

# Streit um den Rhein: von Zöllen, Sand und ganz viel Arger

Hiram Kümper

Um den Rhein hat man stets gestritten – und das an eigentlich allen seinen Flussabschnitten.<sup>1</sup> Waren im Mittelalter zunächst die Zoll- und so genannten Stapelrechte stete Zankäpfel, so stritt man sich seit dem 16. Jahrhundert auch immer mehr um Geleitrechte, um die Herrschaft über die Ansandungen und über die Instandhaltung der Uferpartien. So oder so: Der Rhein war für die Herrschaften an seinen Ufern eine unerlässliche Finanz- und damit Herrschaftsressource.

Kaum verwunderlich also, dass der Rhein als Verkehrsweg zwar sicherer als die Landstrecke, aber durchaus nicht preiswerter war. An rund vierzig Zollstationen musste ein mittelalterlicher Fernhändler seinen Obolus entrichten, der seine Waren von Basel flussabwärts nach Köln führte – und selbst im 18. Jahrhundert war die Zahl der Stationen noch beträchtlich.<sup>2</sup> Einige dieser Zollburgen stehen noch heute, etwa die Burg Pfalzgrafenstein bei Kaub. Der Streit um die Rheinzölle, die den Landesherren längs des Stroms ihre Herrschaft sicherten, zieht sich nicht nur das gesamte Mittelalter, sondern bis zum Ende des Alten Reiches hin.

## Die Rheinzölle: Herrschaftsressourcen und stetiger Stein des Anstoßes

Wie schon Karl Otto Scherner, dem wir wesentliche Arbeiten zur Rechtsgeschichte der Rheinschifffahrt verdanken, festgestellt hat, kann »der Zeitraum zwischen dem 12. und 13. Jahrhundert, als sich das Recht der Rheinschifffahrt erst eigentlich entwickelte, und dem beginnenden 19. Jahrhundert weitgehend als Einheit gesehen werden«. <sup>3</sup> Tatsächlich sind gewisse Grundprobleme, das heißt vor allem Kostenfaktoren für den Warenverkehr auf dem Rhein, über dieses gute halbe Jahrtausend immer wieder als Konstante aufgetreten und sollen deshalb eingangs kurz umrissen werden, da sie uns in den sich anschließenden Absätzen dann immer wieder begegnen.

Das sind zum ersten natürlich die Rheinzölle. Sie sind für das Mittelalter gut erforscht durch die Trierer Dissertation von Friedrich Pfeiffer, der mit seiner Sammlung und Systematisierung der Überlieferung Pionierarbeit geleistet hat. <sup>4</sup> Für die Zeit nach 1500, in der das Aktenmaterial exponentiell zunimmt und die Situation noch schlechter zu überschauen ist, wäre hier noch manches zu leisten. Denn obwohl, wie wir gleich noch sehen werden, das Reich und die rheinischen Kurfürsten

sich offiziell durchweg für eine Begrenzung und Regulation der Zölle und anderer Handelshemmnisse einsetzen, bleiben diese ein stetes, phasenweise auch ein wieder zunehmendes Problem. Pfeiffer war es auch, der endgültig die überkommene Vorstellung vom Gebührencharakter der Rheinzölle widerlegt hat. Teile der älteren – und erstaunlich lange auch noch der jüngeren – Forschung waren offenbar der Rhetorik herrschaftlicher Selbstaussagen aufgesessen und begriffen sie als Gegenleistung für eine wie immer im Einzelnen geartete obrigkeitliche Leistung, etwa Schutz und Schirm oder die Instandhaltung der Leinpfade.<sup>5</sup> In der Geschichtswissenschaft des 19. Jahrhunderts ist diese Position eng verknüpft worden mit der Vorstellung von den germanisch-genossenschaftlichen Wurzeln der Rheinzölle. Man bezog Einzelaussagen in frühen Kapitularien und die Selbstbeschreibung der späteren kurfürstlichen Zollpolitik aufeinander und wollte – bei allen eingestandenem Entartungen natürlich – in der Tendenz ein Kontinuum der Sorge um den Rhein darin sehen.<sup>6</sup> Das sieht man heute nicht mehr so und erkennt klar den ganz überwiegend fiskalischen Charakter der Zölle. Entsprechend waren auch einzelne Personengruppen, wie etwa Pilger<sup>7</sup> oder Kleriker bei der Beförderung ihrer Zehnteinnahmen, ausgenommen – was seinerseits zu Auslegungskonflikten führen könnte, wie etwa der berühmte Streit um die Verzollung des Bacharachers Pfarrweins in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts zeigt.<sup>8</sup>

**Rheinzoll pentecostes**

Die so Eloy von bayern ist ist im zoll manchem gefallen des  
 hat was wird die ruffgabe einpfang in Eloy von bayern  
 Membrich in Eloy wird für bayern bayern polz gel und in rald  
 alles an ruffspittel in Eloy wird bayern bayern bayern  
 vund bay gelz bay att in Eloy an manz laut zoll

Die so Eloy gelz bay att in Eloy im zoll manchem gefallen  
 des hat was wird die ruffgabe einpfang in Eloy von bayern  
 Membrich in Eloy wird für bayern bayern polz gel darumb  
 einz für bayern bayern vund die andit an ruffspittel bayern  
 rald darumb einz für bayern bayern vund die andit an ruff

Aufzeichnung über die Rheinzölle aus dem Jahr 1539. (Heidelberg, Universitätsbibliothek, Cod. pal. germ. 95, fol. 91v)

Eine zweite Herausforderung für den Handel auf dem Rhein waren bis in das späte 18. Jahrhundert hinein die zahlreichen Stapel- und Umschlagrechte für einzelne Warengruppen.<sup>9</sup> Während erstere die Schiffer zum Anliegen und Feilbieten ihrer Waren verpflichteten, legten ihnen letztere den Zwang auf, ihre Waren auf die Schiffe der jeweils lokalen Schifferzunft umzuladen und mit ihnen Transportverträge abzuschließen. Insbesondere drei Städte waren seit dem 15. Jahrhundert sehr erfolgreich, dieses Recht für sich zu beanspruchen, nämlich Köln, Mainz und Straßburg. Als später so genannte »Stationshäfen« beanspruchten sie das Transportmonopol für jeweils einen Rheinabschnitt: Die Mainzer und Straßburger teilten sich ihren Stromabschnitt insofern, als die ersteren das behauptete Monopol rheinaufwärts, letztere rheinabwärts wahrnahmen; Köln reklamierte gar die gesamte Rheinschiffahrt von Mainz bis zur Mündung für sich.<sup>10</sup> Dieser Anspruch hat tatsächlich trotz aller Eingaben und Prozesse bis auf höchste Reichsebene mit gewissen Einschränkungen bis weit nach dem Dreißigjährigen Krieg bestanden. Lediglich phasenweise konnten die anrainenden Landesherren, insbesondere Kurpfalz und Jülich-Berg, sich zwischen diese Drei drängen.<sup>11</sup>

