

Jacobi

Wirt. u. soz

~~Univ Gf.~~

~~Diss.~~

~~2937~~

26

Dq 2 ✓

208

De 2/100

DAS STAPELRECHT IN MAINZ.

Inaugural - Dissertation

der

Hohen volkswirtschaftlichen Fakultät

der

Universität Frankfurt a/M.

eingereicht

von

Katha Jacobi

Mainz.

[1925.]

Stadtbibliothek
(Universität)
Frankfurt a. Main

De 2/100

Inhalts-Verzeichnis.
.....

Der Stapel in Mainz bis 1495.

1. Begriff des Stapels.
2. Entstehungsgrund.
3. Die Durchführung des Stapels bis 1495.

Das Stapelrecht in Mainz.

1. Die Erwerbung des Stapelrechtes 1495.
 - a. Die Bestimmungen des Stapelrechtes von 1495.
 - b. Die Durchführung des Stapelrechtes bis 1656.
2. Die Erheuerung des Stapelrechtes unter Johann Philipp von Schönborn.
 - a. Die Wahlkapitulation Ferdinands III.
 - b. Der Streit mit Kurpfalz.
 - c. Die Neuordnungen der Stapelbestimmungen.
3. Das Krahnrecht.
 - a. Die Bedienung des Krahn.
 - b. Die Krahnengüter und Krahnengebühren.
4. Das Kaufhaus.
 - a. Die Kaufhausordnung.
 - b. Der Verkaufszwang der Stapelgüter.
5. Die Technik der Rheinschiffahrt.
 - a. Die Stationsfahrten.
 - b. Die kleinen Fahrten.
 - c. Die Marktschiffahrt.
6. Das Verhältnis von Mainz zu Frankfurt hinsichtlich des Stapels.
 - a. Der Anteil Frankfurts an der Rheinschiffahrt.
 - b. Das tägliche Marktschiff zwischen Mainz und Frankfurt.
7. Das Stapelrecht während der Besetzung des linken Rheinufers durch die Franzosen.
 - a. Die Handelspolitik Frankreichs. S. 58
 - b. Vorläufige Beibehaltung des Stapelzwangs. S. 60
 - c. Die Oktroi-Konvention. S. 62
1. 65

- d. Neuregelung von Schiffervereinen.
 - e. Neurichtung der Marktschiffahrt zwischen Mainz und Frankfurt durch die Bestimmungen der Oktroi-Konvention.
 - f. Rückgang der Rheinschiffahrt in den ersten Jahren des 19. Jahrhunderts.
8. Der Wiener Kongress und seine Bestimmungen bezüglich des Stapels.
- a. Die theoretische Beseitigung des Stapelzwanges.
 - b. Die Ausübung des Unschlagrechtes bis 1831.
9. Die Aufhebung des Stapelrechtes durch die Rheinschiffahrtsakte 1831.
- a. Beseitigung des Unschlags.
 - b. Aufhebung der Gildenverfassung.

S. 75

Volkswirtschaftliche Betrachtungen des Stapelrechtes.

1. Vorteile der Stapelgerechtigkeit.
2. Nachteile des Stapels .

Das niederdeutsche Wort Stapel oder, wie es im Hochdeutschen heisst, Staffel war in seiner jetzigen Bedeutung zuerst im westlichen Deutschland gebräuchlich. Stapel oder Staffel bezeichnete ursprünglich einen Platz, der sich in Staffeln erhob, einen Ort öffentlicher Zusammenkünfte, Königsgericht oder Marktplatz. Auf diesem Platz wurden die Waren gestapelt, d.h. ausgelegt und wieder zusammengebunden. Das Stapelrecht gab einem Ort die Befugnis, einen Stapelplatz anzulegen. Es verpflichtete den Kaufmann, seine Waren in der Stapelstadt auszuladen, wenn er sie oder ihr Gebiet passierte. Meist musste er die Güter eine bestimmte Zeit dort im Kaufhaus zum Verkaufe auslegen, bevor er sie einladen und weiterführen durfte.

Im Osten Deutschlands entspricht Stapel dem Wort Niederlage; die Städte besaßen dort das Niederlagerecht. Das Stapelrecht enthielt häufig Bestimmungen darüber, ob der zugereiste Kaufmann (der Gast) auch mit anderen Gästen oder nur mit Einheimischen handeln durfte. Je nach der Unabhängigkeit der Stadt gegenüber der Staatsgewalt waren die Grenzen des Stapelrechtes weiter oder enger gezogen. So gab es Städte, in denen der Kaufmann seine sämtlichen Waren verkaufen musste, andere setzten eine bestimmte Zeit, während der die Waren feilgeboten werden mussten. In den meisten Fällen betrug diese Frist in den deutschen Städten drei Tage. Das Stapelrecht verpflichtete nicht überall sämtliche durchziehende Kaufleute; ebenso unterstanden ihm in den verschie-

11) *Skizze: Das Stapelrecht*

denen Städten und zu verschiedenen Zeiten nicht alle Waren. Sogar ^{man} in Norddeutschland und im Osten die Reihe der "Stapelgüter" eine ganz andere als z. B. am Rhein. Die ~~Haupt~~ wichtigsten waren hier: Kupfer, Zinn, Häute, Pelzwerk, Felle, Wolle, Tücher, Flachs, Werg, Hanf, Leinen, Talg, Wachs, Flaumfedern, Butter, Fettwaren, Eisen, Vitriol usw. Den Stapelgütern stehen die "Venthewaren" gegenüber, die von den Stapelverpflichtungen frei waren.

1) Mit dem Stapelrecht war meist auch der Zwang verbunden, engros zu verkaufen. Diese Bestimmung liegt z. B. Siegesmund in einem der von ihm der Stadt Mainz erteilten Privilegien fest: die vom fremden Händler zum Verkauf nach Mainz gebrachten Waren sollen "in das städtische Kaufhaus gelegt und nicht ausgeschnitten oder ausgewogen" werden. Der Stapelzwang galt sowohl auf dem Wasser- als auch auf dem Landwege. Es war verboten, den Umkreis des Stapels zu umgehen; vielmehr musste der Fuhrmann die Stapelstrassen befahren. Die Waren mussten innerhalb der Ringmauer abgeladen, und für die nicht verkauften Waren musste eine Abgabe bezahlt werden. Die Strafe für Vergehen gegen die Stapelbestimmungen wurde mit Entziehung der Ware und oft auch noch mit der Zahlung einer Busse gegeben.

Die Anschauungen über die Gründe der Entstehung des Stapelrechtes sind verschieden. Die eine ist die, dass es ^{lediglich} ein Recht ist, das irgend einem bevorzugten Platze erteilt wurde, um ihm Vorteile zu gewähren gegenüber anderen und zwar oft zu deren Nachteil.

- 1) Mainzer Stadtarchiv: Allgemeine Geschichte des Erwerbs der Renten: S. 50
- 2) Sammlung kurfürstlich-mainzischer Urkunden.

Wahrscheinlich aber ist, dass das Stapelrecht aus einem Brauch entstanden ist, der sich aus Nützlichkeitserwägungen ergeben hat. So hatte schon Karl der Grosse, um den Verkehr der fremden Völker überwachen zu können, gewisse Plätze an der Grenze bestimmt, an denen von den Avarn und Slaven Waren eingetauscht werden konnten. Solche Städte waren Magdeburg, Regensburg, Erfurt, Lorsch, Bamberg und andere.

