

Der Rhein.¹

Man kann die Ufer des Rheins nicht betreten, ohne von großartigen Eindrücken berührt zu werden. Die kulturhistorische und handelspolitische Bedeutung dieses schönen und nützlichen Stroms findet fast überall, wo das Auge auf ihm, und der Fuß an seinen Ufern weilen mag, merkwürdige und interessante Spuren der wichtigsten Lebenserscheinungen seiner anwohnenden Völker. Am Rhein liegt die Natur im Menschen, der Mensch in der Natur den Blicken des Beobachters offen. Die Wechselbeziehungen zwischen beiden haben sich hier auf die mannigfaltigste und innigste Weise gestaltet.

Was der Ganges für Indien, ist der Rhein für die alte Welt. Wie die Gletscherwasser des Himalaja auf ihrem ganzen Lauf bis in den bengalischen Meerbusen dem Hindu heilig und das Ziel seiner frommen Sehnsucht sind, so ist unter allen europäischen Strömen der Rhein am höchsten gefeiert und gepriesen, als die bedeutsamste Wasserstraße des Kontinents anerkannt.

Wenn der Rhein in neuerer Zeit Gegenstand mannigfaltiger Verträge, einer wechselvollen Gesetzgebung, vielseitiger Erörterungen, Wünsche und Beschwerden, Gegenstand einer reichen Literatur geworden ist, so bezeugt diese ihm erwiesene Aufmerksamkeit, daß er der Träger zahlreicher wichtiger Interessen sein muß. Das ist er in der Tat. An die nächsten großen Interessen des Rheinhandels und der Rheinschifffahrt knüpfen sich viele andere zum Teil noch höhere.

Seit dem zweiten Pariser Frieden hat die Physiognomie des Rheins sich wesentlich verändert. Zwei Erscheinungen sind es vorzugsweise, welche während dieser Periode in die Augen fallen: die Zunahme des Verkehrs, des mit ihm zusammenhängenden Wohlstandes der Uferbevölkerung, und die dem Rhein von Seiten der Uferregierungen gewidmete Sorgfalt. Wir werden uns in den nachfolgenden Zeilen hauptsächlich darauf beschränken, diese beiden Erscheinungen näher zu prüfen.

Vor der französischen Okkupation gingen die Verordnungen zur Regelung der Schifffahrt, des Handels und des Zollwesens zum größten Teil von den rheinischen Kurfürsten aus, welche sich über gemeinsame Grundsätze vereinbart und zu verschiedenen Zeiten sogenannte Zollvereine gebildet hatten. In diesen Vereinen war indes der Zoll die Haupt- und die Einigkeit die Nebensache. Der Partikularismus hatte nur sein Interesse im Auge, erblickte gern in dem Schaden des Nachbarn den eigenen Vorteil und tat nicht ungern, was die andern ärgerte. Jeder trieb seine eigene Handelspolitik, unbekümmert um die Größe und Bedeutung seines Gebiets und des der Nachbarn. So verbot schon Erzbischof Balduin, während er Verweser des Erzstifts Mainz war (1329–1337), unter Anderem die Ausfuhr von Getreide.²

¹ Deutsche Vierteljahrs-Schrift, Drittes Heft, 1857, S. 390

² Das Decret, durch welches die Fruchtsperre verfügt wird, lautet: »Mandamus vobis omnibus et singulis officiatis nostris per Vicedominatum Aschaffenburgensem constitutis et volumus omnino, quatenus ex parte nostra inhibeatis omnibus et singulis nostris subditis in nostris opidis atque villis, et vos ipsi diligenter caveatis, ne aliqua blada seu avena extra nostrum dominium ducant sive vendant, seu per alios quoscunque quomodolibet

Von der Solidarität der Interessen, von gemeinsamer Erstrebung des allgemeinen Besten hatte man nur schwache Begriffe und Anflüge. Die Lokalbehörden machten was sie wollten, was ihnen für ihres Herrn und ihren eigenen Säckel am vorteilhaftesten schien. Die vielen Zollstätten, an denen der Schiffer zu Tal und zu Berg anhalten mußte, verzögerten den ohnehin langsamen und ungeregelten Verkehr. Auf den meisten dieser Zollstellen wurde die Ladung ganz nach Willkür der Beamten abgeschätzt, entweder in Bausch und Bogen oder nach gewissen Güterklassen, für deren Bestimmung es meist an aller Warenkenntnis fehlte.

Wäre es tunlich gewesen, so hätte man den Schiffer an jeder Zollstation am liebsten völlig ausladen lassen, denn die Manifeste oder Frachtbriefe waren selten in Ordnung und aus ihnen mit Genauigkeit weder die Natur noch die Menge der Waren zu erkennen. So begnügte man sich denn damit, die Einsenkung des beladenen Schiffes ins Wasser zu ermitteln, das abgeschätzte Gewicht des Fahrzeuges in Abzug zu bringen und dem Schiffer für die Ladung die Rechnung zu machen, ein Verfahren, das zwar als bloße Kontrollmaßregel auch jetzt noch in Anwendung, aber höchst mißlich ist, da es sich dabei um die Verteilung der Güter im Schiffsraum, um eine genaue Eiche, und um eine völlig ruhige Lage des Schiffes und dergleichen mehr handelt und dann auf ein paar Handvoll Zentner nicht ankommen darf. Kein Wunder, daß „Finanz“ damals so viel hieß wie Betrug und der Zöllner eine verpaßte Persönlichkeit war. Der Schiffer mußte sich mit ihm abzufinden suchen. Alles ging nach Gunst und Geben, sogar auf die Konfession des Schiffers ward an einzelnen Stellen Rücksicht genommen. Gegen Ende des vorigen Jahrhunderts soll eine gewisse Einheit der Behandlung der Ladungen an den elf Zollstätten eingeführt worden sein, welche zwischen Mainz und Köln bestanden. Die Flößer standen besonders im Verdacht, die Zollkasse zu beeinträchtigen, indem sie nicht bloß bei weitem mehr Holz führten, als angegeben, sondern auch unter dem Floße zollbare Gegenstände dem Auge der Beamten zu entziehen trachteten. Bei der Schwierigkeit einer genauen Ermittlung des kubischen Gesamtinhalts der bis zu Ende des vorigen Jahrhunderts viel größer und tiefer gebauten Floße, ist es daher erklärlich, daß man annahm, es gehörte ebenso viel Geld zum Ankauf des Holzes oder zur Reise nach Holland, als zur Zahlung der Zölle. Nach dem Sprichwort braucht der Floßherr 100 000 fl. für den Wald, 100 000 fl. für die Reise und 100,000 fl. für die Zöllner.

Was wir heute unter dem Begriff Kaufmann verstehen, war im Binnenland eine seltene Erscheinung. Es gab Spediteure, Faktoren, Meßreisende, Krämer in Menge. An der Seele des Verkehrs, an dem eigentlichen Kaufmann, dem Spekulant, fehlte es. Wer konnte unter solchen Umständen auch spekulieren? War es doch ganz unmöglich im voraus zu bestimmen, wie hoch

deducantur, quod nullatenus obmittatis, sicut indignationem nostram volueritis evitare. Nisi vobis decetero constiterit, quod Cellerarius noster Aschaffenburgensis vel sui nuntii, quos ad hoc deputaverit presens pro nobis, comparaverit de bladis huiusmodi ad usum nostrum, in quantum eis videbitur oportunum. Datum Aschaffenburgi in die beati Andree Apostoli.«

sich die Frachten, Spesen und Zölle der erwarteten Ware beliefen, unmöglich, den Termin ihres Abgangs und ihrer Ankunft im voraus genau zu kennen. Zwar machte Kurfürst Johann Friedrich Karl 1747 den Versuch, einen eigenen Großhandel zu schaffen, indem er eine Verordnung erließ, durch welche die Trennung der „ins Große Commercirenden“ als gesonderte Korporation von der Krämerzunft ausgesprochen und bestimmt wurde, daß nichts als das schwarze gebräuchliche große Grabtuch beiden, den Großhändlern und den Krämern, hinfort gemeinschaftlich eigen sein solle. Die Verhältnisse waren aber mächtiger als die Dekrete. Die Schiffer klagten bitter über die Großhändler. Wollte ein Schiffsmann in Ladung gehen, so mußte er Geschenke zum Opfer bringen, den Kaufmann gewinnen und seine Leute dazu. Hinterher mochte er sehen, wie er zurecht kam. Bei Auszahlung der Fracht wurden alle möglichen Schwierigkeiten erhoben, Vorwürfe und wo möglich Abzüge gemacht. Unter so niederbeugenden Verhältnissen war der Schifferstand im Grunde demoralisiert und verschuldet, voll Trägheit, Unordnung und Unzuverlässigkeit. Dann und wann wendete sich das Blatt. Bei augenblicklichem starkem Güterandrang, nahe bevorstehendem Winter und ähnlichen Gelegenheiten war das Heft in den Händen des Schiffers. Wenn sonst der Kurfürst oder die „Handlung“ die Frachten zu machen pflegten, so war es dann an ihm sie zu bestimmen und aus der Verlegenheit des Kaufmanns Nutzen zu ziehen. Der Rhein hatte sogar seine Streiks. Die Schiffer stellten einmal, gerade als an einem raschen Transport zu Berg sehr viel gelegen sein mußte, in Köln die Arbeit ein. Zugleich waren die europäischen politischen Streiks mit Frankreich ausgebrochen, welche dem Handel und der Schifffahrt für lange Zeit eine noch verderblichere Wendung bereiteten.