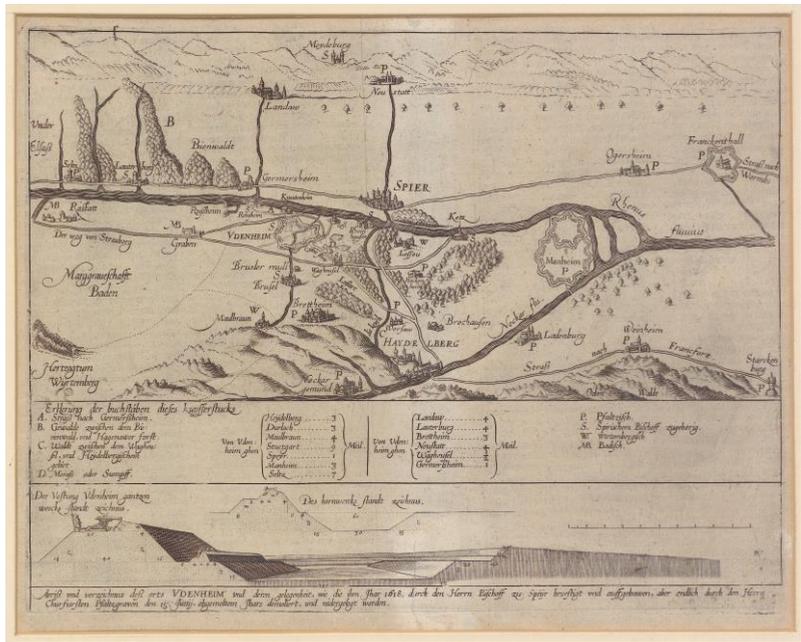
Neben dem von solchen städtischen Privilegien und den vielen städtischen und herrschaftlichen Zöllen besonders betroffenen Fernhandel bediente die Binnenschiffahrt auf dem Rhein auch den Nah- und hier insbesondere den Personenverkehr. Dafür verkehrten so genannte Marktschiffe regelmäßig zwischen den größeren Hafenstädten. Die Konzessionen für diese Fahrten wurden über Einzelvergaben organisiert, waren deshalb aber natürlich nicht notwendig weniger konfliktreich. Mit der Reichsstadt Worms etwa stritt die Kurpfalz schon seit dem Beginn des 15. Jahrhunderts nicht nur um die Fischerei-, sondern insbesondere um die regionalen Schifffahrtsrechte.<sup>12</sup>

Der dritte und letzte Faktor, der uns im Folgenden immer wieder begegnen wird, ist die Frage der Sicherheit. Das meint noch nicht einmal so sehr die Sicherheit der Schifffahrt vor Naturgewalten, die in jener Zeit vor den großen Rheinbegradigungen durchaus keine kleine war, oder die Frage nach der Überwinterung der Schiffe und dem Schutz vor Eisgang.<sup>13</sup> Vielmehr waren das späte Mittelalter und insbesondere die frühe Neuzeit längs des Rheins eine ausgesprochen unruhige, geradezu unfriedliche Zeit, was immer wieder auch die Schifffahrt auf dem Strom beeinträchtigte.

### **Uffpasse! Fürstliche Geleitrechte am Rhein**

Alle drei oben genannten Faktoren hängen eng zusammen mit der regionalen Kleinteiligkeit von Handel und Herrschaft längs des Rheins. In der Kurpfalz, in dessen damals schon ehemaligem Residenzschloss die

Mannheimer Akte 1868 unterzeichnet wurde, kann man das in besonders exemplarischer Weise sehen, denn dieses seit spätestens dem 13. Jahrhundert stark aufstrebende Kurfürstentum war territorial ganz besonders zersplittert. Der Herrschaftsbereich der Pfalzgrafen begann, von etwas Streubesitz im Elsass einmal abgesehen, linksrheinisch auf der Höhe von Kandel, rechts auf der von Ketsch und endet flussabwärts zwischen Mannheim und Lampertheim auf der rechten bzw. kurz vor Oppenheim auf der linken Rheinseite. Auf diesen paar Flusskilometern zeigt sich aber das mittelalterliche Problem schon sehr deutlich: Unterbrochen wurde die kurpfälzische Landesherrschaft nämlich von den beiden Fürstbistümern Speyer und Worms sowie den beiden linksrheinisch gelegenen Reichsstädten gleichen Namens. Als Anrainer traten im Süden dann noch die Markgrafschaft Baden-Durlach und im Norden die Landgrafschaft Hessen-Darmstadt hinzu. Hier war der Rhein also Grenzfluss im engeren Sinne.



Ausschnitt aus einem Blatt über die Zerstörung der Feste Philippsburg bei Udenheim 1618. Gut kann man darauf den damaligen Rhein- und Neckarverlauf und die Anbindung an die Mittelfunktion der daran liegenden Städte über Nebenflüssen und Landstraßen etwa nach Landau, Frankfurt oder ins Württembergische erkennen. (Foto: Grafiksammlung Hartmann)

Das alles bot natürlich gehöriges Konfliktpotenzial. Allein für die ehemalige Kurpfalz legen dreizehn voluminöse Kopialbände im Karlsruher Generallandesarchiv, die ausschließlich Fragen der Rheinschifffahrt und der Rheinzölle zwischen dem späten 15. Jahrhundert und dem

Vorabend des Dreißigjährigen Krieges betreffen, eindrücklich Zeugnis davon ab.<sup>14</sup>

Um die gegenseitigen Ansprüche an die Herrschaft über den Rhein und die Rheinschifffahrt festzuhalten, wurden insbesondere von den rheinischen Kurfürsten eine Reihe von gemeinsamen Verträgen geschlossen, die schon in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts einsetzen. So verbanden sich etwa 1417 die Erzbischöfe von Mainz, Trier und Köln mit Pfalzgraf Ludwig III. und Herzog Rainald von Jülich und Geldern zum gemeinsamen Schutz von Strom und Leinpfaden, indem sie wechselseitig versprachen, sie wollten *allem und iglichen, die den Ryn uf und abfarent, und des Rynstraums und Lypades gebruchent, alle zyt unser fry und sicher geleide geben*.<sup>15</sup> Sie taten das ausdrücklich in den Grenzen ihres jeweiligen Geleitrechts (*als verre dan unser iglichs geleide geet*) und schlossen auch die Kaufleute verfeindeter Territorialherren (*obe sie auch unser vient weren*) darin ein. Nur der auf frischer Tat erappte Verbrecher, der *zu frischer daet uff dem lande angegriffen worden war und uff den Ryn floge*, wurde von solchem Schutz angenommen.

1497 wurde diese Vereinbarung – nun allerdings nur noch zwischen den rheinischen Kurfürsten, ohne Einschluss des geldrischen Herzogs – noch einmal fast wörtlich bestätigt und erheblich erweitert.<sup>16</sup> Detaillierter werden die gemeinsamen kurfürstlichen Schutzpflichten geschildert. Vor allem aber betonen die vier Herren nun auch ihr exklusives Vorrecht, Zölle auf dem Rhein zu erheben bzw. zu bestätigen. Die bestehenden werden nicht angetastet, wohl aber sollen sämtliche neuen Zölle zwischen Basel und Rees, die nach Datum der Urkunde noch aufgestellt werden sollten, ebenso wie die Erhöhung bereits bestehender gemeinsam verhindert werden. Und schließlich binden sich auch die Kurfürsten selbst, sie wollten *hinfur selbs nach newen zölln oder erhöhungen der alten nit steen oder die, so sie uns gegeben wurden, nit annehmen oder gebrauchen*. An diese Selbstbindung freilich haben sich ihre Nachfolger nicht immer gehalten.<sup>17</sup> Über das gesamte 16. wie auch noch bis ins 18. Jahrhundert hinein fanden regelmäßige Zolltage zu Regulierung der gegenseitigen Ansprüche statt; viele scheinen erfolglos verlaufen zu sein. Jakob Denz hat es auf eine prägnante Formel gebracht: *Groß im Wollen, aber klein in der Tat ist ihr Charakteristikum*.<sup>18</sup>

Denn natürlich hatten alle vier beteiligten Kurfürsten ständig wechselnde individuelle Interessen und gebot die ständig wechselnde tagespolitische Lage je unterschiedliche Rücksichten aufeinander. 1503 etwa wird eine erneute Einigung *de securitate et commercio Rheni* zwischen den vier rheinischen Kurfürsten geschlossen. Viele Wendungen sind aus den Vorgängerverträgen bereits bekannt. Merklich nimmt aber der Streit um die Zölle zu. Kurz vor der Wiederholung der oben angesprochenen Selbstverpflichtung zum Schutz der alten und zum Schutz vor neuen Zölln findet sich der Hinweis eingeschoben, dass der Mainzer

Erzbischof gemeinsam mit dem Pfalzgrafen *bishero gegen [...] unsern Oheim und Mit-Churfürsten von Cöllen etlicher zolle halber, so sein liebe uff dem Rynstrame praucht und nießt, die von alter nit gewest synd, derselben halb anregung getan an, der meinung dieselben abzustellen, und aber sein liebe vermeynt, die nit unbillich [...] also han wir uß ursachen uns dieser zeit bewegende [...] seine liebe lebetage lanck derselben zoll halb kein andung zu thun.* Man stand also im Streit um Zölle, die der Kölner Erzbischof erhob und für rechtmäßig hielt, auch wenn es sich um keine alten Zölle handelte. Die Urkunde von 1503 dokumentiert die vorläufige Beilegung dieses Streits zwischen den Kurfürsten – allerdings nur *seine liebe lebetage lanck*.