Die Haupthandelsstrassen waren von anfang an die Flussläufe, und die besten Strassen liefen meist längs der Flüsse. Die Kaufleute bevorzugten als Halteplätze auf ihren Handelszügen immer wieder die gleichen Orte, wie wichtige Strassenkreuzungen, Mündungen von Nebenflüssen und vor allen auch geschützte Orte, Residenzen und königliche Pfalzen. So entwickelte sich der Brauch des "Stapels" aus natürlich gegebenen Bedingungen, und die Vorteile, die sich daraus für die Einwohner ergaben, suchte man sich durch ein Zwangsrecht zu sichern.

Doch mit dem Aufkommen neuer Städte, die sich den Vorteil des Stapelrechtes häufig zu erringen wussten, wurde es ein Recht, das sich nicht nur fördernd auswirkte, sondern oft auch die Bewegungsfreiheit der Kaufleute hemmte. Der Landesherr erteilte diese Privilegien nicht aus Zweckmässigkeitsgründen, sondern er belohnte mit ihnen geleistete Dienste, oder er verlieh sie aus irgendwelchen Ursachen, die sich aus dem Verhältnis der Stadt zu dem Herrscher ergaben. Schliesslich lag auch ein Vorteil für diesen darin, weil die Zollkontrolle bei Weitem vereinfacht war. Zu den ersten Stapelplätzen gehören:

Speyer, Mainz, Köln, Trier, Frankfurt a/M., Minden, Frankfurt a.d.Oder, Bressen, Magdeburg, Hamburg, Regensburg, Ingostadt,¹ Naumburg und Erfurt. Später erhielten auch kleinere Städte das Vorrecht; jedoch hatten sie meist nur die Bedeutung von Zollstellen.

In den Stapelstädten kam es zu einer besonders strengen Ausprägung des Gästerechts, das in den meisten Punkten darauf gerichtet war, die Vorteile der Stadt und ihrer Bürger zu wahren; oft artete es sogar in Gehässigkeiten aus.

Eine Ausnahme des Stapelzwanges gestattete das Messrecht. Es erlaubte, dass z. Zt. von Jahrmärkten und Messen jeder beliebig mit seinen Waren ab- und zu gehen durfte. In ganz enger Verbindung mit dem Stapelrecht stand das Umschlagsrecht. Alle vorbeigehenden Güter mussten umgeladen und durften nur von den "Stapelgenossen" der Stadt weiter befördert werden; d. h. zur Weiterfahrt durften nicht dieselben Fahrzeuge benutzt werden. Das Umschlagsrecht war besonders am Rhein üblich.

Dort ist auch in einzelnen Städten das "Krahnrecht" mit dem Stapelrecht verbunden gewesen. Es bestimmte, dass die Waren angehalten werden durften, um sie zur Kontrolle der Abgaben zu messen oder zu wiegen. Die Rang- oder Reihefahrt (Bürtfahrt) stand ebenfalls im Zusammenhang mit dem Stapelrecht. Man stellte eine bestimmte Ordnung der Schiffer auf, nach der sie die eingegangenen Waren beförderten. Besonders in Mainz war die Rang- oder Reihefahrt lebhaft entwickelt.

Mainz war schon in der ältesten Zeit im Besitze des Stapel-

rechtes, verbunden mit dem Recht des Umschlags. Es galt sowohl zu Wasser als auch zu Lande; doch hatte es nur grössere Bedeutung für die Waren, die auf dem Rheine nach Mainz kamen oder vorübergeführt wurden. Die Stadt legte von Anfang an den Hauptwert auf das Umschlagsrecht, das auch jederzeit weit strenger durchgeführt wurde als das unter dem Namen des eigentlichen Stapelrechtes bekannte, nach welchem gewisse Gattungen von Waren eine bestimmte Zeit zum Verkaufe ausgestellt werden müssten.

Der hauptsächlichste Entstehungsgrund für das Stapel- und Umschlagsrecht in Mainz liegt in den natürlichen Verhältnissen und der Lage der Stadt, besonders hinsichtlich des Wasserweges. Die besondere Beschaffenheit des Rheines erforderte eine Einteilung in Strecken, nach deren Zurücklegung der Handel und die Schifffahrt an bestimmten Plätzen Station machen konnten. Die ungleichen Tiefen, die vielen Sandbänke und Felsen erforderten Fahrzeuge von verschiedenem Bau und verschiedener Grösse, die den Stromverhältnissen angepasst waren und vor allem die Führung eines kundigen Schiffers. An den Stationen wurden die Waren umgeladen und auf anderen Schiffen weiterbefördert. Es ist selbstverständlich, dass sich diese Umschlagsplätze zu Mittelpunkten des Handels entwickelten. Nach und nach wurden dort sichere Häfen und praktische Einrichtungen zum Ein- und Ausladen angelegt und Kaufhäuser zum Aufbewahren und Ausbieten der Güter erbaut.

1) Fr. v. Kesselstatt: Das Stapelrecht od. d. Stationsfahrt auf dem Rheine. S. 8.

Mainz, an der Mündung des Maines in den Rhein, erfüllte alle Bedingungen eines Stapel- und Umschlagsplatzes. Es wurde der Mittelpunkt der oberen und niederen Rheinfahrt und eine der Hauptstationen an dem Flusse. Vermutlich ist in Mainz der Brauch, alle vorbeikommenden Güter umzuschlagen, dem Stapelzwange vorausgegangen; in den vom Landesherrn erteilten Privilegien werden sie meist zusammen genannt.

Jedoch ist es unrichtig, wenn man die Gründe der Nützlichkeit in späterer Zeit noch anführen will, wenn es gilt, den erzwungenen Umschlag zu verteidigen, nachdem er nur ein Hemmniss für den Verkehr geworden ist.

Lange bevor der Brauch des Umschlages und Stapels vom Landesherrn als Recht verliehen wurde, finden sich in den Urkunden der Stadt Mainz Privilegien, die darauf hindeuten, dass schon damals mit dem Umschlag für die Stadt Vorteile verknüpft waren, die sie sich durch königliche Verordnungen sichern wollte. Von einem eigentlichen Stapelrechte wird darin nicht gesprochen, doch ist wohl anzunehmen, dass es für gewisse Waren üblich war. Der Stadt Speyer soll schon Heinrich V. das Stapelrecht zugesprochen haben und zwar in der Form, dass alle Stapelgüter, die den Rhein hinaufführen, ausgeladen werden mussten und dass für die weitergeführten der Umschlag zu zahlen war; zu den Stapelgütern rechneten damals vor allem gesalzene Waren.

Wie es dort recht war, wird es in Mainz ähnlich Brauch gewesen sein. Im Jahre 1106 verlich Heinrich V. der Stadt

1/)

1/1) *Mainzer Stadtarchiv: Allgemeine Geschichte des Erwerbs der Reuten S. 15*

eine Urkunde, worin er den Bürgern und Handelsleuten von Mainz freie Fahrt auf dem Rhein und Main zugesteht und den fremden Kaufleuten, wenn sie dort landen und ihre Waren verkaufen wollten, gebietet, "solche in das gemeine Haus der Kaufleute derselben Stadt niederzulegen und dafür zu entrichten, was recht und billig ist." Eine andere Urkunde Heinrichs V. aus dem Jahre 1112 gibt der Stadt Mainz das Recht eines freien Handels und der Nutzungen, welche derselben bisher durch das Anlanden der Waren an ihren Gestade, "sie kommen her, wo sie wollen," zugeflossen sind. Lothar II. bestätigte die Privilegien bei seinem Regierungsantritt. Unter den vielen Vorrechten, die Friedrich II. der Stadt verliehen hat, gebietet eines den Kaufleuten, welche mit ihren Schiffen und Waren nach Mainz kommen und dort verkaufen wollen, "die Gebühr zu entrichten nach Massgabe alter Rechte und Herkommen"; ferner, "dass auch diese Handelsleute wegen ihrer Geschäfte mit der Stadt daher zu Recht stehen sollen und im Falle der Not oder Nützlichkeit mit Arrest bestraft werden sollen." Auch Friedrich II. bestätigte der Stadt die Freiheit von allen Zöllen zu Wasser und zu Land, "dahingegen die nach Mainz kommenden Kaufleute ihre Waren in Kaufhäuser und am Rhein, der Stadt verzollen und hingegen keine Zollfreiheit vorschützen sollen."