Der Hauptfehler der alten Zeit lag in dem langsamen Umschlag des Betriebskapitals, das durch gänzlichen Mangel an freier Konkurrenz zu keiner rascheren Bewegung gezwungen wurde; der Schiffer machte eine bis zwei Reisen im Jahr zwischen Mainz und Köln und war froh, wenn er sie machen und gar mit voller Ladung machen konnte. Der Kaufmann war nicht im Stande rasch über seine Ware zu verfügen, sie mit geringem Nutzen schnell von einer Hand in die andere zu bringen, an entfernten Stellen zur rechten Zeit abzuliefern. Je zäher und träger der Kapitalumschlag, desto höher die Zinsen; je öfter der Geschäftsmann sein Kapital umsetzt, mit desto weniger Gewinn kann er sich begnügen. Ebenso war es mit dem Umfang des Kapitals. Es gab nur wenig Eigenhandel und dieser ward nicht mit hinreichenden Mitteln betrieben. Man mußte daher an seinen ohnehin durch Zölle und Spesen verteuerten Waren 50 Prozent und mehr verdienen, um bestehen zu können. Eine solche Verteuerung hielt den Konsum in engen Schranken. Auch fehlte es zur Belebung eines größeren lebhafteren Verkehrs mit dem Ausland, namentlich mit Holland, an Zahlungsmitteln. Der Preis der landwirtschaftlichen Produkte war so niedrig, daß sie die Fracht auf weiten Entfernungen nicht zu tragen vermochten. Die Nachfrage in der Nähe wurde nicht gesteigert durch industrielle Anlagen. An Arbeitern war kein Mangel, aber es fehlte ihnen an Gelegenheit, durch gesteigerte Veredelung der Rohstoffe hohe Löhne zu erzielen und sich selbst dadurch in die Lage zu setzen, höhere Preise für ihre Bedürfnisse anzulegen. Man zehrte von einem Jahr zum andern auf, was man produzierte. Der gezwungene Umschlag der Waren aus einem Schiff ins andere, das gezwungene Angebot aller an den beiden Stapelplätzen von

Mainz und Köln vorübergeführten, noch nicht fest verkauften Güter, war eben nur Zwang und kein natürlicher Gang der Dinge. Bequem mochte es sein und vorteilhaft für die beiden Stapelstädte scheinen, die Schleusen in Händen zu haben, mit denen der Rheinverkehr abgesperrt und beliebig mehr oder weniger durchgelassen werden konnte. In diesem künstlichen, widernatürlichen Zustande ruhte doch kein Segen. Aus solchem Boden konnte der Handel nicht gesunden. Für einzelne Richtungen war es vorteilhaft, den Rhein zu umgehen, in manchen Fällen lohnend, ihn mit kostspieliger Umgehung der Stapelplätze zu benutzen. Frankfurt bezog manche Waren von Bremen zu Wasser auf der Weser und von Minden zu Lande, oder ließ unterhalb Köln und Mainz die Waren zu Berg auf dem rechten Ufer aus und oberhalb dieser Städte wieder einladen. Dasselbe geschah zu Thal und die Spediteure der Stapelstädte boten oft selbst Hand dazu, solche verbotene Wege einzuschlagen.

Die Rastätter Friedensverhandlungen, von denen man sich große Versprechungen machte, änderten die Zustände nicht. Statt der Freiheit der Schifffahrt und des Handels, zu welcher die deutschen und französischen Gesandten einen starken Anlauf nahmen, brachen schlimmere Dinge über Wasser und Land herein, bis der Lunéviller Friede die Konvention vom 15. August 1804 gebar, welche die Polizei- und Gebührenerhebung auf dem Rhein regelte, die Zölle abschaffte und das Schifffahrtsoktroi einführte. Diese mit Recht gerühmte Konvention blieb so lange in Kraft, als Frankreich sich im Besitz des linken Rheinufer befand. Sie wurde jedoch in ihrer Anwendung und Entwicklung durch die Abtretung der dem Reichserzkanzler überwiesenen Hälfte der Rheinschifffahrtsabgaben an Frankreich im Jahr 1810, durch die bis zum Sturz der Napoleonischen Herrschaft dauernde Kontinentalsperre gewaltsam aufgehoben. Die liberale Grundlage der Konvention kam dem Handel und der Schifffahrt wenig zustatten. Nachdem der Fürst Primas auf die Teilnahme an der Verwaltung des Rheins Verzicht geleistet hatte, wurde der Letztere, wie Eichhoff sagt, „wie eine kaiserliche Tabaksmanufaktur“ behandelt, d. h. der Willkür der französischen Regiebeamten preisgegeben, welcher trotz aller deutscherseits erhobenen Rechtsverwahrungen, Klagen und Beschwerden am Rhein das *vae victis!* mit demselben Hohn, wie einst ihre Vorfahren am Tiber zur Wahrheit machten. Die Konvention hatte zwar den Umschlag der Güter aus einem Schiff in das andere bei Köln und Mainz beibehalten, aber den eigentlichen Stapel als Ausbeutungsmittel abgeschafft. Köln und Mainz wußten indes den Zwang nach und nach wieder zu erweitern, und wurden in diesen Bestrebungen von ihrer neuen Regierung bestärkt. Frankreichs Schifffahrts- und Handelsinteresse ward in einer dem Rhein entgegengesetzten Seite, an den französischen Seeplätzen gesucht. In den eroberten Provinzen, Angesichts der feindlichen Grenze war man an Raub und Plünderung, aber nicht an ehrliche Geschäfte gewöhnt. Dazu kam das Kontinentalsystem. Die Rheinoktroieinnahmen während der Dauer dieses von der Geschichte gerichteten Systems sind der beste Maßstab für die Beurteilung der verderblichen Folgen, welche es dem Handel und der Schifffahrt des Rheins bereitete. Diese Einnahmen betragen an den 12 Erhebungspunkten (Neuburg, Mannheim, Mainz, Kaub, Koblenz, Andernach, Linz, Köln, Düsseldorf, Homberg, Wesel und Emmerich) zu Berg:

| | | | |
|----------------------------------|--------------------------|-------------------------|-----------|
| im Jahre 1807 | 1,386,600 | Francs und sanken | |
| 1808 | auf 716,000 | | |
| 1809 | auf 379,000 | | |
| 1813 | auf 295,000 | | |
| | | <i>Ztr. Güter</i> | |
| | Jahr | 1807 | 1808 |
| | | | 1809 |
| In Köln kamen an: | | | |
| | Zu Berg | 1 000 000 | 830 000 |
| | Zu Tal | 1 706 000 | 1 350 000 |
| | zusammen | 2 706 000 | 2 180 000 |
| von Köln gingen ab: | | | |
| | zu Berg | 1 715 000 | 880 000 |
| | zu Tal | 766 000 | 323 000 |
| | zusammen | 2 481 000 | 1 203 000 |
| Zufuhr in Mainz | | | |
| | zu Berg | 743 000 | 454 000 |
| | zu Tal | 486 000 | 533 000 |
| | zusammen | 1 229 000 | 987 000 |
| von Mainz gingen | | | |
| | zu Tal | 634 000 | 515 000 |
| | zu Berg | 856 000 | 509 000 |
| | zusammen | 1 490 000 | 1 024 000 |
| In Straßburg kamen an von Mainz | | | |
| | Rohe Baumwolle | 1 780 | — |
| | Kaffee | 10 000 | 500 |
| | Tabak roh und fabriziert | 13 000 | 5 000 |
| | Tran | 2 400 | — |
| | Zucker, roher | 15 000 | 5 000 |
| | Zucker, raffiniert | 20 000 | 5 000 |
| | | | 600 |
| | | | — |
| | | | — |
| | | | 360 |
| Es kostete im Jahr 1811 zu Mainz | Baumwolle (Macedon.) | 7 Francs/kg | |
| | Kaffee (Bourbon.) | 7 Francs 80 Centimes/kg | |
| | Indigo (Bengal.) | 36 Francs/kg | |
| | Zucker (Melis.) | 9 Francs 30 Centimes/kg | |
| | Tee (Haysan.) | 25 Francs/kg | |

Die Chinarinde war so selten und teuer geworden, daß die Ärzte sich nach andern Mitteln gegen das Wechselfieber umsahen, und die armen Fieberkranken mit Arsenik behandelt wurden.

Um solche Zustände herbeizuführen, verlangte man im Jahr 1803 von den vier neuen Departementen am Rhein einen glänzenden Beweis ihrer Hingabe an die neue Regierung und ein Zeichen ihrer patriotischen Anhänglichkeit an Frankreich durch zahlreiche Geldbeiträge zur Erbauung platter Schiffe, welche zur Landung in England, zur „Demütigung der britischen Regierung“, zur „Züchtigung des Übermuts der Insulaner“ und zur „Wiederherstellung eines gerechten Gleichgewichts des Handels“ dienen sollten. Die zu diesem Zwecke eröffneten Subskriptionen fanden wenig Anklang. Nur diejenigen unterzeichneten, welche wegen ihrer sozialen Stellung das Mißfallen der Präfekten oder gar die Ungnade des allmächtigen Konsuls zu fürchten hatten.

Das Jahr 1814 trat die zerrissene Erbschaft an. Der Rhein sollte in die Lage gesetzt werden, wieder gut zu machen, was der wüste Kampf verdorben. Während

seiner Dauer war die Blüte der Rheinlande zertreten, aus Lyceen waren Kasernen, aus Kirchen Pferdeställe, aus jeder Speicherlücke womöglich eine Schießscharte gemacht worden, und Schlimmeres war aus dem Volk geworden. Der Rhein hatte viel wieder gut zu machen.

Im Jahr 1814 nahm die französische Verwaltung der Rheinschiffahrt ein Ende. In Holland, das für kurze Zeit französisch geworden, trat die frühere monopolisierende Verwaltung, auf dem konventionellen Rhein eine Verwaltung der verbündeten Mächte an die Stelle der entflohenen französischen Behörden. Die Spitze dieser deutschen Verwaltung bildete der Generalkommissär der Verbündeten, Graf Solms-Laubach, an welchen sämtliche deutsche Erhebungsstellen ihre Einnahmen abliefern mußten, welche zunächst zur Verpflegung der Garnison von Mainz verwendet werden sollten. Österreich und Preußen übernahmen gemeinschaftlich die provisorische Verwaltung, die Wiener Konvention vom Jahr 1815 sollte Sorge tragen, den Inhalt des fünften Artikels des Pariser Friedens zur Wahrheit zu machen. Der Wiener Kongreß legte die Konvention von 1804 bei Feststellung der allgemeinen Ordnung der Flußschiffahrt zu Grunde, und setzte die jetzige Rheinschiffahrtszentralcommission ein, welcher es übertragen ward, diese Grundsätze auf die Verhältnisse des Rheins in Anwendung zu bringen. Für die Zeit bis zur Vereinbarung der von der Zentralkommission auszuarbeitenden Rheinschiffahrtsakte sollte, nach Vorschrift des Kongresses, eine dem Handel- und Schifferstand, so wie den Beamten und Agenten zur Richtschnur ihres Verhaltens dienende interimistische Instruktion erlassen werden. Die Vereinbarung über diese Instruktion stieß auf große Hindernisse. Es ist bekannt, welche Auslegung Holland dem in der Wiener Konvention in Bezug auf die Freiheit der Rheinschiffahrt ausgesprochenen *jusqu'à la mer* gab und welcher Ereignisse es bedurfte, um diese beschränkende Interpretation fallen zu lassen.

Nachdem die Zentralkommission im Jahre 1816 in Mainz ihre Sitzungen begonnen, einigten sich die Kommissäre der sieben Rheinuferstaaten im Jahr 1831 über die jetzige Rheinschiffahrtsordnung, welche seitdem von Jahr zu Jahr in Bezug auf die Erhebung und Abschaffung der Rheinzölle, auf Regelung und Erleichterung des Verkehrs durch neuere Verträge modifiziert worden ist.³ Wie kein Gesetz für alle Ewigkeit und unabänderlich gegeben sein kann und soll, weil das Recht und dessen Formen in ihrem Zusammenhang mit dem Leben sich organisch und lebendig fortentwickeln müssen, so war auch die Rheinschiffahrtsakte von 1831 bestimmt, den seil ihrer Vereinbarung eingetretenen veränderten Zuständen Rechnung zu tragen, und sie hat dies in einer so umfangreichen Weise getan, daß es wenige Artikel gibt, welche nicht mehr oder minder Spuren ihrer Fortentwicklung an sich tragen.

