wurde.

Eine solche Prinzipienreiterei konnte der Handelsminister Bülow nicht dulden; er erklärte Jacobis Ches, Bernstorff: der Mann scheine ihm nicht besähigt seine Stelle auszusüllen; er hatte nicht übel Lust, die Firma Stinnes zu einer Regreßklage auf Schadenersatz gegen den übereisrigen Bevollmächtigten zu veranlassen. Jacobi mußte nun freilich seine Abstimmung zurücknehmen, da er aber bei jeder weiteren Erleichterung dieselben Schwierigsteiten erhob, berief man ihn doch bald darauf ab (1821).

Un feine Stelle trat ein Mann gang anderer Art, ber Regierungs= präfident von Trier, bald darauf von Röln, Delius. Bis auf den heutigen Tag ist sein Rame in den Rheinlanden unvergessen, fast wie derjenige Binces in Weftfalen; vielleicht hat fein Beamter soviel wie er dafür getan. hier preußische Befinnung ju erweden. Er war einft hervorgegangen aus Steins Zentralbermaltung, wie fo viele der Tüchtigsten: der Diplomatie an und für fich fremd, überließ ihm doch binnen kurzem das Ministerium diefe schwierigen Berhandlungen, die am Rhein felbst auch am besten geführt werden konnten, faft gang, ba es fie in den besten Sanden fah. Denn Delius besaß, was in dem internationalen Diminutivkongreß der Zentral= tommission von noten mar: heitere Überlegenheit und die Fähigkeit knapp abzubrechen, wo er fah, daß man nicht vorwärts tam. Seine Polemik richtete er immer fo ein, daß er ben anderen beutschen Staaten flar machte: er führe im Grunde ihre Sache. Wenn Jacobi ausfällig gegen die Intereffenten und lehrhaft gegen die Sandelskammern gewesen war, fo ftellte fich Delius mit beiden auf herzlichsten Tug, er teilte ihnen offenherzig von Berhandlungen und Abfichten mehr mit als mit diplomatischem Brauch vereinbar schien, aber er verlangte von ihnen auch, daß fie ihre Antworten "vom allgemeinen preußisch = rheinischen und nicht vom lokal = kölnischen Standpunkt gaben". Das fiel nach dem alten Brauche auch den besten Männern Kölns fehr schwer, und Delius, der vor allem mit dem Kölner Sandelsstand arbeitete, mußte in seinen Berichten doch auch recht unfanjte Worte über den Rölner Rlüngel brauchen.

Delius' erster Ersolg war, daß sich nun endlich 1821 nach Verlauf

von fünf Jahren die Zentralkommission entschloß, die Beratung des definitiven Reglements wenigstens "zum Versuch" vorzunehmen. Beim Versuch blieb es auch; denn gleich über den ersten preußischen Artikel kam man nicht hinaus. Es sollte jetzt statt jusqu'à la mer heißen: jusqu'en pleine mer et vice versa. Die Niederlande, Frankreich, Baden beeiserten sich hierauf, eine neue völkerrechtliche Theorie vom Territorialmeer, d. h. dem Ebbe und Flut unterworfenen Mündungsgediete, auszussellen, womit sie dann noch die veraltete Bynkershoeksche Hypothese vom Küstenmeere dis auf Schußweite verbanden. Es wurde Delius nicht eben schwer, den Widersinn eines Territorialmeeres, das sich sortwährend verändert und eines Küstenmeeres, das von der jeweiligen Tragweite der Kanonen abhängig ist, darzulegen; eine historische Erörterung über den Ursprung der vermeintslichen Seerechte werde wohl Holland selber nicht angenehm sein, bemerkte er ironisch. Schon wurden die kleinen deutschen Staaten schwankend; selbst Nassau stimmte vorübergehend einmal sür die preußische Fassung.

Die niederländische Regierung hatte unterdeffen wieder den Versuch gemacht, durch eine Milberung des bestehenden Buftandes die mankenden Freunde zu befriedigen und festzuhalten. Auch hatte sich wie bei jedem übermäßigen Bolltarif gezeigt, daß er schädigend auf die, welche er schüken foll, zurückfällt. Die Tranfitzölle verscheuchten auch jene Durchfuhr, die man gern behalten hätte, und die Abnahme des Rheinverkehres, die Jacobi schon 1818 jestgestellt hatte, dauerte jort. Die Manujakturwaren des bergischen Landes nahmen nur noch zum kleinen Teil den Weg über Holland, das westfälische Gifen war völlig verdrängt, die füddeutsche Wolle ging insgesamt über hamburg; aber wir feben auch, wie die Rolonialwaren und die Baumwolle von Le Havre und hamburg nach dem Oberrhein gelangen; zum Rhein=Rhonekanal follte jest bald der Rhein=Marnekanal treten, von dem man fich gerade als Tranfitstraße damals viel versprach. Auch die Projekte eines Kanals Minden-Wefel, sowie das wunderliche einer Lahn — Fuldaverbindung tauchten wieder auf; mit der Umgehung Hollands durch Die Ems aber machte man Ernft. Sannover, das fonft murrisch der Weferschiffahrt fast nur Schwierigkeiten bereitete, ließ sich bei diefer Aussicht die Bertiefung der Ober = Ems angelegen fein und Breufen betrieb eifrig die Kanalverbindung mit der Lippe. Sei der Kanal fertig, so sei auch der hollandische Transit lahm gelegt, hieß es überall 1. Freilich war die Sandelsbewegung zwischen den Niederlanden und der Rheinprovinz diesen scheinbar außerordentlich gunftig, die Ginfuhr von hier nach der Rhein=

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> De la navigation du Rhin. p. 25.

provinz belief sich auf 17 Millionen Thaler, die Aussuhr nur auf  $4^{1/2}$  Millionen  $^1$ ; aber kluge Kaufleute sagten sich, daß diese günstige Bilanz mit einem viel zu geringen Gesantumsatz erkaust war, und was den Holländern noch ärgerlicher war: sie kam sast allein Antwerpen zu gute. Man wollte wissen, daß sein Handel den der holländischen Seestädte schon sast ums doppelte überträse.

Solche Erwägungen machten die Regierung geneigt, in einem neuen Rolltarif vom August 1822 die Bügel etwas zu lockern. Das Tonnengelb wurde insoweit gemildert, daß es gegen eine Abgabe von  $12^{1/2}$  Cts. pro Bentner abgelöst werden konnte. Wichtiger war, daß die Transitzölle er= mäßigt wurden. Allein fie blieben Wertzölle, die toftspieligen Formalitäten blieben dieselben, und die Ermäßigung fiel gang ungleichmäßig aus, je nachdem man die Durchfuhr heranziehen oder abstoßen wollte. So betrugen die Auflagen noch immer mindestens 61/20/0 (nach anderen Rechnungen sogar 8½ 0/0) vom Wert, vom Wein 7½ 0/0, von Farbhölzern und Tabak 3 0/0. Bei den meisten anderen Waren war der Durchsuhrzoll auf 1 % des Wertes gefett: bas mare für die Elberfelder und Remicheider Industrie erwünscht gewesen, doch erhöhte fich die Abgabe burch die Nebenkosten, Plombierung u. dergl. doch wieder auf 2 % und den Schaden, den die Bollbeamten durch die grobe Art der Untersuchung anrichteten, schlugen die Raufleute noch höher an. Alle Sandelskammern aber ftellten fest, daß Wolle und Roheisen auch 1 % Transitzoll nicht tragen könnten. Endlich waren die alten Durchsuhrverbote: Gewürze, Thee, heringe, Salz geblieben. Mit dem letten legte man der preußischen Regieverwaltung eine Steuer auf: die westfälischen Salinen langten nicht für den Bedarf der Rhein= proving; gern hatte man englisches Salg bezogen, mußte es aber jest von den Hollandern beziehen, die als Preis den Grenzwert erhoben, der durch die Transportkoften des Salzes aus dem Often beftimmt mar2.

Preußen war sosort entschlossen, einen solchen Taris nicht als Abschlagszahlung anzunehmen. Rach langen, unersprießlichen Debatten gab der holländische Bevollmächtigte, der mit Zähigkeit den beginnenden Rückzug Schritt um Schritt verteidigte, einige weitere Zugeständnisse. Sie versielen sosort Delius' zersezender Kritik: Der Waal allein sollte als Fortsezung des Rheines gelten, aber man behielt sich zugleich die "Territorialmeertheorie vor", und noch 3 Jahre später versicherte eine Denkschrift des nieder-

<sup>1</sup> Delius an Merfens. Nov. 1823.

<sup>2</sup> Dies so wie das Folgende aus den Erhebungen, die die Regierung 1823 bei ben Handelskammern und großen Firmen bes Rheinlands anstellen ließ.

ländischen Ministers, daß der Waal bei Gorkum ende und die Meeresarme, welche den Zwischenraum zwischen dieser Mündung und dem Meere aussjüllten, in keiner Beziehung mit dem Flusse gleichgestellt werden könnten . Ferner erbot man sich zu dauerndem Berzicht auf das Syndikat, das schon seit sünf Jahren ausgehoben war, zu dauernder Festlegung der Transitzölle nach dem Taris von 1822, den Preußen gerade sür unannehmbar hielt; die absoluten Transitverbote wollte man wenigstens etwas mildern. Selbst die reellen Zugeständnisse besagten nicht viel; denn eine Ermäßigung des Oktroi um 10% unter den Konventionaltaris, der auf der deutschen Strecke erhoben wurde, wäre doch vor allem den holländischen Schiffern selber zu gute gekommen. Es wäre als wirklicher Borteil nur die Abschaffung der Plombierung und die Unentgeltlichkeit der zollamtlichen Begleitung geblieben.

Delius lehnte das alles ohne weiteres ab, die anderen deutschen Userstaaten aber waren wie 1818 so auch jest ersreut, daß Holland so guten Willen zeige. Bahern machte noch einen Versuch, etwas mehr zu bekommen: Schiffe von Userstaaten, die mit Landesprodukten beladen seien, sollten vom Transitzoll srei bleiben, d. h. es wollte sür Getreide, Wein und Rohtabak der Psalz eine Erleichterung, Delius aber erklärte auch das von vornherein als ungenügend. Hierauf bemerkte Nassau: nach der Ablehnung auch dieser Vermittlung habe die Tätigkeit der Zentralkommission eigentlich ihr Ende erreicht. Zu allseitigem Erstaunen griff Preußens Vertreter diese Besmerkung des Gegners willig aus.

Delius erklärte kaltblütig, da sich ergeben habe, daß die Mainzer Verssammlung nie zum Ziele gelangen werde, so halte auch er die Erneuerung eines aussichtslosen Versuches für unnüt; nachdem er die Erlaubnis seiner Regierung eingeholt, schied er aus der Kommission aus.

Dieser Diminitutiv=Kongreß aber glaubte nun energisch vorgehen zu können; eine Majorität, die aus den Niederlanden, Frankreich, Nassau und Baden bestand, beschloß sür sich: "Die niederländischen Anerbietungen seien der Art, daß sie in unveränderlicher und ebenso gerechter wie vorteilhafter Weise den Handel aller Nationen begünstigten; alle Forderungen des Wiener Kongresses seien damit ersüllt." Es zeigte sich sosort, daß diese überhebung in sich zusammensallen mußte, und daß es ohne Preußen, über den Kopf Preußens hinweg, eben nicht ging. Die niederländische Partei wurde ihres Phyrhussieges nicht froh; sosort protestierten Bahern und Hessen gegen diese Kompetenzüberschreitung, in Baden aber kam in diesem Augenblick die richtige Erkenntnis des eigenen Vorteils zum Durchbruch, und es trat nun

<sup>1</sup> Treitichte III, 471.

mit aller Entschiedenheit auf die Seite Preugens über. In der Instruktion für den Berliner Gefandten Frankenberg fprach jest der Minifter Berftett von den "Mighelligkeiten, welche die Miggriffe unferes Rommiffars veranlagten", er erging fich in den lebhafteften Ausbrucken der Dankbarkeit für Preußens bisherige Arbeit im Interesse aller Uferstaaten 1. Er hatte dabei auch ein fehr berechtigtes weiteres Intereffe: Baden vollendete damals die Rheinkorrektion nach den Planen des genialen Tulla. Dieses Riefenwert, das in feiner Fortsekung den Rhein erst zu einer Wafferstraße für den Großverkehr gemacht hat, war von Baden, jedoch nur aus Landes= kulturintereffen unternommen, und befangen in der falschen Borftellung, daß der beschleunigte Wafferablauf den abwärts gelegenen Uferstaaten gefährlich werden muffe, waren diefe anfangs alle gegen das große Werk eingenommen. Baden brauchte Preußens Zustimmung, wenn es auch nur eine schweigende mar. Berftett inftruierte den Gefandten, wie fich Baden geradezu in einer Notlage befinde; die Dämme zu erhöhen, wie man ihm wohl vorgeschlagen habe, nute zu nichts, da von jeher die schlimmsten Überschwemmungen von den Rebenfluffen und Bachen, wenn fie vom Rhein her gestaut werden, tamen. Und er gab mit Bezug auf alle Rheinschiffahrts= und Rheinbausachen Frankenberg ben Grundsatz an die Sand, den man mohl als den einer verständigen Selbsterkenntnis bezeichnen kann: "Er folle im Berkehr mit den preußischen Staatsmännern immer durchschimmern laffen, daß wir gegen große Mächte gern Deferenz haben und ihre Braponderang anerkennen, daß wir fie aber als Grogmutige benten, welche den Rleinen gerne Borteile laffen, eben weil fie kleine Staaten find und beren be-Die Zentralkommission hat schließlich jenen Beschluß stillschweigend annulliert, indem sie ihn gar nicht in ihre offiziellen Protokolle aujnahm<sup>3</sup>.

Delius hatte die Kölner Handelskammer beruhigt, er habe nur zum Schein abgebrochen; gerade dadurch werde eine weitere Annäherung erzielt werden. Er war in seiner Stellung allerdings zu der Überzeugung gestommen, daß nicht alle Forderungen des rheinischen Handelsstandes durchzusehen seien, aber er wollte womöglich keinen Schritt tun ohne Zustimmung, sicherlich keinen ohne Befragung der Interessenten. Selbst für die Durch-

<sup>1</sup> Instruftion für Frankenberg 16. Mai 1826. Rarleruhe St.-Archiv.

<sup>2</sup> Berftett an Frankenberg 1826 s. d. Karleruhe St.=A.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Daher fehlen bei Rau V gerade biese interessantesten und entscheibenben Borgänge, während Protofolle und pro memorias der nächstvorhergehenden Situngen in üblicher Breite mitgeteilt sind.

juhrverbote, deren Recht er nie zuzugestehen erklärte, könne man — war feine Meinung — unnachteilige Ausnahmen geftatten, 3. B. für Abfalle und Tee, wenn man nur wesentliche Vorteile daraus erlange; so liek er auch nie einen Zweisel darüber, daß fich die Transitzolle nur auf ein geringes Mag festlegen, aber nicht gang abschaffen ließen, mahrend ber badische Minister jett zuversichtlich schrieb: "Bleibt eine andere Abgabe als der Oftroi auf der Durchfahrt, so wäre das traftatwidrig" 1. Um bedent= lichsten schien ihm schließlich doch die Forderung der freien Durchsahrt. Auch hier fragte er sich, "welche wesentlichen Vorteile wir aus einer solchen, die niederländischen Nationalintereffen fehr nahe berührenden Befugnis zu ziehen imstande sein werden". Aber er selber beantwortete sich diese Bedenken in seiner weitschauenden Weise: "So sehr die Ansichten über den praktischen Wert einer freien Durchfahrt auseinandergingen, so muffe doch immer bas Recht, welches die Möglichkeit einer Konkurrenz begründe und dadurch gegen ungebührliche Behandlung sichere, von Wert fein, zumal man die Ent= wicklung der Handelskräfte und Berkehrsmittel nicht vorausschen könne. Berschieden sei die niederländische Regierung vom niederländischen Sandelsitand: diefer halte mit seiner privilegierten Zwischenhand weit größere Vorteile fest als jene, die Konkurreng der Bevorrechteten untereinander schwäche nicht den Korporationsgeist, und am Ende blieben auch der Regierung noch mehr indirette Mittel ber Begunftigung bier, ber Beschräntung bort. Daher könne dauernd nur die internationale Konkurrenz helfen."

Die Umfrage, welche die preußische Regierung im Dezember 1823 bei den Handelskammern und einzelnen Großfirmen unternahm, ergab jedoch nicht diesenige Einheit der Anschauungen, welche man vorausgesetzt hatte<sup>2</sup>. Aachen verhielt sich ganz gleichgültig. Die Elberselber, welche eben jetzt großartige, auf die Dauer freilich nicht vom Glück begünstigte Anstrengungen machten, vermittelst der "Westindischen Kompagnie" den Handel nach Mittelamerika zu organissieren, erkannten schon die bisherigen Ermäßigungen des niederländischen Tariss an und begehrten nur Übergang zum Gewichtszoll und Erleichterung der Kontrolle, die freie Seefahrt schien ihnen möglich: "Gehen Schisse von Amerika dis Begesack, so werden sie auch dis Köln kommen", aber die erleichterte Umladung in Rotterdam erschien ihnen weit wichtiger. Die niederrheinischen Städte Düsseldorf und Duisburg waren

<sup>1</sup> Berftett an Frankenberg a. a. D.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Entachten der Westindischen Kompagnie und der Firmen Simons Erben und Frowein, der Handelskammern Aachen, Köln, Düsselborf, Duisburg, sowie des dortigen Wasserbauinspektors Maaßen, der Firma Fr. W. Hasenclever-Remscheid, dazu die eingehende Korrespondenz von Merkens und Delius.

noch fleptischer gegen die freie Seefahrt, die doch nur bei einer Bertiefung des Rheines, welche die Niederlande immer hintertreiben würden, möglich fei: die bisherigen Tarife aber erschienen ihnen schlechterdings unerträglich. So fampfte die Rölner Sandelskammer fast allein für die freie Seefahrt. Gine wesentliche Unterftukung fand fie nur in der größten Erportfirma der Rheinlande, die diefen Rang von der Mitte des achtzehnten Jahrhunderts bis zur Gegenwart behauptet hat, Fr. 2B. Safenclever in Remicheid. Aus ihren eigenen Erfahrungen fest fie die ungeheuren Vorteile eines diretten Berkehrs auseinander. Erft fürzlich hatte ihr ein von Lima kommender Rapitan eines kleineren Seefchiffes angeboten, für fie in Roln ju laden. "Jest aber muß alles nach Holland, bloß um den Hollandern die Taschen ju fullen und mit ihrer großen Schere gekniffen zu werden" - fügte fie mit einem echt Remscheider Bilbe hinzu. Unermüdlich drängte und bat mit jenen Übertreibungen, wie fie dem vorwarts ftrebenden Intereffenten ftets erlaubt find, die Kölner Sandelskammer unter der Führung von Merkens. Der Grundgedanke, den fie hervorhob, war immer: "Nur mit der freien Durchfahrt kann das westliche Deutschland wieder den Sandel erfter Sand an fich gieben; erft wenn Roln wieder feine Waren direkt aus Amerika bezieht, ift das Gleichgewicht hergestellt. In Roln wird dann ein zweites Amsterdam für Süddeutschland entstehen und der unnatürliche Auftand beendet, daß diefes jest rechts von Frankreich, links von den Sanfeftadten verforgt wird, während der Rhein brach liegt." Sie beruft fich nicht nur auf die Traditionen des Mittelalters, sondern erinnert auch daran, daß bis zum Jahre 1806 die Festung Wefel mit Getreide aus den preußischen Oftseehäfen proviantiert wurde, daß Napoleon 1809 ein Kriegs= schiff von 8 Kanonen bis Mainz gesandt habe. Gine Tiefe des Fahrwaffers von 10' fchien ihnen für den Seeverkehr ausreichend, da fie, absichtlich optimistisch, auch für die Zukunft an eine Bevorzugung kleiner Fahrzeuge für denfelben glaubten. Wie es dem Schiffer, wenn er erft einmal durch den Ranal fei, auch jetzt gleich fei, ob er feinen Rurs auf Amsterdam oder hamburg richte, werde er künftig auch ohne Mehrkosten nach Köln fahren. Ausnahmsweise hatte die Kölner einmal die heilsame Selbsterkenntnis ergriffen, daß fie felber in ihrer Wirtschaft hinter ber Beit gurudgeblieben feien : "Mit bem erweiterten Geschäftstreife", schrieben fie, "wird fich auch unfer Befichtsfreis erweitern, neue Ideen werden gewedt, schlummernde Rräfte werden entwickelt, Verbindungen, welche man bis jest nicht einmal ahnte, werden angeknüpft werden, und an Stelle des dürftigen Speditions= und Zwischenhandels, womit der Handel der Rhein= lande fich zwei Jahrhunderte lang hinschleppen mußte, wird eine gang neue

Art kausmännischer Betriebsamkeit sich entsalten, welche die ganze zivilisierte Welt umsaßt". Dazwischen aber melbete sich doch die alte pessimistische Stimmung: Mit der Ausbebung des Stapels verliert Köln die Spedition und aus ihr ein Einkommen von mehr als einer Million Frank. Das muß der direkte Handel ersehen; ohne künstliche Begünstigung vermag es dies nicht; denn es liegt Holland zu nahe, um sich natürlich halten zu können.

Delius, der sich, wie wir sahen, im übrigen der Kölner Ansicht ansichloß, wollte diese Berzagtheit nicht gelten lassen, aber schon vorher hatte er Merkens eine bündige Zusicherung gegeben, wie er sich die weitere Beschützung Kölns denke: "Fällt der Stapel, so soll dazür eine ersolgreiche Begünstigung des Zwischen-Transits vor dem direkten Transit stattsinden. Vielleicht gelingt es mir, die Tarisumlegung auf dem preußischen Niederrhein ganz zu vermeiden." Es sollte also, durch Verzicht auf die preußischen Oktroi-Einnahmen dis Köln, der Spedition dieser Stadt Vorschub geleistet werden. Das Interesse der alten Stapelstadt hat noch einmal damit eine Resorm einleiten lassen, die sür die Zukunst sast die wichtigste unter allen werden sollte.

Wollte man die preußische Regierung festhalten bei der Bertretung der freien Durchfahrt, so mufte man, wie die Dinge standen, eine Brobe für diese selber ablegen. Man wartete in Röln noch einige Jahre, bis der Abschluß der Verhandlungen mit Holland und die Aushebung des Stapels unmittelbar bevorftanden, Merkens schenkte feinen Rollegen keine bittere Bahrheit, er bewies ihnen, daß Köln im Grunde froh fein muffe, den Stapel loszuwerden: "Erbschaften und Brivilegien haben niemals durch eine Reihe bon Generationen hindurch dauernden Wohlstand gegeben; fie machen bequem, wie die Erwerbung felbst bequem ift. Die Bequemlichkeit artet in Kaulheit aus und die Produktion gerät ins Stocken. Nur die Produktion kann Reichtum geben. Beim Stapel aber produzieren wir gar nichts. Was er den Sandelsstand gewinnen läßt, ift Sandlangerlohn, der ohne Not und mit Widerwillen bezahlt wird. In Roln erringt die Meifterschaft, wer die Subalternität zu verlaffen nicht den Mut hat." Ratürlich erklärte er, so freimutig ju fprechen, "weil wir unter uns find"; denn diefelben Anklagen von Fremden ausgesprochen, nahmen die Rölner übel auf. Man beschloß, eine Deputation nach England zu fenden, um die dortigen Absat= verhältniffe und die Möglichkeiten einer direkten Berbindung zu ftudieren. Während die bergischen Fabrikanten schon längst in England und allen Teilen Amerikas zu Saufe maren, fand fich damals bezeichnender Weise in Röln nur ein einziger, eben zugezogener Raufmann, der in England ge=

wefen war und englisch verstand, Solterhoff, berfelbe, welcher ben Sandel mit Wildhauten, den ersten felbständigen Sandelszweig Rolns, hierher gezogen hat. Der Hajeninspektor Rollens und der Gründer des Oberhausener Werkes, Lueg, schloffen fich ihm an. Der Bericht, den die Deputierten von ihrer Entdedungsfahrt nach England erstatteten, gehört zu ben intereffanteften wirtschaftsgeschichtlichen Dokumenten, und es ware zu wünschen, daß Rommissionen unserer Zeit ebenso frisch und ohne Voreingenommenheit englische Dinge betrachtet hatten. Sie konnten über den ersten energischen Aufschwung der Dampfschiffahrt berichten, fie machten in Liverpool die erste Eisenbahnfahrt Stephensons mit, sie beobachteten bei hull, wo fie felber bei den Kaufleuten, die ihre altgewohnten Beziehungen nicht um neuer ungewiffer willen gefährden wollten, nur Ablehnung fanden, den Bau eines neuen Konkurrenzhafens, fie ftaunten die Leiftungen der Maschinen an, vor allem aber intereffierten fie Sustiffon lebhaft für ihr Anliegen, fie veranlagten auch eine englische Schrift, burch die auf die Bedeutung einer regelmäßigen direkten Schiffahrt aufmerkfam gemacht wurde. So lange bemuhte fich feit jenem verfehlten Antrag Clancartys England um die Beteiligung an der Rheinsahrt: noch vor kurgem hatte Delius den Mitgliedern der Bentraltommission auf den Ropf zugesagt, daß die Niederlande sie nur durch die England=Furcht, einen Rest des Kontinentalsperren=Spitems, gegen die Forde= rung der freien Durchfahrt zusammenhielten; aber als jest die Rölner Deputierten Ladung für eine kleine Brigg "Joseph und Anna" suchten, brachten fie diefelbe doch nur mit Muhe und nicht vollständig bei englischen und Rölner Raufleuten auf. Der Verfuch der Schiffahrt gelang gang wohl; die niederländische Regierung, die sich wohl hütete, in diesem kritischen Augenblick das Obium, das auf ihr lastete, zu vermehren, erlaubte gegen Entrichtung der Transitabgaben die Durchsahrt; die genaue Ralkulation der Rosten ergab aber einstweilen nur einen geringen Vorteil. Immerhin fagte man fich, daß auch diefer genüge, um wenigstens die Alleinherrschaft der hollandischen Kaufleute in Schach zu halten. Man fah auch später, als die hoffnungen auf die freie Seefahrt fich bedeutend einschränkten, sie doch mit autem Recht als ein Sicherheitsventil an, das unentbehrlich ist, auch wenn es nicht in Wirksamkeit tritt. Darum bemuhte fich Delius in Gemeinschaft mit Sad, ber ben barnieberliegenden Berkehr feiner neuen Proving Pommern zu heben und womöglich mit dem seiner alten Beimat in Berbindung zu setzen suchte, um eine dirette See= Klußschiffahrt von den Oftseehäjen nach Köln ins Werk zu setzen — alles Plane, die erst in einer späteren Zukunft reisten, die aber auch, als sie entstanden, nichts Phantaftisches an fich hatten, die nur deshalb in den

Hintergrund gedrängt wurden, weil mit dem Wegschieben des Riegels sich der nähere Verkehr in ungeahnter Weise entwickelte und die Wünsche befriedigte.

Che es zu diesen Versuchen kommen konnte, hatten sich die Verhältnisse beträchtlich zu Gunften der preußischen Auffaffung verschoben. Unter Schein= gejechten ftellte die niederländische Regierung den Rückzug an. Die Bolksftimmung in den Niederlanden war freilich nach der Zuruckweifung der österreichischen Noten im Jahre 1826 gehobener wie je, aber die Staats= manner mußten sich doch sagen, daß sie, jest nur noch allein von dem nicht gang uneigennütigen Frankreich unterstütt, allmählich ben Boden unter den Fugen verloren. Sie versuchten es wieder einmal mit einem Unerbieten, das nach etwas aussah, ohne etwas zu fein: fie erboten fich unter Berufung, daß ichon einmal in Wien ber Led als hauptmundung bes Rheins bezeichnet war, diesen freizugeben und nur noch mit dem Oftroi zu belaften 1. In Berlin glaubte man wirklich einige Monate lang am Ziele zu fein. Bernstorff, dem alten und franklichen Leiter der preußischen Bolitik. war es gewiß nicht zu verdenken, wenn er dem badischen Gefandten voll Freude erklärte2: Er werde den Moment der Beilegung als einen feiner glücklichsten betrachten, ber ihn von einer Laft feiner Amtejuhrung befreie: die Sauptfache sei jest entschieden; ob der Led schiffbar fei, mußte die Unterfuchung freilich lehren. Er bekannte offen, daß die Riederlande mehr durch die eigene Rotlage als durch die dringenden Ansprüche der großen Mächte bewogen feien; fie hatten Frankreichs Gigennut eingesehen, das fie nur bestärkt habe, um nach und nach den ganzen Handel unter feine Kontrolle zu ziehen.

Daß Holland in allen wesentlichen Puntten nicht nachzugeben gedenke, bewies übrigens die gleichzeitige ofsiziöse Schrift op den Hoof's "Over Rijnvaart", in der, nur in der Form gemäßigt, die holländische Theorie vom Binnenmeere und die Bynkershoek'sche Hypothese verteidigt, der ganze Berlauf der Angelegenheit vom Wiener Vertrag an geschickt juristisch zu Hollands Gunsten dargestellt war. Auch ein zweites Anerbieten der Niederlande sügte dem Leck nur ein Stück des Waals unter Vorbehalt jenes seltsamen "Binnenmeeres" hinzu. Die Besürchtungen, daß Preußen doch um des lieben Friedens willen nachgeben werde, waren im Jahre 1827

<sup>1</sup> Note vom 10. September 1826.

<sup>2</sup> Frankenbergs Bericht 12. Dezember 1826. Rarlsruhe St.-A.

<sup>3</sup> Note vom 1. Mai 1827.

im Rheinland allaemein. Rochmals vereinbarten wie früher, nachdem das kleinstädtisch gewordene Mainz lange geschwiegen, Koln und Mainz eine Denkichrift gegen das hollandische Anerbieten; bei ber internationalen Wichtigkeit der Fragen ließen fie fie zugleich in 3 Sprachen erscheinen 1; es ist die wichtigste und reichhaltigste der aus diesem Lager erschienenen Es machte doch großen Eindruck, daß die gesamte Proving, beren neu geschaffenes Organ, der Provinziallandtag, noch wenig Gelegenheit gehabt hatte, fich bemerklich zu machen, einmutig und entschieden auf ben Standpunkt Rolns trat und erklärte: "Erft dann tann die Beftimmung des Rheins als Welthandelsftrage erfüllt fein, wenn die Wimpel aller Nationen das zu hoher Regiamkeit wieder erwachte Rheinvolk begrußen." Den Ausschlag aber gab doch der Nachweis, daß schon seit 1743 in Holland felbst bestimmt mar, daß dem Waal zwei Drittel, dem Nieder= rhein ein Drittel des Waffers zugeteilt werbe, daß nach Abzweigung der Mffel dem Led tatfächlich nur ein Fünftel bleibe und daß er an feichten Stellen nur 21/2-3' Tiefe habe.

Die Besorgniffe wiederholten sich, als fich im nächsten Jahre, 1828, bestimmte Nachrichten verbreiteten, daß den Niederlanden außer dem Oftroi noch eine feste Gebühr ftatt des Transitzolles zugestanden und die freie Durchfahrt nur den Bewohnern der Rheinuferstaaten eingeräumt werden folle. In einer Immediateingabe an ben König verwahrte fich die Stadt Röln hiergegen, sie appellierte an die Ehre Preußens, wenn etwa gar die Schiffe der preußischen Oftprovinzen vom Rhein ausgeschloffen werden follten und behauptete, daß man ftatt der alten rechtswidrigen nur eine neue rechtsgültige Abhängigkeit eintausche. Und Merkens hatte nicht Unrecht, wenn er zu Delius bitter bemerkte: Wenn man nur den Rheinschiffen die Fahrt ins Meer erlaube, heiße das fo viel, als wenn man von einem Schaukelpferde verlange, daß es auf eigenen Bugen laufe. Der befte handels= politische Erfolg, den Breußen soeben erlangt hatte, der Schiffahrtspertrag mit England, durch den es Brefche in das Syftem der Navigationsatte gelegt hatte, wurde dadurch für die Rheinlande unbenutbar, da England darin nur Schiffe zuließ aus häfen, in denen Reziprozität gemährt wurde. Das konnten nun die Rheinhafen nicht fein, und Holland galt nicht als Vorhafen. Die Antwort fiel nach bem milden Brauch jener Tage freundlich beschwichtigend aus: "Man sei über das Interesse der Untertanen längst informiert." Der Finanzminister Mot aber, ber burchaus im Einverständnis mit Delius versuhr, war entschlossen, jest endlich einen Streit zu beenden,

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> De la navigation du Rhin. Cologne 1827.

ber seit 14 Jahren die ganze Volkswirtschaft des Westens lähmte, der beigelegt werden mußte, wenn nicht nur die westliche Hälfte Preußens, sondern auch das süddeutsche Hinterland zur freien Entwicklung ihrer Kräfte kommen sollten.

Preußen allein schloß diesen Vertrag; die Zentralfommission mochte ihn prüsen und annehmen. Auch das war ein wichtiger diplomatischer Ersolg. Baden hatte Ende  $1826^{1}$  nochmals den schückternen Vorschlag gemacht, die Verhandlungen durch die Gesandten der beteiligten Staaten am Bundestag sühren zu lassen, aber Vernstorff hatte das entschieden zusückgewiesen, und gewiß nicht nur, wie der Gesandte Frankenberg meinte, "weil in Berlin die Meinung herrsche, Österreich habe alle Vundesstaaten in der Tasche". Preußen hatte vielmehr in diesen 15 Jahren gelernt, was es bedeutet, handelspolitische Geschäfte von vielköpfigen Versammlungen sühren zu lassen. Der Grundsatz war bei Motz gereist, der nachher auch der des Zollvereins geworden ist, daß Handelsverträge von Preußen allein verhandelt und abgeschlossen würden und alsdann den anderen zur Annahme oder Ablehnung vorgelegt würden.

Im Grunde mar das, mas Mot jett den Riederlanden zugestand, boch basselbe, mas Preufen von Anjang an geboten hatte: bas "droit fixe", der Zuschlag zum Ottroi, war jener "Sundzoll" nach dem Gewichte, den es statt des Transitwertzolles vorgeschlagen; und dag Preußen es England überlaffen konnte, feine Angelegenheiten mit den Niederlanden allein zu ordnen und nicht bloß in Empfang zu nehmen, was Preußen für fich und die Rheinstaaten erwirkte, verstand fich fast von felber. Gin bedeut= famer Erjolg von Mot war aber namentlich, daß er Holland zum Verzicht auf feinen Binnenmeeranspruch bewog, daß nicht nur fämtliche Rheinmundungen der Durchsuhr freigegeben wurden, sondern, was wichtiger war, daß die Schiffahrt bis Antwerpen ebenso behandelt wurde. namentlich machte er ben Rölnern ben Vertragsentwurf etwas schmachafter. Grofartig und in Nebenfragen etwas leichtsinnig freigebig, wie Mog mar, veranlaßte er auch den König, der Stadt Köln volle Entschädigung für ihre Berlufte zu versprechen, und die Rolner Sandelskammer mandte fich baber fojort der angenehmen Aufgabe zu, eine lange Lifte bon Bunfchen aufauftellen. Bescheiden mar fie gerade nicht: eine große privilegierte Sandels= meffe, Aufhebung des Oftrois bis Koln, Berminderung des Landtranfits auf den Strafen bis Röln, womöglich auch hafenbauten feitens des Staates,

<sup>1</sup> Frankenberg 3 Bericht 12. Dezember 1826. Rarlgruhe St.-A.

wie es Baben, das man jetzt der Regierung als Muster vorhielt, in Mannsheim getan habe. Delius war wenig zufrieden mit der allzu zarten Beshandlung der Kölner. Der Magistrat tat auch jetzt trotz seiner Mahnungen schlechterdings nichts für den Hasen, die großen Einnahmen, die aus dem Umschlagsrecht herstossen, verschwanden im allgemeinen Stadtsäcklund der Zustand der Ausladevorrichtungen in Köln war am ganzen Khein berüchtigt.

Noch hatte man fortwährend in Süddeutschland geglaubt, daß trot aller Berficherungen in der Zentralkommiffion Breugen den Rölner Stapel dauernd beibehalten wolle. Noch 1826 mußte Bernftorff dem badifchen Gefandten feierlich verfichern, daß Preußen ihn lonal nur als einzig mög= liches Rampfmittel ansehe. Traf doch der Stapel das hinterland be= fonders. Rach den großen Erleichterungen des Jahres 1818 war mit dem Kölner Umschlag alles beim alten geblieben, und wie immer zeitigte eine halbe Magregel allerlei Bunderlichkeiten. Der hafenkommiffar klagte 1826 über die widerfinnigen Konsequenzen, die fich täglich häuften. Tövie z. B. gingen ftapelfrei durch, Pfeifen in derfelben Ladung mußten umgeladen werden. Noch immer wurde von Zündorf nach Mülheim der Stapel viel umfahren, der innere Verkehr ging überhaupt meift auf der Achse. Der Safentommiffar beantragte, wenigftens diefen freizugeben. Weit angftlicher noch verfuhr man in Maing 1. "Nur die Taktik der Intereffenten hatte fich gegen früher geandert", bemerkt Edert, "indem fie nicht mehr die Nütlichkeit des Stapels hervorhoben, sondern fich bei seiner Sandhabung einfach hinter das nun einmal bestehende und immer noch nicht aufgehobene Recht hier blühte denn auch die Eisersucht gegen Frankfurt. verschanzten." dem Solms-Laubach die alten Borrechte bestätigt hatte; nur ungern gab man den kleinen formalen Berbefferungen und Erleichterungen nach, die vom Oftroi-Inspektor verlangt wurden, und felbst die Schweizer Lauertannen, die zu allen Zeiten frei durchgegangen maren, suchte man im Einverständnis mit dem heffischen Ministerium jest vorübergebend dem Umschlag zu unterwerfen. Das Umfahren des Stapels von hochheim bis Biebrich murde wieder schwunghaft betrieben und es war gut kleinstaatlich gedacht, daß heffen, um feinen Untertanen doch auch den kleinen Gewinn aus dem Umfahren nicht entgeben zu laffen, jett felber allen Protesten von Mainz zum Trot den Fleden Koftheim zu begünftigen und Sochheim als Ladeplat zu verdrängen suchte. Darüber tam es auch wieder einmal zu einer Klage von Naffau gegen Heffen beim Bundestage; ja, es fam zu

<sup>1</sup> hierüber eingehend Edert 115 ff.

Gewaltmaßregeln: Im Jahre 1824 wurden die nach Mainz fahrenden Schiffer in Caub festgehalten und jedes Schiff von 4 Felbschützen bewacht1. Auf die Anfrage der Mainzer, was zu tun sei, rieten die Kölner Kollegen2: Da die Behörden gegen den Kostheimer Umschlag nicht vorgingen. bleibe nur das harte und beschwerliche Mittel der Konkurrenz. Mainz solle mit einer erheblichen Verringerung der Frachttagen und mit einer Verminderung der Rechte der Rangschiffer vorgeben. Sei der Stapel einmal aufgehoben, dann würden Biebrich, Hochheim und Roftheim taum noch als Safen bestehen können, dann mußte aber auch Mainz seine Krahneneinkunfte nicht mehr als feste Revenue, fondern als einen gebührenden Arbeitslohn und nichts mehr betrachten. Berade am Stapel aber hielten ja die Mainzer Kaufleute oder Spediteure als ihrer Nahrungsquelle, auch jett wie früher waren fie eifriger als die Schiffer, die schließlich fuhren, wohin fie Fracht Nur Baden hob nach dem Umschwung seiner Stellung 1827 ben Stapel von Mannheim aus eigener Bewegung auf. So war das Umschlagsrecht turz vor seinem Erlöschen so läftig, als es nur je gewesen, der gehäffige Charafter eines Privilegs für zwei Städte trat immer noch so deutlich wie je hervor, und wie die Klügsten unter den Rölnern über diefes Privileg urteilten, wenn fie unter fich waren, haben wir an den Reden und Briefen von Mertens gefehen. Preußen als Staat aber gab mit bem Stapel nichts auf.

Alles war zur Unterzeichnung des Vertrages bereit, als die belgische Revolution ausbrach und der niederländische Staat wieder in seine zwei Hälsten zersiel. Für die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands ist das, wie sich schon nach wenigen Jahren herausstellte, vom größten Vorteil gewesen: man besaß jetzt auf dem Wege zum Meere zwei auf einander eisersüchtige Konkurrenten, die sich beide bemühen mußten, den deutschen Verkehr durch Vorteile, die sie ihm gewährten, an sich zu ziehen; die Überlegenheit des alleinigen Besitzers der Seeküste, der dem Hinterland seine Bedingungen diktieren konnte, hatte ein für allemal ihr Ende. Die nächsten Folgen aber waren dennoch sehr unliedsamer Art, und da Kausteute in ihren Kundgebungen gewöhnlich nur mit den nächstliegenden Konjunkturen rechnen, waren die Klagen allgemein. König Friedrich Wilhelm III. aber empfand die Einsbußen des nahverwandten oranischen Hauses sast wie einen persönlichen Schmerz. Der handelspolitische Jank hatte kaum ze bis an ihn herangereicht, und auch die zünstige Diplomatie hatte ihn als unausbleibliche

<sup>1</sup> Mitteilung der H.-A. Mainz an Köln.

² Röln. H.:R.

nachbarliche Reibung mit in Rauf genommen, das gute Gesamtverhältnis war dadurch kaum berührt worden; jest war der König entschlossen, den Draniern Gefälligkeiten zu erweifen, mahrend zu folchen gegen den zweideutigen belgischen Revolutionsstaat gar kein Anlaß vorzuliegen schien. Schon aber war, wie wir gesehen. Antwerpen ber wichtigste Blat für die Rheinlande geworden, fogar eine bescheidene dirette Schiffahrt hatte fich dabin von Roln aus entwickelt. Die Meinung, "daß ohne Ronkurrens Antwerpens doch alles umfonft sei", war allgemein und man wollte fich nicht eingestehen, daß Preußen unter den gegenwärtigen Umftanden nicht mit holland über Rechte Belgiens abichließen fonne. So erregte es benn in Rheinland die größte Bestürzung, als am 31. März 1831 von der Mainzer Zentralkommission ber Bertrag genehmigt wurde, durch den für Belgien über eine Beteiligung an der freien Rheinschiffahrt nichts auß= gemacht murde. Delius gab fofort der Rolner Sandelstammer die Erflärung: "Das getrennte Belgien gehört nicht zu den Rheinuferstaaten; es tonnte also auch für beffen Sandelsschiffahrt auf dem Rhein nichts außbedungen werden. Forderungen diefer Art würden jum Abbruch der Unterhandlungen und zu fehr bedenklichen politischen Folgen geführt haben. Jedoch ift das unabweisliche Bedürfnis der rheinischen Schiffahrt nach freier Mitbenütung der Wafferstragen, die aus den Binnengewäffern des Rheins und der Schelde gebildet werden, in den Schlugverhandlungen fehr bestimmt ausgedrückt und beffen Befriedigung borbehalten worden. Die Regierung der Niederlande hat fich bereit erklart, nach Regelung der belgischen Streit= fachen über diesen Gegenstand Bereinbarungen zu treffen. Auch fehlt es der preußischen Regierung nicht an Mitteln, ihren Vorbehalt geltend gu machen."

Delius wußte gut genug, wie wenig ein solches allgemeines Versprechen besagte, und wie wenig man in Berlin, des langen Streites müde, geneigt war, sogleich einen neuen zu beginnen. Er schlug daher den etwas bedenklichen Weg ein, seine Vertrauensmänner zu einer Agitation anzuspornen, um das Ministerium rascher vorwärts zu drängen. In jener Zeit einer minder straffen Zentralisation der obersten Behörden beanspruchten die hohen Provinzial=beamten so etwas noch als ihr gutes Recht. Er schrieb nach Köln: "Jedensalls wird es mir ganz recht sein, wenn einige rheinische Handelskammern Seiner Majestät ihre Besorgnisse vortragen, Prinz Wilhelm um Empsehlung bitten und dadurch auf eine möglichst baldige definitive Regulierung wegen des Vorbehalts hinwirken wollen. Vorsicht ist allerdings bei den entgegenstehenden Interessen sehr zu wünschen." Vorsicht übte die Handelskammer Köln allerdings nicht, sondern benützte den ihr von Delius ausgestellten

Freibrief zu den heftigsten Klagen und Ausfällen: "Für uns bedurfte es nicht des zu den Wolken dringenden Jubels der ganzen holländischen Nation über die Bombardierung der Antwerpener Warenniederlagen, um uns zu vergewissen, daß an dem holländischen Nationalcharakter die höhere Zivilissation ersolglos vorübergegangen ist. Einstweilen sind wir den Holländern wieder anheimgegeben wie ehemals, als Antwerpen uns nicht zur Hilfe kam." Sie wünschte die Ratisitation des ganzen Vertrages ausgeseht, bis die Schelbestrage erledigt sei. — Davon konnte nicht die Rede sein. Einstruck aber haben diese Forderungen doch gemacht; sie leiteten eine neue Phase der Schiffahrtspolitik ein.

In Röln verloren angefichts der vollendeten Tatfache die besonnenen Leute völlig das Steuer aus der Hand. So oft man es auch vorher gesagt hatte, so unbegreiflich mar doch der Mehrzahl der Spediteure die Aufhebung des Stapels, die fie "brotlos machte", d. h. notigte, fich produktiveren Handelszweigen zuzuwenden. Auch in einer amtlichen Schätzung 1 nahm man an, daß Köln wahrscheinlich drei Viertel seiner Spedition verlieren werde, und um nur noch den Rest zu behalten, muffe es seine verwahrloften Safenanlagen auf den Ruk von Mannheim seken. Man nahm für den Augenblick mit Recht an, daß fich die Abneigung Hollands gegen Röln kehren wurde, mahrend Mainz durch seine Teilnahmlofigkeit und Indoleng fich in den Augen der Hollander Berdienste erworben habe, die es jett felber geschickt zu feinem Borteil geltend mache, daß endlich auch die Oberdeutschen die Stadt, die fie fo lange ausgebeutet hatte, vermeiden würden. Die Kölner standen dem Kommenden ansangs jaffungslos gegenüber. Als Delius mahnend fragte, was benn bisher ge= schehen sei, um der Umanderung entgegenzugehen, entluden fie den Groll nur in wilden Eingaben an den König und die Regierung, in denen fie fühnlich behaupteten, die königlichen Versprechungen hätten sie in Vertrauen eingewiegt. Sie wagten es, in einer unmittelbaren Gingabe an den Rönig zu schreiben: "In Koln sei die allgemeine Volksansicht, man wolle Köln absichtlich ruinieren; und noch schlimmere Gerüchte, die fie nicht wieder= holen wollten, gingen um; fie verlangten völlige Entschädigung, die fie fordern konnten, wo es fich um Aufhebung eines Brivilegs handelte." Der Oberbürgermeifter verstattete fich sogar die leere Demonstration, am Tage der Aufhebung des Umichlags ihn nochmals von den landenden Schiffen zu verlangen. Nachdem man sich 15 Jahre lang in Außerungen von preußischem Patriotismus nicht hatte genug tun können, zog man jest wieder einmal

<sup>1</sup> Bericht des Safentommiffars. Röln. S.-R.

das Register des Preußenhasses auf. Manches war dabei wohl Berechnung: Troziges Übersordern half bisweilen auch schon, ehe es Parlamente gab. Delius, der noch eben der Handelskammer das Zeugnis ausgestellt hatte, daß ihre konsequente Opposition in diesem sünfzehnjährigen Kampse von größtem Ruzen sür die Sache gewesen sei, war außer sich.

Die klugen und kalten Köpfe im Ministerium, Maaken und Cichhorn. wollten der Stadt überhaupt teine Entschädigung gewähren: an Magdeburg habe man es gesehen, daß die Aushebung des Stapels den Handel des Plages nicht nur nicht geschädigt, fondern bedeutend gehoben habe. Delius schlug nach seiner Renntnis der Kölner vor, ihnen nicht eine bare Ent= schädigung zu geben, sondern eine Zinsgarantie für eine große Anleihe, mit der fie ihre Finanzen ordnen, vor allem ihren hafen bauen follten. Allein König Friedrich Wilhelm III. glaubte fich durch feine Zusage von 1829 gebunden; er wollte lieber mit Opfern die Gemüter in der rheinischen Sauptstadt beschwichtigen 1. Dem Sandel konnte man helfen, indem der Staat zu Bunften Kolns auf einen Teil des Oktrois verzichtete, die Stadt konnte man entschädigen. Sie hatte auf die begueme Sinekur der Umschlagsgebühren ihre Finanzen großenteils begründet. Napoleon hatte diese einst zur Staatstaffe eingezogen, Preugen aber alsbald wieder ber Stadt, deren eifrige politische Unterftützung so erwünscht war, überlaffen. Der Robertrag belief sich auf 93 225 Taler, der Reinertrag auf 62 300 Taler. Der Staat billigte jett der Stadt einen Jahreszuschuß von 50 000 Taler bis zur Gesamthohe einer halben Million zu. So schnitt Köln bei der Liqui= dation der Vergangenheit noch gut genug ab. Mainz erhielt natürlich für feinen Stapel feinen Pfennig Entschädigung.

Die Rheinschiffahrtsakte vom 31. März 1831 brachte nun endlich die Aussührung der Bestimmungen des Wiener Kongresses. Sie ergänzt jene eine verhängnisvolle Lücke der Wiener Akte, bewegt sich aber im übrigen genau in den von ihr vorgezeichneten Bahnen. Die Entscheidung des Hauptstreitpunktes war gebührend an die Spize gestellt: Waal und Leck wurden gleichzeitig als Mündungen des Kheines bezeichnet, die Benutzung des wichtigsten Seekanales den Deutschen zu gleichen Bedingungen wie den Niederländern selber zugesichert, und auch der Fall, daß andere Mündungsarme die wichtigeren würden, vorgesehen. Die Ause und Einsahrt von Schiffen, die Eigentum der Untertanen der Userstaaten und zur Rheinschiffahrt gehörig sind<sup>2</sup>, soll von jeder Umladung frei sein. Damit

<sup>1</sup> Berlin. St.=A. Rheinschiff. Aufhebung bes Stapels.

<sup>2</sup> D. h. von Schiffern, die für folche patentiert find, geführt werden.

verzichtete Preußen allerdings auch auf die Seeverbindung der Rheinhäfen mit seinen eigenen Oftprovinzen und mit den Sanfestädten. aller Transitabgaben trat das droit fixe, die festbestimmte Abgabe, die vom Zentner bei der Bergjahrt 131/4 Cts. niederländisch, bei der Taljahrt 9 Cts. betrug, jedoch wurden Massenartikel wie Getreide, Mehl, Gußeisen, Lohe, behauene Steine u. dgl. zu  $3^{1/2}$  (resp.  $2^{1/2}$ ) Cts., Steinkohlen und andere Mineralien sowie Töpferware - diese zufolge der bestehenden Begünstigung Naffaus - ju 1 Cts. (3/4 Cts.), frische Viktualien, lebende Tiere, Stroh, Bruchsteine u. dgl. zu 6/10 Cts. angeschlagen. Anderseits wurden die bisher gang gesperrten Artikel Tee und Salg einer höheren Durch= juhrabgabe unterworfen. Ebenso waren alle Waren, die zur Umladung in die Lagerhäufer der 3 hollandischen Seehafen Rotterdam, Dortrecht, Amfterdam gebracht wurden, frei von Transitabgabe. Die Maximalgebühren. die für Benütung der hafenanftalten gezahlt wurden, wurden feftgeftellt. Das gleiche gilt auch für die Ladeplätze der übrigen Uferstaaten. Auch in Bezug auf Tonnengelder, Lotjen- und Leuchtturmgebühren wurden die Rhein-Seeschiffe der niederländischen Flagge gleichgestellt. Die Wahl zwischen Berbleiung oder zollamtlicher Begleitung der transitierenden Schiffe murde in billiger Beife für alle Uferstaaten gleichmäßig geordnet. Die forgfältige Scheidung zwischen Oftroi und Zollerhebung, wie sie in Breuken längst Regel war, wurde jetzt allgemein. Nur Rost und Licht hatte der begleitende Zollbeamte zu beanspruchen. Zu der vorläufig bestimmten, jederzeit ver= mehrbaren Anzahl von 8 Freihäfen am Rhein, wo Transitläger eingerichtet werden mußten, traten noch Ladestellen ohne folche; doch nahm man billige Rücksicht auf die Zufälle des Stromes und der Witterung.

Rur für den Rhein gilt die Akte, die Waren, die bom Rhein auf den Landweg übertreten, unterliegen den besonderen Bestimmungen des Landes. Für die Rebenflüsse und Kanäle hingegen gelten die gleichen Besteiungen, auch eine Reziprozität der Freihäsen an diesen mit den rheinischen wird vorgesehen. Bon diesen Bestimmungen schloß sich Frankreich aus. Seine Kanäle sollten nur nach Frankreich hinweisen und nicht den Rhein aus dem elsässischen Grenzgraben zur Durchsuhrstraße machen. Der Oktroi wurde nun gleichmäßig auch auf den holländischen Rheinstrecken, die neu vermessen sollten, mit 4 Bureaus durchgesührt, auch die Rekognitionsgebühr nach der Schisssöse und mit ihr die gleichmäßige Sichung, um deren willen sie eigentlich nur vorhanden war, wurde auf Holland ausgedehnt. Holland wurde dadurch wie alle Rheinstaaten ausdrücklich verpstlichtet, den an Waal und Leck mangelnden Leinpfad herstellen zu lassen; es wurde eben als selbstverständlich angenommen, daß der Oktroibezug in

erfter Linie ein Entgelt für die Staatsaufwendungen zu Bunften ber Schiffahrt fei. Diefes Bersprechen ist dann für die weitere Entwicklung ber Dinge wichtig geworden. Jede eigenmächtige Erhöhung des Oftroi mar den Uferstaaten unterfaat: ein etwas vages Versprechen wurde gegeben, daß die Bentralkommission in ihren Jahressitzungen weiter prufen werde, ob der Tarif im gangen oder im einzelnen noch zu ermäßigen fei. Tatfächlich wußte man bereits, daß weitere Ermäßigungen weniger bon ber Besamtheit. als von den Einzelstaaten ausgehen würden. Preußen hatte solche par= tiellen Ermäßigungen bereits in ben letten Jahren begonnen. Ausbrudlich räumte die Rheinschiffahrtsatte den Uferstaaten diese Besugnis zu Gunften ihrer Untertanen ein, wobei es, wie fie fagt, "fich von felber verftehe, daß bergleichen Ermäßigungen ober Befreiungen nur für das ausichliegliche Gebiet des Staates, welcher fie gewährt, oder des mitbeteiligten Nachbar= staates gultig find, wenn nicht auch die anderen Userstaaten ihre Bustimmung (!) bazu geben." Die Oftroi=Erhebung war also nur ein Recht, nicht eine Pflicht der Uferstaaten. Hier war in der sonst schematisch gleich= förmigen Ordnung den Uferstaaten ein Weg zur verkehrspolitischen Konfurreng eröffnet, ben fie nicht faumten gu betreten.

Lagen also einstweilen noch recht beträchtliche, die Gegenleistung des Staates übertreffende Abgaben auf der Schiffahrt, jo wurde doch im übrigen ihre völlige Freiheit hergestellt. Unvermittelt, ohne jeden Übergang, trat diefelbe ein. Wie der Umichlagszwang, fo wurden die Schiffergilben und mit ihnen alle Unterschiede zwischen ben einzelnen Gattungen der Schiffer völlig und endgültig aufgehoben. Die Konzeffionspflicht blieb bei einem jo gefährlichen und verantwortungsvollen Gewerbe erhalten, aber jedem, der das Patent von seiner Landesobrigkeit, die sich seiner "Fähigkeit verfichert" hatte, einmal erhalten, mar, ohne daß eine Ginschränfung der Bahl stattfinden durfte, ohne Unterschied auf dem ganzen schiffbaren Lauf des Rheines bis ins Meer oder aus dem Meere zu feinem Gewerbe berechtigt. Redoch nur anerkannte Untertanen der Rheinuferstaaten waren zugelaffen. ihre Schiffe wurden genau bezeichnet; — wir sahen schon, wie durch diese eine Bestimmung der Rhein noch weit davon entsernt gehalten wurde, Weltverkehraftrage ober auch nur ein allgemein preußischer Schiffahrtsmeg zu werden. Mit der Abschaffung der Gilden und der Umschlagsrechte fielen auch die bisherigen gezwungenen Rangfahrten und jede amtliche obligatorische Frachtbestimmung. Um so mehr war man entschlossen, die Rangsahrten auf Grund der Freiwilligkeit zu entwickeln. Die Afte bestimmte hier wieder, daß die Sandelfftädte unter einander mit einer beliebigen Bahl von Schiffern Berträge für folche abschliegen dürften, die jedoch weder für Raufleute noch

für Schiffer einen Zwang zum Beitritt enthalten sollten, sondern nur die Mitglieder an die vereinbarte Ordnung banden. Us Berträge des gemeinen Rechtes unterstanden sie daher auch nicht der Vermittlung oder Bestimmung der Zentralverwaltung, die nur Kenntnis von ihnen nahm.

Eingehender wie bisher fielen die polizeilichen Beftimmungen für Schiffahrt und Alogerei aus : doch blieb hier das Meifte der landespolizeilichen Regelung und Ausführung überlaffen, so die Bestimmungen über Erjorder= niffe der Schiffer und ihre Prufung, die Ordnung des Ladens und die Forderung eines Lotfenzwangs auf Strecken, die ihn notwendig zu machen schienen. Schon wurden auch befondere Bestimmungen für die Dampfichiffe nötig. Ihnen wurde Oberlaft auf dem Berdedt geftattet, die anderen Schiffen verboten blieb. Auch die Bestimmungen über die zuständigen Gerichte und die Zentralberwaltung ftellen fich als getreue Ausführung der Wiener Kongregbeschlüffe heraus. Daher blieben die besonderen Boll= oder Rhein= schiffahrtsgerichte der Einzelftaaten die erfte Inftang; bei Berufungen blieb der Partei die Wahl zwischen dem höheren Landesgerichte oder der Zentraltommission, die fich in diesem Fall als Gericht tonftituierte. Die Rolle der Zentralfommiffion als Diplomatenkongreß war ausgespielt, fie war und blieb eine Auffichtsbehörde, die jährlich einen Monat - anfangs Juli, dann September — tagte, jedoch auch als folche war fie ohne entscheidende Rom= petengen; benn fie konnte nur Beschwerden, Borschläge, Empfehlungen bei den Einzelftaaten anbringen. Ihre Beschluffe erlangten erft Gultigfeit für den Einzelstaat, wenn deffen Kommiffar die Genehmigung erteilt hatte, lede Berordnungsbefugnis jehlte ihr. Das war aber auch notwendig; denn die Kommiffare genoffen völlig gleiche Stimmen und die Beschluffe wurden mit einfacher Majorität gefaßt. Was es in folchem Falle mit der Majorifierung auf fich hatte, hatte Preußen mehr als einmal erfahren muffen. Demgemäß maren die Kompetenzen des Oberinfpektors und der vier Inspektoren der Rheinschiffahrt für die einzelnen Stromabschnitte auf Ratschläge und Rejerate beschränkt. So wurde die Zentralkommission ein Ausschuß der Einzelstaaten zur Vorbereitung von Material und zur ftatistischen Zusammen= faffung der Ergebniffe der Rheinschiffahrt, wie es einst der Wiener Rongreß gewollt hatte. In diefer Beschränkung hat sie nütlicher gewirkt als mit den früheren Rämpfen, um Befugniffe auszuüben, die fie nicht befaß.

Die Rheinschiffahrtsakte war ein Friedensschluß nach einem der hartnäckigsten und wechselvollsten Kämpfe, die die neuere Wirtschaftsgeschichte kennt. Sie ist die Grundlage für die ganze weitere Rechts- und Wirtschaftsentwicklung der Rheinschiffahrt geblieben. Mehr als ein Menschenalter haben ihre, nur wenig erweiterten Bestimmungen ausgereicht. Sie selber aber besiegelte nicht einen schon bestehenden, allmählich gewordenen Zustand, sondern eröffnete für eine neue Bewegung die Bahn. Die Epoche der staatlichen Regulierung, die mit dem Oktroivertrag begonnen hatte, war besendet; das Zeitalter des freien Wettbewerds, des Interessenkampses der Individuen, der Städte, der Berussstände, und einstweilen auch der Einzelstaaten begann. Die völlige Umwandlung des Verkehrs und seiner Betriebsart mußte die nächste Folge sein. Diese Umwandlung war in einigen wichtigen Punkten schon vorbereitet durch das Vordringen der Kleinschiffahrt, durch die Erschließung des neuen Hassens Antwerpen, durch die Ausbreitung des Kohlenabsahes auf dem Wasserwege und durch die ersten Ersolge der Dampsschiffahrt.

## Fünftes Rapitel.

## Der Schiffahrtsbetrieb und seine Ergebnisse bis zur Pheinschiffahrtsatte von 1831.

Unveränderlich und ftarr verharrten während des fechzehnjährigen Provisoriums die Schiffergilden in dem Buftand, in den fie der Oftroivertrag und das Statut von 1808 gebracht hatte. Sie verdankten diese Daseinsfrift nur der diplomatischen Berwicklung, die keine Ginzelheit am bestehenden Rechtszustand zu andern erlaubte. Ihre Beibehaltung war nicht einmal ein Mittel der Pression; denn wenn irgend jemand Nuken davon hatte, so war es gerade Holland. Man empfand den herrschenden Zustand allseitig außer bei ben Privilegierten felber als eine Laft, von der man nur nicht loskommen konnte 1. Bon den drei Gilben — benn die beiden Abteilungen der Kölner Gilde bildeten völlig getrennte Genoffenschaften —, war die wichtigste, die niederrheinische, ganz in die Hände der Hollander Die Rheinschiffahrtstomitees in Amsterdam und Rotterdam ließen keine Ausländer mehr zu, fie behandelten die Stellen völlig als fundierte, vererbliche Gewerberechte, beren Bahl fie noch immer beschränkten, die Zahl fant im Laufe weniger Jahre von 1816—1823 von 77 auf 66; fie hatten die volle Möglichkeit hierzu, weil sie jedem andern als holländischen Untertanen in den beiden Seehäfen Ladung verweigerten. Es waren zulett

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Die Berhältnisse der Schiffergilbe in Mainz haben bei Edert 124 ff. auf Grund der Alten des Mainzer St.=A. eine forgfältige Darstellung erhalten. Die preußischen Archive ergeben für die niederrheinische Gilbe einiges Weitere.

nur noch drei Deutsche in der Gilde, die nicht weiter als bis Emmerich oder Arnhem juhren. Auf 8300 Laft Laderaum hollandischer Gildeschiffe — auch dies ein winziges Quantum -, tamen nur 700 Laft preußischer Schiffe. Tropdem erhob diese Gilde, die sich nach Köln nannte, ohne etwas mit ihm zu tun zu haben, des öfteren bei der preußischen Regierung Ansprüche. Einmal verstieg sie sich bis zu einer Forderung gegen ihre eigene heimat: fie forderte Preußen auf, fich bei den Niederlanden um Ginführung eines dem Oftroi entsprechenden Maaszolles zu verwenden, weil ihnen die Schiffahrt bis Benlo, von wo die Waren auf der Achse nach Wesel gingen, Konkurrenz mache. Möglichste Verteuerung bei möglichst langsamem Umfat blieb ihr Grundsat, dem die niederländische Regierung durch nachlässige Behandlung des Rheins noch entgegen fam. Im Jahre 1820 mußten infolge des Verfalls einer Schleufe alle Schiffe, um nach Amfterdam zu gelangen, den Umweg durchs Harlemer Meer machen und oft in den ge= gewundenen Kanälen tagelang auf gunftigen Wind warten. Man rechnete denn auch regelmäßig 2-3 Monate von der Aufgabe des Guts im Seehafen bis zur Ablieferung in Roln 1. Den Schiffern aber mußten ihre zwei Fahrten im Jahr erklecklichen Gewinn abwerfen und die hollandische Frachttage mußte bafür forgen; benn ihre Lebensansprüche waren nicht gering; während der Wochen, die fich nicht felten auf mehrere Monate aus= dehnten, die sie in Röln auf Rudladung warteten, ging es hoch her, und ein Bericht der Sandelskammer versichert: Nicht selten führe solch ein Schiffer auf dem Berdeck eine Equipage mit sich, um in der Zwischenzeit mit den Seinigen spazieren zu fahren.

Nicht so üppig erging es den Gilben auf den anderen Abschnitten des Rheins. Es gab in ihnen auch arme Gesellen, die die Unterstützungskasse in Anspruch nehmen. In diesem Zweige der Verwaltung zeigte sich übrigens die Korporation am tüchtigsten, wenngleich zunstmäßig engherzig<sup>2</sup>. Der monopolistische Zug der privilegierten Genossenschaft machte sich auch bei ihnen geltend. Nachdem man schon, sreilich auf Andringen der Handelskammern selber, bei der Bildung der Gilden so ängstlich beschränkend versahren war, blieb man bei diesem System und besetzte lediglich einige durch Todessall oder sonstwie freigewordene Stellen<sup>3</sup>. Die Erblichkeit stand auch hier tatsächlich sest und nicht einmal über die Frage, ob man sein Schifferrecht, etwa wie eine Apothekenkonzession, verkausen dürse, konnte sich 1821 die

<sup>1</sup> So H.-R. Frankfurt. Berlin. St.-A. Rh.-Sch. Nr. 26.

<sup>2</sup> Edert 134, ber mir hier zu gunftig zu urteilen scheint.

<sup>3</sup> Edert 129.

Rentralkommission einigen. So fank benn auch die Mainzer Gilbe bis 1824 von 174 auf 152 Berfonen1; die oberrheinische Sektion der Rölner Gilbe blieb fich bagegen faft gleich (1808:78, 1823:82). Bu diefen kommen noch einige "Setichiffer" und "angehende Schiffsmeister"; ba biefe aber nicht eigene Schiffe besagen, tommt ihre Bahl für die Schiffahrt nicht in Betracht. Sie stellten das Kontingent der Wartenden dar, und das heffische Ministerium fah darauf, daß nur die Dienstältesten den freiwerdenden Blat erhielten. In der Regelung und Beauffichtigung der Lehre und Gefellenannahme bestand die Saupttätigkeit der Gilde als folcher, die sich auf den übrigen Verwaltungsgebieten gänzlich unfruchtbar erwies, fo daß es ziemlich gleichgültig mar, ob der Oberinfpektor ober der Oberburgermeifter von Mainz, der eine Zeitlang ganz dieses Recht vergeffen hatte, in den Situngen den Borfit führte. Bon einem regelmäßigen Aufsteigen, von einer wirklichen Anwartschaft auf Selbständigkeit konnte bei den Gefellen unter diefen Umftänden nicht die Rede fein. Sie waren blog Arbeiter, wie es eben bei Innungen mit beschränkter Meifterzahl ftets fein wird; für ihre Dingung und Entlohnung galt deshalb auch die freie Ronkurreng, mahrend die Schiffer felbst eine andauernd zu ihren Gunften gebildete Tare genoffen. Ihnen gegenüber fanden auf einmal Schiffer und Behörden den Standpunkt des freien Arbeitskontrakts den einzig normalen. Als sie 1821 noch einen Berfuch machten, fich gegen das Gindringen auswärtiger Rnechte gu wehren und die Forderung aufstellten, daß von der Bemannung der Schiffe wenigstens zwei Drittel aus ben anfässigen Schiffsknechten zu nehmen seien, antwortete die Burgermeifterei: Diesem Begehren konne ohne Gingriff in die Rechte der Dienstherren nicht entsprochen werden, denen es freistehen muffe, ihre hilfstrafte zu mahlen, wie fie wollten 2. Der Lohn aber wurde nur für die einzelne Fahrt und nicht als fester Gesellenlohn gezahlt, benn als das Unglud diefes Standes werden ftets die verdienstlofen Berioden besonders im Winter bezeichnet. Besonders hart aber mar es. daß die reiche Gildekaffe nur für die Meifter da war. Im Jahre 1816 hatten Setzschiffer, Steuermänner und Schiffsknechte die Absicht, eine Bilfskaffe entsprechend der der Meister zu bilden. Die Behörden begrüßten diese Absicht, "die für diese oft in mahrer Dürftigkeit schmachtende Menschenklasse fehr heilfam werden konnte", und der Burgermeifter von Maing redete ber Ausbildung als Zwangstaffe das Wort, weil fich fonft diese Boltsklaffe im

<sup>1</sup> Mitglieder der Gilbe im engeren Sinn find nur die "direkten Schiffer", deren Zahl fich in drei Jahren 1821—24 von 96 auf 89 verringerte.

<sup>2</sup> Edert 135 f.

Bertrauen auf das Armenhaus nicht herbeilaffen würde, in Zeiten des Berbienstes einige Notpfennige zuruckzulegen.

Die Verhältnisse der Arbeiterschaft waren also bei dieser Art Gildenorganisation recht ungunftig; jedoch hier wie so oft zeigte es sich, daß ber Schatten des fraftlosen Riefen noch Macht ausübte. Die bloke Möglichkeit. doch einmal Setichiffer, angehender Meister und schlieflich Gildenschiffer werden zu können, hielt diese Tagelöhner, die fie in Wahrheit maren, in leidlicher Zufriedenheit. Es ift bezeichnend, daß diefe Gildemeifter gerade mit den Setschiffern, trothem fie ihnen gegenüber ftets entschieden ihre hervorragende Stellung mahrten, einig blieben. Bon diefen konnte doch wenigstens der und jener hoffen, ju dem erfehnten Biele ju gelangen. Beradeso hat man in den nächsten Jahrzehnten auch für die Gewerbefreiheit regelmäßig Stimmung zu machen gefucht, indem man die wenigen Arbeiter, die dank ihrer eigenen Kraft zu Unternehmern geworden waren, aufzählte. Es hat überall lange gedauert, bis Arbeiterschaften begriffen, daß fie nur als dauernd zusammengehörige Gruppen für fich die möglichst günstigen Arbeits- und Lebensbedingungen erlangen können; in den Transportgewerben ift das mit noch größeren Schwierigkeiten als in der Industrie verbunden.

Sehr viele Rheinschiffer, die im Besit eigener Fahrzeuge waren, hatten sich von Ansang an von der Gilde ausgeschlossen gesehen, ihre Anzahl wuchs noch immer, obwohl auch in den Gilden "Intermediärschiffer", die den Lofalverkehr vermittelten, vorhanden waren. Zu diesen freien Schiffern geshörten einerseits die Besitzer kleiner Fahrzeuge, wie sie namentlich am Mittelrhein in Überzahl vorhanden waren; nach ihnen nannte man diese ganze Gruppe "Kleinschiffahrt"; anderseits aber auch gerade die größten und kapitalkrästigsten Schiffer, die Kohlenschiffer des Niederrheins. Da die Kleinschiffahrt mit der Zentralverwaltung nichts zu tun hatte, sührte Preußen 1827 sür sie selbständig die Gewerbesreiheit durch. Während in der Mainzer und Kölner Gilde, wie wir sahen, ziemlich unveränderlich gegen 320 Schiffer vereinigt waren 1, wuchs die Gesamtzahl der Rheinschiffer, die 1813: 689 betragen hatte, dis 1826 auf 957, von denen allein sast zwei Drittel (609) auf den Mittelrhein entsielen. Von ihren 1245 Fahrzeugen, von denen der Mittelrhein 763 zählte, trugen 800 weniger als 1000 Itr.,

<sup>1</sup> Der vergleichende Überblick über die Zuftände der Rheinschiffahrt vor und nach der Konvention, mit dem die Berichte der Rheinschiffahrtskommission im Jahre 1835 beginnen, rechnet 345 Gilbeschiffer in Rangsahrten. Die Differenz, die um so auffälliger wäre, da seit 1824 keine neuen Aufnahmen stattsanden, führt sich wohl darauf zurück, daß man die "Rangsahrten" zu Grunde legte. In den kleinen Beurten waren aber nicht bloß Gilbeschiffer, sondern auch Kleinschiffer.

nur 6 mehr als 5000 ztr. Ungeduldig aber warteten auf den Nebenflüffen die dortigen Schiffer auf den Augenblick, wo ihnen der Rhein eröffnet werden würde. Seit 1827 endlich der Mannheimer Stapel gefallen war, und Mannheim sich anschiekte, eine moderne Stadt zu werden, konnten die Neckarschiffer wenigstens schon die Mainz gelangen; eine beschränkte Zuslassung auf einzelnen Stromstrecken genossen auch, wie wir früher sahen, die Mains und Moselschiffer. So erhöhte sich auch hier die Zahl von 629 im Jahre 1813 auf 976 mit 1862 Schiffen im Jahre 1826. Die Gesamtzahl aller Schiffer des Stromgebietes war also in 13 Jahren von 1318 auf 1933 gestiegen.