Mit Beginn des vierzehnten Jahrhunderts begann für die Stadt eine neue Epoche. Der Zwiespalt bei den Söhnen der Könige ergab für die Stadt und ihre Verfassung manche Veränderung; vor allem wurden die Stadtprivilegien weit häufiger

- 1) Mainzer Stadtarchiv: Allgemeine Geschichte des Erwerbs der Renten S. 20
- 2) Mainzer Stadtarchiv: Allgemeine Geschichte des Erwerbs der Renten... S. 23

1) So stand Mainz bei der Wahl zwischen Ludwig dem Bayer und Friedrich dem Schönen immer fest auf der Seite Ludwigs, und dieser belohnte die Treue mit vielen Vorrechten. Er erneuerte das Recht der Zollfreiheit für die einheimischen Kaufleute, " dahingegen mussten auswärtige Kaufleute, welche ihre Waren in der Stadt, im Kaufhause oder am Rhein zum Verkauf brachten, der Stadt ihr Recht davon geben, als von alters Herkommen ist. (1327).

2) Im Jahre 1328 folgte diesem Rechte ein anderes, nämlich das, " dass alle Kaufleute für ihre Waren, die zu Schiff nach Mainz kommen und dort am Rhein oder im Kaufhause und nicht zu Markt verkauft werden, der Stadt geben sollen, als man vorhin davon gegeben hat." Auch von den nachfolgenden Herrschern wurden immer wieder die Stadtrechte bestätigt, sogar von Karl IV., dessen Gegner von Mainz begünstigt worden war. In einer Urkunde des Königs Wenzel (1379) heisst es u. a., dass den Bürgern an ihren Gefällen, " die sie gemeinlich haben an dem Kaufhause, an den Zellen, an den Krahen, an dem Ungelde, an der Wage, der gemeinen Stadt und an dem Lagerhause dasselbst und alle Rechte an dem Ryne, so sich das Weichbild derselben Stadt wendet, und an der Kaufmannschaft uff denselben Ryne kein Eintrag und Minderung geschehen soll." König Sigismund bestätigte die alten Stadtfreiheiten und bestimmte, dass die Waren, die von fremden Kaufleuten in der Stadt oder in deren Kaufhause verkauft werden, nicht ausgeschnitten oder ausgewogen, sondern ganz verkauft werden sollen.

- 1) Mainzer Stadtkalendar: Allgemeine Geschichte des Erwerbs der Renten... S. 31
- 2) Mainzer Stadtkalendar: Allgemeine Geschichte des Erwerbs der Renten S. 34
- 3) Mainzer Stadtkalendar: Allgemeine Geschichte des Erwerbs der Renten S. 39

Die Behauptung der späteren Kurfürsten, dass sie das Stapelrecht bis in die ältesten Zeiten zurückführen können, ist unrichtig. In den Privilegien befindet sich bis zum Ende des fünfzehnten Jahrhunderts nichts, was auf die Rechtmäßigkeit des Stapels hinweist. Jedoch waren alle Vorbedingungen und Einrichtungen, die der Stapel erfordert, schon lange vorher vorhanden, sodass wohl anzunehmen ist, dass die Stadt ihre Privilegien dahin auffasste, dass sie die Ausübung des Stapelrechtes als selbstverständlich ansah.

In welcher Weise und mit welcher Strenge sie dabei vorging, ist nicht bekannt. Bis zum Jahre 1460 waren die Privilegien in Händen der Stadt, die, wenn sie auch nie eine unmittelbare Reichsstadt war, so doch "eine für sich selbstständige von Kaiser und Reich sowie von den damals dahier gewohnten Erzbischöfen und Kurfürsten anerkannte freie Stadt gewesen ist, die ihre eigene Verfassung, ihre besonderen Freiheiten und viele Gerechtsamen gehabt hat."

1462 eroberte Adolf von Nassau die Stadt und vertrieb Diether von Isenburg, auf dessen Seite Mainz gestanden hatte. Mit der Übernahme der Stadt durch Adolf von Nassau gingen ihre Rechte und Freiheiten verloren. Ursprünglich hing alles, was den Handel, die Handwerker usw. betraf, allein von ihr ab. Sie gab darüber Gesetzze und Verordnungen, bestimmte und erhob die Abgaben. Sie erbaute auf eigene Kosten die öffentlichen Gebäude und Anlagen, von denen sie auch

1) Mainzer Stadlarowir: Akten über Krähnen, Waag, Kaufhaus.

die Einkünfte erhielt. Das Eigentumsrecht an vielen Einrichtungen beweisen alte Urkunden und Wahrzeichen an den Gebäuden. Nach und nach haben sich Diener der Kurfürsten und die Mainzer Geistlichkeit manche der Stadtrechte angeeignet, worüber es oft zu Streitigkeiten kam. Die wurden durch besondere Verträge, *Rachtungen* genannt, beigelegt. Im Jahre vor dem Untergang der Stadtfreiheit 1462 wurde schon der zweite Krahn von der Stadt erbaut. Die Rente befand sich in den Händen der Bürger; in dem Renthouse wurden die Abgaben der zur Stadt gebrachten Waren, wie Früchte, Wein, Mehl, Vieh usw. erhoben. Dort war auch die städtische Wage aufgestellt. Der Rentmeister wurde von der Stadt ernannt. Schon im vierzehnten Jahrhundert wurde das Kaufhaus am Brand erbaut, welches ursprünglich nur für den Handel bestimmt war. " (Es diente zur Halle für die zum Kauf ausgestellten edleren Waren und zur Niederlage für fremde Güter.) Diese Tatsachen bezeugen alle, dass ehemals die Stadt im Besitze der Vorrechte gewesen ist.

Obwohl der Zustand, in dem sich der Rhein befand, grosse Schwierigkeiten für die Schifffahrt verursachte, zog der Handel trotzdem den Verkehr auf dem Strome dem Landwege vor. Der Wasserweg war bei weitem sicherer und bequemer als die meisten Landstrassen. Auch der Personenverkehr wickelte sich zum grossen Teil auf dem Rheine ab. Schon Karl der Grosse und Ludwig der Fromme sollen auf ihren Reisen die Fahrt zu Schiff vorgezogen haben.

4/ Ein Privileg Karls des IV. (1356) an die Stadt Mainz verlieh ihr "Gericht, Zoll, Gelaid, Obrigkeit und Jurisdiction auf dem Rheine und Main." Gerade dieses Recht gab oft den Grund zu Streitigkeiten zwischen Mainz und Frankfurt. In allen Verordnungen, die den Handel und Verkehr betreffen, ist die Schifffahrt besonders berücksichtigt und betont. Auch zeigte man schon in ältester Zeit grössere Sorgfalt und Strenge in den Verordnungen des Umschlags als in denjenigen, die den Verkauf der niedergelegten Güter betrafen.