Auch in den Folgeverträgen schallt es unisono: man verbinde sich, weil es dem gemeinen Nutzen förderlich, daß der Rheinstrom dem Kaufmann und männlichen sicher und frey gelassen, gehalten, geschützt und geschirmet, dazu auch mit neuer Uffsatzung nicht beschweret oder übersetzt werde.<sup>19</sup> Immer wieder taucht in den Verträgen jene Wendung auf, der Rhein solle »sicher und frei« sein, wobei sich aber schon andeuten mag, dass »frei« hier durchaus noch anders konnotiert wird als in späterer Zeit. Nicht um die Befreiung von Lasten wie Zöllen und Stapelrechten geht es, sondern vorrangig um die Freiheit, den Rhein zu den eben bestehenden Kosten und Lasten zu nutzen und keine neuen – das heißt eben vor allem: keine anderer Herren und Städte – zuzulassen. Die Herrschaft der Kurfürsten über den Rhein, die sich wesentlich auf ihre Geleitrechte und weitere königlich-kaiserliche Privilegien stützte, wird durch die gemeinsamen Kurvereine stetig aufs Neue erfolgreich festgeschrieben und in den Wahlkapitulationen der römisch-deutschen Könige seit dem ausgehenden 15. Jahrhundert immer wieder bestätigt.<sup>20</sup> Nachdem Karl V. 1519 zugesagt hatte, keine neuen Zölle ohne die Zustimmung der Kurfürsten zuzulassen, wurde dieses besondere Vorrecht von seinen Nachfolgern immer wieder eingefordert und auch gewährt.<sup>21</sup>

Dabei ging es durchweg um die Sicherung der kurfürstlichen Vorrechte gegenüber anderen Reichsständen. Eine Senkung der Rheinzölle stand nicht zur Debatte, auch wenn die Klagen darüber schon seit dem 13. Jahrhundert groß waren und in den folgenden Jahrhunderten durchaus nicht verstummten.<sup>22</sup> Die Handeltreibenden reagierten mitunter kreativ auf diese Belastung. 1546 beschwerten sich etwa die Räte der vier rheinischen Kurfürsten bei einem Zusammentreffen in Oberwesel darüber, dass der Schiffverkehr auf dem Rhein und damit die Zolleinahmen merklich durch das Ausweichen auf die Nebenstraßen zurückgegangen seien. Als ein Heilmittel sah man allerdings nicht die Senkung dieser Zölle, sondern empfahl den kurfürstlichen Herren vielmehr, Transitzölle auf ihren Straßen in Höhe der bestehenden Rheinzölle einzuführen, um die Attraktivität dieser Alternative zu senken.<sup>23</sup> 1557 folgten die rheinischen Kurfürsten in einer auf zwölf Jahre geschlossenen Übereinkunft genau dieser Empfehlung und untersagten

die Nutzung von Nebenstraßen beiderseits des Rheins zwischen den Niederlanden und Straßburg, in einem Raum also, den die vier Kurfürsten gar nicht gänzlich territorial beherrschten.<sup>24</sup> Wie erfolgreich sie damit waren, steht auf einem anderen Blatt. Denn das Problem, dass der Handel auf dem Rhein durch herrschaftliche Regularien merklich behindert werde, war den Zeitgenossen durchaus dringlich bewusst.

### ***Dominium Rheni: der pfälzische Anspruch auf den Oberrhein***

Ein immer wieder hochkochendes Hindernis für eine Verständigung über gemeinsame Maßnahmen zur Hebung der Rheinschifffahrt am Oberrhein waren die kurpfälzischen Ansprüche gegenüber ihren Nachbarn auf das so genannte *dominium Rheni*, auf die Oberherrschaft also über den Rhein auch außerhalb des eigenen Territoriums.<sup>25</sup> Zurückgeführt wurden diese Ansprüche natürlich zum einen auf die Funktion als Pfalzgrafen *bei Rhein*, ganz konkret jedoch auf althergebrachte Regalien, die ihnen vom Reich verliehen worden seien. So beanspruchten die Kurfürsten *ein Herr des Rheinstroms* zwischen Selz im Elsass und Bingen zu sein. Das beinhaltete den Besitz und Unterhalt der Leinpfade und die Kontrolle über sämtliche Baumaßnahmen am Ufer, die Flussgerichtsbarkeit sowie die Aufsicht über die Fischerei samt den Ansprüchen auf die damit verbundenen Abgaben, das Goldwaschen und die Vogeljagd. Insbesondere aber reklamierten die Pfälzer jenes *ius alluvionis*, die Nutzungs- und Hoheitsrechte über sämtliche sich neu bildenden Inseln, Sandbänke und Anlandungen – in Zeiten eines noch weitgehend unregulierten Stromverlaufs ein durchaus weitreichendes Anrecht, das nicht nur in diesem Rheinabschnitt Anlass für Streit sein konnte.<sup>26</sup>

Seit dem ausgehenden 15. Jahrhundert wurden zur Untermauerung dieses Anspruchs regelmäßig Rheinbefahrungen durchgeführt, über die Protokolle angelegt wurden,<sup>27</sup> denen wir wiederum eine Reihe von teils künstlerisch anspruchsvollen Rheinkarten insbesondere aus dem späten 16. Jahrhundert verdanken.<sup>28</sup> Diese Protokolle und Karten sind wichtige Quellen für die Fluss- und Ortsgeschichte, weil sie einen hohen Detailgrad aufweisen.

Höhepunkte der kurpfälzischen Ansprüche auf das *dominium Rheni* lassen sich im ausgehenden 16. und dann wieder im späten 17. Jahrhundert feststellen, wenn eine Flut juristischer Gutachten einsetzt. Dass dazwischen, in der Zeit des Dreißigjährigen Krieges und des kurfürstlichen Exils, diese Ansprüche keine Rolle spielten, verwundert nicht; wohl aber, mit welcher Energie sie der restituierte Kurfürst Karl Ludwig gleich in den 1660er Jahren wieder anging.<sup>29</sup> Bis in die erste Hälfte des 18. Jahrhunderts hinein wurden noch kurpfälzische Rheinbefahrungen durchgeführt, Protokolle und Karten darüber angelegt.