Bu ihnen treten endlich noch die Steuerleute und Lotjen, deren Bahl

<sup>1</sup> Schirges Rheinstrom S. 75 und der Bericht der provisorischen Verwaltungsstommission über Zustand und Betrieb der Schiffahrt auf dem Rheinstrom geben für den konventionellen Rhein Zahlen, die Eckert S. 140 zusammengestellt hat. Dazu tritt eine viel detailliertere lithographische Denkschrift des Inspektors Ochhardt "Zustand und Betrieb der Schiffahrt und Flößerei auf dem Rhein während des Jahres 1826", die Vergleichungen und Rückblicke enthält, sowie die früheren Berichte von 1821 und 1822 bei Rau III, 6 f. Der Stand des Jahres 1826 im Vergleich mit 1821 war:

	Schiffer	Fahrzeuge	bis 1003tr.	100—300 3tr.	300—600 3tr.	600—1000 3tr.
Oberrhein Mittelrhein Niederrhein	156 (114) 609 (573) 192 (192)	220 (172) 763 (714) 262 (219)	6 (5) 258 (239) 12 (10)	22 (19) 175 (170) 30 (37)	19 (23) 103 (86) 22 (19)	54 (33) 68 (48) 11 (15)
1821 in ()	957 (879)	1245 (1105)	276 (254)	227 (226)	164 (128)	133 (94)

	1000 bis	bis 2000	bis 2500	bis 3000	bis 4000	bis 5000	über 5000
	15003tr.	3tr.	3tr.	3tr.	3tr.	3tr.	3tr.
Oberrhein	43 (35)	8 (9)	9 (10)	13 (6)	23 (12)	3 (0)	0 (0)
Mittelrhein	29 (29)	29 (28)	30 (39)	15 (19)	41 (51)	18 (5)	2 (0)
Niederrhein	20 (14)	21 (29)	58 (30)	50 (20)	19 (23)	15 (21)	4 (3)
1821 in ()	92 (78)	58 (66)	97 (79)	73 (45)	83 (106)	36 (26)	6 (3)

Auf den Nebenflüffen fuhren damals 976 Schiffer in 1862 Fahrzeugen und zwar auf dem Neckar 245, Main 667, Mojel 554, Ruhr 160, sonst 236 Fahrzeuge.

im Jahre 1823 249 war 1. Sie gehörten meift dem Mittel- und Oberrhein an, außerdem 4—7 auch dem Main; am Niederrhein hatte Preußen keinen Steuermannszwang. Alle Fahrzeuge mit weniger als 300 Ctr. Ladung waren nach den Anordnungen der Zentralkommission vom Steuermannszwang besreit; außerdem alle Schiffer, die nur eigene Ladung führten, also keine Berantwortlichkeit übernommen hatten. Dahin gehörten damals namentlich alle Kohlenschiffer. Die Löhne waren hoch, sie stiegen rhein-auswärts mit der Schwierigkeit des Fahrwassers?. Die Zentralkommission hatte eine sorgiältige Prüfung, die der Zustand des Rheinbettes nur allzu notwendig machte, angeordnet; die Bönhasen, meist Fischer, die eine kleinere Strecke gut kannten und wegen ihrer Billigkeit von den Schiffern östers bevorzugt wurden, hielt man strenge sern, die "Steuermannskandidaten" hingegen, welche schon die Prüfung bestanden, aber noch nicht das Patent erhalten hatten, wurden im Bedarsssalle zugelassen.

Ein weiteres unentbehrliches Hilfsgewerbe waren die Halfleute, d. h. die Fuhrleute, welche das Schleppen der Schiffe bergwärts beforgten. Die Ordnung des Schleppens stand den lokalen Polizeibehörden zu. In Mainz wurde bereits am 24. März 1817 wieder eine zunstmäßige Ordnung der Gesellschaft, die unverändert bestehen geblieben war, getroffen \*: Fremde Fuhrleute wurden in Mainz und damit für den Main dis Franksurt, den Rhein dis Speier, ausgeschlossen; für die nötige Zahl der Pserde zum Schleppen im innerstädtischen Dienst wurde gesorgt 5, die Rangordnung

Tie	(Kel	i a m t	entm	icuna	ftellt	· mii
211	96	1 W III 4		ıuınıu	115111	nu.

	Rhein=	Rhein: Schiffer der Schwarze		Zusammen		
	schiffer	Fahrzeuge	Rebenflüffe	Fahrzeuge	Schiffer	Fahrzeuge
1813	689	Ś	629	,	1318	š
1819	815	1043	802	1438	1617	2481
1820	875	1108	875	17335	1750	2841
1821	879	1105	914	1839	1793	Ś
1822	875	3	946	š.	1822	ŝ
1823	899	š	963	š.	1823	š.
1826	957	1245	976	1862	1933	3107

<sup>1</sup> Беттап, Abregbuch 1823 S. 93 f.

Schriften CI. - Schiffahrt b. b. Strome. II.

10

<sup>2</sup> Eingehend Edert 137-140.

<sup>3</sup> Bgl. überhaupt die eingehende Darftellung bei Edert 185—190, der nichts hinzugujugen ift.

<sup>4</sup> Edert 191 ff. Beilage 6 S. 403.

<sup>5</sup> Rach Ochhart 1708, nach Schirges 1733.

ber halfner mar ber ber Schiffer angepaßt, namentlich suchte man alle Anläffe ju Zwiftigkeiten zwischen ihnen und ben Schiffern burch genaue Regelung ihrer Verpflichtungen und Ansprüche, abzuschneiben, was auch einigermaßen gelang. Dahin gehörte bor allem, daß Löhne und Berpflegung fest geregelt wurden. Man suchte eben, wo es nur irgend anging, die Clemente zu fixieren, aus denen fich der Preis der Transport= leiftungen zusammensette. Der Mietlohn für ein Bierd wurde g. B. bis Frankfurt auf 4 fl. bis jum außersten Buntt, Speier, auf 12 fl bestimmt. Hinter Speier hörte der Leinpfad auf. Bei Schröck wurden höchstens 2000 Zentner in je ein Boot geladen; 56 Menschen spannten fich vor. ihr Weg führte fie oft burche tiefe Waffer; bann gelangte man bei gutem Wind in 8, bei widrigem in 14 Tagen nach Straßburg. Bei so harter Arbeit bedurfte der Halfner 4 reichliche Mahlzeiten am Tage. Er erhielt außer 17 fl die Kost. Sie machte für das Boot gewöhnlich 2600 Flaschen Wein, 11/2 Ochsen, 700 Brote 2c. aus. Es war eine Vergeudung von Arbeitskraft, die ihresgleichen fucht.

Die Haftung der Schiffer für die Ladung hatte, arm wie fie waren, niemals genügt. An eine Berficherung auf dem Rhein hatte bisber niemand gedacht. Auch war in Solland, das fo lange für die Organisation des Sandels in Deutschland Borbild geblieben mar, das Berficherungs= wefen, das fich hier im 17. Jahrhundert rasch entwickelt hatte, wie fo vieles andere stehen geblieben. Man hatte auch in der Seeversicherung nicht den Schritt zu größeren Aftienunternehmungen wie in England und Frankreich gemacht; gewöhnlich beauftragte man, fo oft ein Seeschiff abging, einen Makler, ber "bie Runde bei Privatleuten machte", von denen fich jeder mit einer freiwilligen Summe bei der Berficherung beteiligte, bis die Sohe den Wert der Ladung erreicht hatte. Als nun in den ersten Friedensjahren der Getreidetransport auf dem Rheine sich außerordentlich hob, waren auch jum erstenmale eine Reihe von Getreideschiffen in diefer Weise auf dem Rheine versichert worden. Das machte im Jahre 1817 die wichtigsten Firmen von Röln und Maing aufmerkfam und veranlafte fie, in zwei zusammenwirkenden, den Gewinn und Berluft gleich teilenden, nur in der Berwaltung getrennten Gesellschaften zusammenzutreten. früherer Plan, im Mittelpunkt des Geldverkehrs in Frankfurt eine Bersicherungsgesellschaft zu gründen, war nicht zur Aussührung gekommen. Nur im Interesse bes handels also war die Gesellschaft gedacht und beschäftigte fich daher nur mit der Buterversicherung, mahrend fie die Ragtoversicherung ausdrücklich ausschloß. Die Berficherten waren zugleich bie Bersichernden, so daß man in dem nächsten Jahrzehnt die Rhein=

schiffahrts=Affekuranz=Gesellschaft geradezu wie eine Organisation des Handels= ftandes anfah, aber ber Bedante, eine Begenfeitigkeitsgesellichaft ju grunden, trat tropbem nicht in den Gesichtskreis. Man schloß sich, wie es gegeben war, an die altausgebildeten Formen und Bestimmungen der Seeberficherung an und mählte auch außerdem diejenige Form der Unternehmung, die durch das französische Handelsgesethuch ungemein erleichtert und klar geregelt war: die Aktiengesellschaft. Der enge Anschluß an die Seeversicherung, bei der die Gefahr und die Kautelen doch ganz andere, namentlich damals noch, waren als bei der ruhigen Fluffchiffahrt 1, brachte freilich eine Umftandlichkeit und Verteuerung mit sich, wie sie bei völlig neuen unerprobten Organisationen erklärlich ift, sich auf die Dauer aber unmöglich halten tonnte. Die Behörden brachten anfangs der neuen Unternehmung nicht besonderes Vertrauen entgegen. Die Verwaltungskommission, Eichhoff und Odhart, erstatteten der Zentraltommission ein fehr abfälliges Gutachten2: Unerhört schien es ihr, daß sich die Gesellschaft ein Retentionsrecht und beim Verdacht falscher Versicherung sogar das Recht, die Warenballen zu öffnen, vorbehielt; denn nicht einmal der Staat nehme fich folche Befugniffe gur Sicherung feiner Gebühren; nie konne man einen folchen Übergriff Privatleuten einräumen, felbst wenn sie felber durch Bertrag darüber über= eingekommen feien. Gbenfo bedenklich fei es, daß die Gefellschaft das Recht in Anspruch nehme, solche Schiffer, die ihr nicht vertrauenswert erschienen, von der Berficherung auszuschließen; denn damit griffe die Affekurang= gesellschaft in die Besugniffe der ordentlichen Verwaltung über; es würden gleichsam zwei Schiffahrten, die eine unter der Aufsicht der Zentral= kommission, die andere unter der der Gesellschaft entstehen. Dagegen wollten Eichhoff und Odhart auf diesem Umweg gern dem Umschlagsrecht und dem bisherigen Speditionsbetrieb neue Rrafte guführen, indem fie borfchlugen, den Umschlag in den alten Stationshäfen und die Dazwischenkunft eines Spediteurs als Bedingung der Berficherung ju ftellen. So wenig konnten fich noch die Berwaltungsbeamten in die freiere Geschäftsgebarung und in die Ausübung von freiwillig vereinbarten Machtbefugniffen großer Befell= schaften, wie fie ihnen durch das Recht bereits eingeräumt wurden, noch finden.

Anderseits traute man es sich auch nicht zu, eine obligatorische, staat= lich organisierte Bersicherung durchzusühren. Gine vortressliche, französisch

<sup>1</sup> cf. Chrenberg Versicherungsrecht I, S. 67, der auseinandersett, daß sich jett wieder die, einstweilen noch getrennt zu behandelnden, Formen der Land- und Wassertransportversicherung nicht mehr scharf trennen lassen infolge der heutigen Gestaltung des durchgehenden Verkehrs.

<sup>2</sup> Nau I, 203 f.

geschriebene Abhandlung machte diesen Borschlag, den die Zentralkommission mit schmeichelhaften Worten veröffentlichte und zugleich begrub 1. wurden die Schwächen des Statuts klar dargelegt: Es bringe nur eine minutiofe Sorgfalt für die Intereffen der Gefellschaft, aber feine Stipulationen, die die Versicherten über ihre Interessen beruhigen könnten, unendliche Formalitäten und Beweisftude, die der Raufmann überschiden muffe, fo daß jeder Unfall eigentlich erft Anlaß zu einem Prozeg gebe, in dem der Berficherer zugleich Bartei und Richter fei, Strafbestimmungen, denen zujolge Pramie und Berficherung ichon verfallen, wo auch bloge Nachläffigkeit des Spediteurs vorliegen könne. Vor allem fei die Pramie viel zu hoch be= meffen: auf der Fahrt von Holland bis Mainz würden im Sommer 7/20°/0, im Winter, was dem milden Klima doch nicht entspreche, 11/20°/0 vom Wert der Ware als Prämie erhoben. Nun feien nach zehnjähriger Beobachtung im Durchschnitt nur für 40 000 Fr. habarien borgekommen, mährend man bei allgemeiner Benütung der Berficherung fast 900 000 Fr. Jahresprämien erheben wurde. Der Berfaffer ichlägt also ftatt beffen eine obligatorische staatliche Versicherung vor, bei der ein Zuschlag zum Ottroi erhoben wird. Wenn man diesen einstweilen, um einen Reservesonds zu bilden, auf 5% bemesse, würde das immer noch nicht mehr als 1/10% vom Wert betragen; mit 2 % Juschlag jum Oftroi werbe man auf die Dauer auskommen; die Entscheidung über Havarie würde dann allein den geordneten Schiffahrtsgerichten zustehen, der Kaufmann außer im Fall betrugerischer Berficherung ftets bie Berficherungssumme erhalten, Die Schiffer ohne Ausnahme kontrolliert werden. Die Ginfachheit, die gleichmäßige Berteilung und was ihm das Wichtigste ist, die Solidarität der ganzen Rheinschiffahrt scheint ihm auf diese Weife am besten gewahrt; denn es fei nur billig, wenn trot geringerer Gefahr die fo viel lohnendere Schiffahrt des Niederrheins gleich mit der der anderen Strecken gable. Er fennt freilich auch die schwache Seite feiner Borschläge: Jeder Staatsanstalt, auch wenn fie unter gemeinsamer Berwaltung ber Uferstaaten stehe, werde bas Migtrauen der Raufleute entgegenkommen, weil fie immer fürchten, daß die Bufchläge bleiben, der Zweck aber wegfalle; darum muffe die Verficherungs= taffe getrennt von der übrigen Berwaltung unter Kontrolle der Sandels= fammern stehen, benen man auch das Recht vorbehalt, die Prämien unter ben Anfangsfat ju ermäßigen - Gedanten, die in eine ferne Butunft borgreifen, spätere Gegenfäte vorausnehmen, die fich aber auf dem befonderen Gebiete der Transportversicherung auch in unferer Zeit nicht als angänglich

<sup>1</sup> Nau I, 209 ff.

gezeigt haben. Wie hätte vollends die Zentralkommission, der schon der Wiener Kongreß alle Verwaltungsbesugnisse beschränkt hatte, und die nicht einmal ihren bescheidenen Pflichten gerecht zu werden verstand, solche positive Aufgaben zu bewältigen vermocht! Ein Gedanke, uns der nächstliegende, taucht in diesen Debatten noch nie auf: daß doch vielleicht auch die Konkurrenz dahin wirken könne, jene Härten abzuschwächen. Noch ist man so vollständig von den Erinnerungen an privilegierte und regulierte Kompagnien eingenommen, obwohl diesen schon von dem Gesetze, das neue Rechtsbedingungen schuf, der Boden entzogen ist, daß man sich auch die neue Gesellschaft nicht wohl anders denken konnte. Das Kartell ist hier der Ausgangspunkt, nicht der Schluß der Entwicklung gewesen, in deren weiterem Verlauf sich die Konkurrenz als vorteilhafter herausstellte.

Trot jener zahlreichen Bedenken hat die Zentralkommiffion vorgezogen, an dem Statutenentwurf nichts zu ändern. In der Tat fieht er boser aus, als er sich herausstellte. Die bloke Tatsache, daß hier eine ge= meinsame, mehr als blog beratende Organisation der wichtigsten Rreise des Handelsstandes getroffen wurde, war schon von hohem Wert, und als 8 Jahre später eine noch wichtigere Unternehmung, die Ginführung der Dampfichiffahrt, in Frage tam, find bie Erfahrungen der Affeturang-Gefell= schaft verwertet worden. Auch außer jenen, durch den Wortlaut der Statuten wohlbelegten, Bedenken ift diefes erfte Statut eines großen Aftienunternehmens im weftlichen Deutschland wirtschaftlich und juriftisch fehr intereffant. Der Grundgedante bleibt, wie ichon bemerkt, der der regulierten Rompagnien, einer wenigstens noch halb öffentlichen Unternehmung: die Sandlungsvorstände der beiden Safenplage bewirken den Abichluß der Gesellschaft, von den Sandelsleuten diefer Städte ichlechthin nimmt man an, daß fie die Mitglieder feien; wie ein Schiffahrtsvertrag wird die Gesellschaft einstweilen nur auf 6 Rahre abgeschloffen. Die Ubertragbarkeit der Aktie ift daber auch noch fehr eingeschränkt: die Genehmigung des Direktors und des Ausschuffes find hierzu in jedem Falle nötig; bei Todesfällen und Fallimenten zieht die Gesellschaft die Aktie gegen Auszahlung des Kapitalwertes und der fälligen Dividende ein, um fie anders zu begeben - fo ängstlich bedacht ift man, daß tein Anteil an der Unternehmung in unrechte Sande, außerhalb des intereffierten Sandelsftandes, gerate. Die Einzahlung auf die Aftien von 1000 fl. bei einem Aftien= fapital von 750 000 fl. betrug nur 5%, der Rest mußte jedoch in zwei Wechseln hinterlegt werden. Die Prämien waren auch fo hoch bemeffen, daß man das Aftienkavital nur ausnahmsweise zu den Entschädigungen heranzuziehen gedachte: es sollte von den Direktoren "rentbar gemacht

werden"; der Franksurter Entwurf hatte ausdrücklich gesagt, im Diskontogeschäft verwertet werden. Daß Direktion und Aussichtsrat in ihren Besugnissen nicht scharf getrennt werden, sondern zu einer "Asseturanzkammer" verschmolzen erscheinen, entspricht nur dem Standpunkt der damaligen Gessetzgebung. Jede der beiden Städte hat ihre eigene Kammer, aber die Generalsversammlung, auf der auch Beschluß über die Dividende gesaßt wird, ist eine gemeinsame 1. Das Aktienkapital wurde in den nächsten 20 Jahren nur sehr gering bis auf 800 000 sl. erhöht, die versicherten Werte betrugen allerdings auch 1835 erst 25 Millionen Gulden, die Entschädigungen  $15-16\,000$  sl. 350000.

Unter politischen und sozialen Bedingungen, wie fie bisher geschildert wurden, konnte sich der Verkehr doch nur langsam entwickeln und die Dienste, welche er der allgemeinen Bolkswirtschaft leistete, mußten noch unvollkommen bleiben, obwohl die übrige wirtschaftliche Lage, die Gestaltung der Broduktion zu leiftungsfähigeren Formen und die Sebung der Konsumtion, auf ein rascheres Tempo ber Bewegung hindrängte. Sandelstammer Roln, deren Mitglieder doch felbst großenteils von den alten Migbräuchen lebten, traf den Kern der Sache, wenn fie 1823 schrieb: "Wenn die Konsumtion sich famt der Bevolkerung gehoben und bennoch die Raufleute mehr wie je klagen, so beruht dieser scheinbare Widerspruch darin, daß feit 100 Jahren unfer Sandel und Sandelsmittel unverändert geblieben find, und das gilt vor allem von der Rheinschiffahrt." Diefer Anficht ungeachtet galt es am gangen Rhein als unumftöglich. daß die alte Form der Rang- oder Beurtsahrten die einzige sei, bei der der Raufmann, oder vielmehr der Spediteur, der Sammelladungen zusammenstellt, auf Pünktlichkeit zu rechnen habe. Die Wiener Akte hatte den Sandelsftädten, d. h. in Wirklichkeit den Sandelskammern, den Abichluß folcher Berträge vorbehalten, die verschiedenen Entwürfe der interimistischen oder befinitiven Instruktionen saben aber auch eine Prüfung und Bestätigung derfelben durch die Zentralkommiffion bor. Hiergegen glaubten fich die Handelstammern im voraus als gegen einen unberechtigten Eingriff verwahren zu muffen2: Sofort werde damit wieder die Begunftigung einzelner Städte und eine Bevormundung eintreten. Man würde irren, wenn man hierin eine Reigung zu freierer Bewegung erblicen wollte. Im Gegenteil: mit jener Begunftigung einzelner Städte find die kleinen

<sup>1</sup> Rheinschiffahrts-Rommiss.: Bericht 1835.

<sup>2</sup> Sandelskammer Röln. August 1814.

Konzessionen zu Gunften Franksurts gemeint, und als Gefahr der Bevormundung wird angeführt: den Behörden werde wieder die Anzahl der Rangschiffer zu klein erscheinen. So erscheint den Handelstammern die Gewerbefreiheit der Schiffer, die doch die Wiener Atte festgestellt hat, nur als ein Schreckbild, mit dem fie ihrerseits droben, wenn fie hinzufügen: Wahrscheinlich würde alsdann der Handel auf Rangsahrten überhaupt vergichten; dann murbe aber auch eine folche Zersplitterung ber Schiffahrt unter freier Konkurrenz eintreten, daß bald auch nicht mehr ein einziger folider Schiffer zu finden fein wurde. Odhart, ber sachliche Berater ber Zentral= fommission, sah nicht so schwarz; seine Ansichten aber gehen nach derselben Richtung: in feinen Gutachten fieht er es ftets für ausgemacht an, daß auch nach Ginführung der Gewerbefreiheit die Rangfahrten, die unter Genehmigung der Regierung mit Einverftändnis des Sandelsstandes der Bu berbindenden Safen eingerichtet wurden, allein den Sieg davontragen und alle Verladungen an sich ziehen würden; denn als ausgemacht gilt es auch ihm, daß feine Berladungen wohlfeiler, schleuniger, sicherer find als die ihrigen; und im Jahre 18261, als sich das Ende des "Interimistikums" nahte, warnte er nochmals: Man moge nicht alles von der hochgepriesenen Freiheit erwarten, sondern eine Regelung der Schiffahrt durch den Sandelsstand, d. h. Rangfahrten für alle Stückgüter, die doch die Mehrzahl ausmachten, vorfehen, wobei denn Zahl, Zeit und Lohn fo zu bestimmen seien, daß beide Teile dabei bestehen könnten und nicht Wohlfeilheit auf Kosten der Sicherheit erreicht werde.

Gewiß hat es auch schon in dieser Zeit namentlich unter den bergischen Fabrikanten, die aber ungern die Feder ansetzen, Freunde der freien Konkurrenz gegeben; nach außen erkennbar treten aber als ihre Vertreter immer nur die preußischen Beamten auf.

Zufrieden jedoch war mit dem bestehenden Zustand trotzem niemand. Die wichtigsten Rangsahrten blieben die der Großschiffer für den durchzgehenden Verkehr von einem Stationshasen zum andern. Ihnen sielen vor allem die Kolonialwaren zu, in denen man noch immer die wichtigsten Gegenstände des Verkehrs sah. Das war aber mit Händen zu greisen, daß die gezwungene Beurtsahrt von Holland nach Köln, auf die die Deutschen nicht den geringsten Einsluß hatten, nur eine Stütze des tatsächlichen holländischen Handels- und Schiffahrtsmonopols auf dem Niederrhein war. Und wie langsam, wie teuer war diese Fahrt! An diesem unleidlichen Zustande singen zuerst die rheinischen Kausleute an, ihre Ansichten um-

<sup>1</sup> Rau IV 1, S. 23 (1822) u. Odharts lithographierter Bericht von 1826.

zuformen. Sollte auch wieder der neu entstandene, aussichtsreiche Bertehr mit Antwerpen dieser privilegierten hollandischen Schiffergilde preiß= gegeben werden? — Das war eine Lebensfrage namentlich für Köln. Hier aber erhob sich wieder die Schwierigkeit, wie man sich im Interimistitum mit den Bestimmungen des Oftroivertrages abfinden fonne. Sofort im Jahre 1816 entstanden zwei Unternehmungen, die der hollanbischen Rangfahrt auf dem Niederrhein Abbruch tun follten. Der unternehmende Rohlenschiffer Stinnes richtete eine Schnelliahrt von Röln nach Arnhem ein, von wo alsdann im inneren hollandischen Verkehr der weitere Transport von jedem niederländischen Schiffer übernommen werden konnte 1. Diefer erfte Großunternehmer leiftete fofort viel befferes und billigeres als die Rangfahrt, er nötigte diese sogar binnen turgem zu einer Frachtermäßigung von 10 %. Die Lieferzeit Umfterdam-Röln fette er auf 14-18 Tage, wo fie bisher 2-3 Monate gewesen war, und dies trot der Umladung. Auf Beschwerde der Gilbe unterdruckte darauf sofort die niederländische Regierung die Firma. Sämtliche Sandelskammern bis herauf nach Mannheim drängten die Rentralkommission um Wiederherstellung. Jacobi aber, seiner einmal angenommenen Ansicht nach, war gegen die "Kleinschiffahrt" eingenommen und warnte in Berlin. Die höheren Beamten fahen klarer: der Oberpräsident Solms-Laubach und der Minister Bulow bemühten fich für Stinnes, jedoch ohne Erfolg.

Dem Brüffeler Kabinett gegenüber war als Einheimischer in einer günstigeren Lage ber Kausmann Quack in Nymegen 2. Er richtete 1816 eine direkte Fahrt Köln—Antwerpen ein, die sich in den nächsten Jahren, namentlich seit 1819, rasch ausdehnte. Ansangs war auch sie auf Umladung in Nymegen berechnet, da die Rheinschiffe nicht ohne weiteres geeignet waren, die Schelbe zu besahren; auch erregten seine billigen Fahrzeuge mehrmals den Unwillen der Kölner Handelskammer; allein mit zunehmensdem Absatz besserte er sich in dieser Hinsicht und als er 1823 das erste Schiff, das ohne Umladung nach Antwerpen suhr, auf den Rhein brachte, beruhigte die dortige Handelskammer die Kölner Freunde über dessen Ungesährlichkeit. In dem Vertrage, den Quack 1819 mit einer Anzahl Antwerpener Handelshäuser auf 3 Jahre schloß, verbürgte er 10 Tage Fahrt und weitere 10 Tage Ladesrist. Es ist bezeichnend sür den Standpunkt, auf dem die Mehrzahl der Kölner verharrte, daß sie ansangs wünschten: Quack möge sich in die Gilde ausnehmen lassen: Merckens mußte ihnen mit einiger

<sup>1</sup> Berlin. St.:A. R.:Sch. Nr. 26. Uften über Stinnes u. die C. C.

<sup>2</sup> Aften der H.-A. Köln. Schiffahrt nach Antwerpen.

Mühe klar machen, daß es nicht angehe, diese noch vor ihrem Erlöschen zu kräftigen. Sodann wünschte die Kölner Handelskammer, die Schiffahrt Quacks zu einer regelmäßigen, von den beiden Häfen geordneten Beurt zu machen. Sie war etwas betroffen, als die ganz modern gewordenen, von keiner Tradition belasteten Antwerpener erklärten: Niemals würden sie eine solche einrichten, in ihrem Hasen dürse sich ohne Unterschied jedes Fahrzeug jeder Nation in Ladung legen; nur als einen Privatmann würden sie Quack möglichst fördern.

Die Schwierigkeiten gingen biesmal weniger von der niederländischen Regierung aus, die in allem, was Antwerpen anging, angftlich und entgegenkommend mar, um wenigstens biefe Stuge in bem auffätigen Belgien zu haben, als vielmehr von Preußen. Man hatte denn doch für den Hollander Quad nicht das gleiche Intereffe wie für den Preußen Stinnes. Quad wünschte begreiflicherweise in Roln Rudladung zu nehmen. widersprach der Oftroikonvention, wenn es auch sicherlich zum Vorteil des deutschen Exports diente: Stinnes hatte nur eine erlaubte Intermediärsahrt unternommen, das Unternehmen Quads war unzweiselhaft eine birekte Fahrt. Aus diesem Formalismus, der dem Kaufmann ein Argernis war, ohne den aber eben der Jurist nicht auskommen kann, ergab sich freilich die Abfurdität, daß Quack dem Gesetz genug tat — wenn er in Mülheim Rück= ladung einnahm, so daß man, wie die Kölner Kaufleute bemerkten, den Rang= schiffern nichts nüte, fondern nur ihnen Roften mache. Die Sandelstammer. um Gründe nie verlegen, bestürmte von 1819 an Regierung und Zentral= tommiffion mit Bitten um Zulaffung der Rudladung; fie führte die Wiener Afte ins Feld, die der Scheldefahrt möglichste Erleichterung versprach, um freilich von Jacobi ju hören, daß die Schelbe die Zentralkommiffion nichts angehe. Bei dem ängstlichen Finanzminister Klewiz und einigen Bollinspektoren kamen auch fiskalische Bedenken ins Spiel: die Rölner Regierung, die, ehe Delius den Boften in Trier mit dem Rolner vertauschte. wenig Berftandnis für die Berkehrsintereffen befag, beftarkte diefelben. Mit klaffischer fistalischer Befangenheit erklärte fie dem Minister: "Durch die vermehrte Benützung des Wafferweges werde der Landweg über Aachen noch mehr in Abgang tommen und auf diefe Beife die Transitabgabe um= gangen (!) werben, mithin bem Fistus noch häufiger die Differeng zwischen der Tranfitabgabe und der nur 1 Fr. 6 Cts. pro Zentner betragenden Rheinschiffahrtsgebühr entgeben." Umgekehrt hatte bie Sandelskammer beantragt, den Tranfitzoll über Aachen herabzuseben, um die Gleichheit des Land= und Wafferweges zu erreichen. Das Ministerium entschied (7. Januar 1824), daß die Rudladung abzulehnen fei. Als Begründung führte es

freilich nur an: "Bevor die Rheinschiffahrtsangelegenheit nicht im allgemeinen entschieden sei, erscheine es in keiner Weise angemessen, in einzelnen damit in Verbindung stehenden Schiffahrtsinteressen etwas zu ändern."

Als mit Mot ein neuer Geist ins Finanzministerium einzog, als im Rheinland Delius und der treffliche Schut, der fogar als Oberfteuerdirektor Popularität erwarb, die maßgebenden Bersonen wurden, schienen die Ausfichten gunftiger. In einer beredten Denkichrift legte Merckens Delius die Wichtigkeit der Frage dar. Sie war jetzt brennend geworden, denn vom nächsten Jahre ab follten auch Dampischiffe denselben Weg nehmen : "Wenn diese jede Boche zweimal Paffagiere und Guter in Antwerpen einnehmen und im Fluge nach Köln bringen werden, so ist es selbstredend, daß als= dann Amsterdam und Rotterdam nur die Wahl haben, entweder dem deutschen Sandel zu entsagen oder aber das Rämliche zu leisten, mas Ant= werben tut, nämlich die Güter anstatt in den bisherigen 3-4 Wochen in 3-4 Tagen nach Köln zu schaffen." Bei Delius fand er ein offenes Ohr: In seinem Antrag an das Ministerium ironisiert er die gärtliche Sorgsalt ber preußischen Regierung für die "hollandischen Gilbenschiffer", die als Rotterdamer Beurtsahrer gar nicht einmal über ihre Stadt hinaus auf die Schelde durften; er knupfte an Napoleons innere Berkehrspolitik, feine Ranal= plane und feine Begunftigung Antwerpeng, an, indem er zugleich darlegte. daß man jett nur über Antwerpen der Bormundichaft hier Hollands, dort Frankreichs die Spige bieten konne. Die gange Schale feines Spottes ergoß er über ben Oberzollinspektor, ber von den Gutachten der Handels= tammer berichtet hatte: "Sie habe nur bie Brundfate eigennütiger Spediteurs ausgesprochen,  $7^{1/2}$  Sgr. mehr oder weniger bemerke man gar nicht im Warenpreis." Delius schrieb barauf: "Es überfiel mich ein Graufen bei solcher Behandlung der Berwaltungsinteressen von Leuten, die der Staat zur Wahrnehmung feines Rukens teuer bezahlt." Darauf erfolgte wenigstens für die Dampfichiffe die Freilaffung der Ruckladung; weiter wollte man den provisorischen Zustand mit Rucksicht auf die baldige Requlierung der gesamten Berhältnisse nicht einseitig abandern 1. — Die Regu= lierung erfolgte in der Tat jekt bald, aber in unerhoffter Weise fab fich Antwerpen wieder für eine Reihe von Jahren von ihren Borteilen ausgeschloffen.

Minder bedeutsam waren die vielen kleineren Kangsahrten auf den einzelnen Stromstrecken, die in den händen der Intermediärschiffer lagen. Die beiden führenden handelskammern, Köln und Mainz, sahen fie nicht

<sup>1</sup> Ministerialbeschluß 29. Juni 1830.

gern, weil fie jest wie früher der durchgehenden Spedition leicht Abbruch taten; jeder kleine Hafenplatz hatte sich folche gesichert. Den Kölnern war die Düffeldorfer, beiden handelskammern die Roblenzer Rangfahrt besonders lästig. Die Mainzer beantragten daher im Jahre 1827 vergeblich bei ihrer Regierung, die Intermediärfahrt auf Ober= und Mittelrhein ganz frei= zugeben 1. Das wäre hier um so nötiger gewesen, als Preußen, wie be= merkt, in demfelben Jahre die völlige Gewerbefreiheit für die Rleinschiffahrt als Vorspiel für die Aufhebung der Großschiffergilde einführte, womit alle dieje Rangjahrten als gesetliche Ginrichtungen in Wegfall kamen. hatte nur dafür gesorgt, daß zu Warenladungen wenigstens nur Schiffe von mindeftens 200 Zentner Laderaum zugelaffen würden, mahrend bisher fogar folche von 30 Bentner zugelaffen waren. Best ichloffen bie kleineren Städte wie Wefel sofort freiwillige Rangvertrage mit gunftigeren Bedingungen für die Ladezeit. Auch auf dem Main hatte man schon 1815 von der gezwungenen Rangfahrt abgefeben, die freiwillige aber tatfächlich bei= behalten 2.

Immer wichtiger wurde unterbeffen die Schiffahrt auf den Nebenflüssen und da bereits fast von jedem Flusse der Schiffer auch auf ein Stück des Hauptstroms fahren durfte, wurde die plögliche und vollständige Umwand-lung, die nach dem Erlaß der Akte von 1831 eintrat, vorbereitet.

Auf der Mosel war 1824 ein Gütereilschiff, das alle 10 Tage abging, eingerichtet worden, man hatte aber mit ihm größere Absichten und gedachte die Mosel als internationalen Verkehrsweg auszubilden, durch den man dem Rhein eine Aussalspsorte gab, die Holland nicht kontrollieren könne<sup>3</sup>. Die Handelskammern Metz und Köln wirkten zusammen, um von der preußischen Regierung eine Vertiesung der Mosel, den Erlaß des dortigen Oktrois, die Gleichstellung der Eingangszölle zur See und auf der Mosel sür Kotwein und die Errichtung eines Konsulates zu Metz zu erlangen. Man berechnete, daß man den Kotwein von Bordeaux auf diesem Wege in 50—65 Tagen erhalte, während auf dem Seeweg 3—6 Monate dahingingen, so daß der Käufer eher Zahlung leisten müßte, als er sich von der Güte der Ware überzeugen könne. Die Regierung bewilligte die Eleichstellung und ermäßigte hier den Oktroi so sehr, daß sein Ertrag von 33 000 Taler auf 5000 Taler sank; die Vertiesung der Mosel, versicherte sie, sei ost geplant gewesen, aber

<sup>1</sup> Edert 144.

<sup>2</sup> Schang, Mainschiffahrt im 19. Jahrhundert 23 f.

<sup>3</sup> Die Abjurdität einer holländischen Transitabgabe am Luxemburger Moselufer icheint bemnach doch balb abgestellt worden zu sein.

immer an dem geringen Entgegenkommen Frankreichs gescheitert 1. — Seitdem haben sich für dieses Schmerzenskind deutscher Flußschiffahrt immer wieder andere Widerstände und Anstände gesunden.

Am Niederrhein sing soeben die Schissahrt auf der Lippe, sür die man ja auch Kanalprojekte zur Umgehung Hollands hegte, an, sich etwas sreier zu entwickeln. Die westsälischen Wälder wurden erst durch sie einer besseren Berwertung erschlossen. Durch die Erbauung der Schleusen dis Lippstadt herauf wurde sofort das Gebiet des Holzhandels um 150 Quadratstunden (!) erweitert — eine Ersahrung, die sich genau in gleicher Weise in den letzten Jahren bei Verbesserung der Fulda und Weser gezeigt hat. Der weiteren Entwicklung stand aber der Oktroi im Wege, der zwar um ein Fünstel niedriger als der des Rheines war, aber dennoch im Durchschnitt 40 % der Fracht betrug; seitdem die Chaussen gebaut waren und das Pierd 20 Zentner statt wie bisher 15 zog, war eine Herabsehung unvermeidlich, wenn der Wasserweg konkurrieren sollte. Delius erlangte sie ohne Schwierigkeit, da man auch mit der Tarisminderung aus dem Rhein begann.

Bedeutsamer und zukunftsreicher als alles übrige war jedoch der Rohlentransport, der sich einstweilen noch ausschließlich auf dem Wasserwege, auf Ruhr uud Rhein vollzog. Bliden wir zurück auf seine Entwicklung 3. Nachdem im Jahre 1767 die ersten Bersuche gemacht worden waren, Kohlen auf die Lippe jur Berfrachtung ju bringen, fing man bald an, die Ruhr zu benützen, die als tieffte Linie des Kohlengebirges zugleich der Wafferlöfung und der Förderung diente, erftredte fich doch der Bergbau noch lange allein auf diese füdliche Gegend des Kohlenrevieres mit ihren wenig mächtigen, aber leicht zu erschließenden Flözen. 10-15 mal hatte man anfangs auf der 10 Meilen langen Strecke umladen muffen wegen der vielen Muhl= und Fischwehre, die, einst von Klöstern und herrenfigen angelegt, noch zu ihnen gehörten. Rur durch militärische Execution in Werden und durch Geldvorschüffe an den Inhaber der Herrschaft Broich hatte Friedrich der Groke die Regulierung des Aluffes durch Schleusenbau durchaesett: ein Saupthindernis bildete ber Partifularismus preugischer Beamten felber, die bald für den Rohlenbergbau von Mark, bald für Cleve Nachteile besorgten. Mehrere Schleusen blieben im Privatbesit von Adligen, die sie mit Staats= vorschuß gebaut hatten. Nur ein schmaler Ujerstreisen von 12', allmählich durch Sprengungen verbreitert, diente als Leinpfad; herüber und hinüber

<sup>1</sup> Die Entscheidung traf erft 1832 ein.

<sup>2</sup> Dentschrift über die Lippeschiffahrt 1829. Röln. B.-R.

<sup>3</sup> Seng, Der Ruhrstrom und seine Entwicklung. Effen 1840. M. Lehmann, Stein 39 f.

mußten die Bjerde in dem engen, gewundenen Tal gesetzt werden. Besonders gefürchtet war die hattinger Brücke um ihrer engen Durchfahrt und ihrer Stromschnellen willen; das Schiff war verloren, wenn es fich hier quer legte, aber fast gefährlicher noch war die ebene Strecke von Mulheim nach Ruhr= ort mit ihren vielen Flutrinnen und dem versandenden Ruckstau des Rheines. Schon Beinit und Stein haben beshalb wieder an die Erschung der Ruhr durch die Lippe gedacht, zumal Steins geologischer Scharfblick bereits erfannte, daß weiter nördlich in größerer Teufe die mächtigeren Rohlenflöze ftrichen. Er hat dann durch bas hauptwerk feiner westfälischen Berwaltung. den Chauffeebau, den Warentransport gefördert 1. Doch blieb für die Rohle insbefondere die Ruhr einstweilen der gegebene Weg. Die Schiffe maren lang und schmal (110' zu 16 1/8'), sie konnten nicht mehr als 301/6" Tiefgang haben und 90 Tonnen waren die hochste Ladung; von Werden bis Ruhrort brauchten fie gewöhnlich 11 Tage; man hoffte noch 1840 umfonft, die Zeit auf 6 bis 7 Tage zu verkurzen. Damals konnte man noch auf 8 oder 10 Schiffbrüche im Jahre = 5% aller Schiffe rechnen und war fehr zufrieden, als fich dies etwa auf die Salfte ermäßigte. Fruhzeitig hatten bei hoben Prämien fich daber die Schiffer bei einer frangofischen Gefellschaft verfichert; um 1830 haben fie alsbann eine eigene Gegenseitigkeitsgesellschaft gegründet. Roch verstand es fich auch für die eifrigen Förderer diefes Werkes von felber, daß die Flugregulierung fich felber bejahlt machen muffe. Seit 1787 bestand der Ruhrschiffahrtesonds, in den die Abgaben flossen, der seine Mittel aber auch aufbrauchte; nur in der Zeit des Großherzogtums Berg, als jährlich höchstens 64 000 Taler auf den Klußbau berwendet wurden, machte man einen finanziellen Gewinn. Dann hatte sich Vinde als Oberpräsident von Westjalen ausbedungen, die Ruhrschiffahrt, obwohl fie überwiegend der Rheinproving angehörte, unter feiner Obhut zu behalten. Gine allmähliche Ausgleichung der Abgabe auf der ganzen Strede wurde durchgeführt 2, noch hatte man langere Zeit felbst auf biefer kleinen Strede ben Grundfat befolgt, ben Unterlauf ftarter als ben Oberlauf zu belaften. Die Benutungsgebühren maren hoch, die Transporttoften schwollen durch fie für den Meilenzentner auf 1,74 Bfg. bei Bollfracht, 2,43 Pig. bei Halbfracht an (4,6-6,5 Pig. p. Tonnenkilometer); aber Schleusen und Leinpfad waren in musterhafter Ordnung, von 1820—25 wurde der erste Ruhrorter hajen mit 5000 | Ruten Magazinen hergestellt. Es fei hier schon erwähnt, daß fich bereits in den dreißiger Jahren diese

<sup>1</sup> Lehmann, Stein 184.

<sup>2</sup> Jedoch erft bis 1849.

Anlagen als zu eng erwiesen und man von 1837 ab ein neues, ebenso großes Bassin in Ruhrort erbaute, während sich gleichzeitig in Duisburg eine Aktiengesellschaft mit Staatsunterstützung für Hafenanlagen bildete. So hatte sich schon 1831 die Ruhrstotille auf 230 Schiffe gestellt; als sich die Zahl bis 1838 auf 377 erhöhte, war man auch an der Grenze der Leistungsfähigkeit des unbequemen Flußlauses angekommen.

Einst hatte Heinig in Begleitung seines jungen Schülers Stein im Jahre 1780 eine eigene Reise nach Holland unternommen, um der Ruhrstohle den holländischen Markt zu erschließen 1, dann hatte seit 1815 Hollands Ausschlußpolitik diese gezwungen, den deutschen Markt mehr aufzusuchen, und wir haben schon gesehen, wie die preußische Regierung damals nach anssangs lässigem Berhalten bei der Zentralkommission eisrig den unternehmungslustigen Stinnes sörderte; der Minister Bülow hob hervor, daß der Kohlenshandel schon ein Objekt von jährlich 300 000 Taler sei — eine Summe, die in der Bolkswirtschaft jener Tage beträchtlich schien. So konnte der Schlag, den die holländische Sperre der Kohlensörderung versetze, binnen kurzem verwunden werden; auf der Ruhr allein steigerte sich der Versand in 15 Jahren um mehr als das Viersache<sup>2</sup>.

Das Wichtigste war boch, daß mit der Kohle ein Massenprodukt zu regelmäßiger Berschiffung zuerst auf den Rhein kam; denn die bisherige Massenware, das Getreide, war immer nur unregelmäßig ein Gegenstand der Schiffahrt gewesen; dadurch erfolgte eine rasche Bermehrung der verzügsbaren Schiffsräume, die Rüchracht wurde Notwendigkeit, die Preise für sie konnten auss billigste gestellt werden und alle anderen Massensachten, die jetzt erst großenteils möglich wurden, hatten den Vorteil<sup>8</sup>. So schickte sich dieser Zweig der Kleinschiffahrt, der stapelsrei war, der sich durchaus in modernen Betriebssormen bewegte, an, die Führung auf dem Rhein zu übernehmen. Die Handelskammern, die noch den Stückgutverkehr sast allein im Auge hatten, kümmerten sich sehr wenig um diesen neuen Zweig, der dem Spediteur gar nichts zu verdienen gab. Die Kölner tras nur Vors

<sup>1</sup> Lehmann a. a. D. 40.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Die Bersenbung auf der Ruhr war anfangs von 1816 mit 2956887 Zentner zu 1818 mit 1959611 Zentner gesunken, sie hob sich bis 1830 auf 5504512 Zentner.

<sup>3</sup> Daher war die Entwicklung des Kohlentransports, als Stinnes die Rückladung durchgeset hatte, beinahe sprunghaft. Auf der Ruhr allein gingen 1818: 1959 601 Jentner, 1823: 4619 113 Jentner. Auf dem Rhein gingen in diesem Jahre (1823) von Ruhrort nach Düffeldorf 2418 756 Jentner und höher hinauf 1247 699 Jentner, von diesen 112032 Jentner noch oberhalb Mainz. Jusammen 3666 455 Jentner nach Schirges S. 94, dessen Tabellen bis in die vierziger Jahre jedoch sehr lückenhaft sind.

sorge, daß nicht andere Waren als Getreide in die schmutzigen Kohlenschiffe geladen würden und noch 1826 erklärte sie sich gegen den Erlaß des Ottrois sür Kohle, mehr aus Eisersucht als aus gewichtigen Gründen. Die 55 Cts. per Tonne, die schon von Ruhrort bis Köln entrichtet wurden, schienen ihr bedeutungslos! Berechtigt war nur, daß sie als Kompensation auch die Aushebung des Moseloktrois sür Saarkohle sorderte, damit diese dem Monopol der Ruhrkohle auf dem Rhein Konkurrenz mache. Die Vernachslässigung der Mosel bei gleichzeitiger Kanalverbindung der oberen Saar nach Süden und die Überlegenheit der Ruhrkohle nach Mächtigkeit, Güte und Rähe hat dann doch der Saarkohle naturgemäß eine andere Richtung angewiesen.

Überall stellt sich bei genauerem Zusehen schon vor Erlaß der Rhein= schiffahrtsatte der Ottroi als bestimmendes Element der Preisbildung beraus; noch aber trat in der allgemeinen Schiffahrtspolitik diefer Jahrzehnte über den anderen, dringenderen Fragen die feiner Ermäßigung in den hintergrund; hatte ja doch auch die Wiener Kongregatte, die fonst überall fo radital verfuhr, eben nur die gleichmäßige Durchführung des Oftroi auf ber holländischen Strecke verordnet, mas, ohne daß es von den Diplomaten bemerkt wurde, dort eine Erhöhung bedeutete. Bon größerer Bedeutung war ihr Beschluß gewesen, den Gesamtbetrag des Oftroi von der See bis Bafel nach der Uferlänge umzulegen und die Erträge nach Maßgabe der= felben den Ujerftaaten zu überlaffen, aber sofort biefe in die Berwaltung ihrer Strecken einzusetzen. Daraus ergab fich nämlich eine wunderliche Konsequenz des Interimistikums: Da das definitive Reglement nicht zu stande kam, bezog einstweilen zwar jeder Staat die gesamten Einnahmen auf feiner Strede, diefe aber noch nach dem alten Tarif, der für den Niederrhein nicht unbeträchtlich höher war als für ben Oberrhein. Diefen alten Fuß hatte man seinerzeit 1804 gerade mit Rücksicht auf den weit stärkeren und wertvolleren Berkehr des Riederrheins, um den Oberrhein etwas zu entlaften, vorgesehen. Das hatte feinen Sinn, folange die Ottroi-Erhebung und Berwendung gemeinsame Angelegenheit mar. Jest aber besaß Preußen allein den Niederrhein und erhob für fich allein nach dem höheren Sat bon dem fünffach stärkeren Berkehr auf ihm die Abgaben. So wurde ber Oktroi beinahe gleichgültig für die oberen Uferstaaten und eine höchst einträgliche Finangquelle für Breugen.

Der Gesamtertrag des Oktroi hatte bald nach seiner Einführung die hohe Ziffer von 2563 456 Fr. 68 Cts. im Jahre 1807 1 erreicht; er

<sup>1 1806: 2439645</sup> Fr. 75 Cts.

war dann unter der Herrschaft Napoleons stusenweise bis 1813 auf 1388 821 Frank 68 Ets. 1 gesunken, um sich dann rasch auf 3414 844 Fr. 18 Ets. im Jahre 1817 zu steigern. Das war allerdings allein den großen Getreidetransporten zuzuschreiben, die das Hungerjahr nötig machte. Als diese wegsielen und sich nun die holländische Zollbehandlung erst schwer sühlbar machte, sanken bis 1821, d. h. dis zum Erlaß des gemilderten holländischen Zollgesehes, die Erträge auf 2421 755 Fr. 23 Ets. und sie hoben sich bis 1826 nur langsam auf 2767 759 Fr. Ganz ungleich= mäßig aber sielen die Anteile aus.

Schon 1819 rechnete man 2, daß der Niederrhein (zweite preußische Strecke) im Durchschnitt seit 1804 1544871 Fr. 56 Cts. gebracht hatte, während er nach den Wiener Bestimmungen nur hätte 778595 Fr. 08 Cts. bringen sollen, während der Oberrhein 1056233 Fr. 48 Cts. statt 1452553 Fr. gebracht hatte. Preußen hatte also jährlich 776276 Fr. 48 Cts. zu viel besommen, und der Rheinverkehr war überhaupt mit 369956 Fr. 29 Cts. mehr belastet, als es eigentlich die Wiener Akte erlaubte; und dieses Mißverhältnis hatte sich in den nächsten Jahren eher noch verschärft<sup>3</sup>.

Man wird es leicht begreifen, daß die Süddeutschen insgesamt den preußischen Fiskus in Berdacht hatten, diesen für ihn so vorteilhaften Zustand verewigen zu wollen 4. Hier aber kann man mit aller Bestimmtheit be-

<sup>3</sup> Bon 1817—1821 war nach Ockhart (Nau III 1 S. 46 f.) das Berhältnis:

	Oberrhein	Die preußische Strecke		
1817	682 231 Fr.	2 727 518 Fr.		
1818	532 986 ",	2 066 348 "		
1819	506 281 "	1 996 025 "		
1820	540 101 "	2039825 "		
1821	494 747 "	1 926 236 "		

O. nahm als sicher an, daß unter den obwaltenden Berhältnissen Preußen vier Fünftel, die Übrigen ein Fünftel beziehen würden. Das bestätigen auch die folgenden Jahre (cf. auch Edert 149 f.). Scherts dis 1823 gehenden Tabelle der GesamtsOftroibeträge seien noch aus Ocharts Bericht für 1826 beigesügt:

	Zu Berg	Zu Tal	Gesamt
1825	1 350 909 Fr.	1 240 973 Fr.	2 591 883 Fr.
1826	1 472 984 "	1 294 775 "	2 767 759 "

<sup>4</sup> Diefer Berbacht zieht fich namentlich burch bie babischen Berichte. Es beburfte ber redlichen, man mag sagen etwas väterlichen Offenheit Bernstorffs gegen Frankenberg, um bei Baben dieses Mittrauen zu zerstreuen.

<sup>1</sup> Nach Nau I 210. Die Tabelle bei Ochhart, Berwalt.-Bericht v. 1824 und Edert S. 149 zeigt nur geringe Differenzen.

<sup>2</sup> Nau II 2, S. 69.

haupten, daß Preußen durchaus ehrlich verfuhr. Natürlich ließ es sich dieses Preffionsmittel auf die fubdeutschen Staaten, benen der Anschluß an Breugen fo ftattliche Mehrbetrage in Aussicht ftellte, nicht entgeben, aber nie ist der Gedanke, den Oktroi fiskalisch auszunüten, aufgetaucht, obwohl es nicht an lockenden Stimmen fehlte — fie kamen natürlich aus Köln —, die dem Staate die große finanzielle Ginbuge vorrechneten, die ihm drohte. wenn er sich mit Holland vertrüge. Das freilich verftand sich noch von felber, daß der Rhein feine Roften aufbringen muffe. Wie viel diefe damals betragen haben, dafür fehlt es leider an jedem Anhalt. Groß maren fie, ebe die Rheinregulierung einsetze, natürlich nicht, die Ginnahme des Staats aus dem Oftroi also fehr beträchtlich. Eben beshalb ging Breuken jett auf eigene Sand mit Ermäßigungen bor, felbstverftandlich im wefentlichen nur ju Gunften feiner eigenen Volkswirtschaft. In ihrer Denkschrift von 1826 hatten fie die Stände der Rheinproving gefordert, indem fie ausführten: Der Tarif bon 1804 entstamme einer Zeit allgemeiner Teuerung; in der Gegenwart, die unter dem Zeichen der Berbilligung stehe, sei er, sei sogar der ermäßigte, nur auf dem Papier stehende Tarif von 1815 viel zu hoch. - Es waren die Jahre des furchtbaren Preissturzes des Getreides und der daraus folgenden allgemeinen Entwertung in Deutschland. — Durch den übermäßigen Oftroi bor allem werde eine Frachtverteuerung veranlaßt, die auf die Dauer jede Konkurreng des Rheines im Weltverkehr ausschließe. Die eine Bahl, die fie anführten, reicht für fich allein aus, um dies zu belegen: Bon Emmerich bis Stragburg auf 78 Meilen wurden allein an Oftroi für die Last (2 t) 80 Fr. (resp. 83 Fr.) gezahlt. Wenn Holland fich dem Oftroi anschließe, erhöhe fich die Ziffer auf 100 Fr., während von Hamburg nach New York nur halb so viel überhaupt an Fracht gezahlt werde. Das preßte den Ständen den Notschrei aus: "Was kann uns die Bunft des Klimas, des Bodens, der Gewerbefleiß, der Befit des herrlichften Stromes nügen, wenn die Retten nicht gesprengt werden, die ihn und uns feffeln."

Ansangs solgte der Staat nur zaghaft dieser Anregung. Noch 1826 lehnte er für Raps und Rübsamen, die in der ersten Tariftlasse standen, eine Ermäßigung auf den Fuß des Getreides (1/4 Gebühr) ab, so notwendig es in diesen Jahren auch der Landwirtschaft bei dem jammervollen Stand der Getreidepreise und dem Mangel jedes Getreideerportes war, diese Exportware, die sie jetzt mit der Ausbreitung der Fruchtwechselwirtschaft in ausgedehntem Maße liesern konnte, zu begünstigen. Bitter bemerkte die Kölner Handelskammer, es werde also für Ölfrucht der Oktroi von Köln nach Emmerich 31/2 mal so viel betragen als sogar die Transitgebühr durch

Schriften CI. - Schiffahrt b. b. Strome. II.

bie Niederlande. Das änderte sich sosort unter Mot und seinem Bertrauensmann in den Rheinlanden, Schütz. 1828 hob zunächst der Staat 4 binnenländische Oktroistationen, Andernach, Linz, Wesel, Ruhrort aus, und schon im nächsten Jahre ersolgte der entscheidende Fortschritt: Der Oktroisiel für den gesamten inneren preußischen Verkehr auf dem Rhein und seinen Nebenslüssen weg; auch für ausländische Waren, wenn sie aus dem Kölner Hafen ins Ausland versandt wurden, galt das gleiche; 1831 sügte Schütz die Freiheit sür ausländische Waren, die mit der Bestimmung nach Preußen in den Freihasen gingen, hinzu. Zugleich hatte Motz, wie wir sahen, die Moselzölle auf ein Geringstmaß beschränkt, nachdem Köln als Verzünsstigung Oktroisreiheit sür Lohe gewünscht hatte, um seine Gerbereien konkurrenzsähig mit den Siegenern, die das Material an Ort und Stelle hatten, zu erhalten.

Mot hatte nach seiner Weise summarischen Prozeß gemacht. Was brauchte es langer Erhebungen und Denkschriften, um ein Geschenk vorzubereiten, das jeder gern empfing. In Preußen — und wohl nicht in Breufen allein - fteht die Bedeutung der Magregeln mit der Dicke der Aften über fie gewöhnlich im umgekehrten Berhaltnis. Diefe Erleichterung für die Preußen bedeutete aber zugleich, daß nun der Oftroi mit aller Schärfe allein auf das Hinterland fiel, daß seine volkswirtschaftlichen Intereffen durch ihn im Vergleich mit Preußen nun noch mehr zurückgedrängt wurden. Mot hat auch in diesem Bunkte diese echt preußische Bolitik mit Meisterschaft geübt. Er konnte es ja abwarten, bis die Suddeutschen gu Breußen bittend kamen; und felbst die üblichen Rlagen über Migbrauch der Gewalt konnten fich hier nicht erheben; denn wer wollte es Preußen verwehren, von feinen eigenen Staatsburgern tein Geld zu nehmen? Die Rheinschiffahrtsafte von 1831 hat, wie wir sahen, das Prinzip sanktioniert. Noch war aber diesen Anfängen eine lange und wechselvolle Geschichte be= schieden, bis fie mit bem völligen Bergicht auf die Rheinschiffahrtsabgaben endete.

In seltsamem Gegensatz zu diesem Verhalten Preußens verkündigte Nassau im Jahre 1828, daß es auf eigene Hand mit der definitiven Regelung des Oftroi nach dem Fuß der Wiener Afte an seiner Zollstelle in Caub vorgehen werde, und erhob also einen Zuschlag.

Richt der Oftroi allein schwellte die Rheinfrachten an; der holländische Transit, der Kölner und Mainzer Umschlag und das Privileg der Großschiffer für die wichtigsten Warengattungen wirkten einträchtig wie sonst zu

<sup>1</sup> Ausgenommen die kanalisierte Ruhr, wo es sich um Schleusengelder handelte.

diesem gleichen Ersolge zusammen. Im Jahre 1817 rechnete die Kölner Handelskammer glaubhaft, daß bei einem Berkehr von 1720 562 Zentner im Werte von 81774 144 Fr. von Holland nach Köln in Holland nicht weniger als 5651 803 Fr. überstüfsiger Untosten erwüchsen, die Kosten des Umschlags in Köln rechneten sie etwas niedrig, doch nicht eben salsch, auf 636 474 Fr. 1

Eine betaillierte halbamtliche Frachtenberechnung aus demselben Jahre zeigt, daß die holländischen Kosten ungerechnet der Wasserzölle sast die Holländischen Kosten ungerechnet der Wasserzölle sast die Holländischen Kosten und Franksurt ausmachten, während Seestracht und Versicherung nur etwa 1/7, der Kölner Umschlag 1/25, die Fracht von Kotterdam dis Franksurt, auch diese noch unbillig teuer, etwas über 1/8 der Kosten betrug 2. Bei Zucker betrug der Transitzoll in Holland allein 1/8 aller Kosten. Diese holländische Belastung, bei den einzelnen Waren verschieden, sollte aber auch ungleichmäßig, teils als Finanzzoll, teils als prohibitiver Schutzoll wirken. Hür die geringwertigen Waren, sür die man jedoch von Deutschland aus auch nur geringen Absat hatte, ließ sie

1 Nau 1 229 ff. Die Kosten in Holland betrugen: Lastgelb 5 Fr. 56 Cts. p. Last 239 158 Fr. 15 % Zuschlag 35 874 " Transsitzoll 1 880 804 " Speditionsunkosten 3 441 124 "

Speditionsunkosten 3 441 124 "
15% Zuschlag der Wasserzölle 54 843 "
5 651 803 Fr.

Sest man die Speditionskoften ab, dagegen den vollen Betrag der Wasserzölle ein, so ergibt sich als Ginnahme des niederländischen Staates 2631 142 Fr.

2	98 0 11	T	995

20 Faß = 178 Zentner Zucker koften London—Rotterdam	184 fl. 10 Kr.
Hafengebühr und Wächterlohn	14 " 15 "
Transitzoll à 21/2 fl. p. Zentner	<b>45</b> 3 " 18 "
Zuschlag von 15 %	77 , 19 ,
Plombage, Passeport	38 " 10 "
An Bord Führen	14 " 8 "
Arbeitslohn und Wiegen	14 " 10 "
Stempelgebühren	5 " 12 "
Provision [Spediteur]	40 "
Fracht nach Köln (85 Kr. p. Zentner)	258 " 44 "
Spefen in Köln (18 Kr. p. Zentner)	55 "
Fracht Köln—Frankfurt	
Spefen vom Waffer ins Haus	<b>16</b> " 8 "
18	395 fl. 22 St.

Dabei ift zu bemerken, daß in der Fracht Köln-Umfterdam auch noch die holländischen Wafferzölle ftecken.

sich extragen; aber bei den Exhebungen im Jahre 1823 zeigten die größten Kausleute des Kheinlands aus ihren Büchern glaubhaft, daß Zucker von London nach Köln  $6^3/4-7^1/2^0/o$ , Wein  $7^1/2^0/o$  des Wertes, Kupfer  $15^1/2^0/o$  am Transit in Holland trage, daß eine Branntweinaussuhr aus Deutschland über Holland ganz unmöglich sei, weil die Kosten in Holland  $34^0/o$  vom Einkaußwert in Mainz machen würden. Die Oberdeutschen, die während dieser Jahre in ihren Kornvorräten erstickten, hätte die Branntweinbrennerei etwa wie den Baronen im Inneren Livlands als beste Art der Berwertung geschienen  $^1$ . Die Kölner Kausleute, die jetzt schon auf den Erwerd eigener Zuckerraffinerien ihr Augenmerk richteten, bemerkten, daß deshalb das Kheinland noch keine einzige solche, dagegen Hamburg über 400, Holland noch mehr besitze.

Zugleich berichtete Fr. W. Hafenclever von Remscheid, daß er sür eine ganze Schiffsladung Lima—Amsterdam 11 900 fl. Fracht gezahlt habe, der Transit in Holland habe 2023 fl. 16 Cts., die er bei freier Durchsfahrt sich ganz hätte sparen können, Fracht und Oktroi dis Mülheim 1260 fl. holländisch gekostet. Dasür hatte die Ladung aber auch 3 Monate Ausenthalt und entsprechenden Zinsverlust in Holland gehabt. Nicht viel anders war es 1827, wo der größte Kölner Weinhändler, v. Mumm, sür 33 Gebinde — 10 t Wein in den Niederlanden 172 fl. Gebühren zahlen mußte, während Oktroi und Fracht Köln—Amsterdam  $200^{1/2}$  fl., die diesmal besonders hohe Seefracht 207 fl. betrug.

Solche Jahlen beweisen, wie nötig der Kampf des rheinischen Handelsftandes gegen die holländischen Transitzölle und Umschlagrechte war. Wenigstens das Material sammelte man im voraus auss beste, wie sich bei freier Durchsahrt die Frachten stellen würden. Es ist sür den Gang, den bisher der Handel im deutschen Westen genommen hatte, bezeichnend, daß man nur bei den Remscheider und Elberselder Fabrikanten Auskunst sinden konnte, als den einzigen, die direkten Handel über See trieben. Sie hatten allerdings vornehmlich zu berichten, wie die Seefrachten ganz anders als die versteinerten Rheinfrachten von Jahr zu Jahr wechselten, daß man in der Ostsee 1817 von Riga nach Rotterdam pro Last (2 t) 48—60 st., wenige Jahre später nur 18 st. gezahlt habe, daß die Fracht nach Westindien oft rasch um 50 % Unterschiede zeige, und daß man nicht selten Rücksracht umsonst als Ballast nehme. Nach den genauesten Daten,

<sup>1</sup> In ber Tat zeigt bie Tabelle über Branntweinverfand auf bem Rhein bei Schirges S. 98 bie Bergfahrt gang überwiegenb.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Hafenclever=Remicheid; Abers, die Weftindische Kompagnie und Simons Erben, Elberfelb.

an deren Herbeischaffung sich Delius und Sack beteiligt hatten, berechnete 1829 der Reserent der Kölner Handelskammer, Heimann, die wahrscheinlichen Frachten pro Last (2 t) bei völliger Aushebung des holländischen Transitzolls und Herabminderung des Oftroi aus ein Viertel, was freilich nur fromme Wünsche waren, Hamburg—Köln 28 Taler 14 Sgr. höchstens, 19 Taler 5 Sgr. mindestens, Königsberg—Köln 42 Taler 9 Sgr. höchstens, 28 Taler 1 Sgr. mindestens, Köln—Swinemünde im Durchschnitt 34 Taler. Die Landsracht Köln—Berlin kam damals auf 2 Taler pro Zentner, also 80 Taler pro Last. Delius hoffte schon 1829, daß sie sich durch die projettierte Eisendahn Wesel—Minden um 12—15 Sgr., also die Hälste oder doch ein Drittel ermäßigen werde.

So schweisten die Gedanken voraus, indes auch auf den deutschen Rheinstrecken durch Oktroi und Gildenschiffahrt die Frachten teuer blieben. Sie verschoben sich wenig, der Einfluß der Handelskammern auf ihre Festsetzung war illusorisch. Im Jahre 1817 rechnete man die Fracht für 1 Zentner der ersten Tarisklasse inkl. Oktroi von Rotterdam nach Köln 1 st. 25 Kr. oder 3 Fr. 10 Cts., von Köln nach Franksurt 1 fl.  $16^{1/2}$  Kr. oder 2 Fr. 75 Cts. im Jahre 1827 rechnete die Kölner Handelskammer, daß auf der ganzen besahrenen Strecke von Rotterdam dis Straßburg die Last (2 t) 125 fl. und in der Talfracht, wo der Oktroi um ein Drittel, die Fracht um  $17\,$ % billiger war, 84 fl. komme, Rücksracht Köln – Rotterdam kostete immer noch 1 fl. pro Last. Der Oktroi machte regelmäßiger Weise zwei Fünstel der Fracht auß; er wurde stets in dieser mitgezahlt.

Unter solchen Umständen blieb es während dieser ganzen Zeit fraglich, ob sich für die meisten Waren der Wassertransport auf dem Rheine überhaupt lohne. Zede weitere Verschiedung zu Gunsten des Landweges schien ihm den Gnadenstoß versehen zu müssen. Schon im Januar 1815 vor dem Erlaß der Atte stellte die Kölner Handelskammer eine Frachtliste zusammen 2, aus der hervorging, daß die Landsrachten über Frankreich billiger und rascher seine als am Rheine, und zog daraus den berechtigten, aber durch die Ereignisse bald widerlegten Schluß, daß die Niederlande sich durch Ersleichterungen würden anstrengen müssen, um den Transit Frankreich streitig

```
Borbeaux—Bajel in 55 Tagen 18—19 Fr. p. 3tr.
Borbeaux—Straßburg " 50 " 18—20 " " "
Havre—Bajel " 30 " 11½—12 " " "
Havre—Straßburg — 11³/4 " " "
Rante3—Bajel — 13½ " " "
```

<sup>1</sup> Nau I 290.

² Röln. H.: R.: I. Durch Frankreich:

zu machen. Im Jahre 1818 stellte sich bei einer jür die Zentralkommission berechneten Routenvergleichung iheraus, daß jest, nachdem die holländische Transitverteuerung sich geltend machte, der Zentner Zucker von London nach Franksurt über Rotterdam—Köln 7 sl. 50 Kr., über Bremen—Minden nur 6 fl. 11 Kr., also über 21% weniger zu besördern koste. Die Disserenz zwischen den Kosten der Besörderung Have—Basel und Rotterdam—Basel blieb auch 1823 1 Fr. 64 Cts. Auch 1827 suchte troß billigerer Talsrachten noch der süddeutsche Krapp den Weg nach Have aus 2. Und beschleunigt arbeitete Frankreich an den Kanälen, die in den nächsten Jahren ihre Wirkung äußern mußten.

Sehr ungleich wurden die einzelnen Waren von diefem Stand der Frachten beeinflußt. Das weitschichtige Zahlenmaterial, das die Beamten der Verwaltungskommission Odhart, hermann und Schirges veröffentlicht haben 8 und das durch die Aufzeichnungen der Handelskammer Köln noch erganzt wird, reicht allerdings nicht aus, um eine fortlaufende Statistik der einzelnen Warengattungen herzustellen, reicht aber völlig aus, die Ge= samtlage zu kennzeichnen. Unter den 202 verschiedenen Waren, die die Kölner Handelskammer für ihren hafen notiert, treten die Industriewaren gang gurud. Es murbe oft bemerkt und bedauert, daß die bergifche Induftrie, der Stolg des Rheinlandes, den Rhein gang meiden mußte, fie verfandte ihre Eisenwaren wie ihre Textilwaren über Bremen und Hamburg und ließ nur einen kleinen Teil ihrer Bezüge über Duffeldorf und Roln gehen. Der Kölner hafen versandte im Jahre 1828 Gugeisen nur 30 035 3tr., Stabeisen nur 21 929 3tr., Stahl und Stahlwaren nur 1223 3tr., Manufakturwaren 1483 3tr., Leinentuch 5875 3tr. 4 Hermann rechnete 1822 im Durchschnitt ber vergangenen sechs Jahre im gesamten Rheinverkehr nur 11 % des Wertes auf alle "Produktionsfabrikate", 89 % kamen auf Kon-

## II. Außer Frantreich.

Antwerpen—Basel (Land) 24 Fr. 26 Cts. Antwerpen—Köln—Basel (Khein) 17 " Antwerpen—Köln—Straßburg 13 " Amsterdam(Kotterdam)—Straßburg (Khein) 9½ " Amsterdam—Basel (Khein) 13½ "

<sup>1</sup> Nau I 285 ff. f. v.

<sup>2</sup> Die Statistit ber B.-R. weift für 1827 10606 Bentner Rrapp auf.

<sup>3</sup> Als Probe bruckt Edert S. 154 aus Hermanns Abrehbuch 1827 die Lifte ab. Die Notierungen der Kölner H.-K., wenn auch nur für einen Hafen bestimmt, besitzen größeren Wert durch ihre Spezialisserung. Die Rubriten Hermanns sind wenig geschickt.