Eine wichtige Bestimmung, die auf den Branch des Stapels schliessen lässt, ist der Zwang, dass die fremden Händler ihre Waren nicht unter einer bestimmten Menge abgeben durften. Auch die Verordnungen über den Zweck des Kaufhauses und der Krähnen sind ganz die gleichen, wie sie in den Stapelstädten üblich waren.

2/ Dennoch ist vermutlich von einem gesetzlichen Stapel nichts vorhanden gewesen. Nachdem sich die Kurfürsten der freien Stadt bemächtigt hatten, stellten sie allerdings die Behauptung auf, dass, ähnlich wie in einigen anderen Rheinstädten, der Stapel schon lange bestanden habe. Dass keine Rechtsgrundlagen darüber vorhanden waren, schoben sie darauf, dass dieselben bei den Wirren der Zeit vor 1462 verloren gegangen seien. Jedenfalls war das Streben der Kurfürsten von jetzt ab darauf gerichtet, sich die erlangten Privilegien zu erhalten und neue zu erwerben.

- 1/ Fugger v. Kirchheim: Abhandlung über die Grenzen der Mainz zustehenden Oberhoheit. S. 9
- 2/ G. v. Kesselstatt: Das Stapelrecht oder die Stapelstädte auf dem Rheine... S. 14

Nach vielen vergeblichen Anstrengungen, die schon die freie Stadt Mainz gemacht hatte, gelang es dem Kurfürsten Berthold von Mainz, einen sicheren Rechtsanspruch auf den Stapel zu erhalten. Auch er legte das Hauptgewicht auf die Rheinschiffahrt, den Umschlag und die damit verbundenen Vorrechte. Vierzehnhundertsechundachtzig heisset es in einer Urkunde König Maximilians: " dass Er (Ertz-Bischoff Berthold) sein Stadt Maintz mit aller Obrigkeit, Gerechtigkeit, Uebung und Herkommen, Staffel, Niederlag und anders inhaben, besitzen, versehen, regieren, nutzen und gebrauchen.... soll." An dieser Stelle ist der Stapel zum ersten Mal als ein Privileg der Stadt Mainz erwähnt und zwar im Zusammenhang mit anderen, als ob es, wie diese, schon von alters her bekannt und verbrieft sei. Die Urkunde, die den Stapel rechtsgültig macht, zeigt ebenfalls, dass es der Kurfürst verstanden hat dem Könige seinen gerechten Anspruch darauf glaubhaft zu machen.

4) Mainzer Stadtkonv. Allgemeine Geschichte des Erwerbs der Renten S. 42.

Kurfürst Berthold, dem Maximilian zu Dank verpflichtet war, forderte als Belohnung für seine Dienste eine unanfechtbare Bestätigung des Stapelrechtes, die dieser am 14. Juli 1495 zu Worms ausstellte. Damit beginnt erst die Zeit, in der man von einem Stapelrecht der Stadt Mainz sprechen kann, einem Rechte, das die grösste Bedeutung für ihre Handelsgeschichte, besonders für ihre Beteiligung an der Rheinschiffahrt hat.

Die Urkunde selbst lässt erkennen, wie das Stapelrecht sich in Mainz auswirkte und worauf das Hauptaugenmerk gerichtet war. Nach einer langen Einleitung heisst es in dem Schriftstücke:

"Wir Maximilian von Gottesgnaden..... Bekennen und thun kundt allermeriglich mit diesem Brieff, dass der Erwürdige Bertholdt Ertzbischoff zu Mayntz unser und des heyligen Reichs Ertzkanzler lieber Neve u/s hat fürbracht, wie bey seinen fürfahren Ertzbischoffen zu Mainz in der Stadt Mayntz lange Zeit, ein staffel mit der niederlag und usbschlage der Kaufmannschaften übung undt gebräuch seyn herkommen und mit ihrer Ordnung und masgehalten worden, und uns untertheniglich angeruffen und gebetten, dass wir seiner Liebe Nachkomme und Stifft Mainz die gemelte Staffel mit allen undt jenen Übungen und Gebräuch, wie die untzhero geübt, gehalten und gebraucht worden ist zu besteten und confirmieren genediglich geruheten."

Diese Einleitung der Urkunde ist der beste Beweis, dass die Kurfürsten tatsächlich ihren Anspruch auf das Stapelrecht in der Hauptsache damit begründeten, dass sie es als ein der Stadt von alters her zukommendes Recht bezeichneten. Es spielen nicht mehr Gründe der Nützlichkeit eine Rolle, sondern sie betrachten das Privileg lediglich als eine Erwerbung, aus der sie Nutzen ziehen können. So

erteilt es auch Maximilian, wie es in der Urkunde weiter heisst, als eine Belohnung:

"deshalben wir angesehen des gemelten Artz-
bischoven vleise, bede undt ihme seine Nachkom-
ment und Stifft Maintz solche Staffel zu der
Stat Maintz mit allen und jeden rechte Uebungen
herkommen, Bezirkh und Gebrüch bestedigt confirmirt
und ernsuwert, besteten, confirmiren aus beson-
deren Genaden und geben ihme auch die von neuen
uss Königlicher machtvollkommenheit eigener Be-
wegnus und rechter Wissen in und mit Craft dieses
Briefs, also dass der genanth unser lieber Neve und
Churfürst sein Nachkommen, und Stifft, solche Staffel
sollen und mögen hinfürder ewiglich halten üben und
gebrauchen mit Niederlage Umschlage, und aller Ge-
rechtigkeiten, wie die untzhero gehalten, geübt und
gebraucht worden ist von allerminiglich ohnverhindert;
und erstaden auch hiermit, uss vorgemelter macht und
wissen, alle und jede mangel und gebrechen, wie
und in weswegen die möchten hirwider gesein oder an-
gezeigt werden auch ohngehindert und hindannen gesetzt
Obladung von uns, gegen den gemelten Artzbischoffen
Berthold auf jemandes ansuchen der gemelten Staffel
halbausgangen und die sach zurecht anhängig gemacht,
wäre, dass und alles andere wie hirit aus vorge-
melter macht und bewegnus wollen hindan gesetzt haben;
Und gebieten darauss allen, und jeden Churfürsten,
Fürsten, Praelaten, Graffen, Herrn Ritterschafft und
Stätten bei einer peen, nämlich tausent Mark löttiges
feines golds halb zu unser königlicher Cammer und
den anderen halben theil, dem gemelten unsern lieben
Neven, seinen Nachkommen und Stifftahn Übung und ge-
brüch solcher staffel nit irret verhindert, oder
enget, sondern sie den, ohne Irrung und Eintrag beruret,
gebrauchen und niessen lasset als lieb euch und euweren
jeden sey unsere und des Reichs schwere Ungnadt und
die vorgemelte peen zu vermeiden mit Urkundt diess
briffs besigelt..... "

Diese wichtigste Urkunde sagt nichts davon, ob das
Stapelrecht sowohl zu Wasser als auch zu Land ausgeübt werden
durfte. Da sie aber auch keine Einschränkung enthält, so ist
anzunehmen, dass die Bestimmungen auch für den Handelsver-
kehr auf den Landstrassen gültig waren. Das Recht, einige
Gattungen von Waren, besonders Lebensmittel, auf bestimmte
Zeit zum Verkaufe ausstellen zu lassen, wurde anfangs durch-

1) Mairner Stadthandw. Allgemeine Geschichte des
Erwerbs der Renten... S. 73

geführt, später jedoch mehr und mehr vernachlässigt, und zum Schlusse war es nur noch der Umschlag und die damit verbundenen Vorrechte und Bestimmungen, die man als den Mainzer Stapel bezeichnet.