Wenn der Handel, die Schiffahrt und Industrie weitere Ansprüche an die Akte machen und ihre Entwicklung in liberaler Richtung begehren, so liegt in solchem Verlangen weder etwas Tadelnswertes noch Überraschendes, sondern es entspricht

³ Eine vollständige Ausgabe der Rheinschiffahrtsakte vom 31. März 1831 mit allen ihren Abänderungen und Ergänzungen, so wie den wichtigsten Ordnungen und Instruktionen bis auf die neueste Zeit, ist in der Schrift „Der Rheinstrom, ein Beitrag zur Kenntniß der Geschichte, Handelsstatistik und Gesetzgebung des Rheins“ von G. Schirges (Mainz 1857 bei Vietor von Zabern) enthalten.

dasselbe dem natürlichen Streben einer neuen und bedeutenden Macht, die nach Freiheit und Unabhängigkeit ringt. Eben so erklärlich ist aber auch, daß der Staat oder die Rheinuferstaaten der Rheinschiffahrtsakte keine solche Form verleihen können, daß sie den Charakter einer Anomalie in der bestehenden Gesetzgebung annehmen würde.

In dem Augenblicke, in welchem die der Rheinschiffahrtsakte zu Grunde liegenden Prinzipien der Wiener Kongreßakte in Folge des Pariser Friedens vom 30. März 1856 auch auf die Donau und deren Mündungen Anwendung finden sollen, und die Donauschiffahrtskommission sich versammelte, um die großen Schwierigkeiten welche diesem Werk entgegenstehen, aus dem Wege zu räumen, hat es für den Leser vielleicht ein besonderes Interesse, den Hauptinhalt der Rheinschiffahrtsakte und die wesentlichen Reformen, welche seit 1831 an derselben vorgenommen worden sind, in kurzen Zügen zusammengestellt zu überblicken.

Die Bestimmung des ersten Artikels der Rheinschiffahrtsakte, nach welchem die Schifffahrt auf dem Rheinstrom in seinem ganzen Lauf von da an, wo er schiffbar wird, bis in die See völlig frei sein und in Bezug auf den Handel niemand soll unterfagt werden können, ist ungeschmälert aufrecht erhalten. Diese Freiheit ist freilich kein vollständiges *laissez faire et laissez passer* und darf nicht so verstanden werden, als könne jedermann auf dem Rhein und in seinen Schiffen tun was er wolle; sondern diese Freiheit ist an eine Ordnung gebunden, ohne welche Leben und Eigentum auf dieser Wasserstraße ewigen Gefahren ausgesetzt sein würden.

Die Artikel 2—9 der Akte beziehen sich hauptsächlich auf die Bedingungen, unter denen Holland der Akte seine Zustimmung erteilte und die Schifffahrt auf dem holländischen Rhein freigab. Diese Beschränkungen sind seitdem alle gefallen.

Das Rheinoktroi von Lobith bis Krimpen oder Gorkum wurde in dem zwischen der königlich preußischen und der königlich niederländischen Regierung im Jahre 1837 abgeschlossenen Handels- und Schifffahrtsvertrag, dem die übrigen Rheinuferstaaten beitraten, rheinaufwärts auf die Hälfte herabgesetzt, talwärts ganz aufgehoben.

Unter *droit fixe* wurde das Rheinoktroi für die Strecke von Krimpen oder Gorkum bis ins Meer verstanden, und wenn auch unter anderem Namen, doch nach demselben Maßstab wie das Oktroi berechnet (26½ Cents für die Berg-, 18 Cents für die Talfahrt per Zentner). Das *droit fixe* hob die höheren holländischen Transitzölle von 1822 tatsächlich für den Rheinstrom aus.

Seit 1831 wurden in Holland keine eigentlichen Durchfuhrzölle erhoben, sondern nur das *droit fixe*. Nach dem neuen holländischen Tarif der Ein-, Aus- und Durchfuhrzölle von 1845 wurden die letzteren in der Regel auf 5 Cents mit 13 Zuschußprozent für die Amortisationskasse per 50 Kilo herabgesetzt, und dadurch tatsächlich das *droit fixe* auf diesen Betrag ermäßigt. Holland war nach der Konvention von 1831 ermächtigt, für 50 Kilo zu erheben:

Bei der Bergfahrt

| | | |
|----------------------|----------------------|-----------------|
| droit fixe 26½ Cents | Rheinoktroi 28 Cents | zus. 54 ½ Cents |
|----------------------|----------------------|-----------------|

Es erhob aber seit 1845:

| | | |
|---|----------------------|--|
| Transit 11 ³⁰ / ₁₀₀ Cents | Rheinoktroi 14 Cents | zus. 25 ³⁰ / ₁₀₀ Cents |
|---|----------------------|--|

Bei der Talfahrt:

| | | |
|---------------------|----------------------|---------------|
| droit fixe 18 Cents | Rheinoktroi 19 Cents | zus. 37 Cents |
|---------------------|----------------------|---------------|

Es erhob aber seit 1845:

| | | |
|---|---------------|--|
| Transit 11 ³⁰ / ₁₀₀ Cents | Rheinoktroi — | zus. 11 ³⁰ / ₁₀₀ Cents |
|---|---------------|--|

Durch ein Gesetz vom 8. August 1850 wurden alle Transit- und Rheinoktroirechte, so wie die Rekognitionsgebühren aufgehoben. Durch das Gesetz vom 19. Juni

1845 wurden die Einfuhrzölle des Tarifs von 1822 sehr ermäßigt, die Ausfuhrzölle in der Regel aufgehoben. Die nationale Flagge blieb jedoch durch eine Ermäßigung von 10 Prozent bevorzugt. Im Jahre 1847 fand eine Ermäßigung der Getreidezölle statt, und das nach dem englischen Muster 1835 angenommene bewegliche System einer gleitenden Scala ward aufgegeben. Der nationalen Flagge wurden (statt der erwähnten 10 Prozent) 2 Gulden per Last erlassen. In Teuerungsjahren, 1846 und 1847, wurden die Getreidezölle aufgehoben. Durch das Gesetz vom 8. August 1850 wurden alle fremden aus europäischen Häfen kommenden Schiffe ohne Reziprozitätsbedingungen mit den holländischen gleichgestellt, sowohl in Bezug auf eigene Schiffsabgaben als in Bezug auf Einfuhrzölle für Waren. Ein anderes Gesetz von demselben Tage hob die Transit- und Rheinzölle aus. Durch ein drittes Gesetz endlich wurde die Bedingung, daß nur die in Holland gebauten Schiffe zur nationalen Flagge berechtigt sein sollten, aufgehoben. Seitdem fahren auch fremde, selbst mehrere deutsche Schiffe, unter holländischer Flagge. Die Befürchtung der holländischen Schiffsbaumeister, daß durch diese Zulassung der holländische Schiffsbau zu Grunde gerichtet werden würde, hat sich nicht bewährt. Die neuen Navigationsgesetze haben im Gegenteil der Schifffahrt und dem Handel Hollands einen solchen Aufschwung verliehen, daß auf den holländischen Werften alle Hände mehr wie je beschäftigt sind, und oft die nötigen Arbeiter fehlen.

Durch die Revision des Tarifs vom 1. September 1845 wurden die holländischen Einfuhrzölle vielfach ermäßigt, zum Teil ganz aufgehoben, letzteres namentlich für solche Waren, welche als Rohstoffe zu betrachten oder vorzüglich Gegenstand des Transithandels sind. Im Fall solche Artikel auch bei der Einfuhr frei sind, unterliegen sie bei der Durchfuhr keinen Formalitäten und bleiben von den Kosten des *entrepôt*, der Aufsicht durch Zollbeamte, der Plombierung etc. befreit. Durch dieselbe erwähnte Revision wurden alle bei Handelsverträgen gewährten Zollermäßigungen auf alle Nationen ausgedehnt, dadurch die Ursprungszeugnisse für nach Holland gebrachte Waren überflüssig gemacht, und der Charakter des Differentialzollsystems aus der holländischen Handelsgesetzgebung verbannt.

Das nach dem Gesetz von 1822 einmal jährlich erhobene Tonnengeld (45 Cents per Schiffstonne — 1000 Kilogramm für jedes in niederländischen Häfen ein- oder aus denselben auslaufende Seeschiff) ist durch ein Gesetz vom 14. Juli 1855 vom 1. Januar 1856 aufgehoben. Diese Tonnengelder betragen:

1850: 459,762 fl.
 1852: 560,318 fl.
 1854: 514,901 fl.
 1851: 486,875 fl.
 1853: 484,380 fl.
 1855: 598,427 fl

Das Lotsengeld ist bis jetzt gesetzlich noch höher für fremde Schiffe derjenigen Länder, in denen holländische Schiffe höheres Lotsengeld zahlen. Der erhöhte Satz kommt jedoch höchst selten zur Anwendung, da die Schifffahrtstraktate gewöhnlich die beiderseitigen Schiffe in dieser Beziehung gleichstellen.

Durch den Vertrag, welchen Preußen am 31. Dezember 1851 für sich und für den Zollverein mit Holland abschloß, sind weitere wesentliche Erleichterungen und gegenseitige Zugeständnisse eingeräumt worden. Die den Zollvereinsstaaten auf dem Rhein gewährten Zollbefreiungen und Begünstigungen sind auch der holländischen Flagge zugestanden. Für die holländische Strecke bestehen demnach gar keine Schiffsabgaben und Zölle mehr. Da die holländischen Zollstellen

überflüssig geworden sind, so unterhält die königl. holländische Regierung nur noch ein Kontrollamt zu Lobith.

Im Art. 10 der Akte machten sich die Regierungen anheischig, Freihäfen zu errichten, in denen die auf den Schiffen der Rheinuferstaaten zur Eingangs-, Ausgangs- oder Durchfuhr bestimmten Güter gegen mäßige Lagergebühren gelagert und, falls sie in den freien Verkehr übergehen sollen, zollamtlich abgefertigt werden können. Diese Freihäfen sind dem Alleinhandel von großem Nutzen. Es bestehen ihrer vierundzwanzig längs dem Rhein, nämlich: Straßburg, Kehl, Freystett, Leopoldshafen, Mannheim, Speyer, Ludwigshafen, Mainz, Biebrich, Oberlahnstein, Koblenz, Köln, Neuß, Düsseldorf, Duisburg, Kosel, Ruhrort, Uerdingen, Wesel, Emmerich, Dortrecht, Utrecht, Rotterdam und Amsterdam. Die Freihäfen sind mit den zur Lagerung der Waren nötigen Räumlichkeiten, mit den zum raschen Ein- und Ausladen erforderlichen Kranen und Waagen versehen. Zur zollamtlichen Abfertigung und Kontrolle sind überall die nötigen Beamten eingesetzt.

