

Die Schifffahrt der deutschen Ströme

Untersuchungen
über deren Abgabewesen, Regulierungskosten und
Verkehrsverhältnisse

Zweiter Band

Geschichtliche Entwicklung der Rheinschifffahrt
im XIX. Jahrhundert



Vom Verein für Socialpolitik herausgegeben



Duncker & Humblot *reprints*

Schriften

des

Vereins für Socialpolitik.

CI.

Die Schifffahrt der deutschen Ströme.

Zweiter Band.



Leipzig,

Verlag von Duncker & Humblot.

1903.

Die Schifffahrt der deutschen Ströme.

Untersuchungen
über deren Abgabewesen, Regulierungskosten und
Verkehrsverhältnisse.

Zweiter Band.

Geschichtliche Entwicklung der Rheinschifffahrt
im XIX. Jahrhundert.

Von

Eberhard Gothein.

Im Auftrage des Vereins für Socialpolitik herausgegeben.



Leipzig,

Verlag von Duncker & Humblot.

1903.

Hierische Hofbuchdruckerei Stephan Gelbel & Co. in Aitenburg.

Vorrede.

Seit längerer Zeit mit den Vorarbeiten zur Geschichte des Handels und der Industrie in den Rheinlanden beschäftigt, habe ich doch bisher nur gelegentlich kleinere Mitteilungen über einzelne wichtige Abschnitte der Verkehrsentwicklung machen können; so hatte ich auch schon darauf hingewiesen, daß die früher übliche Darstellung des Kampfes um die Freiheit der Rheinschiffahrt und die Durchführung der Wiener Akte, wie sie namentlich bei Treitschke ihren Ausdruck gefunden, einer gründlichen Revision zu unterziehen sei. Mit manchem andern Wunsch ist auch dieser durch die treffliche Monographie Eckerts erfüllt. Wenn ich, nachdem erst vor kurzem alle Verhältnisse der Rheinschiffahrt im XIX. Jahrhundert durch Eckert eine ebenso umsichtige wie lebendige Darstellung erhalten haben, dennoch mit einer neuen, ungefähr denselben Zeitraum umfassenden Untersuchung aufträte, so bewogen mich dazu zwei Gründe. Eckert hat, wie es sich für den Nationalökonom von selber ergibt, den Nachdruck auf die Umwandlung des Betriebes und ihre volkswirtschaftlichen Wirkungen gelegt. Die Darstellung der begleitenden politischen Kämpfe tritt im Vergleich hierzu mehr zurück; auch sind diese Verhältnisse nur mit Hilfe archivalischen Materials genauer zu erfassen. Der Scharfsinn, den Eckert auch hier in der Bewertung des unzulänglichen gedruckten Materials gezeigt hat, ist höchst anerkennenswert; es war aber doch wünschenswert, diesen ersten bedeutenden wirtschaftspolitischen Kampf, den Preußen im XIX. Jahrhundert geführt, und der auch mit Entstehung und Ausbildung des Zollvereins in engem Zusammenhang steht, eingehender zu beleuchten. So stand mir denn auch für die übrigen Abschnitte ein weit umfassenderes handschriftliches Material als Eckert, der nur einiges neue Material aus hessischen Archiven beibringen konnte, zu Gebote, so daß es mir doch wünschenswert erschien, die Entstehung der einzelnen Formen des Großbetriebes und seine Rückwirkung auf die gesamte Volkswirtschaft auf Grund desselben darzustellen. Ich habe