Obgleich die Kurfürsten sich so sehr um die Erwerbung des Stapels bemüht hatten, war in der ersten Zeit die Durchführung nicht sehr streng. Selbst mit dem Umschlag wurde es nicht so genau genommen. Besonders z. Zt. der Reformation und im dreissigjährigen Krieg geriet manches Vorrecht in Vergessenheit, und die Stapel-Bestimmungen hatten mehr und mehr an Strenge und Genauigkeit verloren. Dass sie von den anderen Rheinstaaten jedoch anerkannt und Stapel und Umschlag wirklich geübt wurden, bestätigt z. B. das später angeführte Kurpfälzische Schreiben an die kurfürstliche Regierung in Mainz.

Johann Philipp von Schönborn (1647 - 1673) bemühte sich nach dem dreissigjährigen Kriege, des Wirrwars in den Verhältnissen der Stadt Herr zu werden und wieder Ordnung zu schaffen. Besonders lag ihm die finanzielle Not der Stadt am Herzen, und er hoffte durch Erneuerung des Stapelrechts zur Hebung des Wohlstandes beitragen zu können. Mit aller Strenge trat er für das Vorrecht der Stadt ein; besonders, da man gerade den Stapel von seiner ungünstigen Seite zu beleuchten begann und ihn zu bekämpfen suchte. Mit der Wahlkapitulation Ferdinands III., die das Bestehen des Stapels stark gefährdete, begann auch für Mainz der Kampf um seine

1) H. Schrodt: Kessen-Parinstadt ist das Mainzer Stapelrecht in den Jahren 1658-1683.

1) Erhaltung, der mit aller Heftigkeit geführt wurde. In dieser Wahlkapitulation (1636) heisst es: "Bieweil sich aber zuträgt, dass zwar der Name des Zolles nicht gebraucht, sondern unter dem Vorwande einer Niederlag, Stapelgerechtigkeit, oder sonst von den auf - und abfahrenden Schiffern und Waren, ebenso viel, als wenn ein rechter Zoll wäre erhoben wird, so sollen alle und jede ohne Verwilligung des kurfürstlichen Kollegii, also ausgebrachten Konzessionen unter was Schein und Namen dieselben auch immer erhalten worden, null und nichtig sein." Allerdings ist hierbei auf die vielen Zölle hingezielt; doch wurde man dadurch auf die Nachteile des Stapels aufmerksam.

Das heisst jedoch nicht, dass die Stapelstädte nun ebenfalls das Ungünstige ihres Vorrechtes erkannten und danach handelten. Im Gegenteil, die meisten hielten es für richtig, ihr Stapelrecht zu erneuern und zu befestigen. So auch Johann Philipp von Schönborn. Vor allem richtete sich der Mainzer Stapel gegen Frankfurt, das durch den guten Besuch seiner Messen mehr und mehr emporwuchs und dem Handel von Mainz gefährlich wurde.

2) Ein heftiger Streit entstand zwischen Kurmainz und Kurpfalz, deren Handel durch die verschärften Stapelbestimmungen sehr benachteiligt wurde.

Schon aus dem Jahre 1542 sind heftige Anklageschriften der Kurpfalzen Mainz erhalten, die jedoch immer erfolglos waren. (1542 Extr. eines Schreibens Pfalzgraf Ludwige, dat. Samstag nach Lucia 1542). (An die Churf. Mainz. Reg. - woraus zu ersehen, worinnen damals die Mainzer Stapelordnung bestar

- 1) Mainz Stadterwir: Sammlung kurfürstlich-mainzischer Verordnungen.
 2) Mainzer Stadterwir: Sammlung kurfürstlich-mainzischer Verordnungen. S. 201

den: Wir werden berichtet, dass LL wegen zu Menntz gebott angelegt worden, dass thun hinführo khein Niederlendisch Schiff mehr heruff abwendig Oppenheim und Wormbs frucht oder anders zu laden gestattet, auch dass sie die Schifflewte zu Menntz gedungen werden, bleiben zu halten; und so die Kauflewte in der Pfaltz wein, frucht oder anderes kaufft hetten, wollen sie das hinweg haben, müssen die Schifflewte andere Schiff nemen, solichs hinab zu führen bis ghen Meintz, und dann da wider us, und erst in Ir Schiff laden und fürter ghen thalt faren, als dass Ihnen mit denselbigen Schiffen, in die sie in der Pfaltz geladen weither nit, dan ghen Meintz an Cran zu fharen gestattet werden wolt. - - - - dweil dan solichs von unserer der vier Churfürst by Ryne einigung und Bolordnung zugegen ist unser fruntliches bitten usw. - - - -

1605 erhob Kurpfalz neue Beschwerden gegen Kurmainz, die sich gegen die vielen abgaben, die der Stapel mit sich bringt, richten. Es heisst hier u. a. : " Vor alters sollen die Kaufleuth, die mit Ihrem Schiff und geschirr wein und frucht den Rhein hinuntergeführt, nur den Zoll zu entrichten schuldig gewesen seyn; jetzt sollen sie zu Viltzbach vom Fuder wein Rhentengeltt sechs alb, auch sechs alb Cranengeldt ob sie gleich nichts ausladen, entrichten und so lang, als sie dem zöller ein Urkund bringen, dass alles entrichtet, still liegen müssen. - Solche Rhenten sollen nunmehr von den Frichten auch begehrt werden. - So sollen auch diejenigen, die wein ghen Mainz zu feilem Kauff führen zu Viltzbach den zoll entrichten, und wo sie den nit verkauffen und nach dreye

Tagen wieder herausführen, denselben wiederum ^{zu} verzollen an-
gehalten werden.“--Diese Punkte wurden dem Rhentmeister von
Mainz zur Beantwortung übergeben. Er beruft sich auf das alt-
hergebrachte Stapelrecht der Stadt, das nur in der alten
Form durchgeführt werde; von einer Neuerung oder Uebertre-
tung könne nicht die Rede sein. Die Behauptung, dass für Wein
der unverkauft wieder aus Mainz eingeführt werde, abermals
ein Zollerhoben werden sei, weist er als unrichtig zurück.

