

Freiheit bis in das Meer noch ganz besonders hätten aussprechen sollen, — so blieben die Niederlande doch unbeweglich bei ihrer Definition. Außerdem verschanzten sich dieselben noch hinter sogenannte Seerechte, woraus sie ein Seegebiet, ein Territorialmeer, das auf Kanonenschußweite dem angrenzenden Staat angehöre, deduzirten, welches einzig und allein von den Souveränitätsrechten des Königs abhängig sei. In Wien hatten die Niederlande versprochen, während der interimistischen Periode die Schifffahrt auf ihrem Rheine mit keinen höheren als den zur Zeit des Abchlusses bestehenden Abgaben zu belegen; man handelte indeß gegen diese Verpflichtung, als man die Syndikatszuschlaggebühr auch auf die Wasserzölle ausdehnte, und als man im Jahre 1816 am 3. Oktober, kurz nach der Konstituierung der Zentral-Kommission, eine neue Zollverordnung erließ, welche alle durch das Königreich transittirenden Waaren mit 2 bis 3 Prozent des Werthes als Transitgebühren belegte, welche Kosten durch das Heer von sonstigen Speisen, die der Transit nach sich zieht, auf 5 und 6 Prozent des Werthes stiegen. Die Artikel 166 und 167 bestimmten sogar, daß die zum Transit deklarirten Waaren streng untersucht und plombirt werden sollten und bestätigten eben dadurch den Umladungszwang, den Holland schon so lange ausgeübt hatte; denn wie konnte eine zum Transit bestimmte Waare, die sich mit hundert anderen auf einem und demselben Schiffe befindet, genau untersucht, wie konnte sie plombirt oder sonstigen Sicherheitsmaßregeln unterworfen werden, wenn sie nicht ausgeladen ward! Der zerstörende Einfluß dieser Transitrechte war um so größer, als eben damit der Transport zu Wasser von Bremen über Amsterdam nach Köln mit dem direkten Transporte zu Lande sich gleich stellte.

Nachdem alle diese, die Worte wie den Geist der Wiener Konvention verletzenden Umstände zehn Jahre angedauert, ohne daß die Sprachverwirrung sich lösen wollte; nachdem sieben Entwürfe zu einer interimistischen Instruktion vorgelegt und verworfen worden waren und Preußen vergebens darauf bestanden hatte, daß ihm mit Umgehung aller interimistischen Verfügungen die Vorlegung des definitiven Reglements gestattet werde, — erklärte endlich Preußens Abgeordneter am 15. Juli 1824: daß er seiner Regierung die weiter zu ergreifenden Maßregeln vorbehalte und nicht mehr befugt sei, auf den unaufhörlichen Streitpunkt vor der Zentral-Kommission einzugehen. Er verließ Mainz, und alle Bemühungen, ihn wieder dahin zurückzurufen, blieben vergebens.

Die ursprünglichen Rechte unseres Rheinstroms, einer der Preise, für die so viel deutsches Blut geflossen — diese wichtige Angelegenheit trat nun wieder in jene höheren Regionen, wohin sie einzig und allein gehörte, als der Streit darüber sich entspann; denn wo es sich von der Auslegung des fünften Artikels des Pariser Friedens handelte, aus welchem die Wiener Konvention hervorgegangen war, stand diese Auslegung nur den vier europäischen Mächten zu, welche diesen Frieden stipulirt hatten.

England hatte schon beim Kongresse in Verona eine Note abgegeben, wodurch die Erfüllung der Bestimmungen des Pariser Friedens in Hinsicht der Rheinschifffahrt dringend gefordert wurde, und als infolge dessen der englische Gesandte im Haag, Sir Karl Bagot, auch mit den grammatikalischen Spitzfindigkeiten hingehalten werden sollte, indem man ihm diese Schifffahrt bis zu den Ausmündungen in das Meer freistellte, fragte derselbe mit dem bewunderungswürdigsten Scharfsinne: „Diese Mündung, ist sie das Meer oder ist sie die Mündung des Rheines?“ Derselbe Gesandte erklärte ferner, „wie die Forderung einer Transitabgabe mit einer ehrlichen Auslegung des Vertrages, welcher die Mündungen der Flüsse für frei erklärt habe, nach schlichtem Menschenverstande schlechterdings nicht vereinbar sei.“ Der Notenwechsel wurde von nun an überhaupt zwischen den Gesandten der vier allirten Hauptmächte und dem niederländischen Departement der auswärtigen Angelegenheiten lebhaft betrieben. Unter den erstern herrschte von Petersburg bis Wien und von London nach Berlin

nur eine und dieselbe Stimmung über die ausgesprochene, vollkommen freie Rheinschifffahrt bis an das Meer.