An den Nebenflüssen bestehen zu Mannheim, Heidelberg, Heilbronn, Cannstadt, Hoechst, Frankfurt, Wertheim, Steinheim, Trier und Antwerpen ebenfalls Freihäfen, welche nach Art. 11 der Akte dieselben Vorrechte wie die Rheinhäfen genießen.

Der zweite von den Abgaben handelnde Titel der Rheinschiffahrtsakte — Art. 14—36 — hat nicht minder wichtige und große Abänderungen im Interesse des Handels und der Schifffahrt erlitten als der vorerwähnte erste. Die Abgaben sind zwiefacher Art und werden, insofern sie überhaupt zur Anwendung kommen,

- 1) als Schiffsgebühr für das Schiffsgefäß (Rekognitionsgebühr),
- 3) als Zoll von der Ladung (Okroi) erhoben.

Was zunächst die an jeder Zollstelle zu erlegende Schiffsgebühr betrifft, so wird dieselbe auf Grund der Eichung erhoben, durch welche die Einsenkung des leeren mit dem zur Fahrt nötigen Geschirr versehenen Schiffes und dessen Ladungsfähigkeit ein für alle mal ermittelt worden ist. Seit dem 1. Oktober 1847 sind auf dem ganzen Rhein alle unbeladenen Schiffe von der Schiffsgebühr befreit. Seit dem 1. Januar 1849 wird von den beladenen Segelschiffen, welche Eigentum eines patentierten Schiffers, der Witwe eines solchen oder seiner minderjährigen Erben sind, nur die Hälfte der tarifmäßigen Schiffsgebühr erhoben, gleichviel ob diese Schiffe sich der Segel, der Pferde oder des Dampfs bedienen. Aus der preußischen Rheinstrecke kann diese Gebühr in direkter Durchfuhr für sämtliche sieben preußische Zollstellen zu Berg bei Emmerich, zu Tal bei Koblenz im Voraus erlegt werden, wodurch dem Schiffer viel Zeit erspart wird. Für die Binnenfahrt zwischen Koblenz und Emmerich wird weder von preußischen noch von andern Schiffen die Schiffsgebühr erhoben.

Der bis zum Jahre 1845 nach einem provisorischen Tarif erhobene Zoll von der Ladung (Okroi) wurde in dem genannten Jahr definitiv geregelt. Auch dieser 1845 erlassene Tarif hat seit dem vielfache Abänderungen erlitten, welche alle auf Ermäßigung oder gänzliche Befreiung hinauslaufen. Seit der im Jahre 1851 erfolgten neuen Reduktion beträgt die volle Gebühr des Rheinzolls für den Zentner Ware auf der Strecke von der französischen Grenze bis Emmerich zu Tal 73 Cents 97 Millimes (früher 117 Cents 47 Millimes, also 44 Cents 12 Millimes weniger); zu Berg 96 Cents 48 Millimes (früher 178 Cents 25 Millimes, also 82 Cents 77 Millimes weniger), oder ungefähr nur die Hälfte des früheren Zolls. Auch dieser ermäßigte Zoll wird nur zum Teil erhoben, wie die folgende Übersicht der von den verschiedenen Rheinuferstaaten getroffenen Bestimmungen zeigt.

Frankreich läßt keine Rheinschiffsabgaben für die Strecke von der Lauter bis zum Hafen von Straßburg, und ebensowenig für die Strecke aus dem Hafen von Straßburg bis zur Lauter erheben.

Baden läßt für alle Versendungen, welche zu Berg die Erhebungsämter Straßburg und Breifach passieren, den badischen Anteil an dem Ertrage der Ämter zu Mannheim, Straßburg und Breisach bis auf 15 Prozent zurückerstatten. Es findet ferner, in Folge des Vertrages vom 12. Mai 1835 über den Beitritt zum Zollverein (Art. 15), seit dem 1. Januar 1836 eine Begünstigung der Gegenstände des freien Verkehrs dieses Landes, sowie des Großherzogtums Hessen und der Königreiche Preußen, Bayern und Württemberg, und seit 1836 der freien Stadt Frankfurt (in Folge des Vertrages vom 31. Dezember 1851 auch von Niederland), mit Ausnahme der notorisch außerdeutschen Waren, bei den Rhein- und Neckarzöllen, mit Vorbehalt der Rekognitionsgebühr, in der Art statt: daß auf der badischen Rheinstrecke von der großherzogl. hessischen Grenze bis Neuburg der Nachlaß in dem vollen Rheinzoll, vorbehaltlich der Rekognitionsgebühr, besteht. Auf der Station Mannheim wird aber der großherzogl. hessische Anteil an den Rheinzöllen forterhoben.

In Bayern wird bei dem Rheinzollamt Neuburg bei der Talfahrt für die Gegenstände des freien Verkehrs, mit Ausnahme der notorisch außerdeutschen, die volle Befreiung von den Rheinzöllen gewährt.

Im Großherzogtum Hessen sind seit dem 1. Januar 1836 alle Gegenstände des freien Verkehrs des eigenen Landes und der Königreiche Preußen, Bayern und Württemberg, sowie des Großherzogtums Baden und der freien Stadt Frankfurt, welche die Rheinstelle Mainz passieren, mit Ausnahme der notorisch außerdeutschen Erzeugnisse, von dem großherzoglichen Anteil an den Rheinzöllen zu Mainz mit Vorbehalt der Rekognitionsgebühr befreit. (In Folge des Vertrages vom 31. Dezember 1851 nun auch auf Niederland ausgedehnt.)

Diese Befreiung bezieht sich zugleich auch auf die königl. preußischen, königl. bayerischen und großherzogl. badischen Anteile an der Rheinzollerhebung der Station Mainz, nicht aber auf den herzogl. nassauischen Anteil.

Die großherzogl. hessischen Anteile an der Rheinzollerhebung zu Mannheim werden dagegen, ebenso wie die Anteile des Großherzogtums an der Rheinzollerhebung zu Kaub, nach wie vor forterhoben.

Nassau. Für die herzogl. nassauische Rheinstrecke wurde mit Preußen am 1. Mai 1841 Folgendes vereinbart:

1) Es sollen der Schifffahrt der herzogl. nassauischen Untertanen, sowie den aus den herzogl. nassauischen Rhein-, Main- und Lahnhäfen kommenden Waren und Gegenständen hinsichtlich der Schiffsabgaben, welche für preußische Rechnung erhoben werden, dieselben Erleichterungen zu Teil werden, welche nach dem Tarif vom 28. Dezember 1836 den Untertanen von Bayern, Württemberg, Baden, des Großherzogtums Hessen und der freien Stadt Frankfurt und den aus den Häfen dieser Staaten herkommenden Ladungen zugestanden sind (in Folge des Vertrages vom 31. Dezember 1851 auch von Niederland).

2) Herzogl. nassauischerseits wird dagegen gewährt:

a) Die Befreiung von den nassauischen Rhein-, Main- und Lahnzöllen (mit Vorbehalt

1) der Rekognitions gelder und

2) des Schleusengeldes auf der Lahn) für alle Steinkohlen, alles Getreide und für Oelfrüchte aller Art, welche im freien Verkehr aus preußischen Häfen und den, diesen

hinsichtlich der Entrichtung der Schiffsabgaben auf der ausschließlich preußischen Rheinstrecke gleich gestellten Fahrzeugen verschifft werden;

- b) Befreiung des preußischen Binnenverkehrs in preußischen Schiffen, innerhalb der Strecke von der Nahe bis Koblenz, mit Landesprodukten von dem nassauischen Rheinzolle zu Kaub, mit Ausnahme der Rekognitions gelder.

Preußen. Für die königl. preußische Rheinstrecke gelten folgende Vorschriften:

- 1) Die Bestimmungen wegen des Rekognitions geldes, nach welchen das Rekognitions geld sowohl bei dem direkten Durchgang, als bei der Einfahrt nach einem Rheinhafen oder andern Orte, gleich wie bei der Abfahrt aus einem solchen über Emmerich und Koblenz hinaus, oder aber bei der Binnenfahrt zwischen beiden vorgenannten Rheinzollstellen, für die ganze zu passierende Strecke, nach Verschiedenheit der Fälle, gleich bei der Einfahrt, beim Ausgang oder bei dem Rheinzollamt des Abfahrtsortes oder dem zunächst gelegenen entrichtet werden kann, finden ebenmäßig auch auf die Erlegung des Rheinzolles Anwendung.
- 2) Wenn bei der zollpflichtigen Warendurchfuhr in Fahrzeugen der Untertanen von Bayern, Württemberg, Baden, dem Großherzogtum Hessen, der freien Stadt Frankfurt a. M. und in Folge des Vertrags vom 31. Dezember 1851 auch von Niederland, auf dem Rhein oder auf dem Rhein und der Mosel ein Umschlag der Waren in den Häfen am Rhein eintritt, so wird der Rheinzoll nicht beim Eingange, sondern nach der Wahl des Warenführers entweder erst beim Ausgang, an der letzten Rheinzollstelle, also abwärts beim Rheinzollamt Emmerich und aufwärts beim Rheinzollamt Koblenz oder auch am Umladungsort, falls derselbe eine Rheinzollstelle besitzt, erhoben.
- 3) Von Gegenständen, welche in den vorgedachten Fahrzeugen entweder
 - a) aus dem freien Verkehr des Inlands stromabwärts über Emmerich ausgeführt werden, oder
 - b) bloß innerhalb Landes auf dem Rheine transportiert, oder aber
 - c) sei es unmittelbar vom Ausland oder mit Vorbehalt des noch zur erledigenden Steueranspruchs unter Steuerkontrolle aus zollvereinten Staaten, mit der Bestimmung nach einem inländischen Orte eingeführt werden, wird ohne Unterschied, ob die Erlegung der tarifmäßigen Landesabgaben von denselben gleich beim Eingange an der Grenze, oder aber erst am Orte der Ausladung erfolgt, kein Rheinzoll erhoben.
 Dieselbe Befreiung genießen Ruhrkohlen beim Ausgange über Emmerich, ausnahmsweise ohne Rücksicht auf die Nationalität der Fahrzeuge, in welchen die Ausfuhr stattfindet. Ebenso bleiben diejenigen Gegenstände, welche in den vorgedachten Fahrzeugen aus dem freien Verkehr des Inlandes stromaufwärts über Koblenz ausgeführt werden, jedoch mit Ausnahme der notorisch außerdeutschen Erzeugnisse, von der Rheinzollentrichtung befreit.
- 4) Ferner sind vom Rheinzoll befreit: alle im steuerlich freien Verkehr befindlichen Gegenstände, mit Ausnahme der notorisch außerdeutschen Erzeugnisse, welche in Fahrzeugen, wie solche unter 2) bezeichnet worden, rheinabwärts aus den oberhalb Koblenz belegenen preußischen Landesteilen, aus den königlich bayerischen, königlich württembergischen, großherzoglich badischen, großherzoglich heffischen Landen und aus dem Gebiet der freien Stadt Frankfurt a. M. ein- oder durchgeführt werden.