<sup>4</sup> Die Biffern für 1827 noch geringer.

fumtionswaren und Materialien 1. Böllig unregelmäßig war die Berfendung von Getreide. Das plögliche Anschwellen der Versendungen und daher auch der Oftroi-Erträge im Jahre 1817 führte fich ausschließlich auf die durch die Migernte nötig gewordene Getreideeinfuhr von der See her zurück2. In gewöhnlichen Zeiten gab es nur einen Getreideverkehr stromab. Aber auch hier schwankte der Getreidehandel auch jetzt wie in den Zeiten der Ring und Galiani in ploglichen Sprüngen, die aber viel mehr noch vom Bedarf der Importländer als von den Ernten der Rheini= schen Staaten abhingen. So betrug der Kölner Verkehr in Getreide 1827 122817 3tr. und 1828 398007 3tr.; davon Roggen, noch immer die Sauptfrucht 41 739 und 153 805 3tr. Beide Jahre aber maren gleich= Sehnfüchtig harrte damals nicht nur das öftliche mäkia fruchtbare. Deutschland, bas ja den englischen Getreibemarkt nur wiederzuerobern brauchte, fondern auch das füdliche auf jene kleine Anderung der englischen Getreidezollgesetzung, wie fie mit der gleitenden Tare eintrat. Damals veröffentlichte die Handelskammer Koln eine Rechnung, wonach der Getreideexport nach England bereits lohnte, wenn in London der Quarter Weizen auf 60 Sgr., der Zoll also auf 20 Sgr. stehe. Denn dann kam der Preis des Scheffels in London auf 3 Taler 24 Sar., mahrend er für den Export in Köln für 1 Taler 16 Sar., also um das 21/2 fache billiger zu haben mar, woraus man auf die Ginkaufspreise im Oberland schließen kann 3. Im Rheinland galt damals die Erschließung von Mittel= und Südamerita nach dem Unabhängigkeitstriege als die große aussichts= volle Konjunktur; man hoffte ohne Hollands Bermittlung und in Konturrenz mit England feine Berforgung in die Sand nehmen zu konnen; diefer Aussicht galten die beiden großen vom Staate gestütten Elberfelder

<sup>1</sup> Schirges 102 f. In Mainz schwankte ber gesamte Roheisenverkehr in ben Jahren 1822—26 in ben bescheibenen Grenzen von 15200—25844 3tr., Schmiedeseisen und Stahl zwischen 4335 3tr. und 18771 3tr., Gisens und Stahlwaren zwischen 12693 und 14556 3tr.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Es fam Getreibe aus holländischen Häfen nach Köln 1817 943 345 3tr., 1818 557 385 3tr.

<sup>3</sup> De la navigation du Rhin, Köln 1827. Man hoffte, wenn die Zwangsumladung in Kotterdam und der niederländische Transit wegfalle, auf eine Zeitersparnis von 1½ Monat statt 3 Monat Lieferfrist bei nur der Hälfte des Getreideverlustes. Man nahm an, daß sich alsdann der Einkaufspreis in Köln p. Scheffel auf 1 Taler 26 Sgr. 10 Pfg. steigern würde, also ungefähr die Hälfte des Londoner Marktpreises und sah dies schon als einen für die Landwirtschaft ersreulichen Fortschritt an. Wan wagte kaum zu hoffen, daß dei einem Zoll von 8 Schill. der Kölner Preis 2 Taler 20 Sgr. p. Scheffel erreichen werde.

Unternehmungen des mexikanischen Bergwerksvereins und der westindischen Kompagnie. Das aber, was man als Exportartikel außer den bergischen Stahlwaren, die ihren alten Absah nur zu behaupten brauchten, hatte, war deutsches Mehl, das man in Mannheim einzukausen gedachte, um es nach Lima zu exportieren 1.

Gerade umgekehrt verhält es fich mit der Ausfuhr des Holzes. blieb auch mahrend diefer ganzen Epoche die wichtigste Ausjuhrmare des waldreichen westlichen Deutschland. Für die Schiffahrt im eigentlichen Sinne tam biefer Berkehr als Mogerei allerdings nicht in Betracht. Die Berfendung von Gichen= und Tannenholz schwankte nur in geringem Mage, höchstens um ein Viertel des Durchschnitts, ganz regelmäßig ging fast der gefamte Absat bes Eichenholzes nach Holland, vom Tannenholz anfangs etwas mehr, später etwas weniger als die Balfte. Die Tanne stammte ausschlieflich vom Oberrhein und Main, die fich 1826 fast gleichmäßig mit 111 504 cbm und 106 864 cbm an der Lieferung beteiligten2, mahrend am Eichenversand der Main 40 %, der Oberrhein fast 28 %, die Mosel 8%, die Lippe 21% lieferte3. Schon 1827, als fich in den letzten Jahren der Holzhandel fehr gehoben hatte, befürchtete man, daß durch große ameritanische und norwegische Bestände, die fich in holland aufgehäuft, der Export zurudgeben konne und begrußt eine Bebung des inneren Ronfums. Noch entfiel mehr als ein Viertel des gefamten Oktroi auf das Holy 4. Es war noch die führende Ware in der Talfahrt. Selbst beim Rohtabak, dem Sandelsgewächs des Oberrheins, war die Bergversendung meist um das dreifache größer als die Talversendung 5. Sier wirkte die Frachtteuerung wie ein Schutzoll für die einheimische Berarbeitung. Aber felbst beim Wein überwog in Mainz während dieser ganzen Zeit

<sup>3</sup> Ochhart, Bericht 1827.

	Mainz Eiche	Wefel Eiche	Mainz Tanne	Wefel Tanne
1820	49 989 cbm	64 033 cbm	166 561 cbm	$73~625~\mathrm{cbm}$
1826	57 139 "	84 143 "	218 968 "	115 800 "

Nau IV 1, S. 35 f. Bemerkungen über die Holzstößung von 1822. Gine Übersicht über ben Floßverkehr von 1820—26 gibt Ochharts lithographierter Bericht für 1826.

<sup>1</sup> Bgl. auch die Tabelle Schirges S. 95.

<sup>2</sup> Auf dem Main tamen um 1830 bei Hanau 3,7 Mill. 3tr. auf das Holz, 0,55 Mill. auf Steine, und 0,5 Mill. auf alle anderen Waren im Talberkehr. Der gefamte Bergtransport betrug noch nicht 0,25 Mill. 3tr. Schanz, Mainschiff. S. 37.

<sup>4 1827: 660 559</sup> Fr. von 2 768 342 Fr.

<sup>5</sup> Siehe die Tabelle bei Schirges 97.

die Bergfahrt weitaus die Aussuhr zu Tal, die erst in Köln bedeutender wurde 1.

In der Bergiahrt aber, die doch immer als die reguläre galt, in der die Frachtsestsehrtgestletzungen auch wirklich galten und von der die Großschiffer ihren Gewinn erwarteten, dominierten noch ganz und gar die Kolonial-waren, vor allem Kaffee und Zuder. Der gesamte Verkehr aus Holland bestand aus solchen. Un Kaffeezusuhr rechnete man in Köln im Durchschnitt 150000 ztr. im Wert von 2600000 Taler = 12% des Wertes aller ankommenden Güter, an Zuder 245000 ztr. Kaffee und Zuder zusamnen machten saft 4/7 der holländischen Einsuhr aus. Jest sreilich begannen auf der preußischen Strecke allmählich die Kohlen zu überwiegen. Die gestingwertige Ware lief auch hier der hochwertigen den Kang ab².

Hermann konnte 1822 im Durchschnitt der Jahre seit 1816 rechnen, daß von den auf dem Rhein versendeten Waren dem Wert nach auf die Kolonialwaren 61%, die Steinkohlen 10%, das Holz 10%, Wein und Mineralwasser 5%, Getreide 2%, Salz 1%, alle Fabrikate 11% kämen. Anders stellte sich natürlich die Zentnerzahl der Waren. Hier rechnete man in demselben Jahre 1822 in der Bergsahrt für den Niederschein bis Köln: 23% Kolonialwaren, 69% Steinkohlen, 8% alles übrige, sür den Mittelrhein bis Mainz: 44% Kolonialwaren, 24% Kohlen, 32% das übrige; in der Talsahrt bis Köln 15%, von Köln 16%, Felds und Baumfrüchte, 11% bis und 6½% von Köln Wein, Öl, Mineralwasser, 36% bis und 35% von Köln Steine und Erden, 21% bis und 32% von Köln Holz in Schiffen, 17% bis und 10½% von Köln Diverses. Aber der Anteil der Kolonialwaren ging seitdem zurück und mit ihm der Verkehr mit den Niederlanden überhaupt. Waren im Jahre 1817 aus Holland in Köln angekommen.

<sup>1</sup> Schirges 98. 3. B. von Mainz 1823 zu Berg 35 840 Ztr., zu Tal 23366 Ztr.

2 Als Beispiel der Zusammensehung der Transporte diene hier die Absuhr von Köln im Jahre 1828. Aus Holland 705 699 Ztr., davon nur 8846 Ztr. nicht Frachtgut, davon Zucker und Kaffee 395 000 Ztr. Bom preußischen Niederrhein 1230 740 Ztr., überhaupt kein Frachtgut, davon Kohlen 1169 193 Ztr. Bon Frankfurt 27 666 Ztr. Meßwaren. Bon Mainz 670 488 Ztr., davon 488 654 Ztr. Floßgut. Bom Mittelrhein 223 689 Ztr., davon 98 055 Ztr. Floßgut und Steine. Bon Koblenz 2c. 1321 537 Ztr., davon 943 516 Ztr. Steine und Lohe. Total zu Berg 1936 440 Ztr., zu Tal 2243342 Ztr., im Wert zusammen von 24 000 000 Talex. Bergl. auch die Warenliste für 1825 bei Hermann, Abrehbuch 1827, wieder absgedruckt bei Eckert S. 154.

<sup>3</sup> Nau III 1. €. 59.

<sup>4</sup> Nau III 1, S. 103.

<sup>5</sup> Nau I 1, S. 238.

Ranggüter 828 865 ztr. Getreide 728 318 " Salz 163 379 "

so war seitdem die Getreideeinsuhr weggefallen, die Salzdurchsuhr verboten, und die Ranggüter auf 705 699 3tr. zurückgegangen 1.

Wenn wir von der Flößerei absehen, ergibt sich, daß auf allen Stromsstrecken, abgesehen vom Mittelrhein, die Bergsahrt die Talsahrt weit überswog und weit rentabler war. Die Dinge aber lagen so, daß nur durch weiteres Steigen der Bergsahrt d. h. hier der Kohlenschiffahrt die Exportsmöglichkeit sür die geringwertigen Waren des oberen Deutschland sich verbessern konnte. Eckert, auf den ich ausschließlich verweise², hat außerdem die Beteiligung der einzelnen Stromstrecken am Berkehr verglichen. Es zeigt sich, daß selbst am Oberrhein die Bergsahrt noch immer trotz aller technischen Schwierigkeiten überwog. Wenn dies aber auch trotz jenes Kückgangs der holländischen Jusuhr am Riederrhein der Fall war, so gab eben nur der Steinkohlenversand den Ausgleich. Die Bergsahrt auf dem Mittelrhein, wo sich dieser erst allmählich zur Geltung brachte, zeigt daher auch einen geringen Rückgang. Es bahnte sich ganz allmählich ein Zustand an, in dem die voluminösen und geringwertigen Massenwaren die Führung erhielten.

Im übrigen zeigt der Berkehr eine außerordentliche Stabilität. Im Jahre 1818 hatte der oberrheinische Berkehr (Berg= und Talsahrt zusammen inkl. des Main) in Mainz 1 178 211 ztr. betragen, im Jahre 1825 betrug er 1 174 768 ztr. Die entsprechenden Zahlen sür den Mittelrhein waren im Mainzer Hafen 1 330 948 ztr. und 1 279 816 ztr.; im Kölner Haßen 3 007 280 ztr. und 2 475 960 ztr., woraus man zugleich sieht, daß regelmäßig etwas mehr als die Hälste der Waren auf die mittelrheinischen Zwischenhäsen entsiel. Der niederrheinische Berkehr des Kölner Hasen hatte sich von 1819 mit 3 373 680 ztr. nur auf 3 620 440 ztr. im Jahre 1825 verschoben. Der gesamte Schiffsverkehr im Kölner Hasen betrug 1819: 6 380 960 ztr. und im Jahre 1829: 7 214 600 ztr. Erst in dem hoffsnungsfreudigen Jahre 1830 erlebte Köln einen Verkehr von 8 952 420 ztr. ehe die Ausgebung des gezwungenen Umschlags binnen kurzem den Kölner

<sup>1 1826</sup> waren es gar nur 612 143 3tr. gewesen. Odhart-Bericht 1827.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Edert 151 f. Seine tabellarischen Übersichten von 1818—25 berechnet nach Nau III 1, 24 und Hermann, Abreßbuch 1827. Über die Bewegung im Kölner Hafen gibt die vollständige Übersicht von 1819 bis zur Gegenwart: Wirminghaus, Die Kölner Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert 1898. 33 ff.

Hafen saft auf ein Drittel stürzte. Solange der Umschlag bestand, sind eben die Zahlen der beiden Stapelstädte noch im wesentlichen die des Rheinverkehrs überhaupt. Der Gesamtverkehr auf dem Strome läßt sich dagegen
nicht mit Sicherheit berechnen, weil in den veröffentlichten Registern der Oftroi-Inspektoren nur die einzelnen Stromstrecken behandelt sind, und man
daher nicht erkennt, wie viel bloße Durchsuhr ist und auf der solgenden
Strecke wiedererscheint. In jedem Fall aber war die sechzehnjährige Zwischenzeit, die als eine Epoche des Kampses und der Vorbereitung für
die Geschichte des Rheines im XIX. Jahrhundert weitaus die wichtigste ist,
in ihren Ergebnissen sür den Verkehr eine Zeit des Stillstandes.

## Sechstes Rapitel.

## Die Anfänge der Dampfschiffahrt auf dem Rhein.

Nicht im Frachtverkehr, sondern in der Personenbesörderung, an die sich die Eilgüterbestellung anschloß, vollzog sich schon in dieser Epoche des Stillstandes der entscheidende Umschwung. Die neue Technik der Dampsschiffahrt und mit ihr die kapitalistische Unternehmungssorm gelangten zum Siege über die Handarbeit des Ruderers und den genossenschaftlichen Betrieb. Schon war dieser, wie wir früher gesehen haben, auch ohne eine Änderung der Technik in die Abhängigkeit von einem kapitalistischen Unternehmer gekommen; allein die Umänderungen der Freiheitskriege verschafften ihm nochmals eine kurz bemeffene Lebensfrist.

Der Gegensatz der Interessen spricht sich so recht darin aus, daß im Jahre 1814 jener Unternehmer Doleschall sich bitter über die Undankbarkeit der Schiffer beschwerte, die ihm ihre Existenz ohne eigenes Risiko versdankten<sup>3</sup>, während diese von ihm behaupten, daß er und sein Kompagnon sich geberden wie Flußfürsten, die ein Regal innehätten<sup>4</sup>. Aus ihren leidenschaftlichen Klagen ergibt sich, daß gerade die Scheinsorm einer Genossenschaftbei obwaltender Vormundschaft des Unternehmers ihnen nachteilig war; denn die Herren verstünden sich auf die Kalkulation so vortrefslich, daß die

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Als Thous mag das Jahr 1821 gelten. Rach Rau III 1, S. 103 famen an bis Köln zu Berg 1 672 089 Itr., bis Mainz zu Berg 753 968 Itr., bis Köln zu Tal 2 065 538 Itr., von Köln zu Tal 1 344 535 Itr.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Für die Geschichte der Diligencenfahrt in diesem Zeitraum ist durchweg auf die sorgfältige Untersuchung Ederts S. 163—185 zu verweisen. Rur in einem wichtigen Punkt weiche ich auf Grund der Kölner und Berliner Materialien von Edert ab.

<sup>3</sup> Doleschall an die Handelstammer Roln. 10. Mai 1814.

<sup>4</sup> Denkschrift ber vereinigten großherzoglich heffischen und herzoglich naffauischen Tiligencenschiffer. Mainz 1819.

Rechnungen der Schiffer nur immer Berlust böten und sie herauszahlen müßten; so daß denn manche Schiffer den contractus mandati lieber mit der locatio-conductio, der Berpachtung ihrer Schiffe vertauschten. Die Letzte, schlimmste Aussicht, daß sie ihre Jachten verkausen und unselbständig werden müßten, stand ihnen als Schreckbild vor Augen. Die Rechtssorm der Genossenschaft, die ihnen tatsächlich so wenig bot, hielt wenigstens ihre Ansprüche auf Selbständigkeit aufrecht.

Als Maing im Jahre 1814 von den Berbündeten blodiert murde, tam der Betrieb der Firma Doleschall u. Obert ins Stocken; die Rheingauer Schiffer aber versuchten auf eigene Sand von Eltville aus zu fahren und ftanden fich gang gut dabei. Sie beschloffen darauf, ben Kontratt aufzuheben und bildeten unter Leitung eines Mainzer Schiffers Rupprecht eine neue Genoffenschaft von 30 Teilhabern, den Jachtenschifferverein. Sie fanden dabei die Unterstükung beim Chef der provisorischen Bentralbermaltung. Solms-Laubach, der das Monopol der Unternehmer aufhob und das neue Statut bestätigte. Dieses stimmte mit dem Bertrage, welchen Doleschall 1810 mit den Schiffern abgeschloffen hatte, darin überein, daß für jede Reise dem einzelnen Jachtenschiffer 80 fl. garantiert wurden, und daß die gefamten Geschäfte auf Rechnung des Bereins geführt wurden; der ent= scheidende Unterschied aber war, daß jett der Geschäftsjührer statt auf den Reinertrag nur auf 8 % ber Bruttoeinnahme gesetzt wurde. Er war jetzt Beamter der Genoffenschaft und mußte ihr als folcher eine Raution von 4500 fl. stellen, mährend Doleschall und Obert trot ihrer scheinbar gleichen Stellung Unternehmer maren, da fie ben Unternehmungsgewinn bezogen. Die Betriebsweise murde reguliert, das Betriebsmittel blieb aber im Gigentum der einzelnen Mitglieder, jedes gemeinsame Gigentum als Grundlage oder Unterstützung des Betriebs fehlt; ber Schiffer wollte gerade durch die Bereinigung sich seine Selbständigkeit, die auf dem Befit der eigenen Jacht beruhte, mahren; und schon deshalb mar für fie 13 Jahre später der Übergang jum Dampfichiffahrtsbetriebe, auch abgesehen von ihrer technischen Rudftandigfeit, unmöglich. Wir wurden heute den Schifferverein wohl eber ein Syndifat als eine Benoffenschaft nennen 1.

Indessen waren die bisherigen Unternehmer nicht gesonnen, das Feld zu räumen. Sie wußten die neue Bereinigung als eine Besitztrung darzustellen, sie gewannen die neuen Zivil- und Militärbehörden für sich, und der Maire von Mainz trat bald um so schärfer sür sie ein, weil der Schifferverein, wie er ohne die blockierten Mainzer entstanden war, auch

<sup>1</sup> Die weitere genaue Erörterung bes Statuts bei Edert 167 f.

weiterhin feinen Schwerpunkt mehr im Rheingau zu haben ichien. Aber auch die Kaufleute hatten bisher von der Großunternehmung Vorteile ge= habt und waren mit ihr zufrieden; die Sandelskammer Roln verwendete sich ausdrücklich für Doleschall und Obert. So gingen denn die Mainzer Behörden mit aller Schärfe, mit Beschlagnahme und Berhaftung, gegen ben Berein und seine in Maing anfässigen Mitglieder por. Allein die Bentralverwaltung war von ihrem Oberhaupt Stein her gewöhnt, mit eigen= mächtigen partifulariftischen Berfügungen lokaler Behörden aufzuräumen; Solms-Laubach, der das jest nicht mehr ohne weiteres konnte, wandte fich an Metternich und harbenberg nach Wien, die benn auch in einem gemeinsamen Erlag den Mainger Behörden ihre Ginmischung in die Rheinschiffahrtsangelegenheit als ungehörig, weil gegen den Oftroivertrag verstoßend, verwiesen. (13. Dezember 1814.) Auch Eichhoff, bei dem fich die Minister in Wien jedenfalls Rat geholt, hatte erklart, eine Underung in der bisherigen Berwaltung der Diligencenfahrt fei nötig. Die Stadt Mainz, die noch ihr Stapelrecht zu retten suchte, gab ihrem Gesandten die Weisung, Solm&=Laubach nicht durch weiteren Widerspruch in dieser nebenfächlichen Frage zu erbittern.

Wieder bestanden jest wie vor 1810 zwei Unternehmungen neben einander, nicht grade zum Vorteil der Reisenden; denn in Köln wurden die Schiffer unter fich handgemein, und man flagte hier, daß dabei fogar die Reisenden gemighandelt würden. Rachdem es entschieden war, daß Mainz an heisen falle, trat biefes entschieden für die Sache der Stadt ein, und als folche fah man die Unternehmung Doleschalls an. Die Zentralfommission verwies biefen wegen seiner Entschädigungsansprüche an bas ordentliche Gericht, bor dem er denn auch den Schifferverein auf Bahlung von 18 000 fl. jährlichen Reingewinns verklagte. Das heffische Ministerium aber nahm die Entscheidung vorweg; es verfügte die Schliegung bes Bureaus bes Bereines und die alleinige Bulaffung der Doleschallschen Unternehmung mit nochmaligen heftigen Ausfällen gegen Solms-Laubach, der keine Qualität gehabt habe, um landesherrliche Befugniffe auszuüben und ein titulo oneroso wohlerworbenes ausschließliches Recht aufzuheben 1; die Zentral= tommission, die sich immer, wo fie Berwaltungs-Entscheidungen treffen follte, unficher fühlte, beschloß nicht die Aufhebung, sondern nur die Berschiebung diefer Minifterialverfügung.

Erst aus den preußischen Akten ersehen wir aber, worum es sich jett eigentlich handelte 2. Doleschall war jett nur noch eine vorgeschobene

<sup>1</sup> Bon hier an weiche ich von Edert ab.

<sup>2</sup> Edert, Beilage 7 S. 408.

Berfon: fein Rontrakt von 1810 bot eben nur die beste Sandhabe, um die Schiffer jur Rudtehr unter eine vormundschaftliche Regelung zu nötigen ; Die Absicht aber, die der heffische Staat verjolgte, war, eine staatliche Bafferpoftanftalt, deren Beforgung nur den früheren Unternehmern übertragen werben follte. Schon 1817 wünschte biefe bie Anerkennung eines folden Regals und trat 1821 mit dem gleichen Begehren vor die Zentral= tommission. Breugen schien zeitweilig geneigt, ben Anspruch anzuerkennen und die hessische Vostfahrt auch auf seiner Strecke zu privilegieren, Naffau als erbitterter Gegner Beffens ertlärte bagegen, es werde niemals einer folchen heifischen Post in Caub Anschluß gewähren. Auch die Kölnische handelstammer, die jest auf die Seite des Schiffervereins getreten war, marnte den Minifter vor der einseitigen hessischen Darftellung. Die hessische Regierung fah, bag es biefe Staatspost nicht durchseben tonne, entschloß fie sich endlich, am Schluß des Jahres 1822, die Konzession des Sachtenschiffervereins auszusprechen, doch hörte fie nie auf, ihn als ein Territorialinstitut zu betrachten 1.

Unter der Leitung des tüchtigen Geschäftsführers Rupprecht war die genoffenschaftliche Unternehmung trot diefer außeren Rämpfe aufgeblüht. Zeitweilig mar ber Reinertrag fo beträchtlich, daß über die ftatutenmäßige Mindestzahlung von 80 fl. für die Fahrt, auf den einzelnen Schiffer ein Gewinnanteil von 930 fl. entfiel. Bu biefem glanzenden Ergebnis trug auch jetzt wieder die Beforgung von Eilgut bei; etwa 11/2 0/0 der gesamten Güterbeförderung auf dem Rhein wurden mit den Jachten befördert. Es waren jest nicht mehr die Großschiffer, fondern die Spediteure, die hiergegen opponierten, benn Rupprecht hatte für diefen vom übrigen Frachtenverkehr so verschiedenen Verfand die Spedition in eigene hand genommen; die hessischen Behörden suchten noch 1824 Rupprecht diese Verbindung von Spedition und Geschäftsführung als ungesetzlich zu legen, die Regierung entschloß fich aber endlich zur Zulaffung, weniger aus juriftischen Gründen als weil Rubbrecht den ihm aufgegebenen Nachweiß zu führen vermochte. daß die von den Jachten transportierten Gilgüter erft durch diese schnelle Beforderung auf den Rhein gezogen worden feien. Die Konkurrenz der Wafferdiligence mit der Landpost verlief einstweilen bei den Gilfrachten noch gunftig für sie; aber schon seit 1819 machte sich von Jahr zu Jahr stärker die Überlegenheit der Eilwagen geltend. Die Dividende verminderte fich in fieben Jahren um mehr als zwei Drittel bes Betrags von 1818. Rleiner Konkurrenzneid gegen die "Nächler" fing schon wiederum an, sich

<sup>1</sup> Delius an den Minifter 26. Juni 1825.

zu zeigen, da veränderte die Einführung der Dampfichiffahrt mit einem Schlage die Sachlage. Rupprecht begriff dies sojort, er schlug bem Berein bor, ftatt ber Jachten gemeinfam ein Dampfichiff einzustellen. Bur Strafe wurde er von den entrufteten Jachtenschiffern sofort feines Amtes entfett und trat nun feinerseits in den Dienst der neuen Grofunternehmung 1. Der Rampf amischen dem rudftandigen und dem leiftungsfähigen Bertehrsmittel mußte alsbann mit dem bollständigen Siege jenes enden. Als Delius dem Minister die Konzession der Dampsichiffahrtsgesellschaft vorschlug, meinte er: man könne babei auf die bisherigen Teilhaber der Diligencen= fahrt billige Rücksicht nehmen 2; jene aber wollten nicht mehr und nicht weniger als die Berfagung der Konzeffion an ein Unternehmen, das nur von egoistischen Spekulanten betrieben werde, und ihren Familien bas Brot nehme, und das übrigens auch zu koftspielig sei - benn auf einen logischen Widerspruch mehr oder weniger kam ce ihnen nicht an3. Die handels= kammer Mainz riet derartigen Ausfällen gegenüber, sie auf die Konkurrenz zu verweifen: wenn fie, wie fie behaupteten, alle Buniche befriedigten, werde es ihnen ja an Paffagieren nicht fehlen. Fünf Jahre später (1830) empfahl die Sandelskammer felber, ihnen eine kleine Entschädigung gu= zusprechen; man erinnerte sich jett, daß die Konzession von 1822, die freilich nur für heffen und für die Talfahrt galt, dem Schifferverein auf 25 Jahre die ausschließliche Befugnis zur Personenbeförderung auf dem Mittelrhein gab. Unter beständig wechselnden Geschäftsführern, bei allerlei inneren Streitigkeiten mar der Betrieb des Bereines schon völlig gurud= gegangen. Von 35 Teilnehmern war die Bahl der Mitglieder 1831 auf 10 gefunken; die regelmäßigen Fahrten hörten auf; noch fah man aber bis 1857 einzelne von ihnen an Markttagen zu Mainz unterhalb ber Brude landen 4. Die genossenschaftliche Betriebssorm, die der privaten Großunter= nehmung und der Verstaatlichung gleichmäßig sich zu erwehren gewußt hatte, solange die Technik die alte blieb, fie erlag der großen Unternehmung in dem Augenblick, als diefe mit befferen Waffen auf den Kampiplat jurudtehrte, und es half ihr nichts, daß fie verblendet diese Baffen für un= tauglich erklärte.

Richt überraschend, nicht als ein freies Geschenk einer im stillen aus= gebildeten Technik ist die Dampsschiffahrt auf dem Rhein erschienen. Die

<sup>1</sup> Das wahre Verhältnis der Dampfichleppschiffahrt und der Segelschiffe. (Denkschie ber Rh.-Schleppschiff-Ges. Oktober 1848).

<sup>2</sup> Delius an den Minifter 26. Juni 1825.

<sup>3</sup> Edert S. 181 für dies und das folgende.

<sup>4</sup> Schirges S. 73.

beteiligten Rreise haben vielmehr in der Erkenntnis, daß der bisherige Buftand der Schiffahrt nicht weiter bestehen tonne, wenn der Rhein nicht veröben folle, Jahre lang nach bem neuen Berkehrsmittel gesucht, fie haben die Techniker angespornt, bis fie die geeigneten Rahrzeuge lieferten. Es ift bekannt, welchem Migtrauen die geniale Erfindung Fultons anfangs in Europa begegnete, wie Napoleon, den hier fein technischer Schariblid einmal im Stiche ließ, diefer Stimmung braftischen Ausdruck verlieh. Auch das erfte Dampiboot, das im Jahre 1816 auf dem Rhein erschien, die Caledonia, machte geringen Gindruck. Man fah den Berfuch später als miß= lungen an; das Schiff friftete als Fuhrboot bei Ropenhagen fein weiteres Dafein. Seitdem hatte fich die Dampfschiffahrt rasch entwickelt, mehr jedoch auf Seen als auf den Fluffen, wo es galt, mit Booten ohne Riel gegen die Strömung aufzukommen. Auch die erfte Dampfichiffahrt im Rhein= gebiet fand auf dem Bodenfee ftatt, wo das Dampfboot Cottas in bescheibenen Dimenfionen, 45' lang, 15' breit mit 7' Tiefgang und 600 bis 800 3tr. Labefähigkeit, 10' in ber Sekunde lief. Auf ber Seine gingen 1823 bereits 12 Schiffe, die drei Gesellschaften gehörten, aber fie maren nur 34 m lang, mit einem einzigen Schaufelrad am hintersteben und befagen nur eine Ladejähigkeit von 2000 Btr., mahrend die größten Flugschiffe auf der Seine damals 11 000 3tr., also beträchtlich mehr als die Boote felbst auf dem Niederrhein, ju laden vermochten. Der Gewinn lag nur in der Abkürzung der Fahrzeit von 15 auf 4 Tage. Schon nach wenigen Jahren tonnte man in Roln barauf hinweifen, bag auf ber Seine, wie eigentlich bisher überall, die Berfuche mit Flugdampfern miglungen, auf dem Rhein allein gelungen feien. Denn auch der Berfuch, auf die Wefer ein Dampfschiff zu bringen, das im Auftrag des rührigen Harkort und seines Affocié Kamp von dem Ingenieur Treviranus erbaut worden war, hatte wenigstens wirtschaftlich zunächst keine Folgen. Rirgends war aber auch die Rotlage so dringend wie auf dem Rhein. Mit dem Jahre 1822 fing die Bandelstammer Roln fich ernstlich zu bemühen an, einen Dampfer= verkehr auf dem Rhein zu stande zu bringen 1. Ihr Rührer war auch hier vor allem Merkens, der in der Ausgestaltung des Dampferverkehrs fortan feine Lebensaufgabe erblicte, neben ihm Bernhard Boifferee, ein tatfraftiger, leidenschaftlicher Mann, gewöhnt an populäre Agitation; er hatte schon in ber Repolutionszeit, als zweiter Maire von Koln, erbittert den Kampf um

<sup>1</sup> Sowohl für die früheren Berhandlungen wie für die Einrichtung der niederländischen Gesellschaft und alsdann der Kölner bietet das Archiv der Handelsfammer Köln und das St.-A. in Berlin eine lückenlose Reihe der Akten und Korrespondenzen.

die Sandelsvorrechte feiner Baterftadt geführt und in feinen Schriften und Reben den pathetischen Ton jener Tage beibehalten. Sie richtete zuerst ihre Blide auf die Gesellschaft London—Rotterdam, welche eine Fortsetzung ihrer, übrigens auch erft projektierten Seefahrt bis Koln mit einer Fahrzeit von 3 Tagen ins Auge faßte; die Maschinen follten in Birmingham gebaut werden, eine Beteiligung des Kölner Sandelsstandes wurde boraushartort, an den man fich sowie an einen englischen Jugenieur Capt. Napier um Rat mandte, empfahl dringend eine Untersuchung des Fahrwaffers und Stromgefälles, über deffen Berhältniffe Wiebekings Unterfuchungen nur ungenügenden Aufschluß gaben; er erbot sich, die Kosten der Untersuchung, die sein Ingenieur Treviranus unternahm, zu tragen, wenn man ihm die Aussührung des Dampsbootes überlassen wolle. Es war klar, daß man mit den niederländischen Sandelskammern Sand in Sand gehen muffe. Sie antworteten alle fofort zuftimmend, auch Rotterdam, bas in allen anderen Bunkten durch ftarres Festhalten am Alten Roln feine Berrichaft aufzunötigen fuchte. Auf ihre Zweisel, ob die preußische Regierung nicht Schwierigkeiten bereiten werde, konnte wiederum Roln beruhigend antworten.

Was die Kölner in Aussicht nahmen, war eine Dampserschleppsahrt. Eine solche allein schien sich ihnen auf dem Niederrhein, der doch nur immer wenig Personenverkehr haben werde, zu rentieren; sie allein aber sei auch nötig. Mit ihr werde man endlich der Konkurrenz der Landwege über Havre und Bremen begegnen können; sie glaubten auch jett wie noch lange Jahre, daß auf solche Weise das Interesse der gegenwärtigen Schiffer am besten gewahrt bleibe: die Schleppsahrt sei den Frachtdampsern vorzuziehen, da diese ein zu großes Kapital, das in den jetzigen Schiffen liege, vernichten würde. Nur mit dieser Ansicht stießen sie bei den Belgiern auf Widerspruch: Die Handelskammer Brüssel warnte geradezu vor dem Plane; denn die Boote selber würden so groß gebaut, daß sie jeder Frachtanforderung genügten.

Unterbessen gingen zuerst die Antwerpener ans Werk. Drei große häuser verbanden sich zu der Firma Biart, Oreille, Brequigny und begannen mit dem Bau eines Schiffes von 40 Pferdekräften und 180 Tonnen Gehalt nach dem auf der Seine angenommenen Spstem, das von Antwerpen direkt nach Köln sahren sollte. So hosste man den Transit über Antwerpen, der, wie wir wissen, neben der sreien Rhein—Seesahrt das Hauptinteresse Kölns war, zu entwickeln. Die Handelskammer stellte sogleich ihre Anträge bei der Staatsregierung 1: Rur ein Drittel der Zeit eines gezogenen Schiffes

<sup>1</sup> H.-A. Köln an den Minister 12. März 1823. Rückantwort 21. April 1823. Schriften CI. — Schiffahrt d. d. Ströme. II.

werbe der Dampfer felbst auf einem reißenden Strom brauchen; man hoffe in 40-45 Stunden von Antwerpen nach Röln zu kommen; dazu aber bedürfe man die Bergünftigung, den Oftroi im ganzen erft in Roln entrichten au burfen; benn burch Anlanden bei ben einzelnen Bureaus murbe fich bie Kahrtzeit auf 65 Stunden erhöhen. In Wirklichkeit hat dann der erste leistungsfähige Antwerpener Frachtbampfer, das Schiff James Watt, im Frühjahr 1825 8 Tage = 100 Stunden gebraucht, von denen aber in der Tat nur 72 auf die Kahrt, der Rest auf den Aufenthalt an den Oktroi= ftationen entfielen. Wichtiger noch war die prinzipielle Zulaffung der Rückladung für Antwerpen, die man soeben noch der Unternehmung Quacks versagt hatte. Der Antwerpener Dampfer follte Frachtbampfer fein, für die Erbauung eines Schleppers faßte man Harkort ins Auge, den jedes Problem als folches reizte. Die Regierung ftellte in beiden Bunkten ihr Entgegentommen in Aussicht, nur die Batentjähigkeit des Systems lehnte die Deputation für Gewerbe auf ein forgfältiges Referat Beuths bin ab. Jedoch diese Aussicht erwies sich junächst als trügerisch. Der "Espoir d'Anvers" machte seinem Namen keine Ehre, die erste Probe im Jahre 1823 miglang und auch die zweite Probefahrt, nachdem er umgebaut mar, ergab bei Köln felbft am 24. Juni 1824 nur einen halben Erfolg.

Noch während man dieser Hoffnung nachhing, zeigte fich eine andere Ausficht. Sie führte endlich zum Ziele. Eine Gesellschaft in Rotterdam unter Leitung eines Kaufmanns Vollenhoven, mit welcher der bor kurzem nach Belgien übersiedelte englische Maschinenbauer Coderill in Vertrag getreten war, hatte im Berlauf des Jahres 1823 mit gutem Erfolg die Fahrt zwischen Rotterdam und Antwerpen betrieben und trug fich jett mit der Absicht, bis Rymegen und Arnhem zu fahren. Da auch dies schon trok erforderlicher Umladung ein Vorteil für Köln war, wandte sie sich an bie Sandelstammer mit dem Anerbieten, für Roln 50 Bufahaftien gu reservieren, die am Gewinn beteiligt sein sollten, sobald die neue Linie eröffnet werde. In Köln, wo man fo viel lieber Rotterdam übergangen und mit Antwerpen dirett angeknüpft hatte, verhielt man fich anfangs mißtrauisch. Merkens meinte: Bon den drei Gründern fei der eine Holzhandler, der sein Holz, der andere Eisenhändler, der sein Gisen, der dritte, Cockerill, Mechaniter, der feine Maschinen beim Schiffsbau anbringen wolle. Das Statut vollends erschien selbst in jener Zeit, wo man noch an die munderlichsten Formen von Aktiengesellschaften gewöhnt war, höchst merkwürdig: Die Bründer waren auch die fast absoluten Dirigenten gegen Behälter, die nicht benannt wurden; fie fagen auch im Auffichtsrat und vergaben allein alle Stellen. "Das riecht ftark nach legitimer Monarchie" bemerkte ber

liberale Merkens. Trotbem ftanden hier die richtigen Männer am richtigen Plate, wenn auch die Form der Aftiengesellschaft für fie nur insoweit Wert hatte, als fie ihnen auf die bequemfte Weife die nötige Macht und bas nötige Rapital in die Sande gab, um ihre Plane durchzuführen. Vollenhoven wußte durch geschickte Briefe den Argwohn zu zerftreuen und die Vorteile für Köln außeinanderzuseten, er nahm sofort eine Schleppfahrt wie Versonenfahrt bis Röln in Ausficht und drängte die Sandelstammer, bei ber preußischen Regierung die Konzession zu bewirken. 3m April 1824 traten die Sandels= kammer und die Rheinschiffahrts=Affekuranzgesellschaft zu gemeinsamer Sitzung unter dem Borfit des Oberbürgermeifters zusammen; nach einem Bortrag Boifferees wurde die Beteiligung beschloffen und fofort die 50 Aktien zu 500 fl. holl. gezeichnet. Die Aktionäre übertrugen statutarisch ihre gesamte Rorrespondenz, Bertretung, die Entsendung von Bevollmächtigten zur General= versammlung, wo auf je 10 Attien eine Stimme fam, der Sandelstammer, die auch die Beträge gemeinsam einzahlte. Ginftweilen erhob fie ein Fünftel des Rapitals. Die ganze Grundung trägt noch die Buge jener alten hollandischen Rompagnien, in benen Beteiligung und Stimmberechtigung als halb öffentliche Angelegenheit der einzelnen Quartiere angesehen wurde.

Die Kölner sahen sich zum erstenmal hineingezogen in die Kreise der großen Unternehmung in den Formen der Attiengesellschaft. Ihr Affekurang= verein mit feiner übermäßig vorsichtigen Geschäftsgebarung und feinen beschränkten Zwecken hatte ihnen doch nur einen Borgeschmack bavon gegeben. Wie eine Entdeckungsfahrt in ein unbekanntes Land lieft fich der Reise= bericht der Rölner Abgeordneten zur ersten Generalversammlung im Saag. Mit einer Mischung von Behagen und Bewunderung machten fie "die unbeschreiblich schone Fahrt von Antwerpen nach Rotterdam mit einer Ge= schwindigkeit von 13000' in der Stunde"; fie betrachteten den Bau des großen Schiffes, bas für den Rhein bestimmt mar, 100 Bierdekrafte hatte und gang aus Gifen bestehen follte. Der Boden lag schon bei Cockerill in Lüttich fertig geschmiedet, die Seitenstücke wurden aus England erwartet. Es erschien ihnen wohl wie ein Traum, wenn fie daran dachten, wie teuer ihnen die Fracht der mäßigen Zentnerzahl Bucker und Raffee in Köln zu fteben tam und wie bier ein genialer Induftrieller, der bereits über Sunderte von Arbeitern gebot und feine Unternehmungen in England, Belgien, dem öftlichen Deutschland gleichmäßig verteilt hatte, mit der Bersendung ge= waltiger Maffenftude operierte. Der Erbauer, ein deutscher Ingenieur aus Neuwied, Rontgen, fette ihnen auseinander: Es fei ein grrtum, zu meinen, daß je größer die Pferdekraft, um fo größer auch das Schiff fein muffe;

vielmehr sei die Hauptsache, die größte Kraft in dem kleinsten Raum zusammenzudrängen, wodurch die Geschwindigkeit vergrößert, der Kohlenverbrauch vermindert werde. Er machte ihnen damit gute Hoffnungen auf eine Schleppsahrt, die ihnen nach wie vor sast allein am Herzen lag: Nur ein Laie könne an der Möglichkeit zweiseln, nachdem schon jetzt Seeschiffe durch Dampser von der Reede in den Hasen bugsiert würden. Er machte sich anheischig, mit einem Dampser ohne Personenverkehr 3 Kölner Kähne (à 2000 Jtr.) zu schleppen; doch, sügte er vorsichtig hinzu, müsse man erst sehen, ob man nicht eine Berbindung von Schlepp- und Personenfahrt vorziehe; auch wenn man den Dampser nur zum Warentransport benüge, würde man von Kotterdam nach Köln die Last zu 15 fl. (extl. Ottroi) in 4—5 Tagen sahren.

Die Generalversammlung wurde an Bord bes "Seelanders" gehalten, der unterdeffen geschickt zwischen den Seglern manöbrierte und fie alle überholte. Die Stimmung ging hoch. Zur Abwechslung waren das einmal nicht die Hollander, die dem Rhein ihr Joch auferlegten, fondern die, welche fich anheischig machten, ihn mit bem Weltverkehr in Berbindung ju fegen. Allerdings mußten die herren von ber "Stoomboot-Maatichaapij" bald erfahren, daß fie damit bei den übrigen Rotterdamern wenig Gegenliebe fanden. König Wilhelm aber, der in wirtschaftlichen Angelegenheiten einen klaren, nüchternen Blick befaß, hatte erkannt, daß mit der Dampf= schiffahrtsgesellschaft eine neue Epoche für Hollands Handel und Rolonial= Auf dieser Bersammlung wurden Bertrage mit der wirtschaft beginne. Regierung vorgelegt über den Bau mehrerer großer Schiffe mit je drei Maschinen von 100 Pferdekräften, die je zweimal im Jahre die Reise nach Batavia machen follten. — Die Rotterdamer Beurtschiffer fahen es als ein unerreichbares Ziel an, zweimal jährlich nach Köln zu fahren! Aber ebenfo wurde eine Dampferlinie über Amfterdam nach Hamburg und eine zweite Rotterdam-London sofort einzurichten beschloffen, die mit dem Kölner Schiff forrespondieren sollten. Im Gefühl dieses freudigen Borwartsichreitens begrüßte man fogar gur Bermunderung der Kölner den Wettbewerb und beschloß: "Es fei nur als vorteilhaft zu begrüßen, daß in Amsterdam. Dortrecht und Nymegen noch andere Gesellschaften sich bildeten: indem diese neue Art, die Schiffahrt zu betreiben, durch den großen Bebel der Ronfurreng ihrer Vollendung um fo naber gebracht werden mußte." In folcher Stimmung wurde die Ausbehnung des Aktienkapitals auf 1 Mill. fl. holl. beschloffen und auch gleich bestimmt, daß der Gewinn am Agio der neuen Aftien unter die alten Aftionäre verteilt würde, was man damals noch als eine höchst harmlose Art der Dividendenvermehrung ansah.

Etwas mehr als billig imponierte den Kölnern namentlich die Beteiligung hoher Staatsbeamter am Aufsichtsrat. Die Stimmung erreichte ihren Höhepunkt, als der Borsihende, der Gouverneur vom Haag, Graf Limburg-Styrum, einen Trinkspruch auf den Kölner Handelsstand ausbrachte und eine Probesiahrt für den nächsten Oktober in Aussicht stellte, um den Beweis zu liesern, wie hoch seit 1816 die Dampsschiffahrt gestiegen sei. Echt kölnisch ließ darauf die Handelskammer die Einladung zu einem großen Bankett ergehen, an dem alle Spigen der Behörden teilnehmen sollten. Die Direktion wünschte aber, daß diese Feier nicht bei der Versuchssahrt stattsinde, sondern im Jahre darauf, wenn man en toute gloire mit dem eigentlichen, sür den Rhein bestimmten Schiffe kommen werde. Schon vorläusig machten jetzt die Handelskammern Franksurt und Köln durch Vörsenanschlag bestannt, daß die Absicht einer Änderung der Stromsahrt durch Dampsschiffe bestehe.

Um 30. Oktober erichien der Seelander, wie es verabredet worden war, vor Köln. Gin Extrablatt der Kölnischen Zeitung, das am Rheine weite Berbreitung fand, hat anschaulich diese Brobefahrt geschildert; benn bas Bewußtsein war allgemein, daß mit dem Dampf eine neue Zeit ihren Einzug halte. Die Berichte, welche die handelskammern und ein bon der Bentralkommiffion beauftragter Ingenieur erstatteten, geben über die technischen Resultate noch genauere Kunde. Vollenhoven, Cockerill und der Erbauer des Schiffes, Rontgen, waren felber gekommen, denn es handelte sich für die beiden Ingenieure vor allem darum, Meffungen über Wafferwiderstand. Kräfteverbrauch und Kohlenbedarf der Maschine vorjunehmen, und um "einen Begriff von der Sicherheit der Dampfichiffahrt zu geben", vergaß die R. 3. nicht, anzumerken, "daß die Gemahlin des Berrn von Bollenhoven ihn auf der gangen Reife mit ihrem fäugenden Rinde begleitet habe". Vor Röln gab das Schiff eine Probe des Schleppens, ein Rahn mit 2000 Btr. wurde durch die ftartste Strömung gezogen. Mit Rudficht barauf, daß bas Schiff nur jur Personenfahrt und außerdem gur Seefahrt gebaut mar, gelang die Probe gut. Intereffanter maren die folgenden Tage. Unter jurchtbarem Unwetter übermand bas Schiff spielend die Wellen, die nach der R. J. "mit der wildesten Gewalt tobten"; durch Mofelhochwaffer mar im Lauf eines Tages der Rhein von 10 auf 26' ge= ftiegen; die Strömung war die ftartste, beren man fich je erinnerte. Die Absicht war gewesen, bis Bingen zu fahren; fie scheiterte nur baran, daß man bei Robleng nur mit großer Mühe im ftande mar, die Joche der Schiffbrude zu lofen; man begnügte fich, durch ben reißenden Strom bis Bacherach zu fahren, da der Seelander zu feiner üblichen Fahrt nach

Rotterdam zurücknußte; die Probe, die man ablegen wollte, bestand auch nicht darin, daß das Schiff durch die Klippen, sondern gegen die Strömung zu Berge fahren könne. Bon der Manövrierfähigkeit überzeugte Köntgen die dichten Zuschauermassen, als er zu ihrem größten Erstaunen bei einem Wasserstand von jetzt 27' in die reißende Mosel einlenkte und an der Brücke wendete.

Auf dem Schiffe hatte Cockerill unterdessen die Proben mit den Kohlensorten vorgenommen; die Saarkohle wurde als unbrauchbar, die Ruhrkohle
als geeignet besunden, wenn sie auch gegen die mitgebrachte Lütticher Kohle
um ein Sechstel Heizkraft zurücklieb — ein Resultat, das alle weiteren
Ersahrungen bestätigt haben. Auch mit Holzseuerung hatte man eine Probe
gemacht, die nicht ungünstig aussiel. Da man das Kesselwasser unmittelbar
dem Khein entnahm, zeigte sich wenigstens unter diesen Umständen ein abnormer Ansat von Kesselselstein, so daß man einen Tag sür die Reinigung
der Maschine aussehen mußte.

Noch war die Maschinerie, wenn nicht verwickelt, so doch schwer zu Der offizielle Bericht bemerkt, daß zwei Maschinenmeister durch Schraubenanziehen, durch Bentilschließen und söffnen, durch Reinigen und Schmieren der einzelnen Teile der Maschine ununterbrochen, selbst wenn das Boot still lag, beschäftigt waren, "und ihre Arbeiten waren sehr oft überaus muhfam und beschwerlich". Die Bemannung scheint uns jest unbillig hoch; fie bestand aus einem 1. und 2. Rapitan, 2 Maschinenmeistern. 2 Steuerleuten, 3 Stochern (Beigern), 3 Matrofen, 1 Schiffsbauer, 1 Sausmeister, 2 Kondukteuren, 1 Schiffsjungen, 3 Kellnern, 2 Röchen, 1 Magd. also 23 Personen. Der Lohn des Maschinenmeisters war außer freier Koft wöchentlich 30 fl. holl. Das Schiff hatte 45 Pferdekraft, zu ihrer Erzeugung waren in der Stunde 450 Pfd. Lütticher Kohle (= 525 Ruhr= tohle) und in der Minute 44 Kubikjug Waffer nötig. Der Reffel jakte Übrigens hatte das Schiff 2 Masten und brauchte, 10 t Waffer. wenn der Wind gunftig war, auch die Segel. Die Rosten des Unlagekapitals erscheinen uns jett freilich im Vergleich zu den Betriebskosten mäßig: bas ganze Schiff koftete 60 000 fl., die Maschine allein 45 000 fl.

Unter solchen Umständen fiel das technische Gutachten des Ingenieurs der Zentralkommission doch noch recht zweiselnd aus: die Mehrkosten würden mit der erhöhten Geschwindigkeit in keinem richtigen Verhältnis stehen; das Schleppen durch Damps statt durch Pserde sei nicht zu empsehlen, hingegen werde der Transport von Reisenden, der auch bisher Hauptzweck aller Dampsboote sei, eine ergiebige Spekulation sein, wenn die Anzahl der

Dampsboote beschränkt bleibe. Die Geschwindigkeit hatte allerseits besriedigt; namentlich in der Talsahrt war das Schiff von Caub bis Köln in 7 Stunden und 2 Minuten gesahren.

Die Handelskammer Köln hingegen ließ fich ihren Lieblingswunsch nicht fo leicht ausreden. In ihrem Bericht bemerkte fie zwar auch, daß nach dieser Probe die Kosten des Schleppens mit Dampikraft zu hoch wären. als daß sie der Schiffer tragen könne, auch sei eine Steigerung der Fracht mit Rudficht auf die Sobe des Oftroi ausgeschloffen; aber fie zog hieraus nur den Schluß, daß der Staat entgegenkommen muffe, weil eben die Bebung und Beschleunigung des langfamen Transports nur durch Dampfschlepper möglich sei, und weil man nur so den Transit wieder von Frankreich auf die Wafferstraße gieben konne. Nicht mit den gegenwärtigen Transportmengen, sondern mit den Gutern, die jest noch gar nicht trans= portiert würden, muffe man rechnen; "denn die geschichtliche Erfahrung beweist hinlanglich, daß in Proportion der Mittel zur Berbefferung des Transports der Güterzug sowie auch die Fabriken sich vermehren und damit schlieflich auch der Oktroi fich wieder hebt". Diese klare Ginficht in die verkehrsichaffende Eigenschaft der Berkehrsmittel führte fie dazu, einige mäßige Begunstigungen im Oftroi zu verlangen, die auch nach Ginführung der freien Schiffahrt bei Durchführung der Wiener Afte bleiben follten. Durch die von ihr vorgeschlagenen Konzessionen selber wollte fie aber die Dampfichiffgesellschaft jum Schleppen drängen: Rur für jeden von ihr eingestellten Schlepper folle fie auch das Recht haben, je eine Dampf=Waffer= biligence bon Solland nach Roln einzurichten, ber dann auch ein geringes Quantum Waren bis zu 10 Last gegen 20 % Frachtzuschlag zu sahren erlaubt sein solle: denn nur so glaube die Gesellschaft auf ihre Rechnung zu kommen, da fie an den Schleppern verlieren werde. Man suchte eben noch das neue Recht der Dampfschiffahrt auf das alte der Dili= gencenfahrt aufzupfropfen. Der bestehenden Wafferdiligence Röln-Mainz dachte die Sandelskammer trok ber Bersuchsfahrt des Seelanders auch jett noch keine Konkurreng zu machen, und ängstlich bewahrte fie in diefen Vorschlägen noch die Absicht, daß das Schleppen den bestehenden Schiffen nur zum Vorteil gereichen durfe; baber munschte fie auch das Recht der Schlepper, felber Waren zu führen, möglichst zu beschränken.

Die Direktion der niederländischen Gesellschaft, die selbstwerständlich ihren eigenen Rugen mit dem volkswirtschaftlichen verbinden wollte, entzog sich nicht diesen Forderungen, verhehlte aber auch nicht ihr geringes Bertrauen in deren Erfüllbarkeit. Schon vor der Probesahrt des Seelanders

hatte fie außeinandergesett 1: "Das Schleppen auf dem Baal, fo munschens= wert es beim Mangel eines Leinpfades auch fein moge, würde fich augenblidlich nicht rentieren, da die Schiffer widerstrebten. Diesen liege gar nichts am Zeitverluft; vergeblich rechne man ihnen vor, wieviel fie an Roft für bie Matrofen, an Halage ic. verloren; phlegmatisch erklärten fie nur: Sie würden deshalb boch auch nicht eine Fahrt im Jahre mehr machen, der Beitverluft tomme also für fie nicht in Betracht. Rur die Angst vor der Ronturreng könne hier helfen. Als im vorigen Jahre alles gespannt war auf den Erfolg des Berfuches in Antwerpen, mandten fich die Schiffer sofort an die Regierung mit der Bitte, auch ihnen Schlepper zu geben; als sich aber die Untüchtigkeit des l'Espoir d'Anvers herausstellte, war alles gleich vergeffen. Für die Zukunft aber zog die Direktion hieraus den Schluß, "daß der handel Rraft genug habe, um mit der Zeit doch die Schiffer gu nötigen", und begann den Bau eines Schiffes von 100 Bierdefraften gur Rheinschleppfahrt, des "Berkules", der nun freilich auch fofort bei gestiegenem Eisenpreise andere Summen koftete als der kleine Seelander, 183000 fl. während der größte im Bau begriffene Bersonendampfer, der "Kölner", auf 110000 fl. veranschlagt wurde.

In der Tat entschloffen fich im Februar 1825 die Rotterdamer Beurt= schiffer jum Schleppen. Unter furchtbarem Schneefturm murben die erften Schiffe bis Lobith, wo der Leinpfad begann, geschleppt. Das Tagebuch der Schiffer hat die Kölner Sandelskammer aufbewahrt. Auch schon für bie preußische Strecke verkundete ber Steuerdirektor v. Schut im Januar 1825, daß in kurzem die Schiffe durch Dampfschlepper befördert werden wurden und befahl feinen Untergebenen Schnelligkeit in der Abjertigung. Aber schon im Mai fündigten die Schiffer wieder, mit der alten Begründung: Bei dem geringen Verkehr komme es ihnen nicht auf die Geschwindigkeit Die Direktion verhehlte nicht, daß ihr diefer Ausgang gang gelegen fei, und daß fie ihr Schiff beffer brauchen konne. Bon diefem Migerfolge ab trat für längere Zeit die Frage der Dampfichleppfahrt in den Sinterarund und die Sandelstammern refignierten fich den Schiffern gegenüber mit dem Grundfat bes "Beneficia non obtruduntur". Der große Schlepp= dampfer Hertules, ben die Gefellichaft auf das Drangen der Rolner gebaut hatte, wurde fortan tatfachlich auch nur gur Frachtfahrt benutt.

Zweierlei bedurfte es jett, um die Dampfichiffahrt auf dem deutschen Rheine einzusühren: Es mußte der Rechtsboden für dieses fremdartige Gebilde, das die starren Gildenrechte durchbrach, gesunden werden, und es

<sup>1</sup> Bollenhoven an S.-R. Röln 16. Juni 1824.

mußte das nötige Kapital beschafft werden. Schwierigkeiten von feiten der Staaten waren nicht zu erwarten, eher konnte der allseitige Eifer der Einzelstaaten, weil er ein partikulariftisches, zersplittertes Borgeben mit fich brachte, gefährlich werden. Die Konservativsten selber, die wenig später den Eisenbahnen ansangs ihr Mißtrauen bezeigten, König Friedrich Wilhelm III. und der Generalpostmeister Nagler bezeugten tatkräftig ihr Interesse für Die Dampischiffahrt; der Provinzialsteuerdirektor Schut gewährte ichon, als es sich nur um die hollandischen Dambfer handelte, Erleichterungen in Oftroi und Zollerhebung 2. Rur Delius fah die Schwierigkeiten, gerade weil er entschloffen war, fie rasch ju überwinden. Da in der niederländischen Gefellichaft gar feine Preußen waren und ihm die geringe Beteiligung ber Kölner Handelskammer an den Aktien nicht genügte, da man noch mitten im Streit mit den Riederlandern gar nicht wußte, ob fie Gegenfeitigkeit gewähren wurden, fchlug er einftweilen der Gefellichaft nur eine Bulaffung auf zwei Jahre vor8. Wir sahen schon, wie die Rölner Sandelstammer zuerst daran bachte, ohne weiteres die Dampfschiffe als Bostschiffe zu erklären und dadurch die Grundfage, die für die Jachten galten, auf fie auszudehnen, so daß ihnen Personensahrt und ein beschränktes Lademaximum eingeräumt worden mare. Sie unterbreiteten nicht nur dem preußischen Staate, sondern auch der Zentralkommiffion diefen Antrag 4. Das mare immerhin eine gemeinsame Regelung für den gangen Rhein gewefen; die Zentralfommiffion aber, beren Mitglieder geradeso wie die des benachbarten Bundestages nur das Interesse hatten, den Sonderrechten ihrer Auftraggeber nichts zu vergeben, verwiesen schon im Juni 1824 diese Antrage furzerhand an die beteiligten Regierungen. Bur Bermunderung ber niederlandischen Maatschaapij schwieg ihr Gefandter völlig. Als im nächsten Jahre 1825 die Ausbehnung des Dampischiffahrtbetriebes auf alle Streden des Rheines näher in Ausficht ftand, tam die Frage in der Sitzung der Zentralkommiffion nochmals zur Sprache. Bagern munichte, daß die Jachtschiffer aufmerksam gemacht

¹ Ragler erkundigte sich schon 18. Juni 1825 bei der H.-A. Köln eingehend und aufmunternd nach diesem "für die Post so interessanten neuen Beförderungsmittel".

<sup>2 13.</sup> März 1825. Nur einmalige Erhebung des Oftroi, Berzollung (oder freier Transit) gegen Borlage der Frachtbriese — was der H.-K. noch zu viel schien! Defrauden seien dei Dampsschiffen, die nicht zum Pferdefüttern hie und da anlegten, überhaupt nicht möglich, meinten sie und hatten nicht übel Lust. in dem Zwang, die Frachtbriese vorzulegen, einen Bruch der Transitspreiheit zu sehen, was ihnen jedoch Schüt dals ausredete.

<sup>3</sup> Köln. H.-R. 14. August 1824.

<sup>4</sup> Röln. B.-R. 19. Juni 1824.

würden, sich des Dampses zu bedienen, als aber Delius und der hessische Bertreter betonten, es handle sich um eine rein territoriale Angelegenheit, ersuhren sie keinen Widerspruch, und es wurde diese wichtige Erklärung ins Protokoll ausgenommen. Delius aber war es weniger auf ein preußisches Sonderrecht dabei angekommen, er meinte vielmehr als guter Kenner: Preußen müsse durchaus verhindern, daß sich eine neue Dampsschiffahrtsgilde aus der bisherigen Zunstschiffahrt herausbilde. Dann war aber nur eine Möglichkeit gegeben, nämlich die Dampsschiffahrt als Intermediärsahrt oder Kleinschiffahrt zu erklären, die jaschon seit 1804 der ausschließlichen Regelung durch die Landesherrschaften unterstand. Hatte man schon die Fahrt nach Antwerpen und die Kohlenschiffahrt glücklich bei diesem Begriffe untergebracht, warum sollte man nicht bei der Dampsschiffahrt dasselbe tun? Die Methode der Analogieschlüsse in der Jurisprudenz ist ja dazu da, das Absurde plausibel zu machen, wenn die Sache notwendig ist.

Auf diefem Boden einigte fich fogleich Delius und die Kölner Sandels= kammer, die eine eigene Kommission für die Einsührung der Damvischiffahrt eingesett hatte : Delius fette dieser außeinander, daß die beiden von ihr vorgeschlagenen Wege, die Erklärung zur Poftschiffahrt und die Aufnahme in bie Gilbe, gleichmäßig ungangbar feien: die Postjahrt, denn dann mußten die Schiffe auf Ladung und wahrscheinlich auch auf Anerkennung der Nachbarn verzichten, die Gilde, denn ihr fei durch die Wiener Afte so wie fo ichon das Todesurteil gesprochen, auf den wichtigften Sajen, Antwerpen, erftrecke fich aber die Gilbeneinrichtung gar nicht einmal. Namentlich aber leuchtete den Kölnern nach allen Erfahrungen, die man mit der Zentral= kommission gemacht hatte, sofort ein, "daß man mit diesen Antragen bas neue Unternehmen ins Labyrinth diplomatischer Berhandlungen flogen würde". Bu allem aber tam ben klugen Leuten an ber Spige ber handelskammer ein sublimer Ginfall: Wenn, wie fie gang wohl wußten, der Stapel in ein paar Jahren doch fiel, fo konnte man vielleicht einen neuen Stapel ein= richten, indem man territorial abgegrenzte Dampferfahrten errichtete, die bis Roln und bis Maing reichten, fo daß dort doch wieder umgeladen werden mußte; durch diese erfreuliche Aussicht konnte man auch die Kölner und Mainzer Spediteure trot ihrer rudschrittlichen Gefinnung gewinnen. Die einzelnen Gefellschaften konnte man dann durch wechselseitige Beteiligung, wie es schon durch den Anteil der Rölner Sandelstammer an der niederländischen Unternehmung geschehen war, zu gemeinsamem Sandeln zu= fammenfaffen.

<sup>1</sup> Delius an ben Minifter 26. Juni 1825.

Es war Boifferee, ber biefen Gedanken ichon in einer Sitzung am 23. Januar 1825 entwickelte. Es war banach nötig, ben Riederrhein ein= ichließlich ber Fahrt nach Antwerpen ben Riederländern zu überlaffen, aber eine erweiterte Beteiligung des Rölner Sandelsstandes bei ihrer Fundierung und Verwaltung auszumachen, mahrend eine eigene Attiengesellschaft auf dem Mittelrhein, an der fich wieder Niederländer und Mainzer beteiligen sollten, als Preußische Rhein-Dampsichiffahrtsgesellschaft errichtet Pathetisch versicherte er in feiner Denkschrift: "Dieser plögliche Gedanke versette mich in eine fo erhabene Stimmung, wo man bei sich felbst es so innig fühlt: Du haft für Deine Mitmenschen ein Gott wohlgefälliges Werk getan." Mit Bugiehung von Delius, ber auch jest gern die ganze Fahrt auf dem preußischen Rhein bis Emmerich ber preußischen Gefellichaft, wenigstens dem Ramen nach, vorbehalten hatte, ging der Entwurf an die niederländische Gefellschaft 1: Das völlige Gin= vernehmen der beiden Gesellschaften sollte sich nicht nur in der wechselseitigen, statutengemäßen Attienbeteiligung, sondern auch darin aussprechen, daß die niederländische Gesellschaft den Bau der Schiffe übernehme; auf dem Niederrhein follten die Schiffe zwar unter dem Namen der rheinischen Gefellschaft fahren, aller Nuten aber den Niederlandern bleiben. Mit der Bermehrung der Schiffe follten die beiden Gefellschaften ftets gleichmäßig vorgehen. Die Riederländer gingen auf die Antrage ein; nur wünschten fie alsdann auch, daß die preußische Gefellschaft fich mit dem halben Wert der Schiffe beteilige. Sie besaß bereits 5 Schiffe im Wert von 578 000 fl. Das vermochte die preußische Gefellschaft, die fich nur auf ein Aktienkapital von 125 000 Taler einzurichten gedachte, nicht; fo verblieb der Riederrhein ganz den Hollandern, und es war immerhin ein Vorteil, daß die neue Gefellichaft ihre Rrafte gang auf den Mittelrhein tonzentrieren tonnte. Rönigen hatte berechnet, daß sie zu täglicher Fahrt nach Mainz, wobei 2 Tage zu Berg, 1 Tag zu Tal zu rechnen fei, 4 Schiffe im Gefamtwert von 400 000-600 000 fl., und zur täglichen Lokalfahrt Köln-Koblenz zwei im Wert von 160 000-240 000 fl. nötig haben werde.

Zugleich hatte Delius einen eingehenden Bericht nach Berlin erstattet, in dem er an der Geschichte der Diligencenfahrt wie der Gilde nochmals erwieß, daß man an sie keine Anlehnung suchen dürse. Er beschwichtigte die etwa vorhandenen Bedenken mit dem Hinweiß, wie nötig die Rheinsprovinz die Verbindung mit Antwerpen habe. Er setzt jetzt wenigstens

¹ Köln. H.: A. an die Nederlandsche Maatschaapij 5. Juni 1825 und Antwort 14. Juli 1825. Telius' Unträge beim Minister 26. Juni 1825.

für die Dampschiffe die Ausnahme von Kückladung jür Antwerpen durch. "Kommt die Konkurrenz Antwerpen—Amsterdam zu stande," schrieb er, "so hat der Handel wenigstens die Wahl zwischen eisersüchtigen Plätzen und erlangt wenigstens einen kleinen Teil der Vorteile, welche in ihrem ganzen Umsang nur durch die freie Fahrt in die See zu erreichen und sicher zu stellen sind." Am 3. September kam der Vertrag mit der niederländischen Dampsschiffahrtsgesellschaft und wenige Tage später (15. September) bereits eine bindende Abrede mit der in der Vildung begriffenen Mainzer Geschlschaft zu stande. Es waren dieselben Tage, in denen die Festsahrt des "Rhein" unter Veteiligung des Königs und der Zentralkommission stattsfand und damit auch sür die Augen der zusammenströmenden Massen das neue Verkehrsmittel aus dem Rheine seierlich eingesührt wurde.

Die Handelskammer Köln hat unterdessen einen Aufruf zur Bilbung ber Aktiengesellschaft erlassen. Sie erinnerte mit Befriedigung daran, daß sie rechtzeitig die Aussichten der Dampsschiffahrt erkannt hatte, und in der Tat war der hinweis darauf, daß die Aktien der Maatschaapij 22% über pari standen, wohl die beste Keklame für die neue Gesellschaft. Da sie als ein gemeinnühiges Unternehmen angesehen wurde, sollten nur kleine Aktiensbeträge zugelassen sein; man setzte die Aktie auf 200 Taler sest, damit sich jedermann beteiligen könne.

Unterdessen waren auch von verschiedenen Seiten her am Oberrhein Schritte getan worden, um die Dampsschiffahrt zu entwickeln. Schon am 3. Juli 1824 war durch die Bemühungen König Wilhelms eine württembergische Gesellschaft zu stande gekommen. Der König selber, Cotta und der Konsul der Bereinigten Staaten in Bordeaux, Church, der soeben auf den schweizerischen Seen die Dampsschiffahrt zu stande gebracht hatte, waren auch sast die einzigen Aktionäre. Dieselben beiden unternehmenden Männer veranlaßte König Ludwig gleich nach seiner Thronbesteigung, auch von Lindau aus mit einem Schiffe Fahrten zu unternehmen und gab ihnen gleich auf 12 Jahre ein ausschließliches Privileg zur Einführung der Dampsschiffahrt "auf den Flüssen im Königreich Bayern". Durch jene Erklärung der Bentralkomnission war das ermöglicht. Jedoch wollte diese ganze bahrische Unternehmung nicht vorankommen, des Widerstandes der hier ängstlich gesschonten Schiffer wurde man in Lindau nicht Herr; und da in Konstanz

<sup>1</sup> Wirminghaus G. 42.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Die Statuten batieren vom 19. November 1825, die Bestätigung vom 11. Juni 1826. Schneller ging es mit der Prüfung im alten preußischen Staat nicht. Die Bermutung Ederts, daß der Ginspruch der Gilbenschiffer eine Berzögerung bereitet habe, ist nicht wahrscheinlich.

noch eine dritte Unternehmung entstand, besehdeten fie fich auf dem See. Schon 1830 ging die Lindauer Schiffahrt wieder ein 1. Am 22. September 1825 hatte auch Großherzog Ludwig einer besondern badischen Dampf= schiffahrt, an der aber wiederum Cotta und Church Sauptbeteiligte waren. die Konzession erteilt, mit dem Recht, von Basel bis Mannheim den Berfehr zwischen den babischen Bafen zu vermitteln. Ein ausschliekliches Privileg ware hier natürlich unmöglich gewesen. Auch diese Unternehmung hätte nicht isoliert bestehen können 2. Das Territorialpringip erwies überall seine Unzulänglichkeit, aber es war ein leidlicher Lückenbüßer, da es wenigstens die Konzessionsinhaber nicht verhinderte, sich untereinander zu kartellieren. Dies geschah von Mainz aus, wo man, wesentlich angeregt durch das Borgeben der Rölner, feit dem Berbst 1825 Borbereitungen traf3. Noch gegen den Schluß des Jahres (12. Dezember 1825) fand eine vollständige Fufion der oberrheinischen Intereffenten ftatt, einschließlich der Frankfurter, wo die Firmen Bethmann und du Fan ebenfalls von der Reichsstadt eine Konzession erhalten hatten. Auch hier wieder brachte es diese Entstehung — Fusion einer allerdings erst ideellen Konkurrenz — mit fich, daß die Verjaffung der Gesellschaft wie die der alten holländischen Rompagnien eine territoriale Gliederung beibehielt: die Mainzer, Frankfurter, babischen und Strafburger Aftionäre maren als folche im Direktorium Für Babern wurde wenigstens ein bestimmter Bruchteil ber vertreten. Diefer enge Berband beruhte auf einer vollständigen Aftien referviert. Berichmelzung ber finanziellen Intereffen, d. h. gleicher Berteilung bes gemeinsamen Reinertrags nach Maßgabe des Aftienkapitals; die badische Gefellschaft dachte aber innerhalb desfelben mit eigener Berwaltung, womöglich auch noch mit befonderen Aftienemissionen eine selbständige Existenz fortzuführen. Bedeutungsvoll find diefe Berfuche nicht durch ihren unmittel= baren Erfolg geworden, sondern weil auch noch gegenwärtig die recht

<sup>1</sup> Schanz, Mainschiffahrt S. 177 und S. 391 a. 185 f.: Daneben hatte König Ludwig auf dem nicht ausschließlich bahrischen Rhein eine besondre Konzession für die Fahrt Rheinschanze—Mainz gegeben. Eckert S. 200. Damit erledigt sich die von Schanz aufgeworfene Frage, wie mit den Bestimmungen der Wiener Akte — die n. d. noch gar nicht in Wirksamkeit getreten waren — das Ausschlußprivileg vereinbar war. Es galt eben nur für Lech, Donau zc.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Edert 201 überschät die Bebeutung bieses babischen Bersuchs. Auf die Priorität des Datums der Privilegienerteilung kommt nur wenig an. Richt am Oberrhein, sondern am Niederrhein lag die Entscheidung für die Entstehung einer leistungsfähigen Dampfschiffahrt.

<sup>3</sup> Der genauen Darftellung Edert 3 202 ff. (bazu bie Beilagen S. 410-432) ift nichts hinzuzufügen.

komplizierte Berfassung der rheinischen Dampischiffahrtsgesellschaften sich ganz in den gleichen Bahnen bewegt 1.

Die Konzession, die die Mainzer Gesellschaft erhalten hatte, bezog sich auch auf den Mittelrhein; aber ehe auch nur die Gesellschaft formell konstituiert war, hatte sie auch schon mit der Kölnischen die Abrede getroffen, auf einen Betrieb unterhalb Mainz zu verzichten<sup>2</sup>. Dafür beteiligten sich die Mainzer an der preußischen Gesellschaft durch Übernahme von 300 Aktien, deren Interessen die Mainzer Handelskammer zu vertreten hatte.

So war ein höchst künstliches Gebäude von Wechselbeziehungen verschiedener Gesellschaften von der Mündung des Rheines bis Straßburg hergestellt, klug darauf berechnet, die Einheitlichkeit und die Überleitung des Verkehrs von einer Stromstrecke zur andern zu sichern, aber auch den einzelstaatlichen Interessen und namentlich denen der Stapelstädte entgegenzukommen, die Konkurrenz auszuschließen ohne doch die verschiedenartige Entwicklung einzudämmen, den Vorteil mit einander zu verslechten ohne Abhängigkeit herzustellen. Wie jedes Kartell hatten diese Vereinbarungen jedoch einen schwachen Punkt; sie waren unter der stillschweigenden Voraussetzung getrossen, daß keine wesenzlungen nicht zu kehren brauchte.