Aber auch in dieser Zeit machten die Reichskriege mit Frankreich die Durchsetzung jeglicher Ansprüche auf das rheinische *dominium* illusorisch. Dass das auch die Kurfürsten so sahen und sich mehr und mehr mit der bloßen Beteuerung ihre *iura praecipua* zufrieden gaben, kann man am stetig abnehmenden Personaleinsatz gut ablesen.<sup>30</sup> Und 1751 befahl Karl Theodor die Durchführung der Rheinbefahrung zwischen Selz und Kaub *ohne die sonst gewöhnlichen Formalitäten* als reine Berücksichtigung von Schäden und notwendigen Baumaßnahmen.<sup>31</sup>

### Herrschaft, die auf Sand gebaut ist: das *ius alluvionis*

Ein wesentliches Erkenntnisziel der Rheinbefahrungen war die Reklamation der so genannten *ius alluvionis* für den Kurfürsten, der Nutzungs- und Hoheitsrechte über sich neu bildenden Inseln, Sandbänke und Anlandungen. In einer Zeit, in der der Fluss noch unreguliert sich selbst sein Bett suchte, war das noch ein ganz regelmäßiges Phänomen und war das Recht, über solche neuen Flächen zu bestimmen, entsprechend kein unerhebliches. Die Akten sind voll vom Streit zwischen Dörfern und Obrigkeiten auf beiden Seiten des Flusses. Denn was am Prallufer erodiert, lagert sich oft genug etwas weiter flussabwärts wieder an. Das Neue entsteht auf Kosten des Alten. Anlass genug also für Streit, der durch die gesamte frühe Neuzeit hindurch immer wieder die landesherrlichen und sogar die höchsten Reichsgerichte beschäftigte – über 100 Jahre lang etwa eine neue Insel bei Altrip.<sup>32</sup> Oft wurden aus diesem Anlass so genannte »Augenscheinkarten« angelegt, die uns heute noch detailreiche Bilder vom alten Rhein überliefern.<sup>33</sup>

### Die völlige Freyheit der Commercien nach dem Großen Krieg

Spielte für die Kurpfalz der Dreißigjährige Krieg eine wesentliche und leidvolle Rolle, so übernahm eine Schlüsselrolle für die Geschichte des Rheines gar nicht so sehr der Dreißigjährige, sondern vielmehr der als Achtzigjähriger Krieg in die Geschichtsbücher eingegangene Unabhängigkeitskampf der Niederlande von Spanien. Dessen Auswirkungen machten sich am Niederrhein schon deutlich früher bemerkbar. Die Wahlkapitulation Ferdinands II. vom August 1619 weist deutlich darauf hin, wie in Folge der Kriegshandlungen *alle Commercias uff solchem Rheinstromb erliegen pleiben*.<sup>34</sup>

Mit dem Westfälischen Friedenswerk von Münster und Osnabrück 1648 kam nicht nur der Dreißigjährige Krieg der verfeindeten Parteien im Reich, mit Frankreich und Schweden zu einem Ende, sondern wurden auch die Niederlande international als souveräne Republik anerkannt und also der Achtzigjährige Krieg beendet.<sup>35</sup> Für den Niederrhein

bedeutete diese Anerkennung der Niederlande eine merkliche Beruhigung, aber auch neue Konkurrenten, die aus dem Krieg gestärkt hervorgegangen waren und die von den Landesherren – das heißt wesentlich also von Preußen, das sich in dieser Zeit im Nordwesten wichtige neue Provinzen sicherte – als unangemessen empfunden wurden. Das sollte bis in die Zeit der Nationalstaatenbildung auch so bleiben. Noch 1831 schrieb einer der preußischen Kommissäre an die Kölner Handelskammer: *Die Holländer hatten bis dahin fast allein die überwiegende wichtige Handelsschiffahrt des Niederrheins in den Händen und wurden dabei durch die Gildeeinrichtung geschützt. Selbst in der kölnischen Schiffergilde waren preussische Schiffer mit 700 Lasten, holländische mit 8300 Lasten beteiligt.*<sup>36</sup>

Zunächst einmal hatte der Friede für die Geschichte des Rheins aber auch tiefgreifende geopolitische Folgen: An dieser Stelle nämlich wird er erstmal zumindest punktuell Grenzfluss zwischen dem Reich und Frankreich. Im Westfälischen Frieden werden dem französischen König der habsburgische Sundgau, die Oberhoheit über die Landgrafschaften Ober- und Unterelsass sowie die Landvogtei über den elsässischen Zehn-Städte-Bund abgetreten. Dass der Rhein dabei eine Rolle spielt, war freilich, so hat die Geschichtswissenschaft lange vermutet, nicht zufällig, sondern politische Theorie – eine Theorie von den natürlichen Grenzen (*frontières naturelles*) Frankreichs: den Pyrenäen, den Alpen und dem Rhein. Es ist immer wieder darüber gestritten worden, ob es tatsächlich schon im vorrevolutionären Frankreich eine stabile Idee von diesen Grenzen gegeben habe.<sup>37</sup> Sie findet sich zwar erstmals in Richelieus umstrittenen politischen Testament formuliert,<sup>38</sup> doch sind gerade die wohl lange Zeit eher überschätzten Ambitionen der Außenpolitik des großen französischen Ministers in den letzten Jahren relativiert worden.<sup>39</sup> Sei es, wie es sei: Wesentliche Folge der neuen Grenzverläufe war es, dass nun eine neue Macht am Verhandlungstisch über die Geschicke des Rheins mitentschied. Die Rolle der Kurfürsten war dadurch merklich beschnitten worden. Und in den großen späteren Friedenswerken zwischen dem Reich und Frankreich des Ancien Régime, namentlich also dem Frieden von Rijswijk 1697 und dem Frieden von Baden im Aargau 1714, betonte man ganz gleichlautend, dass »der Fluss für die Schifffahrt und andere Nutzungen des Rheins frei und offen für die Untertanen beider Parteien sein wird« (*à la navigation et autres usages du Rhin, le fleuve sera libre et ouvert aux sujets des deux parties*); das galt auch für »alle anderen, die dort durchfahren möchten, ohne dass der eine oder andere dort oder anderswo etwas tun könnte, um den besagten Fluss umzuleiten und seinen Lauf, seine Schifffahrt und andere Nutzungen irgendwie zu erschweren« (*tous autres, qui voudraient passer par là sans que l'un ou l'autre puisse rien entreprendre, là ou ailleurs, pour détourner ledit fleuve et en rendre en quelque sorte le cours, le navigation et autre usages plus difficiles*).<sup>40</sup>

Gemessen an dieser neuen Situation waren die Einigungen über den Rhein, die man im Frieden von 1648 erzielte, zunächst geradezu konservativ. Der neunte Artikel *De commerciis in pristinam libertatem restituendis* (also »über die Wiedereinsetzung des Handels in seine Freiheiten«) lautet:

*Und demnach dem gemeinen Wesen darann gelegen ist / daß nach gemachtem Frieden der Kauffhandel widerumb blühen möge / so ist verglichen / daß was demselben zu Nachtheil / und wider gemeinen Nutzen hin und wider im Römischen Reiche / durch Verursachen deß Kriegs newlich auß eigenem Gewalt / wider die Rechte / und Privilegia ohne der Röm. Käys. Mayst. und Reichs-Verwilligung für Zöll und Mauten eingeführt worden / wie auch der Mißbrauch der Brabantischen Bull / und dahero entstandenen Repressalien und Arresten / sampt eingeführten frembden Ankündigungen / exactiones vorenthaltenen / wie auch der unmäßlichen Posten / auch sonsten andere ungewöhnliche Beschwerden und Verhinderungen / von welchen die Handlungen und Schiffarthen geschwächt worden / gänzlich uffgehoben / und jeden Provincien Hafen und Strömen ihre alte Sicherheit / Bottmässigkeit unnd Gebräuche / wie sie vor diesen Kriegen von vielen Jahren hero gewesen / wider gegeben / und unverbrechlich erhalten werden.<sup>41</sup>*

Bei der in diesem Zitat erwähnten *Brabantischen Bull* handelt es sich um ein Privileg Kaiser Karls IV. für Herzog Johann III. von Brabant aus dem Jahr 1349, das in der frühen Neuzeit immer wieder auf den Reichstagen für Verärgerung sorgte.<sup>42</sup> Im Kern war es ein so genanntes *Privilegium de non evocando*, schützte also die brabantischen Untertanen und Vasallen davor, vor auswärtige geistliche und weltliche Gerichte gezogen zu werden. Im 16. und 17. Jahrhundert aber wurde es von den Brabantern und der spanischen Regierung immer wieder genutzt, um Strafaktionen – die angesprochenen *Repressalien und Arreste* – gegen die Orte und Untertanen anderer Potentaten durchzuführen, die in der Regel wirtschaftlicher Natur waren. Deshalb auch wird dieses Problem an genau dieser Stelle überhaupt erwähnt.