Erneut und verstärkt traten die Zwistigkeiten dann wie-
der unter Johann Philipp von Schönborn zutage. Mehreren seiner
Aufrufe begegnete Kurpfalz mit Widersetzlichkeiten. 1657
richtete er abermals ein Schreiben an den Kurfürsten von der
Pfalz, in dem er energisch gegen die Schwierigkeiten und
Hindernisse auftritt, die dieser dem Mainzer Stapel entgegen-
stellte. Im übrigen begegnete er den Anmassungen mit dem Hin-
weis auf das rechtlich festgelegte, unantastbare Stapelrecht
der Stadt: " sie wissen wohl....dass durch solchen unrechten
und hochverbottenen Gewalt Chur Mayntz Ihr andero von Alters
wohl hergebrachter Profession nicht abtrutzen oder abzwingen
lassen, können noch werden; Und wann Seine Churfürstliche
Durchlaucht wider das Mayntzische Jus Stapulae und dessen
übung einigen Anspruch zu haben vermeinen dass Sie solchen
nicht durch Ergreifung der gleichen unzuverlässigen extorsion
nen und zwar under dem Namen der an sich selbst im Römischen
Reich hochverbottenen represalien, via facte, sondern durch
ordentlich Recht dessen Sich Chur Mayntz niemahlen ent-
schittet und dann noch dar zu erbietig ist, ausfündig zu

41 Mainzer Stadtarchiv: Sammlung kurfürstlich-mainzer
scher Urkunden. S. 202.

machen von Rechtswegen schuldig und gehalten wehre. Und solches umb soviel mehr, weilen Ihr das Mayntzische Stappelrecht und dessen ersessenes Herbringen nicht unverborgen ist in dem sie selbst in gedachtem Ihrem Patent gestehen, (dieses Patent, eine Schrift gegen den Mainzer Stapel, gab die Kurpfalz im Jahre 1656 in öffentlichen Druck) dass von Ihren Voreltern und Ihr jederzeit bestritten und contradicirt worden seye und weilen derselben sambt aller darwider geführten Praetentionen ohnerachtet die Mayntzische Stappel, Niederlag und Umschlag rühriglich und zwar ohne den Commercien Abbruch ebener massen als nach uff gegenwärtige Stund ohnunderbrochen continuirt worden, wie solches viele Mayntzische Stappel und Kaufhausbücher, Prothocollen, Registern, Rollen, Ordnungen und Reversen von Zeiten zu Zeiten unwidersprechlich erweisen. - - - - "

Auf einem Zoll-Kapitelstage zu Frankfurt 1656 hat Johann Philipp eine Erklärung über die strenge Beaufsichtigung der den Stapel dienenden Einrichtungen abgegeben, die er in diesem Schreiben noch einmal wiederholt: " Seine Churfürstliche Gänden erklären sich auch hiermit nachmahls, dass Sie keine Ersteigerung der Stappelgelder oder Excess, bey den factoren und sonsten zu gestatten gemeynt seyn, wie sie dann albereit vor ungefehr einem Jahr gewisse Commissarios nacher Frankfurt verordnet und denselben Specialbefehl uffgetragen, von den Kauff- Handels- und Schiffleuten, wann dieselbe wegen einiger Excess, und neuerlichen Beschwerthen so bei Exercirung dess Stappel - Umschlags - und Niederlag Rechtens bey den Bedient

1) Mainzer Hallaronid: Sammlung kurfürstlich-mainzerischer Verordnungen S. 203

in Kauffhaus und bey den Kranen und Faktoren wie auch den Harckschiffen eingerissen seyn möchten, icht was vor und anzubringen hätten anzuhören und zu vernehmen auch was dieselbe der Ordnung zu widerlaufend befinden, abzuschaffen. Und ob sie zwar wohl die Cölnische Schiffleut vor sich beschieden und von denselben soviel vernommen, dass sie sich einiger Beschwerden nit zu erinnern noch wegen dess Stappel- umschlag und Niederlagsrechten sich zu beklagen wüsten, So seynd Sie jedoch ferner des gutwilligen Erbietens uff den fall annach ein anders von Kauff - Handels- oder Schiffleuten bey Ihre geklagt und bewiesen werden solte alsdann die Abstellung daruff alsobalden verfügen zu lassen."

Es ist wohl begreiflich, dass der Kurfürst von der Pfalz sich gegen den Mainzer Stapel auflehnte; denn dieser sperrte Mannheim fast völlig vom Verkehr ab. Der Streit wurde schliesslich beigelegt, besonders nachdem man dem oberrheinischen Verkehr einige Erleichterungen gewährt hatte. Man gestand der Pfalz zu, Wein und Früchte auf einem Boden an Mainz vorbeizuführen; der Umschlag¹¹ musste jedoch bezahlt werden.

Weit bedeutender als gegen das Oberland war die Durchführung des Stapels gegen die Stadt Frankfurt. Bisher hatte man die Schiffe, die von Köln kamen, zuweilen ohne Umschlag nach Frankfurt passieren lassen; dagegen richtete man seit dem dreissig-jährigen Kriege seine Massregeln.

Wie wichtig der Stapel den Kurfürsten war, zeigen die zahlreichen Bestimmungen und Verordnungen, die zur Ordnung auf dem Stapelplatz erlassen sind. Die wichtigsten Bestimmungen betreffen in der Hauptsache den Umladezwang. Zwischen den Stapelplätzen durfte nicht ausgeladen werden; die Uebertretung dieser Ordnung wurde mit dem Verbot bestraft, dass der Schiffer weder am Werft anlegen, noch den Krahn benutzen durfte.

Der Krahn dient dazu, die Waren ein- und auszuladen und von Schiff zu Schiff zu befördern. Schon 1435 war Mainz im Besitz eines Krahns am Ufer des Rheines. 1460 wurde ein zweiter erbaut. Zahlreiche Verordnungen und Aktenstücke zeugen davon, dass mit dem Mainzer Stapelrecht auch das sogenannte Krahnrecht verbunden war; es ist dies das Recht, die ankommenden Waren auszuladen und nachzuwiegen, um die Höhe des Zolles und der Abgaben kontrollieren zu können.

Die Mainzer Krahnordnung, die im Laufe der Zeit immer mehr *ausgearbeitet* wurde, regelte die Handhabung des Krahns und die mit dieser Einrichtung verbundenen Abgaben. Der Nachfolger Johann Philipps von Schönborn, Kurfürst Lothar Friedrich, gab im Jahre 1674 der Stadt eine umfassende Krahnordnung. Schon Johann Philipp hatte eine Regelung versucht, doch war eine feste Fassung der Bestimmungen notwendig geworden, da sich viele Missbräuche eingeschlichen hatten.

Es heisst in der Einleitung der Verordnung von 1674:

1) Mainzer Stadtarchiv: Kurfürstlich-mainzische Krahnordnung.

" Wir....bekennen und thun kundt hiermit, nachdem zübehöriger Übung Unserer und Unseres Ertzstiftes alt hergebrachter Staffel-Gerechtigkeit in Unserer Stadt Mayntz vornehmlich auch daran gelegen, dass bey Unseren Crahnen gute Ordnung und Richtigkeit gebraucht und gehalten, folgendes auch sowohl frembden Kauf- und Schiffleuthe als eingewessenen, geistlicher und bürgeren in ihrem Gewerb und handlung alle beförderung wiederfahren möge. " -- Die Bestimmungen sind folgende:

" Der Krahnemeister soll jedem der Krahnknechte (bei jedem Krahn waren 4 Knechte) pro Quartal für Kost und Lohn zehn Gulden geben. Dazu gibt die kurfürstliche Verwaltung jährlich noch vier Malter Korn. Die Krahnknechte werden angehalten, den Befehlen des Krahnemeisters getreulich nachzukommen; sie sollen sich befleissigen, damit die Kauf- und Schiffleute möglichst rasch befördert werden. Sollte jedoch ein Krahnknecht nachlässig und ungehorsam sein, so wird er mit Wissen und Genehmigung des Rentmeisters vom Krahnemeister entlassen und je nach der Schwere des Vergehens bestraft.