5) Wenn bei der Warendurchfuhr nur ein Teil der preußischen Rheinstrecke benützt wird, sei es, daß die Waren zu Lande eingehen, oder rheinwärts, jedoch in den vorgedachten Fahrzeugen ausgehen, oder daß die Einfuhr stromwärts in den mehrerwähnten Fahrzeugen, die Ausfuhr aber auf Landwegen erfolgt, so wird der Rheinzoll nur in den Fällen erhoben, in welchen der Wareneingang oder Ausgang auf Landwegen des linken Rheinuferes stattfindet, und zwar beim Ausgang stromwärts vom Ausgangsamte, beim Ausgange landwärts aber beim Rheinzollamte des Hafenplatzes.

6) Ladungen, welche rheinabwärts über Koblenz eingehen und moselwärts über Trier ausgehen, oder umgekehrt ein- und über Koblenz ausgehen, sind für die Rheinstrecke vom Rheinzollamt zu Koblenz bis zur Mosel vom Rheinzoll frei.

Frankfurt, durch Vertrag vom 2. Januar 1836 dem Zollvereine beigetreten, hat mit der großherzoglich hessischen Regierung eine am 1. Juni 1846 ins Leben getretene Vereinbarung getroffen, nach welcher

1) alle nicht zu notorisch außerdeutschen Erzeugnissen gehörigen Gegenstände des freien Verkehrs, welche aus dem Hafen von Frankfurt kommen und die großherzogliche Rheinzollstelle zu Mainz passieren, von dem großherzoglichen Anteile an der Rheinzollerhebung daselbst, mit Ausnahme der Rekognitionsgebühr befreit sind;

2) alle Gegenstände der unter 1) gedachten Art, welche aus großherzoglich hessischen Rhein-, Main- und Neckarhäfen abgehen und auf dem Main mit Berührung des Mainzollamtes verschickt werden, die Befreiung von der Entrichtung des Mainzolles genießen.

Nach einer Verfügung vom Jahre 1854 bleibt diese Übereinkunft mit Frankfurt wegen gegenseitiger Erleichterung in den Mainschiffahrtsabgaben auch für die Dauer der neuen Zollvereinsperiode in Wirksamkeit.

Kurhessen ist den zwischen den andern Mainuferstaaten getroffenen Vereinbarungen nicht beigetreten und darum der mehrgedachten Begünstigungen nicht teilhaftig.

Im Jahre 1851 wurden ferner unter den Regierungen von Baden, Bayern, Hessen, Nassau und Preußen (durch den Vertrag vom 31. Dezember 1851 erhält Niederland gleiche Berechtigung) für die Periode vom 1. Oktober 1851 bis Ende 1853 folgende Bestimmungen vereinbart:

1) Baden, Bayern und Preußen lassen von den unter der Flagge eines deutschen Uferstaates auf dem vereinsländischen Rhein von Emmerich bis zur Lauter beförderten, der ganzen Rheinzollgebühr unterworfenen Gegenständen, welche bei der Bergfahrt die Zollstellen zu Emmerich, Wesel, Ruhrort, Düsseldorf, Köln, Linz, Andernach, Koblenz, Mainz, Mannheim und Neuburg, bei der Talfahrt die Zollstellen zu Neuburg, Mannheim, Kaub, Koblenz, Andernach, Linz, Köln, Düsseldorf, Ruhrort und Wesel, oder eine oder einige dieser Zollstellen passieren, jene Gebühr für ihre beziehungsweisen Anteile an den bei den gedachten Zollstellen vorkommenden Hebungen nur zu Hälfte erheben.

2) Hessen und Nassau lassen von dem gleichen Zeitpunkte an von den unter der Flagge eines deutschen Rheinuferstaates auf dem Rhein beförderten, der ganzen Rheinzollgebühr unterworfenen Gegenständen, welche bei der Bergfahrt die Zollstellen zu Kaub, Koblenz und Mainz, oder eine oder zwei von diesen Zollstellen passieren, jene Gebühr für ihren beziehungsweisen Anteil an den, bei den vorgedachten Zollstellen vorkommenden Hebungen nur

zu zwei Dritteln erheben; dieselbe Ermäßigung gewährt Preußen für seinen Anteil an dem Kauber Bergzoll.

3) Baden, Bayern, Hessen, Nassau und Preußen lassen von folgenden, unter der Flagge eines deutschen Rheinuferstaates auf dem Rheine beförderten Gegenständen: Kreuzbeeren⁴, Quercitron⁵, Safflor⁶, Aloe, Galläpfel, Sumach⁷, Farbhölzer in Blöcken, Weinstein, Salpeter, nur $\frac{1}{4}$ und von Häringen nur $\frac{1}{20}$ des Rheinzolles sowohl bei der Bergfahrt, als auch bei der Talfahrt erheben.

4) Die unter 1, 2, 3 eintretenden Ermäßigungen sollen nur als eine teilweise Einstellung der Erhebung unter den deutschen Uferstaaten betrachtet werden.

5) Es wird aber ausdrücklich vorbehalten, die vorstehend verabredeten Rheinzollermäßigungen (1—3) auch in Betreff solcher Gegenstände eintreten zu lassen, welche nicht unter der Flagge eines deutschen Rheinuferstaates befördert werden.

Hiernach wurde folgender Tarif über die Erhebung des Rheinzolles für die Strecke von der Lauter bis Emmerich, für alle Gegenstände, welche unter der Flagge eines deutschen Rheinuferstaates, oder unter einer derselben gleichgestellten Flagge transportiert werden, festgestellt:

| für die Rheinstrecke | | bei der Talfahrt | | bei der Bergfahrt | | | | |
|---|--------------|---------------------------------|------------|-------------------|----------------------------------|------------|-------|----|
| von | bis | abwärts an der Zollstelle zu | Cents | Mill. | Aufwärts An der Zollstelle zu | Cents | Mill. | |
| A. von allen Gütern, welche der ganzen Gebühr unterliegen: | | | | | | | | |
| 1 | der Lauter | Neuburg | Neuburg | — | 23 | Neuburg | — | 35 |
| 2 | Neuburg | Mannheim | Neuburg | 11 | 76 | Mannheim | 17 | 68 |
| 3 | Mannheim | Mainz | Mannheim | 16 | 67 | Mainz | 17 | 50 |
| 4 | Mainz | Kaub | Mainz | 10 | — | Kaub | 10 | 2 |
| 5 | Kaub | Koblenz | Kaub | 6 | 83 | Koblenz | 8 | 12 |
| 6 | Koblenz | Andernach | Koblenz | 2 | 25 | Andernach | 3 | 35 |
| 7 | Andernach | Linz | Andernach | 1 | 76 | Linz | 2 | 63 |
| 8 | Linz | Köln | Linz | 6 | 2 | Köln | 9 | 6 |
| 9 | Köln | Düsseldorf | Köln | 5 | 82 | Düsseldorf | 8 | 75 |
| 10 | Düsseldorf | Ruhrort | Düsseldorf | 3 | 76 | Ruhrort | 5 | 65 |
| 11 | Ruhrort | Wesel | Ruhrort | 3 | 52 | Wesel | 5 | 30 |
| 12 | Wesel | Zur niederl.-preuß. Grenze | Wesel | 5 | 37 | Emmerich | 8 | 7 |
| B. Von den Gütern zur ganzen Gebühr, welche den Rhein verlassen und in die Lahn einlaufen | | | | | | | | |
| 13 | Kaub | In die Lahn | Kaub | 6 | 8 | | — | — |
| 14 | von der Lahn | Koblenz | | — | — | Koblenz | 1 | 3 |

Ausnahmen. Diejenigen Waren, welche nach der bestehenden Übereinkunft einer geringeren Gebühr als der ganzen unterliegen, sollen fortwährend die in der gedachten Konvention stipulierte beziehungsweise Gebühr entrichten.

Jedoch werden den Ausnahmen von der ganzen konventionsmäßigen Gebühr noch hinzugefügt die folgenden Warenartikel, sofern fern sie gleichfalls unter der Flagge eines deutschen Uferstaates oder einer derselben gleichgestellten Flagge transportiert werden, und zwar:

a) zu $\frac{1}{4}$ Gebühr: Kreuzbeeren, Quercitron, Safflor, Aloe, Galläpfel, Sumach, Farbhölzer in Blöcken, Weinstein, Salpeter. zur $\frac{1}{20}$ Gebühr: Häringe.

Die französische und die niederländische Flagge sind vom 1. Oktober 1851 an de facto der nämlichen Zollermäßigungen teilhaftig.

⁴ Pflanzliches Färbemittel

⁵ Baumrinde der Färbereiche, pflanzliches Färbemittel

⁶ Färberdistel, pflanzliches Färbemittel

⁷ Gerbmittel

Der niederländischen Flagge sind diese Ermäßigungen durch den Handels- und Schiffsvertragsvertrag vom 31. Dezember 1851 formell zugesichert.

Diese im Jahre 1851 für die Periode bis Ende 1853 getroffene Vereinbarung ist noch fortwährend in Wirksamkeit.

Demnach gilt der definitive Tarif vom Jahre 1845 nur für diejenigen Waren, welche der $\frac{1}{4}$ Gebühr und der $\frac{1}{20}$ Gebühr unterliegen, der Tarif von 1851 aber für die Waren zur $\frac{1}{1}$ Gebühr, alle jedoch unter den übrigen Modifikationen über gänzliche und teilweise Befreiungen.

Nach Artikel 32 der Akte bleibt es jedem Uferstaate unbenommen, für sich allein, oder wenn ein benachbarter Staat an der Einnahme Teil hat, mit dessen Zustimmung Ermäßigungen der Rheinzollabgaben oder gänzliche Befreiungen zu erteilen. Auch von diesem Rechte ist ein ausgedehnter Gebrauch gemacht worden.