Mit einer Absicht waren die neuen Dampsschiffahrtsgesellschaften sosort gescheitert, jedoch nicht zu ihrem Nachteil. Sie wie die Regierungen wandten die größte Sorgsalt an, die bisherigen Interessenten, die Schiffer, zu befriedigen und die Überleitung in die neuen Verhältnisse für sie zum Vorteil zu gestalten. Überall aber wurde die dargereichte Hand schnöde zurückgewiesen, und es wurde den Gesellschaften dadurch sehr erleichtert, von vornherein in die Bahnen der großkapitalistischen Unternehmung einzulenken. Wie es mit der Jachtschiffahrt ging, haben wir schon gesehen. Dasselbe Schauspiel wiederholte sich bei den übrigen Schiffern, nur daß hier die Existenz des Kleinbetriedes keineswegs ebenso bedroht war. Der König Wilhelm von Württemberg hatte allerdings sosort gesehen, daß Unsvereinbares sich nicht verbinden lasse. Er hatte die acht Friedrichshasener Schiffer einsach pensioniert und ihnen ihr Betriedsmaterial abgekauft.

<sup>1</sup> Die Kölner und Düffelborfer Gefellichaft find, was Ordnung des Betriebs und Teilung des Reingewinns anbelangt, vollständig fusioniert, in der Verwaltung und im Kapital, also besonders den Schiffen, getrennt. Es besteht sogar immer noch ein gewisser Wetteifer der beiden Gesellschaften im Schiffsbau. Außerdem aber zeigt die innere Verfassung der Düsseldverer Gesellschaft immer noch eine lokale Gliederung.

<sup>2</sup> Wirminghaus S. 12.

König Ludwig aber hatte ben Ausspruch getan: "Das Wohl ber 36 Lindauer Schifferfamilien durfe durch diese Neuerung nicht gefährdet werden." Gildenschiffer der früheren Reichsstadt machten aber im Gegenteil so energisch ihr Recht, Gebühren von allen einlaufenden Schiffen zu erheben, geltend, daß, wie wir fahen, Cotta fich bald zurückzog. Diefer Fall blieb allerdings vereinzelt, fonft maren überall die Dampischiffahrtsgesellschaften die ftarkeren. Schon im ersten Entwurfe des Statuts der preußischen Gesellschaft mar vorgesehen, daß diese den Schiffern Gelegenheit gebe, durch Erwerbung von Aftien Teilnehmer zu werden; man hatte schon beshalb die Sohe der Aftien möglichst niedrig, auf 200 Taler, die erft nach und nach in kleinen Raten zu zahlen waren, festgestellt, ein größerer Aktienbetrag wurde hier wie in der Mainzer Gefellichaft für fie reserviert 1; von der Schleppfahrt, die nur einstweilen zurückgetreten, aber nicht aufgegeben war, nahm man überhaupt an, daß fie nur im Intereffe der Schiffer liege. Aber geradeso wie die Jachtenschiffer suchten auch die Gildenschiffer nur die Konkurrenz in ihrem Betriebe von vornherein unmöglich zu machen. Sie wandten sich unmittel= bar an den König mit dem Gesuch, die Dampfschiffe auf Bersonenfahrt und Schleppen zu beschränken, alles Laden ihnen aber zu unterjagen. Gine eingehende Debatte, die mit Denkschriften von beiden Seiten geführt wurde, entspann sich.

Die Schiffer protestierten, daß hier Raufleute, und zwar großenteils Ausländer, Schiffahrt und Sandel miteinander verbanden, mahrend die Trennung durch den Gebrauch von Jahrhunderten geheiligt fei. Handelskammern gaben mit Recht den Borwurf zurück: in der ganzen Gilde seien nur noch acht Preußen, und diese selber Kaufleute, die eigene Ware verfrachteten; benn in den hollandischen Sajen erhielten langft nur Sollander Ladung: wenn an der preußischen Gesellschaft auch die Niederländer und Mainzer fich beteiligten, so werde das durch den Anteil, den fie bei jenen hatten, aufgewogen; ein einheitliches Borgehen aber sei zur Besiegung der Schwierigkeiten nötig. Seit langem hatten die Reeder auch felber befrachtet, das frangöfische Handelsgesethuch (§ 96) spreche hiervon ausdrücklich, auch bas preußische Gewerbesteuergeset von 1820 (§ 18) erlaube ausdrücklich die Bereinigung mehrerer Gewerbe, und welche Kombination fei natürlicher als die von Sandel und Transport. Diefes Argument verfing allerdings nicht; denn zur Zeit galt eben noch der Oftroivertrag als Ausnahmegesetz auf bem Rheine und fette die allgemeinen gefetlichen Beftimmungen außer Rraft. Sier überwog also die beffere Begründung, die, wie wir faben,

<sup>1</sup> In Köln 250, in Maing 100 Aftien.

Delius als Ausweg gesunden hatte: Die Dampsichiffahrt will nur Intermediarfahrt und Fahrt nach Antwerpen fein, welche nicht dem Oftroivertrag untersteht: mit der Verfrachtung nach Rotterdam und Amsterdam, die durch die Beurtfahrt allein geregelt ift, will fie fich nicht abgeben. Die Schiffer behaupteten, allen billigen Ansprüchen zu genügen, wenn sie in 8-10 Tagen von Amsterdam bis Köln, in 5-6 von Köln nach Mainz tämen. In der Tat hatte ichon zwei Jahre früher die Rolner Sandelstammer anerkannt, daß durch Pferdewechsel, der früher nicht stattgefunden hatte, die Bergfahrt nach Mainz teilweise auf 4 Tage herabgemindert sei 1; jetzt stellte sie gern fest, daß in der Tat die brobende Ronkurreng die hollandischen Schiffer aus ihrem Phlegma aufzurütteln beginne; das Übliche sei allerdings immer noch bisher 4—5 Wochen von Rotterdam nach Mainz gewesen, wozu die Dampj= schiffe 5-6 Tage brauchten. Und die Konkurrenz hat hier auch wirklich geholfen; denn die Schiffer faben sich von jest ab zu Relaisstationen mit Pferdewechsel veranlagt und die Fahrzeit, die am Niederrhein mindeftens 14 Tagen betragen hatte, wurde dadurch auf etwa 6 vermindert.

Bang peffimistisch verhielten sich die Schiffer jeder hoffnung auf Aufschwung gegenüber: der Rhein fei eine abgeschloffene Sandelsstraße, der ihre Umgebungen keine Ausdehnung verstatteten: das Mautspstem und die Billigkeit der Landfrachten durch Frankreich feien unübersteigliche Sinderniffe. Mit Recht spottete die Sandelstammer über diese Riedergeschlagenheit: Der Rhein fei doch teine Domane, die ein Jahr ins andere immer denfelben Ertrag liefere; in dem Augenblick, wo man Ware von Rotterdam nach Straßburg in 10 Tagen liefern könne, sei ein Vorsprung über Habre, bas die Lieferfrist von 25 Tagen habe, gewonnen und die Fracht — 8 Fr. p. Zentner — werde etwa die gleiche sein; daher musse die Dampsschiffahrt mehr als 100 000 3tr. Tranfit sofort wieder auf den Rhein bringen. stellte dem preußischen Staat auch weitere Vorteile in Aussicht: Erhöhung ber Ginnahmen aus dem Ottroi, da jeder Paffagierdampfer 86 <sup>2</sup>/8 Taler für die Fahrt zahle, einen gesteigerten Kohlenverbrauch, der fich für das Schiff von Emmerich bis Köln auf 10 000 kg ftelle; endlich follten auch die Schiffe einschließlich der Maschinen 2 auf preußischen Werften erbaut werden - ein Versprechen, das leichter zu geben als zu halten mar.

<sup>1</sup> Von Dauer scheint das nicht gewesen zu sein; denn nach Edert S. 213 A. 2 versuchte bald wieder die Kölner H.-K., die Mainzer vergeblich zur Einrichtung von Relais für den Schiffszug zu veranlassen.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Coderill hatte den Bertrag, wodurch er fich verpflichtet hatte, nur der Gesellschaft Schiffsmaschinen zu liefern, gelöft, da er dies nicht halten könne, seitdem der Staat selber sich an seinen Werken beteilige.

Die Regierung schwankte über den Weg, den sie einzuschlagen habe, keinen Augenblick. Schon vorher hatte Delius 1, indem er alle Mißstände der Gilde enthüllte, betont: Man dürse sich nicht einmal auf Entschädigung der Gildenschiffer, wozu Frankreich und die Niederlande gestimmt zu sein schienen, einlassen; höchstens möge man eine Unterstützungskasse vorsehen, wenn der Übergang zum neuen Betrieb es wirklich nötig machen sollte. In Berlin verstimmte es besonders, daß diese "holländische Gilde auf preußischem Boden" nationale Rücksichten hatte geltend machen wollen; der König ließ antworten, daß er nicht nur gerechtest die Beschwerde der Schiffergilde zurückweise, sondern auch versüge, daß jene sür die Schiffer reservierten Aktien vorzüglich an diesseitige Untertanen zu verteilen seien.

Nicht viel anders verlief die Entwicklung außerhalb Breufens 2. Die Mainzer Behörde hatte im März 1826 der dortigen Gilbe die Frage vorgelegt, inwieweit die Anwendung der Dampfschiffe auf dem Rhein zum Schleppen und zum Gütertransport geeignet sei, und wie ihre Einrichtung mit möglichster Schonung des Rahrungsftandes der bestehenden Schiffer= gilben zu machen fei. Die Schiffer außerten fich nur hochmutig ablehnend: die bisherigen Erjahrungen schienen ihnen dafür zu sprechen, daß sich der Mittelrhein für eine regelmäßige Dampfichiffahrt nicht eigne: es galt ihnen als felbstverständlich, daß ihr Stand, der dem Strom ungeheure Summen anvertraut habe, bei feinen Berechtfamen geschütt und in feinem Nahrungs= zustande ungeschmälert erhalten werde, und daher verlangten fie, tropbem fie die Vorteile der Dampfschiffahrt bestritten, ihre Beschränkung und nur bor= läufige Zulaffung auf ein Jahr; "benn traurig ware es, wenn der erhoffte Zweck nicht erreicht, das endliche Refultat nur der Ruin zahlreicher Familien fein wurde und man am Ende bennoch zur feitherigen Ordnung zurudtehren müffe".

Im Jahr darauf waren Zweisel an der Leistungssächigkeit der Dampsschiffahrt nicht mehr möglich. Jetzt ging die Frage der Zentralkommission auch nur dahin, wie die Konkurrenz der Segelschiffe mit den Dampsern zu erhalten sei, solange der Oktroivertrag in Geltung sei; denn daß beim Eintritt der neuen Ordnung die Gewerbesreiheit ohnehin gelten werde, war ja klar. Die Schiffergilde aber lehnte im Prinzip sogar die Erörterung dieser Frage ab, weil dies schon eine Anerkennung der Rechtmäßigkeit der Art und Weise sei, wie die Unternehmer der Dampsschiffahrt ihr Gewerbe

<sup>1</sup> Delius an ben Minifter 3. Marg 1825.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Edert 213 u. Beilage 11 u. 12. Schriften CI. — Schiffahrt b. b. Ströme. II.

bisher ausgeübt hätten; fie glaubte aber jett plötlich zu der Erkenntnis gelangt zu fein, daß die Segelschiffer nie im ftande fein würden, weder durch niedrigere Frachtpreise noch durch Schnelligkeit der Beförderung mit bem Dampfichiffer zu konkurrieren. Gine Abkurzung ber Labefrift ichien ihnen aussichtslos, zumal die Frachten, die den Seglern zugewandt murben, fich noch verringerten, weil der Raufmann, der zugleich Aktionar der Dampffciffahrtsgesellschaft fei, dieser feine Bersendungen zuwende und die Einlegung von Relaisstationen schien ihnen jett zu teuer. Sie kamen also auf die alten Zünftlermittel zurud: Erhöhung der Frachttage, Schutz der Gilde wenigstens gegen die Kleinschiffer. Diesen fügten sie auch einige berechtigtere Bunfche hinzu: Bemeffung der Rekognition nach der Ladung ftatt nach dem Schiffsraum und Entrichtung des Oftroi nur an je einem Bureau. Sierfür fanden fie auch die Unterftützung der Mainzer Sandelskammer, die im übrigen den Beweis zu erbringen versuchte, daß die Dampfschiffahrt den Seglern eher Rugen als Schaben gebracht habe. Seltsam mischten fich freilich bei diesen Kaufleuten noch rückschrittliche und fortschrittliche Ansichten. Denn mahrend fie die Entwicklung der Dampfichiffahrt begrüßten, ergingen fie sich wieder einmal in den Rlagen, daß die Gilde einer Einschräntung ihrer Mitgliederzahl widerstrebe und damit selber die niedrigen Frachten und ihr Unglud verschulde.

In der Tat blieb hier wie überall das Wohlwollen der Behörden für die Schiffer ziemlich wirkungslos und mußte dies bei solchem Widerstreben bleiben. Böllig selbständig neben der Segelsahrt entwickelte sich der Betrieb; auch auf dem einzigen Punkte, wo man ansangs noch geglaubt hatte, eine Verbindung festhalten zu können, wurde binnen kurzem aus technischen Gründen eine Trennung nötig: Man hatte nämlich im Ansang auch die Dampsschiffe dem Steuermannszwang unterworsen. Allein es stellte sich als unzuträglich heraus, bei jeder Fahrt mit dem Piloten zu wechseln; man bedurfte den ausgebildeten Arbeiter, der den Kurs des Dampsschiffes zu leiten verstand.

Daran jedoch war gar nicht zu denken, daß die Dampschiffe die Kähne überstüssig machten. Die Handelskammern hatten ganz recht, wenn sie immer wieder betonten: das Transportquantum der Dampser sei neu auf den Khein gebracht und nicht den Schiffern entzogen, und ebensowenig wurden durch die Dampschiffe die Frachtpreise verringert. Erst wenn eine beabsichtigte Vermehrung der Dampser durchgeführt sei, glaubte die Handelsstammer Köln eine Verminderung um 10 % in Aussicht stellen zu

<sup>1</sup> Gdert 212.

tonnen 1. Auf dem Mittelrhein ftieg die Warenversendung auf Dampf= schiffen entsprechend der Vermehrung der Fahrzeuge von 54818 3tr. im Jahre 1827 auf 154 522 im Jahre 18292, auf dem Main blieb es auch im Jahre 1829 noch bei ber bescheidenen Summe von 7491 3tr. Auch auf dem Niederrhein ftieg die Berfendung im Jahre 1829 noch nicht über 181 842 Str. Schon diese Ziffern zeigen, daß die Dampfichiffahrt im Berhältnis auf dem verkehrsarmeren Mittelrhein am ftartsten wirkte, wenn auch die positive Sohe ihrer Versendungen auf bem Niederrhein etwas größer Mit berechtigtem Stolze konnte 1829 die Rolner Sandelskammer bemerken, daß nun endlich wieder der Rhein eine Durchgangestraße für Europa zu werden beginne; mit vieler Muhe habe man den Tranfit der rohen Seide von Italien nach England und nach Krefeld auf den Rhein gebracht. Man mag fich dabei erinnern, daß der Faden grade da wieder aufgenommen wurde, wo man ihn im Jahre 1700 hatte fallen laffen müffen; denn dieser Seidentransport von Mailand über den Gotthard auf den Rhein war damals der Zweck der "Condotta" des Kölner Bürgermeifters v. Benmeg gemefen.

Zugleich rühmte die Handelskammer<sup>3</sup>, daß fie schon wirklich ihre Absicht erreicht habe, und daß der monopolistische Zwang der holländischen Häsen durch die Dampserverbindung mit Antwerpen gebrochen sei. Allerdings machten die Versendungen von Köln nach Antwerpen nur ein Drittel derjenigen nach Rotterdam auß; allein die latente Konkurrenz, d. h. die Möglichkeit, wirkt oft stärker als die schon vorhandene. Die niederländische Gesellschaft klagte bisweilen, daß die Fahrt nach Antwerpen ein Opser sei, das sie Köln bringe, während die Handelskammer sie gern zu noch mehr Fahrten dahin veranlaßt hätte<sup>4</sup>. Überhaupt zeigte auf dem Niederrhein die Gesellschaft, die in dieser Zeit ihre Unternehmungen nach ganz andern Seiten hin ausdehnte, nicht die Regsamkeit, die man von ihr erwartet hatte. Auch nach Kotterdam gab es dis 1829 wöchentlich nur eine Schiffsverbindung (von Herbst 1829 ab zwei), und die Kölner Spediteure klagten<sup>5</sup>, daß die vertragsmäßige Korrespondenz der verschiedenen Glieder der großen Dampsschiffshrtskette London—Mainz dabei nicht bestehen könne.

<sup>1</sup> H.-R. Köln an den Minister 14. April 1828.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> hermann, Adregbuch 1830, S. 90.

<sup>3</sup> S.-R. Röln an den Minister 17. April 1829.

<sup>4</sup> Erst 1830 wurde nach vielen Reklamationen ein zweites Schiff in der Woche eingelegt, bis dann sofort die Revolution und alsdann die Sperre der Binnengewäffer diese Berbindung unterbrach.

<sup>5</sup> Eingabe der Speditionsfirma Beimann an die S.-A. 1829.

Solchen Einwürfen gegenüber machte die niederländische Gesellschaft wohl geltend, daß boch der gange Beftand ihrer Schiffahrt auf dem Rheine noch höchst unsicher sei und die Handelskammer gar keine Garantie dafür übernehmen könne. In der Tat hatte fich denn auch der 3wist der beiden Staaten, der in diefen Jahren vor der endgültigen Beilegung noch einmal heftig aufflammte, diefes neuen Gegenstandes bemächtigt. Beim Beginn ber Schiffahrt im Jahre 1829 erließ die niederlandische Regierung ein Ebikt, wonach auf den niederländischen Gewäffern nur Schiffe zugelaffen werden sollten, deren Maschinen und Kessel in den Niederlanden gebaut feien. Natürlich antwortete Preußen mit einem Berbot ber niederländischen Dampfichiffe auf feiner Stromftrede. Die Bandelstammer Röln, die ihr mühfames Werk zusammenfturzen fah, bat flebentlich um Aufhebung, mit dem schwachen Grunde, daß die Ausführung des Edikts in den Niederlanden nicht so schroff sei wie ber Wortlaut. Sie wurde aber diesmal in einem ungewöhnlich groben Schreiben von dem schroffen Bureaufraten Schudmann zurückgewiesen: "Über Maßregeln, die durch Ehre und Pflicht geboten werden, finde ich mich nicht veranlaßt, vorher das Gutachten der königl. Sandels= kammer zu Köln zu erfordern" u. f. w. 1 Erst im Ottober war der 3wift jo weit beigelegt, daß die direkte Büterladung wieder aufgenommen werden fonnte 2.

Erfüllte die Dampischiffahrt auf dem Niederrhein nicht ganz alle Hoffnungen, so blieb vollends die Mainzer Gesellschaft hinter jeder billigen Erwartung zurück. Es mag teilweise der überkünstliche Ausbau dieser Gesellschaft dazu beigetragen haben; außerdem war ihr von vornherein das
magerste Stück zur Ausnuhung zugesallen; es sehlte hier aber auch, wie
man in Köln abschätzig bemerkte, die nötige Energie. Der für den Untermain bestimmte Dampfer "Stadt Frankfurt" konnte regelmäßige Verbindungen
erst seit 1830 ausnehmen; er ersetzte das altübliche Marktschiff so wenig,
daß dieses vielmehr den Hauptvorteil von dem durch die mittelrheinische Dampserlinie erhöhten Mainzer Verkehr davontrug. Der für
den Oberrhein bestimmte "Ludwig" — vorsichtig ließ man im Namen des
Schiffes unbestimmt, ob der König von Bahern oder der Großherzog von
Baden damit gemeint sei —, bestand die Probesahrt 1827 nicht und konnte
erst nach allerlei Umbauten von 1830 ab die Verbindung mit Mannheim
ausrecht erhalten. Es sehlte in Mainz nicht ganz an kleinen Eifersüchteleien

<sup>1</sup> Schudmann an die B.-R. 30. April 1829.

<sup>2</sup> Neues Reglement für den Warentransport Rotterdam-Roln 17. Oft. 1829.

<sup>3</sup> Für das folgende vgl. Edert 207 f. u. Beilage 14.

gegen die preußische Gesellschaft. Daß sie den preußischen Abler auf ihren Plakaten anbrachte, ging gegen die Ehre Hessens, die Regierung verbot den öffentlichen Anschlag und erlaubte schließlich nur, die Anzeigen und Fahrpläne in den Wirtsstuben auszuhängen; auch daß in den Tarisen nur der preußische Taler und nicht der süddeutsche Gulden Berücksichtigung gefunden hatte, machte boses Blut.

Dennoch hatte grade Maing von der preußischen Gesellschaft vielleicht ben größten Borteil. Dant dem Gifer der Rolner, namentlich Merkens und Boifferees, hatte fich auf dem Mittelrhein die Dampfichiffahrt rasch entwickelt, und hier wenigstens, wie wir früher faben, die Versonenfahrt rasch gang an fich gezogen, umgeftaltet und badurch zu einer ungeahnten Blüte gebracht. Gern rühmten sich die Kölner, deren Fehler eine übertriebene Bescheidenheit nie gewesen ift : während alle Unternehmungen auf den Muffen Frankreichs, Deutschlands und ber Schweiz gescheitert feien, hatten fie allein auf dem preukischen Rhein sich glänzend bewährt : sie rühmten die Berrlichkeit der Schiffe, die freilich auch 50% über den Voranschlag gekostet hätten. und das Bublitum blidte mit einer Mischung von Bewunderung und Behaglichkeit auf die Elegang, die aute Rüche und die gewählte kleine Reise= bibliothek der Kölner Schiffe2, während man auf der niederrheinischen Strecke. wo die Bersonenfahrt wenig zu besagen hatte, über die Unsauberkeit des Deckes, der Rajuten, der Mannschaft, die hohen Preise für schlechtes Effen klagte8. Noch hatte bis 1830 die Gesellschaft keine Dividende gezahlt, da die erste Lehrzeit sehr teuer gewesen, tropdem ging man angesichts der sich täglich steigernden Frequenz an die Bermehrung der Schiffe. Bu den beiden erften 1827 in Dienft geftellten, Concordia und Friedrich Wilhelm, trat 1829 der Pring Friedrich. Außerdem hatte die niederländische Gesell= schaft den von der zweiten Bersuchsfahrt her bekannten "Rhein" ihr über= So fonnte man den täglichen Dienst bequem aufrecht erhalten, Laffen. und höher gingen die Ansprüche noch nicht. Schon nach zwei Jahren konnte die Kölner Sandelskammer berichten 4: Durch die ungeahnte Frequeng der Fremden, besonders der Englander, hatte fich der Wohlstand der gangen Proping gehoben. Die Angahl der Fremden habe fich feit der Ginrichtung der regelmäßigen Dampfichiffahrt London-Mainz verzehnfacht, und die Balfte aller Paffagiere feien Englander. Darum befürchtete man auch von

<sup>1</sup> Über weitere Ausstellungen Edert 209.

<sup>2</sup> Bal. die hubiche Schilderung Matthisons bei Edert 210.

<sup>3</sup> Beschwerden der H.: Köln auf der Generalversammlung der Maatschaapij 25. August 1830.

<sup>4</sup> H.: K. 17. April 1829.

jeder Erschwerung dieser Route, daß sie den Strom der Reisenden sosort wieder über Calais und Oftende leiten werde. In der Tat mar feit Byrons Child Sarold die Rheinreife ploglich in England Modefache geworden; im Rheinland aber bilbete fich damals die Bolksvorstellung aus, die fast noch bis in unsere Tage reicht, daß der reisende Engländer das Geld ins Land bringen muffe, und im darauffolgenden Jahrgehnt ftattete fich jedes größere Sotel mit dem Ölbild der jugendlichen Königin aus, mahrend der Landesherr fich meiftens mit der verstaubten Gipsbufte begnugen muß. Das alte rheinische Wirtshaus begann fich umzugeftalten jum modernen hotel. Der Gaftwirt Difch in Roln, ein hauptaktionar der Dampfichiffahrt, machte die Entbedung des Portiers und eines Schiebtarrens, mit dem er das Gepad der Reifenden vom Safen befordern lieg. Das erregte den Born ber Auflader und Sadtrager, der alt berüchtigten "Kölner Rabaus", fie prügelten den Portier und die englischen Gäste und die ängstliche Polizei verbot des lieben Friedens willen die gefährliche Reuerung. Es bedurfte der energischen Befürwortung der Sandelstammer, um dem Wirt zu feinem Rechte zu verhelfen.

So fing man an, fich im Rheinlande einiger Errungenschaften bes modernen Berkehrs zu erfreuen, mit feinem Grundgedanken aber, der freien Konkurrenz, konnte man sich noch immer nicht recht befreunden. Die Dampf= schiffahrt schätzte man doch befonders deshalb, weil man bei ihr sogleich die jefte Austeilung der Stromftreden hatte vornehmen tonnen. Alles, mas diefe einmal getroffene Abgliederung ftoren konnte, lehnte man ab. Jahre 1828 begann eine zweite kleinere niederlandische Gesellschaft, Theunissen u. Komp. Sie hatte einen kleinen Dampfer ohne Laderaum und beshalb von größerer Geschwindigkeit eingestellt, mit dem fie zuerst auf den Mündungsarmen zwischen Rotterdam und Antwerpen in erbitterten Wettbewerb mit der Maatschaapij trat, "wobei sich die beiden Firmen durch Wohlfeilheit überboten", wie die Kölner Handelskammer migbilligend bemerkte. Bett behnte fie ihren Betrieb erft bis Nymegen, dann bis Roln aus. Die Kölner herren wurden badurch in die hochste Erregung versett. Die Handelskammer erinnerte Delius daran, wie stark das Kölner Kapital an der Stoomboot Maatschaapij beteiligt fei: "Sollte nun diese hochverdiente GeseNschaft durch andere, vagierende oder auf eine gewisse Freibeuterei ausgehende Unternehmungen zerstört werden? Was werde das auch nügen? Der auf beiderseitige Bernichtung berechnete Wettlauf wurde doch wieder von vorne ansangen und die Eristenz der Dampfschiffahrt überhaupt jande sich aufs Spiel gesett. Darum baten sie um Ausschluß nicht nur diefer, fondern auch jeder andern Konkurreng." Die preußische Regierung ging natürlich auf dieses seltsame Begehren nicht ein. So aber urteilte man in der Stadt, die seit 15 Jahren den Kamps für die Berkehrsfreiheit sührte und in der soeben die erste leistungsfähige Organisation des Groß-betriebes im Verkehrswesen durchgesührt war, sobald man einen Kurssall der Aktien dieser Unternehmung besürchten konnte. Die Freiheit ist sür das Kapital eben jederzeit nur Mittel, nie Zweck gewesen. Zunächst aber sollte sie, sobald sie mit der Rheinschiffahrtsakte zur Wahrheit wurde, auch sür den kapitalistischen Betrieb ungeahnte Möglichkeiten eröffnen.

Das aber ist klar: Nur die Freiheit der Konkurrenz hat die großen Umgestaltungen herbeigesührt; die neue Technik wäre für sich allein hierzu nicht im stande gewesen.

## Achtes Rapitel.

## Die Durchführung der Rheinschiffahrtsatte und die Beurtfahrten.

Die Ginführung der Gewerbefreiheit auf dem Rheine vollzog fich leicht und schnell. Da in der Kölner Gilde fast keine Deutschen waren, wurde ihr Berschwinden gar nicht bemerkt; die Mainzer Gildeschiffer hofften wohl noch einen Augenblid, wenigstens im privilegierten Befit ber Rangfahrt nach Roln ju bleiben, die ihre alte Bedeutung jest einbugen mußte, dann liquidierten auch sie ihr bescheidenes Bermögen 1. Die nächste und wichtigste Anderung bestand darin, daß nun die Kleinschiffer völlig mit den alten Großschiffern auf gleiche Linie traten und daß größere Strecken des Rheines als bisher von den einzelnen Schiffern befahren wurden. Der erfte Bericht der Zentralkommission, der seit 1831 im Jahre 1835 erschien, glaubt besonders betonen zu muffen, daß die Erwartung der plöglichen Bermehrung bisher nicht eingetroffen sei; denn im Jahre 1828 sei die Anzahl der Schiffer in den Rangsahrten 345 gewesen, im Jahre 1835 betrüge sie 408, und ber fleine Zuwachs erflare fich jur Genüge baraus, bag man feit 1829 feine neuen Aufnahmen in ben Gilben mehr zugelaffen habe. Diefer Bericht ift jedoch offenbar tendenzios, um die Befürchtungen ber Schiffer zu zerstreuen. Nicht nur find durch ein Bersehen die badischen Schiffer nicht aufgeführt, sondern es find, mas wichtiger ift, die fämtlichen hollandischen Schiffer absichtlich ausgeschlossen, während doch die alte Kölner

<sup>1</sup> hierfür die eingehende Darstellung bei Edert 232-243.

Gilbe, die in der Zahl von 1828 einen Hauptteil ausmacht, nur aus Holländern bestand. Gerade die holländischen Schiffer aber hatten sich außerdem noch stark vermehrt. Durch die andauernde Sperre, die Holland auf den Binnengewässern gegen das abgesallene Antwerpen verhängte, wurden die Maasschiffer brotlos; sie wandten sich mit ihren Fahrzeugen in den nächsten Jahren sahren sahren sehr und keine zu.

Auch die Schiffer der Nebenflüffe, denen die Akte bei Gegenseitigkeit gleiche Rechte wie den Rheinschiffern zugesichert hatte, singen nun in größerem Maße an, sich an der Schiffahrt auf dem Hauptstrom zu beteiligen und die Rangsahrten, die bald mit den Handelspläßen des Main und Neckar abgeschlossen wurden, gaben ihnen hierzu reichlich Gelegenheit. Erst in einer beträchtlich späteren Zeit, im Jahre 1855, versügte die Zentralsommission, daß in ihren Patenten die Berechtigung zur Rheinschiffahrt außdrücklich aufgesührt sein müsse. Man wird im ganzen saft eine Berboppelung der den Rhein besahrenden Schiffer gegen früher anzunehmen haben.

Die Einzelstaaten sührten außer Frankreich in den nächsten Jahren genaue Ordnungen jür die Patenterteilung ein. Die Zentralkommission begnügte sich mit der Ausstellung eines Normalschemas, in dem außer Groß-jährigkeit, Elementarschulbildung, Unbescholtenheit auch der Nachweis praktischer Ausbildung mit einer Lehrzeit oder Beschäftigung nicht unter vier Jahren verlangt wurde. Auch sollte der Schisser den Besitz des Vertrauens des Handelsstandes einer Hasenstaat nachweisen. Sie stellte auch die Punkte der Prüsung im allgemeinen sest: Kenntnisse über gehörige Behandlung der Ladung, Führung eines Schisses überhaupt und des Fahrwassers des Rheines, wobei jedoch eine genaue Bekanntschaft mit denjenigen Strecken, welche der Bewerber vorausssichtlich nie besahren werde, nicht verlangt zu werden brauchte<sup>2</sup>. Solange man sich wesentlich doch noch an ein System von Rangsahrten hielt, schien das ausreichend. Alles übrige war den Einzelstaaten "angesichts der großen Verschiedenheiten" überlassen. Doch

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Hier ist Eckert zu ergänzen. Statt einer Vermehrung um 63 würde man auf ungefähr das Dreisache, 180—200, bei richtiger Rechnung kommen. Dazu treten aber die Schiffer der Nebenströme. Bom Main waren allein in der Rangsahrt mit Köln 42 bayrische Schiffer ohne die Aschaffenburger, Hanauer, Franksurter (Schanz, Die Mainschiffahrt im XIX. Jahrh. S. 69). Nicht anders war es auf dem Neckar. Das alles ignoriert der Bericht der Zentralkommitsion absichtlich. Ohne eine solche Bermehrung wäre ja auch der ungeheure plögliche Sturz der Frachten in den nächsten Jahren ganz unerklärlich.

<sup>2</sup> Schirges 272 ff.

hat die Zentralkommiffion auch weiterhin fich bemuht, in wichtigen Dingen Einheitlichkeit zu erreichen. Um dem Digbrauch mit Batenten zu fteuern, wurde 1844 von ihr die Aufnahme eines genauen Signalements in denselben Namentlich aber bemühte fie fich damals um die allgemeine Einführung von Dienstbüchern. Nur Holland schloß fich von diefen Un= ordnungen aus. Erst im Jahre 1849 wurden einige Erleichterungen von ihr durchgeführt: Der Schiffer sollte sortan nicht mehr auf die Führung bes in feinem Batent bezeichneten Segelschiffes beschränkt fein, fondern auch ein anderes Schiff ohne Rudficht darauf, welchem Rheinuferstaat es angehöre, führen durfen, womit eigentlich erft die wechfelseitige Anerkennung der Patente durchgeführt murde; ein Atteft des anderen Staates follte ge= nügen. Nicht so weit ging man auch damals ben Dampfichiffen gegenüber. Nochmals wurde anerkannt, daß kein Staat, bis einmal gemeinsame Prüfungsvorschriften angenommen feien, verpflichtet fei, fremde Dampischifffuhrer auf seinen Dampfichiffen zuzulaffen; es wurde ihnen nur die Möglichkeit hierzu eröffnet 1.

Auch die Anordnungen über die Steuerleute und ihre Prüfungen waren durch die Rheinschiffahrtsakte, die in Art. 58 ganz allgemein den Lotsenzwang auf den Strecken des Fahrwaffers, wo er gebräuchlich war, bestätigt hatte, den Einzelstaaten überwiesen<sup>2</sup>.

Mit peinlicher Genauigkeit waren ihre Steuermannsordnungen aus= gearbeitet, fie regelten die Ausbildung, die Tätigkeit, die Berpflichtungen und Bugen sowie die Löhne ber Steuerleute und die Untersuchung des Strombettes durch fie. Bald aber wurden diefe Bilistrafte der Schiffahrt vielfach entbehrlich, und Preußen hob schon 1844 den Lotsenzwang auf, während es Prüjung und Konzejfionszwang beibehielt. Die kleineren Ujerstaaten, auf deren Strecken das Fahrmaffer auch die größeren Schwierigkeiten bot, folgten auf dieser Bahn nicht. Erft nach dem Jahre 1848, nachdem heftige Rlagen über die Sohe der Lotfengebühr, über den 3mang überhaupt und über die Beschränkung der Steuerleute auf eine Fahrt täglich zuvorgegangen waren, haben fich die fleineren Staaten gu Milderungen entschlossen, der Zwang als solcher fiel erst 1866. Das Kahrwaffer war durch die Rheinregulierung fo viel beffer geworden, der Großbetrieb hatte seine eigenen Steuerleute ausgebildet, überall genügte jest die freiwillige Berwendung. Die Zahl der Lotsen hielt fich auch jest auf

<sup>1</sup> Ederts Auslegung S. 238 icheint mir irrig.

<sup>2</sup> Eckert, S. 240 ff., dem nichts hinzuzufügen ift. Das Material bei Schirges 292-310.

gleicher Söhe. Namentlich jur die großen Flöße ist auch heute der Lotse kaum entbehrlich.

Mit der Gewerbefreiheit der Schiffahrt trat auf dem Rhein keineswegs auch sofort ein Zustand des Wettbewerbes der Ginzelnen untereinander Die Möglichkeit war gegeben, aber sie wirkte einstweilen auch ein. nur als folche, als Erganzung ober als lettes Auskunftsmittel; die Regel blieb eine Organisation der Schiffahrt in der alten Beise der vertrags= mäßigen Rangfahrten amischen einzelnen Städten; nur daß jest viel mehr Städte als früher, um ihren Berkehr zu entwickeln, zu diesem Mittel greifen konnten, und daß, wie es ichon bisher in Solland geschehen, die Beurt fein Monopol befaß. Schon 1829, als die bevorstehende Anderung gewiß geworden war, bemühte fich die Rölner Handelstammer, um nicht überrascht zu werden, folche Berträge abzuschließen, und Köln dadurch womöglich als "natürlichen Stapel" zu erhalten. Die großen Sandelshäuser, die gange Schiffe zu befrachten im ftande maren, die Fabrikanten, für deren Materialienbezug Stuckladung nicht in Frage kam, verhielten fich kuhl; fie standen auf derselben Seite wie die Antwerpener Handelskammer, die jeden Bertrag rund ablehnte und der Kölner Kollegin schrieb: "Die unbegrenzte Ronfurreng helfe allein; fanten bei ihr vielleicht auch anfangs die Frachten übermäßig, fo trage fie doch ihr Heilmittel in fich felber." Aber in Köln überwogen doch ftets die Interessen der kleinen Spediteure, und man schrieb schon im Herbst 1829 nach Frankfurt, als man mit ihm eine direkte Kahrt von feche Rangichiffern verabredete 1: "Anjangs habe man wohl nur von der freien Konkurreng Borteil gehofft; jest aber fei die Majorität doch der Meinung, daß fie Verwahrlofung mit fich bringen wurde und daß eine freiwillige Rangfahrt die Vorteile der Schnelligkeit und Billigkeit haben würde". Das Migtrauen diefer Majorität gegen die großen Firmen, deren Führung fie bisher gefolgt waren, blieb seitdem bestehen. Die Zentral= kommission aber konnte 1835 zurücklickend feststellen, daß außer einigen großen Bäusern jedermann für die Beurtsahrten eingenommen sei; sie befrästigte mit ihrer Autorität die Meinung, daß jene allein es verhinderten, daß die großen Säuser die kleinen und mittleren unterdrücken fönnten.

Nach der Berkundigung der Akte entspann fich sogleich ein rühriger Wettbewerb der Städte um Beurten, jede suchte der andern den Rang abzulausen und zugleich die besten Schiffer an sich zu ziehen. Am eifrigsten,

<sup>1</sup> S.-R. Köln an S.-R. Frankfurt 29. Oktober 1829.

aber nicht immer am glücklichsten war die Bandelstammer Roln 1. Sie hatte einen Vorsprung auch dadurch, daß die rheinische Asseturanzgesellschaft die nötigen Rapitalien für die Einrichtung der Beurten vorstrecte. alte, aber icon erkaltende Freundichaft der beiden Stapelftadte Koln und Mainz verwandelte sich jett mit einem Schlage in Feindschaft. In Köln war man erbittert, daß Mainz mit Holland anknüpfte, mahrend die Sollander nun erft recht Roln ihre Rache fühlen laffen wollten, und Maing geriet in noch größere Sorgen, weil Koln fich beeilte, mit Frankfurt und Mannheim Verträge abzuschließen, um Mainz ichon in die Enge zu treiben, ehe man noch mit ihm in Verhandlungen eingetreten war. Die Mainzer erließen ein alarmierendes Schreiben2: Mannheim und Roln schlöffen gegen fie einen Bund, fie aber wurden von den erften Amfterdamer Saufern begunftigt und hielten ihre Hollandfahrt bei Wurttemberg und ber Schweiz empfohlen. Darauf schickte Mannheim feine Gegenmanifeste umber: Bersendung von Mannheim über Köln nach Amsterdam werde tropdem in jedem Kalle billiger kommen.

Die beiden Plätze brachen alle Verbindungen mit einander ab und taten sich in sömlichen Verrus. Doch kam es im nächsten Jahre zu einem leidlichen Frieden und zur Verabredung einer sreilich unbedeutenden Lokalbeurt zwischen ihnen. Auch Köln reichte Mainz wieder die Hand, erinnerte an die alte Freundschaft, mahnte, daß man beiderseits wenigstens bei den Dampsschiffen die alte Teilung der Stromstrecken beibehalten wolle und schloß mit ihm einen Beurtvertrag wenigstens für acht Schiffe mit viertägiger Lieserzeit. Doch empsahl Köln, solange Mannheim seine Fahrt nicht weiter ausdehnte, dessen hasen als den besten am ganzen Khein. Es bemühte sich jetzt selber, mit Hilse der Stapelentschädigung seine Hasen= und Duaiverhältnisse zu bessern.

Ein weit gefährlicherer Konkurrent als die alte Gegnerin Frankfurt wurde jest für Mainz dieser neue Stapelplatz des Oberrheins. Aber sosort erwuchs auch Mannheim zur Seite sein Gegner, wie einst erst Glückstadt, dann Altona neben Hamburg, Mülheim neben Köln. Schon bald nach der Thronbesteigung Ludwigs hatte sich der Gegensatz zwischen Bahern und Baden scharf zugespist; ohne daß der König seine Hoffnungen auf den Erwerb seiner Geburtsstadt Mannheim aufgab, suchte er einstweilen die gegenüberliegende Rheinschanze, der er balb seinen eigenen Namen gab, emporzubringen. Es

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Bei Schanz, Mainschiffahrt 58 f., der eingehendsten und für den Main absschießenden Untersuchung über die Beurtfahrten, erscheinen die Erfolge Kölns zu günftig. Danach auch bei Edert 247.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> 3. Mai 1831.

entspann sich darüber ein regelrechter Tariffrieg zwischen Baden und Mannheim verließ fich jedoch auf die Behendigkeit feines Umfchlages, ba, um die Bollvorteile in Bayern ju genießen, jedes Rolli plombiert werden mußte : es fette bei dem befreundeten Roln durch, daß es feinen Rangfahrern verbot, in Ludwigshafen zu landen und machte eiferfüchtig über die Wahrung diefes Bersprechens. Erstaunlich rasch entwickelte fich Mannheims Berkehr. Schon im ersten Jahre reichten die gehn für die Rölner Beurtsahrt bestimmten Schiffe nicht aus, im Jahre 1832 murde eine eigene Agentur der Affekuranzgesellschaft nötig, und zugleich dachte man schon baran, fich von Köln zu emanzipieren. Warum follte Mannheim auch von bem Zwift der Hollander und Rolner Schaden leiden? Es trat in Berhandlungen mit Rotterdam über eine direkte Beurt ein und antwortete auf die bitteren Beschwerden Rolns: Die Konkurreng mit der Rheinschange, die eine folche schon angezeigt habe, zwinge es dazu. Dafür legte im Jahre 1836 der Rölner Schiffahrtsverein, obwohl ihm die Mannheimer Sandelskammer mit Ausschluß aller in ihm vertretenen Firmen drohte, die beiden Beurten nach Mannheim und Ludwigshafen zusammen und erreichte damit eine weitere Steigerung des Verkehrs, die schlieglich doch überwiegend Mannheim au qute fam.

Auf dem Oberrhein veränderten fich jest alle Berhältniffe. Auch Karlsruhe bewarb sich um eine Beurt mit Köln von Schröck aus, rechnete sich aber bald aus, daß der Umschlag in Mannheim billiger komme; nur eine kleine Beurt mit Mainz, als eine Ausfallspjorte gegen Mannheims Über= macht, kam hier dauernd zu ftande. Dagegen blühte auf einmal der Wafferverkehr im Elfaß auf. Durch den Rhein=Rhonekanal wurden regelmäßige Kahrten zwischen Basel über Hüningen nach Straßburg möglich. Im ersten eigentlichen Betriebsjahre 1830 wurden in Mülhausen 488 000 3tr. um= geschlagen, schon 1835 2772 400, darunter 684 000 3tr. Steinkohle, die von St. Etienne hierher auf dem Waffermeg tam. Dem deutschen Waffer= verkehr schien damit der Elfaß dauernd verloren. Gine Rangfahrt Bafel -Mainz ging bald wieder ein. Gine Rangjahrt auf dem Rheine bis Röln, welche die durch den Kanal brotlos gewordenen Breisgauer Schiffer wünschten, lehnte auf eine Anfrage des Kölner Schiffahrtsvereines der Baseler Rat mit der Begründung ab: Es gebe so viele Konfurrenzwege, daß der Bafeler Sandel nicht Verpflichtungen eingehen werde. Auch die Beurt von Roln nach Strafburg, die man anfangs (1838) freudig begrußte, entsprach nicht den Erwartungen; die Ranale hielten wie Rlammern das Elfaß feit an Frankreich.

<sup>1</sup> Siehe bas nächfte Rapitel.

Sehr verschieden gestaltete sich zunächst das Schicksal der Schiffahrt auf den beiden großen Rebenfluffen des oberen Rheins. Die Ubermacht Mannheims über den Nedarverkehr machte fich fogleich geltend und die alte schwäbische hafenstadt beilbronn verzichtete auf direkte Beteiligung an der Rheinfahrt. Hier förderte man lieber die Neckarschiffahrt für sich, und im engen Bunde mit Mannheim wurde Heilbronn auch für den Transit nach dem Süden in der nächsten Zeit ein wichtiger Platz. Anders die Mainstädte, die sofort eifersuchtig ausmerkten, wenn von einer Beurtsahrt vom Rhein nach dem Neckar einmal die Rede war. Soweit nur die Schiffbarkeit bes Maines reichte, suchten fie Verbindung mit dem Rheine. Beim Abichluß ihres Beurtvertrages hatten die Städte Frankfurt und Röln nochmals fich ber alten trügerischen Meinung hingegeben, daß fie mit einer Beschränkung der Schifferzahl auf 8 gegen 22, die bisher juhren, die Billigkeit der Fracht erzielen wurden, weil alsbann ein größeres Quantum auf die Ladung des einzelnen komme 1. Diese Beurtsahrt entwickelte fich nicht so gunftig wie die Mannheimer und gab bald zu mancherlei Zwistigteiten Anlaß. Frankfurt sah sich enttäuscht in der Hoffnung, der Umschlagplat des Mains zu werden. Die baprischen Städte wollten fich jett ebenfo von feiner Bevormundung befreien, wie es einft felber von der Mainzer2. Wichtiger noch als dieser Lokalverkehr schien König Ludwig und allen unternehmenden Röpfen die Aufgabe, den großen Tranfit von Holland nach Öfterreich auf den Main als die fürzeste Berbindungsstraße zu bringen. Der bagrische Konful Bartels in Köln, der diese Berhandlungen betrieb, munterte daher fortwährend die Rölner Raufleute auf, dirette Beziehungen mit Rürnberg zu knupfen, um die Frankfurter Zwischenhand zu vermeiden 8. Mit Ermunterung, Bermittlung, Zollerleichterung, Staatszuschuß und Ehrenauszeichnungen suchte das baprische Ministerium unter dem anseuernden Drängen des Königs die direkte Schiffahrt mit Roln zu ftande zu bringen und zu erhalten. Es mar ein schwer Stud Arbeit. Difmutig wollten manche Schifferschaften sich nicht beteiligen, weil fie die sichere Fahrt nach Maing nicht verlieren mochten. Denn Maing wehrte fich mit der Sperre feines Safens gegen die Schiffer, die bom Main nach Röln fuhren. Man mußte ihnen, um fie ju beschwichtigen, ein genügendes Ladequantum und eine Fracht, zu der der Staat zulegen mußte, gewährleiften. Auch war der Handels= ftand, von dem und nicht von den Schiffern, auch hier die Anregung zu

<sup>1</sup> Schanz S. 372 A. 68.

<sup>2</sup> Schanz S. 62-90.

<sup>3</sup> Köln. H.-A. 1831 f.

den Berträgen ausging, in jeder einzelnen Stadt eiferfüchtig auf den der andern und wollte feine befondere Beurtfahrt. Und auch als alle glücklich bon der Regierung wieder unter einen hut gebracht waren, mar die Berteilung der Rangfahrten unter die einzelnen Mainstädte ungemein schwierig und es hatte nicht viel gesehlt fo mare baran die gange Sache gescheitert. Erft im Jahre 1837 ichienen biefe Gegenfage völlig ausgeglichen, aber schon im Jahre 1843 gerfiel diese Ginheit wieder. In einzelnen der kleineren Städte, die hier mehr als anderwärts Anteil am Großhandel befagen, fand man die Bedienung durch die Beurtsahrt unzureichend, und die Ronkurrenz mit den Neckarstädten durch sie eher erschwert als erleichtert. Röln begunftigte jest ben Zerfall, benn es war burch die rasch wieder aufgegebenen aber mit lauten Trompetenftogen unternommenen Berfuche ber Bayern, eine dirette Schiffahrt mit Solland einzurichten, schwer gereizt 1. Wenn auch die Beurtfahrten auf dem Main felber nach Frankfurt und Maing einige Bedeutung hatten, überwog fie jest doch an Wichtigkeit der Rölner Berkehr. Für Köln, das in diefer Zeit so viel an feiner Sandelsbedeutung einbufte, war der Erwerb diefer Berbindung ein wenn auch ichwacher Erfak. Schon 1836 vor dem Abschluß ber einheitlichen Mainbeurt tam ein Fünftel feines gesamten Warenverkehrs vom Main. Es schien, als ob die Verbindung mit den baprischen Mainstädten ihm das erseken könne, mas die Berbindung mit Mannheim versprochen, aber nicht gehalten hatte —, eine Hoffnung, die erst mit den Gisenbahnen endete, da diefe alle Beurten auf dem Main lebensunfähig machten.

Am auffälligsten war bei der neuen Berkehrsgestaltung am Oberrhein und seinen Nebenflüssen der Zusammenbruch des alten Mainzer Handels. Die Versendungen über Mainz waren schon 1832 gegen 1829 in den wichtigsten Waren auf ein Viertel und weniger beschränkt. Vergebens waren die Bemühungen der Mainzer gewesen, durch die direkte Verbindung mit Holland den veränderten Verhältnissen Kechnung zu tragen. Das Jahr 1833 sah auch diese holländische Verbindung wieder auf einen bescheidenen Betrag zusammenschrumpsen?. Es war nicht mehr zu leugnen: Die Stellung, die Mainz im Zwischenhandel und der Spedition besessen hatte, hatte nur auf dem Privileg und nicht auf der Gunst der Lage beruht. Schmerzlich war die Erkenntnis, daß man zum Eigenhandel übergehen müsse; um diesen Übergang zu vollziehen, bot aber die Zollvereinigung mit Preußen die beste Gelegenheit. Obwohl der Rheingau, das alte Mainzer Gebiet,

<sup>1</sup> Schanz Kap. III S. 91 ff.

<sup>2</sup> Bgl. die Zahlen bei Schang, Mainschiffahrt 372 A. 69.

jest politisch von der Stadt getrennt war und Nassau im hestigsten Gegensatz gegen die preußisch-hessische Handelspolitik verharrte, verstand es doch damals Mainz, sich zum Mittelpunkt des Weinhandels zu machen, und dem Rheinweine allmählich wieder Gebiete zu erobern, aus denen er lange verdrängt gewesen war 1.

Wie aber machte Köln diese kritische Veriode durch? Weit mehr noch als Mainz fah es sich bedroht, viel größer mar, wie wir gesehen, auch jest feine Rührigkeit in der Anknüpfung neuer Berkehrsbeziehungen, in dem Abichluß immer neuer Beurtfahrten. Schroff suchte es dabei feinen Vorteil: war doch in den oberländischen Beurtverträgen eine Differential= klaufel aufgenommen, durch die fich Schiffer und Raufleute verpflichteten, nicht billiger nach Roblenz als nach Röln zu verfrachten. Aber der Kampf, um die alte Stellung als Zentralplat aller Berfendungen zu behaupten, mar Damals schrieb Delius an den wohlmeinenden Minifter Lottum, der das Ohr des Königs befaß, indem er im übrigen die glücklichen Erfolge der Rheinschiffahrtsatte ruhmte: "Die Stadt Röln trägt das Rreuz für die auf den Sandel und Gewerbefleiß der westlichen Brovingen wohltätig einwirkende Befreiung. Sie erschöpft ihre Kräfte, um ben Berluft des einträglichen Zwangsrechtes einigermaßen auszugleichen. Lage ift miflich und beunruhigend, weil die Worte des Troftes ausbleiben." Auch Delius hatte freilich nicht immer zu trösten, sondern auch zu tadeln und zu warnen, wenn die Sandelskammer in den Manifesten, mit denen fie ihre Beurten und ihren Safen empfahl, die Grenzen der erlaubten Reklame gar ju weit überschritt, und der fteije Bureaukrat Schudmann migbilligte ihre Übergriffe aufs schärffte, "weil fie, eine blog beratende Behörde ohne Anteil an der vollziehenden Gewalt, eigene Bekanntmachungen erlaffe, wie fie nur königlichen Behörden zuständen. Außerdem feien Auße= rungen, wie die über die niederländische Regierung im Munde einer Beborde mindestens unvorsichtig zu nennen." Freilich hatte man bisher die agitatorischen Treiberdienste der Handelskammer, solange es den offenen Rampf mit Holland galt, recht gern gefehen. Schudmann wollte jogar der Sandelskammer das Recht, die Beurtverträge abzuschließen, bestreiten und es nur der Stadtverwaltung einräumen 2.

Alles kam nicht nur für Röln, sondern auch für die Gestaltung der

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Beim Abichluß bes preußisch-sessischen Bertrages erhoben die Winzer und Weinhändler der Mosel einen heftigen Protest, Mog aber leuchtete ihnen heim, ins bem er sie zugleich ihrer Unwissenkeit überführte, sodaß sie nicht mehr wiederkamen.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Manifeste ber h.-A. 7. August und 1. September 1831. Delius an h.-A. 8. März 1832. Schudmann an h.-A. 2. Oftober 1831.

Fahrten und Frachten auf dem ganzen Rheine auf das Berhalten der Es ift irrig anzunehmen, daß fich bamals die Deutschen Solländer an. bie fortgeschrittene hollandische Schiffahrt jum Mufter genommen hatten, im Gegenteil laffen fich die Hollander auch jett nur nach gabem Wider= ftand Schritt um Schritt aus den alten Gebräuchen brangen. Auch an Umfterdam und Rotterdam hatte fich Roln schon im Jahre 1829 wegen Einrichtung einer neuen Beurt nach Bollzug der Akte gewandt und dabei in Aussicht genommen, daß der Schiffer 8-10 Reisen jährlich in je 30 Tagen machen wurde, fo daß je 8 Schiffe genugen konnten. Deputationen beider Städte follten die Beurtschiffer, die weber Eigenhandel noch Spedition treiben durften, ernennen und alle Bierteljahre die Frachten bereinbaren. Die der Beurt beitretenden Raufleute follten fich verpflichten, mit ihr allein nach den beiden Safenstädten zu versenden; alle anderen Berfendungen, namentlich aber Rheinseefahrt und Dampischiffahrt sollten völlig frei bleiben. Mürrisch antworteten die hollandischen Kommissarien ber Rheinfahrt: "Sie wünschten überhaupt nur eine öffentlich privilegierte Zwangsbeurt; ohne Zwang wurden Beurten doch bald von der freien Ronfurreng gerstört werden. Leider hatten die tauschenden Unfichten einer freien Kahrt zu tief Wurzel geschlagen, aber die Erfahrung wurde die Meinungen ichon wieder auf den richtigen Standpunkt gurudführen.". Es war vergebliche Mühe, ihnen diefe Plane als unmöglich und als unvereinbar mit bem zukunftigen Rechtszuftand barzuftellen. Jest versuchte bie Rölner Sandelstammer, den Sollandern nach Abichluß der Atte durch die Ronturreng ber Dampfichiffahrt, an ber ihre führenden Manner felber beteiligt waren, beizukommen. Die Direktoren der beiden kartellierten Dampf= schiffahrtsgefellschaften, Mertens und Rontgen, verabredeten einen Blan 1, sofort nach Eröffnung der freien Schiffahrt den ganzen Transport an die Dampfichiffahrt zu ziehen. So etwas hielten die beiden unternehmenden Männer damals für möglich. Sie hofften, eine fo beträchtliche Bermehrung ber Schiffe, wie fie hierzu nötig mar, bei ihren Aftionaren burchzuseten. Die Schleppfahrt, die man jest wieder zu entwickeln gedachte und die man in einem gedruckten Manifest gleich bis Bafel auszudehnen versprach, follte die Sauptaufgabe werden. Gine durchgängige Ermäßigung der gewöhnlichen Frachten um 10 %, während die Gilfrachten auf den Personendampsern die gleichen blieben, follte fofort bem Publikum den Rugen der freien Fahrt flar machen; denn keine Berpflichtung des Kaufmanns auf alleinige Benützung der Dampischiffahrt, wie fie bei den Beurten üblich war, follte

<sup>1</sup> Briefwechfel von Merkens und Röntgen Juli 1831.

hier eingesührt werden. Trohdem fürchtete man Hindernisse nur von der Ängstlichkeit der kleinen Kölner Spediteure, die nur immer an den Stapel dachten. Ihnen zu Gesallen verabredeten die beiden Gesellschaften auch jett wieder, nicht nur sich auf ihren Stromstrecken keine Konkurrenz zu machen, sondern auch keine Kähne zu schleppen, die von Holland über Köln hinaus bestimmt seien. Damit sreilich stießen sie, wie sich sogleich zeigte, auch jene Kotterdamer Kausleute, welche sonst nur beim Alten bleiben wollten, von sich ab.

Schon glaubte die Kölner Handelstammer den Sieg in Bänden zu haben und die Hollander "geschmeidig gemacht zu haben"; aber fie scheiterte vollständig. So wenig ward in Holland die Rheinschiffahrtsakte als ein Friedensschluß angesehen, daß fie erst recht die niederländischen Schiffer und Raufleute zu gemeinsamem Widerstand zusammenführte. In Rotterdam bildete fich aus ihnen ein neuer Berein, der jede Unterhandlung mit Köln gleich von der hand wies. Um die Bestimmungen der Afte über die freie Schiffahrt unwirksam zu machen, verpflichteten sich auch die fämtlichen Raufleute der Amfterdamer Borfe, nachdem die langen Verhandlungen mit den Kölner Abgefandten zergangen waren, durch bindenden Vertrag, Guter nach Roln auf feine andere Weise als mit ihrer alten Beurt, deren Frachten einseitig von ihren Kommissionen festgesekt wurden, zu versenden. Mikmutig erflärten die Amfterdamer: Die gange Rheinfreiheit fei ihnen nur von Breuken aufgebrungen worden; fie machten tein Behl daraus, daß fie durch den Bersuch einer Rheinseefahrt tödlich beleidigt seien. Und schon fügte sich die Kölner Sandelskammer fo weit, daß fie diefes ihr Lieblingskind bor feinen Beinden verleugnete: "Man habe nur England aufmerkfam machen wollen, badurch seinen Protest gegen die einseitige Behandlung der Rhein= schiffahrtsangelegenheit durch die Uferstaaten veranlassen wollen, um so die Frist des alten Zustandes um ein paar Jahre herauszuschieben. Das fei aber miklungen; nur ein paar hochtonende Worte feien im Barlament aeiallen." Doch glaubte man zugleich noch drohen zu können: "Gescheitert fei die Unternehmung doch nur, weil man bisher noch nicht die geeigneten Schiffe zugleich für See- und Flugfahrt habe bauen konnen; fie würden bald beffer gelingen."

Gegenüber der Hartnäckigkeit der Hollander versagte auch das Auskunftksmittel der Dampsichissahrt. Man sah jest in Holland in der Maatschaapij, die immer Anwerpen und Köln begünstigt hatte, nicht viel weniger als Berräter, sie wurde durch gistige Plakate sast in Berruf getan. Während der Vertragsverhandlungen mit Köln hatten die Amsterdamer unbedingt verlangt, daß auch die Dampsschiffe in die Beurt einbezogen würden, nach

Schriften CI. - Schiffahrt b. b. Strome. II.

ihrem Scheitern fette man ber Dampfichiffahrt eine eigene Auffichtskommiffion, Die aus Beurtschiffern bestand und willfürlich bald dies bald jenes Schiff permarf: man verlangte von ihren Rapitanen zugleich ein Batent als Der Guterverkehr auf dem niederländischen Rhein durch Dampischiffe mar in Jahresfrift fast zerftort. hierauf gingen nun die Hollander mit enormen Frachterhöhungen gegen Röln bor. Jahre 1831 hatten fie 18 fl. pro Laft ohne die Rheinzölle, d. h. 6 fl. mehr als die Selbstkoften festgesetzt und ftatt einer Minderung erfolgte 1832 eine weitere Erhöhung um 3 fl., zulet um 6 fl., fo daß die Fracht um 50 % zu hoch mar; zugleich bewilligten fie aber Mainz eine differentielle Begunftigung von 12 fl. pro Laft gegen die bisberige Fracht. Röln flagte vergeblich, daß man durch folche Differenzialfrachten jede Sandelsftadt ruinieren könne; übrigens hatte es ja felber Roblenz nicht anders behandelt. Antwerpen aber blieb den Rheinschiffen gesperrt; erft recht beharrten die Hollander, nachdem fie auf die Wiedererwerbung Belgiens hatten verzichten muffen, noch einmal auf diesem ihrem Monopol. Die Kölner Sandels= fammer pflog unterdeffen reichliche Korrespondenz mit den Belgiern und ermunterte fie, für die Freiheit der Schiffahrt auf Maas und Sloe ein= zutreten; fie erfreute fich auch einmal eines übereinstimmenden Beschlusses der Zentralkommission; hier aber verfagte die Hilfe des preußischen Staates völlig; Friedrich Wilhelm III., beffen perfonliche und politische Sympathien gang auf der Seite der nahverwandten Oranier waren, dachte nicht daran, irgendwie für den verdächtigen Revolutionsftaat Belgien einzutreten. Ginen Augenblick leuchtete den Rolnern ein Soffnungestrahl. Die Utrechter Schiffer, die von ihren Berufsgenoffen in den Safenftadten gur Untatigfeit verurteilt waren, schloffen mit Roln zu einem um 20 % niedrigeren Sake ab: aber sogleich murde ihnen von den Raufleuten die Ladung verweigert.

Die Kölner Handelskammer, deren Führer sich aus ihrer bedeutenden Stellung mit einem Male verdrängt sahen, war ratlos. Der Unwille gegen sie in der eigenen Stadt wuchs täglich. Sie glaubte ein Hissmittel gegen die Krisis in der Belebung der Börse, deren Besuch saft ganz einzgeschlasen war, zu sinden. Es sehle, hieß es in ihrer Ansprache an die Kausmannschaft, in Köln ganz am Austausch der Ansichten. Ihre Mitzglieder verpflichteten sich selber zu regelmäßigem Besuch. "Die Börse wird uns allerdings nicht sogleich die Geschäfte nach Köln zaubern, sie wird uns aber, möchten wir sagen, mehr zur Geschäftsandacht stimmen, indem sie uns täglich an unsern Berus mahnt", hieß es hier höchst beweglich.

Bon Geschäftsandacht war wenig zu spüren und heftige Anklagen, laut und geheim, gegen ben "Klüngel" in der Handelskammer schwirrten

umher. Zwar stellte sich der Hafenverkehr Kölns trot allem gerade in diefen ersten Jahren nach Erlaß der Afte noch gar nicht besonders ungunftig. Im erften Vierteljahre zählte man, daß ungefähr ebenso viel Schiffe in Köln umgeladen als vorbeigefahren wurden 1; aber daß überhaupt Schiffe vorbeifuhren und daß es mit bem vielgerühmten natürlichen Stabel Rolns nichts fei, mar der Mehrzahl der Rölner kleinen Spediteure unfagbar. Die Mahnungen der Handelskammer, daß die hollandischen Raufleute ihre unfinnige Frachten= politik nicht lange mehr treiben konnten, daß fich in Solland mittlerweile durch die Zuwanderung der brotlos gewordenen Maas- und Schelbeschiffer die Anzahl der Beschäftigung um jeden Preis suchenden Schiffer vermehre, janden taube Ohren. Erbitterung bei den kleinen Leuten erregte es aber geradezu, als Merkens und Boifferree die Plane einer Seereederei über Holland hinaus, freilich auch das lette Mittel gegen Holland, wieder aufnahmen und Frachtpreise versprachen, "die genügten, um jede Konkurreng der an Köln vorbeifahrenden Schiffe zu befiegen". Etwas hochjahrend ließen fie sich über die Beurtsahrten, auf die ihre Landsleute alle Soffnungen fetten, vernehmen: fie verhielten fich gur eigentlichen Schiffahrt wie die Drehorgel zur Mufik. Diefelben Blane hatten ja nach ber allgemeinen Unficht erft die Hollander so aufgebracht, und wem kamen sie zu aute als dem groken Rabital? Auf dem Titel einer groben Streitschrift, die der Wortführer diefer Partei, der Gastwirt Bannes, ausgehen ließ, war Boifferée abgebildet, wie er mit damonischer Silfe einen Begenkeffel rührt, aus dem fich die Dampfichiffahrt erhebt, mahrend der Blig die Segelflotte zertrummert. Sie führte aus ,daß die paar Zuckerraffinerien, Fabriken und Eigenhandlungen für Kölnküberhaupt nichts bedeuteten, sondern nur bei der Spedition etwas herauskomme; der Ruf liberté, der jett von jener Seite erhoben würde, sei nur der Streufand des Liberalismus, Rheinlands Bewohner feien aber gewißigt.

Bei dieser Lage der Dinge glaubte Delius, der jetzt in seinen letzten Lebenstagen einen großen Teil des Bertrauens schwinden sah, das seine rast= lose Arbeit sür die Freiheit des Kheines ihm erworben hatte, den Sturm beschwichtigen zu müssen. Er regte selber die Bildung einer Kommission an zur Untersuchung der Schiffahrtsverhältnisse. Er hatte noch Anlaß, ihr Borgehen zu bedauern. Denn diese Kommission setzte sich sosort in Gegensatzur Handelskammer, die nur mit 2 Mitgliedern in ihr vertreten war, sie nahm ihr bald die Leitung ganz aus den Händen. Als

<sup>1</sup> Aften ber H.-A.; eine Statistit bes Berkehrs hat man allerdings in ben beiden fritischen Jahren 1831 und 1832 gar nicht aufgenommen. In den Tabellen bei Wirminghaus, Kölner Rheinschiffahrt S. 36 und 37 bilben fie eine Lücke.

nun einer der eifrigsten Wortsührer der Unzufriedenen, der Spediteur Norrenberg, in die Handelskammer gewählt wurde, zogen es die bisherigen Mitglieder vor, sämtlich abzudanken. Diese Auflösung bedeutete freilich eine Bankerotterklärung der bisherigen Politik. Die Kommission, die nun allein sungierte, beeilte sich mit den Holländern Frieden zu schließen, d. h. vor Holland zu kapitulieren. Allerdings bekam man jetzt wenigstens statt Frachten von 22—24 fl. pro Last solche von 13—16 fl., ohne Leichterstoften; sie waren immer noch viel zu hoch, und die Dortrechter und Utrechter Schiffer suhren ihren Kunden sogleich um 39 % billiger, ohne Leichterkoften und Verschlußvergütung zu berechnen. Sogar die differentielle Begünstigung der oberen Plätze blieb zum Schmerz der Kölner bestehen und wurde nur in der Weise einer Staffelung von Köln auswärts etwas gemildert.

Der neue Beurtvertrag konnte nur diejenigen binden, welche sich ihm freiwillig unterwarsen. Es wurde daher ein Schiffahrtverein gebildet, dem 195 Kausleute und 44 Schiffer beitraten; nur 7 Häuser waren nicht beteiligt. Es war so gut wie eine Zwangsbeurt; denn jedes Mitglied, das etwa außerhalb der Beurt lud, mußte pro Zentner 15 Silbergroschen Reugeld zahlen; sur Nichtmitglieder trat eine enorme Erhöhung ein, der Schiffer, der ihnen gleiche Preise wie Mitgliedern bewilligte, wurde schwer gebüßt und außgestoßen. Natürlich sollten die Beurtschiffer nur bis Köln und nur zur Köln laden.

Die Führer der geftürzten Handelskammer gaben den Kampf nicht auf. In einer geharnischten Flugschrift' legte Boisserée ihre Politik, um Köln zu eignem Handel, eigner Reederei, eigner Industrie zu verhelsen, dar und versuhr sehr gröblich mit den Gegnern, die ihm reichlich mit Schelt-worten und Verdächtigung seiner Motive wiederzahlten. In den Beurten, auch den freiwilligen, sah er nur ein Produkt des Junstwesens, zu dessen Zeiten alles teurer und schlechter gewesen sei. Merkens benützte seinen Einsluß bei der Regierung<sup>2</sup>, um sie über die Vorgänge aufzuklären. Man hatte ihn bei der Bildung des Schiffahrtvereins erst gar nicht aufgesordert, während er gerade als Abgeordneter Kölns auf dem Provinziallandtag war. Er nahm dies zum Anlaß der Beschwerde. Er versuchte nachzuweisen, daß der Vertrag dem Geist und Wortlaut der Rheinschiffahrtsakte zuwider sei, daß er nur der Versuch einer Wiedereinsührung des Stapels sei, durch den

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> B. Boifferée, Der Kölnische Schiffahrts-Vereinsvertrag und Beleuchtung besselben 1834. Dazu die Entgegnung von F. Pannes, Replit auf die Beleuchtung des Herrn Boifferée.

<sup>2</sup> Seine Eingabe an das Minifterium 22. März 1834. Roln. B.-R.

der Freihafen zu einer Lüge gemacht werde. "Hätte Köln vor 100 Jahren seinen Stapel ausgegeben und einen Freihasen eröffnet, so wäre es jetzt eine blühende Handelsstadt." Die Beurt bringe es mit sich, daß die außenstehenden Schiffer leer von Holland zurücksahren müssen, während durch den enormen Ausschwung des Kohlenhandels und die Zunahme des Getreideshandels die Talsahrt nach Holland zur Bergsahrt sich wie  $2^2/3:1$  verhalte und dabei würden den Beurtschiffern die abnormen Frachten zugebilligt. "Ein abderitisches Mißverhältnis!"

Diese Broteste erreichten fo viel, daß die Regierung den Bürgermeifter veranlagte, aus bem Schifferverein auszutreten, damit diefe Privatvereinigung nicht den Schein einer öffentlichen Einrichtung erhalte. Damit mar die neue Beurt zu einer blogen Privatunternehmung eines Bereins, nicht zu einer Rangfahrt im Sinne des Art. 49 der Akte erklärt, die von den Obrigkeiten der Handelsstädte selbst geschloffen und in ihren Frachten geregelt wurde. Gine Denkichrift bes hafenkommiffars an die Regierung? fprach fich fehr ungunftig über diefen Berein aus: Er habe durch unbillige Bedingungen die besten Schiffer verscheucht und sie gerade in die konkurrierenden Rangfahrten zwischen Holland, Frankfurt, Mainz und Mannheim gedrängt: dafür habe er schlechte und zu wenig Schiffer angenommen, mit benen er auch fortwährend wechsele. Er forderte die neugewählte Sandelskammer auf, diefem Unfug ein Ende ju machen und die Leitung der Schiffahrt wieder felber in die Sand zu nehmen. Der Minifter Maagen 3 entschied für die Gültigkeit des Bertrages, der keiner besonderen Bestätigung bedürfe: doch gehöre die Frage, ob man von Nichtmitgliedern einen Frachtzuschlag erheben dürje, vor den Zivilrichter, der auch zu prüjen habe, ob die angebliche Observang, wonach ber Schiffer jedes Frachtstud übernehmen muffe, burch die Atte ihre Gultigkeit verloren habe. Die neugebildete Handelskammer hatte gegen diese Bestimmung sosort protestiert 4. Maaßen wünschte außerdem Abanderung der Bestimmung, die die Mitglieder verpflichtete, allen Rangfahrten des Bereins beizutreten.

Der Schifferverein hat sich im Lauf der nächsten Jahre mehr eingelebt; die meisten der nach 1834 verabredeten Beurtsahrten sind sein Werk; das

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Die Rechnung ist wohl übertrieben. In Köln selber kamen nach einer gleichs zeitigen Denkschrift L. Camphausens im Durchschnitt der letzten fünf Jahre auf 70 3tr. Talfahrt 50 3tr. Bergsahrt, bei Emmerich sei allerdings das Mißverhältnis viel stärker. Die Folgerungen Camphausens sind aber die gleichen.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Köln. H.-K. 31. März 1834.

<sup>3</sup> Reffripte Maagens vom 23. Mai 1834 und 16. Juli 1834.