Vom Rentmeister werden auch die Krahnknechte eingestellt, und zwar müssen es des Lesens und Schreibens kundige Personen sein. Da es oft vorgekommen ist, dass die Kauf- und Schiffleute unnötig bei den Krahn aufgehalten worden sind, weil der Krahnemeister nicht persönlich anwesend war und sie ausserdem die Abwesenheit des Meisters zu unrichtigen Angaben ausgenützt haben, wird befohlen, dass dieser täglich sich beim Krahn aufhalten soll und zwar so lange, wie die Bedienten auf

der Renthe und im Kaufhaus sind und die Arbeit am Krahn währt. Er ist verpflichtet die aus- und eingeladenen Waren und Güter selbst aufzuzeichnen und darüber genau buchzuführen. Bei Erkrankung oder sonstigen dringenden Abhaltungen soll eine andere Vertrauensperson sein Amt übernehmen; auf keinen Fall soll er die Führung der Register den Krahenknechten selbst überlassen. Zu einer weiteren Reise muss er die Erlaubnis des Rentmeisters einholen, und bei seiner Abreise ist der Krahensteapel dem Renthamt zu übergeben. Es ist dem Krahenmeister und den Knechten verboten, gegen Geschenke, Wein oder Geldeswert einen vor dem andern zu befördern. Vielmehr sollen die Kaufleute der Ordnung nach befördert werden. Sollte ein Schiffer den andern von seinem Recht verdrängen und auf Geheiss des Krahenmeisters nicht zurückstehen, so " soll unser Krahenmeister demselben das Sayl wie von altersher jeder Zeit brauchlich gewesen ablegen und ihn, den Schiffmann um zehn *Thaler* strafen, welche straf Er ~~gre==~~ Uns auch erlegen und verrechnen solle, und ehe und bevor solches geschehen, ihm nichts weder ein- noch ausgehoben werden solle."

Alle Waren und Güter, die vom Land in die Schiffe oder aus den Schiffen auf das Land gehoben werden, müssen vorher beim Kaufhaus angezeigt werden, worüber ein Zettel ausgestellt wird, der besagt, dass die nötigen Gebühren gezahlt sind. Ausnahmsweise dürfen Güter auch ohne diesen Ausweis gehoben werden, doch ist es dann nötig, dass der Schiffer oder Kaufmann ein angemessenes Pfand hinterlegt. Die Krahenknechte, die entgegen

diesem Verbot dennoch Waren verladen, werden vom Rentmeister bestraft, und die schuldige Gebühr wird von ihrer Besoldung abgezogen. Der Krahnmeister und die Schiffleute sind angehalten, genau acht zu geben, was für Güter aus einem Schiff in das andere verladen werden, damit nach der Anzahl der Stück Güter von jedem das Krahnengeld erhoben werden kann. Lagern Güter 4 Wochen oder länger bei den Kränen, so ist für dieselben ein zweites Mal das Krahnengeld zu entrichten.

Von den Krahnengütern soll wie von alterher das Krahnengeld entrichtet werden; sie sollen dann gleich mit den Kränen gehoben werden, wobei sowohl die Krahnknechte als auch die Ueberschläger fleissig Aufsicht/führen sollen.

Nach diesen Verordnungen folgt eine Aufzählung der sogenannten Krahnengüter und der dafür zu entrichtenden Gebühren. So kostete z.B. ein grosses Fass Zucker 3 Pfennige, eine Kiste Schwefel zwei Pfennige, ein Korinthenfass zwei Pfennige, drei Klumpen Blei oder Zinn mit einem Hub zwei Pfennige usw. Andere Krahnengüter waren: Oel, Vitriol, Wolle, Stärke, Alaun, Hanf, Zwilch, Wein, Thrahn, Käse, Lein, Leinen, Tuch, Elfenbein, Samen, Ebenholz, Wachs, Mühl-, Grab-, Schleifsteine, Leder, Metalle, Salpeter, Bran̄wein, Essig, Quecksilber, Pfeffer, Blech, Seide, Häute, Felle usw. Von den Waren, die hier nicht genannt sind, sollen nach Uebereinkunft die Gebühren bekannt gemacht und erhoben werden.

Die Bestimmungen lauten dann weiter: Sollen die Kaufhausknechte Güter ins Kaufhaus führen, so soll ihnen ebenfalls der

Krahn zur Verfügung stehen. Die Krahnknechte sind verpflichtet, alle Woche den Krahn zum Oelen und nachzusehen, ob alles in Ordnung ist. Mängel haben sie den Krahnmeister zu melden, der auch dafür zu sorgen hat, dass Ketten, Krappen, Hebeisen, Zangen usw. rechtzeitig ausgebessert werden. Eine Zeitlang war es üblich, dass für ein Stück, das ein grösseres als das Meistgewicht hatte, das doppelte Krahnengeld erlegt wurde; Diese Bestimmung hatte schon Johann Philipp abgeschafft. Doch sollen solche überlästigen Stückgüter nur auf Gefahr der Kauf- oder Schifflente gehoben werden und der mögliche Schaden am Krahn von diesen getragen werden.

Will ein Kaufmann oder Schiffer, dass die Krahnknechte des nachts für ihn arbeiten, so soll dies ohne Verantwortung derselben geschehen; neben der Verköstigung haben dann die Knechte noch Anspruch auf einen Reichstaler Lohn. Bestellt ein Kaufmann oder Schiffer die Krahnknechte zur Nachtarbeit und sieht nachher vom Verladen ab, so muss er ihnen dennoch den vorgeschriebenen Lohn geben, bevor für ihn weitergearbeitet wird.

Im Herbst hat die Geistlichkeit das Recht, den einen Krahn zu benutzen, während der andere den Bürgern und Fremden zur Verfügung steht. Ist der Krahn, den die Geistlichkeit benutzt, ausser Betrieb, so soll sie ihn den Bürgern und Fremden überlassen. Dieses Entgegenkommen tut ihrem Vorrecht keinen Abbruch; sobald die Geistlichkeit sich des Krahns wieder bedienen will, steht er ihr zu Diensten. Auch in den Abgaben

wird sie begünstigt. Besonders für Wein wird das Krahnengeld bedeutend herabgesetzt. Sollte es vorkommen, dass die Kaufleute und Weinhändler bei Eis- oder Wassergefahr ihre Weine nicht in der Stadt Mainz niederlegen, sondern beim Krahn aufbewahren lassen, so soll dies nicht unentgeltlich gestattet sein. Vielmehr soll die Gebühr der gewöhnlichen Niederlage gefordert werden, und damit kein Missbrauch geschehen kann, ist der Krahnmeister verpflichtet, die lagernden Güter jedes Mal beim Rentmeister anzureigen. Was an Wein oder Frucht bei Eisgang oder Wassergefahr in die Stadt geführt wird und bei wieder geordneten Stromverhältnissen wieder hinausgeht, soll von dem Krahnmeister genau darüfhin untersucht werden, dass für dieselbe Anzahl das Niederlagegeld bezahlt ist.

Da es auch vorkommt, dass fremde Weinhändler und Kaufleute versuchen, eine Anzahl Fuder Wein den Main oder Rhein herabzuführen zu lassen und dabei vorgeben, dass diese Weine nicht in der Stadt verkauft werden, um das gewöhnlich Kauf- und Verkaufsgeld herabzumindern, so sollen der Krahnmeister und die Knechte jeden Verdacht sofort dem Rentante melden.

Die Krahnmeister sollen die Krahnengelder pünktlich einfordern und sich auf keinen Fall auf Borg einlassen; deshalb ist er auch verpflichtet, wöchentlich ein vollständiges, genaues Verzeichnis von allen gehobenen und übergeschlagenen Gütern und Waren zum Rent- und Kaufhaus zu liefern.