Beim Abschluß des Vertrags über die Fortdauer des Zoll- und Handelsvereins vom 8. Mai 1841 wegen der Rückvergütung der preußischen Rheinzölle von überseeischen Waren haben nämlich zwischen den Regierungen der beteiligten Vereinststaaten weitere Verabredungen stattgefunden, und sie sind über folgende Punkte übereingekommen:

- 1) von den als unbedingt außerdeutsche Erzeugnisse bezeichneten Waren wird, wenn solche im freien Verkehr aus Preußen auf dem Rhein über Koblenz weiter versendet werden, an diesem Orte der preußische Rheinzoll nach erhoben — in allen Fällen; von den überseeischen Waren, welche bei der Versendung aus dem freien Verkehr zur Erlangung der Rheinzollbegünstigung eines Ursprungszeugnisses über die vereinsländische Abstammung bedürfen, nur dann, wenn das ebengedachte Zertifikat nicht beigebracht werden kann.
- 2) Eine Rückvergütung des preußischen Rheinzolls findet in den übrigen beteiligten Vereinststaaten von den, in dem unter Nr. 1 gedachten Verzeichnisse enthaltenen Waren nicht statt, die Fälle in Nr. 3 ausgenommen.
- 3) Bis auf Weiteres wird im Großherzogtum Hessen und in den übrigen oberrheinischen Vereinststaaten von den nachfolgenden Artikeln, wenn sie unmittelbar (vergleiche unter Lit. a) für die nachstehend benannten Fabriken bezogen werden, den Fabrikbesitzern der erweislich bezahlte preußische Rheinzoll unter gewissen Bedingungen zurückerstattet, und zwar von roher Baumwolle an Baumwoll-Spinnereien

| | |
|--------------------|----------------------------------|
| von | an |
| Schwefel | Schwefelsäurefabriken |
| Salpeter | |
| Baumöl | An Seifen- und Lichterfabriken |
| Palmöl | |
| Kokosöl | |
| rohem Blei | Bleiweiß- und Bleizuckerfabriken |
| Tran | Lederfabriken |
| Sumach | |
| rohen Häuten | |
| Knopp ⁸ | |

Die Rückerstattung des preußischen Rheinzolls von den vorgedachten Fabrikmaterialien ist jedoch nur dann zulässig, wenn

⁸ aus Eicheln gewonnener Gerbstoff

a) die Ware von dem betreffenden Fabrikhaber entweder unmittelbar vom Ausland oder einer öffentlichen Niederlage (Packhof) im Zollverein bezogen, und in letzterem Falle dargetan wird, daß die Eingangsverzollung auf seine Rechnung erfolgt ist, und wenn

b) der betreffende Fabrikhaber die Ware in seinem eigenen Geschäfte verarbeitet.

4) Von denjenigen Waren, welche in dem in Nr. 1 erwähnten Verzeichnisse nicht enthalten sind, findet gleichfalls bis auf Weiteres im Großherzogtum Hessen und in den übrigen oberrheinischen Vereinsstaaten die Restitution des erweislich bezahlten preußischen Rheinzolles bei der Eingangsverzollung, respektive definitiven Eingangsbehandlung statt, mit Ausnahme jedoch derjenigen Gegenstände, welche als ganz zollfrei in der ersten Abteilung des Vereinszolltarifs begriffen sind.

Durch die zwischen den deutschen Zollvereinsstaaten getroffene Vereinbarung wegen übereinstimmender Behandlung des Gütertransports und der Warenabfertigung auf dem innerhalb des Zollvereins gelegenen Teil des Rheins und der konventionellen Nebenflüsse desselben ist auch der dritte Titel der Rheinschiffahrtsakte (Art. 36 bis 42), welcher von der Anwendung der in jedem Uferstaate geltenden Steuergesetze handelt, wesentlich vereinfacht. Der wohlthätige Einfluß des Zollvereins hat sich besonders auch in der Rheinschiffahrt geltend gemacht.

Sind unsere Hoffnungen, die deutsche Flagge auf dem Meer wieder zur Geltung zu bringen, vorläufig auch gescheitert, auf dem schönsten und mächtigsten der deutschen Ströme weht die deutsche Zollvereinsflagge. Sie hat die Farbe der Hoffnung.⁹

Der vierte Titel (Art. 42—48) der Akte handelt von dem Recht, die Schifffahrt auf dem Rhein auszuüben. Nicht Jedermann besitzt die Eigenschaften und Fähigkeiten, welche zur Sicherheit des Verkehrs erforderlich sind. Kenntnisse mannigfaltiger Art, Nüchternheit, Ordnung und Zuverlässigkeit müssen bei denen vorausgesetzt werden, welchen Leben und Vermögen anvertraut wird. Diese Kenntnisse kann man sich nicht überall, sondern nur auf dem Rhein verschaffen. Es versteht sich von selbst, daß nicht jeder Schiffer befähigt ist, auch den Rhein zu befahren.

Es wird daher zur Rheinschiffahrt zugelassen, wer die Beweise der erforderlichen Kenntnisse und Eigenschaften beizubringen vermag, und Untertan eines Rheinufersstaates oder eines Staates der konventionellen Nebenflüsse des Rheins ist. Als geringstes Maß der Fähigkeiten, welche von dem Rheinschiffer gefordert werden sollen, haben sich die Staaten über folgende Punkte geeinigt:

- 1) Erreichte Großjährigkeit oder erlangte Emanzipation.
- 2) Hinlängliche Fertigkeit im Lesen, Schreiben und Rechnen.
- 3) Untadelhafte Aufführung, insbesondere in Bezug auf Nüchternheit.
- 4) Nachweislicher Besitz des Vertrauens des Handelsstandes in dem betreffenden Hafenplatze, welchen die Landesregierung bestimmt.

⁹ Die Reste der deutschen Flotte liegen am Rhein geborgen. Im März 1854 wurden 8400 Ztr. Geschützröhren, Granaten, Hohlkugeln, Lafetten, Gewehre, Pistolen, Pulverfässer und anderes Kriegsgerät der deutschen Flotte den Rhein herauf nach Mainz geschleppt. Diese Gegenstände kamen von Bremen, wo sie zwar auch unter den Hammer gebracht worden waren, aber keinen Käufer gefunden hatten. Sie wurden von Bundes wegen der Mainzer Bundesfestungsbehörde zur Aufbewahrung überwiesen.

5) Nachweis praktischer Übung und Ausbildung in dem Betriebe des Schiffergewerbes, wobei das Minimum der Lehrzeit oder Beschäftigung nicht unter vier Jahren anzunehmen ist. Wenigstens die Hälfte der vorgeschriebenen Zeit muß der Bewerber in der Eigenschaft als Lehrling, Schiffsknecht oder Geselle auf Schiffen zugebracht haben, welche entweder den Rhein in seiner ganzen Länge, oder doch wenigstens diejenige Strecke befahren, die der Bewerber voraussichtlich künftig befahren wird.

6) Außerdem Ablegung einer besondern Prüfung:

a) über die Kenntnisse, welche die gehörige Behandlung der Ladung erfordert, sowie über die sonstigen Obliegenheiten eines Schiffes, nach den bestehenden allgemeinen Bestimmungen;

b) über die Befähigung zur Führung eines Schiffes überhaupt, sowie über die erforderliche Kenntnis des Fahrwassers auf dem Rhein, wobei jedoch eine genaue Bekanntschaft mit denjenigen Strecken, welche der Bewerber voraussichtlich nie befahren wird, nicht verlangt zu werden braucht.

Nachdem mit dem Stapel und Umschlag der Güter auch die Schiffergilden durch die Rheinschiffahrtsakte aufgehoben worden, überließ der fünfte von den Frachten und Rangfahrten handelnde Titel der Akte (Art. 48 — 53) der freien Übereinkunft und Konkurrenz die Regelung der Frachten. Nach der Konvention vom Jahre 1804 wurden die Frachten von Seiten der Verwaltungsbehörde von einer Frankfurter Messe zur andern geregelt. Welche Ermäßigung sie erfahren haben und wie bedeutend die freie Konkurrenz auf diesen wichtigen Punkt eingewirkt hat, werden wir später nachzuweisen Gelegenheit finden.

Unter Rangfahrten versteht man denjenigen zwischen zwei bestimmten Häfen eingerichteten Dienst, zu welchem sich eine bestimmte Anzahl von Schiffern mit dem Handelsstand der beiden Städte durch Verträge einigen. Die Kaufleute, welche dem Verträge beitreten, verpflichten sich, die von ihnen zu versendenden Waren nur den zur Rangfahrt (Beurt) gehörenden Schiffern zu übergeben. Die Schiffer machen sich anheischig, zu bestimmten Zeiten abzufahren. Die Verträge enthalten außerdem die vereinbarten Frachtsätze und die Angabe der Umstände (seichte Wasser, Eisgang ze.) unter denen der Schiffer auf eine Erhöhung der Fracht, auf Lichterkostenvergütung und Winterzulage Anspruch hat. Diese Rangfahrten haben zur Regelung und Beschleunigung des Verkehrs viel beigetragen und bestehen noch zwischen den Hauptstationen des Rheins.

Die im sechsten Titel (Art. 53—71) enthaltenen polizeilichen Vorschriften zur Sicherheit der Rhein schiffahrt und des Handels sind bedeutend erweitert worden.

Mit der Ausdehnung des Verkehrs, mit der Einführung des Dampfes zum Transport für Menschen und Güter, mit der Anwendung des Eisens zum Bau von Schiffen machte sich das Bedürfnis nach neuen Vorsichtsmaßregeln geltend.

Der durch Art. 58 vorgeschriebene Steuermannszwang, d. h. die Pflicht, einen Steuermann an Bord zu nehmen und an den üblichen Plätzen zu wechseln, ist nur in Preußen gesetzlich abgeschafft und dem Schiffer anheimgegeben, sich ihrer zu bedienen oder nicht. Aus den übrigen Rheinstrecken besteht dieser Zwang fort. Über die Waren, welche als Oberlast auf dem Verdeck verladen werden dürfen, über die Maßregeln, welche beim Schleppen mehrerer Schiffe hintereinander zu beobachten sind, über das Verhalten der Floße und Schiffe beim Passieren von Brücken etc. und ähnliche zu diesem Titel gehörende Punkte sind ergänzende und erweiternde Verfügungen erlassen worden.

Durch den siebenten Titel (Art. 71–81) sind die zur Verhütung von Defraudation der Schifffahrtsabgaben nötigen Maßregeln angeordnet. Der achte Titel (Art. 81–89) handelt von den Gerichten in streitigen Rheinschifffahrtsangelegenheiten; der neunte Titel endlich von den Amtsbefugnissen und Pflichten der Zentralkommission und der bei der Rheinschifffahrt angestellten Beamten. In Bezug auf diese letzteren Abschnitte der Akte hat sich wenig geändert.

Aus diesem flüchtigen Überblick des Inhalts der Rheinschifffahrtsakte und ihrer vervollständigenden Zusätze und Abänderungen ergibt sich, daß die Schifffahrtsverhältnisse auf dem Rhein durch eine Ordnung nach liberalen und weisen Prinzipien geregelt sind. Wie sich der Verkehr unter der Herrschaft dieser Ordnung gestaltet und welche Entwicklung er seit einer Reihe von Jahren im Vergleich mit früheren Zeiten erfahren hat, mögen die weiter unten folgenden, auf amtlichen Erhebungen beruhenden Zahlenangaben lehren.