Ansonsten begründete der hier zitierte Artikel eigentlich dem äußeren Wortlaut nach nichts Neues, sondern sollte die Restitution alter Sicherheiten und Rechte bewirken. Die allgemeine wirtschaftliche Not während und nach dem Dreißigjährigen Krieg hatte gerade die alten Stapel- und Umschlagsprivilegien wieder stärker in den planerischen Horizont der Fürsten und der städtischen Magistrate gebracht.<sup>43</sup> Ja man kann sogar sagen, dass trotz des ausdrücklichen Bekenntnisses der Westfälischen Friedensverträge das 17. Jahrhundert geradezu »den Kulminationspunkt des Stapels« darstellt.<sup>44</sup> Und auch die Zölle stiegen exorbitant in die Höhe. Seit den späten 1620er Jahren erließen sogar die Kurfürsten selbst immer mehr zusätzliche Binnenzölle zu

Wasser und zu Land und unterminierten damit das ihnen im Kurverein gegebenen Privileg – durchaus im Übrigen auch bewusst. Der Brandenburger etwa, der 1629 die Land- und Wasserzölle in seinem Gebiet um das Drei-, teilweise Vierfache anhub, entschuldigte diesen Verstoß gegen die Reichsgesetze, glaubte aber, *in den Wirren des Krieges, da doch alles die Zölle aufschlug*, sei das durchaus zu rechtfertigen.<sup>45</sup> Diese allgemeine Lockerung unter Berufung auf die besonderen Umstände traf auch den Rhein, wo auf der Strecke zwischen Straßburg und der holländischen Grenze trotz aller Beteuerungen freier *Commerciën* nicht weniger als 32 Zölle eingefordert wurden.<sup>46</sup> Und im April 1641 berichtete der Magistrat der Stadt Köln seinen Amtskollegen in Frankfurt:

*Wollen nicht verhalten, daß zwar bey der Stadt Mainz einige Stappeligerechtigkeit prätendirt und usurpirt seyn mag, in allen solchen Waaren und Gütern, welche von diesen und anderen Rheinischen Städten nach Straßburg, Speyer und dergleichen am Rhein gelegene Orte und von denselben reciproce hinunter destinirt; [... das ist aber] ein weit höheres gravamen [...] als jemals von einigen Potentaten vorgewendet worden. Denn schwere, entweder allhier oder zu Franckfurt eingelandene Waaren, um willen solcher Distanz, die zwischen den Städten Frankfurt und Mainz ist, zu verschiffen, würde mit doppelter Fracht, Anordnung absonderlicher Faktoren, und in unterschiedlichen anderen Begebenheiten all solche Verlegenheit verursachen, daß gleichsam unmöglich, damit oder auch sonst eine Handlung weiter zu führen.*<sup>47</sup>

Auch das ist nur eines von vielen Beispielen für Konflikte um die Stapel- und Umlagepraktiken längs des Rheins. Es gab also, kurz gesagt, tatsächlich etwas zu restituieren, als man 1648 in Münster und Osnabrück zur Unterschrift schritt.

Um welche *Freyheit der Commerciën* sollte es nun also gehen? Doch offensichtlich nicht um die Abgaben- und Lastenfreiheit. Wenn immer einmal wieder in der älteren Literatur der Gedanken aufgebracht wird, der Westfälische Friede habe den Grundgedanken einer freien Rheinschiffahrt in die Welt gebracht, so ist das nur die halbe Wahrheit. Bestenfalls nämlich hat er die Befriedung, die Sicherheit, kurz: die freie Wahl des Rheins als Wasserstraße noch einmal in Köpfen der Zeitgenossen verankert. Um Sicherheit ging es im 17. Jahrhundert, nicht um Freiheit in einem emphatischen Sinne. Und diese Sicherheit des Rheines wurde durch die Anerkennung der Niederlande und durch den Friedensschluss zu Münster und Osnabrück fürs Erste endlich hergestellt. Sie blieb als Ordnungsanspruch des Reiches von nun an Teil der Reichsverfassung. Der in den Wahlkapitulationen seiner Vorgänger noch ausdrücklich auf den niederländischen Freiheitskampf bezogene

Artikel über die Behinderung der Flussschifffahrt wird nach dessen Beendigung von Ferdinand III. 1653 auf eine allgemeine und knappe Formel gebracht:

*Wir sollen und wollen auch weder am Rhein, noch sonst einigem schiffbahren Strohm im Heyligen Reich, keine armirte Schiff, Ausläger, Licenten, noch andere ungewöhnliche Exactionen oder was sonsten zue Sperrung unnd Verhinderung der Commerciens, vornehmlich aber den rheinischen unnd anderen Churfürsten des Heyligen Reichs, zum Schaden unnd Schmälerung ihres hohen Regals gerechtich, verstatten oder zuelasen.*<sup>48</sup>

Der Gedanke des kaiserlichen Schutzes über die Wasserstraßen war durchaus kein neuer – und auch die Einkleidung dieser Vorstellung in den Freiheitsbegriff nicht. Ein Privileg Ks. Rudolphs II. für die Stadt Speyer vom 18. Oktober 1576 zeigt das noch einmal sehr deutlich. Es bestimmt, dass *der Rhein als ein freier Wasser-Strom, auch unsere freie kaiserliche Landstrassen, einem jeden seiner Gelegenheit nach etc. nicht allein vermöge natürlicher Rechte, sondern auch des Hl. Reichs [...] Ordnungen und Satzungen nach ohne das auch unversperrt bleiben, auch daran wider Billigkeit niemand beschwert, verhindert und aufgehalten werden soll etc.*<sup>49</sup> Was hier also im konkreten Speyrer Fall bekämpft werden sollte und durch den Westfälischen Frieden endgültig und im Allgemeinen, ja sogar mit Verfassungsrang untersagt wurde, war die Beschränkung der Rheinschifffahrt überhaupt. Es sollten fürderhin *die Schiff ohngehindert aufkommen und abkommen können und also der von Gott verliehenen stattlichen Gelegenheit und Beneficirung der Natur selbst ein Stand weniger nit als der andere sich der Rheinschifffahrt nach Recht und Billigkeit [...] gebrauchen.*<sup>50</sup> Diese Ergänzung der Wahlkapitulation Kaiser Joseph I. aus dem Januar 1690 ist in den Kapitulationen seiner Nachfolger zu einem eigenständigen Artikel geronnen, der nun die Binnenschifffahrt insgesamt zu fördern unternahm – stets mit dem 1690 von Joseph I. formulierten auf die *von Gott verliehenen stattlichen Gelegenheit* und die *Beneficirung der Natur*, auf das natürliche Anrecht auf die Nutzung.