<sup>4</sup> Köln. B.-A. 14. Januar 1833.

Sinken der Frachten hat er nicht befördert; — auch hatte das dem Sinn einer Bereinigung, die Kaufleute und Schiffer als einen einzigen Berband organisieren wollte, widersprochen - aber er hat es mitgemacht. Für die tleinen und mittleren Geschäfte mar diefer Zusammenschluß, der fie der Schwierigkeiten und Zufälligkeiten der felbständigen Berhandlung enthob, immer ein Vorteil, freilich hinderte er nicht, daß sie immer mehr hinter die großen Firmen, die von der freien Konkurrenz Gebrauch zu machen wußten, zurudtraten. Angftlich und zunftmäßig gefinnt blieb ber Schifferverein jedoch immer. Noch 1846 beantragte er bei der Regierung, die Gewerbefreiheit, die für die Guterbeftatter feit 1831 bestand, wieder aufzuheben, da diese auch hier nicht den Erfolg gehabt habe, daß nur die Tüchtigen blieben; die Bertrauensftellung, die die Beftätter bei den Schiffern einnähmen, benütten fie oft gu unlauterem Wettbewerb mit den Spediteuren. Wie fie einst Gildebeamte gewesen, so sollten fie nach biefem Borschlag nun wieder von der Regierung ernannt, durch den hafenkommissar kontrolliert, ihre Rahl auf 3 beschränkt und ihnen jede Spedition verboten werden. Die handelskammer vereitelte diefes Vorgeben, bas aber boch zeigte, wie unausrottbar in der Maffe der kleinen Firmen die reaktionare Gefinnung Freilich den Ruckgang des Kölner Safenverkehrs konnte der Schifferverein nicht verhindern. Gerade in den erften Jahren feines Wirkens erfolgte der plögliche Abfturz. Im Jahre 1834 hatte der Gesamtverkehr im hafen noch 430 589 Tonnen betragen, im Jahre 1835 waren es nur noch 159977 Tonnen, und nur gang langfam hob fich die Bahl wieder, um erft im Jahre 1889 die frühere Sohe zu erreichen 1.

Die neugewählte Handelskammer, in die die Dampsschiffdirektoren erst wieder nach geraumer Zeit eintraten, hatte wohl damit begonnen, das Verhalten der Schiffahrtskommission zu billigen, aber sosort mußte sich doch auch wieder in ihr der Gegensatz zwischen dem vorwärtsschauenden Groß-betrieb in Handel und Industrie, dessen Organ sie war, und den immer nur aufs Beharren gerichteten Kleinbetrieben im Schifferverein geltend machen. Präsident war jetzt ein kluger, vorsichtiger Bankier, Schnitzler, der in Köln und in Berlin trefflich zu unterhandeln und zu vermitteln verstand, die Initiative aber ging von dem jüngsten Mitglied der Kammer, Ludolf Camphausen, aus<sup>2</sup>. Der Mann, der volkswirtschaftlich und politisch

<sup>1</sup> Siehe bie Tabellen und die graphische Darftellung bei Wirminghaus, Kölner Rheinschiffahrt S. 37.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Bericht von Camphausen, Dumont, Leiden Köln. H.-A. 26. April 1834. Die Denkschriften Camphausens im Archiv der H.-A., in denen natürlich der Haupteteil seiner nationalökonomischen Tätigkeit enthalten ift, einzusehen, hat seine Biographin

die heftigsten, unablässigen Kämpje bestehen follte, bis er sich, ihrer mude, noch im Mannesalter zur Behandlung der ruhigsten aller Wiffenschaften zurudzog, war doch durchaus keine Kampfernatur. In jede Debatte bringt er eine heitere wiffenschaftliche Ruhe, die nicht immer frei ift von Doktri= narismus. Von diesem Standpunkte aus macht es ihm Freude, am Gegner zu loben, was lobenswert ift. Man kann sich keinen größeren Gegensat ju ben Außerungen von Mertens, dem bisher führenden Manne, denten, der stets heftig beim Gegner Dummheit, bojen Willen, Gigennut fieht. Auch Camphausen lobt in dieser ersten feiner zahlreichen Denkschriften die Schiffahrtstommission, deren unermüdeter Tätigkeit, nachdem die alte Handels= kammer eine völlige Niederlage erlitten, Röln zu großem Danke verpflichtet sei. Ihr Vertrag biete große Regelmäßigkeit und Sicherheit, biete niedrigere Frachten als bisher, biete dem Kleinhandel diefelben Vorteile wie dem Großhändler. Trogdem, fährt er fort, ift er dem Handel Kölns schädlich. Bas follen auf einer einheitlichen Stromfahrt von 206 Stunden noch ge= zwungene Bereine ftatt freier Konkurreng? Die Schiffahrt ift jest ein freies Bewerbe, ihr Lohn muß fich durch die Konkurreng feststellen; weder zwischen Seehäfen noch auf Lanbstraßen gibt es Rangfahrten. Selbst jur die Spedition find fie auf die Dauer nicht von Borteil; denn beren Blute hangt von der des Gigenhandels ab. Für den Schiffer tommt es auf die Rudfracht an; wo er auf fie gang oder teilweise verzichtet, muß er freilich teurere Fracht nehmen, wie jest, wo die Beurtschiffe halb leer von Roln absegeln und den Ralkstein, der eine halbe Stunde unterhalb Rölns lagert, nicht ein= nehmen burjen. Jest muffen die Ruhrschiffe größtenteils leer jurud; Roln weiß von diefer Überfulle von Fahrzeugen keinen Rugen zu ziehen. Schiffer freilich klagen; bas aber haben fie immer getan; fie find vielmehr auf die Steigerung ihres Betriebes zu verweisen, die schlieflich ihr eigener Borteil ift. Bei 60 fl. holl. Fracht pro Last fuhr der Schiffer einmal, bei 24 22/2 mal, jett bei 15 fl. 8 mal nach Holland; er steht sich also jett besser als früher. Camphausen berechnet, daß eine Ermäßigung der reinen Fracht auf 5 fl. holl. möglich fein werde; dazu aber mußten die Schiffe, die jett nur 8' Tiefgang haben und zum Schleppen ganz un= brauchbar find, umgebaut werden.

Cafpari ganz unterlassen. Die zahlreichen Auszüge aus den Familienpapieren C.'s erwecken den Wunsch nach einer brauchbaren Biographie nur noch lebhaster. Auf politisches und nationalökonomisches Arteil verzichtet die Bersasserin selber von vornsherein. Diese Mängel machen sich um so fühlbarer, als gleichzeitig D. Hansemann die in jeder Beziehung vorzügliche Biographie von A. Bergengrün erhalten hat.

Freilich weiß Camphausen, welche politischen Schwierigkeiten einer folden Berkehrsentwicklung im Wege stehen, aber fie laffen sich überwinden: "Wenn jest für Rohlen nur die Nationalflagge in Solland Vorteil habe, fo muffe eben Preußen durch Unterhandlungen Holland gefügig machen. und fich bor der Drohung, daß Solland der Ruhrkohle die Begunftigung entziehen könne, nicht scheuen. Holland wird bald zu der Einsicht gelangen, daß die Zeit da ist, wo nicht so sehr die Heranziehung der überseeischen Waren als ihre Fortschaffung nach Deutschland Begünstigung sordert. Holland wird bald der gangen Rheinschiffahrt Borteile zuzuwenden fuchen und gerne auf eine der feinigen gezahlte Prämie verzichten, die ohnehin wie die meisten Prämien wieder auf die Nation zuruchfällt. Man wende ferner nicht ein, daß die große Abjuhr der Steinkohlen vorübergehend fein tonne; denn darin besteht eben das Grofartige und Erhebende der Berzweigungen des Sandels, daß er mit fraftiger, ficherer Sand in die wechseln= den Gestaltungen des Augenblicks eingreift und fie seinen Unternehmungen dienstbar macht."

Von diesem Standpunkt aus kann er es schließlich doch nur mißbilligen, daß Köln vor Holland die Waffen strecken will: "Der Schiffahrtsverein will mit seinen Kangsahrten Köln demütig Verzicht leisten lassen aus Einnahme eines höheren Kanges unter den Handelsstädten. Im Gegensatzu einer solchen Verzichtleistung regen sich seit einiger Zeit in den Bewohnern Kölns Gesühle, die nichts weniger als demütig sind, und die sich eher als eine Ahnung bevorstehender Größe darstellen. Nicht mit Unrecht! Der Rhein wird täglich lebendiger, der Freihasen ist übersüllt, Waren und Menschen drängen sich, der Grundwert steigt, das Ausland nennt uns mit Achtung, Weser, Schelde und Zundersee wollen uns auf eisernen Wegen erreichen, Belgien bietet die freie Durchsuhr zum Meere, Holland muß sie gewähren; die getrennten Riederlande buhlen um deutsche Gunst; und vermitteln, wetteisern wird Köln die Handelsstadt!"

Der ganze Mensch ist in dieser ersten Denkschrift des Einunddreißigjährigen enthalten: diese Mischung von nüchterner kaufmännischer Überlegung
und von idealistischem Schwung der Gedanken und des Ausdrucks, die geniale Fähigkeit, die Entwicklung der Zukunst vorauszuschauen und der
übermäßige Optimismus in der Beurteilung der Gegenwart, der in
der Überzeugung von der Lauterkeit des eigenen Willens wurzelt. Denn
L. Camphausen ist wie der Idealist unter den preußischen Politikern dieser
Epoche so auch der Idealist unter den Schöpfern der kapitalistischen Wirtschaftsepoche in Deutschland. In der kleinlich verbitterten, nach dem nächsten
Gewinn eisersüchtig haschenden Handelswelt jener Tage war ein solcher

Mann ebenso unentbehrlich, wie er es dem preußischen Staat im Augenblick der höchsten Verwirrung und Mutlosigkeit geworden ist. Aber auch das Programm seiner ganzen Tätigkeit liegt in diesem Aktenstück: Die Schleppschiffahrt und der nötige Umbau der Kähne, die Steigerung der Umlaufsgeschwindigkeit des Verkehrs, die energische Entwicklung des Eigenhandels, vor allem der Bau der Schienenstraßen und die Benützung jener Eisersucht der getrennten Niederlande, über die damals noch jedermann klagte und deren Vorteile für die Rheinlande er erkennt, während er zugleich mit sicherer Hand die Erundlinien der Handelspolitik vorzeichnet, zu der das grollende Holland sich wirklich balb bekehren sollte!

Einstweilen legte ber bedächtige Schnitzler biefem feurigen Beifte noch einige Bügel an, indem er zwar fein volles Ginverständnis erklärte, aber zugleich warnte, vorzeitig die Beurten abzubrechen, denn Köln sei eben noch nicht Seeftadt, fondern auf Holland angewiesen; es könnten fich fonft die Ereigniffe bon 1831 wiederholen, auch muffe die Rammer auf den handels= stand der Stadt Rucksicht nehmen. Zwei Jahre später machte dann die Sandelstammer doch den Berfuch, den Schiffahrtsverein zu fprengen. Holland hatten fich mittlerweile die Anfichten der Schiffer, wie vorauszusehen mar, gründlich geändert. Außer den wenigen, die in den Beurten aujgenommen waren, empfanden fie diese als läftige Beschränkung. April 1836 1 mandte fich die Rotterdamer Schifferschaft selber an die Kölner Handelskammer mit dem Wunsch, daß entweder eine ganz freie Konkurrenz oder eine Rangfahrt, die wirklich dem Sinne der Rheinschiffahrtsakte ent= fpreche, eingerichtet wurde. Die Sandelstammer war geneigt, den Berfuch mit einer solchen zu machen, wenn sie auch erklärte, die Konkurrenz aller freien Kräfte vorzuziehen, weil alle Korporationen lästig und gefährlich würden, sobald fie fich felbständig bilben bürften und von der allgemeinen Berwaltung weder abhängig noch geleitet feien. Sie ließ fich auf Berhandlungen ein, nur "damit nicht die Anordnung, wie es hierorts bisher so offenbar der Fall ift, aus engherzigen und kurzsichtigen Brivatintereffen und parteifüchtiger Leidenschaftlichkeit hervorgehe". Sie fuchte in dem neuen Bertrage die Freiheit der Teilnehmer möglichst ju mahren und hob bei dem Minifter Rother als Borguge gegenüber der Beurt des Schiffahrtsvereins hervor: Größere Billigkeit der Frachten, fein Zwang jur Benützung für die Teilnehmer, fein Ausschluß oder erhöhte Fracht für Nichtmitglieder, soweit noch Plat war, Berpflichtung der Schiffer, sich auf dem Waal schleppen zu lassen. Auch hatte

<sup>1</sup> Köln. H.-A. April 1836.

sie nur die Bergfracht tarifiert und nicht die Talfracht, um den rheinischen Attivhandel zu begünstigen. Die Schiffer wurden jest um jeden Preis Rückfracht zu erlangen suchen und der unnatürliche Zustand werde aufhören, daß andere Schiffe die Güter zu Berg und zu Tal führen. Rother aber. bei dem Vorsicht und Mißtrauen immer zusammengingen, gab der Stadt= verwaltung die gemeffene Weifung, fich jedes Anteils zu enthalten; das alles sei nur Sache der Kaufleute und Schiffer. Auch das war den Herren der Sandelskammer gang recht, 171 Sandelshäufer in Roln, etwa ebenfoviele in Rotterdam, maren zu ihrer Beurtsahrt abgeschwenkt, der Schiffahrts= verein war auf einen Rest beschränkt, und in ihren eigenen Augen war das ganze Unternehmen doch nur der Übergang zur völlig freien Konkurrenz. Im Jahre 1838 vereinigten sich zwar die beiden Unternehmungen wieder und setten die Bahl der Schiffe herunter; aber die felbständige Stellung des Schiffahrtvereins als einer zweiten Organisation der Raufmannschaft war beendet, die von der Sandelstammer aufgestellten Grundfate maren angenommen. Wenige Jahre später follte bann die Schleppfahrt, wie wir weiterhin feben werden, die Rangfahrten zur Bedeutungelofigkeit herabdrucken. - So blieb auch der Versuch, Fahrten und Frachten durch freie Genoffenschaften zu regeln, nur eine vorübergebende Phase, ein hilfsmittel der Rleinen, von dem fich die Großen fofort fernhielten und das fie möglichft rasch wieder zu beseitigen suchten.

Eins aber mar felbft bei diefen Rangfahrten erreicht worden: Die Unterwürfigkeit gegen die Wünsche der Hollander war nicht von Dauer ge= wefen. Schon im Jahre 1833 hatte ber Schifferverein Anlag genommen. eine Frachtermäßigung, die eben nur den von den Privaten gezahlten Wasserfrachten entsprach, von sich aus vorzunehmen, so entruftet die hollandischen Rommiffare auch darüber waren. Nochmals suchte man von bier aus Roln zu bopfottieren, aber biegmal blieb ber Schiffahrtverein fest, ba das Begehren, daß der größte Plat des Rheines nicht ungunftiger geftellt werde als die kleineren, unabweislich war. Auch ehe die Sandelskammer 1836 bie größte Ermäßigung durchsette, waren ichon von 1831-1835 die Frachten auf allen Strecken unaufhaltfam gefunken. Rach dem erften Bericht der Zentralkommission war die Fracht von Strafburg nach Mainz in diesen Jahren von 1 Fr. 35 Cts. ju Tal und 2 Fr. 8 Cts. ju Berg auf 1 Fr. 16 Cts. und 1 Fr. 43 Cts. gefunken. Das war eine bedeutungslofe Strede, aber in der wichtigften Fahrt, der eben erft eröffneten Mannheim—Amsterdam, war die Fracht gefallen von 4 Fr. 581/2 Cts. auf 3 Fr. 211/2 Cts., von Mainz bis Amsterdam von 4 Fr. 5 Cts. auf 2 Fr. 78 Cts., von Köln nach Amsterdam von 7 Sgr. 6 Bf. auf 3 Sgr. 9 Pf., von Amsterdam nach Köln von 12 Sgr. 3<sup>4</sup>/5 Pf. auf 5 Sgr. 3 Pf. Der Bericht nahm eine durchschnittliche Berminderung der Transportkosten von 33 % in der Talfracht, 28 % in der Bergfracht an, was etwa einer Ersparnis von 3 Millionen Fr. für den Handel entspreche. Daß sich die Bergfracht merklich weniger verringert hatte, lag bisher, wie wir sahen, gerade an den Beurten, die von dem massenhaft vorhandenen leeren Schiffsraum keinen Gebrauch zu machen wußten. Schon in diesen Ziffern zeigt sich, daß die Frachten für weitere Strecken differenziert waren; in einem Kückblick auf die Schiffahrt seit der Akte skellte im Jahre 1843 der Kölner Hafendommissar Kennen sess, daß mit dem Jahre 1834 die Neigung.

¹ In den Berichten der Zentralkommission sind auch in den nächsten Jahren nur einige, sehr unvollständige Notizen über Frachten mitgeteilt. Die Preise der Rangsahrten wurden regelmäßig durch Plakate den Kausleuten mitgeteilt (vgl. Edert S. 249). Sinen Überblick über die Bewegung der Preise in Köln, wobei jedoch nur die Rangsahrten in Betracht gezogen sind und der Durchschnitt aus den 3 Taristlassen gezogen ist, bietet folgende Liste der H.-K. Es ist zu bemerten, daß Rohzucker und Zinn bereits in die 2. Klasse versetzt waren.

Frachten	in	ben	Nahren	1830—1836	bro	Rentner

Von Köln 1830		30	1831		1832		1833		1834		1835		1836	
nach	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.	Sgr.	Pf.	Sgr	. Pf.	Sgr	. Pf.
Coblena	4	81/2	4	81/2	5	6	5	6	3		2	6	2	6
Mainz	6	$2^{4/5}$	6	$2^{4/5}$	4	$6^{1/2}$	4	5	4	5	4	5	5	1
Frankfurt	8	1	8	1	6		6		6		6		6	1
Würzburg	- ا	-	-	-	_	_	18	$3^{1/2}$	18	$3^{1/2}$	16	$10^{1/2}$	16	$10^{1/2}$
Mannheim	<u> </u>	-	-	-	7	$2^{2/8}$	6	$8^{1/2}$	6	$8^{1/2}$	6	3	7	
Amfterdam	7	6	7	6	4	7	4	7	4	3	3	9	3	6
Rotterdam	7	6	7	6	3	9	3	9	3	6	3	6	3	1

Nach Köln	1830	1831	1832	1833	1834	1835	1836	
bon	Sgr. Pf.	Sgr. Pf.	Sgr. 41.	Sgr. Pf.	Sgr. 41.	Sgr. Pf.	Sgr. Pf.	
Coblena	2 91/2	$2 9^{1/2}$	4 34/5	4 34/5	2	2	2	
Mainz	$4 \ 10^{1/2}$	$4 \ 10^{1/2}$	$2 6^{1/2}$	$2 6^{1/2}$	$2 6^{1/2}$	$2 6^{1/2}$	3 5	
Frankfurt	l —	<del></del>	4	4	4	4	4	
Würzburg		_	_	$11   4^{1/4}$	$11   4^{1/4}$	10 6	10 6	
Mannheim	l —	_	4 3	3 5	3 5	3 5	4	
Umsterdam	$12  3^{4/5}$	$12  3^{4/5}$	9 7	7 11	$7 2^{1/5}$	6 3	6 71/2	
Rotterdam	$12  3^{4/5}$	$12  3^{4/5}$	<b>7</b> 5	$6   9^{1/2}$	6 2	4 10	5 3	

Ngs. auch die Angaben bei Borgius, Mannheim und die Entwicklung des füdwestbeutschen Getreidehandels I 103, wonach die reine Fracht (exklusive Ottroi) Rotterdam—Mannheim vor der Konvention 2 fl. 85 Kr., nachher 1 fl. 60 Cts. (?) gestanden habe. ber Handelsstädte, sich mit Differentialtarisen zu unterbieten, sich erst recht betätigt habe: "die Zeit, wo die Gesamtfracht nur eine Summierung der Frachten der Teilstrecken war, ist mit der Rheinschiffahrtsakte abgelausen; seitdem sucht jede Handelsstadt der andern durch differentielle Begünstigung den Rang abzulausen". Es ist das Berdienst der Rangsahrten, dem Grundsah der Staffelung der Fracht auf dem Rheinstrom zum Durchbruch verholsen zu haben. Es ist gleichgültig, ob die Erkenntnis von der Richtigkeit des Prinzips oder ob nicht vielmehr die Eisersucht dies vollbracht hat; genug daß bis auf den heutigen Tag diese Frachtbemessung dem Wasserweg seinen Vorsprung sichert.

Die Regierungen felber aber gaben, wie wir jest sehen werden, durch ihre Behandlung der Rheinschiffahrtsabgaben das Beispiel und den hauptsächlichsten Anstoß zu diesem Bestreben der einzelnen Plätze, sich in den Preisen zu unterbieten, in den Leistungen zu überbieten.

## Reuntes Kapitel.

## Die Verkehrspolitik der Rheinuferstaaten von 1831—1848.

Wenn es schien, daß durch die Rheinschiffahrtsatte die Gleichmäßigkeit ber Schiffahrtsabgaben und der Behandlung der Stromftreden hergestellt und verbürgt fei, fo konnten doch fogleich die ersten Anordnungen der Rheinuferstaaten zeigen, daß nun erst recht der Konkurrengkampf mit Begunftigung des Handels im eigenen Lande beginnen werde. Jene allgemeinen Unordnungen traten zunächft wieder hinter der Sonderpolitit an Wirksamkeit Der Oftroivertrag hatte, wie wir gefehen, die Schiffahrtsabgaben nach den 3 Stromftrecen abgeftuft, um den weniger leiftungsfähigen Oberrhein zu entlasten, die Wiener Atte hatte hingegen die schematisch gleich= mäßige Berteilung nach ber Lange ber Stromftreden verfügt, und jest tam endlich mit der Reinschiffahrtsafte dieses Prinzip zur Anwendung. Die Gesamtabgabe von Emmerich bis Straßburg blieb die gleiche (2 Fr. resp. 1 Fr. 33 Cts.), aber für den Oberrhein bildete der neue Berteilungs= maßstab eine erhöhte Belaftung, für den Riederrhein eine Erleichterung. Da der Niederrhein so viel stärker befahren wurde, war die Anderung im ganzen mit einer Entlastung des Handels um nicht weniger als 43 % verbunden, Preußens Oktroibetrag ging auch tatsächlich in den nächsten

<sup>1</sup> Dies, wenn auch widerwillige Zugeständnis ift der leitende Gedanke in Ulrich's Werk über Wafferstraßen und Staffeltarife.

Jahren von 2 225 540 Fr. auf 1 041 963 Fr. zurück, was allerdings auch noch seine besonderen Ursachen hatte; dagegen steigerte sich selbst bei dem geringen Berkehr der oberften Stromftrecke der Ertrag an der Station Neuburg von 56 771 Fr. auf 106 371 Fr., und gang enorm würde fich die Einnahme in Maing gesteigert haben, wenn der gesetliche Abgabensat hier wirklich zur Anwendung gekommen mare. Sie blieb tatfachlich hier diefelbe. Bas ein, freilich nur geringer, finanzieller Vorteil für die oberrheinischen Staaten gewesen mare, erschien ihnen jedoch felber sogleich als ein handels= politischer Nachteil, mahrend das finanzielle Opjer, das Preußen brachte, fast nur feinem eigenen Sandel zu gute tam: ber neue Berteilungsmaßstab begunftigte tatfachlich den Handel und die Industrie der entwickelten Gegenden, um die der unentwickelten noch mehr zu erschweren. Was die Zentralkommission gegen diefen Migstand tun konnte, mar wenig: Es wurden einige Waren aus der höheren in die zwei niederen Tariftlaffen verfett, und es wurde die bahrische Erhebungsstelle zeitweilig von Reuburg nach Germersheim verlegt, wodurch die Binnentransporte einer kleinen Rheinstrecke oktroifrei wurden.

Mit ganz anderer Energie setzten die Einzelstaaten mit Begünstigungen und Erleichterungen ein. Gerade in diesen Jahren verschärfte sich ihr verkehrspolitischer Wettkamps, während sich die handelspolitischen Gegensätze allmählich abschwächten und nach der Zolleinigung eine Weile ganz zur Ruhe kamen. Gerade im Zollvereine mußte deshalb jener Tariskamps doppelt schwer empsunden werden.

Die Theorie ist heute sast ohne Ausnahme und mit gutem Recht geneigt, die Abgaben der Binnenschiffahrt als eine Gebühr sur die Benutzung der Wafferstraße, die auf Kosten des Staates hergestellt oder verbessert ist, zu betrachten. Daraus ergibt sich von selbst, daß sie ein jeder, der Gebrauch von der Wasserstraße macht, zu entrichten hat, so verschiedenartig auch die

¹ Es ist ein Mangel ber sonst so trefflichen Tarstellung Schumachers, daß er diese differentielle Behandlung der Rheinzölle nicht beachtet hat; daher hat er sich von dem allmählichen Zerbröckeln der Schiffahrtsabgaben, das die notwendige Boraussehung ihrer schließlichen Auskedung war, ein unrichtiges Bild gemacht. Sbenso ist Treitsche dieser wichtige Teil der inneren Geschichte des Zollvereins entgangen, Weber führt in seiner Geschichte des Zollvereins wohl kurz diese Differenzen an, ohne jedoch auf sie näher einzugehen. Dagegen findet sich bei Schanz die Bedeutung der differentiellen Behandlung für die Mainschiffahrt richtig gewürdigt und so hat auch Eckert S. 298 f., mit einem, freilich grade hier recht mageren Material, das ihn die Motive und die Kämpfe im einzelnen nicht versolgen ließ, das Richtige gesehen. Ich gebe daher im Text eine eingehendere Tarstellung dieser, wie mir scheint, wichtigsten Entwicklung.

Festsehung im einzelnen unter Berüdsschigung der Verschiedenheit des vom Staat geleisteten Dienstes und der Leistungssähigkeit der Schiffe wie der Waren, aussallen mag. Mit diesem Prinzip hat aber der preußische Staat tatsächlich schon vor dem Erlaß der Rheinschissakte gebrochen, als er im Jahre 1827 allen Binnenverkehr und alle Aussuhr vom Oktroi srei ließ. Damit war dieser tatsächlich nur noch zu einer besonderen Form der Transitabgaben gestempelt. Das hat der Finanzminister Alvensleben im Jahre 1839 ausdrücklich ausgesprochen, indem er den Erlaß dieser Abgaben und die weitere Ausdehnung im Jahre 1831 "nur als eine Folge des von Preußen im Jahre 1818 angenommenen Zollspstems überhaupt" bezeichnete, "wonach alle Binnenzölle, mithin auch der Rheinzoll als solcher, wegsallen müßten".

Unmittelbar nach der Ratifizierung der Atte wurde vom Minister Maagen bestimmt, daß in Zufunft auch alle Waren, die den Transitzoll, fei es auf dem Lande, fei es auf dem Wafferweg, bezahlt hatten und in Freihafen niedergelegt feien, bei der Ausfuhr auf dem Rhein vom Ottroi befreit sein sollten. Der wohlwollende Provinzialsteuerdirektor v. Schüt fügte auf den Wunsch der Kölner Sandelkammer noch weitere Erleichterungen hinzu: er verzichtete auf besonderen Verschluß dieser Waren und gestattete gemischte Warenladungen. Auch von diesem Bergicht auf einen fehr beträchtlichen Teil der Schiffahrtsgebühren hat Alvensleben später behauptet, es sei nur eine Konsequenz des Pringips; benn durch die Entrichtung des Eingangszolles feien jene Waren in den freien Bertehr übergegangen 2; die Handelskammer irre fich, daß diefer Oftroi-Erlaß die Absicht gehabt, den diretten Tranfit über den preußischen Rhein hinaus weniger einladend zu machen und als Prämie für den Umschlag in preußischen Safen zu wirken. Allein ber Frrtum lag auf feiten bes Ministers, benn es ift gang ficher, bag diese Magregel schon 1829 zwischen Mog, Delius und der Handels= kammer Köln zur Beförderung des freiwilligen Umschlags zum Ersat des Stapels, also als bifferentielle Begunstigung des preußischen Sandels außgemacht worden ift. Deshalb haben in den nächften Jahren die preußischen Freihäfen für diefe Begünstigung wie für ein erworbenes Recht gekampft. Es ergab fich aus diesem Vorgeben fast von felbst, daß Preuken feine Oftroierhebung auf die beiden Grenzstationen Emmerich und Koblenz beschränkte. Der Borteil aber bei Bersendung über einen preußischen Safen

<sup>1</sup> Alvensleben an S.-R. Köln. 10. Sept. 1839.

<sup>2</sup> n. b. war das falfc, benn es handelt fich um den Tranfitzoll, nicht um den Eingangszoll, also auch nicht um den freien Inlandsverfehr.

im Bergleich zum direkten Transit machte die enorme Differenz von 7 Sgr. pro Zentner aus 1.

Wenn die oberländischen Rheinuserstaaten überhaupt etwas von der Aufhebung des Rölner Stapels genießen wollten, mußten fie auf dem gleichen Wege mitgeben. Sofort alarmierte Maing, bas, wie wir faben, jekt in bittere Feindschaft mit Röln geriet und ein unerquickliches Gezank entspann fich zwischen den beiden Sandelstammern 2. Aber erst nach 4 Jahren konnte es Maing bei feinen heffischen Ständen durchseten, daß fie 25 000 fl. jur Rudvergutung bes preußischen Rheinzolls für Diejenigen überfeeischen Waren, die bei heffischen Bollamtern in den freien Verkehr traten, bewilligten. Richt fraftiger festen einstweilen Baben und Bagern ein, ba es für fie anfangs mehr galt, einander ju überbieten als fich gegen Preugen ju mehren. Um Ludwigshafen ju heben, erließ Babern von allen Waren, die die badifche Seite nicht berührten, den Rheinzoll; auf Mannheims Bitten erließ darauf Baden 2/5 des Rheinzolls für Waren, die in badischen Lagerhäusern zum Transit nach dem baprisch=württembergischen Bollverein lagerten. und außerdem seinen eigenen Neckarschiffern 2/8 des Neckarzolles. führte Bapern einen Zollzuschlag für alle über Mannhein kommenden Guter ein und gewährte gleiche Nachläffe; württembergische Recarschiffer befamen sogar völligen Erlaß ihres beimischen Neckarzolles. Sofort antwortete Baben mit einer weiteren Erleichterung. Aber erft nach langen Rlagen ihrer Raufleute entschloffen fich die Regierungen im Jahre 1836 zu einer Ruckerstattung der preußischen Wafferzölle.

Da war es nun von größter Bedeutung gewesen, daß beim Abschluß bes Zollvereins gerade für die wichtigsten Waren diese ungleichmäßige Behandlung durch eine partifusaristische Verkehrspolitik vorbehalten und sanktioniert wurde, wie ja der hessische Vertrag hierzu schon das Vordild geliefert hatte. Wohl versprachen sich die Staaten in dem allgemeinen Vertrage (Art. 15), unverzüglich in Unterhandlung zu treten, um zu einer Vereindarung zu gelangen, insolge deren die Eins, Aussund Durchsuhr der Erzeugnisse sämtlicher Vereinsländer auf dem Rhein und seinen Nebenstüssen von den Schiffahrtsabgaben unter Vordehalt der Rekognitionsgebühr, wo nicht ganz besreit, so doch möglichst erleichtert würden. Aber im Aussührungsgesetz gewährte man sich die Aussehung der Schiffahrtsgebühr wechselssitzt wohl sür den ganzen inneren Verkehr, bei der Durchsuhr aber nur für diesenigen Waren, die nicht überseischen Ursprungs seien. Damit die

<sup>1</sup> Dentschrift 2. Camphaufens vom 13. Juli 1839.

<sup>2</sup> Roln. S.-R. 16. Dezember 1831 ff.

<sup>3</sup> Preuß. Gesetz:Samml. 1833 S. 141.

Rheinstaaten, die außerhalb des Zollvereins blieben, also Raffau und Baden, diesen Vorteil nicht genöffen, wurde er auch nur den Schiffen, die unmittelbar aus Zollvereinshäfen kamen, gewährt.

Für die oberrheinischen Staaten, die an ihrem Reichtum von Rohprodukten bisher erstickten, war auch das ein beträchtlicher Vorteil, von dem fich allerdings Naffau und Baden trok Nebenius' überzeugender Darlegungen eigenfinnig einstweilen ausschloffen. L. Camphausen, der als DI= und Getreidehandler hier noch besonders sachkundig war, begrüßte in einer der Regierung unterbreiteten Dentschrift der Sandelstammer1 die Ausdehnung der Oftroifreiheit auf Landesprodukte des Bollvereins als eine neue Entlastung ber Rheinschiffahrt, die die Offentlichkeit die großartigen Folgen der deutschen Sandelseinheit um fo lebhafter erkennen laffe, als gerade Preußen dabei ein Opfer gebracht habe. Tatfachlich fei nämlich ber Oftroi ein Schutzoll für die rheinische Landwirtschaft gewesen; um die 14 Bf. per Scheffel, die er betrug, hatten die Breife in Holland höher geftanden. Sie genügten öfters, um die Ausfuhr nach den Niederlanden vom Oberrhein zu verhindern. Freilich fei alfo mit diesem großen Vorteil für den Oberrhein ein noch größerer für Holland, das gar kein Aquivalent in Aussicht ftelle, im Gegenteil zu einer Erhöhung feiner Getreidezolle greife, verbunden; wenn erft noch Baden und Naffau dem Bollverband beigetreten feien, dann empfange es alle Ginfuhr frei von Oftroi und fende alle Aussuhr belaftet mit Oftroi und droit fixe; es konne bann die ihm zugewiesene Gunft in eine Rente für den Staatsschat verwandeln, indem es die Eingangszölle um den Betrag des weggefallenen deutschen Oktroi erhöhe 2.

Camphausen schloß daraus mit Recht, daß jetzt der Zollverein Holland gegenüber noch frästiger seinen Vorteil wahrnehmen müsse, als es bisher schon Preußen getan hatte. In den zollvereinten Staaten aber rief die Maßregel Preußens Widerspruch hervor. Die höhere Belastung der zum Konsum bestimmten Kolonialwaren hätte man wohl hingenommen; der Transitzoll auf dem Wasserwege, der jetzt der Oktroi nur noch war, tras eben vor allem jene Fabrikmaterialien, auf die die andern Staaten für ihre Industrie nicht verzichten konnten: Baumwolle und Rohzucker.

Als Baden nun im Jahre 1835, nachdem die polternden Kundgebungen seiner Kammern und die Kassandrarufe seines Theoretikers Kau<sup>8</sup> verhallt

<sup>1 20.</sup> Juni 1834 Röln. H.-R.

<sup>2</sup> Borgius, Mannheim I S. 113 f. überfieht biese furz dauernde Periode eines gesteigerten Getreibeerports aus Subbeutschland ganz.

<sup>3</sup> Roch im letzten Augenblick reichte Rau der Regierung eine Denkschrift gegen den Beitritt ein, um fie zu warnen. Karlsruhe St.=A.

waren, Nebenius' ruhiger Umsicht und der Notwendigkeit nachgebend seinen Beitritt vorbereitete, suchte es bei dieser Gelegenheit auch die Frage der Schiffahrtsabgaben in einer allgemein gültigen Weise zu lösen. Es verslangte, daß der Rheinzolltaris einsach auf die Nebenstüffe übertragen und daß der volle Oktroi nur von den Transitgütern erhoben würde, von allen anderen aber, sowohl denen, die dem inneren Berkehr angehörten, wie von allen Bezügen der Bereinsstaaten aus dem Ausland und ihrem Export nach diesem gleichmäßig ½ des Oktroi. Zugleich verlangte es, daß kein Staat ohne Zustimmung der anderen eine weitere Begünstigung bewillige, da ja mit einer solchen sosort wieder der Kamps um die Differenzialtarise entbrannt wäre. Freilich wünschte es von dieser Regel auch gleich eine Ausnahme sür sich selber, um auf seiner Rheinstrecke die Konkurrenz mit dem elsässischen Aanal auszuhalten 2.

Auf diese Bedingungen wollte fich Preußen nicht einlaffen. Es wollte ebenso wenig die völlige Zollfreiheit seines inneren Berkehrs obfern, wie die Herabminderung der einträglichsten, nur die Berbündeten treffenden Einnahme bon der überseeischen Einfuhr zulassen. Es führte an, daß auf dem Oktroi Renten und die Erhaltung der Ufer ruhten, aber jedenfalls hat die Begunftigung feiner Fabriten babei mehr mitgefprochen; benn für die Durchführung der Strombauten ware der badische Borichlag, der die gesamte Schiffahrt zu den Beiträgen juzog, rationeller gewesen. Baden mußte unter denfelben Bedingungen wie Bagern und Burttemberg eintreten. Wenigstens hat Preußen bamals anerkannt, daß der Ertrag der Schiffahrtsabgaben nur diefen 3meden gewidmet sein sollte8. Eben jest erließ Preußen eine neue Ordnung der Schiffahrtsabgaben 4. Sie brachte einige Erleichterungen ber Zollerhebung, allerdings auch die Wiedereinführung der bereits aufgehobenen Oftroiftellen zwischen Coblenz und Emmerich, doch blieb dem Schiffer erlaubt, feine Gebühren an einer ber beiden Gingangsftellen insgesamt zu bezahlen; bie Berfügungen über den Oftroi blieben die alten, d. h. er wurde tatfachlich nur noch erhoben von der Durchfuhr überfeeischer Waren durch Breufen

<sup>1</sup> Auch hier wird man ebenso den weiten großartigen Blid von Rebenius, wie jene Weichheit, die ihn so oft hinderte, seiner Ansicht Ersolg zu verschaffen, erkennen. Übrigens scheint mir in der Anerkennung dieser Charaktermischung Böhtlingk, der warmherzige Berteidiger von Nebenius, in seiner dankenswerten Abhandlung über ihn mit Treitsche, der der Überschähung seitens Roscher gar zu temperamentvoll entgegengetreten war, ziemlich übereinzukommen.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Schanz, Mainschiffahrt 108 u. 381. A. 108.

<sup>3</sup> Durch eine Kabinettsorbre vom 1. September 1833, woburch zugleich bie Rheinzollerträge aus bem Etat ausgeschieben wurden.

<sup>4</sup> Gesetz-Sammlung 1836. S. 335 f. vom 28. Dezbr. 1836. Bgl. Edert 300 f. Schriften CI. — Schiffahrt b. b. Ströme. II.

nach ben anderen Zollvereinsstaaten und dem Austande. Eine Erleichterung war die Aushebung des nach der Schiffsgröße bemessenen Rekognitionsgeldes, aber sie betras nur die Binnensahrt innerhalb der preußischen Grenzen, wenn sie auch hier den Schiffern aller Zollvereinsstaaten gewährt wurde; bei jeder Überschreitung dieser Grenzen, also bei jeder Einsuhr von Zoll-vereinsprodukten, die längst oktroisrei war, blieb die Rekognition bestehen. Also zeigte gerade diese Erleichterung ganz deutlich, daß Preußen gesonnen war, nur eine partikularistische Berkehrspolitik zu treiben.

Der Tariffrieg war nun unvermeidlich. Sämtliche oberrheinische Staaten ließen nach Vereinbarung jest eine Rückvergütung von 2/8 des preußischen Oftroi auf überseeische Waren eintreten und erstatteten seit 1837 sogar ben vollen Betrag. Dafür nahmen fie nun anch das preußische Spftem an, überseeische Produkte zum vollem Betrage heranzuziehen, und sie verftanden noch gang anders als Preußen, es jum Schut ihrer eigenen Induftrie auszunüten; benn sie erklärten auch alle im Zollverein sabrizierten Waren, deren Material dem Ausland entstammte, für überseeisch: so Baumwollengarn, Melis und Kandis, diesen auch dann, wenn Rübenzucker mit westindischem zusammen raffiniert war. Diese Berkehrsbelaftung fiel gerade jenen Industrien des Riederrheins, die jest am raschesten emporblühten, fehr läftig, und die Rölner Spedition fah fich jene, durch die differentielle Begunftigung eben erlangten Borteile wieder entgehen, zumal die Boll= behandlung in Mainz und Mannheim billiger und gefälliger war. biefem letten Punkte murbe raich Wandel geschafft, Die Berbleiung gang abaeichafft und die preußischen Schiffer überall veranlaßt, auf ihren Rähnen verschließbare Kammern einzurichten, um die koftspielige Begleitung ber Bollbeamten zu ersparen. Die Rölner Sandelskammer 2 gab dem Minifter ju berfteben: Da fich der Tranfit auf nichtpreußischen Schiffen wieder hobe. wüchsen in einer dem Staat selber nicht erwünschten Weise Die Oftroierträge; man folle sie nur ihrem eigentlichen Zweck entsprechend zur Förderung des Rheinverkehrs verwenden, die anderen Staaten mit ihren Rudprämien gewähren laffen, dagegen für alle ins Zollausland gehenden in preußischen Safen umgelabenen Waren ben Oftroi gang erlaffen. Mißmutig entgegnete aber ber Minifter Albensleben: Gine neue Begünftigung werde die Bereinsstaaten nur in der irrigen Meinung bestärten, daß man auch gegen fie bisher bloß darauf ausgegangen fei, den preußischen Rhein-

<sup>1</sup> Edert 299.

<sup>2</sup> Dentschrift, verfaßt von g. Camphaufen 13. Juli 1839 und Antwort Albenslebens 10. September 1839.

handel auf Unkosten des ihrigen zu heben. Er wollte es jetzt nicht mehr Wort haben, daß Preußen Prämienpolitik zu Gunsten seiner Schiffahrt und Industrie getrieben habe.

In der Tat wurden diese Vorwürfe auf den Zollvereinsversammlungen laut, und Preußen wußte nicht recht, was es auf fie erwidern follte. völliger Verzicht auf die Rheinschiffahrtsabgaben schien nicht angebracht. Die Ausgaben für den Rhein fingen jest in allen Uferstaaten an, betrachlicher zu werden, und wenn die beiden Staaten, welche einstweilen die größten Roften hatten, Baden und Frankreich, fich diefe ohne weiteres auf das Ronto der Landeskulturverbefferungen schreiben konnten, so mar dies bei den übrigen Uferstaaten weit weniger der Fall. Namentlich Seffen und Naffau hatten auf den durch feierliche Verträge ihnen verbürgten Ertrag der Schiffahrtsabgaben auf keinen Fall verzichtet. So blieb denn nur der Weg übrig, wenn man die zollvereinten Staaten befriedigen wollte, die Begünftigung im eigenen Lande aufzuheben und den Rheinzoll für Waren ausländischen Ursprungs auch im freien Berkehr wieder einzuführen, mahrend der gesamte Berkehr innerhalb des Zollvereins nach wie vor freiblieb. Begreiflicherweife wehrten fich die rheinischen Sandelskammern, als ihnen im Sommer 1841 diefe Absicht fund gegeben wurde 1. demonstrierten: Die Anordnung eines Zolles im Inlande, welche einzig und ausschließlich bezwecke, dem Auslande die Erhebung eines Bolles möglich zu machen, sei ein merkwürdiger, wohl noch nie dagewesener Fall; diese Gefälligkeit gegen die Nachbarn, benen doch Preußen auf Rosten seiner Landwirtschaft mit der freien Durchfuhr der Landesprodukte ein Geschenk gemacht habe, komme für die Rheinschiffahrt im ganzen auf eine Erhöhung von 7 Sar. auf den Zentner heraus, und alle Formalitäten träten wieder in volle Die früher fo häufige, jest feit langem verftummte Befürchtung, daß der Landweg, der bisher schon für Gilgüter bisweilen benutt werde, mit dem Rhein in fiegreichen Wettbewerb treten werde, wurde wieder laut. Die Beschwichtigung des Ministers: Rach Lage der Verhandlungen sei die Bleichstellung der preußischen mit den oberrheinischen Sajen gar nicht weiter zu versagen gewesen, war nicht eben geschickt. Als mit Anfang des Jahres 1842 die Erhebung in Sang tam, häuften fich die Beschwerden, deren Unnahme der neue Provinzialsteuerdirektor hartnäckig verweigerte, wosür sie die Handelstammer sammelte und von Zeit zu Zeit stoßweise der Regierung überwies. Sie betrafen meift die gehäuften Formalitäten, um berenwillen man sogar von einer kleinen materiellen Erleichterung im Jahre 1843,

<sup>1</sup> Köln. H. Juli 1841 Mitteilung an die H.-K. 1. August Denkschrift derselben. 19. Dezember 1841 Antwort des Ministers.

wie das Sauptzollamt felbst zugab, teinen Gebrauch machte. Befonders litt die Zuckerraffinerie, die fich den Bezug des Rohmaterials verteuert fah. Ohne daß man wollte, wirkte die Berkehrsbelastung als Schutzoll für die Rübenzuckerinduftrie, die foeben unter dem Ginfluß des hollandischen Sandelsvertrags von 1837 ihren ersten größeren Aufschwung genommen Daß die Magregel im gangen aber verfehlt mar, das zeigte der auffällige Rudgang bes Rheinverkehrs in den nächsten Sahren. Er machte ebenso die einzelnen Regierungen wie die Zentralkommission ftugig. Preugen hatte sich gründlich geirrt, wenn es geglaubt hatte, daß nun die ober= rheinischen Staaten ihrerseits auch die Rückerstattung des Oftroi wieder aufheben würden. Baben, dem alles daran liegen mußte, Mannheim zu heben, juhr damit fort und niemand verargte ihm, wie bisher Preußen, daß es im eigenen Haufe ein finanzielles Opfer brachte, durch das die Bezugsbedingungen feines Handels und feiner Industrie denen des Niederrheins fast gleichgestellt wurden, und die Frachtdiffereng fast ausgeglichen wurde. Heffen, das die Rückprämie aufgehoben hatte, wurde hierdurch, um Mainz überhaupt noch lebensfähig gegen Mannheim zu halten, gezwungen, fie wenigstens für die wichtigsten ausländischen Fabritmaterialien wieder einzuführen. Nicht minder war die Rückbergütung für den Mainger Sandel nötig. Maing hatte, dant der preußischen Oftroi= freiheit für Landesprodutte, feit dem Abichluß des Bollvereins großen Getreidehandel nach Solland erworben und in dem neu belebten Wein= handel Frankfurt und Roln ftark zurudgedrängt. Es behauptete wohl mit Recht, daß es diefe Stellung nur bewahren konne, wenn es billige Rudfracht von englischem Gifen in Rotterdam nehme (6 fl. per Tonne). Die Beurten und die angftliche hohere Bemeffung der Bergfracht, die von diesen ungertrennlich mar, hatte man hier glücklich überwunden: die Entziehung der Rückvergütung hatte aber dies alles in Frage geftellt.

So war man denn 11 Jahre nach dem Erlaß der Rheinschiffahrtsatte wieder auf dem Standpunkt angelangt, daß man sast allgemein mit dem Zustand der Gesetzgebung unzusrieden war, trot aller seitdem ersolgten einzelnen Entlastungen. Gerade weil diese ungleichmäßig ausgesallen waren, sühlten sich die, welche hoch belastet geblieben waren, doppelt gedrückt, und vollends schädigte der Widerrus einer Begünstigung alle die, welche sich in ihrem Wirtschaftsbetriebe darauf eingerichtet hatten. Man wird gut tun, die Berechnungen der Handelskammern, die ja das Interesse hatten, die

<sup>1</sup> Im Jahre 1841 in 130 Schiffen 251 000 Malter. Denkschrift ber H.-K. Mainz 26. Februar 1842.

Lage möglichst schwarz zu schildern, nicht ohne Einschränkung zu über= nehmen; das aber geht doch mit Sicherheit aus ihnen hervor, daß bereits 1844 dank der Bahnverbindung die Fracht von Antwerpen nach Röln um 1/8 billiger war als die von Mannheim, und daß auch ohne Bahn von Köln nach Rotterdam Landweg und Wasserweg pro Zentner nur noch um 2 Pf. (18 Sgr. gegen 17 Sgr. 10 Pf.) abwichen. Es entfielen aber von den 1 Frc. 62 Cts. Gefamtfracht Rotterdam-Roln auf die reine Fracht nur 46 Cts., auf die Berficherung 71/2 Cts., das übrige machten die Schiffahrtsgebühren aus; und auch bon Roln nach Mannheim machte die Fracht nur 80 Cts., die Schiffahrtsabgaben 1 Frc. 43 Cts aus. Der Buftand, daß die Gebühren weitaus die Frachten überwogen, war aber unnatürlich, mochte er auch zunächst durch die Konkurrenz der Schiffer ver-"Es würde schon längst ein regelmäßiger Relaisdienst nach Mannheim eingerichtet fein, wenn nicht die Unnatürlichkeit der Belaftung bes Rheines zu augenfällig ware, als bag man ihm irgend Dauer versprechen könnte." Gewiß waren es nur die im allgemeinen hochwertigen Waren des Austandes, die folcher Geftalt vom Rheine, auf dem fie bisher gegangen waren, abgedrängt wurden; aber man tröstete sich noch nicht mit ber Theorie, daß dem Wafferweg nur die geringwertigen Maffenwaren zukämen.

Unter diesen Umständen, die sich, wie wir noch sehen werden, mit der wachsenden Konkurrenz der Eisenbahnen sortwährend verschäften, sing nun auch die Zentralkommission an, sich mit der Frage der Ermäßigung oder auch der Abschaftung der Schissabraben zu beschäftigen 1. Die Niederslande, die von der preußischen Maßregel ebensalls hart betroffen wurden, sprachen zuerst am 9. September 1842 den Wunsch nach völliger Aufshebung der Rheinzölle aus — das gehörte sreilich in die Kategorie der frommen Wünsche. Im nächsten Jahre (12. September 1843) stellte alsbann Baden den Antrag auf eine allgemein bedeutende Ermäßigung. Das hatte wenigstens eine Untersuchung zur Folge, bei der sich die schon besprochenen Ergebnisse herausstellten, daß die Landsracht für mehrere Güter geringer als die Wasserracht und der Oktroi sast durchweg höher als die Fracht sei?. Ein erneuter Antrag, den die Niederlande mit Unterstützung Frankreichs am 3. und 10. September 1844 auf völlige Aussehung ein-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Die Berichte der Zentralkommission, die fast nur von vollendeten Tatsachen reden, schweigen von diesen Anträgen und Berhandlungen, ohne die doch die Besschlüsse Sahres 1848 und schließlich auch die endgültige Aushebung unvorbereitet erschen würden.

<sup>2</sup> Dentschrift bes Oberinspektors der Rheinschiffahrt 14. Juli 1844.

brachten, mar wie der erste mehr darauf berechnet, Stimmung zu machen als einen Erfolg zu erzielen. Es konnte einigermagen verdächtig erscheinen, daß gerade die beiden ausländischen Staaten jett fo warm für die Freiheit des Rheines eintraten: Frankreich fah sich ausgeschloffen von den Berkehrs= vorteilen, die fich die Bollvereinsftaaten unter einander gewährten, Bolland aber anderte allmählich seine Politik, um gegenüber der deutschen Schlepp= fahrt in der Rheinschiffahrt wieder die Oberhand zu bekommen, jede weitere Entlaftung mußte junachst feiner Reederei ju gute tommen. Frankreich stellte daher auch bald darauf (November 1844) ernsthaft gemeinten Antrag, den Oftroi von der Lauter bis Robleng insbefondere für Ol, Rohle, Rarben ju ermäßigen: Früher hatten feine Waren von Marfeille und Avignon den Weg durch den Rhein-Rhonekanal eingeschlagen, jest gingen fie über Rotterdam; für feinen Sandel fei die Frage, ob Fluß= ob Seeweg, zwar gleichgültig, aber es muniche doch, Strafburg und dem Rhein feine natürlichen Borteile zu bewahren. Allein fogar die Sandelskammer Roln widerriet, hierauf einzugehen: So munichens= wert es sei, auf solche Weise der Rheinschiffahrt mehr Talfracht zu verichaffen, fo ficher fei es doch, dag Naffau, Beffen, Bapern nicht zu einer Ermäßigung auf ihrer Strede einwilligen wurden, wenn nicht Preugen auf ber seinigen ein Bleiches tue; auch biefer Borschlag biene nur bazu, die Notwendigkeit einer allgemeinen Bereinbarung zu erweisen; die Berwendung von Zeit und Arbeitsträften auf einzelne Punkte fei nur für schädlich zu halten.

So standen die Dinge fast wieder auf dem Punkte wie vor Abschluß der Rheinschiffahrtsatte: Preugen hielt in der Tat, wie aus feinen Gegen= erklärungen hervorging, an den Schiffahrtsabgaben einftweilen feft, weil fie in seiner Sand ein vortreffliches Rompensationsobjekt waren, um von den Niederlanden noch allerlei andere Zugeftändniffe zu erlangen : 3. B. die jeste Ab= gabe, die an Stelle ber Durchgangsgebühr getreten mar, die Regulierung des Lotsenwesens in seinem Sinne, Entrepots in Rotterdam, Befreiung ber Seefchiffe bes Bollvereins, die den Rhein befahren, von der Patentsteuer als Rheinschiffe, vor allem aber Freigebung des Sandels mit den holländischen Rolonien. Es war wirklich etwas viel auf einmal, und eine vollständige Anderung seines einträglichen Kolonialspstems waren Holland denn doch die Rheinzolle nicht wert. Wie ungleich dem energischen Kampje von 1815 bis 1831 war aber jest Preußens Berhalten! Ganz und gar nicht wußte diese in fich felber unfichere und oft zwiespältige Regierung Friedrich Wilhelms IV. die Öffentlichkeit in ihr Intereffe zu ziehen. Achfelzuckend begnügten fich die Kaufleute der Rheinlande mit dem schlechten Troft, daß es fo nicht

lange weitergehen werbe ober meinten, wie Hansemann: die Zeit für einen Bertrag mit Holland werde nicht eher kommen, als bis wirklich eine beutsche Politif der Interessen und der deutschen Ehre und Macht allgemein begriffen werde und herrsche; daran sei aber nicht eher zu denken, als bis der König selber die Überzeugung von der Mangelhaftigkeit der ganzen Staatsorganisation erlangt und demgemäß einen großen Entschluß gesaßt habe. Nicht mit Unrecht konnte Holland auf die allgemeinen Sympathien verweisen, die sein Antrag in allen Handelsstädten sinde; und wieder wußte es schließlich die oberrheinischen Staaten sür sich zu gewinnen: im August 1847 schlossen sich auch Baden, Hessen und Nassau seinem Antrag an; nur Bayern stand zu Preußen. Die Stimmung war reif, um auch auf diesem Gebiete eine plögliche radikale Lösung zu erwarten und zu suchen.

Bu einer wirklichen Besserung war man bei dieser Sachlage nicht gekommen. Als im Jahre 1845 der "definitive Taris" als Supplement zur Rheinschiffahrtsakte publiziert wurde, brachte er keine Herabsetung des Zolles im Ganzen, sondern nur kleine Abänderungen sür einzelne Strecken, und wenn eine größere Anzahl von Artikeln in den geringeren Tarisklassen erschienen oder ganz sreigelassen wurden, so beruhte auch das vorwiegend auf einer genaueren sormellen Klassisitation. Riemand legte auf diese Revision besondern Wert.

Dagegen gelang es, in diefem Zeitabichnitt wenigstens auf den Nebenfluffen, soweit fie mehreren Staaten gehörten, zu einer Regulierung und Berbefferung ber Waffergolle zu gelangen 1. Der Bollvereinsvertrag hatte für sie nichts ausgemacht, sondern nur Berhandlungen in Aussicht gestellt, um zu einer Bereinbarung über Erleichterung, wenn nicht völligen Erlag ber Schiffahrtsabgaben unter Borbehalt der Refognitionsgebühren zu gelangen. Daß auf allen Flüssen die Schiffe der Bereinsstaaten gleich behandelt würden, war festgesett worden. An Umständlichkeit und Rleinlichkeit, an gaher Berteidigung der partifularen Finang= und Wirtschaftsintereffen über= trafen diese wechselreichen Unterhandlungen noch bei weitem die über den hauptstrom. Die kleinen Staaten am Unterlauf des Mains, Rurheffen, Beffen-Darmftadt, Naffau, weniger Frankfurt, faben es als ihr gutes Recht an, von dem baberischen Durchgangshandel möglichst hohe Gebühren ju gieben; daß Babern auf dem gangen Oberlauf im wohlberftandenen eigenen Intereffe feine Bolle erhob, tonnte ihnen gleichgultig fein. Dasfelbe Ber= hältnis wiederholte fich auf dem Nedar zwischen Baden und Burttemberg. Für Bapern wieder war die Hauptsache, den Tranfit auf der Mainftraße

<sup>1</sup> Gine ausführliche Darftellung gibt Schang, Mainschiffahrt S. 106-138.

festzuhalten und die plöglich entwickelte Übermacht Mannheims und der Redarstraße abzuwehren. Daher ift die Geschichte der Mainzolle wesentlich die eines Rampfes zwischen Nedar und Main. Auf dem Nedar tamen die Uferstaaten zugleich mit bem Beitritt Babens zum Bollverein, am 15. August 1833, zu einer Bereinbarung, durch die im wefentlichen das auf dem Rhein bestehende Gebührenspftem auf ihn übertragen murbe. Damit hatte der Nedar einen Borfprung bekommen; kleine Nachläffe und Berbefferungen am Main in den nächsten Jahren glichen doch diesen Unterschied nicht aus. Bedeutsam aber mar es, daß aus diefem Grunde Bapern im Jahre 1839 die Chauffeegelder zuerft von den Hafenplaten des Mains nach Regens= burg, dann im folgenden Jahre überhaupt aufhob 1. Diefe Chauffee durch Thuringen an den Obermain drohte ebenfalls dem Transit auf der Wafferstraße Abbruch zu tun. Rudbergütungen und Zollnachläffe wurden hier noch viel mehr nötig als auf dem Rhein, um gegen diefe verschiedenen Konfurrenzwege aufzukommen. Auch mit biefen aber fuchten bie Staaten am untern Main die Spedition an ihre Plätze zu ziehen. Schließlich gelang es Bagern in den Jahren 1845 und 1846 doch, mit den einzelnen Staaten au Berträgen zu kommen, wodurch das Mainzollstem wenigstens dem des Rheines ähnlich geftaltet wurde. Die Bollendung des Donau-Mainkanals, ber fich in der nächsten Zeit fehr vorteilhaft erwies, wenn er fich auch auf die Dauer als große Transitstraße nicht bewähren konnte, hatte das Intereffe aller Uferstaaten an einer Hebung des Mainverkehrs wieder erweckt, die bei dem bisherigen Buftand unmöglich gewesen mare. Dem Sandel freilich taten diese Ermäßigungen noch nicht genug, und die Ginführung des Rekognitionsgeldes, das von der Schiffahrt überall hart empfunden wurde, weil es ohne Rudficht auf die Ladung und felbst von leeren Schiffen erhoben wurde, verstimmte sogar. Auch hier war die Ermäßigung nur die Einleitung zur Abschaffung.

¹ Schumacher führt die Ansicht durch, daß die Aushebung der Chausscegelber ein Sieg des volkswirtschaftlichen Prinzips, die Kosten der Straßen ohne Entgelt auf das Budget zu übernehmen, gewesen sei, und deshalb berechtigt, weil der Ruhen der Landstraßen ein ganz allgemeiner sei und jedem Mitglied des Staates zu gute komme. Das ist für die Beurteilung der gegenwärtigen Stellung der Landstraßen und auch für die Gründe der Aussedung des Chaussegeldes in dem Staate, der zuletzt dazu griff, Preußen, richtig. Historisch ist es doch anders zugegangen. Erst Frankreich, dann Baden, hierauf Bahern haben diese Aussedung ganz und gar im Interesse des Transithandels, also recht eigentlich als Begünstigung des Großkausmanns unternommen. Es haben also die gleichen Gründe wie dei der Einschränkung und schließlichen Aussedung der Schiffahrtsabgaben dabei mitgesprochen.

Mehr Auffehen in der Öffentlichkeit erregte in diesen Jahren ein anderes Stud fleinstaatlichen Saders. Naffau hatte wie immer fo auch beim Zuftandekommen bes Zollvereins sich ausgeschlossen; es war in einen regelrechten Bollfrieg mit bem Bollverein eingetreten; auf feiner nur gar zu langen Stromftrede blubte ber Schmuggel, Bollwächter und Schmuggler lieferten fich beinahe Gefechte zwischen den Auen und auf den Schlingwaffern zwischen Biebrich und Rüdesheim. Da Raffau an feiner Oftroiftelle in Caub nach wie por ohne jede Erleichterung die ihm zustehenden Bafferzolle erhob, wurde es nun auch von den anderen Staaten grundfählich von jedem Borteil, den fie fich unter einander zubilligten, ausgeschloffen. Selbst Mineral= maffer und Westerwälder Geschirr mußten vollen Oktroi bei der Durchsuhr gahlen, von Robleng bis Mainz wurden feit 1835 jedem Schiffe wieder 2 Bollbegleiter mitgegeben, Schiffe, Die Buter des freien Berkehrs führten. durften an der naffauischen Seite nicht anlegen, auch nicht mit Nachen landen und mußten bei Nacht erleuchtet werden 1; besondere Revisionen waren vorbehalten. So läftig das alles für den handel mar, fahen doch die Kaufleute ohne Ausnahme ein, daß man auf eine andere Weise den widerspenftigen Kleinstaat gar nicht zur Vernunft bringen konne. Nach dem Eintritt Naffaus in den Bollverein wurden dann alle Begunftigungen fofort auf dasfelbe ausgedehnt.

Die alte Eisersucht zwischen Hessen-Darmstadt und Nassau blieb aber auch jetzt bestehen. Sie wuchs aufs äußerste, als Nassau seinen Hafen in Biebrich auf Kosten von Mainz zu heben und das Fahrwasser auf seine Seite zu lenken suchte. Das führte zu jenem plötzlichen Handstreich, mit dem der energische, aber unter Umständen recht gewalttätige du Thil unter eisrigster Teilnahme der Mainzer das Biebricher Fahrwasser plötzlich durch Entladung von ungeheuren Steinmassen unbrauchbar zu machen suchte. Dieser übersall im Frieden war zwar ein köstlicher Stoff für die Öffentslichteit, und machte der Diplomatie einige Sorgen, bis alles wieder auf den alten Fuß gesetzt war; einen nennenswerten Einsluß auf den Gang der Rheinschiffahrtspolitik hat er nicht gehabt.

Ganz anders bedeutsam, ja geradezu maßgebend für die Schicksale der Rheinschiffahrt war das Verhältnis der niederländischen Regierung zu Preußen und zum Zollverein. Wie die holländischen Handelstammern und Schifferschaften, so suchte auch der Staat noch geraume Zeit nach Abschluß der Rheinschiffahrtsatte die Zugeständnisse, die in ihr enthalten waren, durch

<sup>1</sup> Berordnung vom 11. Juni 1835.

<sup>2</sup> Alles Rähere in ber prächtigen Schilberung bei Treitsch te D. G. V.

die Art der Ausführung illusorisch zu machen; wie jene aber sah er allmählich ein, daß fein Borteil vielmehr in ber energischen Benutung ber neuen Berhaltniffe lag — eine Ginficht, der freilich erft die Notlage jum Durchbruch verhalf, als es mit ber Konkurrenz Belgiens Ernst wurde. In den ersten Jahren häuften sich die Alagen: die Freihäfen, die Holland laut der Atte für die Durchfuhr hatte einrichten muffen, waren flein und unbequem; nur Waren, die zu sofortiger Durchfuhr deklariert maren, murden in ihnen und auch nur auf kurze Zeit zugelaffen. Gemischte Ladungen und nachträgliche Designation des Bestimmungsortes, eine Zollstundung — Magregeln, in benen fich die beutschen Freihafen aus dem guten Grunde ihrer Konkurrenz untereinander überboten — waren hier ausgeschloffen. Die niederländischen Zollbeamten befleißigten sich in Übereinstimmung mit ber Boltsftimmung gegen die Rheinlander, formelle Schwierigfeiten gu machen; fie hatten es in der Band, ein überfeeisches Exportgeschäft durch Berzögerung zu vereiteln; benn noch ging damals am 21. Dezember das lette Schiff von Rotterdam nach Amerika. Waren, die bis dahin nicht den Anschluß erreicht hatten, mußten bis jum Frühjahr liegen bleiben. Sandelskammern genoffen bei ihren Bestrebungen. Röln lahmzulegen, Sympathie und Unterstützung der Behörden 1. An eine Oftroi= ermäßigung wie die der deutschen Rheinuferstaaten dachte Holland nicht. versuhr aber im übrigen bei der Erhebung ganz gleichmäßig gegen In= und Ausländer 2.

Dagegen suchte die Regierung die einheimische Flagge gerade in dem Handelszweige zu begünstigen, der jetzt plötzlich für Holland wie für den Niederrhein von maßgebender Bedeutung wurde. Hatten die Niederlande bisher durch einen Eingangszoll auf Kohlen von 7 fl. auf die Tonne die Lütticher Kohle und ihre Verschiffung auf der Maas begünstigt, so schlossen sie sie nun im Kriegszustand mit Belgien geradezu aus. Für den Ruhrschlenbergbau bedeutete das eine ungeahnt günstige Konjunktur, die er sosort ausnützte. Große Neuanlagen — natürlich hieß es bald: über Bedürsnis — entstanden, der Tiesbau wurde allgemeiner, die Produktion verdoppelte sich sast mit einem Schlage<sup>3</sup>, bei der Erniedrigung der Kohlenpreise steigerte

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Das Arteil des Direktors der Maatschaapij Vollenhoven 25. Robember 1831. Les entraves déraisonnables que le gouvernement hollandais fait partout pour contrarier la libre navigation du Rhin vous seront connus spiegelt die Stimmung der Berständigen wieder.

<sup>2</sup> Dies konftatierte 15. November 1836 die H.: K. Köln, die Eichhorn um Auß-kunft hierüber ersucht hatte.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Auf ber Ruhr gingen 1829 4 007 384 3tr., 1832 8 392 112 3tr., 1838 10 200 914 3tr. Henz, der Ruhrstrom 1840.

sich auch der Absat am Oberrhein; "es hat immer mehr an Kohlen als am Absat gefehlt" konnte der Wasserbauinspektor Henz im Jahre 1840 bemerken, als er konstatierte, daß die Ruhrschiffahrt jeht an der Grenze ihrer Leistungen angelangt sei. Die niederländische Regierung suchte sosteriten Schiffern diese vermehrte Kohleneinsuhr zu sichern, indem sie nur sür Kohleneinsuhr unter nationaler Flagge den Eingangszoll erließ.

Die Ansichten über den Erfolg dieser Magregel maren auch in Deutschland verschieden. Die deutschen Rheinschiffer und die Mehrzahl der rheinischen handelstammern flagten laut und fragten mit Recht, wie viele hollandische Schiffer denn überhaupt noch auf den deutschen Rhein kommen konnten, wenn der Bollverein nach den gleichen Grundfagen wie Solland verjahren wollte Camphaufen riet in einer geiftreichen Dentschrift bem preußischen Staat in der Tat zu einer folchen Politit: "Der Zollverein habe jest die Möglichkeit, indem auch er das Prinzip der Begunftigung der eigenen Flagge in Anwendung bringe, der holländischen Schiffahrt bei Emmerich ein Ziel zu setzen. Nicht tun folle man bas, aber damit droben, damit die niederländische Regierung erfahre, daß ihre Stellung zu Deutschland wefentlich geändert fei". Gin fühlerer Rechner, der Präfident der Kölner Sandelstammer, Schnikler, warnte bagegen vor diefem energischen Borgeben. Er jand, daß fich Breufen bei diefem Zwift recht aut ftebe. Denn England hatte zwar bei jener sich neu eröffnenden Aussicht seinen unfinnigen Rohlen= ausfuhrzoll, der fast so hoch wie der Wert der Rohle war, fehr ermäßigt, aber nur für englische Schiffe, mahrend die Riederlande eben deshalb die Alleinbegunftigung ihrer Flagge festhielten. So wirkte benn die hollandische Magregel in Wirklichkeit als eine Prämie für die Ruhrtohle, und Schnigler meinte fachfundig: "An ber Ruhr wünscht man nichts Befferes, als daß wir uns nicht darum bekummern. Gine Beschwerde werde sachlich ber Bitte gleich sein, die preußische Rohlenproduktion mit 250 000 fl. zu besteuern." In der Tat bedurfte der Ruhrkohlenbergbau noch eine folche Prämie, denn er hatte Mühe, fich fonft gegen die englische Konkurreng zu halten: In England fostete in Newcastle die Tonne Rohle 2 Taler (Gruß 1 Taler), die Fracht bis Rotterdam 3 Taler, die Ruhrkohle tam bis Ruhrort die Tonne 4 Taler, die Fracht bis Rotterdam 2 Taler zu ftehen. Aus diesem Migberhältnis nahm die Rölner Sandelstammer, die jest eber noch mehr als früher die Vortämpferin für die Gesamtintereffen des Rheinlandes mar, Unlag, die Erschwerung des Bergbaus durch die hohen Domanialzehnten, die schlechte Schiffbarkeit ber Ruhr und ben Mangel von Gifenbahnen anzuklagen.

<sup>1 20.</sup> Juni 1834 verfaßt für die S.-R. Röln.

Das alles war erträglich gewesen, solange es sich um einen kleinen Lokalabsatz handelte; jett wo der Handel dem Bergbau neue Bahnen wies,
mußte er die Fesseln des ängstlichen, siskalischen Direktionsststems zu sprengen
suchen. Auch der preußische Schiffbau litt bei der holländischen Maßregel
keine Einbuße. Schnizler konstatierte, daß sämtliche Schiffe, die das
Recht der sreien Kohleneinsuhr genössen, in Preußen gebaut seien, sie müßten
nur eben einen holländischen Namen tragen. Noch hatten auf geraume
Zeit die preußischen Wersten, da sie den Bezugsquellen ihres Materials
näher lagen, einen Vorsprung, dis bekanntlich die absichtliche Verteuerung
des Materials im Inland den Schiffbau saft ganz nach Holland gedrängt hat.

In zwei Punkten waren Camphausen und Schnitzler durchaus einig: sie beklagten, daß die Unfreiheit des Kölner Beurtenwesens den Handel verhindere, von dem leeren Raum der zurücksahrenden Schiffe Gebrauch zu machen 1, und sie erklärten Hollands Politik, seinen Konsumenten die Kohle und seinem Handel die Schiffsfrachten zu verteuern, in seinem eigenen Interesse sür salsch. "Bis jett haben Regierung, Handel, Schiffahrt dort immer dasselbe Ziel verfolgt: der Konkurrenz sich nach Möglichkeit zu erwehren, aber wenn der holländische Handel die geänderten Verhältnisse richtig beurteilt, so wird er erkennen, daß seine Existenz umsomehr bedroht ist, je größer die Hindernisse sind, welche er der billigsten Besörderung der Güter nach Deutschland entgegenstellt" schloß Camphausen seine Denkschrift.

Einstweilen aber suhr Holland in seiner alten Politik sort und betrachtete Deutschland, wie Hansemann sagte, als seine melkende Kuh. Nur flüchtig war 1834 der Gedanke eines Anschlusses an den Zollverein berührt worden, die Amsterdamer Handelskammer hatte sich sosort gegen ihn erklärt. Als der Zollverein die Oktroisreiheit der deutschen Produkte mit sich brachte, antwortete Holland 1835 auf dieses Geschenk, das doch in erster Linie seiner Getreideversorgung und seinem Getreidehandel zu gute kam, mit einem Zoll auf Getreide, der wohl weniger als Schuzzoll gemeint war, da man ihn ganz auf die Einsuhrländer abzuwälzen gedacht, als eine bequeme Revenue auf Kosten anderer<sup>3</sup>. Jeht griff Preußen zu jenem Mittel, das Camphausen im Jahre zuvor vorgeschlagen hatte. Zuerst wurde zwar nur eine Begünstigung der holländischen Schiffe in den Ostseehäsen aufsgehoben; als Holland aber darauf Retorsion gegen preußliche Schiffe eintreten

<sup>1</sup> Siehe das vorige Rapitel.