Die im Dienst des Rheinhandels und Verkehrs stehende Flotte zeichnet sich vielleicht weniger durch die große Zahl ihrer Fahrzeuge als durch die Leistungen derselben aus. In früheren Zeiten war die Zahl der Schiffe verhältnismäßig viel bedeutender. Seit Aufhebung des Stapels, des gezwungenen Umschlags und der Schifferzünfte, seit Einführung des Dampfs hat sich die Zahl der Schiffe wenig, ihre Ladungs- und Leistungsfähigkeit dagegen bedeutend gehoben. Das zum Betrieb der Schifffahrt dienende Kapital erfährt einen raschen früher nicht gekannten Umsatz. An Stelle der Mehrzahl kleinerer Fahrzeuge bilden jetzt die Fahrzeuge von mittlerer und größerer Ladungsfähigkeit die Mehrzahl der Schiffe; diese Schiffe machen mit Hilfe des Dampfs, gezwungen durch die Konkurrenz, dreimal so viel Reisen als früher.

Ohne die Lilliputflotte mitzurechnen, welche den Lokaldienst zwischen den besuchtesten Plätzen des Mittelrheins besorgt, besitzen wir auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen fünfzig größere Personendampfschiffe und eben so viel Schlepper mit einer ansehnlichen Anzahl von eisernen Schleppkähnen.

An Segelschiffen zählen der Rhein und seine Nebenflüsse ungefähr 2500 Schiffe. Die Ladungsfähigkeit der rheinischen Dampf- und Segelflotte beträgt ungefähr 4 Millionen Zentner. Die gesammte Dampfflotte hat ungefähr 13 000 Pferdekräft.

Es sind nun bald zehn volle, in Eile dahin gegangene Jahre, seit zwischen Segel und Dampf auf dem Rheinstrom ein heftiger Kampf ausbrach. Am 1. April 1848 wollte der Schlepper *Rhenus II* des Mainzer Schleppdampfschiffahrtsvereins bei Geisenheim die Anker lichten, als eine Bande von streitsüchtigen Leuten an Bord des Schleppers kam und auf Schiff und Ladung Beschlag zu legen erklärte. Man hatte das Gerücht verbreitet, Fürst Metternich wolle seine Kostbarkeiten von Johannisberg zu Wasser den Rhein hinunter in Sicherheit bringen und die eingenommene Weinladung des in der Handelswelt rühmlich bekannten Hauses Ladé und Söhne in Geisenheim sei nur ein Verwand, um die Aufmerksamkeit des Volkes von dem eigentlichen Zweck der Verschiffung abzulenken. Dieses Gerücht war der Vorwand, dessen sich die Widersacher der Schleppschiffahrt bedienten, um den offenen Streit zwischen Segel und Dampf zum Ausbruch zu bringen. Die Besatzung des *Rhenus* war verständig genug, keinen Widerstand zu leisten. Ein Sicherheitskomitee suchte die Aufregung der Gemüter in Schranken zu halten, und die von den Vorgängen in Kenntnis gesetzte Verwaltung des Schleppschiffahrtsvereins in Mainz ließ sich bereit finden, ein Lösegeld zu zahlen, um aus den Händen der Piraten befreit zu werden. Das Sicherheitskomitee nahm das Lösegeld und verteilte es „an die Armen“. Der *Rhenus* durfte indes seine beabsichtigte Talreise nicht fortsetzen. Nachdem man dem

trefflichen Geisenheimer am Bord des Schleppers gut zugesprochen, erlaubte man ihm unter Eskorte wieder nach Mainz zurückzufahren, wo er von der Gegenpartei, welche den Rhein um jene Zeit beherrschte, an die Kette gelegt wurde und in dieser Lage drei Wochen verharrete. Auch weiter rheinabwärts war das Signal zum Kampf gegeben. Unterhalb Koblenz zwischen Weissenthurm auf der linken und Neuwied auf der rechten Seite des Rheins liegt eine Insel. Hier hatten die Schiffer Posten gefaßt, um auf jeden Schlepper zu fahnden. Kam einer zu Berg, so wurde er gezwungen, den Dampf auszulassen und Halfter anzunehmen, die ihn bis Koblenz pferdeten. In Koblenz nahmen die Voranzieher das Recht in Anspruch, die Pferde abzulösen und ihren Dienst auf städtischem Gebiet zu versehen. Nachher kamen die Halfter wieder an die Reihe. Da sich einige Schlepper diesen Zwangsmaßregeln widersetzen, so brauchten die Gegner Gewalt. Man schoß auf die Mannschaft der Schleppdampfschiffe, welche den Steuerstuhl mit einer Verschanzung von starkem Eisenblech versehen mußten, um den Steuermann vor den feindlichen Kugeln zu schützen. Die Nationalversammlung machte den Versuch, sich ins Mittel zu legen. Die Abgeordneten Raveaur und Blum gingen nach Koblenz, wo eine Versammlung beider Parteien stattfand und ein Vergleich zwischen Segel und Dampf herbeigeführt werden sollte. Die Schiffer wollten von keiner Verständigung wissen. Die Mainzer Schleppschiffahrt erklärte sich bereit, auf die intermediäre Fahrt zu verzichten und nur zwischen den Bestimmungshäfen und Holland den direkten Dienst beizubehalten. Die unterrheinischen Gesellschaften wollten diese Konzession nicht machen. Es kam aber überhaupt zu keinem Antrag und zu keiner Verhandlung. Die Versammlung ging unter stürmischen Auftritten auseinander und gegen die Vertreter der Schleppschiffahrt wurden wilde Drohungen laut. Die Erbitterung der Schiffer hatte sich eher gesteigert als verringert. Sie fand ihren Ausdruck auch in Denkschriften und Eingaben an die Nationalversammlung. Darauf antworteten die Unternehmer der rheinischen Dampfschleppschiffahrt in klarer und ruhiger Weise durch eine Denkschrift über das „wahre Verhältnis der rheinischen Dampfschleppschiffahrt und der Segelschiffer“.

Als die große Woge, die damals über unser Vaterland hinflutete, sich verlaufen, als der Sturm in den Segeln sich gelegt, kamen auch die Schiffer zur Besinnung. Billig denkend und verständig, wie der rheinische Schifferstand im Grunde ist, lernte er bei ruhiger Prüfung der Umstände auch die vorteilhafte Seite kennen, welche der Dampf ihm darbot, überzeugte sich von der Unausführbarkeit der eigenen übertriebenen Forderungen und befreundete sich mit dem gefürchteten Rivalen. Es ist zu bedauern, daß das von den Mannheimer Segelschiffen gegebene Beispiel am Mittelrhein keinen Anklang gefunden hat. Jene Schiffer traten zusammen und sind seit einer Reihe von Jahren im Besitz eigener Schlepper, mit denen sie ihre eigenen Schiffe befördern. Diese Assoziation hat sich vortrefflich bewährt. Die Anzahl der Schlepper auf dem Rhein nimmt fast von Jahr zu Jahr zu. Die heutige Bergfahrt beruht fast ausschließlich auf der Anwendung des Dampfes. Mit wenigen Ausnahmen lassen sich alle Segelschiffe schleppen. Zur Talfahrt wird der Dampf wenig benützt. Es bestehen einundzwanzig größere Gesellschaften und Privatunternehmungen für die Dampfschiffahrt auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen: in Baden eine, Bayern drei, Württemberg eine, Frankfurt a. M. zwei, im Großherzogtum Hessen eine, in Preußen acht, in Holland fünf.

Unter den Rheinuferstaaten besitzt Preußen verhältnismäßig die meisten Rheinschiffe, sowohl Dampf- als Segelschiffe.

Die großen Industriezweige der preußischen Rheindistrikte, der Kohlenhandel, die Eisenindustrie, Tabakfabrikation, werden zum Teil in Verbindung mit Reederei betrieben. Die Ruhr, welche jährlich über zwanzig Millionen Zentner Steinkohlen in den Rheinverkehr liefert, bedarf zum Transport dieser Massen abwärts nach Holland, aufwärts bis Mannheim bedeutender eigener Transportkräfte. Die Duisburger Tabakfabrikation, die bedeutendste im ganzen Zollverein, befaßt sich auf eigene Rechnung mit dem Transport von Auswanderern nach Amerika, von woher sie Tabak als Rückfracht bringt. Den großartigen Eisen- und Kohlenwerken der Haniel und Stinnes stehen ebenso bedeutende Transportunternehmungen zur Seite. Einer der Schlepper des erst genannten Hauses, „Friedrich der Große“, befördert allein weit über eine Million Zentner Kohlen und Güter im Jahr. Mit dem Transport von Reisenden auf der ganzen Rheinstrecke von Mannheim bis nach den holländischen Häfen befassen sich ausschließlich die zu diesem Dienst vereinigten Kölner, Düsseldorfer und holländischen Gesellschaften. Sie befördern weit über eine Million Reisende im Jahr. Vor Einführung des Dampfes reiste man auf dem Rhein mit den sog. Wasserdiligencen, die sich zur heutigen Dampfschiffahrt verhielten wie der Postwagen aus guten alten Zeiten zur Eisenbahn. In drei Tagen wurde man von Köln bis Mainz befördert. In derselben Zeit und mit denselben Kosten reist man heute von Mainz nach London zu Wasser. Im ersten Betriebsjahre 1827 wurden von der Kölnischen Gesellschaft 18 624 Reisende transportiert. nach und nach steigerte sich der Transport dieser Gesellschaft allein bis auf 600 000 Personen und mehr. Der Aufenthalt auf diesen Dampfschiffen ist durch treffliche Einrichtung und Bedienung höchst bequem und angenehm gemacht. Schwerlich wird die künftige Eisenbahn zwischen Mainz und Köln dem Reiseverkehr auf dieser schönen Strecke des Rheins großen Abbruch tun. Die Mehrzahl der Reisenden wird der Wasserfahrt vor der Eisenbahn immer den Vorzug geben, denn nur auf jener kann man die großen Schönheiten des Stroms und seiner Ufer vollständig und in Ruhe würdigen. Es ist nicht unsere Aufgabe, diese Schönheiten aufzuzählen, sondern den Nutzeffekt, welcher sich mit ihnen auf dem Rheinstrom vermählt, hier schließlich in Zahlen anschaulich zu machen.

Nach dem Frieden, im Jahre 1815, betrug der gesamte Güterverkehr zu Tal und zu Berg beim Rheinzollamt Mainz 1 036 165 Zentner und bei Köln 2 557 263 Zentner, bis zum Jahre 1826 steigerte er sich bei Mainz auf 1 400 000 Zentner und bei Köln auf 4 200 000 Zentner. Erst nach der Konvention vom Jahr 1831, erst mit Gründung und Erweiterung des deutschen Zollvereins nahm der Verkehr in größeren Dimensionen zu.

