



Zu beziehen durch
alle Buchhandlungen des In- u. Auslandes
sowie Postämter.

Redigirt von
Dr. Otto Delitsch,
Privat-Dozent und Realschul-Oberlehrer.

Der Jahrgang
(52 Nummern oder 12 Monatshefte)
läuft von Oktober zu Oktober.

Die Rheinschiffahrt. I.

Von Kommerzienrath Adolph von Carnap.

Wenn nach einem hartnäckigen, blutigen Kampfe die Fürsten endlich den Frieden wiedergefunden und dem Völkerrechte neue Bahnen geschaffen haben, so sollte man glauben, der Hader sei zu Ende und das neue Recht unantastbar; doch in der Geschichte des Rheinstroms liegen andere Erfahrungen.

Kaum hatte die Welt-Friedens-Akte zu Paris und Wien dem Rheine das seit zwei Jahrhunderten genommene Recht zurückgegeben, ein Recht, wonach kölnische Schiffe einst die wallonischen und rheinischen Streiter eingenommen und nach der ägyptischen Alexandra gebracht hatten, um an der Belagerung von St. Jean d'Acres Theil zu nehmen, als die niederländischen Staaten, so unglaublich es auch scheinen mag, neuen Anlaß nahmen, dem Rheinstrom seine Freiheit vorzu-enthalten.

Das Schlachtfeld, wo diese Gewaltthat zunächst verhandelt wurde, liegt in den Sitzungen der Rheinschiffahrts-Zentral-Kommission zu Mainz. Diese Kommission sollte nach der Wiener Konvention vom 24. März 1815 bereits am 1. Juni desselben Jahres sich versammeln; der Wiederausbruch des Krieges verhinderte indeß diesen Zusammentritt zur beschlossenen Zeit; er fand zuerst am 15. August 1816 statt, und die Abgeordneten der verschiedenen Rheinuferstaaten fanden sich ein, um das Aufheben des alten und das Einrichten des neuen Zustandes zu bewirken, sowie die Oberaufsicht zu übernehmen. So einfach die Geschäftsaufgabe auch war, so sehr verwickelte sie sich dennoch gar bald, denn die unedlichen Teilnehmer an der Verhandlung, Holland und Frankreich, mischten ihre fremden Interessen ein, trübten den Gesichtskreis, und in ganz anderer Art, als die nautisch-mercantile Politik den Weg zeigte, gestattete sich nach kurzer Zeit der persönliche Verband der Kommissionäre nach fremdartigen politischen Rücksichten.

Frankreich berechnete sehr gut, daß, wenn es die natürliche Verbindung der Rheinlande mit der Nordsee und ihrem Welt-Handel erschweren oder vereiteln half, es mehrere Zwecke zugleich erreiche. Erstlich vertrat dann sein eigener Handel in künstlicher Weise jenen natürlichen Dienst: seine unbelasteten Chaussees und seine schon eröffneten Kanäle verbanden den

Ozean und das Mittelmeer mit dem Oberrheine, und der Elsaß fand in Havre und Marseille seine Seehäfen. Zum andern entwand es dem Niederrheine den Dreizack und schwächte physisch und moralisch die Vorhut, welche das neue Staatensystem hier aufgestellt hatte. Die Pforten von Deutschland konnten ihm nur um so zugänglicher sein, je mehr Frankreichs Schiffahrt auf dem Oberrheine erstarke und je enger seine Interessen mit denjenigen des einen oder anderen der dortigen kleinen Uferstaaten verknüpft und befreundet waren.

Die Niederlande wollten die Freiheit der Rheinschiffahrt nur bis an das Meer und nicht bis in die See, wollten im übrigen die Reform der Rheinschiffahrt, ja wollten sich sogar mit freuen über das große Opfer, welches Preußen im Betrage von anderthalb Millionen Franken durch die Tarifumlegung und die Aufhebung des Kölner Stapels darbringen sollte; sie wollten den großen daraus entspringenden Gewinn sich aneignen, aber nichts dafür geben; vielmehr die Alleinherrschaft an den Ausmündungen des Rheins und den Tribut, den es Deutschland mit so vieler Willkür auferlegt hatte, wie ein rechtmäßiges Gut bewahren und festhalten.

Von 1816 an bis etwa 18 Monate später, als der Fürst-Staatskanzler an die Ufer des Rheins kam, wurde Preußen unaufhörlich zugemuthet, die Reform damit zu beginnen, daß es seinerseits mit der Darbringung seiner Opfer gleichsam die Verhandlungen eröffne. Dieser Staatsmann erkannte indeß die obwaltende Gefahr und der erste entscheidende Schritt erfolgte durch das Botum, welches Preußens Kommissar bei der Mainzer Zentral-Kommission am 27. Februar 1818 abgab und darin erklärte: daß Opfer und Ersatz gleichen Schrittes gehen müßten.

Wenngleich schon der erste Artikel der Wiener Konvention sich ganz deutlich dahin aussprach: „die Schiffahrt auf dem ganzen Laufe des Rheines, von dem Punkte an, wo er schiffbar wird, bis in's Meer, es sei abwärts oder aufwärts, soll gänzlich frei sein,“ und wiewohl der Gedanke widersinnig erscheint, daß die einzelnen stipulirenden Theile des Pariser Friedens, Preußen, Rußland, England und Oesterreich, die nie bestrittene