mit beständiger Rücksicht auf Eckerts Darstellung geschrieben und deshalb auch Partien, die er schon erschöpft hat, wie die Gildenverfassung und ihren Zerfall oder die Fächterschiffahrt nur ganz kurz behandelt. Auch habe ich deshalb auf die weiterschichtige gedruckte Literatur, von der Eckert nur wenig entgangen ist und die er in übersichtlichem Verzeichnis zusammengestellt hat, nur gelegentlich verwiesen. Das wichtigste Material bot mir das Archiv der Handelskammer Köln. Bei der maßgebenden Bedeutung, die diese im ganzen und durch ihre führenden Männer im einzelnen für alle Verkehrsangelegenheiten des Rheinlandes gehabt hat, ist es erklärlich, daß auch eine Fülle amtlichen Materials hier zu finden ist. Für die Zeit von 1848 ab sind auch die Materialien der Handelskammer Düsseldorf von Bedeutung. Für die politischen Vorgänge bieten das Staatsarchiv in Berlin und das Generallandesarchiv in Karlsruhe natürlich ein weiterschichtiges Material, das ich wenigstens zum Teil benützt habe. Eine vollständige Ausnützung wird erst erforderlich sein, wenn die Schiffahrtspolitik im Zusammenhang mit der gesamten Verkehrs- und Handelspolitik zur Darstellung gelangt. Einsteilen konnte ich diese Beziehungen wohl andeuten, aber nicht im einzelnen verfolgen.

Bonn.

Eberhard Gothein.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Einleitung und Zustand der Rheinschiffahrt im XVIII. Jahrhundert . . .	2—13
Die Rheinzölle 2—4. Die holländischen Lizenzen 4—5. Die Stapelrechte 6—9. Schiffergilden und Rangfahrten (Beurten) 9—10. Der Schiffahrtsbetrieb 11. Der Einfluß des Verkehrs auf die Volkswirtschaft 11—13.	
Erstes Kapitel. Die Revolution	13—29
Die Anordnungen der neuen Behörden 13—14. Die Douane und die Fruchtsperrre 15—16. Die Freihäfen 17—18. Die Konkurrenz des rechten Ufers 18—20. Die Gewerbefreiheit der Schiffahrt 21—23. Die Frachten 24—26. Vorläufige Versuche einer Reform der Wasserzölle 26—28.	
Zweites Kapitel. Der Oktroivertrag	29—42
Verhandlungen des Rastatter Kongresses 29—32. Der Salweg als Grenze 33. Verhandlungen in Regensburg 34—35. Abschluß des Oktroivertrages 36. Das Verwaltungssystem des Oktroivertrages 36—37. Der Tarif 37—38. Verwendung der Einkünfte 38—39. Die Stapelrechte 39—40. Gilden und Kleinschiffer 40—41. Die Durchführung des Vertrages 42.	
Drittes Kapitel. Das Kaiserreich und die Rheinschiffahrt	42—64
Coqueberts Beamten-Instruktionen 43. Der Generaldirektor Eichhoff 44. Die Beschränkung der Schifferzahl 45. Einrichtung der Gilden 46—48. Die Schiffer auf den Nebenflüssen und die Kleinschiffer 49—51. Die Jachten-schiffer 51—53. Frachtenbildung in Holland und am Rhein 54—56. Einschränkungen der Stapelrechte 54—58. Die Übernahme des ganzen Oktroi durch Napoleon 59. Napoleons holländische 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 Einsetzung einer Zentralkommission 71—73. Die Regelung des Oktroi 74. Aufhebung der Stapelrechte 74—78. Aufhebung der Gilden 78—79. Behandlung der Neben-	

Seite

flüsse 79. Die Bestimmungen über gemeinsame Ströme 80. Verhalten 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 der sofortigen Stapelaufhebung 85—86. Das neue Kölner Programm und Humboldts Auslegung der Akte 87—90. Vorstellungen bei der Regierung 91—92. Das niederländische Zollgesetz 92—94. Die ersten Verhandlungen der Zentralkommission bis zu Hardenbergs Reise an den Rhein 94—100. Hardenberg für das Kölner Programm 101 bis 102. Die Stellung der einzelnen Uferstaaten 102—104. Die öffentliche Meinung 105—106. Stapel und Transitzölle als Pressionsmittel gegen das deutsche Hinterland 106—109. Fortsetzung der Kämpfe in der Zentralkommission und am Bundestage 109—115. Der Veroneser Kongress, die Großmächte und die Rheinschifffahrt 115—117. Neue Männer. Die Kohlenschifffahrtsfrage 118—120. Preußens Ausscheiden und die Umstimmung der Süddeutschen 121—124. Umfrage bei den Handelskammern über die freie Durchfahrt 125—127. Der Kölner Versuch einer Rhein-Seefahrt 127—129. Beilegung des Streites mit Holland durch Mos 129 bis 133. Die belgische Revolution 133—134. Die Entschädigung Kölns 134—136. Die Rheinschifffahrtsakte 136—140.