<sup>2</sup> Bimmermann, Beidichte ber preußisch-beutschen Sandelspolitif S. 156 f.

<sup>3</sup> Bimmermann ift wohl mit Unrecht der entgegengefesten Meinung.

ließ, schloß Preußen 1836 die holländische Flagge außer bei der Kohlen= schiffahrt vom Erlaß der Rheinschiffahrtsabgabe bei Gin= und Aussuhr aus. "Diese Magregel" — fo rühmte einige Jahre fpater die Rölner Sandels= kammer, — "hatte ben feltenen Erfolg, den Nachbarstaat empfindlich zu treffen, ohne auf die eigenen Untertanen schädlich gurückzuwirken." 1 Holland zahlte fofort den eigenen Schiffen die entzogene Prämie und knübfte in Berlin Unterhandlungen an. Man stellte die Verhandlungen über einen handelsvertrag zurud, schon weil Preußen nicht ohne Zustimmung der Bereinsstaaten vorgehen wollte, wozu es doch nach der Berfaffung des Boll= vereins das Recht hatte, und schloß einstweilen am 3. Juni 1837 einen Schiffahrtsvertrag. Preugen gab damit schon von vornherein feine beste Waffe für den nachfolgenden Sandelsvertrag aus den Banden. Wohl erhielt es einige Borteile: die beiden Staaten garantierten fich bei direkter Fahrt völlige Gegenseitigkeit und Gleichheit auf der See wie auf den Flüssen, und Breufen erhielt aukerdem das Recht der Ruftenschiffahrt, dagegen berzichtete es stillschweigend auf die Ausübung der Rheinseeschiffahrt, den Gegenstand so vieler Rämpse, indem bestimmt wurde, daß die Nationalität bei den Rheinschiffern durch ihr Batent, bei den Seeschiffern durch Seebriefe erwiesen werden muffe, und indem Holland den Erlag feiner Binnenschiffahrtsabgabe davon abhängig machte, daß die Waren in einem hollanbischen hafen auf preußische Schiffe geladen würden. Immerhin war es für bie Rheinschiffahrt ein großer Borteil, wenn Preugen jest Solland in die Oftroibegunstigung, die die Bollvereinsstaaten genoffen, aufnahm und Solland bafür für die Bergfahrt den halben, für die Talfahrt, alfo den beutschen Export, den gangen Oftroi erließ. Bom droit fixe, dem Entgelt für die Transitzölle wurde dagegen geschwiegen; es blieb bestehen. Zollvertrag vom 21. Januar 1839 brachte die Ausdehnung dieses Schiffahrtsvertrages auch auf die Zollvereinsstaaten und einen vorläufigen Sandels= vertrag 2.

<sup>1</sup> Denkschrift 20. Juni 1840, verfaßt von Camphausen. Rach bieser, wie mir scheint, wohlbegründeten Auffassung lagen also die Berhältnisse für Preußen bei Abschluß des Handelsvertrags günstiger, als es in Zimmermanns Darstellung den Anschein hat. Ich kann in diesem Zusammenhang die Geschichte des Zustandestommens und der Aussehung des holländischen Handelsvertrags nicht genau verfolgen. Die Unzulänglichteit der Darstellung Zimmermanns, der hier wie stets nur Attenauszüge der preußischen Ministerien gibt — gewiß auch schon eine dankenswerte Arbeit, die nur noch seine Geschichte iber deutschen Handelspolitik ist — würde sich babei aus Schritt und Tritt herausstellen.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Zimmermanns Darstellung, daß man sonderbarer Weise teinen der Nachteile vorhergesehen und daß auch im Publikum teine sorgfältige Prüfung der Anträge

Ein ungunftiges Geftirn hat über diefem erften der Bertrage bes Rollvereins gewaltet. Die Kölner Sandelstammer, die fich ichon im voraus gegen die Bedingungen Sollands erklart hatte, schickte fofort ihren Borsikenden nach Berlin; seine sachkundigen Borftellungen, denen sich der Minister Albensleben auf die Dauer vergebens zu verschließen suchte, haben die Ründigung bor allem beranlagt. Spielte nun auch dabei das induftrielle Intereffe, da fich die blühende Buckerraffinerie Rolns bedroht fah, Die Sauptrolle, fo waren doch auch die Beschwerden über den Schiffahrts= vertrag von Bedeutung. Immer wieder tam die Sandelstammer in den meift von Camphaufen verfagten Dentschriften darauf gurud: Gine Regelung ber Berhaltniffe mit Solland fei erft wünschenswert und möglich, wenn die belgische Zwistigkeit ausgeglichen sei; sobald die rheinische Bahn beendet und burch fie der wichtigste Seehafen dem Rheine wieder erschloffen, ihm feine "eiferne Mündung" gegeben fei, konne man erst einen Rachbarn gegen den andern ausspielen und bon beiden die gunftigften Bedingungen erlangen. Die Oftroierleichterung, wie sie der Schiffahrtsvertrag brachte, mar dem rheinischen Sandel wohl willkommen, allein sie war doch zu ungleich: denn Holland erließ abwärts nur 19 Cts., aufwärts 14 Cts. pro Zentner, mahrend Breufen bei der Durchfuhr 57 Cts. und icon bis Roln 55 und 36 Cts. erließ und die oberrheinischen Staaten den ganzen preukischen Oftroi von 86 Cts. pro Zentner erstatteten. Weber der Getreidehandel noch der Weinhandel, die für die Talfahrt so wichtig waren, hatten eine wirkliche Er= leichterung im Handelsvertrag gefunden, die versprochenen Entrepots für die nach dem Rhein bestimmten Waren sehlten noch immer, und was wichtiger war als alles andere: eine birekte Schiffahrt nach Belgien war nach wie vor gesperrt und der freien Durchsahrt waren noch mehr hindernisse erwachsen als vorher, mahrend die neuen Beziehungen der Rheinlande zur Nord- und Oftsee fie immer nötiger machten. Holland aber hatte bisher nur eins erlaubt: die Patenterteilung für seesahrende Schiffe am deutschen Rhein mit Ausschluß der an der Oftsee erbauten. Die Handelskammer Röln kam auf ihre alte Forderung gurud, die Durchsuhr den Schiffen aller Rationen

vorgenommen worden sei, ist nicht haltbar. Die Kölner H.-A. hat es an den eifrigsten und aufs beste begründeten Warnungen nicht sehlen lassen, Kommissare der Regierung haben mit ihr eigene Sitzungen abgehalten, um ihre Einwände zu besprechen; aber offendar traute man den Einwänden der Interessenten nicht; man hatte das Gefühl, daß man sich vor 1831 zu sehr von ihnen gegen Holland habe einnehmen lassen. Das ganz persönliche verwandtschaftliche Wohlwollen Friedrich Wilhelms III. gegen die Oranier hat, wie Treitsche aussührt, wohl den Hauptanteil. Es war schließlich nur ein Kehler, der sich rasch wieder aut machen ließ.

zu erlauben, wenn sie auch jetzt weniger sanguinisch als früher meinte: es würde ein mäßiger direkter Berkehr mit den benachbarten Küsten entstehen, nicht die Seeschiffahrt im großen und die Beteiligung des Rheines am Welthandel.

Man hatte foeben wieder in diesem Punkte eine üble Erfahrung machen muffen. Zwei Segelschiffe, die gleich nach Abschluß des Vertrages der Kölnische Schiffahrtsverein zur Fahrt nach London und der "Oftsee ausrüstete, mußten diese Absicht ausgeben, da die holländische Regierung das Schleppen verweigerte. Im Berbst 1837 hatte sodann Harkort, der immer gern, oft auch vorschnell mit der Tat eintrat, wo die andern debattierten, den erften Rheinfeedampfer, der zugleich als Schonerbrigg aufgetakelt mar, nach Köln geführt, und war nach eingenommener Ladung am 1. Oktober nach England gesahren. Trot harter Fahrt hatte das Schiff "Der Rhein" die Probe gut bestanden, an Festbanketten und Reden in Köln und London fehlte es nicht, aber bei ber Rückfehr machten die Hollander fo viel Schwierigkeiten und Aufenthalte, daß das Schiff den Winterhafen nicht mehr bis jum Frühjahr verlaffen konnte. Damit war der kaufmannische Erfolg vereitelt, Kölner Freunde, die Barkort ermuntert hatten, ließen ihn im Stich, und auch das wirkte mit zum Zusammenbruch des Unternehmens und des Bermögens hartorts felber, obwohl die handelstammer nur den hollandern die Schuld gab1. Der alte Bolksmann, ber fich völlig scheitern fah in dem Augenblick, als er die so oft kundgegebene Sehnsucht der Rheinländer nach dem Meere zu erfüllen suchte, hat diese Tradition dennoch nicht aufgegeben. Mis er in einer völlig veranderten Zeit ftarb, hat er bestimmt, daß ihm die Flagge des Rheins mit ins Grab gegeben werde. Im nächsten Jahre, 1838, find noch einmal zwei Segelschiffe, darunter eins aus Danzig, in den Rhein gesahren, aber erft als 1844 fich die Verhältniffe zu Holland geandert hatten, wagte die Kölner Schleppschiffahrtsgesellschaft unter Ludolf Camp= hausen, die Seedampfichiffahrt wieder aufzunehmen. Zwei Schiffe, Hoffnung und Fortschritt, wurden erbaut2. Die Regierung hatte einen tleinen Bu= schuß von 5000 Talern und Prämien von 400 Talern für jede Reife ge= währt. Allein auch diesmal rentierte sich das Unternehmen nicht. Im Jahre 1851 bereits wurden die Schiffe, die dann der Ruftenfahrt dienten, verkauft. Erst feit dem Ende der fiebziger Jahre trat die Frage wieder in den Vordergrund, nachdem es schon fast vergessen war,

<sup>1</sup> Berger, Der alte Harkort.

<sup>2</sup> v. d. Borght, Die wirtschaftliche Bedeutung der Aheinseeschiffahrt. Köln 1892 S. 12.

daß sich einst um sie Jahrzehntelang die wirtschaftlichen Kämpse abgespielt hatten 1.

Wenn in der langen Zwischenzeit diese Stimmen ichwiegen, fo lag es eben bor allem daran, daß jenes andere tonfequent verfolgte Biel, die Er= ichlieffung Antwerpens, erreicht war und sofort ihren Ginfluß ausübte. Es fann hier nicht die Aufgabe fein, die wechselnden Beziehungen Preugens ju Belgien bis jum Abschluß bes handelsvertrages im Jahre 1844 barzulegen, fo fehr dieses interessante Rapitel in der älteren Geschichte des Rollvereins eine besondere Behandlung verdienen würde; nur die enge Verflechtung der Verkehrspolitik mit der handelspolitik, die fich hier gang befonders deutlich zeigte, ift bier ju betonen2. Die Beziehungen Belgiens ju Preußen feit 1831 gleichen beständigen Sin= und hermärschen, bei denen man fich immer wieder auf demfelben Flede befand, bis am Ende ein fühner Entschluß des Gefandten Beinrich von Arnim die Lösung fand. Auf feite Preußens herrschte ein unberechtigtes Migtrauen gegen den Repolutionsstaat mit der konstitutionellen Musterversassung auch auf dem Gebiet der Sandelspolitik und eine nicht gang unberechtigte Vorsicht gegenüber dem klügsten der diplomatischen Geschäftsleute, Konig Leopold. Außer= bem aber zeigte fich jest eigentlich zum erstenmale in Berlin eine gewisse fühle Gleichgültigkeit gegen die besonderen Interessen der Rheinlande; man hatte mehr die fo viel geringfügigeren Beziehungen Belgiens zu den Oftfee= häfen im Auge. König Leopold aber schien mehr schwankend, als daß er es war. Mit Meisterschaft hat er das Spiel nach drei Seiten hin durch= geführt, mit dem Intereffe des einen das des andern gespornt, die Gijersucht aller wachgehalten, indem er doch mit allen in freundschaftliches Berhältnis zu kommen wußte. Er hat das sogar ohne Zweizungigkeit zu stande ge= bracht; bei diefer wohlberechneten Ehrlichkeit kamen ihm die konstitutionellen Formen zu gute, die er zuerst auszunützen verstanden hat, während er, der feine Minifter weit überfah, boch ftets die Faden in der Sand behielt.

Da ift es nun höchst bemerkenswert, wie die führenden Kaufleute des Rheinlandes die Angelegenheiten sicher zu beurteilen wußten, und wie der Ersolg ihnen recht gab. Auch sie nahmen ansangs den Eintritt Belgiens

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Die großartige der Gegenwart angehörende Entwicklung der Rheinseefahrt und ihre Aussichten für die Zukunft hat v. d. Borght eingehend behandelt. Die Berhüttung ausländischer Erze am Niederrhein, die Berarbeitung des Kaolins von Cornwall und die große Bonner Fahence-Industrie beruhen auf der Rheinseefahrt.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Die Geschichte bes belgischen Hanbelsvertrages ift bas interessanteste Kapitel in ber alteren Geschichte bes Zollvereins. Zimmermanns Resumee, sachlich gut, ist boch gar zu burr.

in den Zollverein in Aussicht, der von den belgischen Staatsmännern freilich immer nur als Scheinangebot benütt murbe. Die erfte Unfrage mar feitens eines belgischen Abgeordneten an Sansemann ergangen, der diefe Anregung freudia erariff und Maagen dafür zu gewinnen fuchte 1. Dag man wenigstens Belgien gegen Holland benüten muffe, war vom Augenblicke der Trennung an im gangen Rheinland feftstehende Meinung. Die altverbundeten Sandels= fammern Antwerpen und Köln waren jest mehr als je auf einander angewiesen und teilten fich ihre Schritte mit. Die Sperre bes Sloe, bes Binnenwaffers zwischen Antwerpen und Rotterbam war unerträglich. Holland verstand sich schließlich zu einigen Milderungen und gestattete neutralen Schiffen — ben Anfang machte es dabei, als ob es Deutschland verspotten wolle, mit der Anyphäuser Flagge — die Fahrt, wenn die Rapitane, die dazu fingierte Manifeste mit sich führen mußten, vorgaben, nicht aus Belgien zu kommen. Daburch waren die Rheinschiffe, die fich doch folde Seepapiere nicht verschaffen konnten, von vornherein ausgeschloffen. Die preußische Regierung erklärte noch 1837 achselzuckend: Das feien nun einmal Folgen des Kriegszuftandes. Als nun das Londoner Protofoll endlich die belgischen Fragen regelte, legte zwar die Zentral= kommission nochmals wie 1831 Bermahrung ein, um die Freiheit der Binnenschiffahrt nach ber Schelde zu fichern, aber wieder fiel das Londoner Prototoll in diefem Bunkt fo unbeftimmt aus, daß es die Befürchtungen nicht beschwichtigte, sondern neu erregte. Nachdem es den Boll auf der Wefterschelde feftgeftellt hatte, den Belgien fofort auf die Staatskaffe übernahm, um den Seehandel nicht zu beläftigen, bestimmte es, daß auf den Berbindungsgemäffern zwischen Rhein und Schelde keine höheren Abgaben als von Gortum bis zur See genommen werden follten. Es vergaß aber dabei zu fagen, ob der Gefamtbetrag der Abgabe oder nur der Mafftab damit gemeint fei. Holland legte fich natürlich die Bestimmung sofort dahin aus, daß ihm gestattet sei, Rheinoktroi und droit fixe nach der Länge der ganzen Strecke zu erheben, und außerdem ließ man verschiedene Behandlung belgischer und hollandischer Schiffe eintreten; das bedeutete eine tatfächliche Sperre gegen Antwerpen von der Flußseite. Sämtliche Sandelstammern der deutschen Rheinstaaten bestürmten ihre Regierungen um Intervention, die Zentralkommission erhob einschließlich des frangofischen Bertreters im Jahre 1840 entsprechende Vorstellungen - nur der Raffauische Bertreter stimmte auch diesmal für Holland, aber Holland war eben wieder einmal formell im Rechte und die Diplomaten hatten nur ruhig ihre eigene

<sup>1</sup> Bergengrün, Hansemann 163. Schriften CI. — Schiffahrt b. b. Ströme. II.

Müchtigkeit bei Abjaffung des Protokolls anklagen mögen. Gben jest mar der niederländische handelsvertrag unter allseitiger Freude des Rheinlandes gefündigt worden, der Schiffahrtsvertrag blieb einstweilen bestehen, aber auch seine Bestimmungen über völlige Gleichheit umging die niederländische Regierung durch Prämien an ihre Rheinschiffer; als eben damals Preußen feinen Oktroierlaß für Einheimische zurückzog, deutete der Minister an, daß er wenigstens jene Bevorzugung der niederländischen Schiffahrt auch feiner= seits durch Regierungszuschüffe auszugleichen gedenke. Darauf schlugen die fämtlichen rheinischen Sandelskammern von Mannheim bis Duffelborf auf Anregung Camphausens 1 vor, daß aus dem Rheinschiffahrtefonds, den die Oftroiertrage bilden follten, die Differeng zwischen Rheinzoll und Schelde= joul, sowie eine Pramie jur Beforderung der Durchfahrt gezahlt werden folle; man hoffte, daß Belgien diefe Magregel nachahme, jedenfalls aber in ihr ein Zeichen der Annäherung oder der schwindenden Gleichquiltigkeit erkennen wurde, was bei den schwebenden Berhandlungen über einen Sandelsvertrag dienlich fein werde. Gerade diefer politische Beigeschmad ber Magregel, die ja außerbem Gelb toftete, machte fie den Staatsmännern, die felbst dem Zollverein gegenüber angftlich den Finanzvorteil Breufens auf die Pfennige nachrechneten, bedenklich. Als dann im Jahre darauf die handelspolitische Aussöhnung zwischen Belgien und Holland ersolgte und der Weg jum Rheine geöffnet wurde, war wohl der Bunfch der Rhein= lander erfüllt; aber in Berlin verhehlte man fich nicht, daß der Wert der preußischen Konzessionen für den immer noch verschleppten Sandelsvertrag baburch gefunken fei.

Holland hatte sich zu diesem Zugeständnis endlich bequemt, weil es mußte. Die Eröffnung der Bahn von Antwerpen nach Köln hatte diesen ersten großen Ersolg gehabt. Es ist hier nicht des Ortes, die Geschichte der rheinischen Bahn zu behandeln, auch ist dies neuerdings, soweit es im Rahmen einer Biographie geschehen kann, bereits in vorzügslicher Weise durch Bergengrün in der Lebensbeschreibung Hansemanns geschehen<sup>2</sup>. Köln und Aachen haben abwechselnd für sich die größeren Borsteile aus dem Unternehmen zu ziehen getrachtet; die beiden Führer Campshausen und Hansemann sind nacheinander, jeder nach einer Niederlage, die er nicht verwinden konnte, vom Schauplat dieses Kampses abgetreten; die Operationen des Großkapitals, der Bankhäuser, die Kölns Suprematie über

<sup>1</sup> Dentschrift C.3 16. Auguft 1841. Roln. B.-A.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Die notwendige Erganzung in der Biographie Camphaufens fest wieder völlig aus.

das Rheinland jest beffer, als einft der Stavel tat, begründeten, haben fich gleich hier in wirksamer aber nicht durchweg erfreulicher Weise geäußert: es ift schließlich nur ber Bereinigung von jugendlichem Wagemut und abwartender Kaltblütigkeit in dem jungen Guftav Meviffen gelungen, nachdem die Bahn gebaut war, sie auch wirklich leistungsfähig zu machen. Aber auch als noch gar keine Rentabilität zu erwarten war, und als diefer Umstand die theoretischen, vorzüglich begründeten Überzeugungen Camphaufens und hansemanns von der Notwendigkeit der Staatsbahnen nicht wenig beförderte, auch damals schon ift die Bahn ein großer handelspolitischer Erfolg gewesen. Das hatte ichon 1833 Ludolf Camphausen in jener genialen Schrift "Zur Eisenbahn von Köln nach Antwerpen" erkannt, der neben Lists berühmter Abhandlung, wenn nicht über ihr, der Ehrenplak an der Spige der deutschen Gifenbahnliteratur gebührt 1. Er lehnt es ab. Holland laus der unendlich geschickten Berteidigung feiner Intereffen Borwürfe zu machen. Im Gegenteil meint er: "Man möge zu keiner Zeit jener siegenden Überlegenheit des Geistes Anerkennung versagen, die das holländische Kabinett in allen diplomatischen Verhandlungen bewiesen." Um fo klarer betont er: "Die freie Durchfuhr nach Belgien beschließt Hollands Monopol bes Zwischenhandels. Best wird Holland gezwungen fein, dem deutschen Sandel alles zu bieten, mas ihm der neue, der eiferne Rhein gewährt." Dazu aber war auch die völlige Oftroifreiheit des eisernes Rheines nötig: die Transitabgaben mußten fallen, fallen wenigstens auf diefer Strecke. Das aber war nur möglich durch einen handelsvertrag mit Belgien, und auch darum war es ein Fehler, daß der mißglückte holländische Bertrag einem folchen vorgezogen wurde.

In solchem Sinne wirkten unablässig in Druckschriften, Denkschriften und persönlichen Borstellungen die Handelskammern Köln und Aachen oder vielmehr ihre beiden Führer<sup>2</sup>. Hier herrschte völlige Einheit zwischen ihnen, wenn auch unter dem Einflusse der verschiedenen Berustätätigkeit, Hansemann bisweilen das gewerbliche, Camphausen das Handelsinteresse betonte. In

¹ Die Würdigung der allgemeinen Bedeutung der Eisenbahnen für die Volkse wirtschaft steht kaum hinter der Lists zurück, die soziale Bedeutung tritt sogar noch klarer hervor. Namentlich aber ist der Nachweis, daß alle großen Eisenbahnen gleich den Lande und Wasserwegen Staatseigentum bleiben müssen, bei C. wie einige Jahre später bei Hansemann glänzend geführt, wenn es auch wiederum wesentlich politische Gründe sind, die C. zur Zeit dem System der Zinsgarantien den Vorzug vor dem Staatsbahnsystem erteilen lassen.

<sup>2</sup> Besonders hervorzuheben find zwei große Denkschriften Camphausens im Auftrag der H.-R. für die Staatsregierung von 1839 u. 1841. Röln. H.-R. Über Hansemanns Anteil Bergengrün 291 f.

Berlin aber regte fich vielmehr das Miftrauen. Schon in der Gifenbahn= Angelegenheit hatte fich das gezeigt. Zwar fo befangen wie die Samburger, Die ichon 1834 vor der drohenden Ronfurreng Antwerpens im deutschen Industriebezirke in Angst gerieten, war man hier nicht 1; Rother, der selbst Die Ratlichkeit der Berlin-Potsdamer Gifenbahn bezweifelte, meinte doch: die Bahn Röln-Untwerpen verdiene eine bei weitem größere Teilnahme; feine Begründung: "daß fie sich zweifellos eines ausgedehnten Schutes bei Sr. Maj. erfreue", mag man dem alten Feldwebel zu gute halten 2. Aber jene Teilnahme des immer leicht verstimmten alten Königs hatte sich rasch abgekühlt, doch wohl unter dem Einfluß der Rämpfe, die fich bei der Gründung abspielten, und es bedurfte schließlich des ausdrücklichen Buredens Ronig Ludwigs von Bapern. Wenn bann fchlieflich nur burch Die birekte Subvention Belgiens in Geftalt der Übernahme unverkäuflicher Aftien, die rheinische Bahn zu ftande tam, so hat man das vielleicht in Berlin nur als eine angenehme Lofung einer finanziellen Ralamität aufgefaßt, es ist aber nichtsdestoweniger das dunkelste Blatt der preußischen Gisenbahn= Wie wucherte der Argwohn, als bei der Eröffnung der Bahn nach rheinischer Art die Festsreude etwas hohe Wogen schlug und die Weinlaune Rheinlander und Belgier Bruft an Bruft führte. Damals schrieb der steife General von Rochow in einem Gutachten über die Berhandlungen 3: Er fürchte, daß eine nähere Berbindung mit Belgien die radikalsten Tendengen in der Rheinproving befördern und in ihr den Wunsch erwecken werde, mit Belgien zusammen ein eigenes Reich zu bilden. Das Fraternifieren der Rölner und Bruffeler zeige ichon diese Tendenz u. f. w. Er bezweifelt, daß man durch Belgien auch nur auf holland einen nennenswerten Druck ausüben konne.

Bei solcher Sachlage war es schließlich eine Notwendigkeit, daß der Gesandte Arnim den Knoten durchhieb und mit Überschreitung seiner Bollsmachten den Handelsvertrag abschloß; die Art, wie man alsdann von Berlin aus "übersließend von Anerkennung" fein Berhalten lobte, zeigt doch nur, daß man ihm dankbar war, daß er die Regierung aus diesem peinzlichen Zustand der Unentschlossenheit besreit hatte. Arnim aber hat inhaltlich nur die Wünsche der Kheinländer erfüllt und das ausgeführt, was Campshausen und Hansemann vorgeschlagen; sogar die berühmteste Bestimmung,

<sup>1</sup> Fleck, Die ersten Eisenbahnen von Berlin nach dem Westen. Archiv für Eisenbahnwesen 1895 S. 1 f.

<sup>2</sup> Kleck a. a. D. S. 12.

<sup>3</sup> Zimmermann S. 275. Febr. 1894.

<sup>4</sup> Zimmermann 277.

die Berabsetung des Gifenzolles zu Gunften Belgiens, mar eine Forderung der Handelskammer Röln. So ift auch Arnims vielberufenes handels= politisches Testament, abgesehen von der etwas phantastischen Ausgestaltung. durchaus eine beredte Verarbeitung der in den Denkschriften der beiden Rheinlander ausgesprochenen Gedanten. Der neueste Bearbeiter der Geschichte der preußisch-deutschen Sandelspolitik wird wohl aber im Rechte fein, wenn er meint, daß trot alles Auffehens im Bublitum die Schrift auf die Beamtentreise nicht die beabsichtigte Wirkung übte: "Die Bureaufratie vergaß binnen turgem die weitergebenden auf den Bertrag gegrundeten Hoffnungen." Auch die Berhältniffe anderten fich bald wieder und liegen ichon nach einigen Jahren ben belgischen Sandelsvertrag, namentlich die differentielle Begunftigung des Gifens, nicht mehr gang fo gunftig erscheinen als jur Zeit feines Abichluffes. Die Tranfitfreiheit aber blieb das Palladium des Handels der Rheinlande und felbst als Holland 1846 mit Belgien einen Sandelsvertrag abschloß, der es in vielen Studen bor dem Zollverein begunftigte, murde doch nie mehr jener wichtige Bunkt in Frage gestellt. Bier lag eben für Belgien und Antwerpen felbst ein Lebensintereffe vor.

Tatfächlich hatten fich feit 1844 die Rollen zwischen Holland und Breugen vertauscht. Wie es die Rheinlander so oft vorhergesagt hatten, war jest Holland der bietende Teil geworden. Schon in der offiziösen Denkichrift von 1844 "Die Handelsverträge zwischen den Riederlanden und dem Zollverein" zeigte fich das. Holland hatte jest alles Intereffe, den Rheinverkehr zu erleichtern und zu entwickeln; wir faben ichon, wie es felber mit Ermäßigungen und mit Antragen auf völlige Aufhebung bes Oftroi voranging. Preußen aber war jest gurudhaltend. Diefe Burudhaltung ware kein Jehler gewesen, ware fie nicht auch mit einem völligen Mangel an Initiative verbunden gewesen. Seit 1844 fiel wieder einmal wie nach 1831 den Bolitikern der Naden aus der Sand: die fortschreitende Entwicklung des Berkehrs jum Großbetrieb bestimmte vielmehr alles. Und auch ihr standen die Staaten, zumal Preußen, zwar nicht gleichgültig aber verftandnislos und ratlos gegenüber. Der Rampf ber Berkehrsmittel löfte den Kampf der Diplomaten ab; und er führte zur endgültigen Bernichtung ber Sandelsvormundichaft ber Sollander über ben Rhein.

## Zehntes Rapitel.

## Der Kampf der Verkehrsmittel.1

Unmittelbar nach ber Rheinschiffahrtsatte hatte es eine turze Zeit ge= schienen, als ob die Früchte des freien Berkehrs der Dampfschiffahrt zufallen murden. Aber wir haben schon geschehen, wie die großen Absichten der alten Kölner Sandelstammer und der niederländischen Maatschaapij nicht jur Durchführung tamen. Bald fahen fich die Dampfichiffahrtsunterneh= mungen fogar in den Berteidigungszustand gedrängt. Jene Kölner Rommiffion zur Untersuchung bes Sandels und der Schiffahrt richtete ihre Ungriffe auch gegen die vermeintliche Willfür, mit der fie Guter annahmen oder zurückwiesen und gegen den Mangel einer obrigkeitlichen Kontrolle. Behörden mußten ihr klar machen, daß es unmöglich fei, die Dampfichiffe als Privatunternehmungen in die Beurten einzureihen, da ja auch diese nur auf dem freiwilligen Zwange beruhten, den fich die teilnehmenden Raufleute felbst auferlegt hatten. Die einmal argwöhnisch gemachten Kolner Raufleute antworteten 1834 mit anderen Beschwerden, fie erklärten es für unlauteren Wettbewerb, daß die Gesellschaften jest selber die Spedition betrieben 2, fie verlangten ein für sie günstigeres Frachtrecht, eine Revision der Statuten und eine Underung der Berwaltung, "bie nach dem Beispiele der früheren Sandelstammer immer aus den nämlichen Mitgliedern beftehe und vom nämlichen Bräfidenten geleitet werde". Diefe Bräfidenten, Merkens und Boifferée, die langjährigen Führer des Kölner Sandelsstandes, erfreuten sich jett der tiefsten Unpopularität. Die Regierung antwortete kurz und fühl: Die durch die Rheinschiffahrtsatte eingeführte Freiheit tomme jedermann zu gute, also auch den Dampfichiffahrtsgesellschaften, die nicht mehr an die in der Ronzeffion vorgezeichneten Grenzen gebunden feien; hatten fie unbequeme Formlichkeiten, fo werbe es wohl ihr eigener Schaben fein, ba ja niemand gezwungen fei, fich ihrer zu bedienen.

Die Kölner Gesellschaft schränkte aber bei dieser Sachlage tatsächlich in den nächsten Jahren ihre Frachtfahrt ein und nahm fast nur noch Gil-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Die ausgezeichnete Darstellung Edert's S. 253—295 überhebt mich einer eingehenderen Darstellung, so daß ich außer den Umriffen nur Ergänzungen gebe auf Grund des Materials der rheinischen Handelstammern.

<sup>2</sup> Über gleiche Beschwerden betr. die Bestätterei f. v.

gut an 1. Die fortbauernde Steigerung des Bersonenverkehrs und die Benütung der Schiffe für biefen, ließ ihr diefen Rudgang fogar ermunicht erscheinen. Noch 1836, als sich zum ersten Male die Konkurrenz der neuen Duffeldorfer Gefellichaft geltend machte, ertlarte die Direktion: der Andrang ber Waren fei ihr noch immer viel ju groß, denn der Büterverkehr bede nicht die Rosten 2, und eine Ermäßigung der Fracht wurde ihnen nur immer mehr unliebsame Guter zuführen; eben beshalb hatten fie die Fracht von Röln nach Coblens und nach Mains beinahe gleichgesett (!), weil fie keine Mofelguter haben wollten, und Mainz ihnen wichtiger fein muffe. niederländische Gesellschaft konnte fich freilich nicht in gleichem Mage auf die Personensahrt verlaffen, sie erniedrigte ihren Tarif durch Bersetzung vieler Waren in niedere Rlaffen; fie machte mit ihren 9 Schiffen zwischen Köln und Rotterdam jest jährlich 320-330 Fahrten und außerdem zwischen Rotterdam und Duffeldorf 70-80. Jede Woche schickte fie ein Schiff nach London. Aber ihre Konzession reichte nur bis Köln, und die Teilung der Stromstrecken im Betriebe schien nach wie bor den Kölnern als Rest bes alten Umichlagsrechtes wertvoll. Die Übermacht, die Roln hierdurch in der Dampfichiffahrt befag, verftärtte fich noch beträchtlich, als ichon im Jahre 1832 die immer frankelnde Dampfichiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main fich auflöste und in der preußischerheinischen aufging. Die bisberigen Mitglieder bekamen Aftien zugewiesen, aber ber Ginfluß von Mainz in der Verwaltung hatte aufgehört. Dagegen vereinbarte man nochmals, daß feine Waren an Mainz vorbeigeführt werden follten. Der Oberbürgermeister Steinberger von Roln legte gegen diese Bestimmung als einen Berftoß gegen die Rheinschiffahrtsatte sosort Protest ein; benn Köln wünschte womöglich einen Dampfichiffftapel für fich allein. Da fich in den nächsten Jahren die Schiffahrt mit steigenden Umfägen bis Straßburg ausdehnte, so ließ man auch bald den Mainzer Umschlag fallen. Seit 1838 korrespondierte mit ihren Jahrten ein kleines Dampfichiffunternehmen zwischen Stragburg und Bafel.

Wohl verbefferte sich bereits in diesen Jahren der Bau und die

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Ihr Warenverfehr, sant von 1833 mit 213 912 3tr. bis 1836 auf 151 503 3tr. Da sich in derselben Zeit der Warentransport auf dem Oberrhein zuerst entwickelte und von 71 572 3tr. auf 113 447 3tr. steigerte, ist der Absall des mittelrheinischen Transportes noch viel auffallender.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Sie gab an: Gine Reise Köln-Mainz foste 400 Taler. 700 3tr. könnten höchstens mitgenommen werden, die 150 Taler reine Fracht ertrügen, so daß die sehlenden 250 Taler von den Passagieren aufgebracht werden müßten.

Leiftungsfähigkeit der Schiffe außerordentlich 1, aber man mußte fich denn boch fragen, ob diefe Art eines monopolistischen Betriebes mit fo auffallender differentieller Begunftigung einiger Bläte und absichtlicher Zurückbrängung anderer auf die Dauer haltbar fei. So kleinlich das Konzeffionswesen mar, das fich die Einzelstaaten auf Grund ihres Postregals bei der Dampiichiffahrt porbehalten hatten, fo nahe legte es doch, einen Betrieb auf allen Stromstrecken zugleich einzurichten. Im Jahre 1836 foalierten fich die maßgebenden Kaufleute aller benachbarten Städte, um ein eigenes Unternehmen zu gründen, das fein verändertes Prinzip schon im Namen "Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Mittel= und Niederrhein" tundgab. Sandelstammern Duffeldorf und Elberfeld hatten Mainz die Sand gereicht, das trot feiner differentiellen Begunftigung den Berluft eines eigenen Unternehmens nicht verschmerzen konnte, und hatten die bisher gang bei Seite gedrückten Coblenger und den handelsstand des herzogtums Naffau qu= gezogen. In der eigenartigen Berfaffung der neuen Gefellschaft, die bis heute erhalten ift, sprach fich diefe Entstehung aus. Der Berwaltungsrat setzte sich nach den Bezirken — den Quartieren würde man in alter holländischer Weise gesagt haben —, zusammen 2.

Der Schrecken in Köln, als im März 1838 zum erstenmale Dampfschiffe an der Stadt vorbeisuhren, war ungefähr ebenso groß als 7 Jahre zuvor bei Austebung des Stapels. Die Handelskammer suchte auf das Drängen von 24 Speditionssirmen die Kölner Dampsschiffahrtsgesellschaft zu veranlassen, die Frachten sür die Materialien nach dem Bergischen und sür bergische Waren heradzusehen, da sie jetzt alle nach dem differentiell begünstigten Düsseldorf, selbst vom Oberrhein her, gingen; sie erbot sich, dafür regelmäßige Eilsuhren nach Elberseld und Solingen einzurichten. Die Direktion lehnte ab; denn die Tatsache, daß der Landweg von Düsseldorfowohl nach Kreseld und Gladbach wie nach Elberseld näher als von Köln sei, könne man nicht aus der Welt schaffen. Im übrigen sah sie es als keinen Vorteil an, daß der Düsseldorser Gesellschaft so viele Waren zuströmten und meinte: sie werde bald am Ende ihrer Leistungssähigkeit angekommen sein. Allein nach kurzer Zeit sahen sich die alten Gesellschaften

¹ Edert S. 271. Die Kölner Gesellschaft versuchte es frühzeitig mit deutschen Maschinen. Die Düsselborfer Gesellschaft, der ein Versuch mit einem deutschen Schiff mißlang, ging erst 1883 zu deutschen Wersten über. Bis dahin waren ihre Schiffe alle erst in Kinderdyk, dann auch in London gebaut, die Maschinen englisch, auch später noch schweizerisch.

<sup>2</sup> Elberfelb hatte 3, Duffelborf 2, Cobleng 1, Wiesbaden 1, Maing 5 Mitglieber zu ernennen. Jubilaums-Denkschrift ber D.-S.-G. für M. u. N. Rhein 1886.

genötigt, auf die Betriebsweise der neuen einzugehen. Bunachst tam die niederländische Gesellschaft bei der Regierung darum ein, ihre Fahrten auch auf den Mittelrhein ausdehnen zu durfen. 3m Schiffahrtsvertrag mit Holland war auch eine Regelung der Dampier-Konzeffionen in Ausficht geftellt worden, aber nach wie bor murde bisher tein preußischer Berfonendampier auf dem hollandischen Rhein zugelaffen. Nochmals im Jahre 1841 wurde diefer engherzige Brundiat durch ein verschärftes Befet aufrecht erhalten. Bergebens bewarb sich die Kölner Gesellschaft wiederholt um die Zulassung: dagegen durften die Duffeldorfer bis Rotterdam fahren, wo fie an die Boote der General Steam Navigation Comp. in London Anschluß hatten, denn ihre fämtlichen Schiffe waren auf hollandischen Werften gebaut und hatten dort die Konzeffion erlangt. Preugen aber hatte keine Gegenmittel jur hand, weil es ja von Anfang an den Riederrhein der holländischen Dampfichiffahrt überlaffen hatte. So fuhr jest auch eine kleinere hollandische Unternehmung wöchentlich von Rampen bis Roln. Run fügte fich auch die Rölner Gefellschaft im Jahre 1840 ber unabweislichen Notwendigkeit. Gine allgemeine Konkurrenz begann auf dem deutschen Rheine, die nicht immer erfreuliche Erscheinungen zeitigte; um fich das Publikum abzuspannen, hielt man felbst die festgesetten Sahrplane nicht inne. Die Preife fielen, bas Bublitum nahm lebhaft Bartei. Die Dividenden ftanden deshalb gerade in der Zeit, als eine Konkurrenz der Gifenbahn noch nicht borhanden mar, fehr niedrig. Die der Duffeldorfer Gefellschaft erhoben sich im Durchschnitt des ersten Jahrzehnts des Betriebes nicht über 2 %, wozu allerdings auch mehrere Ungluckfälle beitrugen. Erft als die Bahnen den Berfonenverkehr zwar mächtig entwickelten, aber auch jum größten Teil an fich zogen und die Dampferbeförderung einige Jahre entschieden zurudging, entschloffen fich die beiden hadernden Gesellschaften zur Bereinbarung. Sie schloffen ein Rartell, wodurch fie, was Befig und Betrieb ber Schiffe anlangt, ihre Selbständigkeit bewahrten, ihre Fahrten und Preise gemeinschaftlich regelten, ihre Agenturen verichmolzen und nach der Anzahl und Leiftungefähigkeit der Schiffe ihre Ginnahmen verteilten. Die Rölner Gesellichaft befaß ursprünglich ein größeres Rapital. feitdem hat fich das Berhältnis fast gleich gestellt. Die Boraussetzung für den Bestand des Kartells ift immer gewesen, daß ftets die Bermehrung der Schiffe, ben Ansprüchen des Bertehrs gemäß, in gleicher Beije erjolge. So gut wie unverändert hat fich jest feit einem halben Jahrhundert nicht nur das Rartell, sondern auch die innere Berfaffung der Gefellichaften erhalten, fo große Underungen auch die Berkehrsverhaltniffe erlitten haben. Außer der großen Bedeutung der Frachtfahrt kommen heute als ein wichtiger Teil bes Betriebes die Extrajahrten der vereins= und vergnügungsluftigen Rhein=

länder in Frage. Nur nebenher sind bis auf den heutigen Tag die Niederländer, deren Schiffe niemals den sich sortwährend steigernden Ansprüchen des Rheinpublikums an Eleganz entsprachen, an der Personensahrt beteiligt. Dagegen haben sich schon seit 1842 in wechselndem Bestande, aber immer in beträchtlicher Anzahl, kleine Dampsschissgesellschaften ausgetan, die den Lokalverkehr besorgen; die Konkurrenz, welche die großen Gesellschaften unter sich ausgeschlossen, waltet bei ihnen ost in beträchtlichem Maße, wie zwischen Mülheim und Köln. So hat sich in der Personendampsschissfahrt einigermaßen sene Scheidung zwischen Großschissfahrt und Intermediärsahrt wieder hergestellt, die einst der Oktroivertrag über die gesamte Schissahrt verhängt hatte.

Nicht auf Diesem Gebiete der reinen Dampfschiffahrt tonnte der Rampf der Berkehrsmittel ausgesochten werden; die Hauptsache blieb, wie der rheinische Sandelsstand es von Anfang an erkannt hatte, die Beschaffung eines geeigneten Motors für den Guterverkehr: die Dampifchleppfahrt. Auch diese Frage wurde jest, ein Jahrzehnt nach Bereinbarung der Rheinschiffahrtsatte gelöft. In diefer hatten die Niederlander als Entgelt für die Bewilligung bes Oftroi die Berftellung eines Leinbfades bis Rotterbam berfprechen muffen. Es mar jum erftenmal ein unbedachtes Berfprechen biefer klugen Diplomatie, mit dem fie den Nachbarn eine Waffe gegen fich in die Sand gab. Denn bald ftellte fich heraus, daß am Waal die Unlage fo gut wie unmöglich war. Man mußte fich nach lebhaftem Drangen der preußischen Regierung endlich 1835 entschließen, ftatt beffen Schlepper einzustellen. Die Rölner Sandelstammer berechnete, daß 3 Schlepper genügen murben, da im Durchschnitt wöchentlich 5 Rahne von Rotterdam abgingen. Jenes große Schiff, das die niederländische Gesellschaft, eigens um den Wünschen der Kölner nach einer Schleppfahrt zu ensprechen, hatte bauen laffen, der herfules, murde zur Probe verwendet. Der übliche Alarmruf der halfner, daß ihre 250 Bjerde unnut wurden, und daß man sie nicht mehr finden wurde, wenn man fie einst wieder brauchte, jehlte auch diesmal nicht, fand aber weiter feine Beachtung. Die niederländische Regierung pachtete von der Maatschaapij einige Schiffe und eröffnete ein Abonnement für das Schleppen mit Ermäßigung von 35%, für abonnierte Rangfahrten von Sie mußte dabei zusegen, benn noch rechnete man, daß die Rosten bes Dampfichleppens etwa das Anderthalbjache des Pjerdezuges ausmachten2. Auch für das Schleppen von der Landesgrenze bis Röln, das überwiegend

<sup>1</sup> Näheres Edert S. 282.

<sup>2</sup> So die amtlichen Erhebungen des Rheinschiffahrts-Kommiffars Rennen 1838. Die Kölner g.-K. wollte umgekehrt bereits einen Borteil herausrechnen.

ihren Schiffern zu Gute tam, gab die niederländische Regierung der Gefellsichaft eine Subvention von 50000 fl.

Aber keineswegs sand die neue Einrichtung den Beisall der Kausseute. Die Klagen über die Zustände des Fahrwassers in Holland hörten nicht auf 1: Während jeht die übrigen Userstaaten den Strom verbesserten und die Schiffe überall so tief gehen konnten, wie der Kölner Pegel anzeige, tue Holland nichts für seine Strecke; der Waal verwildere wie srüher der Leck und der Rhein; überall sehe man Sandbänke und nirgends Userbauten; den Holländern sei es ganz recht, wenn die Schiffe bei Thil lichtern müßten; das gebe eine Frachterhöhung von  $10^{0}/o$  und das Städtchen habe außerdem davon seinen Vorteil. Und wieder schalt die Kölner Handelskammer: Wie noch stetz bisher vernachlässige Holland aus Gründen der Handelspolitik die Rheinschiffahrt und begünstige durch Prämien die Seeschiffahrt.

Man wird bei der alten Gegnerschaft, die jest vor der Eröffnung der rheinischen Bahn nochmals sich aufs schärfste äußerte, nicht jede Klage für vollwichtig halten, aber das Berhalten der niederländischen Regierung zeigte, wie migmutig fie ber übernommenen Berpflichtung nachtam. Rheinseeschiffen verweigerte fie, wie wir schon saben, unbedingt das Schleppen; dann erklärte fie überhaupt nur noch Boote und nicht mehr Segler ichleppen zu wollen, vor allem behandelte fie allen Gegenvorstellungen ungeachtet die Einheimischen günftiger als die Fremden. Der preußische Rommiffar Rennen meinte: Unter folden Umftanden fei der Schleppdienft mehr bon Schaden als von Nugen. Man war sich allgemein klar darüber, daß nur eine eigene preußische Schleppfahrt helfen konne. Roch aber zweifelte man an der Möglichkeit einer Rentabilität, die Schiffer bevorzugten noch überall, wo es möglich war, den Leinenzug; — hatte doch foeben der Kölnische Schiffahrtsverein seinen Ditgliedern verboten, fich schleppen zu laffen, sobald 13' Wasserstand seien und hatte doch deshalb die niederländische Gesellschaft ihre größten Schlepper vom Rheine zurudgezogen. Ohne Zuschuß schien ein folches Unternehmen nicht gedeihen zu können. Diefen Standpunkt nahm auch die Staatsregierung an, Beuth als Dezernent entschied2, daß die Schleppfahrt nicht als Brivatunternehmung anzusehen, sondern unter Leitung der Rational= industrie stehe; nur wollte die Regierung nicht allein die Rosten der Subventionen tragen fondern auch die Stadt Köln zuziehen und auch nur auf der preußischen Strede den Schleppdienft einrichten, mahrend die Rölner Sandelstammer ertlärte, nur dann Attionare zusammenbringen zu konnen,

<sup>1</sup> Eingabe bes Rölner Schiffahrtvereins an die Staatsregierung 1839.

<sup>2</sup> Reffript 27. Juni 1839.

wenn der Betrieb auch auf die Niederlande ausgedehnt werde<sup>1</sup>. Man rechnete hier doch schon eine Rentabilität selbst für eine nur stadtfölnische Unternehmung heraus, sür die es genügen würde, wenn alle 3 Tage ein kräftiges Boot aus den Niederlanden abgehe. Zur Bewältigung des gesamten Bergverkehrs von Holland nach Deutschland in der Höhe von 2550 000 Zentner bei etwa 256 Schissahrtstagen rechnete man 8 Dampser à 125 Pierdefräfte und 4 Ersatdampser.

Da war es die Initiative Ludolf Camphausens, die diese Angelegenheit aus dem Stadium der Vorberatungen heraushob, wie zuvor die Sache der Eisenbahn. Diesmal behielt er sie auch bis zur Durchführung in seiner Hand. Er hatte den richtigen Ausgangspunkt ersaßt, die Notwendigkeit, das Schleppen und die Versrachtung in einem Großbetrieb miteinander zu vereinigen. So schrieb er selber?: "Seit 6 Jahren war die Angelegenheit hier sruchtlos und dis zum Überdruß besprochen; bei mir hatte sich längst die Überzeugung sestgestellt, daß sie ohne Verluste nur aussührbar sei, wenn der Unternehmer anstatt Schiffe sür Lohn Waren sür Fracht schleppe." Er war selber erstaunt, wie rasch dieser Gedanke zündete, wie das Geld der rasch gebildeten Attiengesellschaft zuslog und man nach wenigen Wochen die ersten Schiffe bestellen konnte. Was die Rheinsessahrt nicht erreicht hatte,

<sup>1</sup> Es ift für die Geschichte der Dampfichiffahrt nicht ohne Interesse, fich die Berechnungen zu vergegenwärtigen, die den letten und bedeutsamsten der technischen Umwandlungen zuvorgingen. Die rheinischepreußische Gesellschaft rechnete ihre Selbsttoften zu 18 Taler bie Stunde. Sie meinte, daß man auf ben ichwierigen Strecken immer nur je ein Schiff werbe ichleppen konnen. Bon Oberwefel bis Ahmannshaufen (10 Stunden) werde ein Schiff von 3500 3tr. (!) 172 1/2 Taler kommen. Genauer waren bie Berechnungen, die auf Grund ber Erfahrungen auf bem Baal angeftellt wurden. Ein Schlepper für ein einzelnes Schiff von 1000 Laft mußte 80-100 Pferbefraft haben, höchstens 4' tief geben, 16-18' Breite, 80-100' Lange haben, in der Stunde murbe er in ftillem Waffer 2 geogr. Meilen machen, bei ftartfter Strömung 3/4 Meilen, im Durchschnitt 1 Meile Geschwindigkeit haben. Die Kosten würden sich stellen: Maschine 60 000 fl. holl., Schiff 15 000 fl., Transport der Majchine 5000 fl., Retten zc. 5000 fl., Summa 85 000 refp. 100 000 fl. Zinsen und Reparaturen ftellen fich auf 10 000 fl., Lohn bes Majchinenmeisters 1200, 2 Schmiede 1000, 2 Beiger 1000, der Rapitan 1000, die Equipage 1000 fl., Summa 15 000 fl. Dazu die Rohlen, der Zentner zu 1/2 fl., bei 12 ftundiger Fahrt auf dem Baal rechnet man 60 3tr. Man rechnet, daß von Holland nach Köln jährlich 150 Schiffe durchschnittlich à 80 Laft in Köln ankommen, der Kohlenverbrauch Berg: und Talfahrt (= 1/8 Bergfahrt) wurde 6000 fl. fein. Bei einem Schlepp= lohn von 3 fl. pro Last wären die Gesamterträge also 36 000 fl., die Rosten 21 000 fl. (sc. nur auf dem Waal).

<sup>2</sup> Caspary, 2. Camphaufen S. 57.

wollte Camphausen jest durch die Schleppsahrt erreichen: die unmittelbare Berbindung wenigstens mit dem Meere und dadurch mit dem auswärtigen Handel. Die Gesellschaft versprach, Ladung nach fremden Häsen zu suchen, wenn sie nach dem Rhein mangeln sollte. Jeder Gedanke, künstlich den Umschlag in Köln zu besördern, wie er sür die Stistung der Dampsschiffahrt 13 Jahre früher den Hebel gegeben, wurde jest weit abgelehnt. Sie werde jeder erreichbaren Stadt des Rheines ihre Dienste unmittelbar andieten und dem zurückgewichenen System gezwungener Bermittlung die Rückehr ernst abwehren, hieß es in dem Programm der Gesellschaft. Nicht Köln als Stapelplatz, sondern als modernem Handels= und Industrieplatz, der zumal am erleichterten Bezug seiner Hauptartikel, Zucker und Häute, das größte Interesse hatte, sollte die Unternehmung dienen.

Raum aber fah die niederländische Regierung, daß es mit dieser Schleppjahrt-Gesellschaft Ernft wurde, als fie nochmals mit der handhabe der Gefetgebung die Emangipation des deutschen Schiffsverkehrs zu hindern versuchte. Sofort erließ fie ein Editt 1, wodurch die Konzessionspflicht von den Personendampfern auf alle Dampfichiffe, einschließlich ber Schlepper ausgedehnt murde, "um eine übertriebene Ronturreng ober die Gefährdung ber allgemeinen Sicherheit durch einen zu weitgehenden Wetteifer zwischen verschiedenen Unternehmern zu verhindern." Die Rongession sollte wider= ruflich sein, wenn es der allgemeine Borteil erforderte. Da man zugleich in Holland, um mit Roln gleichen Schritt zu halten, die Gründung einer eigenen Schleppsahrt betrieb, so war die Absicht sehr durchsichtig, "die Unternehmungen ber beutschen rheinischen Städte unbedingt zu beherrschen, fie zu dulden, infofern und folange fie dem Interesse bes niederländischen Sandels dienen, fie zu hemmen, sobald fie diesem nicht entsprechen," wie es bie Kölner Sandelskammer aussprach. Es war für diese nicht schwer, nachzuweisen, daß die Verordnung der Rheinschiffahrtsatte widerspreche und nur auf einer absichtlichen Vermischung der Personensahrt mit der Schleppsahrt beruhe. Die Fürsorge für die Sicherheit ichien ihr ein lächerlicher Vorwand; wenn sich der Berkehr auch ums zwanzigsache bebe, wurde deshalb noch teine Ginschränkung der Ronkurreng nötig fein.

Die Vorstellungen der preußischen Regierung waren so dringlich, daß schon im Sommer 1842 die Niederlande die Verordnung für unanwendbar auf die Schleppsahrt erklärten und ihr nur noch Kangsahrten mit bestimmten Absahrtszeiten unterstellen wollten<sup>2</sup>. Nur durch strenge Anwendung

<sup>1</sup> Um 31. Juli 1841. Dazu Gegenvorstellungen ber S.-R. Köln und Ber- handlungen ber Regierungen.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Laut R.-S.-A. Art. 52. Auch das bestritt Preußen und wandte sich an die 3.-K.

des kostspieligen Lotsenzwanges bereiteten sie noch einige Schwierigkeiten. Im übrigen vollzogen nun die Niederländer den lange hinausgeschobenen Schritt, der jest um so unabweisbarer war, da die Eröffnung der Schleppsahrt mit der der rheinischen Eisenbahn sast zusammensiel: Als jede Ausssicht auf das Festhalten des tatsächlichen Monopols geschwunden war, warsen sie sich mit der gleichen Zähigkeit auf das dankbare Feld der Konkurunz. Gleichlausend mit der Kölner Gesellschaft arbeitete jest die Rotterdamer 1, sie konnte schon kurz vor Jahresschluß 1841 (27. Dezember 1841) das erste Boot mit 4880 Zentner von Rotterdam bis Köln in 38 Stunden schleppen. Im nächsten Frühjahr nahmen beide Gesellschaften den regelsmäßigen Betrieb auf; es schleppten die Rotterdamer 160 154 Zentner, die Kölner 141 000 Zentner. Alsdann überslügelte sosort das Kölner Untersnehmen das niederländische bei weitem. Schon 1843 schleppte es 664 774 Zentner gegen 149 448 der Rotterdamer 2.

Selten hat ein überlegenes Betriebsmittel fo mit einem Schlage die gange Betriebsweise umgewandelt, wie es hier geschah. Wir muffen schon zu Erscheinungen der gegenwärtigen Großindustrie, wo der verbesserte Prozes ben veralteten oft im Augenblick verdrängt, jum Bergleiche greifen. Noch im Jahre 1840 hatte zwar der Bericht der Zentralkommission das Lob der Rangfahrten gefungen: In allen Saupthafen werde von Bereinen der Schiffseigentumer zu festen Abfahrts- und Ankunftstagen bei billig fixierten Frachtpreisen und ohne Beschräntung ber freien Konkurreng die Segelschifffahrt betrieben, mahrend die Schleppfahrt auf dem hollandischen Rhein Bufchuffe brauche; eben war auch noch eine neue Beurt Strafburg-Röln eingelegt. In den Rreifen der Raufleute aber wurden fie mit der alten Abneigung betrachtet. Kam jett auch der Segelschiffer mindestens auf 4 Frachten im Jahre, wobei er fich taum halten konnte, fo ging der Berkehr für die jekigen Ansprüche des Sandels doch viel zu langsam : die Beurt brauchte von Rotterdam bis Röln wieder 10-20, von Amfterdam 14-30 Tage. Die Frachten schwankten oft, namentlich weil die Pferdehalfner oder Leinen-

Davon aber, daß Holland auch für diesen großen Verkehrssortschritt Deutschs Lands Vorbild gewesen sei, wie Eckert meint, kann nach dem Borhergehenden nicht die Rede sein.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Für die Geschichte der Schleppfahrt kommt außer den Berichten der Zentralskommission und den laufenden Akten der H.-A. Köln und der Regierung — unter denen besonders die Berichte des preußischen Kommissar Rennen hervorzuheben sind — die im Jahre 1848 von den gesamten Schleppsahrtgesellschaften zu ihrer Versteidigung herausgegebene Denkschrift "Das wahre Verhältnis der Dampsichleppsschiffahrt und der Segelschisshrt" in Betracht.

reuter bei etwas stärkerem Andrang 30—35 % ausschlugen. Die niederländische Dampschiffahrt-Gesellschaft nahm bei Hochwasser sogar Zuschläge bis zu 150 %. Sie standen im ganzen nach der Ansicht der Kausleute trot jener Ermäßigung nach 1832 viel zu hoch. Seit der Gründung des Zollvereins und der machtvollen Entwicklung der Industrie, die er im Gesolge gehabt hatte, war eine Konkurrenz im Handel entbrannt, wie man sie bisher nicht gekannt hatte. Wenige Jahre später schrieben die Schleppschiffsahrtgesellschaften zur Verteidigung ihrer Position: "In den jezigen Handelsund Zeitverhältnissen, wo alles nach Fortschritt strebt und die überall ausbeutet, ist Stillstand nicht allein Verlust, sondern gleichbedeutend mit Tod und Verderben."

Ein jeder mußte fich also fagen, daß der ganze Beftand der gegenwartigen Schiffahrt nur ein prefarer fei, daß der Wafferverkehr überhaupt, wenn er nicht zu einer unbedeutenden Lokaljahrt herabsinken follte, gebieterisch das neue leiftungsfähige Transportmittel verlangte. Zwar waren die alten plumpen Raftenschiffe ber Hollander verschwunden, das Gindringen der Schiffer von den Nebenfluffen hatte leichtere, flottere Formen, die fich etwas beffer zum Schleppen eigneten, gebracht; bafür waren auch die Schiffsgrößen und die Ladefähigkeit im ganzen kleiner geworden als vor 1831, obwohl jest die hollandische Sitte, daß auf dem Boot eine Familienwohnung eingerichtet war, allgemeiner geworden war 1. Auf Maften und Segel wollte der Schiffer, ber noch ungehemmt durch Bruden den Rhein befuhr, nicht Berzicht leisten, das Schleppen hatte ihm bisher doch nur als Ergänzung des Segelns gegolten. Nicht sowohl in verbefferter Form der Schleppdampfer als vielmehr in der Ginführung der eifernen Schleppfahne lag der Fort-Camphausen hatte fie in Lüttich bei Cockerill bauen laffen. Es konnte in ihnen sofort ein Drittel mehr mit der gleichen Rraft bewegt werden. Auch den Regierungen empfahl man fich durch die Erwägung, daß die Rahne als Pontons benütt werden konnten, und daß man mit diefer fliegenden Schiffsbrude an jeder Stelle des Rheines fofort große Beeres= maffen überfegen tonne.

Camphausen war davon ausgegangen, Motor und Fahrzeug in einem Betriebe zusammenzufassen; erst dadurch war die für den großkapitalistischen Betrieb nötige Arbeitskombination vollzogen. Weiter aber ging man in dieser nicht. Während die drei Dampsschiffahrtsgesellschaften, die an allen

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Hermann lobt biese Umgestaltung außerordentlich: Mit den Frauen sei Ordnung, Sauberkeit, ein viel höherer Grad von Solibität auf die Schiffe gekommen.

fleinen Plagen ihre Agenten hatten, felber durch diefe die Spedition betrieben, hielten fich die Schleppgefellschaften hiervon gurud; nur in den Seehafen und zum Ginladen hatten fie Agenten. Es war beabsichtigte Rücksicht auf die Raufleute, denn auch diese Unternehmungen traten zuerst als gemeinnütige, die bisherigen Intereffentengruppen fordernde, auf; ihre Urheber felber waren davon überzeugt, daß fie damit nur eine Art von Auftrag des Sandelsstandes überhaupt oder ihres Plages ausübten, und erft nach und nach mit der wachsenden Konkurrenz trat der Gesichtspunkt des höchsten geschäftlichen Reinertrages hervor. Sojort sette Camphausen in der Kölner Schleppsahrt die Frachten erheblich herunter. Tabak und Baumwolle von Rotterdam nach Köln zahlten ftatt 1 Fr. 10 Cts. jest nur 80 Cts. Buder ftatt 80 nur noch 53 Cts. Saute, jest ein Sauptartitel des Kölner Handels, 65 Cts. Man glaubte wieder einmal zur Löfung des Rätfels zu gelangen und der Preisschwankungen ledig zu werden. Noch 1848 rühmten fich die Gesellschaften: Sie hatten bisher jeder Versuchung bei Andrang von Gütern die Preise zu erhöhen, widerstanden. Selbst= verständlich verging diefer Traum, als die verschärfte Konkurrenz der Ge= sellschaften untereinander die Preise drückte und man nun felbstredend auch jede gunftige Ronjunktur auszunüten trachtete.

Bei den Dampfichleppgesellschaften war zum Unterschied von den früheren Dampfichiffahrtegesellschaften, die fich erft allmählich zur Konkurrenz entschloffen hatten, eine folche von Anfang an vorhanden. Mannheim mußten, wenn fie nicht wieder von Köln abhängig werden wollten, fogleich in diefelbe Bahn einlenken 1. In Maing bilbete fich eine Gefellschaft mit einem Aftienkapital von 200 000 fl. besonders um die Schleppfahrt auf dem Oberrhein, entweder durch zweckmäßige Übereinkunft mit den den Rhein befahrenden Schiffern oder durch Anschaffung eigener Guterschiffe in Bang zu bringen. Sier nahm man die Uberführung der alten Beurten in die neuen Fahrten gleich anfangs in Aussicht. wollte ihnen wenigstens die Euthanasie gewähren. Die nach Stragburg jahrenden Schiffer erhielten für das herleihen ihres Schiffes, das fie in Stand halten mußten, 1000 Fr. und für ihre Person als Schiffsführer 1200 Fr. Lohn; der preußische Kommiffar bemerkte mit Recht: sie seien doch nur noch Angestellte der Gesellschaft; aber die Schiffer scheinen bald von diefem Abkommen gurudgetreten ju fein, und um den Wettbewerb Mannheims zu ertragen, bauten jest auch die Mainzer eiferne Schleppfähne.

<sup>1</sup> Eckert 256. Dazu die Denkschrift Rennens für die preuß. Regierung bom 31. März 1843.

Diese traten binnen kurzem an Stelle der Beurt nach Leopoldshasen, wohl auch der Ludwigshasener. Mächtiger entwickelte sich sosort das Mannsheimer Unternehmen, das im Lause der Zeit die größte Binnenreederei Europas geworden ist, aber auch weit mehr als andere die sast ausschließeliche Beziehung zu seinem Plaz beibehalten hat. Ludwigshasen hatte sosort 1843 eine "bayrische Dampsschleppschiffshrtgesellschast" sür den unmittelbaren Berkehr mit den holländischen Häsen gegründet; Mannheim mußte gleichen Schritt halten. Hier wußte der Handelsstand die bisherigen Beurtschiffer selber sür das Unternehmen zu interesseren; jeder Schiffer legte 4000 fl. sür die Anschaffung eines Remorqueurs ein und in den nächsten Jahren solgte auch, wodor sie sich ansangs gesträubt, aus ihrem eigenen Berdienste die Anschaffung eiserner Kähne, ohne daß diese jedoch einstweilen in den Besitz der Gesellschast übergingen. In dem einen Jahre von 1844 auf 1845 steigerte sich Mannheims Bergverkehr über die holländische Grenze von 135 448 It. auf 435 029 It.

Man bezeichnete damals wie noch 1848 diefes Vorgehen als eine löbliche Ausnahme, und man glaubte, daß auf folche Weife der Gegenfak der Arbeit und des Rapital's - ein Schlachtruf, der jett jum erftenmal erhoben wurde — gelöft fei. Aber dieses unzweiselhaft kluge und billige Borgeben bedeutete doch nur eine geschickte Aberleitung in die neue Broduttionsweise, an der man die bisherigen vereinzelten, wenn auch genoffen= schaftlich regulierten Rleinbetriebe intereffierte. Wenn sich nun an ben anderen Rheinplägen der Übergang nicht in fo friedlicher Beife vollzog, fo lag es nicht am Entgegenkommen der neuen Großunternehmungen. Im Gegenteil suchten fie wie den Raufleuten fo auch den Schiffern gegenüber jede nur mögliche Rudficht zu mahren. Aber die früheren vorbereitenden Rämpfe zwischen Rlein- und Großbetrieb waren milde verlaufen im Bergleich zu dieser Entscheidungsschlacht, die den immer üblichen Ausgang hatte, nachdem sie die immer üblichen Phasen durchlaufen hat. Bis unmittelbar por der Eröffnung der Fahrten der Kölner Gesellschaft erwarteten die Schiffer nichts anderes als ein völliges Berbot bes Schleppens von Rähnen, die für eigene Rechnung der Gefellichaft befrachtet feien. Bum erftenmal machten fich hier innerhalb der liberalen Parteien im Rheinland Gegen= fäte geltend. Das anerkannte Haupt ber rheinischen Liberalen, Camphaufen, ftand an der Spige der neuen Gefellschaft; aber nicht ohne politischen Argwohn berichtete der preußische Kommissar Rennen: "In jener törichten Hoffnung feien die Schiffer bestärkt worden von Leuten, die fonst überall

<sup>1</sup> Borgius S. 110, dazu Rennen a. a. D. Schriften CI. - Schiffahrt b. b. Ströme. II.

ben Fortschritt verkünden, aber sich nicht bedenken, ihm entgegen zu reben, wo sie hoffen, ihren Borteil zu finden". Camphausen hatte den Schiffern ausdrücklich unter günstigen Bedingungen den Beitritt offen gehalten, sie aber — so schrieb der zum Bericht ausgesorderte Staatskommissar selber — "haben wie früher beim Beginn der Dampsschissahrt so auch jetzt die ansgebotene Beteiligung ausgeschlagen und ihr ganzes Heil in Unterdrückungsmaßregeln von seiten der Regierung gesucht, ohne daß sie selbst auf die Einsührung zeitgemäßer Berbesserungen bedacht gewesen wären und ohne daß sie auch nur einigermaßen die Einigkeit unter sich erhalten hätten." Der Kommissar erkannte sehr richtig: "Auch jetzt werden alle Vorschläge der Regierungen doch kein Entgegenkommen sinden", aber er entzog sich nicht der Pflicht, solche zu machen.

Bei der Regierung walteten verschiedene Gefühle. Befonders groß waren ihre Sympathien für die Schiffer nicht, denn es waren doch fast alles Niederländer, wie denn a. B. in Köln jest tein einziger Schiffer mehr wohnte; eine preußische Schleppfahrt vergrößere die preußische Schiffsmacht und gebe endlich Sicherheit vor der Willfur der Bollander und die Ausficht, daß endlich die preußische Schiffahrt die Mündungen des Rheines überschreiten werde. Undererfeits zweifelten unter dem Gindruck des ploglichen Umschwunges des ersten Jahres auch die Behörden nicht, daß binnen wenigen Jahren der Segelschiffahrt und dem Kleinbetriebe überhaupt "der Baraus gemacht fei", wenn der Staat nicht helfe 1. Über den bisherigen Stand des Gewerbes erklarte zwar der Staatskommiffar, trog forgfältiger Umfrage gar teine zuverläffigen Angaben erhalten zu konnen: "Alle Schiffer haben nach ihren Worten fortwährend zugebüßt, wenn von Feft= sekung der Frachten, es gibt fein einträglicheres Gewerbe, wenn bon neuen Einrichtungen die Rede ift." Doch meinte er, daß der Schiffer im günftigsten Falle auf 2000 Taler Robertrag komme. Selber Schlepper anzuschaffen wie in Mannheim seien sie weber geneigt noch befähigt. Selfen tonne vielleicht die Einrichtung zweier ftaatlicher Schleppfahrten für Segelschiffe bis St. Goar und bis Strafburg, deren Verlufte die fämtlichen Uferstaaten aus den Oftroiertragen deden mochten, auch eine Abteilung der Schifferschaft, entsprechend ber früheren in Groß= und Rleinschiffer fei viel= leicht angezeigt, oder auch eine Berpflichtung der Dampfschlepper, stillliegende Segler wenigstens ein Stud weit ju ichleppen, bis fie wieder die Segel beifegen fonnten.

Gegen diese Vorschläge erklärte sich die Handelskammer Köln als

<sup>1</sup> Anfrage des Oberpräfidenten v. Schaper, April 1843 an die B.-A.

gegen Gingriffe in die Gewerbefreiheit; fie faßte ihre Befchluffe unter dem Einfluffe Camphaufene, der wiederum zeigte, daß er fich auch als beteiligter Befchäftsmann ftets über ben Standpunkt bes eigenen Rugens zu erheben vermochte. Zunächst betonte fie, daß der Zweck einer Staatsunterstützung nie fein durje, einem erkannten Fortschritt gegenüber die Mangel des Bestehenden durch Auswendung öffentlicher Mittel aufrecht zu erhalten, so wie der Staat nicht etwa Brämien bezahlen durfe, damit neben einer Gifenbahn die Landstraße befahren und das darauf verwendete Rapital im Wert erhalten werde. Ebenso bedenklich sei es, Unterstützungen aus Mitleid zu gewähren, da bei der Unzahl der Falle hier kein Ginhalt fei. fei es berechtigt, die Konkurreng der Rleinen gu ftugen, infofern der Kongentrierung ber Schiffahrt in wenige Bande und ber Ausübung bes Bewerbes durch abhängige, besoldete Schiffsführer die durch selbständige Schiffer vorgezogen werbe. Die Sandelstammer verfagte fich allerdings nicht den Seitenhieb, daß mit der richtigen Absicht der Regierung, eine möglichst große Bahl unabhängiger Staatsburger und Eigentumer zu erhalten, ihre Abneigung gegen die Freiteilbarkeit bes Bobens in ftrengem Widerspruch stehe. Die Mittel, die fie vorschlug, gingen fehr weit: Ruckerstattung des Schlepplohns an alle Segelschiffer bis zum Umbau ihrer Fahrzeuge, mas 40 000 Taler im Jahre ausmachen werbe, und Brämien für die, welche eiserne Rähne anschaffen würden, in der Sohe von 100 000 Talern im gangen. Sie warnte mit Recht vor Prämien an Schiffervereine jur Anschaffung von Schleppern, weil damit boch nichts geandert fei; benn die Quelle der Gefahr für den Kleinbetrieb feien nicht die schleppenden, sondern die geschleppten Fahrzeuge. — Die ganze weitere Geschichte der Schiffahrt, die ja bis auf den heutigen Tag feineswegs fo hoffnungslos für den Kleinbetrieb verlaufen ift, wie es damals den Anschein hatte, ift ein Beleg für die Richtigkeit diefer Unficht. Wie hatte man fich aber in diefer Epoche ängstlicher Finanzverwaltung zu einer fo großen Ausgabe ent= schlossen! Der Oberpräsident v. Schaper stellte zwar den Antrag, aus dem Oftroiertrag zeitweise eine staatliche Schleppfahrt einzurichten und auf ein Bleiches in den Riederlanden zu dringen, aber man tam in Berlin gu Erft im Jahre 1848 teilte man ber Sandelskammer teinem Entschluffe. überhaupt mit, daß diefer Antrag erfolgt sei, als eine freilich feltsame Rechtfertigung gegen den Vorwurf der Gleichgultigkeit einem Notstand gegenüber.