## Das freie Meer und der freie Fluss

Auf dem Weg von diesem spezifischen, auf die Zulassung zur Schifffahrt bezogenen hin zu einem allgemeinen Freiheitsbegriff liegt das 18. Jahrhundert. Die Wurzeln allerdings waren bereits gelegt: der Bezug auf die Natürlichkeit der Rechte aller am Strom, auf die göttliche Verleihung jener Rechte – und auf die allgemeine Wohlfahrt, die durch die Rheinschifffahrt befördert werde. Damit war der Weg geebnet für eine mehrschichtige Argumentation zugunsten eines schrittweisen Abbaus

der Privilegien längs des Rheins. Denn wenn das Grundrecht zur Nutzung ein allgemeines ist, so argumentierten einige Naturrechtler bald, dann widerspricht das zwar durchaus nicht der Erhebung von Zöllen und anderen Abgaben. Sehr wohl aber widerspricht es einer je nach Personengruppe unterschiedlichen Handhabe.<sup>51</sup> Im Laufe des 18. Jahrhunderts wurde diese Ansicht immer heftiger debattiert, inwiefern eine Nation überhaupt ausschließliche Eigentumsrechte an einem Fluss reklamieren könne – und die Mehrheitsmeinung neigte sich deutlich zur Verneinung dieser Frage. Dabei spielte der Einfluss aus Frankreich eine wichtige Rolle – die beiden Friedensverträge von 1697 und 1714, die genau diese Idee bereits staatsrechtlich zu implementieren suchten, sind ja bereits zitiert worden.<sup>52</sup>

Solche Gedanken stießen schon in den Jahren vor der Revolution bei den Juristen und Kameralisten in Deutschland durchaus auf offene Ohren. 1775 erschien, um nur ein Beispiel zu nennen, *Die Freyheit der Rheinschiffahrt*, in der der Karlsruher Nationalökonom Johann August Schlettwein (1731–1802) diese *aus der wesentlichen Gerechtigkeit, den teutschen Reichsgrundgesetzen, und dem wahren Interesse der Länder* heraus *vertheidigte*. Entsprechend geht Schlettwein dreifach vor: Er beginnt mit einer Argumentation auf der Grundlage dessen, was er *absolute Gerechtigkeit* nennt. Diese ist so einfach wie bestehend: Kein Staat könne (1.) *ein ausschließendes Eigentumsrecht über die durch sein Gebiete laufenden Flüsse erlangen*, auch (2.) *kein ausschließendes Recht zum Gebrauch*, entsprechend seien (3. und 4.) *dürfe auch jeder Staat die Schiffahrt frei betreiben*; dieses Recht gehe (5. und 6.) *durch bloß Nichtnutzung nicht verloren und dürfe*. Von dem handeltreibenden Staatsbürger gleichwelchen Staates dürfe (7.) *zwar derjenige Staat, der große Auslagen und beträchtliche Kosten aufwende, um die Wasserstraße in Ordnung zu bringen, zwar verlangen, dass er durch Zölle etc. seinen Theil beytrage, aber es könne jenem, sofern er dies tue, die Schiffarth selbst nach der absoluten Gerechtigkeit nicht verwehret werden*. Entsprechend sei auch (8.) *die Wahl der Schiffer* und (9.) *die Wahl der jeweiligen Wasserstraße den Handeltreibenden gänzlich freizustellen* – und damit, so endet die gerechtigkeitsfundierte Argumentation, sei (10.) *die Rheinschiffahrt nach den Grundsätzen der absoluten Gerechtigkeit völlig und uneingeschränket frey*.<sup>53</sup>

In einem zweiten Anlauf begründet Schlettwein diese Freiheit historisch: Er zieht dazu zunächst den Reichstagsabschied von 1576 als auch den Westfälischen Frieden und den Frieden von Rijswijck heran, aus denen er jeweils länglich zitiert.<sup>54</sup> So bringt er Naturrecht und Reichsverfassung in Einklang, die seiner Argumentation nach beide zu dem selben Schluss kommen.

Drittens schließlich argumentiert Schlettwein mit Nützlichkeitsargumenten, mit den ureigensten, das heißt in diesem Falle wirtschaftlichen Interessen der Völker. Für alle nämlich sei die Beschränkung von

Handel und Wirtschaft äußerst schädlich. Und er schließt mit einem Appell, der zugleich mit etwas argumentiert, das wir heute wohl best-practice-Beispiele nennen würden: *Die große Katharina in Rußland hebt itzt in ihrem weitläufigen Reiche die Monopolien in Absicht der Industrie und der Commerciens auf. Der Erhabene Menschenfreund Peter Leopold von Toscana hat bereits seit einigen Jahren her den glücklichsten Vorrang in dieser der Natur gemäßen Regierung gemacht. Warum sollten wir Teutschen nicht hoffen dürfen, daß unser Vaterland, dessen Grundgesetze ohnehin schon so viel schönes von der wahren Freyheit sagen, auch endlich einmal alle seine Bewohner in dem ungehinderten Genuße ihrer Rechte glücklich gemacht sehen werde!*<sup>55</sup>

Zum endgültigen Durchbruch verhalfen all diesen Gedanken jedoch erst die Französische Revolution und ihre Nachwehen.<sup>56</sup> *Qu'une nation ne saurait, sans injustice, prétendre au droit d'occuper exclusivement le canal d'une rivière*, heißt es in einem oft angeführten Revolutionsdekret von 1792.<sup>57</sup> Und im Separatfrieden der Revolutionstruppen mit Baden wird 1796 festgehalten: *La navigation du fleuve sera libre aux citoyens et sujets des deux puissances contractantes.*<sup>58</sup> Das war durchaus Programm; schon im Vorjahr war eine ähnliche Vereinbarung im Friedensschluss mit den Niederlanden getroffen worden.<sup>59</sup> Und gleich nach der Besetzung des linken Rheinufer im Herbst 1794 war – übrigens nicht nur in der französischen, sondern auch in der republikfreundlichen rheinischen Presse – die *Vernichtung der Tyrannei der Stapelrechte* gefordert worden.<sup>60</sup> Nach dem Frieden von Campo Formio im Oktober 1797, mit dem die linksrheinischen Reichsgebiete offiziell an Frankreich fielen, sollten strukturelle Veränderungen in Gang gesetzt werden, versackten aber bald. Im Gegenteil: Im Juli 1798 wurde der Rhein zur Zollgrenze erklärt und wurden die linksrheinischen Neubürger damit von ihren Absatzgebieten auf der rechten Flussseite abgeschnitten, dafür aber das Kölner und Mainzer Stapelrecht letzten Endes bestätigt.<sup>61</sup>

Auf dem Friedenskongress von Rastatt, bei dem nach dem Kaiser und Österreich nun auch das Reich Frieden mit dem revolutionären Frankreich schließen sollte, kam die Frage nach der Freiheit der Flussschifffahrt entsprechend erneut aufs Tapet. Dabei wird deutlich, dass durchaus keine Einigkeit darüber bestand, was eigentlich unter »freier Schifffahrt« zu verstehen sei und ob deren Genuss auf die beiden Anrainer, also Frankreich und das Reich, zu beschränken oder allen Nationen zu öffnen sei. Insbesondere Frankreich suchte hier den Schlußschluss mit den Niederlanden, um die Republik für einen Wirtschaftskrieg gegen England zu gewinnen, und vertrat daher nachdrücklich die Offenheit der Flussschifffahrt.<sup>62</sup> Außerdem forderte man diesmal energisch die Abschaffung der Rheinzölle. Ein- und Ausfuhrzölle sollten bestehen bleiben, aber für das *bien public de deux nations*, für das allgemeine Beste der beiden Nachbarstaaten also, seien alle weiteren Handelshemmnisse aufzuheben. Die Einigung über diesen radikalen Schritt

sollte, obwohl durchaus auch von deutschen Verhandlungspartnern gebilligt, noch einige weitere Jahre und weitere Vertragswerke in Anspruch nehmen. Insbesondere Kurmainz stellte sich bis zum Ende des Alten Reiches immer wieder gegen die vorgeschlagenen Entschädigungen.<sup>63</sup> Mit dem Wissen um diese Vorgeschichte versteht man §39 des Reichsdeputationshauptschluss besser, der besagt:

*Alle Rheinzölle werden aufgehoben, blos Eingangs-Gebühren und ein Schiffahrts-Octroi bleiben vorbehalten, wovon der Ertrag zwischen Frankreich und dem deutschen Reich, nach Abzug der Administrations-Kosten, in zwei gleiche Theile getheilt, der deutsche Antheil zunächst zur Unterhaltung des Leinpfads und der Wasser-Strasse verwendet, der übrige reine Rest aber zur Ergänzung der Dotation des Herrn Kurfürsten Erzkanzlers [...] bestimmt seyn soll.*<sup>64</sup>

Damit war eine neue Phase im Ringen um die Freiheit der Rheinschiffahrt erreicht, der wenig später mit dem Ende des Alten Reiches und der Gründung des Rheinbundes auch eine gänzlich neue politische Situation folgen sollte. Und nicht nur rechts des Rheins: In Frankreich setzte sich Napoleon selbst die Kaiserkrone auf und überführte die Republik in ein Kaiserreich.