Sechstes Kapitel. Der Schifffahrtsbetrieb und seine Ergebnisse 140—171

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

Siebentes Kapitel. Die Anfänge der Dampfschifffahrt auf dem Rhein 171—199

Die Sachtenschifffahrt 171—175. Vorläufige Versuche mit der Dampfschifffahrt 176—178. Die Gründung der niederländischen Gesellschaft. Probefahrt des Seeländers 178—182. Vorläufige Versuche mit der Schleppfahrt 183—184. Gründung der preussischen Gesellschaft 185—188. Die Dampfschifffahrt am Oberrhein, Fusionen 188—190. Der Kampf mit den Schiffergilden 190—194. Einwirkungen auf Handel und Verkehr 194—195. Weiteres Verhalten der Regierungen 195—197. Erste Konkurrenzunternehmungen 198—199.

Achstes Kapitel. Die Durchführung der Rheinschifffahrtsakte und die Beurtfahrten 199—220

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

Neuntes Kapitel. Die Verkehrspolitik der Rheinuferstaaten von 1831—1848 220—245

Der Dktroi nach der Rheinschiffahrtsakte 220—221. Die Differential-Wasserzölle 221—223. Die Tariffämpfe im Zollverein 224—229. Anträge auf Aufhebung des Dktroi 229—231. Schiffahrtsabgaben auf den Nebenflüssen 231—232. Der Bibricher Überfall 233. Verhalten der Niederlande 233—236. Der niederländische Schiffahrts- und Handelsvertrag 237—239. Neue Versuche mit der Rhein-Seefahrt 239. Die Wasserverbindung mit Antwerpen 240—242. Die Eisenbahn nach Antwerpen 242—244. Der belgische Handelsvertrag 244—245.

Behntes Kapitel. Der Kampf der Verkehrsmittel 246—280

Die alten Dampfschiffahrtsgesellschaften 246—247. Die Düsseldorf-Gesellschaft. Konkurrenzkampf und Kartell 248—250. Die Dampfschlepper auf dem Waal 250—252. L. Camphausen und die Kölner Schleppfahrt 252—254. Ausbildung der Schleppfahrten, Opposition der Schiffer 254—262. Die Schifferunruhen im Jahre 1848 262—267. Die kleinen Unternehmungen seit 1848 267—269. Die ersten Eisenbahnen als Zufahrtstrecken für den Strom 270—271. Siegreiche Konkurrenz der Eisenbahnen am Oberrhein und den Nebenflüssen 271—274. Konkurrenz der Längsbahnen mit dem Wasserweg 274—275. Gestaltung des Gesamtverkehrs unter der Konkurrenz 276—277. Gestaltung des Warenverkehrs im einzelnen. Kolonialwaren, Getreide, Holz, Erze, Kohlen 277—279. Die leitenden Persönlichkeiten 280.

Elfte Kapitel. Der Verfall und die Aufhebung der Schiffahrtsabgaben 280—297

Die Rheinzölle als Abart der Eingangs- und Transitzölle 280. Bestrebungen zur Regelung der Binnenschiffahrt im Jahre 1848 281—285. Der Binnenschiffahrts-Gesekentwurf und sein Scheitern 285—287. Aufhebung der Abgaben in den Niederlanden 288—289. Der Kampf gegen die Abgaben in Deutschland 289—290. Ermäßigung der Abgaben nach Aufhebung der Transitzölle 291—293. Die Recognition 293—294. Stellung der einzelnen Uferstaaten zu den Schiffahrtsabgaben und die Aufhebung im Jahre 1866 294—295. Die neue Rheinschiffahrtsakte 295—297.