Oesterreich entwickelte in seiner Note vom 14. Februar 1826 die rechtlichen Ansprüche der Rheinuserstaaten auf die unbeschränkte Ausführung des Pariser Friedens mit großem Ernste, es sagte: „Die Freiheit der Rheinschifffahrt bis in's Meer ist eine ausdrückliche Bedingung des Daseins des Königreichs der Niederlande. Die allirten Mächte können den Grundsatz der freien Rheinschifffahrt nicht auslöschen, welchen sie vor dem Angesichte der Welt in der ersten Urkunde der diplomatischen Restauration von Europa proklamirt haben. Das Völkerrecht steht auf einer höheren Stufe, als die Verfügungen administrativer Behörden, und die aus demselben entstehenden Folgerungen sind in zu langer Verbindung mit dem Grundsatz der Unverletzlichkeit der Traktate, als daß die vier Mächte die Forderung, in den Genuß eines für alle Nationen erworbenen Rechts zu treten, Rücksichten unterordnen könnten, die nur aus örtlichen Verhältnissen und der Handelsgesetzgebung der Niederlande entspringen. Das europäische Völkerrecht will, daß Se. Majestät der König der Niederlande seine Souveränität den Bedingungen unterordne, die in den Traktaten fest-gestellt sind.“

Rußland erklärte ausdrücklich, daß die Ehre in Gefahr stehe, wenn die Erfüllung der Traktate länger in der bisherigen Weise verzögert würde, und sprach sich mit Nachdruck für die österreichische Ansicht aus.

Die Niederlande entgegneten zwar, daß der Pariser Friedenstraktat nicht unbedingt bindende Kraft für sie habe und daß ihnen das Auslegungsrecht der Wiener Kongressakte ebenso zustehe, wie jedem andern; indeß gedrängt durch die Anforderungen der Wiederhersteller des europäischen Staatenbundes, erschien endlich das niederländische Dekret über die Rheinschifffahrt vom 10. September 1826, worin das Prinzip der freien Fahrt bis in die See zwar anerkannt, indeß nur der See als die Fortsetzung des Rheines auf dem Gebiete der Niederlande betrachtet ward, und auf dieser Wasserstraße alle Zölle und Transitabgaben aufgehoben wurden. Der See enthielt indeß nur ein Sechstel der alten Rheinwassermenge, und die Unhaltbarkeit dieses Gesichtspunktes war zu offenbar, als daß er irgendwie Anklang hätte finden können.

Der chaotische Zustand der Rheinschifffahrts-Verhältnisse dauerte nun zwar noch einige Zeit fort; man erkannte indeß immer allgemeiner, daß die Bestimmung des Rheinstromes erst dann erfüllt sei, wenn die Flaggen aller Nationen das zur höhern Regsamkeit wieder erwachte Rheinvolk begrüßen könnten und die Höhe der Abgaben dem Austausch der Bedürfnisse nicht entgegenstehe.

Die Rheinschifffahrts-Kommission in Mainz nahm Kenntniß von allen diplomatischen Verhandlungen, infolge welcher der Entwurf zu einer Konvention zwischen den Uferstaaten, sowie zu einem definitiven Reglement besprochen ward, jedoch insofern zu keinem Resultate führte, als Holland infolge der Trennung Belgiens im Jahre 1830 sich nicht mehr für verpflichtet hielt, den früher aufgestellten Bestimmungen nachzukommen, und darauf hin die Unterzeichnung neuerdings verweigerte. Endlich jedoch, nachdem die Zentral-Kommission den holländischen Bevollmächtigten im Jahre 1831, vom Januar bis zum 31. März einen Schlußtermin zur Unterzeichnung der Uebereinkunft gestellt hatte, erfolgte dieselbe in der 514. Sitzung der Zentral-Kommission am 31. März 1831.

Diese neue Rheinschifffahrts-Konvention bestimmte: die Aufhebung des gezwungenen Umschlagsrechts in Köln und Mainz, die freie Schifffahrt auf dem Rheine bis in die See und die gleichmäßige Vertheilung des Rheinzolles durch einen gemeinschaftlichen Tarif.

Fünfzehn Jahre lang hatten in solcher Weise die deutschen Rheinuserstaaten die vertragmäßigen Vortheile der freien Handelschifffahrt auf's neue entbehrt und den Niederlanden während dieses Zeitraumes vielleicht 25 Millionen Gulden an unrechtmäßigen Transitgebühren entrichtet.