Diese raschen, aber fundamentalen Umbrüche überdauerte bemerkenswerterweise eine Institution, die mit einer gemeinsamen Oktroikonvention vom 15. August 1804, also nur wenige Monate nach der Abschaffung der Republik, ins Leben gerufen wurde. Mit ihr trat die Reglementierung der Rheinschiffahrt in einer erste, wenngleich zunächst kurze supranationale Phase.<sup>65</sup>

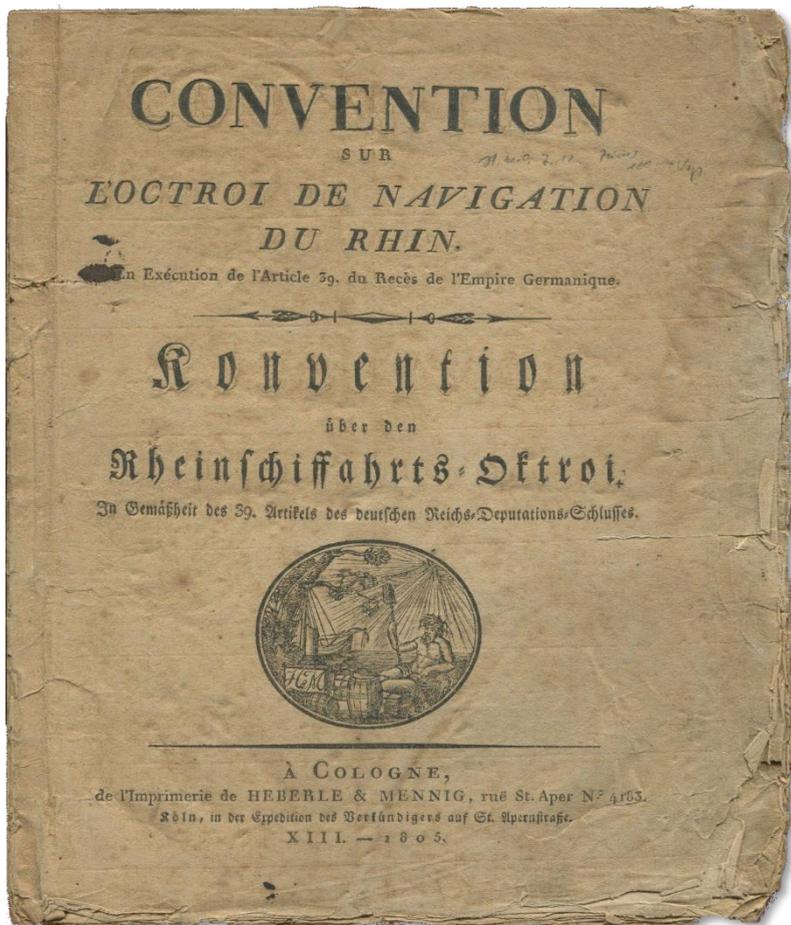
Auf den ersten Blick konservierte die Oktroikonvention: Sie bestätigte nämlich die Stapelrechte und rief sogar die Schiffergilden wieder ins Leben, die nun aber für Schiffer ausdrücklich beider Rheinufer geöffnet wurden. Beide Institute waren dennoch so hoffnungslos alteuropäisch, dass sie sich selbst binnen weniger Jahre wieder überleben sollten. Die Dampfschiffahrt sollte seit den 1820er Jahren ein weiteres dazu tun.

Auch finanziell bedeutete der Oktroi für die Schiffer zunächst keine revolutionäre Entlastung. Er dürfte – gerade auf längeren Strecken – gar nicht so deutlich unter den bisherigen Zollabgaben gelegen haben, war dafür einheitlich, absehbar und an lediglich 12 gleichmäßig auf das linke und rechte Rheinufer verteilten, nicht mehr an 30 und mehr Stationen zu entrichten.

Viel wichtiger aber war die mit der Oktroikonvention gegründete gemeinsame Behörde, die keiner der beiden Anrainerstaaten unmittelbar unterworfen war und also tatsächlich einigermaßen unabhängig agieren konnte. Sie erhob eine Gebühr für Schiffe über 50 Tonnen Ladung sowie einen Oktroi je nach Ladungsvolumen, die beide für den Erhalt

der Leinpfade, Uferbaumaßnahmen und andere Strukturkosten verausgabt wurden. Staatliche Einnahmen wurden damit nicht generiert. Eine weitere Aufgabe war die Schifffahrtsgerichtsbarkeit.

Das Handeln dieser Behörde blieb natürlich nie frei von Spannungen zu den lokalen Amtspersonen und die napoleonischen Kriege taten ihr Übriges, dass ihr Handlungsspielraum oft klein blieb. Tatsächlich aber entzog diese Institution den Rhein dem unmittelbaren staatlichen Zugriff, stellt eine von der Schweiz bis an die Grenze der Niederlande einheitliche Verwaltung her und setzte an die Stelle der Zollvielfalt ein klares und deutlich günstigeres Tarifsysteem, sodass sie in ihrer Wegweiserrolle kaum überschätzt werden kann.



Französisch-Deutsche Ausgabe der *Konvention über den Rheinschiffahrts-Oktroi* von 1804, hierin einer Kölner Ausgabe von 1805. (Privatbesitz)

## ANMERKUNGEN

- <sup>1</sup> Ausführlich dazu Kümper, *Streit um den Rhein* (2018), auf den ich hier passagenweise auch wörtlich zurückgreife.
- <sup>2</sup> Vgl. Looz-Corswarem, *Rhein als Verkehrsweg* (2017).
- <sup>3</sup> Scherner, *Rechtsgeschichte* (1999), S. 368. Dort auch Einzelheiten – und die einschlägige ältere Literatur – zu den Schifferzünften und zum Privatrecht der Rheinschifffahrt, das in diesem Beitrag nicht behandelt werden wird.
- <sup>4</sup> Pfeiffer, *Rheinische Transitzölle* (1997).
- <sup>5</sup> Ebd., S. 669ff.
- <sup>6</sup> Wichtiger Kronzeuge für diese Auffassung war Sommerlad, *Rheinzölle* (1894), dessen Arbeit dann regelmäßig zitiert wird.
- <sup>7</sup> Mone, *Rheinschifffahrt* (1858), S. 35.
- <sup>8</sup> Die einschlägigen Gutachten sind ediert und besprochen von Schmidt/Heimpel, Winand von Steeg (1977). Wichtige Ergänzungen in Form der neu aufgefundenen Gegengutachten jetzt bei Daniels, *Bacharacher Pfarrwein* (2014).
- <sup>9</sup> Dazu noch immer einschlägig bleibt Gönnerwein, *Stapel- und Niederlagsrecht* (1939).
- <sup>10</sup> Ebd., S. 143ff. – Zum Kölner Stapel vgl. jetzt auch Looz-Corswarem, *Koggen vor Köln* (2018), S. 106ff.
- <sup>11</sup> Gönnerwein, *Stapel- und Niederlagsrecht* (1938), S. 210ff. – Vgl. außerdem Wettstein, *Schiffahrtswettstein* (1963), S. 105ff.
- <sup>12</sup> Die Akten in Worms, Stadtarchiv, 1B-II-f-467 und -468 geben davon umfangreiches Zeugnis.
- <sup>13</sup> Zu diesen Fragen vgl. Looz-Corswarem, *Entwicklung* (1996).
- <sup>14</sup> Karlsruhe, GLA, Best. 67, Nrn. 1703–1715.
- <sup>15</sup> Der Vertrag ist gedruckt bei Hontheim, *Historia 2* (1750), S. 357–359.
- <sup>16</sup> Ebd., S. 489–491.
- <sup>17</sup> Vgl. etwa Droege, *Kurkölnischen Rheinzölle* (1967) oder Denz, *Schiffahrtspolitik der Kurpfalz* (1909), S. 53ff.
- <sup>18</sup> Ebd., S. 18.
- <sup>19</sup> Hontheim, *Historia Trevirensis 2* (1750), S. 564–566.
- <sup>20</sup> Ediert von Burgdorf, *Wahlkapitulationen* (2015).
- <sup>21</sup> Ebd., S. 27. Eine Einschränkung erhielt dieses Vorrecht auf dem Regensburger Reichstag von 1576, als die Reichsstände vom Kurfürstenkollegium immerhin die Zusicherung erlangten, es werde vor Neu-