Es wurden abgefertigt bei dem Rheinzollamt

| | 1832 | 1836 | 1846 | 1856 |
|----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| Mainz | | | | |
| zu Berg | 822 000 | 1 600 000 | 5 680 000 | 7 500 000 |
| zu Tal | 910 000 | 880 000 | 2 000 000 | 7 200 000 |
| Emmerich | | | | |
| zu Berg | 1 750 000 | 1 700 000 | 5 700 000 | 6 000 000 |
| zu Tal | 4 800 000 | 6 400 000 | 5 000 000 | 11 700 000 |

Diesen Gesamtverkehr an den beiden für die Handelsstatistik des Rheins wichtigsten Hauptzollämtern wird man sich jedoch in die einzelnen Güterklassen zerlegen müssen, um von dem Aufschwünge des Rheinhandels und der Rheinschiffahrt ein Bild zu erhalten.

Es wurden abgefertigt an eigentlichen Kaufmannsgütern: bei

| Rheinzollamt | 1836 Ztr | 1846 Ztr | 1856 Ztr |
|----------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Mainz | | | |
| zur ganzen Gebühr | | | |
| zu Berg | 975 000 | 2 100 000 | 2 500 000 |
| zu Tal | 358 000 | 463 000 | 1 300 000 |
| Emmerich | | | |
| zur ganzen Gebühr | | | |
| zu Berg | 1 520 000 | 2 400 000 | 3 200 000 |
| zu Tal | — | 450 000 | 1 000 000 |
| Mainz | | | |
| zur Viertelgebühr | | | |
| zu Berg | 100 000 | 1 000 000 | 800 000 |
| zu Tal | 500 000 | 580 000 | 2 600 000 |
| Emmerich | | | |
| zur Viertelgebühr | | | |
| zu Berg | 110 000 | 3 400 000 | 2 200 000 |
| zu Tal | 750 000 | 180 000 | 1 000 000 |
| Mainz | | | |
| zur Zwanzigstelgebühr | | | |
| zu Berg | 340 000 | 2 500 000 | 4 000 000 |
| zu Tal | 62 000 | 100 000 | 1 000 000 |
| Emmerich | | | |
| zur Zwanzigstelgebühr | | | |
| zu Berg | 60 000 | 10 000 | 170 000 |
| zu Tal | 3 200 000 | 2 700 000 | 7 500 000 |
| Mainz | | | |
| an zollfreien Gegenständen | | | |
| zu Berg | — | 130 000 | 200 000 |
| zu Tal | — | 800 000 | 2 200 000 |
| Emmerich | | | |
| an zollfreien Gegenständen | | | |
| zu Berg | 11 000 | 50 000 | 500 000 |
| zu Tal | 380 000 | 1 500 000 | 1 500 000 |

Aber auch diese Zergliederung ist ungenügend und ungenau, weil sich in dem Verhältnis der einzelnen Gebührenklassen, wie oben bemerkt, seit 1836 wesentliche Veränderungen zugetragen haben. Man ist daher genötigt, sich die Klassen des Tarifs in die einzelnen Artikel selbst zu zerlegen, was hier mit den hauptsächlichsten geschehen möge.

Es wurden abgefertigt bei dem Rheinzollamt Mainz an Gütern zur ganzen Gebühr, und zwar zu Berg:

| | 1822 Ztr | 1838 Ztr | 1846 Ztr | 1856 Ztr |
|--|----------------|-----------------|-------------------|-------------------|
| Baumwolle, roher | 9 000 | 50 000 | 190 000 | 200 000 |
| Baumwollgarn | 3 000 | 50 000 | 50 000 | 40 000 |
| Kaffee | 100 000 | 160 000 | 200 000 | 380 000 |
| Zucker, raffiniertem | 180 000 | 200 000 | 220 000 | 240 000 |
| Reis | 11 000 | — | 30 000 | 70 000 |
| Ölen aller Art | 9 600 | 30 000 | 70 000 | 200 000 |
| Stabeisen und Schienen | 8 000 | — | 400 000 | 400 000 |
| Eisen und Stahlwaren | 14 000 | — | 130 000 | 140 000 |
| Tabak, rohem und fabriziertem | 50 000 | 38 000 | 80 000 | 110 000 |
| Weinen | 35 000 | 42 000 | 32 000 | 30 000 |
| Zu Tal gingen dagegen unter Anderem an | | | | |
| Tabak, rohem und fabriziertem | 16 000 | — | — | 150 000 |
| Weinen | 11 000 | — | — | 140 000 |
| In Emmerich gingen zu Berg an | | | | |
| Baumwolle, roher | — | 90 000 | 190 000 | 290 000 |
| Baumwollgarn | — | 167 000 | 143 000 | 150 000 |
| Kaffee | — | 290 000 | 400 000 | 630 000 |
| Zucker, raffiniertem | — | 120 000 | 30 000 | 45 000 |
| Reis | — | 28 000 | 60 000 | 220 000 |
| Ölen aller Art | — | 165 000 | 190 000 | 400 000 |
| Stabeisen und Schienen | — | 80 000 | 186 000 | 200 000 |
| Eisen und Stahlwaren | — | 1 800 | 5 500 | 20 000 |
| Tabak, rohem und fabriziertem | — | 65 000 | 127 000 | 150 000 |
| Weinen | — | 14 000 | 22 000 | 26 000 |
| Zu Tal gingen dagegen unter Anderem an | | | | |
| Tabak, rohem und fabriziertem | — | 15 000 | 9 000 | 70 000 |
| Weinen | — | 40 000 | 53 000 | 96 000 |
| Von Gütern zur Viertelgebühr wurden u.a. abgefertigt beim Rheinzollamt Mainz an | | | | |
| Getreide zu Berg und Tal | 50 000 | 70 000 | 760 000 | 1 800 000 |
| Roheisen zu Berg | 17 000 | — | 128 000 | 270 000 |
| Rheinzollamt Emmerich | | | | |
| Getreide zu Berg und Tal | — | 286 000 | 2 000 000 | 1 100 000 |
| Roheisen zu Berg | — | 148 000 | 800 000 | 770 000 |
| An Gütern zur Zwanzigstelgebühr wurden u.a. abgefertigt beim Rheinzollamt Mainz | | | | |
| Steinkohlen zu Berg und zu Tal | 1822 63 000 | 1838 900 000 | 1855 2 200 000 | |
| beim Rheinzollamt Emmerich zu Tal | | | | |
| | — | 3 800 000 | 6 800 000 | |
| An zollfreien Gütern wurde u.a. eingeführt bei Mainz zu Tal | | | | |
| Kartoffeln | 1822 500 | | | 1856 1 300 000 |

Wie der Verkehr in den Haupthäfen des Rheins sich im Allgemeinen gestaltet hat, mögen folgende Angaben dartun. Es betrug die Zu- und Abfuhr

| im Hafen von | 1836 | 1856 |
|--------------|-----------|-----------|
| | Ztr | Ztr |
| Mannheim | 530 000 | 5 000 000 |
| Mainz | 2 000 000 | 3 000 000 |
| Koblenz | 1 000 000 | 2 000 000 |
| Köln | 4 000 000 | 7 500 000 |

In dem Verhältnis, in welchem der Güter- und Personenverkehr auf dem Rhein gestiegen ist, sind auch die Frachten heruntergegangen. Man zahlte von Rotterdam bis Köln per Zentner

| für | 1739 | | 1818 | | 1833 | | 1848 | 1856 |
|-----------|--------|--------|-------|------|-------|-------|-------|-------|
| | Rthlr. | Stüber | Frcs. | Cent | Frcs. | Cent. | Cent. | Cent. |
| Kaffee | 1 | 40 | 1 | 00 | 0 | 75 | 70 | 60 |
| Baumwolle | 1 | 20 | 1 | 50 | 1 | 00 | 80 | 60 |

Von solchen Zahlen läßt sich wohl behaupten: sie beweisen. Sie sind vor Allem ein Beweis der Wichtigkeit des Rheinwegs für die Einfuhr, Ausfuhr und Durchfuhr des deutschen Zollvereins. Vergleicht man die gesamte Handelsbewegung des Zollvereins nach und vom Ausland mit dem Anteil, welchen der Rhein am Export, Import und Transit nimmt, so wird man finden, daß kein anderer deutscher Strom, geschweige denn ein Landweg, einen so bedeutenden Anteil am ganzen Verkehr hat, als der Rhein. Sie beweisen seither eine große Zunahme der Konsumtionsfähigkeit derjenigen Länder, welche der Rhein mit Kolonial- und andern Waren versorgt, eine eben so entschiedene Besserung der Produktionsverhältnisse dieser Länder, und besonders einen erfreulichen Aufschwung der zollvereinsländischen Industrie. Will man den Zahlen nicht trauen, so wird man aus der eigenen Wahrnehmung die Überzeugung gewinnen, daß der allgemeine Wohlstand in den Rheinländern seit einem Menschenalter außerordentlich zugenommen hat. Die Spuren der Zerstörung, welche die Kriege hinterlassen haben, sind größtenteils verwischt. Wissenschaft und Kunst, Handel und Industrie gedeihen, sind gehegt und gepflegt längs den Rheinufern, die zu den kultiviertesten Stellen des Erdbodens gehören. Zahllose Städte, Dörfer, Meiereien, Mühlen, Fabriken, Werkstätten, Wald, Gebirge, Mündungen von Nebenflüssen, Weinberge und fruchtbare Äcker geben diesen Ufern ein wechselvolles, lebenskräftiges Gepräge. Ihr Anblick gewährt überall den Eindruck der Sicherheit des Erfolgs eines gewerbsfleißigen Lebens, eines heitern, fröhlichen Daseins. Der Rhein ist in diesem großen wirtschaftlichen Gemälde das befruchtende Prinzip. Er wird es ferner sein und bleiben. Wir werden die Eisenbahn an beiden Ufern vollendet, die Lokomotive auf den Brücken über den Strom hinbrausen, neue Kräfte in den Kampf geführt sehen, den die Schifffahrt mit dem Landtransport zu kämpfen hat. Sie wird noch größere Anstrengungen machen, es werden ihr weitere Erleichterungen gewährt werden müssen, um in diesem zur allgemeinen Wohlfahrt dienenden Kampf zu bestehen.

Sorglosen Blickes weilt das Auge des Geschäftsmannes eben nicht auf dem Rhein. Aber diese Sorge vor der Zukunft ist heilsam. Es wäre töricht, den Rhein im Hinblick auf seine Konkurrenten aufzugeben, ihm die Zukunft absprechen zu wollen, eben so unweise, zu behaupten, es sei Alles geschehen, um den Rheinverkehr von lästigen Fesseln zu befreien.

Die rheinische Schifffahrt wird Angesichts der ernsten Dinge, welche ihr Gefahr drohen, den Mut nicht sinken lassen; von Seiten der Rheinuferstaaten ist das letzte Wort in Sachen der Schifffahrtsabgaben gewiß noch nicht gesprochen.