Die nächsten Jahre zeigten einen beinahe unaufhaltsamen Siegeslauf der kapitalistischen Großbetriebe. Die Kölner Gesellschaft war 1845 bereits auf 4 Schleppdampser, 28 eiserne Kähne und 1 Seeschiff gekommen. Camp=

haufen hatte jest endlich, jedoch, wie wie faben, nicht mit dauerndem Erfolg, die Rheinfeefahrt in Bang gebracht; fie diente ber Berbindung mit Stettin, wohin das Nebenprodukt der Kölner Buckerraffinerien, der Sirub, transportiert wurde. Es wurden 1289 780 Bentner in diefem Jahre berfrachtet. Sie mar einstweilen die größte geblieben, aber die Berichte der Bentralkommiffion konnten boch mitteilen, daß Ludwigshafen durch feine Dampfichleppschiffahrt einen völligen Umschwung erhalten habe, daß fich in einem Jahre der Berkehr Mannheims um eine halbe Million Zentner gefteigert habe, und daß fich schon 1845 der Berkehr von Maing, wo die Schleppgefellschaft endgültig mit den Segelschiffern gebrochen hatte, fast verdoppelt habe. Neue Gesellschaften bildeten sich 1845 in Frankfurt, 1846 in Duffelborf und Ruhrort. Dagegen hatten bie Berichte von Jahr gu Jahr ben Rudgang der Beurten zu konftatieren. Schon 1844 hatten die niederländischen, die bisher immer die wichtigften gewesen maren, ihr Ende Die anderen nahmen nicht nur an dem Aufschwung des Berkehres keinen Anteil, sondern gingen positib zurück. Am aussallendsten war vielleicht der Umichwung in der Kohlenschiffahrt. Der Ruhrkohlenbergbau sah sich eben damals jene Konjunktur entgehen, die ihm zum plöplichen Aufschwung verholfen hatte. Seit der Verftändigung zwischen Holland und Belgien suchte die belgische Kohle wieder ihren alten Markt auf, zugleich machte die englische nach ber endgültigen Underung der Sandelspolitik rasch ihr Übergewicht geltend. Die Ruhrtohle mußte jest ihren hauptabsat gu Berg ftatt zu Tal suchen. Auch hier fand fie bald nach Eröffnung der Pfälzer Bahn die Konkurrenz der näheren Saarbrucker Rohle vor. Es war klar, daß Rohle, die auf den Leinenzug angewiesen war, überhaupt nicht mehr transportfähig fei. Go gingen benn fofort die beiben Sauptfirmen, Haniel und Stinnes, zur Anschaffung eigner Schlepper und eiferner Rahne über, so daß hier zum Unterschied von den Gesellschaften Warenhandel und Reederei in einer Sand lagen. Wie ftets nahmen fie auch Rudladung. Auch die neue Ruhrorter Gesellschaft diente dem Kohlentransport, sie bestand aus den übrigen Ruhrorter Kohlenhändlern und den mittleren Schiffern, fie befag daher auch nur überwiegend Holgtahne. Gine Notwendigkeit war fie für jene geworden, um nicht gang burch Saniel ober Stinnes beifeite gedrängt zu werden. Die 32 übrigen Rohlenschiffer faben nur schimpfend und grollend ju, ohne an Bereinigung zu benten. Bier por allem glaubte man, daß ber fo widerstandslos errungene Sieg bes großkapitaliftischen Betriebes ein endgültiger fei; aber gerade bier zeigt es fich in der Gegenwart, daß eine ziemlich regellose Konkurrenz zahlreicher Rlein= betriebe auch den Großbetrieben die Bedingungen stellt, daß er fie recht

eigentlich zur Verbindung der Kohlenförderung mit Handel und Schiffahrt genötigt hat, und daß jett die nötige Resorm darin besteht, durch eine Schifferbörse jene größere Regelmäßigkeit in die Frachten zu bringen, wie sie die öffentliche Preisbildung stets mit sich bringt.

Unzweiselhaft maren die Dienste, die die kapitalistische Wirtschaftsmeise der allgemeinen Bollswirtschaft leistet, damals die größten, und ebenfo ift fie nur damals, als die drei Führer dieser großen Umgestaltung, Camphausen, Hansemann, Mevissen, die Bruft voll politischer Ideale trugen und fich ftolg als die Manner fühlten, die dem liberalen Staats= gedanken zum Siege verhelfen konnten, mit einer optimistischen Begeisterung verbunden gewesen. Und es war in der Tat ein großer nationaler Erfolg, daß die Schleppschiffahrt, die fast gang in beutschen Sanden lag, gemeinsam mit der rheinischen Bahn mit einem Schlage die Abhangigkeit des weftlichen Deutschlands vom niederländischen Markte brach, eine Aufgabe, an ber fich die Politiker mit Energie, aber doch nur mit mäßigem Erfolge, jest fast 30 Jahre abgemüht hatten. Es war nur ihr zuzuschreiben, wenn in einem Jahrzehnt der Gesamtverkehr der deutschen Rheinhäfen fich mehr als verdoppelte, von 24 284 463 Zentner auf 55 614 696 Zentner ftieg 1. Kölns Hafenverkehr allein hatte fich von 1837 auf 1847 von 296 922 t auf 595 486 t gesteigert. Die Manner an der Spike der neuen Gesell= schaften rühmten sich aber auch ber sozialen Wohltaten, die von ihnen ausgingen: In den Notjahren 1846 und 1847 sei es nur durch ihre großen und billigen Getreibetransporte möglich gewesen, die Preise mäßig zu halten und einer allgemeinen hungersnot auszuweichen.

Wie aber hätte es sehlen können, daß bei einer so plöglichen Entsaltung der kapitalistischen Wirtschaftsweise das Publikum zwar die Vorteile als selstwerskändlich hinnahm, die unvermeidlichen Härten, die ein solcher übergang mit sich bringt, aber allein ins Auge faßte. In diesen selben Jahren entstand in Köln der neuzeitliche Sozialismus. Einträchtig wirkte zwar einstweilen Karl Marx, wenn nicht mit dem älteren Campshausen, so doch mit dem jüngeren Mevissen, der zwar nie für praktischen Radikalismus, aber stetz sür den Reiz philosophischer Konstruktion empfäng=

<sup>1</sup> So die Denkschrift der Dampsichleppschiffahrtgesellschaften. Die Berechnungen der Zentralkommission, deren Tabellen bei Eckert 332 f. zusammengestellt sind, summieren dagegen die bei den Zollämtern durchpassierenden Güter. Hielen sich die Unterschiede noch größer, 1836 17 933 056, 1846 42 232 594 Ztr. Hier wie dort erscheinen durchpassierende Güter mehrmals. Andrerseits ist dafür in den Tabellen der Zentralkommission der ganze preußische Binnenverkehr zwischen Coblenz und Emmerich, da er keine Zollstätte passierte, gar nicht enthalten.

lich war, in der Rheinischen Zeitung zusammen, in der Beobachtung dieser Berhältnisse bildete er sich zunächst jene Theorien, die er durch die Besobachtung der englischen Industrieentwicklung später verstärkte, und von denen er nicht mit Unrecht gerühmt hat, daß durch sie der Sozialismus aus dem Stadium der Utopie in das der Wissenschaft erhoben werde. Die kapitalistische Umgestaltung der Wirtschaft erschien ihm als Naturnotwendigkeit, aber zugleich als ein im tiefsten Grunde irrationelles, sich selber aufsebendes Zwischenstadium. Die Massen aber sahen in der "Expropriation" der Kleinbetriebe nur ein schreiendes Unrecht. Wie gering ist doch bei der Bewegung des Jahres 1848 selbst in diesen Gegenden, die doch eigentlich allein etwas vom Kapitalismus crsahren hatten, das sozialistische Element gewesen; dieser ganze Radikalismus war sozial rückschrittlich, zünstlerisch.

Das hat fich aufs deutlichste bei der Bekampfung der Schleppschiffahrt gezeigt. Während Camphaufen 1848 in Berlin mit unentwegtem Idealismus ben preukischen Staat in der furchtbarften Krifis, die ihn je betroffen, in die neue Zeit hinüberzuleiten suchte, drohte fein Werk am Rheine plöglich zusammen= zubrechen. Sofort beim Ausbruch der ersten Unruhen am Rhein im März wurden die Schlepper von den aufgeregten Volksmaffen angehalten und zur Umtehr gezwungen 1. Als fie bann wiederkehrten, juhr man an einzelnen Stellen des Ufers fogar Ranonen gegen fie auf, die freilich keinen Schaden anrichteten. Nur indem fich die Schiffsmannschaft verbarrikabierte, konnten die Schlepper als improvisierte Kriegsschiffe noch ihre Fahrt unternehmen. Die Regierung hatte den Ropf verloren, dagegen ließ fich sofort der Fünfziger Ausschuß, der in Frankfurt tagte, die Gelegenheit nicht entgehen, volks= tümliche Autorität auszuüben. Er sandte als Kommissare die drei eifrigsten Radikalen, Robert Blum, Dr. Lehne und Franz Raveaux, an den Rhein. "um durch dieselben seine Mitwirfung bei Berftellung und Erhaltung der Rube und Ordnung anzubieten". Zwei der Kommiffare maren geborene Rölner. Sie überbrachten nach wenigen Tagen die Erklarung der Gefell= ichaften, daß fie gerne, auch mit Opfern, die Sand bieten wurden, aber qu= gleich auch die Beschluffe eines Komitees der rheinischen Segelschiffer, bas sich in Köln am 18. April versammelt hatte. In diesen war von Ber-

<sup>1</sup> Die Ereignisse bes Jahres 1848 sind bei Edert nur unvollständig behandelt. Namentlich sind ihm sowohl die Coblenzer Verhandlungen im April wie die der Nationalversammlung entgangen. Ganz bequem macht es sich S. 111 Borgius, der, nachdem er einige Säte aus den Forderungen der Schiffer mitgeteilt hat, nur bemertt, "daß dieser Versuch ersolglos blieb, braucht wohl kaum erwähnt zu werden". Ja, wenn man nichts erwähnen will, was ersolglos blieb, kann man sich eine Gesichichte des Jahres 1848 überhaupt schenken.

föhnlichkeit nichts zu bemerken. Die zukünftige Nationalversammlung wurde darin aufgefordert: "in dem Rampf des arbeitliebenden Mittelftandes gegen die Geldariftofraten des XIX. Jahrhunderts Partei zu ergreifen für die Urbeit gegen das Rapital, gegen die ichiffahrttreibenden Sandelsleute im Dienste des Mammons". Schon im Jahre 1842 war von Roln aus eine zünftlerische Mittelftandsbewegung gegen die Gewerbefreiheit ausgegangen, jett aber in dem wilden Jahre, wo jeder Ungufriedene glaubte, alle feine Wünsche erzwingen zu können, ging man weit über bas Mag bes früher Berlangten hinaus: Aufhebung und ewiges Berbot aller Aktiengefellschaften und sonstiger auf große Geldkapitalien bafierter Schiffsunternehmungen, Berbot aller eifernen Rahne, Berbot des Butertransportes auf Dampfern, Berftaatlichung aller Schleppdampfer, die aber in Zukunft überhaupt nur noch verwendet werden sollten, wenn die Leinpfade überschwemmt oder wirklich Mangel an Pferden vorhanden fei; Ausschluß ihrer Befiger und überhaupt der Kaufleute als Pjuscher vom Schiffahrtsbetriebe, namentlich auch Berbot jür alle Bergwerksgesellschaften, Kohlen und Erze selber zu verfrachten; Rudfehr zu einer Innung aller Schiffer mit Bericharfung eines bon diefer felbst abzunehmenden Befähigungsnachweises; allgemeiner Lotsenzwang, fräftige Vertretung des Schifferstandes bei der Zentralkommission; endlich völlige Aufhebung aller Schiffahrtsabgaben. "Mit vielen Tausenden von Unterschriften bedeckt", wie die Kölnische Zeitung meldete, ging die Petition an das Frankfurter Parlament. — Die Bevölkerungsmaffen nahmen Partei für die kleine Zahl der Schiffer.

In ihrer Gegenschrift haben die Dampfschiffahrtgefellschaften fich fühl und geringschätzig verhalten. "Es ist der alte Ramps der Ritterburgen gegen das Pulver, der Schreiber gegen die Buchdruckerei, der handarbeiter gegen die Maschinen, der Lohnkutscher gegen die Eisenbahnen, aber die Welt= ordnung will weder Stillstand noch Rudschritt. Gegen die Berblendung, gegen die Beschränktheit, gegen die Anmagung, die uns bedrohen, berufen wir uns auf das Recht der Freiheit, der Intelligenz, des Fortschritts, der fteten Bervolltommnung." Sie erörterten die Geschichte der Entstehung und der Erfolge der Dampfichiffahrt, fie betonten besonders die Rotwendigkeit, Berfrachtung und Schleppen zu verbinden an dem Beispiel der Rohlen= schiffahrt, fie nagelten nochmals die Tatfache fest, daß jene klagenden Schiffer ebenso bei der Errichtung der Dampfichiffahrt wie bei der der Schleppfahrt die ihnen dargereichte Sand gurudgeftogen hatten, fie zeigten den Eigennut in der Forderung ber Innungsprujungen, da doch gerade die jetige staatliche Ordnung der Brujung unparteiisch und aut sei, sie protestierten gegen die Bezeichnung ihrer Angestellten als Lohnknechte, da doch

bei ihnen jeder Schiffsführer 600 fl. Lohn und freie Wohnung, Licht und Heizung habe; wo bei 6 % Dividende 25-30 % des Rohertrages auf Arbeitslohn famen, fonne man doch von einem Druck des Rapitales auf die Arbeit nicht reden. Weniger gelang der Rachweis, daß die Not der Schiffer schon bon ber vermehrten Ronturreng feit dem Erlag der Rheinschiffahrtsakte herrühre: für die Zukunft, aber nicht die unmittelbare Gegenwart traf es zu, wenn fie etwas emphatisch erklärten: "Die Verteidiger des Alten prophezeiten immer den Untergang der Familien, wenn das Neue nicht untersagt und beschränkt werbe. Das Neue blieb aufrecht, breitete fich aus und die Familien gingen nicht unter." hierzu gab die gegenwärtige Betriebskonzentration feine Aussichten. Ihre Berechnungen des Kapitals und der Bemannung der Schleppfahrt einerseits, der Segelschiffahrt andererseits zeigten vielmehr klarer als alles übrige, zu welch vollständiger Berrschaft die neue Organisation auf dem Rheine gelangt mar. Gefellschaften repräsentierten ein effektives Rapital von 4066 000 Taler. wovon 1350000 Taler auf die 25 Schlepper, 1102000 Taler auf 102 eiserne Rahne, der Reft auf 400 Rohlenholzschiffe tam; die Bemannung betrug 2804 Mann. Dagegen tamen, wenn man von 500 niederländischen Schiffern, um deren Wohlergeben fich Deutschland nicht zu bekummern brauchte, absah, von deutschen Rheinschiffern tatsächlich nur noch 61 mit 300 000 Zentner Laberaum, beren Schiffe nach Berechnung ber Denkschrift etwa 150 150 Taler Wert darstellten, in Betracht. Denn die 700 Schiffer der Mofel, die 166 der Lahn, die 100 des Mains litten ja nicht unter ber Konkurreng der Schleppfahrt, sondern hatten im Gegenteil Borteil Die Rechnung ift freilich absichtlich niedrig; auch die Schiffer der Seitenfluffe hatten ja feit 1831 fich an ber Rheinfahrt, wenigstens auf einzelnen Strecken beteiligt. Rur in einem Buntte harmonierten auch die Grofunternehmungen mit der Betition der Schiffer: fie erklarten die Befteuerung des Kleingewerbes für ungerecht, und die Rheinzölle geradezu für verderblich für den einzelnen Schiffer, hatte er doch oft von Holland bis Mannheim 6000 Fr. an folden vorzuftreden, mas ichon allein genugfamer Unlag jur Berschuldung für die kleinen Unternehmer war.

Während so die Unternehmer ebenso wie die Schiffer die öffentliche Meinung zu bestimmen suchten, tagte in Koblenz am 27. und 28. April die vom Fünsziger Ausschuß einberusene gemischte Kommission. Ihre Beschlüsse sollten nur vorläufige sein, "bis die dazu berechtigte Volksevertretung Deutschlands eine gesetliche Ordnung versüge". Die Gesellschaften mußten einstweilen die Segel vor dem Sturm streichen. Freilich nur einst weilen gaben sie zu: 1. daß ungeachtet bestehender Kontrakte

die Segelschiffer nicht mehr gezwungen sein sollten, sich der Schlepper zu ihrer Fortschaffung zu bedienen, was nur die Mannheimer und die Ruhrorter Gesellschaft betraf; 2. daß die Gesellschaften den Warentransport der Intermediär-Schiffahrt ganz den Segelschiffern überlassen und sich auf die direkte Schiffahrt aus den Häsen, in denen sie ihren Sit hatten, nach den äußersten Bestimmungshäsen und vice versa beschränken wollten, — das war offenbar zu Gunsten der überwiegenden Masse der Kleinschiffer der Nebenslüsse verfügt, die doch nicht nach Rotterdam sahren konnten; 3. daß die Kohlenschlepper und Kohlenschiffse sich des Transports der Handelsgüter enthalten sollten. Man band sich nicht ausdrücklich aber versprach doch, die Zahl der Dampser und Kähne nicht zu vermehren — eine Zusage, die leicht zu geben war, denn bei der allgemeinen Stockung von Handel und Wandel war die Verkehrsmenge der Schleppsahrten außerordentlich, zum Teil auf weniger als die Hälfte, gesunken 2.

Als im Herbst die Zentralkommission zu ihrer üblichen Sitzung in Mainz zusammentrat, hatten sich die großen Gesellschaften doch schon wieder von ihrem ersten Schreden erholt. Auf den Antrag des rheinischen Sandelsstandes hatte fie sich diesmal durch Abgeordnete der Handelstammern und ber Rheinschiffer ergangt, um eine neue Rheinpolizeiordnung zu beraten und den Streit zwischen Dampfichiffahrt und Segelschiffahrt auszutragen. den Sigungen, die vom 25. bis 28. Septembar mährten, machte die Underung der polizeilichen Vorschriften nur wenig Schwierigkeiten. Ausweichen und Anlanden der Schiffe und das Ausfahren der Brudenjoche wurde beffer als bisher geregelt. Stärker waren schon die Gegenfäge in der Frage bes Steuermannszwanges. Für die Strede von Caub bis Bingen erkannte man noch die Rotwendigkeit allgemein an, für die Strecke Mannheim bis Bingen wurde sie größtenteils bestritten. Die Schleppsahrtgesellschaften weigerten fich, für jeden Rahn einen besonderen Steuermann an Bord gu nehmen. Man einigte fich babin, bag entweder jedes Schiff feinen eigenen Steuermann haben oder auf einigen Strecken einen Lotfen an Bord nehmen muffe. Die preußische Regierung erklärte aber nachträglich's ihre Berwunderung, daß man fich überhaupt noch für einen Zwang ausgesprochen

<sup>1</sup> Die Nationalversammlung nahm an, daß diefe Zusage Geltung habe.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Bericht ber Zentraltommission 1848. Nur Lubwigshafen zeigte sogar eine kleine Vermehrung, um ben Sturz im nächsten Jahr zu erleben. Die Kölner Gessellschaft fuhr weniger als im Vorjahr 668 673 Jtr. (im ganzen 737 638 Jtr.), die Mainzer 158 810 Jtr. (im ganzen 287 396 Jtr.), Mannheim weniger 596 156 Jtr. (im ganzen 354 696 Jtr.).

<sup>3</sup> Reffript 20. November 1848.

hätte, nachden sie ihn 1844 auf dem preußischen Rheine aufgehoben habe, und die Handelskammern stellten sich alsbald wieder auf diesen Standpunkt. Die Zentralkommission erklärte darauf 1849 wenigstens alle Schiffe unter 600 Zentner sur frei von Lotsenzwang, nur Holland behielt ihn unbedingt bei.

Die eigentlichen Kämpfe gingen doch nur über die Schleppschiffahrt. Die Schiffer stellten den Antrag: Die Gesellschaften sollten ihre eigenen Rahne versteigern, diejenigen, welche nicht sogleich verkauft murben, follten nur zur Aushilfe fahren; auf den Betrieb der Schlepper zurückgedrangt follten fie auch diese nur Beurtfahrten zur Berfügung ftellen. Das maren die alten Innungswünsche in nur wenig verschleierter Form; benn fo wurden Schleppen und Befrachtung wieder völlig getrennt und 3wangs= Rangfahrten überall eingerichtet worden fein. Auch wünschte man, daß nur für Segelschiffe der Rheinoktroi aufgehoben würde. Die Schleppfahr= Gefellschaften wiesen diese Zumutungen mit Protest zurud. Sie ertlarten jene Zusagen vom April als nicht mehr bindend; sie stellten sich wieder durchaus auf den Boden der Gewerbefreiheit. Ihre eigenen Rahne nicht mehr zu vermehren erklärten fich nur Maing und Ludwigshafen bereit, die Mannheimer Gesellschaft hatte noch feine eigenen Rahne angeschafft. Und ebenso erklärten fich bie Sandelstammern auf die Anfrage ber Schiffer, ob sie die Ladungen zwischen ihnen und den Gesellschaften gleich verteilen wollten, ablehnend; ber Sandeleftand in Maing, Cobleng, Ludwigshafen, Duffel= dorf ftand im Bertragsverhältnis mit den am Orte befindlichen Gefell= schaften, die ja, wie wir faben, bei ihrer Bründung wesentlich als Unternehmungen im lokalen Intereffe angesehen worden waren.

Wohl bemerkte der Vertreter der Ruhrorter Gesellschaft, daß es den Schiffern ja freistehe, sich als Aktionäre an den Unternehmungen zu beteiligen, aber gerade die Form der Großunternehmung war es ja, die jene haßten. Darum überging man auch ein entgegenkommendes Schreiben des preußischen Ministeriums mit Stillschweigen, welches jett seine Bereitwilligkeit erklärte, die Vildung von Schiffervereinen zur Anschaffung von Schleppdampfern durch Unterstützung zu begünstigen. Dennoch verliesen die Unterhandlungen nicht völlig ergednislos. Die Vertreter der Gesellschaften erklärten außenahmslos, sie seien unter gewissen Bedingungen bereit, die Segelschiffe gegen einen billigen Lohn zu schleppen. Auch dieses Zugeständnis war schätzensewert; es war doch immerhin ein Versprechen, daß die Großunternehmungen ihre Macht nicht schonungslos ausnützen, sondern den kleinen Konkurrenten helsen wollten.

Ehe es hierzu kam, spielte sich noch am 2. Dezember in der National= versammlung die Debatte über die Massenpetition ab. Die Versammlung

war ermüdet durch die heftigen Szenen, die sich im Anfang der Sigung über die Erschießung Robert Blums abgespielt hatten; fie hatte alsbann die Aufhebung der Schiffahrtsabgaben beraten und beschloffen und war jest geneigt, ohne große Debatten den Kommissionsbericht zu genehmigen. Diefer erklärte es für undenkbar, die Schleppschiffahrt zu hindern; denn solche Magregeln müßten in ihrer Konsequenz alle größeren Unternehmungen des Sandels= und Fabritstandes und das gange Maschinenwesen vernichten. Jedoch munichte er, daß die Gesellschaften felber eine Unterstützungskaffe für Segelichiffer einrichten möchten, empfahl aber andererfeits ben Regierungen, statt Almosen Unterstützungen zur Anschaffung von Schleppern zu gewähren. Im übrigen tröftete er: Das mahre Mittel fei die Aufhebung der Rhein= zölle; benn fie werde folche Gutermaffen auf den Rhein ziehen, daß alle Segelschiffe ebenfo wie alle Schleppfähne fortwährend beschäftigt fein wurden. Der Staatsfefretar Fallati erklarte: "Das handelsministerium habe nicht auf die Aufforderung der Bersammlung gewartet, sondern fich mit famt= lichen Rheinuferstaaten in Verbindung gesett zu einer Konfereng, die febr erfreuliche Resultate zu Wege gebracht. Es seien auch schon die außerdeutschen Uferstaaten zum Beitritt aufgesordert." Berlautet hat jedoch weiter bon diesen erfreulichen Resultaten nichts. Nur der Kölner Abgeordnete Raveaux antwortete mit einem Protest. Der theatralische Demagoge, der feinen Weg zur Popularität als gefeierter Karnevals= präfident gemacht hatte, sprach doch diesmal in einem turgen Worte ben Rern der Frage richtig aus: "Es handelt fich darum, ob Sie den gangen Schifferstand in das Proletariat verftogen wollen. Der Grund liegt nicht in den Dampfichiffen, sondern darin, daß man Monopole geschaffen hat, daß ber Raufmann zugleich Schiffer, Aftionar und Spediteur geworden ift. Das muß bekampft werden." Ob er fich gefagt hat, daß damit die Demofratie die gange Gewerbefreiheit bekampfte, mag freilich zweifelhaft bleiben.

Einen unmittelbaren Erfolg hat diese kopflose und maßlose soziale Bewegung innerhalb der großen politischen Kämpse des Jahres 1848 nicht
gehabt, und doch bedeutet sie für die kleine Schiffahrt eine Umwandlung
zum Besseren. Sie konnte sich sortan der Dampsmotoren mit Vorteil
bedienen, und mußte denn doch einsehen, daß ihre Vorliebe für den Leinenzug ihrem eigenen Interesse widerspreche. In den nächsten Jahren sing
dieser an zu verschwinden. Schon der Bericht für 1849 konnte sesselschienen,
daß das Schleppen der Scgelschiffer allgemeiner werde; die Gesellschaften

<sup>1</sup> Rach dem Berichte der Zentralkommission (cf. Edert 266) von 1851 passierten die Fähre oberhalb Düsseldorf 1847 9381 Pferde, 1850 nur noch 1287.

hatten ihre Preise so ermäßigt, daß sie die Pserdekrast unterboten. Diese Bewegung hielt in den nächsten Jahren an. Die Kölner Gesellschaft hatte 2 Schlepper ganz in den Dienst des Kölner Schiffahrtvereins und seiner Beurten gestellt, freilich transportierte dieser auch jeht bei seinem letzen Ausschwung noch nicht die Hälfte der Güter, die die Gesellschaft selber verlud.

Wieder aber bilbeten doch die Einzelschiffer eine namhafte Konkurrenz. Sie wirkte dahin, wenn auch nicht sie allein, daß die Frachten sanken; die Gesellschaften konnten selbst bei großer Steigerung des Verkehrs über Rückgang des Gewinns klagen?; das machte sie geneigter, fremde Boote zu schleppen, und die Zentralkommission konnte konstatieren, daß die Schleppskhepen, und die Zentralkommission konnte konstatieren, daß die Schleppskhepen, und die Zentralkommission konnte konstatieren, daß die Schleppskhepen och leidlich auskämen. Bei einem Vergleich im Jahre 1856³ zeigte sich, daß die "Segelschissahrt" gegen 1848 sich aus dem Rhein um 37,7°/0, auf dem Neckar um 47,8°/0, auf dem Main um 42,8°/0, auf der Ruhr um 43,1°/0 vermehrt hatte. Nur auf der Mosel war sie um 10,2°/0 und im Elsaß gar um 76°/0 zurückgegangen. Hier hatte der Wasserweg der Eisenbahn erliegen müssen.

Es waren aber nicht mehr, ober nur noch zum kleinsten Teil eigentliche Segelschiffe. Masten und Segel verschwanden jest allmählich, die
neuen Kähne waren sortan alle sür die Bedürfnisse des Schleppens zu
Berge gebaut, wenn auch die eisernen Kähne erst mit dem Sinken der Gisenpreise allgemeiner wurden. Durch geschickte Benutung dieses Vorteils
wußte sich je länger, desto mehr Holland wieder in den Besitz des Schiffsbaues zu sehen. In Preußen stellte eine Zählung im Jahre 1869 sest, daß
im Verlauf der letzten 20 Jahre die kleinen Segler unter 3000 Jtr. sich
um 23,3% vermindert, die großen um 78,5% vermehrt hätten. Seit
1856 war ihre Zahl von 787 auf 1019 gestiegen; dabei hatte sich die
Zahl der Fahrten der großen Schiffe mindestens verdoppelt. Die Zahl der
Schlepper hatte um 47,6%, ihre Pferderast um 34,5% zugenommen.
In allen oberrheinischen Staaten hatte allerdings die Anzahl der Schiffer
sehr abgenommen (Baden von 370 auf 221, aber mit ziemlich gleicher
Tonnenzahl, Bahern 24 zu 20, Hessen 167 zu 74).

<sup>1 3</sup>m Jahre 1850 643 815 3tr. gegen 1 397 647 3tr. der Gesellichaft.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Jahresbericht 1850.

<sup>3</sup> Niederlande und Naffau fehlten dabei. Gerade in den Niederlanden war aber der neue Aufschwung der Kleinbetriebe am größten. Über die Zunahme der Schleppichiffahrtgesellschaften cf. Jahresbericht 1857. Es waren ihrer damals 17 mit 50 Schleppern und 154 Anhängeschiffen vorhanden. Die eisernen Kähne hatten sich doch seit 1848 von 102 nur auf 116 vermehrt. Bgl. die genaueren Mitteilungen bei Eckert 283—288, dessen Ausführungen und Tabellen nichts zuzusügen ist.

Ram nun bergeftalt die Klein=Unternehmung feit 1848 wieder in die Bobe, jo geschah dies nur durch die Gingel-Ronkurreng, die Versuche der genoffenschaftlichen Zusammenjaffung in ben Rangsahrten verkummerten gang und gar 1. Noch 1848 hatte es geschienen, als ob fie wieder aufblühen würden, da es ihnen leichter war, mit den Schleppern feste Kontrakte zu schließen; aber ihre Zeit war vorbei. Das Schwanken der Frachten machte es ihnen immer schwerer, eine feste Tarifierung auf etwas längere Zeit, worin doch ihr Wefen bestand, vorzunehmen, die Einzelschiffer nahmen Pauschpreise statt die Fracht nach Zentnerzahl und Warengattung anzuschlagen. Bei dem ftets großen Angebot von Schiffsraum lag dem Raufmann jest nicht mehr fo viel wie früher daran, zu bestimmten Tagen auf sichere Absahrt eines Schiffes rechnen zu können; vor allem der Stückgut= verkehr, um deffentwillen die Beurten eingerichtet waren, zog fich überhaupt von der Wafferstraße auf die Eisenbahnen, oder soweit diese ihn behielt, genügten die Berfonendampfer. So verkummerte auch der Reft der Rangfahrten. Der Jahresbericht von 1860 hielt ihnen die Leichenrede: "Mit dem Eingehen diefer Fahrten wird das lette aus der Borzeit herstammende Band genoffenschaftlicher Organisation des Segelschifferstandes, der nur noch mit der größten Unftrengung, oft ohne Berdienft und nie mehr mit erheblichem Gewinn fein Geschäft betreibt, gerriffen." 1862 melbete er, daß die Beurtsahrt nur noch dem Namen nach beftebe. Auch die Ginzelschiffer hatten fich teilweise bequemt, ihr Gewerbe in Berbindung mit dem Eigenhandel auszuüben. Der Bericht der Zentralkommiffion von 1868 meint: folche Schiffer bilden eine Ausnahme von der Regel, daß die Schiffer einen ihren Leiftungen entsprechenden Reingewinn schon lange nicht mehr erzielten. Seitdem aber hat der Aufschwung des Rheinverkehrs wieder eine Fulle von Rleinschiffern. die nur Schiffer find, auf den Rhein gebracht; die gleichen Erwägungen über mangelnde Rentabilität werden auch jest in jedem ichlechten Jahre laut, in jedem auten vermehrt fich doch wieder die Anzahl der vorhandenen.

Unterdessen hatten sich seit 1848 die Existenzbedingungen der gesamten Schiffahrt verschoben. Die Konkurrenz des Landweges, die schon durch die Durchführung des Chausseebaues beträchtlicher als früher geworden war, hatte durch die Ausbildung des Eisenbahnneges ein erdrückendes übergewicht erlangt. Jede Darstellung des Berkehrswesens dieser letzten Epoche müßte von den Eisenbahnen ausgehen, da sie die unbestrittene Führung übernahmen, eine solche Untersuchung aber liegt nicht in unserer Ausgabe.

<sup>1</sup> Der Bericht der Zentralkommission von 1868 sest auf genossenschaftliches Zussammenhalten wieder Hoffnungen, die jedoch gang vergeblich waren.

Rur einzelne Tatfachen, an benen man bie Entfaltung diefer Konkurrenz und ihre Art besonders erkennen kann, mögen hier hervorgehoben werden.

Die ersten Gifenbahnen im Westen waren im wesentlichen als Zujahrt= ftraffen zu den Flüffen gedacht. Allerdings hat nicht nur Fr. Lift, sondern auch Sanfemann und Camphaufen fofort poftuliert, daß der Staat nach umfaffendem Plane fein Gebiet mit einem Gifenbahnnet umfpinne1, aber wenn Camphaufen einen Erfat ber Chauffeen durch Gifenbahnen nur dann für rätlich hielt, "wenn unter ebenso günstigen Wirkungen die Unterhaltung und Berginfung nebenbei erzielt werde", fo mußte bei der angitlichen Art die "gunftige Wirkung" zu berechnen, einstweilen der Gifenbahnbau darauf beschränkt bleiben, fich in das vorhandene Berkehrsnet als dienendes Blied einzuordnen. Die Bahnverbindung von Antwerpen nach Köln war, wie wir faben, gang als Transitstraße zwischen dem Meer und dem Rhein gedacht; die andere gleichzeitig konzessionierte Bahnverbindung, die Rhein-Weserbahn, zeigte schon durch ihren Ramen ihre Bestimmung an. In den wechselvollen Schicksalen 2, die biefes Projekt bis jur Ausführung durchzumachen hatte, hat wie bei der rheinischen Bahn die lokale Gifersucht, für die eigene Stadt die befte Zufahrtstraße jum Rhein zu gewinnen, die Hauptrolle gespielt, fie war maßgebend für die ersten Konkurrenzbahnen; denn Duffelborf, das immer wachsende, durfte Köln keinen Vorsprung gewinnen laffen; es mußte Umichlagsplat wie diefes bleiben 3. Der Rampf um die Eisenbahnlinien war in mancher Sinficht eine neue Auflage bes Rampfes um den Stapel. Ebenso mar bei den erften Planen der württembergischen Staatseisenbahnen der leitende Gedanke Berbindung des Nedars mit Donau und Bodenfee 4.

Wie matt betrieb man dagegen im Vergleich zu diesen Querbahnen die Längsbahnen in der Richtung des Stromes. Wohl war man in Berlin mit Rücksicht auf den Absatz der Ruhrkohlen einer Bahnverdindung mit Holland günstig; seit 1832 und 1834 verhandelte man über sie, aber ohne allen Nachdruck. Über 20 Jahre sollten vergehen, dis sie erreicht wurde 5. Als dann 1844 die ohne technische Schwierigkeiten zu bewältigenden Linien Köln—Kreseld und Köln—Bonn erbaut wurden, waren es Lokalbahnen;

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Zur Eifenbahn von Köln nach Antwerpen 1833. Über Hansemann Bergen = grün 188 f.

<sup>2</sup> hierüber eingehend Bergengrun 226 f. Fleck in Archiv für Gifenbahnwefen 1896 besonders 36 u. 39 f., 47 f.

<sup>3</sup> Bergengrun 256 ff.

<sup>4 3</sup> a c o b, Die Bürttembergischen Staatseifenbahnen.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Fleck a. a. D. S. 46.

an beren weitere Fortsetzung man zunächst nicht bachte. Mit namenloser Erbitterung bekämpsten sich in Bonn die Parteien der Bürgerschaft und die einzelnen Stadtteile wegen der Bahnhossfrage; denn man nahm an, daß nun Bonn der Personenstavel, der Umschlagsplatz zwischen Eisenbahn und Dampsschiss werden müsse. Auch am untern Maine war die Taunusbahn einstweilen nur der alten unbehilslichen Marktschissfahrt gesährlich?. Wohl hat damals Friedrich List in einem seiner besten, mit köstlichem Humor geschriebenen Aussätz die Unbedenklichseit, ja sogar die Notwendigkeit zweier Uferbahnen neben dem Rhein erwiesen, aber seine Prophezeiung von einer solchen Entwicklungssähigkeit griff weit vor. Die erste Längsbahn an der Elbe, Magdeburg—Wittenberge, rentierte nicht. Die geringe Erleichterung der Elbschiffahrt durch die Aussbewirkt<sup>3</sup>.

Nur da, wo die Fluffahrt größere Schwierigkeiten bot, schien eine Konkurrenz für die Eisenbahn in dieser ersten Epoche günstiger zu liegen. Selbst für die Ruhr glaubte der treffliche Wafferbauinspektor Beng, ber mit seinem sachkundigen Beirat bei der Ausarbeitung der Projekte der Eisenbahnen im Westen überall fordernd eingegriffen hat 4, daß man von einer Gifenbahn wohl Ausdehnung des Absatgebietes, Beschränkung des schäblichen Lagerns ber Roble, größere Regelmäßigkeit ber Preise bei regel= mäßigeren Bufuhren, erwarten tonne, aber fein Schlugurteil blieb boch: "Der Transport einer Gifenbahn bleibt immer auf die Maffen beschränkt, um welche die Ruhrbeforderung hinter dem Bedürfnis gurudbleibt" 5; eine wirksame Ronkurreng fei nur zu erwarten, wenn fich der Gisenbahntransport auf eine Entfernung von 3 Meilen beschränken könne. Demgemäß griff man auf der Ruhr, die bei dem bisherigen Zustand schon 1840 an die Grenze ihrer Leiftungsfähigkeit gelangt mar, zu Ausbauten und Bertiefungen des Flugbettes, so daß Fahrzeuge von 1,1 m Tiefgang mit 170 t Ladung auf ihr geben konnten. Selbst am Oberrhein schien es anfangs, als ob

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Eine Sammlung der Attenstücke, idie für die Anfänge des Gisenbahnwesens sehr instruktiv ist, hat der Generalanzeiger für Bonn, Jahrgang 1902 unter dem Titel "Giserne Angelegenheiten" veranstaltet.

<sup>2</sup> Edert S. 291.

<sup>3</sup> Fleck in Archiv f. E. 1895 S. 644 f. Erst nach der Fusion mit der Magdeburgs Halberstädter, die also bis 1863 auch mehr als Zusahrtstrecke zum Flusse gewirkt hatte, fortan aber ihren Verkehr lieber weiter auf die Bahn leitete, ersolgte ein Aufschwung.

<sup>4</sup> So auch später als Ministerialrat für das Eisenbahnwesen in Berlin. Arch. f. E. 1896 S. 29 A.

<sup>5</sup> Beng, Der Ruhrftrom.

die erften Gifenbahnlinien die Rheinschiffahrt heben wurden. Der Bericht ber Zentraltommiffion für 1839 tonftatierte das für ben Stragburger Bajen, aber Strafburg mar eben einstweilen Umschlagsplat. Sobald aber die Elfäffer Bahn als Langsbahn wirkte, erdrückte fie fofort die Schiffahrt. Man fuchte noch 1840 ein neues leichtes Schnellboot auf diese Strecke ju bringen, aber schon im Jahre 1842 mar zu konstatieren, daß die Strecke Süningen-Strafburg verode, und 1845 mar bei Breifach fein Schiff mehr vorübergegangen. Dagegen blühte jest Mülhaufen als Umschlagsplat der Bahn und des Rhein-Rhonekanals erft recht auf. Der Rhein-Rhonekanal, auf dem die französische Rohle nach dem Elfäffer Industriezentrum ging, erlebte damals feine goldenen Tage. Sein Berkehr ftieg vor 1848 schon einmal auf 15 Millionen Zentner, mahrend die hochste Ziffer des Rhein= verkehrs bei Emmerich im Jahre 1847 11 282 174 Zentner war. hier außerte fich bann aber feit 1848 die Ronkurreng ber frangofischen Gifen= bahnen. Dagegen hob sich feit der herstellung des Saarkanals (1867) fofort wieder der Strafburger Safen um ein weniges, weil nun die Saartohle den Rampf mit der von St. Etienne aufnehmen konnte.

Erst durch die badische Eisenbahn wurde jetzt Mannheim der unbestrittene Stapelplat des Rheinverkehrs. Bisher hatte der Wasserekehr bis Straßburg trot aller Unbequemlichkeit die Konkurrenz des Landverkehrs noch leidlich bestehen können. Nachdem im Jahre 1844 die badische Bahn ihren Landsgüterverkehr eröffnet hatte, sank aber sofort die Fracht sür den Tonnenstilometer von 40 Ps. auf 2,2 Ps. 1. Die Kölner Dampsschiftschrüsgesellschaft suchte demungeachtet sogar für den Personenverkehr die direkte Verbindung mit Straßburg ausrecht zu erhalten, sie sorderte damit nur die hestige Konkurrenz nicht nur der Bahn, sondern auch der Düsseldorser Gesellschaft heraus, die einen sörmlichen Vertrag mit der großherzoglichen Verwaltung über die gegenseitige Zuleitung des Verkehrs in Mannheim schloß. Schon 1847 hatte der Güterverkehr auf der Strecke oberhalb Mannheim ausgehört, im Jahre 1855 gab denn auch die Kölner Gesellschaft den ungleichen Kamps auf 2. Mannheims Hasenverkehr aber hatte sich gleich im ersten Jahre des Bahnsverkehrs safen wertehrs saft um ein Drittel gehoben 3. Die Kevolutionsstürme der solgenden

<sup>1</sup> Borgius I 112.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Bgl. die Tabelle der Zentralkommission, wieder abgedruckt bei Eckert 331. Die Bergfahrt bis Straßburg hatte 1843 noch 35 821 Zentner betragen, war 1846 schon auf 1480 Zentner gesunken, hörte 1854 auf; die Talfahrt als rein lokaler Berkehr zeigte wechselnde, aber immer geringfügige Mengen.

<sup>3</sup> Bericht der Zentralkommission 1845. Damals betrug er 1 898 846 Zentner. Die Steigerung gegen das Borjahr betrug 509 320 Zentner, im Jahre 1847 betrug

Jahre beeinträchtigten diesen Aufschwung des Mannheimer Hasenverkehrs boch nur vorübergehend. Bis zum Jahre 1856 steigerte sich das Tempo in diesem Wachstum noch sortwährend, damals erreichte es mit 5 205 836 Zentner seine Höhe, darauf ersolgte auch hier ein Rückgang und alsdann bis zum Erlaß der revidierten Rheinschiffshrtsakte saft völliger Stillstand. Auch hier hatte beim Ausbau des Eisenbahnnehes am Mittelrhein die Eisenbahn sich bald als Konkurrent und nicht bloß als Zusuhr= und Absahrtskraße, wie sie es ansangs gewesen war, enthüllt.

Cbenfo rafch und vollständig wie auf dem Rhein oberhalb Mannheims erlag die Schiffahrt auf den Seitenfluffen den Gisenbahnen, da sich auch hier die Hoffnung, daß fie ihnen den Bertehr zuleiten würden, als trügerisch erwies. Erst im Jahre 1850 war die erste kleine Bahnstrecke in Württemberg eröffnet worden, aber im Jahre 1858 fah fich bereits der Staat veranlagt, die Neckarschiffahrt, an deren Konkurrenz mit dem Main er einst so große Hoffnungen geknüpft hatte, gegen die Auszahlung von 50% des Nennwertes der Aftien zu übernehmen, d. h. ihr einen leichten Tod zu gewähren. Alle oft wiederholten Bersuche, Die Neckarschleppfahrt neu zu beleben, haben zu keinem befriedigenden Resultat geführt. Auf dem Main 1 verlor fich bei der Eröffnung der Bahnstrecke Bamberg-Schweinfurt im Jahre 1852 dort sosort der Schiffsverkehr. Darauf suchte die Dampischleppsahrt um so fräftiger auf dem Untermain den Verkehr an sich zu ziehen und geriet noch= mals in heftigen Kampf mit den Segelschiffern, die ganz konsequent nicht mehr und nicht weniger verlangten, als daß der Staat die Rorreftion des Mains, durch die das Kahrwaffer verbeffert wurde, wieder einstellen solle. Aber ber nachrudenden Gifenbahn fiel auch dort die Dampfichiffahrt jum Opfer, schon im Jahre 1854 nach Berkauf der besten Schiffe mar fie nur noch eine unbedeutende Lokalfahrt, im Jahre 1858 hatte fie gleichzeitig mit der Konkurrentin auf dem Neckar ihr Ende erreicht. Die Segelschiffahrt auf den Seitenfluffen teilte das Schickfal ihrer Gegnerin, nur daß fich bei ben geringen Ansprüchen dieses Rleinbetriebes etwas mehr Lokalverkehr erhielt. Im Jahre 1859 murden auch die Rangfahrten auf der Mofel gefündigt, weil fie die Konkurrenz mit der Eisenbahn nicht mehr aushalten konnten. Im Jahre 1864 berechnete die Zentraltommiffion, daß der Jahresausfall auf den Rebenflüffen betrage: Auf dem Nedar bei Mannheim 2428 Schiffe mit 1346244 Zentner, auf dem Main bei Höchst 2004 Schiffe mit 1 134 894 Zentner, auf der Lahn bei Riederlahnstein 2030 Schiffe mit

bie Jahreszunahme 670000 Zentner. Die Bergfahrt ab Mannheim aber hatte 1845 um 43 210 Zentner abgenommen.

<sup>1</sup> Schanz S. 189 f.

Schriften CI. - Schiffahrt b. b. Strome. II.

1 149 023 Zentner. Nur die Schiffahrt auf der Ruhr, wo, wie wir sahen, der Staat die Konsequenz zog, die Kanalisierung des Flusses selber durchzussühren, hielt sich die Schiffahrt, freilich auch nur so lange, bis hier das Eisenbahnnetz völlig ausgebaut war, um alsdann gerade hier völlig zussammenzubrechen. Immerhin war es ein deutliches Zeichen, auf welche Weise in einer späteren Zeit die Technik auch die Nebenslüsse wieder dem großen Verkehr zugänglich machen konnte.

So leichtes Spiel wie auf den bisher betrachteten Strecken hatten nun die Längsbahnen auf der Hauptstrecke des Stromes abwärts Mannheim nicht. Die beiden Dampfichiffahrtsgefellschaften erlitten wohl in den erften Jahren nach Eröffnung der Bahn einen Rudgang ber Berfonenbeforderung, wußten ihn aber doch, freilich mit schweren Ginbugen, durch Tarifberab= fetzung auf ber Sobe zu halten; die Steigerung freilich mar fortan nur fehr langfam und oft - fo 1864 - unterbrochen 1. 3m Güterverkehr zeigte fich fogleich, daß auch die zuleitenden Querbahnen ihre hebende Wirkung nur für einzelne Stromftrecken äußerten, andere dagegen lahm legten. So war es gleich bei der ersten Linie Köln—Antwerpen der Fall. Sie mußte, wie dies ja auch die Absicht war, die Schiffahrt auf dem Niederrhein druden. Schon im ersten Jahre ihres Betriebes, berichtete die Düffeldorfer Sandelskammer, habe fie der Schiffahrt einige 100000 Zentner entzogen; wäre nicht die Kölner Schleppjahrt entstanden und durch sie die alte Lethargie beseitigt worden, so wurde der Rudgang noch viel fühlbarer sein. Aber auch so sei die Schleppfahrt eigentlich nur bei der Talfahrt im Borteil, bei ottroipflichtiger Durchfuhr fei die Konkurrenz mit dem Schienenwege schon jest unmöglich, bei der Einfuhr könne die Schleppfahrt nur in wenigen Artikeln, wie Saute, Twifte, Indigo konkurrieren, bei anderen fei fie schon unterlegen 2. Da die belgische Bahn Staatsbahn fei. könne die dortige Regierung, je nachdem es die Konkurrenz erheische, mit ben Transportpreifen fteigen und fallen, um der Seefchiffahrt, dem Tranfit, bem Eigenhandel Belgiens aufzuhelfen; Holland aber bleibe fortan abhängig von den Frachtpreisen, die Belgien auf der Bahn felbständig reguliere. Die Duffeldorfer waren fo einfichtig, den Borteil diefer Berfchiebung für die Gefamtheit anzuerkennen, fie wußten wie jedermann, daß holland die

<sup>1</sup> Siehe oben und die Berkehrstabelle der Zentralkommission bei Edert und bessen Ausführungen S. 339 f.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> H.-A. Düffelborf an die Zentralkommission 12. Oktober 1844. Die Bahnsfracht von Antwerpen stellte sich im Bergleich zur Wasserracht von Rotterdam inklusive der Belastungen bei 100 kg Baumwolle 208 Cts.: 275, Masseln 137: 230, Tran, Öl, Wein 268: 293, Kassel, Reis 238: 285.

Konsequenzen aus dieser Konkurrenz der Eisenbahn durch Erleichterung der Schiffahrt ziehen müsse, sie skutte damals für Düsseldorf selber das Programm fest, das sie in den nächsten Jahrzehnten mit großer Konsequenz versolgt hat: Ausbildung Düsseldoris zum Eisenbahnknotenpunkt, Ausbebung aller Schiffsahrtsabgaben, Stistung einer eigenen Schleppsahrt, wozu die andern niederzrheinischen Pläge Duisdurg, Ürdingen, Neuß halsen.

Wohl ftieg zunächst die Schiffahrt noch im allgemeinen, aber schon 1854, beim Bochstande der Schiffahrt, fing man an zu zweiseln, ob fie fich bei weiterer Entwicklung der Gifenbahnen auf diesem Bunkte werde halten konnen. Daß fich die Wirtschaftstrifis des Jahres 1857 in allen Rheinhafen bemerklich machte, war erklärlich, aber auch nach ihrer überwindung wollte der Schiffsverkehr keinen rechten Aufschwung mehr nehmen, und im Jahre 1859 mußte bereits die Bentralkommiffion den Beschluß faffen: "Bei dem großen Interesse an dem ferneren Bestehen und Gedeihen der Rheinschiffahrt bleibt ju hoffen, daß bei fortgesetten Berhandlungen über das Mag und die Modalitäten der zu bewilligenden Erleichterungen unter Berücksichtigung der veränderten dringenden Verhältnisse und der eingetretenen immer größeren Ronturreng der Gifenbahnen ohne weiteren Bergug gu einem baldigen, gedeihlichen Abschluß gelangen werde." In jenem einen Jahre hatte der Berkehr von 9 Safen um 2 608 546 Zentner abgenommen. babon in Mannheim allein um 1050785 Zentner. Dem ftand allerding? in 8 Safen eine Zunahme von 1016258 Bentnern gegenüber, aber mehr als die Sälfte von diefen entfiel auf Ruhrort mit 540 916 Zentner. Gerade in den folgenden Jahren aber begann der überlegene Wettbewerb der Gifenbahnen auch um die Kohlenfrachten. Befonders bezeichnend ift die Ent= wicklung in Röln1. Der Schiffahrtsverkehr ging hier in den Jahren 1856 bis 1863 von 366724 Tonnen auf 233687 Tonnen gurud, mahrend ber Güterverkehr auf den Bahnhöfen fich gleichzeitig von 436 228 Tonnen auf 790 778 Tonnen fteigerte. Die Bernachläffigung des hafens trug wohl bierzu bei, aber in den meiften Safenplagen, felbft in Mannheim, ftellte fich die Sache kaum anders. Was Wirminghaus von Roln fagt, gilt vom gangem Rheinverkehr: "Sandel und Induftrie, überhaupt die gange Unternehmung, gewiffermaßen geblendet durch die unerwarteten Erfolge des neuen Transportmittels, wandten fich von der Schiffahrt ab."

Die Mannheimer Zollstelle hatte 1856 das Maximum von 5205896 Zentnern erreicht und war 1864 auf 3244123 Zentner gesunken<sup>2</sup>. Was

<sup>1</sup> Wirminghaus, Die Rölner Rheinschiffahrt G. 39 f.

<sup>2</sup> Es scheint jeboch, daß in dieser Ziffer der Bergberkehr, der in Mannheim selber endete — also ein Hauptteil nicht enthalten ift.

wichtiger ist: ber Talverkehr Mannheims zeigte von 1856 auf 1865 den Rückgang von 4551200 Zentnern auf 2176692 Zentner. Erst als man 5 Jahre nach Aushebung der Rheinzölle den Vergleich der Entwicklung zwischen 1843 und 1871 zog, zeigte sich, daß sich der Hafenverkehr Mannheims im Ganzen versünissacht, der von Ludwigshasen sogar verneunsacht hatte. Überall aber zeigte sich von Duisdurg an auswärts die enorme Differenz zwischen Berg= und Talversand. Man kann im Durchschnitt der Jahre bis zur Aushebung der Rheinzölle rechnen, daß nur wenig über die Hälfte der Güter der Bergsahrt talwärts gingen. Von Duisdurg= Ruhrort ab kehrte sich das Verhältnis natürlich um; hier war das Mißverhältnis sogar noch größer. Der Jahresdericht von 1867 sührt als Beispiel an, daß bei Emmerich 10183 beladene Fahrzeuge abwärts, aber nur 3008 auswärts gingen. In Mannheim dagegen gingen von 2321 beladen ansgekommenen Schiffen 763 unbeladen zurück.

Wenn man allerdings den Gesamtverkehr der rheinischen häsen ins Auge saßt², so scheint hier mehr Stillstand als Rückgang eingetreten zu sein, und der Gesamtverkehr bei den Zollämtern — eine allerdings nicht sehr beweiskräftige Zahl — würde sogar eine andauernde Erhöhung zeigen; hier aber kommt alles auf die Zusammensehung der Transporte an. Sie hatte sich gegen srüher außerordentlich verschoben. In dem Jahre der Aufschedung der Rheinzölle hat die Zentralkommission<sup>3</sup> einen Rückblick, der zusgleich ein Ausblick in die Zukunst sein sollte, angestellt: den Gisenbahnen hätten sich sene Güter zugewendet, deren Empfänger weniger auf die Höhe des Frachtsabes, als auf die Kürze der Lieserzeit Gewicht legten. Das seine Waren, die den Schwankungen des Angebots und der Nachstage aussgeseht und Gegenstände der Spekulation sind, ebenso die zum Luxus

Bericht ber Zentralfommiffion für 1871. Mannheim: 1843 1 737 517 3tr.,
 1871 8 036 121 3tr. Lubwigshafen: 1843 374 399 3tr., 1871 3 120 823 3tr.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Nach meinen Berechnungen, für deren Egaktheit ich aber nicht bürge — benn Statistik ist nicht meine Sache — würde dieser Gesamtverkehr 1857 auf 27667000 3tr. und 1864 auf 27 020 333 3tr. gestanden haben, in der Zwischenzeit würde 1862 mit 32 381 000 3tr. allein einen nennenswerten Mehrbetrag ausweisen. Bgl. die Übersicht der Zollämter bei Eckert 332 f. Es ist nun weiterhin wünschenswert eine Statistik der mit der Bahn versendeten Gütermengen, eine Spezialisserung der Waren und ihrer Berteilung auf die Berkehrswege, vor allem ebenso genaue statistische Untersuchungen für die einzelnen Hössen, wie sie Wirminghaus für Köln gegeben hat. Ich bin mir wohl bewußt, daß allgemeine Kennzeichnungen, gegründet auf symptomatische Zahlen, wie ich sie hier gebe, die Erkenntnis der Vorgänge nicht viel fördern.

<sup>3</sup> Bericht von 1866, die Tabellen deffelben jum Teil abgedrudt bei Edert 350 f.

gehören. Das absolute Gewicht der auf dem Rheine versandten Waren nehme baher beständig zu, die Zusammensehung aber andere fich. Man zog damals daraus den seitdem so oft und bisweilen wie eine feststehende Lehre wiederholten Schluß: "Die Schiffahrt tritt dadurch in die ihr angewiesenen natürlichen Bahnen und ihr absoluter Nugen steigert fich mit der Berringerung des Transports derjenigen Waren und Guter, welche schneller und beshalb billiger durch die Gifenbahnen befördert werden können." Das war damals als ein Troft für die ftodende Schiffahrt gemeint, feidem hat man jedoch diese schwächliche Lehre von der natürlichen Berteilung der Transporte bekanntlich viel mehr zur Beschwichtigung der Befürchtungen der Gifenbahnvertreter benükt. Besonders auffallend war der Rudgang der Raffee= versendung auf dem Rhein (Eingang bei Emmerich 1856: 632 748 Zentner, 1866: 378 913 Zentner), bei Rohtabak (Emmerich 1856: 152 822 Zentner, 1866: 80 400 Zentner), Baumwollengarn (1856: 156 636 Zentner, 1865: 85 503 Zentner 1). 3m Talberkehr waren Wein und fogar Robeisen einst= weilen noch ziemlich gleich geblieben; wertvolle Textilwaren bagegen hatten den Waffermeg überhaupt verlaffen. Schon 1857 bezog Elberfeld den englischen Twift nur noch mit der Bahn. Gine Frachtstatistit aus dem Jahre 1870 zeigt allerdings auch eine fo geringe Spannung zwischen den Schiffs= und Gifenbahnfrachten, und eine fo viel größere Regelmäßigkeit der letteren, gerade für die hochwertigen Waren, daß diese Verschiebungen fehr erklärlich werben. Sie dauerten auch in der nächften Zeit fort, und die Ausnahme= tarife der Bahnen für Gifen entzogen es schon feit 1870 der Schiffahrt fast ganz.

Dagegen hob sich der Versand von Rohmaterialien auf dem Wasserweg beständig. Höchst schwankend blieb zwar noch immer der Getreideversand<sup>2</sup>, weil er von den Ernten abhing. Hatte man in der großen Agrarkrisis vor 1830 im Getreideexport aus dem westlichen Deutschland, womöglich nach Amerika die Rettung gesehen, so konnte schon 1848 die Handelskammer Köln in einem für die Nationalversammlung bestimmten Überblick über die Lage der Bolkswirtschaft bemerken: Der Eigenhandel mit Getreide gehe nur noch nach Frankreich und werde nie mehr die frühere Bedeutung erreichen, nicht allein wegen des Mehrbedarss im Inland, sondern auch wegen der entsernteren Konkurrenz, die durch die jetzige Zollpolitik Englands begünstigt werde. Nur eine kurze Zeit war auch Mannheim Exportplatz geblieben.

<sup>1</sup> Der Berjand der Rohbaumwolle war dagegen ziemlich gleich geblieben.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Die inhaltlich guten Ausführungen von Borgius, Mannheim 139 ff. 2c. find leiber durch gar kein Zahlenmaterial geftütt.

Als dort beinahe plöglich der Ankauf in der Getreidehalle aufhörte, konnte man die Umwandlung ansangs gar nicht begreifen; man suchte ihre Grunde in allerlei Rebensachen statt in dem völlig ausreichenden Grunde des Wachsens der Hollandische Importeure knupften jest mit Mannheim zuerft feit dem Ende der vierziger Jahre an, binnen kurzem gestalteten fich die Mannheimer Agenturen zu felbständigen Importfirmen aus; fie wußten den Widerftand des junftmäßigen Sandels und das Migtrauen ber Regierung zu überwinden; die Teuerung der Jahre 1852-56 begünftigte diese Ent= widlung, fie war schon erstartt, als mit 1857 wiederum gute Jahre begannen. Gben in jener Zeit begann aber auch der große öfterreichifch= ungarische Import mit Hilfe ber Bahn. Auch ihn wußte Mannheim großenteils an fich ju ziehen 1, aber auch hier zeigte fich bald der Ginfluß der Eisenbahn-Ronventionen jum Schaden des Waffermeges, der anfangs ab Mannheim diefe Talladungen aufgenommen hatte. Der Jahresbericht für 1867 bemerkte, daß durch die Begunftigung der langeren Sahrstrecke die Benützung der Wafferstraße untunlich geworden fei, fo daß fich für ungarisches Getreide die Gifenbahnfracht nach dem Unterrhein verhältnis= mäßig billiger als nach dem Oberrhein ftelle.

Ein beträchtlicher Rückgang war auch in der Holzstößerei zu spüren, wo doch die dauernde Überlegenheit des Wasserweges unbestreitbar ist. Die Zentralkommission erklärte ihn im Jahre 1866 aus einem Zusammentressen mehrerer Ursachen: Steigerung der Holzpreise in den deutschen Produktionszehieten, erleichterter Bezug zur See in den Riederlanden, bedeutender Bedarf an Eisenbahnschwellen, endlich, aber zuletzt, auch hier Konkurrenz der Eisenbahnen. Es sind dieselben Gründe, welche verstärkt sortwirkend Deutschland zum Importland für Holz gemacht haben. Der Absah nach den Riederlanden sür Rußz und Bauholz auf dem Rhein war binnen eines Jahrzehntes auf ein Fünstel, der von anderem Holz auf weniger als die Hälfte gefallen. Dagegen hatte sich der Schiffsverkehr mit Brettern in Deutschland selbst, dank der Anlage neuer Sägewerke und der erhöhten Baulust, merklich gesteigert.

Der Aufschwung der Industrie, die mit ihren Fertigwaren dem Wasserweg sernblieb, kam ihm doch durch den Bezug der Rohmaterialien zu gute. Der Versand der Eisenerze fiel einstweilen ganz der Schiffahrt zu; hier hat erst in der Gegenwart die Bahn mit abnorm billigen Tarisen den Kampf

<sup>1</sup> Borgius I 161, Berichte ber Zentraltommiffion 1867.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Bei Emmerich paffierten 1856: Hartholz 96 626, Weichholz 115 877, Bauund Rugholz 470 395; 1866: Hartholz 45 602, Weichholz 47 743, Bau- und Rugholz 99 630 cbm.

vielfach fiegreich aufgenommen. Roch hielt fich auch bis zum Schluß diefer Epoche der Bezug des Rohzuckers, des Materials für jene Induftrie, die zuerft am Rheine felbst zur Blüte gelangt war. Dann brach er bei der raschen Entwicklung der Rübenindustrie plöglich zusammen 1. Noch im Jahre 1843 hatte die Rheinische Zeitung unter der Führung von Karl Marx und Mevissen mit allem Gifer für Begunftigung der Rölner Kaffinerien gefämpft, bald darauf hatte fich die rheinische Buckerindustrie zu ihrem Borteil und dem der Landwirtschaft entschloffen, sich der einheimischen Rohzucker-Produktion zuzuwenden. Erst 1867 erschien auch zuerst das Petroleum auf dem Rheine. Noch war aber am stärksten die Steigerung bei der Kohle. Es gingen 1856 Kohlen bei Emmerich zu Tal 6357888 Bentner, 1866: 16074870 Bentner, und bei Cobleng zu Berg 1856: 3 210 195 Bentner, 1866: 8 969 661 Bentner2. Die Ruhrkohle hatte, nachdem ihr in den Niederlanden wieder belgische und englische Rohle eine oft überlegene Konkurrenz machten, ihren deutschen Markt beständig zu erweitern gewufit. Sie mar jett unbestritten die wichtigste Ware des Waffer-Im Jahre 1867 machte Kohle bei Emmerich=Lobith 65 % ber Güter und ebenso viel in Mannheim aus. Im Jahre 1849 waren, so wichtig im Berhaltnis, wie wir früher gesehen, auch schon vorher ftets die Rohlen= schiffahrt gewesen war, doch erst 12831672 Zentner in Ruhrort und Duisburg verschifft worden; 1867 waren es 38 583 834 Zentner. machten in den nächsten Jahren die Gifenbahnen, die eben damals zu den Ronventionaltarifen übergingen, um den Transport auch auf weite Strecken zu behalten, einen Vorstoß, um dem Wasserweg möglichst auch diese Ware zu entziehen. 3m Jahre 1873 mar bie Berfendung auf 32 309 973 Bentner gefunten. Der gefamte Ausfall aber tam zu Laften der Bergjahrt. hatte früher, 1849, für Kohle das Doppelte der Taljahrt betragen, dann 1865 dieser etwa gleich gestanden, jest fiel sie durch die Konkurrenz der Bahn fast auf die Hälfte derfelben. Bis Köln ging die Rohle fast nur noch auf der Bahn. In der Talfahrt dagegen blieb der Wafferweg billiger, der Berfand der gleiche 3.

<sup>1 1865</sup> wurden zu Schiff noch 282 874 Zentner, 1867 nur noch 42 581 Zentner bezogen.

<sup>2</sup> Über die gesamte Bergfracht ab Ruhrort, f. u.

<sup>3</sup> Jahresbericht 1873 S. 107 f. Kohlenversand 1849 im ganzen: Bergfahrt 8718 000, Talfahrt 3 664 000, Summa 12 382 000. Im Jahre 1873: Bergfahrt 12 294 812, Talfahrt 20 015 111, Summa 32 309 923. Im Jahre 1865 hatte die Bergfahrt mit 21 452 078 Jtr. ihr Maximum, doch stand die Talfracht mit 20 Mill. ihr schon fast gleich.

So war überall der Rampf der Schiffahrt mit der Gifenbahn ein Auch in den leitenden Perfonlichkeiten fpricht es fich aus, überaus harter. daß die höhere Intelligeng und Energie der Leitung jest auf der Seite der Bahnen war. In der vorhergehenden Epoche hatten die bedeutenbsten Röpfe, Merkens und Camphaufen, fich der Entwicklung des Wafferverkehrs zugewandt. Jest hatte sich Camphaujen nach den Aufregungen des Revolutions= jahres mit philosophischer Ruhe der stillsten der Wiffenschaften, der Aftronomie, als Foricher zugewandt. An der Spite der rheinischen Bahn aber entwickelte Mevissen zwar ohne Rücksichtslosigkeit, aber mit durchdringendem Scharsblick und raftlosem Gifer den Bahnverkehr; die Technik der Schiffahrt selber blieb stehen: Ein Schlepper mit 3-4 Anhängern beförderte auch 1870 1 noch nicht mehr als 20000-25000 Zentner. War es nun unter folchen Umftänden nicht ein leidiger Troft, wenn es 1867 hieß: "Wie fehr auch die Schifffahrt durch die Ronkurreng der Gifenbahn bedrängt worden ift, fo hat diefe doch ihre Grenzen. Die Zukunft der Schiffahrt ift nicht bedroht. Wiederkehr des Vertrauens in die Sicherheit des europäischen Friedens wird man die bedeutenden Vorteile erkennen, die eine von allen Abgaben befreite wohl unterhaltene, mit zahlreichen Safen und Berkehrsanftalten verfebene große Wafferstraße vor jedem Landweg voraus hat?" Die Erfahrungen der nächsten Sahre, als der Gifenbahn der Bergtransport felbst der Rohle zufiel, schienen diesem Optimismus zu widersprechen, aber er hat Recht behalten.

Damit aber auch nur eine wirksame Konkurrenz durchgeführt werde, war, wie jener Bericht es andeutet, das tätige Eingreisen des Staates nötig gewesen: Er hatte seine Leistungen durch die Verbesserung der Wasserstraße vergrößern und zugleich auf jede Einnahme durch die Aushebung des Restes der Wasserselle verzichten mussen, damit der bedrohte Rhein wieder zu einer Straße des Weltverkehrs werden konnte.

## Elftes Rapitel.

## Der Verfall und die Aufhebung der Schiffahrts= abaaben.

Die Rheinzölle, wie sie seit 1843 und seit dem "definitiven Taris" von 1845 sestgelegt waren, waren, wie wir gesehen haben, tatsächlich nichts anderes als eine besondere Form von Eingangs= und Durchsuhrzöllen für ausländische Waren, die man als einen Zuschlag bei ihrer Einsuhr auf dem Wasserwege erhob. Man kann nicht scharf genug betonen, daß sie

<sup>1</sup> Jahresbericht 1869/70.

keine eigentlichen Schiffahrtsabgaben mehr waren, die für die Benützung der Wasserstraße als solcher erhoben wurden. Wohl war dies aber die Rekognition, die nach dem Schiffsraum erhoben wurde. Während durch den Widerrus der Oktroisreiheit für ausländische Waren, wenn sie in den freien Berkehr übergegangen waren, sich die eigentlichen Jölle wieder sehr erhöht hätten, war wenigstens durch die Ausbedung der Rekognition sür leere Schiffe im Jahre 1847 eine Unbilligkeit abgestellt worden. Am preußischen Rheine aber vergaß man nicht, daß schon eine Reihe von Jahren hindurch die Abgabenlast der Schiffahrt gerade sür diejenigen Waren, in denen sie sich jeht besonders bedrängt sah, geringer gewesen war.

Da regte das Jahr 1848 alle Wünsche und Hoffnungen auf; die deutsche Sandelseinheit und die gleichmäßige Behandlung aller deutschen Ströme schienen sich im Fluge erreichen zu lassen. Auch hier hat das Revolutionsjahr zwar nichts geschaffen, aber alles vorbereitet. Das Signal ju der verkehrspolitischen Bewegung gab die Samburger Rommerg-Deputation. In einem von Ad. Soetbeer verfagten Rundichreiben vom 27. April forderte fie alle am Schiffahrtsverkehr auf Elbe, Wefer, Rhein und Donau beteiligten Sandelskammern zu gemeinsamer Petition bei der National= versammlung auf. In dem Borschlag zu einer folchen spricht fich die Un= geduld mit dem langfamen Tempo der bisherigen Entwicklung, wie fie die allgemeine Zeitstimmung mar, unzweideutig aus: Bas habe ber Wiener Kongreß gebracht? — Gigentlich nur bie Zuficherung, daß die Bedrückung nicht noch ärger werden folle. 33 Jahre feien mit Berhandlungen bergangen. In einer Zeit, wo die Regierungen der Entwicklung bes inneren Bertehrs alle Aufmertfamteit zuwandten, fei für die Fluffe faft nichts geschehen, weil die Nationaleinheit ein leerer Schall mar; in Rufland und Amerika gebe es als Einheitstaaten keine Flugzolle; bem Schifferstand aber fei nur durch Aufhebung der Fluggolle zu helfen, mahrend zugleich fefte Bestimmungen über die Unterhaltung der Fahrbahn getroffen werden mußten. 32 Sandelstammern fcoloffen fich dem Antrag an und eine große Menge anderer Betitionen folgte nach. Jedoch ift bemerkenswert, daß die alte Vorkampferin für die Freiheit des Rheines, die Sandelstammer Roln, von beren hervorragenoften Mitgliedern Camphaufen jest an der Spige des preußischen Ministeriums, Mebiffen als Staatssetretar bes handels im Reichsministerium ftanden, fich febr behutsam ausdrückte 1. Indem fie für völlige Aufhebung ber Tranfitzolle eintrat, wünschte fie doch in Betreff der

<sup>1</sup> Sie arbeitete eine zusammenfaffende Darlegung der rheinischen Handels= verhältniffe aus, die übrigens nicht in den Druck gekommen ift.

Atheinschiffahrtsabgaben diesen Antrag vorläufig noch zu beschränken, weil auch außerdeutsche Staaten deren erhöben, weil auf dem Ertrage noch bebeutende Lasten hasteten und weil sehr viel dasur spreche, denjenigen zu den ersorderlichen Ausgaben beitragen zu lassen, der Anstalten, deren Instandsehung und Erhaltung mit Kosten verbunden ist, benüge und sich selbst in leistungssähigem Zustande besinde; also sei nur eine beträchtliche Herabssehung dieser Zölle zulässig und notwendig.

Auch in der Nationalversammlung schieden sich in dieser Frage die Meinungen. Bu dem Berichte, der am 4. September von der Majorität des volkswirtschaftlichen Ausschuffes ausgegeben wurde, erschienen nicht weniger als 3 Minoritätsvoten 1. Die Regierungsbevollmächtigten hatten mit Ausnahme von Burttemberg, Baben, Samburg, Schleswig-Holftein es für untunlich erklart, vor Bollendung der Reichsverfaffung und Regulierung der allgemeinen Boll- und handelsverhältniffe Deutschlands ein Gefet über Flugzölle zu erlaffen; fie beantragten aber schon jest, daß nach wie vor den Einzelstaaten die Unterhaltung und Berbefferung der Rahrstraße, jedoch unter Aufficht des Reiches überlaffen wurde; Reuanlagen follten durch das Reich bestimmt werden. Sie wünschten statt völliger Aufhebung der Zölle die Feftstellung eines Wafferwegegeldes burch die Reichsgewalt, behufs Deckung der Unterhaltungskoften, jedoch jo, daß nie ein ungünstigerer Zustand als der in den geltenden Konventionen bestimmte eintreten durfe, und außerdem vollständige Entschädigung der Staaten. Demgemäß iprach fich auch ber Berjaffungsausschuß nicht für völlige Aufhebung, sondern nur für Berabfekung auf die Selbstfoften aus. Das war dem volkswirtschaftlichen Ausschuß der Nationalversammlung viel zu wenig. Ihm erschien es, als ob die bisherigen Bertrage lediglich im fiskalischen Interesse der beteiligten Ujerstaaten abgeschlossen seien, er berechnete, daß auf der Elbe 1008 500 Taler an Zöllen erhoben, nur 381 600 Taler für den Fluß ausgegeben würden; auf dem Rheine ftelle fich der Ginnahme von 905 000 Talern eine Ausgabe von 605 000 Talern gegenüber; namentlich nehme Preußen allein 590 000 Taler ein und gebe nur 215 000 Taler aus, mahrend Baden auf eine Einnahme von 70 000 Talern eine Ausgabe von 241 000 Talern habe; daher fei bei folcher Berschiedenheit der Ausgaben eine nach den Unterhaltungskoften bemeffene Abgabe unmöglich. Er schlug also eine sofortige Regelung vor, da die Flußschiffahrt doch in keiner unmittelbaren Verbindung mit der allgemeinen Zolleinigung stehe. Auch meinte man ctwas naiv: man brauche nicht nach dem Antrag Preußens zunächst eine

<sup>1</sup> Berichte der Nationalversammlung V 3755 ff.