- schaffung oder Erhöhung von Zöllen die unmittelbar davon betroffenen, benachbarten Reichsstände fragen. Vgl. dazu Blaich, Wirtschaftspolitik des Reichstages (1970), S. 195.
- <sup>22</sup> Vgl. etwa Scholz-Babisch, Quellen 1 (1971), S. XLIIIff.
- <sup>23</sup> Looz-Corswarem, Kaiser und Reich (1964), S. 43.
- <sup>24</sup> Karlsruhe, GLA, Best. 77, Nr. 5803 (Abschrift aus dem 18. Jh.).
- <sup>25</sup> Ausführlich dazu Schäfer, Anspruch (1967).
- <sup>26</sup> Zum *ius alluvionis* am Niederrhein vgl. Schreier, Alluvionsrecht (1995).
- <sup>27</sup> Eine Edition dieser Protokolle steht noch aus und wäre für die Rheingeschichte sehr wünschenswert. Das Protokoll für das Jahr 1580 ist exemplarisch ediert von Probst, Kurpfälzische Herrschaft über den Rhein von 1580 (2003). Das älteste erhaltene Protokoll stammt aus dem Jahr 1476 und ist in Karlsruhe, GLA, Best. 77, Nr. 5740 erhalten. Es spricht einiges dafür, dass es sich dabei auch um die erste durchgeführte Rheinbefahrung handelt; vgl. Schäfer, Anspruch (1967), S. 273f.
- <sup>28</sup> Vgl. Struck, Alte Karten vom Rhein (1977) sowie Schäfer, Kurpfälzische Rheinstromkarte (1988), Karte 1, 3 (mit Beiwort) und Musall, Kurpfälzische Rheinbefahrung (1978).
- <sup>29</sup> Diese spätere Debatte ist noch nicht umfänglich aufgearbeitet und ließe sicher noch Raum für weitere Forschung. Die wesentlichen Grundzüge bei Schäfer, Anspruch (1967), S. 292ff. und Struck, Alte Karten (1977), S. 82ff.
- <sup>30</sup> Schäfer, Anspruch (1967), S. 294f.
- <sup>31</sup> Ebd., S. 296 mit Verweis auf ein Reskript in Karlsruhe, GLA, Best. 77, Nr. 5877.
- <sup>32</sup> Speyer, LA, Best. A 2, Nr. 845 UNr. 6.
- <sup>33</sup> Zu Augenscheinkarten und ihrem besonderen Quellenwert insgesamt vgl. Baumann, Augenscheinkarten (2019).
- <sup>34</sup> Burgdorf, Wahlkapitulationen (2015), S. 199. So auch noch in der Wahlkapitulation Ferdinands III. von 1636, ebd., S. 140.
- <sup>35</sup> Lademacher, »Ein letzter Schritt zur Unabhängigkeit« (1998).
- <sup>36</sup> Zit. bei Bärmann, Freiheit (1950), S. 11.
- <sup>37</sup> Vgl. etwa Smets, Der Rhein (1998); Nordman, Von Staatsgrenzen zu Nationalen Grenzen (2007); ders., Frontières de France (1999). Zur Diskussion in der Zwischenkriegs- und Kriegszeit vgl. Kaudelka, Rezeption im Zeitalter der Konfrontation (2003), S. 78ff.
- <sup>38</sup> Hildesheimer, Testament politique de Richelieu (1995), S. 76.
- <sup>39</sup> Vgl. etwa die neue, monumentale Biographie von Klaus Malletke, Richelieu. Ein Leben im Dienste des Königs und Frankreichs, Paderborn u.a. 2018, S. 602ff. und S. 1004ff.
- <sup>40</sup> Teutsches Reichsarchiv, Bd. 1, Pars Generalis (1720), S. 1069–1095

- (Friede von Rijswijk); gleichlautend im Friede von Baden ebd., Bd. 4, Pars Generalis, Continuatio 2, Leipzig 1720, S. 1107–1128.
- <sup>41</sup> Friedens-Schluß zwischen der Römisch Kayserlichen, auch Königl. Schwedischen Mayst., Mainz 1648, S. 54f.
- <sup>42</sup> Einen guten Überblick gibt Scheidemantel, Repertorium des Teutschen Staats- und Lehnrecht 1 (1782), S. 394–397.
- <sup>43</sup> Vgl. dazu Blaich, Bedeutung der Reichstage (1992), S. 98ff.
- <sup>44</sup> Denz, Schiffahrtspolitik (1909), S. 52.
- <sup>45</sup> Zit. bei Rachel, Handels-, Zoll- und Akzisepolitik (1911), S. 32f.
- <sup>46</sup> Gothein, Schiffahrt der deutschen Ströme 2 (1903), S. 1.
- <sup>47</sup> Zit. bei Danz, Oberherrschaft über den Rhein (1792), S. 108.
- <sup>48</sup> Burgdorf, Wahlkapitulationen (2015), S. 170.
- <sup>49</sup> Speyer, Stadtarchiv, Urkundenreihe 1 U, Nr. 157.
- <sup>50</sup> Burgdorf, Wahlkapitulationen (2015), S. 257.
- <sup>51</sup> Zu dieser Diskussion, die hier nicht en détail ausgebreitet werden kann, vgl. etwa Bärmann, Freiheit (1950), S. 12ff. oder Riehm, Rechtsformen (1962), S. 150ff.
- <sup>52</sup> Teutsches Reichsarchiv 1 (1729), Pars Generalis, S. 1069–1095 (Friede von Rijswijk); gleichlautend im Friede von Baden ebd., Bd. 4 (1720), Pars Generalis, Continuatio 2, S. 1107–1128.
- <sup>53</sup> Schlettwein, Freyheit der Rheinschiffarth (1775), S. 1–19.
- <sup>54</sup> Ebd., S. 19ff.
- <sup>55</sup> Ebd., S. 79.
- <sup>56</sup> Zum Folgenden ausführlich Müller, Politische und rechtliche Veränderungen (2007).
- <sup>57</sup> Zit. nach Bärmann, Freiheit (1950), S. 14.
- <sup>58</sup> Recueil des traités de paix (1801), S. 88.
- <sup>59</sup> The Consolidated Treaty Series 52 (1969), S. 387: *La navigation du Rhin, de la Meuse, de l'Esacut, du Hondt, et de toutes leurs branches jusqu'à la mer, sera libre aux deux nations française et batave.*
- <sup>60</sup> Dautzenberg/Hansen (Hg.), Quellen 3 (1935), S. 597.
- <sup>61</sup> Müller, Politische und rechtliche Veränderung (wie Anm. 56), S. 40.
- <sup>62</sup> Protocoll der Reichs-Friedens-Deputation zu Rastatt 2 (1800), S. 209.
- <sup>63</sup> Vgl. dazu Hertel, Karl Theodor von Dahlberg (1952), S. 21ff.
- <sup>64</sup> Protokoll der außerordentlichen Reichsdeputation 2 (1803), S. 841.
- <sup>65</sup> Thiemeyer/Tölle, Supranationalität (2011).