Rückblick 297—305

Berichtigung.

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

Geschichtliche Entwicklung der Rhein- schiffahrt im XIX. Jahrhundert.

Von

Eberhard Gothein.

Einleitung.

Man mag wohl von einer wirtschaftlichen Knechtschaft des Rheines bis zum Beginne des 19. Jahrhunderts, der erst allmählich im Laufe desselben die Befreiung gefolgt ist, sprechen. Zwar war durch Reichsbeschlüsse und Wahlkapitulationen stets die Freiheit des Verkehrs auf den Wasserstraßen ausgesprochen worden, darunter war aber doch nur verstanden, daß auf diesen wie auf den Landstraßen jedermann zugelassen sein sollte, — eine Freiheit, die tatsächlich durch das alleinige Anrecht der Schiffergilden auf gewerbsmäßige Frachtvermittlung wieder aufgehoben wurde —, und daß der Strom völligen Frieden genießen sollte, — ein Versprechen, das in ernstern Kriegszeiten nie gehalten wurde. Außerdem war ausdrücklich dem Kaiser das Versprechen abgenommen, daß er keine neuen Wasserzölle bewilligen oder zulassen werde. Durch dieses Verbot war zugegeben, daß ursprünglich dem Kaiser das Recht zustand, solche Zollrechte zu verleihen, aber seit langem hatte er selbst den Versuch unterlassen müssen, dieses Recht geltend zu machen. Vergebens hatte die Stadt Köln mehrmals versucht, in den Besitz eines eigenen Zolles mit Hilfe des Kaisers zu gelangen; gegen den Widerstand der Landesherren, die an der Rheinfahrt und an den bestehenden Zöllen interessiert waren, waren auch die kaiserlichen Privilegien nicht aufrecht zu erhalten. Noch einmal hatte Kaiser Ferdinand II. in den Zeiten seiner größten Macht sogar einen Reichszoll, an dem die Stadt beteiligt sein sollte, in Köln errichten wollen, aber er hatte vor dem einmütigen Widerstand der Kurfürsten zurückweichen müssen¹. Nicht von allen vorhandenen Zöllen konnte man den ursprünglichen Rechtstitel mehr erweisen, aber wie überall im öffentlichen Recht des Reiches galt der unvordenkliche Besitz als hinreichend. Auch war die Anzahl so groß, daß sie kaum noch eine Vermehrung duldete; bestanden doch 32 anerkannte

¹ Nach den Akten des Kölner Stadtarchivs.

Zölle 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 Goldgulden für jedes Zollfuder zu entrichten.

Die vier Kurfürsten am Rhein beanspruchten die oberste Aufsicht über den Strom und die Schifffahrt. Ihnen und ihren Domkapiteln gehörte die Mehrzahl der Zölle; 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 gemeinsame Anordnungen getroffen, der Zustand des Fahrwassers, für das eine schmale Rinne, mindestens von 12 Fuß Breite, offen gelassen werden sollte, wurde hier begutachtet, Streitigkeiten, die sich aus dem Betrieb der Schifffahrt ergaben, wurden entschieden. Die Städte, die einst im 13. Jahrhundert durch ihre Bündnisse die Regelung dieser Dinge mitbestimmt hatten, waren schon seit dem 14. Jahrhundert hierin völlig machtlos; ganz vergebens haben sich die Städtetage gewehrt, als im letzten Drittel des 16. Jahrhunderts bei der allgemeinen Preissteigerung die Besitzer der Zölle die Gelegenheit ergriffen, die Tarife ungemessen in die Höhe zu schrauben¹. Immerhin hatten sich die Kapitelstage, ehe sie gegen das Ende des 17. Jahrhunderts einschloßen, manche Verdienste erworben: unrechtmäßige Zölle, die in langdauernden Kriegszeiten immer wieder auftauchten und willkürliche Zollverlegungen waren von ihnen abgestellt, jene Versuche des Kaisers, neue Zölle zu eigenem Nutzen oder zur Belohnung ergebener Anhänger einzuführen, waren zurückgewiesen worden; einmal nach dem Dreißigjährigen Kriege hatte man die Zölle, wenn auch nur vorübergehend, ermäßigt und sofort den volkswirtschaftlichen Nutzen verspürt².