Regelung der Verhältnisse mit Holland abzuwarten und die Aufhebung der Rheinzölle als Berhandlungsmittel zu benützen, um andere Anforderungen an Holland erfüllt zu feben; vielmehr biete bas zu erwartende deutsche Boll- und Sandelsstiftem viel fraftigere Sandhaben, um Solland gefügig ju Die Erfahrung habe gelehrt, daß felbst die Erhebung hober machen. Schiffsabgaben die Unterhaltung der Wafferftrage und des Leinbiades nicht gewährleiste; so munschte man ihre völlige Aushebung und Übernahme der fonventionellen Ströme 1 auf das Reich. Immerhin beschränkte man in dem vorgelegten Gesetzentwurf diese völlige Freiheit auf die Reichsangehörigen. Noch hierüber hinausgehend wollte Mority Mohl, indem er die heftigsten Beschuldigungen gegen die bisherige Sonderpolitik der Ginzelstaaten in Bertehrsfachen erhob, jogar Rrahnen-, Safen- und Schleufengebühren allein der Reichsgewalt unterftellen. Singegen mahnten zwei andere Minoritäts= voten zur Vorficht. Das eine von L. von Könne verjaßt, munschte wenigstens den Rhein auszunehmen, um Solland hiermit zur Ginschränkung feiner monopolistischen Rolonialpolitit zu nötigen; das andere von Lette und Reden verjagt, hielt es überhaupt nicht für opportun, sogleich mit der Aufhebung vorzugehen - die Majorität hatte den 1. Januar 1849 als Termin vorgeschlagen; man muffe doch, wenn man fo große Aufgaben dem Reich zuweisen wolle, erst die vorausgehende Ordnung des Reichsfinanzwesens abwarten; man möge baher der Zentralgewalt die Ausarbeitung eines Befegentwurjes auftragen.

Kaum wurden diese Gutachten bekannt, so erhob sich gegen die Minoritätsvoten ein Sturm der Entrüstung und Proteste in den Rheinslanden. Sanz anders als disher war jett die Parteigruppierung. Die so sange bekämpsten Holländer waren jett die Führer der rheinischen öffentlichen Meinung, Preußen erschien nur als der eigennützige siskalische Staat. Die Kölnische Zeitung stellte sich ganz auf die Seite Hollands und öffente allen holländischen Erörterungen über die Rheinfrage zustimmend ihre Spalten. In den Minoritätsvoten sahen diese Blätter "nur einen Streich der neidischen Hanseaten". Das sührende holländische Organ, das Handelsblad, bedauerte, daß man in Deutschland die Erinnerung an die Zeit des jusqu'a la mer nicht los werde; das jetzige Holland sei ein ganz anderes; Bondels berühmter Bers: "Der Rhein ist geschaffen srei zu sein" sei jetzt sein Wahlspruch. Die nächste Folgezeit hat in der Tat gezeigt, daß es den Holländern mit dieser Bersicherung Ernst war. Was den Rhein anlangt, so war nun freilich ihre

¹ Als folde werden stets die der Wiener Konvention unterstehenden, mehreren Staaten gemeinsamen Ströme bezeichnet.

Bekehrung zu freiheitlichen Grundfagen jest tein besonderes Berdienft mehr; denn die belgisch=rheinische Bahn und die deutschen Schleppsahrten hatten ihren Rheinhandel lahm gelegt; es galt jest vielmehr, verlorenes Gebiet neu Die niederländische Diplomatie verfuhr auch jett wieder fehr geschickt. Der Gefandte v. Scherff verfandte überall bin eine Denkichrift über die Stellung hollands, in der er, ohne auf die Grunde der Underung einzugehen, zeigte, wie feit 1842 Solland für die Aufhebung der Rhein= golle eingetreten fei, wie aber Preugens Migtrauen und die Berbindung, in die es diese Frage mit anderen Wünschen gebracht, ihre Lösung verhindert habe. Er hatte schon im August bem Reichhandelsministerium völlige Aufhebung bes droit fixe jugefichert, bas ja ohne Zweifel ein gut verburgtes Recht Sollands barftellte, wenn die beutschen Staaten die Rheinschiffahrtsabgaben aufhöben; er erbot fich zugleich, Deutschland an allen Borteilen des handels= vertrages mit Belgien teilnehmen zu laffen, und gestand schlieflich auch Befreiung der Rheinseeschiffe vom besonderen Patente zu. Rolonialhandel, der immer Breugens hauptforderung gewesen mar, mar allerdings einstweilen noch nicht die Rede.

Die fämtlichen rheinischen Handelskammern und städtischen Vertreter traten hierauf in Coblenz Anfang November zu einer Sandelskonfereng zu-Auch Roln ftellte fich jest wieder entschieden auf die Seite derer, die am meisten forderten. Das große Wort führte hier vor allem der Bertreter der Handelskammer Würzburg und des Ludwigskanals, Rigaud. In einer Klugschrift und zahlreichen besonderen Anschreiben führte er die Sache Hollands. Diefe bayerischen Raufleute wollten nicht von dem Traum laffen, daß bem Main und bem Ludwigskanal die Rolle der großen europäischen Tranfitstraße beschieden sei. Rigaud fah überall nur Treibereien Breukens, dem er die Absicht unterlegte, den Rheinverkehr zu Gunften feines Gifenbahn= neges zu ruinieren, wie es auch den Bollverein ausnute, um feine Sandels= übermacht festzustellen. An Solland weitere Anforderungen zu ftellen, fei unbillig: benn mas murbe man fagen, wenn etwa auch holland für feinen Sandel besondere Entrepots in Frankfurt und Roln verlange. wünschte die Sandelskonfereng, indem fie fich gegen die Minoritätsvoten als eine Verschleppung erklärte, doch eine gründliche Wahrnehmung der deutschen Interessen, da die völlige Aushebung des Oktroi für den niederländischen Schiffer eine weit größere Bebeutung als für den beutschen habe. Auch von Frankreich wünschte fie außer jener Aufhebung Gleichstellung der Einfuhr über See und über Rhein und Mofel gu eclangen.

<sup>1</sup> Rigaud, Betrachtungen über ben rheinischen Schiffahrtsverkehr.

Um 2. Dezember fanden die Berhandlungen in der Nationalversamm= lung ftatt. Morik Mohl kampfte mit dem gangen Aufgebot feiner pathetischen Beredfamkeit für die fosortige Aushebung der Bolle, damit man "folche Greuel nicht wieder auf die lange Bank schiebe"; er sprach sein Migtrauen, ob es andernfalls je gur Aufhebung tomme, fo biffig aus, daß der Reichsminifter Duckwig, den die Sud- und Westdeutschen trog Mevissens Mitarbeit als Sanfeaten beargwohnten, energisch protestierte, daß er in seinem Umt nicht als Bremer, sondern nur als Deutscher denke; wenn auch er wünsche, daß die Berfammlung die Aufhebung der Flugzölle und die Berftellung eines Requlative für die Binnenschiffahrt erft der Gefetgebung zuweise, so geschehe es nur, weil er nicht halbes Werk machen könne und wolle. Aufhebung der Bolle fei nur eine Sache, die Berhältniffe ber Fluffe feien aber unendlich verwickelt; die Beziehungen zu den Nachbarstaaten seien zu berücksichtigen; das alles könne man nicht übers Knie brechen. erklärte er fich gegen einen Termin; er werde so rasch arbeiten als er vermöge. Unmögliches werde die Berfammlung und das deutsche Bolk von feinem Menschen verlangen. Trot der weiteren Bemühungen Mohls, als obligatorischen Termin der Ausbebung der Flußzölle den 1. Mai 1849 durchzusehen, schloß fich die Versammlung diefer Darlegung des Reichs= ministers an und beschloß, die Zentralgewalt aufzusordern, die zur Aufhebung der Belaftung der deutschen Fluffe, sowie gur Sicherung der Er= haltung und Verbefferung der Wafferstraßen in Deutschland erforderlichen Gefegentwürfe in möglichft furger Zeit vorzulegen.

Das Handelsministerium Duckwiß-Mevissen ist unverdrossen ans Werk gegangen. Im Sommer 1849 lag der Entwurf eines deutschen Reichse gesetzes sür die Flußschiffahrt vor, das es "mit der Beiziehung des Rates ausgezeichneter Männer" ausgearbeitet hatte. Es ist eine trefsliche Arbeit in großem Sinne und großem Stile. Wenn man von dem Entwurf der Reichsversassung des Jahres 1849 gesagt hat, daß er, so wirkungslos er zunächst blieb, doch die Grundlage der Versassung des heutigen Deutschen Reiches geworden sei, so mag man etwas Ähnliches auch von diesem Gesezgebungswerk behaupten, das unverdienter Vergessenheit verfallen ist, nur sind in ihm die Ausgaben der Reichsgewalt viel weiter gesaßt, als es sich später als nötig herausgestellt hat. Es wurde in ihm die Ausschen Flüssen mit dem Eintritt der Geltung der Reichsversassung ausgesprochen. Von außerdeutschen Schiffen und ihren Ladungen ist das Reichsministerium des

<sup>1</sup> Selbst Edert, ber bie Ereignisse von 1848 nur mit ein paar Worten bes handelt, S. 305, weiß nichts von feiner Existenz.

Sandels ermächtigt, die bisherigen Flugzolle auch ferner für Rechnung und auf Roften des Reiches zu erheben, soweit nicht Berträge mit dem Austand entgegenstehen. Die Ausgleichung auf bem Rhein und feinen Rebenfluffen, auf der Wefer, Ems, Elbe und Donau erfolgt vom Reiche nach dem er= mittelten Reinertrag der Bolle von 1843-1847; diefe Ausgleichsrente foll auch die Rosten der Instandhaltung der Schiffbarkeit des Flusses enthalten : doch muß der betreffende Staat nachweisen, daß er fie wirklich aufgewendet habe: der Überschuß wird in einer Rente vergütet, die in 20 Jahren er-Brivat- und Kommunalzölle werden in einer dauernden, aber zum zwanzigfachen des Betrages ablösbaren Rente vergütet. Demgemäß wollte jest das Reich die Oberaufficht über die Wafferstraßen übernehmen; es hat das Recht, Bauten gur Berbefferung der Schiffbarteit auf feine Roften auß= führen zu laffen, auch auf Flüffen, die nur einem Staat gehören. Auf diesen foll fie im übrigen nur darauf feben, daß alle Abgaben aufgehoben und alle Schiffer gleich behandelt werden. Bei nichtstaatlichen Rluffen foll die Reichsgewalt die Streitigkeiten schlichten und die Ginzelbeitrage bestimmen. Aukerordentliche Berbefferungen der Fluffe foll überhaupt der Reichstag beschließen; die Aussührung geschieht aber durch die Behörden des Ujerstaates, der auch Eigentümer der ausgeführten Bauten bleibt. Doch geht das Reich bei direkter Bernachlässigung burch seine eigenen Beamten vor. Zur beständigen Beaufsichtigung ernennt das Reich besondere Reichsbaumeister in den einzelnen Reichsbaufreisen.

Biel weniger rabital waren die Bestimmungen über die Schiffahrt Der Lotfenzwang, den boch außer Holland nur die kleineren Staaten beibehalten hatten, war diesen belaffen; Bestimmungen über Bereinigungen der Schiffer zur Erreichung erlaubter gewerblicher und sonstiger gemeinsamer Zwecke blieben der Gewerbegesetzgebung vorbehalten; über die Preisbildung wurde jedoch schon jest verfügt, daß bei völliger Freiheit des Transportvertrages doch Verträge zuläffig feien, durch welche jene Preise und Bedingungen auf bestimmte Zeit geregelt würden; jedoch mußten fie der vorgesetten Behörde vorgelegt werden und völlig freiwillig sein. Nach bem Beitritt tann ein Teilnehmer nur wegen genügender, im Bertrage felbit begründeter Ursachen austreten oder ausgeschlossen werden; doch steht am Jahresschluß nach dreimonatlicher Kündigung der Austritt frei. — Co fuchte man nochmals die Beurtverträge allgemein gesetlich zu regeln. Auch die Haftpflicht des Schiffers fand eine ziemlich genaue Regelung und weitere Ausdehnung auch auf alles Berichulden der Schiffsmannichaft. Nur folche Bufälle, welche fich auch durch die höchste Sorgfalt nicht abwenden laffen oder innere Fehlerhaftigkeit der Ware, befreien von ihr.

Die rheinischen handelskammern waren mit dem Entwurf durchaus einverftanden, fie brangten noch im Berbft 1849 auf die Bublikation des Gefetes, zumal wieder für alle Kolonialwaren einschließlich des Rohzuckers der Oftroi höher ftunde als die Fracht. Noch hoffte man, daß das Erfurter Parlament den Entwurf rasch verabschieden würde; er ist dort aber gar nicht mehr zur Beratung gekommen. Wie hatten auch die Ginzelstaaten jest noch folche Beschränkungen ihrer Besugnisse dulben können! Ebenso flar aber mar es, daß es schlechtmeg beim alten nicht bleiben könne. Der neue preußische Sandelsminister, von der Sendt, wiederum ein rheinischer Raufmann, erließ im Mai 1850 eine Denkschrift, in der die bestimmte Absicht der Regierung ausgesprochen war, den Uferstaaten eine Ermäßigung der Bolle auf dem Rhein um die Balfte des Normalfages (sc. von 1845) vorzuschlagen. Der jegige Bevollmächtigte bei der Zentralkommiffion, Delbrud, der fich hier feine handelspolitischen Sporen verdiente, feste gunächst für zwei Jahre wenigstens für die Talfahrt diese Ermäßigung allgemein durch, für die Bergjahrt behielten wenigstens Heffen und Naffau noch zwei Drittel ihres Oftroi 1. Auch hierzu waren fie nur durch die Drohung Preugens, ihren Schiffern alle Begunftigungen zu entziehen, vermocht worden. Außer= dem wurden wieder einige Waren in niedere Alaffen, Heringe z. B. in die unterste der Zwanzigstelgebühr versett. Galt der neue Tarif auch nur für die deutschen Schiffe, so war doch für die gleichgestellten Flaggen, Niederlande, Belgien, Frankreich sofort dieselbe Behandlung in Aussicht genommen.

Gewiß war es eine namhafte Erleichterung, aber doch eine folche, die den bisherigen verworrenen Zustand geradezu festlegte, und die verschiedene Behandlungsweise ber Zölle in den einzelnen Staaten garantierte. Wenigstens kam eine gemeinsame Rheinpolizeiordnung, wie sie schon 1848 in der durch die Handelsabgeordneten erweiterten Sitzung der Zentralkommission beschloffen war, jest zu ftande. Sie machte bie Ungleichheit im Zollwefen nur fühlbarer. Der neue Tarif wurde über 1853 hinaus verlängert, aber er befriedigte niemand. Der Minister v. d. Bendt, der mit der handels= tammer Duffeldorf in enger Fuhlung ftand, rechtfertigte den bestehenden Buftand ihren Beschwerben gegenüber mit Achselguden, da es für Preußen unmöglich fei, mehr zu erlangen: Brückengelber und Lotfengelber gang aufzuheben, fei unabläffige Bemühung Preußens, scheitere aber an ben anderen Staaten. Freilich hatte man die Segelschiffahrt mahrend der Sturme von 1848, um fie zu beschwichtigen, davon befreit, und fich wohl gehütet, ihr die verhaßte Last wieder aufzulegen. Der Minister rechtsertigte

<sup>1</sup> Edert 307 f. Jahresbericht 1851. Schirges 209, 228.

bies als eine Rücksicht der Billigkeit auf diese hartgedrückten Leute. Auch die Aushebung des Lotsenzwanges für Schiffe unter 600 Zentner kam nur ihnen zu gute. Ihnen war auch die Hälfte der Rekognition nachgelassen worden, während Dampser und Schleppkähne sie voll bezahlen mußten. Gegen diese besonders hatte die Handelskammer remonstriert, da sie als eine Berdopplung der Gewerbesteuer wirke. Das bestritt der Minister: die Rekognition sei ein Wegegeld wie die Chausseegelder und könne deshalb auch weder ausgehoben noch auch nach der Ladung bemessen werden; man solle sich an die übrigen Erleichterungen halten.

Diefe aber erschienen um fo unzulänglicher, wenn man fie jest mit dem energischen Borgeben Hollands verglich. Die Bersprechungen des Jahres 1848 bezeichneten ihm den Weg; hier wenigstens war nur von energischem Voranschreiten und von keiner Reaktion die Rede. Zugestandenermaßen war es das große Vorbild der Reformen Peels, das Holland nach fich jog. Schon am 15. September 1850 trat die neue Gesekgebung in Rraft: Die fremden Flaggen wurden auch bei der Fahrt nach den Kolonien der heimischen jast gleichgestellt, die Ginfuhrzölle durchweg sehr gemindert, alle differentiellen Begunftigungen vermieden, die Rhein= und Pffelgolle aufgehoben, die Durch= fuhrzolle ganglich abgeschafft, die Retorfionsmagregeln aufs Nötigfte beschränkt. Unumwunden hatte man in den Motiven angegeben: die Ausdehnung des Eisenbahnnehes der Nachbarstaaten mache die Aufhebung der Transitzölle zur Notwendigkeit. Holland hatte fich felber wiedergefunden; es konnte fortan wirklich die Gunft feiner geographischen Lage benuten. Im Rheinland vermochte man vieljach das alte Mißtrauen nach dem Grundsat des timeo Danaos et dona ferentes nicht gleich zu überwinden. Es blieb die Möglichkeit der Retorsion, d. h. die Wiedereinführung der Rheinzölle bei ungunftigerer Behandlung der niederländischen Flagge, auch der droit fixe war nicht ausdrücklich erwähnt - er war feit 1845 felten bezahlt worden, weil man nach der bedeutenden Erniedrigung der Transitzolle meift vorgezogen hatte, diese zu entrichten. Bett befürchtete die Sandelskammer Köln, daß er doch noch zum Nachteil ber Schiffe, die nach Antwerpen gingen, erhoben werden wurde und verabredete schon wieder mit der dortigen Sandelstammer einen Attionsplan; aber diesmal behielten die Optimiften recht: ohne alle Rleinlichkeit, wie namentlich die Duffeldorfer Kammer hervorhob, wurden die Bestimmungen in Holland gehandhabt.

Unter solchen Voraussetzungen waren die Verhandlungen über einen neuen Handels= und Schiffahrtsvertrag, nachdem der alte 1849 gekündigt war, leicht. Die Verhandlungen hatten schon vor dem Erlaß des neuen

Gesetzes begonnen und führten jetzt am Jahresschlusse 1851 zum Ziele. Hier war nun vorläufig alles Wünschenswerte erreicht. Den Schiffen des Zollvereins und ihrer Ladung war sortan vertragsmäßig der Erlaß des Oftroi gesichert, und ebenso war ausdrücklich das droit fixe für die Rheinsesahrt und für die Fahrt auf den intermediären Gewässern von und nach Belgien beseitigt. Schleusens und Brückengelder und Lotsengebühren wurden auf die Hälfte gesetz; durch Ermäßigung der Gewerbesteuer wurde der Betrieb der dautschen Binnenschiffahrt in Holland erleichtert, während bisher namentlich die deutsche Personens-Dampsschiffahrt, nachdem man sie endlich zugelassen hatte, abnorm besteuert war.

So freudig man am Rhein bies Ergebnis begrugte, fo ftart erichien feitdem der Abstand zu den deutschen Berhaltniffen. Die Sandelstammern. zumal Duffeldorf, forderten von jest ab ständig ein gleiches Borgeben Deutsch= lands, also völlige Aufhebung des Oftroi wie der Rekognition. Schon im Jahre 1852 richteten die gesamten Schleppschiffahrtsgefellschaften eine dringende Borstellung an die Zentralkommission, in der die Notlage der Schiffahrt gegenüber der Gifenbahn in eindringlicher Beife klargestellt mar: der Fortbestand der Rheinzolle erschien ihnen als eine Monstrofität. Bon havre bis Stettin seien alle Seehajen durch Schienenwege mit dem Innern verbunden, auf nie gekannten Wegen verforge fich die Schweig, demnächft sei auch eine vollständige Linie Habre-Basel fertig. Alles erweise, wie Holland richtig, aber auch allein erkannt habe, ben Oftroi als unmöglich. Ein fleiner Unterschied von wenigen Centimes verleihe einer konkurrierenden Straße den Vorzug, welches Alter und welche Gewohnheit auch den anderen Routen zur Seite stehen mögen. Und wieder wird erwiesen, daß die Be= lastung höher als die Frachtauslage sei; denn das Sinken der Frachten hatte rafch noch immer jede Lastenverminderung überboten und für die Schiffahrt unnug gemacht. Auf 36 Rreuger Fracht Rotterdam-Mannheim pro Zentner tam jest doch wieder 40 Rreuger Oftroi. Trot der glanzenden allgemeinen Geschäftslage behaupteten die Gesellschaften, die in ihren Anfängen so große Tage erlebt hatten, sich nur notdurftig halten zu können. Der Rurs ihrer Attien stand durchschnittlich auf 75 und 80, nachdem fie bereits auf 50 % über pari geftanden hatten. Diefe Gin= gaben wiederholten fich feitbem ziemlich regelmäßig und fie wurden, wie wir ichon gesehen, durch die Ergebniffe der Büterbewegung unterstütt.

Die Staatsregierungen aber waren jest gar nicht mehr geneigt, weitere

<sup>3</sup> immermann 157 f. und 795 ff. Schriften CI. - Schiffahrt b. b. Strome. II.

Bewilligungen zu machen, feitdem die Koften der Rheinregulierung an-In den Jahren 1831-1850 hatte fie bereits 36 687 395 Mt. gekoftet, in den nächsten zwei Jahrzehnten wuchsen die Kosten auf 91 036 620 Mk. an; fie ftanden ichon bis 1860 fast regelmäßig zwischen 3 und 4 Millionen Mark jährlich. Freilich war für den Oberrhein die Regulierung gang allein im Landestulturintereffe erfolgt, und man konnte in Baden rechnen, daß gang abgesehen von der Sicherung und der Sanierung des Landes der bloke Wertzuwachs mit 37 Millionen den Ausgaben von 40 Millionen nahe Auch am Niederrhein halt das Intereffe der Landeskultur an der Regulierung dem der Schiffahrt etwa die Wage, und nur die Bauten am Mittelrhein find gang überwiegend zur Berbefferung der Fahrbahn unter-Auch hat nach forgfältigen Berechnungen der beste Renner der Binnenschiffahrtsabgaben, Schumacher, die bestimmte Ansicht ausgesprochen. daß die Ausgaben, welche vor der Aufhebung der Rheinabgaben verwendet worden find, durch diese reichliche Deckung empfangen haben. im Jahre 1848 auf Grund vielleicht nicht ganz zuverläffiger Berechnungen hierüber urteilte, haben wir gesehen1.

So traten nochmals Erörterungen, wie fie einst schon den Raftatter Kongreß beschäftigt hatten, in den Vordergrund. Die preußische Regierung leate im Rahre 1856 ihren Standpunkt in einer offiziöfen Broschure "Der Güter= und Schiffahrtsverkehr auf dem Rheine nach amtlichen Unschreibungen bargeftellt" bem Publikum bar. Es war ein Ausfall der mißtrauischen preußischen Bureaufratie gegen die beargwöhnten tapitalistischen Gesellschaften: "Ihre Antrage auf Ermäßigung (!) des Rheinzolles drückten nichts anderes auß als das Berlangen, die Roften der Unterhaltung der Wafferftraße denjenigen aufzuburden, welche aus dem Rheinverkehr wenig oder gar keinen Borteil zögen, damit die hohen Frachtfage und Dividenden beibehalten werden konnten; denn es bedürfe wohl feines Sinweises auf die für Uferbauten und Stromkorrektionen verwandten Summen und auf die dem Rheinzoll zur Laft fallenden Renten und Befoldungen, um darzutun, daß ber Rheinzoll für Preußen feineswegs eine ergiebige Finangquelle fei. Höchstens für einzelne Artikel könne man eine Ermäßigung bewilligen, wenn nachgewiesen werde, daß fie in der niedrigften Frachtklaffe ftanden und demungeachtet die Ronfurreng mit den anderen Berkehraftragen nicht bestehen

<sup>1</sup> Auf die Entwicklung des Strombauwesens näher einzugehen, liegt hier kein Grund vor. Ich verweise zunächst auf die Darstellung des ofsiziellen Werkes "Der Rheinstrom", sodann auf die letzte Darstellung von Beherhaus "Der Rhein von Straßburg bis zur holländischen Grenze" und auf die zusammenfassenden Darstellungen bei Eckert 309 ff. und namentlich bei Schumacher, Binnenschiffahrtsabgaben.

könnten." Dieser Fiskalismus war leicht schon durch den hinweis zu widerlegen, daß wieder wie im 18. Jahrhundert die Zollstellen, namentlich die Emmericher umfahren, die Güter bei Lobith ausgeladen und oberhalb Emmerich wieder eingeladen wurden. Und wieder erhob sich im Rheinland der Borwurf: Überall sehe man jetz Interesse an der Förderung des Handelsverkehrs, wie die Ablösung des Sundzolles, die Bestrebungen zur Austehung des Stader Zolls, die Donauregulierung; dem allen seien die Beslaftungen und Hemmungen der Rheinschiffahrt diametral entgegengesetzt. Langsam singen die Regierungen an nachzugeben. Auch diese letzte Phase in der Geschichte der Rheinzölle brauchte aber noch 10 Jahre bis zum völligen Berzicht.

Noch einmal zeigt fich jum Schluß, daß der Hauptteil der Rheinschiffahrtsabgaben gar feine Schiffahrtsgebühren maren, sondern eine unhaltbare Abart von Eingangs- und Tranfitzöllen. Als 1859 die fämtlichen Zollvereinsstaaten sich nicht mehr ber Erwägung verschlossen, daß bie Zeit abgelaufen fei, in der Durchfuhrzölle munichenswert und moglich waren, scheiterte ihre Aufhebung doch noch einmal an dem Widerfpruche gerade desjenigen Staates, der jest wieder der verkehrsfreundlichite war. Baden nämlich wollte, daß nicht halbe Arbeit gemacht werde. Gemeinsam mit Preußen hatte es ben Antrag gestellt, gleichzeitig die Rheinzölle fehr zu ermäßigen; benn bei der ichon bestehenden Konkurrenz der Gifenbahnen muffe jede Frachtermäßigung auf diefen ihre Rudwirkung auf den Rhein äußern; durch die Aufhebung der Durchfuhrzölle wurde ber Zentner um 5 Sgr. auf dem Landwege erleichtert; was würde dann das Schickfal des Rheines fein? Diesmal war es das kleinfinnige fistalische Intereffe von Naffau und Beffen, das die Berabfegung verhinderte. So verweigerte benn Baben auch jener Aufhebung feine Buftimmung und legte in einer ausführlichen Denkichrift dem Bublikum die Aften diefes Prozesses jur Kenntnisnahme bor; denn noch immer bedurften die Staaten den Druck der öffentlichen Meinung, um ihren Berbundeten auch nur das Notwendige abzuringen. Im nächsten Jahre wurde infolgedeffen, damit man zur Aufhebung der Tranfitzolle, die 1861 eintrat, gelangen könne, auf der Ronferenz der Rheinuferstaaten in Rarlfruhe (12. 12. 1860) zwar die Ermäßigung durchgefest, aber Seffen und Naffau eine Begunftigung jugebilligt: Alle der Boll- oder Biertelsgebühr unterworfenen Waren, ausgenommen Bau- und Nugholz, follten fortan fo verzollt werden, daß für die Anteile Breugens, Bagerns und

<sup>1</sup> Eingabe der H.-R. Duffelborf 1. Dezember 1857.

Badens nur <sup>1</sup>/10 des Normalfates der vollen Gebühr für Bergfahrt erhoben werden sollten, für Heffen und Nafsau jedoch <sup>1</sup>/6. Die bisherige Viertelsgebühr kam also als besondere Rubrik in Wegsall, Berg- und Talsahrt wurden einander gleichgestellt und damit wieder ein Hauptgrundssat, sogar der älteste überhaupt, der Rheinzollgesetzung geopfert. Dadurch war die Bollgebühr auf <sup>1</sup>/s in der Bergsahrt, auf <sup>1</sup>/6 in der Talsahrt gegen den konventionsmäßigen Sat beschränkt. Der Jahresbericht von 1861 konnte seststellen, daß die Zolleinnahmen um 979 449 Fr. 59 Cts. zurückgegangen seien. Die Aufhebung der Durchlaßgebühren bei Schiffsbrücken, die Preußen und Baden schon 1859 beautragt hatten, solgte 1862 nach, auch wurde die Borausbezahlung der Abgabe sür arößere Strecken ermöglicht.

Nur einige Sandelskammern bezeigten fich mit diefer Anderung gus frieden 2, andere faßten fie höchstens als eine Abschlagszahlung auf. Die Sandelstammern Duffeldorf und Roln begruften zwar freudig die Aufhebung der Transitzölle und hofften, daß bas Opfer von 325 171 Mt. das allein Preußen brachte, sich reichlich durch Ausschwung des Handels und der Steuerkraft bezahlt machen werde; aber ganz im Sinne jener badischen Denkschrift betonten fie: als notwendige Konfequenz ergebe fich die Befreiung der deutschen Flüffe von allen Böllen. Es bildete fich in diesen Jahren unruhiger Erwartungen ein besonderes Komitee der Rheinichiffahrtsintereffenten unter Führung der Sandelstammern und entfaltete eine rege Agitation. Sehr richtig schlug es den Weg ein, die Staatse verwaltungen, insbesonders die preußische, nicht durch Opposition zu erbittern, sondern durch Aufmunterung vorwärts zu treiben. Das Proaramm, wie es 1862 aufgestellt wurde, ist durch die tatsächliche Entwicklung ber nächsten 10 Jahre erfüllt, teilweise überflügelt worden. Es verlangte 1. gangliche Befreiung bes Rheines von dem Reft der Bolle und der Rekognitionsgebühr, wie fie aus juriftischen und wirtschaftlichen Brunden gleich munichenswert fei; 2. völlige Aufhebung des Lotfenzwanges; 3. regelmäßige, alle 2 Jahre wiederkehrende Befahrung bes Rheinstromes; 4. einige Bereinfachungen in der Berzollung und Aufhebung des Wechsels der begleitenden Bollbeamten für nicht verschloffene Schiffe; endlich 5. eine Vertretung der rheinischen Schiffer und des Sandelsstandes bei Erlag und Underung wichtiger Reglements und Ber-

<sup>1</sup> Er lag der gesamten Zollgesetzgebung des Mittelalters zu Grunde und berruhte auf dem erhöhten Entgelt für Benutung des Leinpfades bei der Bergsahrt. Siehe Sommerlad, Rheinzölle.

<sup>2</sup> So Mainz Edert 319.

ordnungen für den Berkehr auf dem Rhein; also im wesentlichen eine Erganzung der Zentralkommission, wie sie vorübergehend schon einmal im Jahre 1848 stattgefunden hatte. Man begründete in dieser Epoche der neuen Üra dieses Begehren mit dem allseitigen Streben nach Konftitutionalismus, und indem man freudig den Abschluß der neuen Sandelsverträge begrüßte, deutete man doch an, wie fehr fich Breußen die Sache hatte erleichtern konnen, und wiebiel ftarter in den Zwiftigkeiten mit den füddeutschen Staaten seine Position fein konne, wenn es sich auf borbergehende Beratungen mit feinen Sandelstammern berufen tonnte. Bei dem französischen Vertrag selber sprach man nur nebenher ein leises Bedauern aus, daß nicht auch die belgisch-hollandischen Safen ebenfo wie die Sanfeftabte ju Borhafen bes Bollvereins erklart worden feien; dies fei "eine für die Rheinschiffahrt nachteilige Omission". Auch der erfte deutsche Sandelstag nahm damals in feinen reichhaltigen Bunfchzettel die Aufhebung aller Wafferzölle auf. Die Hoffnungen und Forderungen von 1848 verschwanden eben nirgend wieder von der Tagesordnung.

Nachdem man boch soeben eine wesentliche Ermäßigung des Oftroi erlangt hatte, richteten sich jest die unmittelbaren und unausgesetzten Angriffe gegen die Rekognition, die als eine durchaus irrationelle, den Berkehr hemmende Steuererhebungsmethode gekennzeichnet murde. Freilassung der Kähne unter 500 Ztr. war allerdings bedeutungslos, die Nichtberückfichtigung ber Ladung war hart und ber Borwurf unwiderleglich, daß badurch die Berladung von tleineren Gutermengen ausgeschloffen fei, da alsdann die Refognition die Fracht übersteige. Namentlich aber warf man diefen unbeweglichen Gebühren bor, daß fie eine Besteuerung der Geschwindigkeit seien, ba natürlich die Beschleunigung des Umsages ftets in Wechselwirkung die Minderung der Preise mit fich führt. Es ist derfelbe Vorwurf, der fich stets gegen jede Bruttosteuer erhebt und der auf einem anderen Gebiete bagu geführt hatte, den Behnten als eine progressive Besteuerung und baber Berhinderung jeder Rulturverbesserung zu bezeichnen. Schon 1851 hatten die Dampischleppschiffahrtgefellschaften in einer Denkschrift berechnet, daß die Rekognition 11/4 % vom Rapital der Gefellschaft, 18/4 % der Bruttoeinnahme, 25 % der Dividende außmache; jest (1862) betrug bei der Duffeldorfer Schleppfahrt nach glaub= würdiger Angabe der Handelskammer die Rekognition allein fast 4 % o des Bruttoertrages und jedes Dampiboot, das 40 Reifen von Rotterdam nach Mannheim machte, hatte an ihr 9600 Mt. jährlich zu entrichten. Wenn die Sandelstammern folche Bahlen mit den bescheidenen Beträgen der Gewerbesteuer, die ja im übrigen die Schiffahrt auch trug, und mit

ber geringen Steuer der Eisenbahnen verglich, so war es ihnen nicht zu verdenken, wenn sie schärfer als je die Rlage wegen Überlastung erhoben. Daß sie die Ausgaben des Staates für die Verbesserung der Wasserstraße dabei gestissentlich nicht in Anschlag brachten, war ihr Interessententecht. Wenn es dem Staate aber noch daran gelegen gewesen wäre, Gebühren für die Venugung der Wasserstraße im Verhältnis zu seinen Selbsttosten seftzuhalten, so wäre die Rekognition allein hierzu geeignet gewesen, so reformbedürftig sie war; an dem Kest der eigentlichen Jölle war nichts mehr zu halten.

Unzweifelhaft wurde das Intereffe an der Beibehaltung der Wafferftragenabgaben bei den Staaten ein weit lebhafteres gewesen sein, wenn fie ichon damals die Gifenbahnen beseffen hatten. Der einzige unter den Rheinuferstaaten, der ein Staatsbahnspftem besaß, Baden, war aber gerade in der Lage, mit diesem nicht Konkurrent der Wasserstraße zu sein, fondern im Gegenteil auf den Rhein als Bufuhrftrage ju feinem großen Umichlagplat und feinen Bahnen ben höchften Wert legen zu muffen. Die übrigen Staaten, Preugen an der Spige, horten einfilmeilen fogar mit Sympathie die Rlagen über die erdrückende Konkurreng der Gifenbahnen: eine Auffaffung derselben, wie fie feitdem bei den gelehrten und reffortpatriotischen Mitaliedern des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten und ihren Silfstruppen unter ben Nationalökonomen ber Bochschulen üblich geworden ift, ware im Anfang der sechziger Jahre noch nicht möglich gewesen, da der Sporn des fiskalischen Interesses fehlte. Der Jahresbericht der Zentralkommiffion von 1864 wies unter allen bisherigen auf das Schreckgespenft, daß ber Rhein zu Gunften ber Gifenbahnen allmählich verlaffen wurde, am eindringlichsten bin, zeigte ben enormen Ruckgang ber Besamtverladungen, den man in dem einen Jahre 1863 fast auf 1/7 veranschlagen konnte: auch die beiden Bersonendampfichiffahrtgesellschaften hatten zusammen gegen 100 000 Personen weniger befördert. Auch die Oftroieinnahme war demgemäß in diefem Jahre um 177155 Fr. 1 gurudgegangen. Für ben Saushalt fleiner Staaten, wie Beffen und Naffau, mochten ihre Unteile noch immer einige Bedeutung haben, Preugen aber ebenfo wie Bagern, bei dem die paar Grofchen, die es für feine turze Rheinstrecke erhielt, im Bergleich gu Ludwigshafens Emportommen bedeutungslos waren, mußten fich ernftlich fragen, ob nicht die Beit gekommen fei, auf eine fiskalisch geringfügige, volkswirtschaftlich schädliche Einnahme zu verzichten. Ein Versuch, die ameite Gebührenklaffe aufzuheben und dadurch den Rreis der zollfreien

<sup>1</sup> Bon 1369 533 Fr. in 1863 auf 1192377 Fr. in 1864.

Büter zu erweitern, scheiterte zwar 1863, dafür aber schloß sich Beffen 1864 der Ermäßigung an, die zwei Jahre zubor für den Bafferzoll feitens Preugens, Bayerns und Badens erfolgt mar, fo dag Raffau jest allein mit seinem hohen Boll stand. Wichtiger war, daß damals die Rekognition durchweg auf die Hälfte herabgesetzt wurde; freilich zeigt auch die Statistik der Güterbewegung in den Rheinhäfen in diesen zwei Jahren wieder einen Rückgang von 5 310 653 3tr. 1. Noch brachte das Jahr 1865 eine Ermäßigung für Gifen und Stahl; wirksam tonnte fie nicht mehr werden; denn der Sturm des Jahres 1866 fegte auch den Reft der Rheinschiffahrtsgebühren hinweg. Raffau, das von feiner Entstehung bis zu seinem Lebensende Schwierigkeiten jeder Art bei jedem Fortschritt gemacht hatte, war gludlich beseitigt; die übrigen Staaten erklärten fich in den Friedensverträgen bereit, mit dem Beginn des Jahres 1867 die Erhebung der Rheinzölle einzuftellen. Der Betrag der Gebühren bon ber niederländischen Grenze bis Mannheim hatte zulett nur noch 14,21 Cts. pro Zentner betragen. Auch Frankreich opferte seinen winzigen Rest - es wurden im gangen an den zwei oberrheinischen Bollamtern zu Breisach und Strafburg 1713 Fr. 23 Cts. erhoben — als im Jahre 1868 die revidierte Rheinschiffahrtsafte von famtlichen Rheinuferstaaten vereinbart wurde.

Sie fällt als zum gegenwärtigen Zustand gehörig nicht mehr in den Bereich dieser hiftorischen Betrachtung. Damit fie die Grundlage einer neuen, ersprießlichen Entwicklung werden konnte, mußte sie sich aber auf den Erfahrungen der Vergangenheit aufbauen, die gleich lehrreich waren, ob fie erfreulich, ob fie schmerzlich gewesen waren. Wenn jest die völlige Freiheit für die Schiffe aller Nationen, den Rhein zu be= fahren, festgestellt wurde, so war dies die Erfüllung des Clancartnschen Antrags auf dem Wiener Rongreß, deffen Ablehnung damals zwar nötig gewesen, in der Folgezeit aber so oft bedauert worden war. Wenn noch besonders den gur Rheinschiffahrt gehörigen, d. h. den Uferstaaten guftanbigen Schiffen die Wahl jedes Weges auch außer Waal und Leck ins Meer und nach Belgien freigelaffen murbe, fo mar dies das Ergebnis jener langen und wechselvollen Rämpfe um die Bafferverbindung mit Antwerpen. Die Aufhebung aller Abgaben, die fich lediglich auf die Tatfache der Befahrung grunden, auf dem Rhein, feinen Nebenfluffen, feinen Armen war die Erfüllung des Programms von 1848, durch einen völkerrechtlichen Att jest vielleicht noch beffer gesichert als durch eine gleichlautende Berfaffungsbeftimmung für alle deutschen Strome, wie fie in der Berfaffung

<sup>1 1862: 32380986 3</sup>tr.; 1864: 27070333 3tr.

bes Deutschen Reiches einige Jahre fpater nachfolgte. Wurde verboten. auf dem Wafferwege eingehende Waren anders zu behandeln als die auf dem Landwege eingehenden, fo entsprach dies wohl einem allgemeinen Grundfat ber beutschen Sandelspolitit, erinnerte aber noch besonders baran, wie die Rheinzölle zu einer besonderen Form des Gingangsund Transitzolles für ausländische Waren geworden waren. man die bewährten Bestimmungen der Atte von 1831 über Patenterteilung, Lehrzeit und Dienstbucher im wesentlichen beibehielt, so zeigt sich, daß man schon damals im wesentlichen die richtige Mittellinie zwischen den Rücksichten auf die Freiheit und auf die Sicherheit des Betriebes gefunden hatte; wenn das Batent nicht mehr auf ein Schiff ober eine Unternehmung, sondern auf eine Berson lautete, so bestätigte man nur, mas jest feit langerer Zeit geubt worden mar. Wenn die Berechtigung der Gingelftaaten, anderwarts geprufte Dampfichiffsführer auf ihrer Strede auszuschließen, aufgehoben murbe, fo tam bamit jener Rudfall in ben Partifularismus in Wegfall, ber boch einst einen Schut für das neue Betriebsmittel bedeutet hatte, als fich die habernden Staaten ju teinem gemeinsamen Reglement ber Schiffahrt hatten vereinbaren tonnen. So hatten auch alle Einzelbeftimmungen über Instandhaltung ber Jahrstraße und bes Leinpfades, über Berbot eines besonderen Entgelts für Brückendurchlaß, über Safengebühren und Rranengelder ihre Beschichte, deren Entwicklungsftufen ber Oftroivertrag, die Wiener Afte, die erfte Rheinschiffahrtsatte von 1831 und auch der verschollene Gejek= entwurf von 1848 - obwohl ihn damals wohl niemand wieder eingefeben hat - waren.

Auch den schwer zu befriedigenden Handelskammern schien es damals, als ob so gut wie alle Wünsche befriedigt seien. Ginem übertriebenen Optimismus, als ob nun mit einem Schlage die Rheinschiffahrt die Bahnen überflügeln würde, hat sich damals niemand hingegeben. Der Bericht der Zentralkommission, der im Jahre des Erlasses der Akte ausgegeben wurde, spricht nur die Erwartung aus, daß in der Teilung der Arbeit, die sich in den letzten Dezennien vollzogen habe, ein dauernder Stillstand eintreten werde, der sich nicht wieder zum Nachteil der Schiffsahrt ändern werde<sup>1</sup>. Aber es gibt keinen Stillstand im Wirtschaftssleben, sondern immer entweder Rückgang oder Fortschritt. In ungeahnter Weise sollte sich von 1870 ab die Rheinschiffsahrt heben und diese Entwicklung hat neue Probleme, neue Kämpse mit alten Gegnern und mit

<sup>1</sup> Jahresbericht 1868.

alten Bundesgenossen gebracht. Die gesetlichen Grundlagen aber, wie sie 1868 gelegt wurden, haben nur geringe Änderung erfahren; der wirtsichaftliche Erfolg bietet ihre beste Bewährung; und die Wünsche der Konkurrenten der Rheinschiffahrt, sich den Wettbewerb erleichtert zu sehen, werden auch in Zukunft zum mindesten mit diesen Grundlagen rechnen müssen.

## Rückblick.

An allen Wandlungen des alles verwandelnden XIX. Jahrhunderts hat die Rheinschiffahrt teilgenommen, so daß sie wie ein Probestück moderner Wirtschaftsgeschichte anzusehen ist. Das XVIII. Jahrhundert vor der Revolution zeigt auf diesem Gebiete des Verkehrswesens nichts als Verwahrlosung, Versteinerung aller Zustände, Verewigung aller Gebräuche, die großenteils schon bei ihrer Entstehung Mißbräuche gewesen waren. Erträglich wurde ein solcher Zustand nur durch die Schlafsheit der Ausführung; jedoch ist die enorme Verteuerung und die schlassheite Langsamkeit aller Verkehrsleistungen die notwendige Folge, die Lokalissierung des Wirtschaftslebens wieder deren Konsequenz.

Die Revolution bringt einen hestigen Vorstoß zu radikaler Umwandslung: Aushebung der Gilben, Versuche, dem Schlendrian des Abgabenswesens zu steuern. Er ist kurz und bleibt sast ersolglos. Die Vetroffenen zeigen wenig Reigung zu solchen Änderungen; mit politischem Radikalismus verbindet sich bei ihnen eine zähe rückschrittliche Gesinnung in wirtschaftlichen Dingen. Zugleich reißt wie politisch so auch wirtschaftlich die Rheinlande, die bisher auseinander angewiesen waren, die Douanensversassung außeinander. Gben hierdurch wird es aber auch nötig, die Verkehrsstraße selber auszunehmen: Der Rhein wird Grenze, aber eben auch deshalb ein sortgeseter Freihasen.

In den Verhandlungen über die Reugestaltung der Verkehrsgesetzgebung und der Gebühren sind die Franzosen nicht die einzigen Vertreter
der modernen Theorien von völliger Abgabenfreiheit aller Straßen, sondern entschieden tritt hierfür auch der neu sich bildende oberrheinische
Staat, Baden, ein, der davon den größten Vorteil zu erwarten hat,
während Preußen noch von ziemlich kleinlichen lokalen und siskalischen
Veweggründen geleitet wird. Der Oktroivertrag, das Ergebnis dieser
Verhandlungen, ist im wesenklichen ein Werk Napoleons und trägt den
Stempel seines Geistes, gleichviel ob er persönlich an den Einzelheiten

Unteil gehabt hat. Diefe neue Berfaffung bringt nach der bisherigen Anarchie die konfequente Durchführung einer straffen Bureaukratie; fie fest eine völlige Ginheitlichkeit der Bermaltung ohne Rudficht auf die Userstaaten bis zur hollandischen Grenze fest; freilich traat diese nur anfangs noch etwas internationales Geprage, bis Rapoleon es für gut befindet, den zaghaften Teilhaber Dalberg abzufinden und den feine Stellung überschätenden Generaldirektor Eichhoff zu entfernen. Nachdem auch Holland, das feine althergebrachte wirtschaftliche Übermacht auf dem Rheine nicht aufgeben will, erft ftudweise vom Strome abgedrängt, dann verschlungen worden ift, ift die Ginheit vollständig; der Rhein ift ein frangösischer Strom. Der Oftroivertrag hat die wichtigsten alten Ginrichtungen bestehen laffen, aber alle in das System der Bureaufratie eingefügt; er hat die Abgaben nach dem volkswirtschaftlichen Grundsak der Berüdfichtigung ber Bertehrsbichte auf die einzelnen Streden berteilt, die Gilben im Sinne jener icharf tontrollierten, an Taren gebundenen Rapoleonischen Korporationen, die allgemeinen Zwecken dienen, umgestaltet, und den erzwungenen Umschlag beibehalten, um mit feiner Silfe die Rontrolle völlig ficher zu vollziehen, nebenbei auch um die beiden Departementshauptftabte ju begunftigen. Denn mit naibem Gigennnug, aber nicht ohne Erjolg, muten Köln und Mainz ihre altreichsftädtische Lotalpolitik dem Kaiferreiche zu. Der Verkehr bleibt auch jett gering, ein dürftiger Rleinbetrieb; faum daß sich gegen das Ende der Napoleonischen Berrichaft in den leitenden Kreisen Zweifel an der Richtigkeit der bisher befolgten Berkehrspolitik geltend machen.

Der Wiener Kongreß, wohlwollend abwägend und dant der Mühewaltung Sumboldts aut unterrichtet - außer in einem Bunkte, der freilich fpater ber wichtigfte werden follte -, bringt junachft einen Sieg Die Einzelftaaten als Befiger der Rheinufer des Bartitularismus. nehmen wieder die Berwaltung und Rechtsprechung in eigene Sande; ihr Ausschuß, die Zentralkommiffion, erhalt gerade Befugniffe genug, um Beränderungen und Fortschritte zu hindern; bei ihrer Zusammensehung und Stimmenverteilung ift es bann geradezu ein Blud gewesen, daß fie nicht majorifieren durfte. Die Reugestaltung des Gebührenwefens -Erhebung nach der Uierlänge — ift ein problematischer Fortschritt, schließt aber immerhin, ba die Sohe der Befamtgebühr die gleiche bleibt, eine tleine Erleichterung ein; doch geht die Absicht nach wie vor auf fistalische Ginnahmen, die fpeziellen 3meden, auch folden, welche in keinem Busammenhang mit ben Rosten der Strombauverwaltung stehen, gewidmet find. Underfeits jedoch wird durch den Wiener Rongreg ein internationaler Rechtsboden geschaffen, ein großer allgemein völkerrechtlicher Gedanke ausgesprochen und damit ein über den Rhein hinausreichendes Prinzip ausgestellt, das sich zwar nur allmählich und bruchstückweise durchsgeset hat, dem Wiener Kongreß aber sein bestes Stück Nachruhm sichert. Zugleich wird beschlossen, einige Ideen der Verkehrssreiheit entschiedener, als es die französische Revolution je gewagt hatte, durchzusühren: Stapel und Gilden sollen salen, Rangfahrten nur freiwillig sein, jedoch obrigsteitlich kontrolliert werden.

Es bleibt in diefem Werk eine wefentliche Lucke, die jedoch eine Ronfequenz des Grundgedankens ist, wonach die Behandlung der Grenzzölle und der Wegegebühren ganz voneinander getrennt ift: Die Möglichkeit der Einführung von Transitzöllen, die sich auch auf den Strom erstrecken, wird außer Acht gelaffen. hier fest ber neue niederländische Staat ein und weiß feine Position mit diplomatischer Runft und Bahigkeit zu verteidigen. Mit allen Mitteln sucht er die Herrschaft der holländischen Seehafen über ben Rheinverkehr und badurch die Vormundschaft bes holländischen Handels über die Rheinlande festzuhalten. In diesem zwitterhaften Staatswesen sind die hollandischen Kaufleute höchst konservativ. während Antwerpen, gleichsam eine neue, durch feine Tradition belaftete Sandelskolonie, durchaus modern-wirtschaftlich gefinnt ift. Un diefes fuchen von Anjang an die Rheinlande Anlehnung. Die deutschen Staaten, der holländischen Handelsherrschaft gewöhnt, richten fast allein ihre Abneigung gegen die Stapelrechte, mit Ausnahme von Heffen, das gern den Mainzer Stapel so lange wie möglich behalten möchte; Preußen, optimistisch gegen die altbeireundeten Niederlande gefinnt, ift anfangs geneigt, alle Mittel, um holland die Spige zu bieten, aus der hand zu geben. Es ist bas Berdienst des Sandelsstandes der Stadt Roln, dies verhindert zu haben. Berricht hier gleich die reaktionare Stimmung bei den kleineren Raufleuten und Spediteuren bor, die nur den Stapel im Auge haben, fo wiffen doch einige fühne Röpfe auch diese zu benuten; ihr Programm ift: Erwerb der freien Durchfahrt, Umwandlung Rölns aus einem Speditionsplat zu einem Sit des Eigenhandels, zum Ausgangspunkt einer Rheinseefahrt; ihr Mittel: Beibehaltung des Stapels als Tauschobjett jür die Transitzölle.

So brängen die Kölner das halbwiderwillige Preußen in den merkwürdigsten und wechselreichsten verkehrspolitischen Kamps. In ihm kehren sich die Zwangsmittel Preußens tatsächlich noch mehr gegen das deutsche Hinterland, um die Rheinuserstaaten zu Bundesgenossen zu pressen, als daß sie Holland unmittelbar schädigen. Dadurch wird die Ausführung

der Wiener Afte noch um 16 Jahre verschoben; die Beratungen über ein neues Reglement ber Rheinschiffahrt find nur eine Deckung, ein Borwand für diplomatische Schachzuge. Die Berkehrsverteuerung, die aus biefem erzwungenen Stillftand folgt, racht fich freilich in ber Berschärfung jener schweren Rrifis, die im folgenden Jahrgehnt die deutsche Bolkswirtschaft betrifft. Sie aber brangt doch wieder bazu, den bestehenden Ruftand etwas zu milbern. Die Ottroiversaffung gerbrodelt, schon ebe fie aufgehoben wird. Erleichterungen in den Böllen werden zunächst im Binnenverkehr Preußens, dann auch der Nachbarstaaten, schlieflich des Bollvereins zugestanden; die Regierung gibt damit schon jest unzweibeutig zu erkennen, daß fie ben Oktroibetrag nicht als eine gleichmäßige Schiffahrtsgebühr, fondern als einen Transit- und Gingangszoll betrachtet. Die Anzahl der stapelfreien Waren wird allmählich vergrößert; neue Maffengüter, und zwar Rohle in ftetigem und fteigendem Mage, Betreide schwankend aber durch die billige Rückfracht der leeren Rohlenschiffe begunftigt, bringen vor; die Rangfahrten tommen für folche Guter nicht in Betracht, einzelne große Privatfirmen, zugleich Raufleute und Berfrachter, entstehen; eine mehr spekulative Bildung der Frachten fest bier langfam ein. Vor allem erfolgt ichon in diefer Epoche die Ginführung ber Dampischiffahrt auf bem Rheine. Sie gieht sofort die Bersonenbeförderung an fich, in der bisher die privilegierte genoffenschaftliche Unternehmung fich der Unterwerfung unter den Großbetrieb muhfam zu erwehren gewußt hatte. Die Organisation des neuen Betriebsmittels beruht noch auf einer Reihe von Kompromiffen; sie beruht auf lotalbeschränkten Konzessionen ber Ginzelstaaten, fie ahnelt noch ben regulierten Rompanien bes XVIII. Jahrhunderts; auch fchlieft fie eine Teilung mit den Hollandern in fich. Trot diefer und obwohl der deutsche Niederrhein der niederländischen Gesellschaft allein zugewiesen ift, bliden die hollandischen Raufleute mißtrauisch auf die neue Bewegung, die sich anschickt, in ihr ganges Spftem Bresche zu legen.

Als endlich nach dem langen Kampse mit den Riederlanden der Friedensschluß durch die erste Rheinschifffahrtsakte ersolgt, beruht er auf beiderseitigen Zugeständniffen: Die freie Rheinseeschifffahrt wird nicht gessichert, auch erwies sie sich, wo sie versucht wurde, einstweilen nicht als besonders vorteilhaft; der Transitzoll wird nicht völlig aufgehoben, sons dern nur in der Weise des Sundzolles als eine unveränderliche Gebühr sestgelegt, die Stromverbindung mit Antwerpen wird insolge des Kriegszustandes zwischen Holland und Belgien auf Jahre hinaus unterbunden. Es schien sogar ansangs, als ob die Niederländer, die der lange Kamps

mit den preußischen Rheinstädten nur noch mehr erbittert hatte, ihre Übermacht als Besitzer der Seehäsen nur noch mehr, namentlich Köln gegenüber, geltend machen würden; dennoch mußten sie, schon ehe sie die mächtige Konkurrenz Antwerpens wieder ersuhren, angesichts der bezinnenden Umwandlung des Verkehrs mit den Frachten zurückgehen, und mit der industriellen Produktion wächst der beutsche Eigenhandel am Rhein, der die holländische Zwischendand verschmäht.

Rene rasche Umwandlung der Verkehrsverhältnisse seit 1831 erfolat durch die Aufhebung der Umschlagsrechte und der Gilden. Gin durchgehender Verkehr und eine freie Konkurrenz der Schiffer wird dadurch erst Doch tritt junächst nicht sowohl eine ftarte Konkurreng der einzelnen ein als vielmehr eine folche der Sandelsstädte und ihrer Beurt-Noch schwebt dem Bandelsstand als Ideal der Organisation der Schiffahrt ein Buftand bor, in bem er von jedem Safenplage aus über ein Net von festgeregelten Fahrten und eine bestimmte Anzahl von Schiffen gebieten konne, bei bem wie ber Fahrplan fo auch die Frachten durch Übereinstimmung bon Berbanden geregelt würden, ohne daß boch dieje Berbande ftarte Rorperschaften feien, ohne daß die Beweglichkeit der Bestimmungen oder der freie Beitritt und Austritt des einzelnen dadurch gehemmt werde. Allein es ftellt fich heraus, daß dieje Beuerten nur eine vorübergehende Phase find. Sie veralten rafch. Sie find von jeher wohl für den Spediteur gunftig, aber fur die Maffenverfendungen unbrauchbar, für Induftrie und Gigenhandel ungeeignet. Die rafche Bermehrung ber Schiffer auf allen Strecken bes Rheines, die die Beurten nicht unterzubringen wiffen, das billige Angebot von leerem Schiffsraum bei Rud. frachten, das fie nicht benüten durfen, begunftigen die ungebundene Ronfurrenz, die jene halbgenoffenschaftliche unterbietet. Auch in der Dampischiffahrt fann die Austeilung der Stromftreden und das Monopol der erften Gefellichaften nicht mehr befteben. Auch bier halt mit ber Duffel= dorfer Gefellichaft, einer gemeinschaftlichen Unternehmung aller Blate, Die fich bisher gurudgebrangt fühlten, die Konkurreng ihren Gingug. Die befonderen Verhältniffe der Versonenfahrt und der bedrohliche Wettbewerb ber Eifenbahnen führen hier jedoch wieder zur Kartellierung.

Schon aus der hestigen Konfurrenz der einzelnen Häfen und ihrer Beurten ergibt sich sogleich nach Abschluß der Alte die differentielle Gestaltung der Frachten, während diese bisher einsach nach der durchsahrenen Strecke berechnet waren. Die Verkehrspolitik der Regierungen verschärst noch diesen Zustand; denn durch den Zollverein ist zwar die schon früher angebahnte Freiheit von Wasserzöllen sur den inneren Verkehr dauernd

feftgestellt, aber für die vom Zollauslande kommenden Waren behält sich jeder Staat innerhalb der Maximalgrenze der Abgabenerhebung, die von ber Atte nach dem Spftem des Wiener Kongreffes festgestellt mar, die besondere Behandlung vor. Preuken gibt das Beispiel. Es benütt jene Möglichkeit, um durch völligen Erlag der Schiffahrtabgaben, teils feiner Induftrie einen Borfprung vor der der Bollvereinsftaaten, die fie gablen muffen, teils ber früheren Stapelftadt Roln einen Erfat burch Begunftigung ihres Safens zu verschaffen. Nachdem der Bollverein der handelspolitischen Befehdung ein Ende gemacht, beginnt also die verkehrspolitische Tehde. Wieder find die Rheinzölle nur Durchfuhrabgaben. Diefer Kampi ift bas Borfpiel der Gifenbahntariftampfe, die unfere Zeit bewegen und die ihre verbitternde Wirtung infolge der ungleichmäßigen Begunftigung einzelner Plake nicht eher aufhören werden auszuüben, bis der Bolleinheit Deutschlands die Berkehrseinheit nachgefolgt ift. Damals bleiben diese Schritte der Regierung nur Versuche; die finanziellen Nachteile und die nachbarlichen Verstimmungen unter ben Bundesgenoffen bringen Breugen boch wieder bagu, daß es 1842 auf biefe bifferentielle Begunftigung feiner bafen verzichtet. Für Schiffahrt und Sandel bedeutet das freilich um jo mehr eine unliebsame Mehrbelaftung, als auch die anderen Ujerftaaten, um ihren Sandel nicht unterbieten zu laffen, ichon die Rückerstattung der preußischen Bolle vorgenommen hatten. Durch diese Resattien waren die fämtlichen Rheinzölle schon fast wirkungsloß geworden; seit 1842 geraten fie hingegen in einen Stillstand.

Nicht durch die Magregeln der Regierungen, die in Verfehrsfragen jett unficherer und schwankender als vor 1831 find, sondern durch die weitere Entwicklung der Berkehrsmittel wird im Beginn der vierziger Jahre ein neuer ftarker Umschwung herbeigeführt. Roch 1837 hatte der unter ben alten Bertehrsverhältniffen abgeschloffene Sandels- und Schifffahrtsvertrag mit den Riederlanden, obwohl er von Preugen nicht ungeschickt eingeleitet war, keinen Borteil gebracht, sondern sich als unzuträglich erwiesen. Bald darauf wird durch die Gifenbahn von Röln nach Untwerpen die Abhängigkeit ber Rheinlande von den hollandischen Safen ein für allemal gebrochen. Auch für Belgien ift fie eine Lebensfrage. Die Transitfreiheit ist für das Gebeihen dieser unter den größten Schwieriakeiten und lokalen Rämpfen bewerkstelligten Unternehmung die Voraussehung; fie wird durch den ersten wohlgelungenen Sandelsvertrag des Bollvereins, zu dem fich Preugen nur gogernd und schlieglich nur durch eine Überraschung entschließt, den belgischen, festgestellt. Die Wirkung, bon den rheinischen Raufleuten, die jest in L. Camphaufen und D. Sanjemann ebenso ideenreiche wie tatkräftige Führer finden, vorausgesehen und ausdrücklich erstrebt, ist unmittelbar, wenn auch der Reinertrag der neuen Unternehmung selber noch eine Zeitlang zweiselhaft bleibt.

Zugleich löft Camphaufen das Problem der Büterschleppschiffahrt, bas die Rölner ichon bom Entstehen der Dampischiffahrt ab als bas eigentlich bedeutsame für die gange Berkehrsentfaltung richtig erkannt hatten. Die Guterichleppichiffahrt ift in Diefem Augenblid unentbehrlich, um dem Niederrhein ab Röln zu ersetzen, was ihm die Köln-Antwerpener Bahn an Verkehrsmenge entzieht, um einen direkten Verkehr deutscher Baufer mit den Seehafen zu schaffen, um die Abhangigkeit von den immer noch zu teuern hollandischen Schiffern zu löfen. Dies alles wird fast mit einem Schlage erreicht; weit vollständiger als es fich dann in der Folgezeit herausstellt, scheint damals der gesamte Verkehr in deutsche Bande geraten zu muffen. Dit den Schleppfahrten tritt eine neue Form der Großunternehmung im Verkehrswesen auf dem Rhein ein: Motor und Rahne werden in einem Befitz und Betrieb zusammengefaßt; nur auf selbständige Spedition verzichtet die Unternehmung, die den Raufleuten dienen und nicht ihnen Konkurrenz machen will. Durch diese Kombination wird die Konkurrenz gegenüber den Segelschiffern erdrückend, während diese fich bisher gegenüber dem Sandel noch immer als Macht gegen Macht fühlen konnten. Außer in Mannheim ftellen fich die Schiffer überall feindselig gegenüber diesem weiteren Fortschritt; fie wollen weder von der angebotenen Beteiligung Gebrauch machen, noch wiffen fie fich der neuen Technik zu ihrem Borteil zu bedienen. Die Rücksicht der Konkurrenz nötigt sosort auch die anderen Plätze, gleiche Dampsichleppfahrten zu gründen. Obwohl die Rölner Gefellschaft keine stadtkölnischen Zwecke verfolgt, macht sich doch auch auf diesem Gebiete die Eifersucht der einzelnen rheinischen Flußhäsen aufeinander ebenso geltend wie gleich= zeitig im Eisenbahnbau und kurz zuvor bei der Errichtung der dritten Personendampfichiffahrtsgesellschaft; aber diese Gigersucht hat die Rheinlande groß gemacht. Auch die ichon bestehenden großen Ginzelfirmen, die fich der besonderen Aufgabe der Rohlenschiffahrt zugewendet hatten, ergreifen fofort das neue leiftungsfähige Berkehrsmittel; fie vervollstän= digen die Rombination der fich unterftügenden Betriebsformen durch Sinaufügung der Rohlenförderung und des Eigenhandels.

Durch diese mit beispielsloser Energie einsehende Umgestaltung des Betriebes wird eine beträchtliche soziale Berschiedung veranlaßt: Die Depossedierung und Deklassierung der Schiffer greift um sich, ein Schiffersproletariat entsteht. Die Tage des Kleinbetriebes, der durch die Gewerbes

freiheit feit 1831 fich bisher nur immer mehr ausgedehnt hatte, schienen gezählt durch diefelbe Gewerbefreiheit, beren Janustopf fich jest erft zeigt. So entsteht in diesen Rreisen eine proletarische Bewegung, die in den verwickelten sozialen Bestrebungen der Revolution von 1848 einen der mertwürdigften Beftandteile bildet. Sie ift zugleich demofratifcheradifal und wirtschaftlich-reaktionar; benn fo ziemt es allen Bewegungen, welche von Volksschichten ausgehen, die sich vor der Deklassierung wehren. Um ihrer Rudftandigkeit willen mußte diese Agitation ergebnistos bleiben; tropbem bedeutet fie insoweit einen Wendepunkt, als von 1848 ab das Schleppen nicht mehr allein bem konzentrierten kapitalistischen Großbetrieb zu gute kommt; die Technik der Rleinschiffahrt beffert sich fortan; die Rluft zwischen Verkehrsunternehmung und Sandelsbetrieb, die man abgesehen vom Rohlenhandel - bisher ängftlich nur immer erweitert hatte, was von den Schiffern als einzig normaler Ruftand angesehen wurde, wird überbrückt; in ber Rheinschiffahrt entsteht jest die kleinfavitalistische Unternehmung, die sich zwar hartbedrängt vom Großbetriebe fieht, aber schließlich durch ihre Konfurrenz auch diesem oft genug die Bedingungen ftellt, unter benen er wirfen und die Preise gestalten muß.

Im Revolutionsjahr glaubt auch die Vertretung des deutschen Volkes alle nationalen Wünsche, die auf handels- und Verkehrs einheit sowie auf völlige Abgaben reiheit des Verkehrs gehen, im Fluge erreichen zu können. Die Schwierigkeiten übersieht man, da sie sich im Revolutionssturm vorübergehend weniger laut kundgeben. Die Nationalversammlung wetteisert hierin mit der ihr sonst unähnlichsten Versammlung, dem Wiener Kongreß, an Optimismus. Ihr Gesehentwurf für die Vinnensichstant soll jenes Ideal von Freiheit und Einheit verwirklichen; zu diesem Behuf will er den Einzelstaaten saft alle Vesugnisse der Kachtssehung, Rechtsprechung und Verwaltung auf diesem Gebiete aus der Hand nehmen, sinanziell aber jede Abgabe opsern, niemand schädigen und alle befriedigen. Bei der rasch ersolgenden politischen Verschiedung versichwindet er, kaum daß er zur Debatte gestellt ist.

Das verkehrspolitisch wichtigste Ergebnis dieses Jahres ist, daß die Riederlande einen völligen Wechsel ihrer Haltung vollzogen. Holland macht nach dem Beispiel Englands einen Strich unter seine handelspolitische Bergangenheit; es sucht sortan auf dem Boden völliger Gleiche berechtigung nur die bleibenden Borteile seiner Lage auszunüßen und den Berkehr ohne ängstliche Boreingenommenheit schlechthin zu steigern. Hatte es früher versucht, alle Fäden und alle Vorteile in der Hand zu behalten und war darüber in die Gefahr gekommen, saft alles zu vers

lieren, so beschränft es sortan seine Tätigkeit auf Besörderung des Umsschlags und kommt damit auch auf den übrigen Gebieten wieder vorswärts. Der völlige Berzicht auf die Schiffahrtsabgaben, also auf alles, was 1831 mühsam erstritten war, sich aber im Laufe der Zeit als eigener Nachteil erwiesen hatte, ist das Handgeld Hollands für die neue Zeit.

Auch in Deutschland werden namentlich hierdurch die im Jahre 1848 angeregten hoffnungen aufrecht erhalten. Gine wesentliche Ermäßigung ber Bolle wird von Preugen durchgesett und bildet die Ginleitung gu weiteren Berabsehungen. Allerdings machen die machsenden Ausgaben ber Rheinregulierung die Staaten beforgt, auf den Rest ber Ginnahmen au verzichten. Auch ware wohl die Entlaftung nur langfam bormarts gerückt, wenn jest nicht durch die Gifenbahnen der Bafferftrage eine erdrückende Ronkurrenz erwachsen wäre. Sie in diefer aufrecht zu erhalten, lag um fo mehr im Intereffe Preugens, als es noch an fein Staatsbahninftem Rur mahrend der erften Beit haben die Bahnen als Bufahrtstraken zum Strome gewirkt und waren als folche gedacht: auch fo schädigten fie ichon ben Wafferverkehr auf einzelnen Strecken, mahrend fie ihn auf anderen erhöhten. Bald wurde durch ben Ausbau der Längsund Parallelbahnen der Schiffsvertehr immer mehr eingeschränft. den Nebenfluffen erlag er ihnen zuerft, langfamer schien fich auf dem Sauptstrom dasselbe Schicfal vorzubereiten: Gine Warengattung nach ber anderen verließ den Wafferweg, Diejenigen querft, welche früher den Sauptgewinn gebracht hatten. Zugleich verschoben fich unter dem Ginfluß der Gifenbahnen die Abfat- und Berforgungsgebiete; gleich die erften Tarisvereinbarungen unter den Bahnen ließen für den Transit den Bafferweg veraltet und zu teuer erscheinen. Auch scharffichtige Beobachter mochten bamals meinen, daß bie Stromfahrt ju einer Lofalfahrt herabsinken werde, wie die Chausseen von der Eisenbahn zu einer niederen Ordnung der Berkehrsmittel herabgedrudt worden maren.

Unter diesen Umständen wurde es zur entscheidenden Frage, ob das bisherige Abgabensystem bleiben oder fallen werde. Noch jede Ermäßigung war vom Sinken der Frachten binnen kurzem überholt worden; benn die Konkurrenz der Bahnen und die eigene Konkurrenz der Schiffer untereinander drückten unablässig die Preise. Die Rekognition, die nach der Schiffsgröße ohne Kücksicht auf die Ladung ershoben wurde, war durchaus irrationell, eine Besteuerung der Schnelligskeit und des Fleißes; der Rest des Oktroi, nur auf wenige Waren der Cinsund Durchsuhr gelegt, hatte seinen Sinn vollends verloren, seitdem die Transitzölle auch im Zollverein gesallen waren. So hielt tatsächlich

nur das kleinliche fiskalische Interesse der beiden kleinsten Userstaaten, auf das man schon bei den Ermäßigungen hatte Rücksicht nehmen müssen, dieses Bruchstück eines Systemes sest, das sich im Ansang des Jahrshunderts als das vollständigste und überlegteste der Gebührenerhebung hatte betrachten lassen. Der Krieg von 1866 segte diese Belleität mit anderen hinweg und die neue Rheinschiffahrtsakte ordnete auf der Grundslage völliger Gebührensreiheit das Schiffahrtswesen von neuem.

In der Zeit, wo die Staaten die größten Auslagen für die Schiffsfahrt auf sich nahmen, wo sie den natürlichen Flußlauf tatsächlich zu einem künstlichen umwandelten, haben sie grundsätlich und versassungsmäßig auf Einnahmen verzichtet — auch dies eine der hochsinnigen Taten der größten Zeit der deutschen Geschichte, eine Tat, die sich durch eine Blüte der Schiffahrt und hiermit auch durch eine Hebung der gesamten westsdeutschen Bollswirtschaft in einem Maße belohnt hat, wie es niemand ahnen konnte, als sie vollzogen wurde.

Biereriche Sofbuchdruderei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.