Die schwerste Belastung war man aber nie imstande gewesen, zu befeitigen: die holländischen Vicenten. In dem Kampf 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 verlegt. Im Wettstreit haben darauf die beiden kriegführenden Parteien die Vicenten, Kriegsabgaben für die Erlaubnis, Handel zu treiben, eingeführt. Den Niederlanden gemährte dieses System die beträchtlichsten Handelsvorteile; es fehlte hier zwar nicht an einer strengeren Partei, die es für eine große Schande erklärte, den Feind selber zu speisen und ihm Munition

¹ Häberlin VIII, 346, 638; IX, 7; XVIII, B. X.

² Die Originalakten der Kapitelstage im Koblenzer Staatsarchiv. Einzelne Auszüge bei Windischheid, De stapula. 1773.

zuzuführen, aber der Erfolg gab den Kaufleuten Recht, die die Unmöglichkeit einer wirksamen Sperre behaupteten und den Vorteil nach der Lehre der Fabel, wenigstens mit den Konkurrenten teilen wollten¹. Mit voller Schwere hingegen war dieses System sofort auf das deutsche Hinterland gefallen. Noch eben hatte Köln eine Nachblüte seines Handels erlebt, als sich ein beträchtlicher Teil der Antwerpener Großkaufleute, um Albas Bedrückungen zu entgehen, vorübergehend hierher gezogen hatte, jetzt verlor es im Laufe weniger Jahre den Hauptteil seines Eigenhandels. Umsonst war auf den Reichstagen über diese neue Beschwerde bitter geklagt worden, den Protesten fehlte der Nachdruck der wirklichen Macht, und die Vermittlungsversuche, die das Reich und der Kaiser, um im eigenen Interesse aus dieser Notlage herauszukommen, unternommen hatten², scheiterten kläglich. Seitdem hatten die Generalstaaten dieses System willkürlicher Transitzölle beibehalten; es war ihr brauchbarstes Mittel geworden, um den Verkehr auf dem Rhein nach ihrem Willen zu regulieren und die deutschen Kaufleute vom aktiven Handel nach Belieben auszuschließen. Es wurde ihnen dies um so leichter, als die Scheldesperre, die vollends durch den Westfälischen Frieden völkerrechtlich festgestellt war, Deutschland seinen in früherer Zeit wichtigsten Verkehrsweg verlegte und es allein auf die holländische Verkehrsvermittlung verwies.

Die Rheinlande aber haben sich bald selbst des Gedankens einer Beteiligung an einem Markte, der über Holland hinaus liege, völlig entwöhnt. Es wäre irrig, anzunehmen, daß die Kaufleute in den rheinischen Städten im 17. und 18. Jahrhundert die holländische Handelsvormundschaft unwillig ertragen hätten, nachdem noch am Ende des 16. Jahrhunderts ein Kölner der Vorkämpfer der Hanse für die alte Handelsstellung in England gewesen war. Während dieser Zeit ist bis zum Abschluß des nordischen Krieges der Besitz der Ostseehäfen der Wunsch Preußens gewesen, um durch sie zum Anteil am Weltverkehr zu kommen, Schwedens, um das Hinterland davon abzusperrern; so war er der wichtigste Gegenstand der hohen Politik; am Rhein konnte von etwas Ähnlichem nicht die Rede sein. Von Holland die fremden Waren zu beziehen, Holland zum guten Abnehmer zu haben, erscheint durchweg Fürsten wie Kaufleuten als das naturgemäße und vorteilhafteste Verhältnis, und sogar der Neid ist verstummt. Auch die Plätze, die jetzt neu in die Höhe kommen, weil sie sich den neuen Formen des Handels und der Industrie eröffnen, wie Arefeld

¹ v. Meteren (1614) XII, 617; XIV, 76, 3.

² Hüberlin X, 386.