Zum Schlusse ist der Krahnmeister noch einmal angehalte:

allen Bestimmungen der Krahenordnung auf das Genaueste nachzukommen, und die Befehle des Rentmeisters zu befolgen. Mit seiner ganzen Persönlichkeit soll er dafür einstehen
Quelle! " damit Unsere/Staffel auch hergebrachten Umschlags - und Niederlaag halber nichts Nachtheiliges vorgehe noch verhengt werde." Damit die Krahenordnung unbedingt streng eingehalten wird, wird der Krahenmeister bei der kurfürstlichen Kammer " auf diese Ordnung Specialiter verpflichtet ".

Den Krahenknechten wird bei ihrer Annahme und Vereidigung die Ordnung Punkt für Punkt vorgelesen, wobei sie zu strenger Befolgung der Bestimmungen angewiesen und verpflichtet werden. Was in der Krahenordnung nicht besonders erwähnt ist, soll, wie es bisher üblich war, gehandhabt werden. Wer gegen die Ordnung verstösst, soll streng gestraft werden. Der Kurfürst behält sich vor, die Ordnung gelegentlich zu ändern, zu mindern und zu mehren. Unterzeichnet ist sie zu St. Martinsburg in Mainz am 18. Mai 1674.

Diese ausführliche Krahenordnung wurde von den nachfolgenden Kurfürsten erneuert, in wenig Punkten abgeändert und durch viele neue Bestimmungen noch erweitert. Viele Akten lassen auf die strenge Durchführung der Ordnung schließen. Jeder Verstoss, der den Umschlagszwang als lästig empfinden liess, wurde streng bestraft. Schäden, die die Güter bei den Krahen erlitten, wurden genau auf ihre Ursache hin untersucht und je nach dem den Krahenmeistern oder den Kaufleuten zur Last gelegt.

Ein häufiger Missbrauch war, dass bei der Verladung der Wein von grossen Fässern in kleine gefüllt wurde, wobei er häufig vermischt oder gewässert wurde. Auf die Klagen der Händler hin wurde bestimmt, dass der Wein bei den Krähen nur dann ungefüllt werden durfte, wenn das Fass beschädigt war. Dabei musste stets ein vereidigter Sachverständiger zugegen sein.

Sowohl Fremde als auch Bürger unterstanden dem Krähenrecht; die Abgaben waren für alle die gleichen.

Die meisten Paragraphen stehen in engem Zusammenhang mit der Durchführung des Stapels. Da der Umschlag in Mainz sehr bedeutend war, mussten auch die notwendigen Einrichtungen vorhanden und in gutem Zustande sein. Viele Bestimmungen gelten der raschen Beförderung der Umschlagsgüter und verbürgen ein weites Entgegenkommen für die Stapelpflichtigen. Andererseits beweisen sie auch wieder, dass man eine strenge Kontrolle über die Umschlags- und eigentlichen Stapelgüter ausübte. Umschlagspflichtig waren bis auf wenige Ausnahmen alle Güter.

Die Ordnungen von 1674 lässt ferner erkennen, dass damals gewisse Waren, in der Hauptsache Lebensmittel auch dem eigentlichen Stapelzwang unterlagen. Zwischen den beiden Krähen war es für die Schiffer, die den Umschlag umgehen wollten, unmöglich anzulanden, da genaue Aufsicht geführt wurde. Ebenso waren oberhalb und unterhalb der Stadt Beobachter aufgestellt.

Bei den Krähen befanden sich Wagen, auf denen die Güter gewogen wurden, um die Krähengefälle festzustellen. Ferner wurde dort vom Wagmeister die Schiffs- und Landfracht regu-

liert. Die Krahnangelegenheiten, Beschwerden, Annahme von Krahnbedienten usw. wurden auf der Rente geordnet. Den Namen Rente trug das Gebäude in Mainz, worin die Abgaben der zur Stadt gebrachten Waren, wie Früchte, Mehl, Wein, Vieh usw. entrichtet wurden. Auch hier befand sich eine städtische Wage, auf der das Gewicht der Güter zur Sicherung der Abgaben und des Käufers festgestellt wurde. Der Rentmeister wurde vom ^tMagistrat ernannt, der auch die Gebühren festsetzte. *vom 4. 10.!*

Ein für den Stapel sehr wichtiges Gebäude war das Kaufhaus. Schon z. Zt. der städtischen Freiheit wurde es in dem Jahre 1314 - 1337 erbaut. Es stand auf dem "Brand" und wurde 1805 von den Franzosen abgebrochen. Ursprünglich diente es lediglich dem Handel. Es war der Versammlungsort der Kaufleute und der Mittelpunkt, in welchem alle Arten von Gewerben sich konzentrierten. Besonders z. Zt. der Herbstmessen jedes Jahres legten dort die Städte Nürnberg, Alt-Bamberg, Altdorf und Neumark, die mit Mainz in einer Art von Hanseverbindung standen, in feierlichen aufstigen Zeichen von Erkenntlichkeit ab, die heute noch teilweise erhalten sind. Für den Stapel war das Kaufhaus insofern wichtig, als es der Hauptplatz zur Niederlage für fremde Güter war. In der Kaufhalle wurden die edleren Waren ausgestellt, und diejenigen, die dem Stapelzwang unterlagen, feilgeboden. Auch der Kaufhausbetrieb war so organisiert, dass er den Stapel in jeder Weise förderlich war. Schon vor dem Untergang 1462, also auch schon vor dem rechtlichen Stapel hatte Mainz eine Kaufhausordnung.

1524 gab ihr Kurfürst Albert eine genauere Fassung, die in ähnlicher Form auch später noch gültig war. Zwei Hausmeister werden bestimmt, die dem Kaufhause vorstehen und für Ordnung zu sorgen haben. Sie müssen täglich pünktlich zur Stelle sein und zwar im Winter morgens von 8 - 10 Uhr, nachmittags von 1 - 4 Uhr; im Sommer vormittags von 7 - 10, nachmittags von 1 - 7 Uhr. Sie haben gegen fremde und einheimische Kunden bescheiden zu sein. Sie dürfen kein Geschenk und keine Gabe annehmen, ausserdem, was sie von altersher von jedem zu fordern haben; es sei denn, dass es freiwillige Geschenke sind. Was sie an Abgaben einnehmen, müssen sie in einer verschlossenen Truhe werfen, zu der der Rentmeister den Schlüssel besitzt. Jeder Hausmeister erhält als Besoldung neun Gulden und ein Kleid. Die Bezahlung geschieht durch den Rentmeister. Alle zwei Wochen erhält jeder Hausmeister ausserdem 5 Bückinge und 4 Stockfische. Sollte sich ein Kaufmann gegen die Hausmeister zu beklagen haben, so wird gegen sie streng vorgegangen.

Der Wiegereid verlangt, dass der Wieger bei den Wagen seine Pflicht tut und Einheimische wie Fremde gut bedient. Zur Entrichtung der Gebühren hat er die Kunden an den Hausmeister zu verweisen, und selbst nichts einzunehmen, ausserdem, was ihm von altersher gebührt. Der Lohn, der ihm von Rentmeister ausgezahlt wird beträgt 8 1/2 Gulden und ein Sommergewand. An Lebensmitteln erhält er die gleiche Menge wie die Hausmeister.

Im Kaufhause sind zwei Wagen zum Gebrauch der Kaufleute aufgestellt und zwar die "Schmeerwage und die Silber- oder

Krämerwage " . Die Schmeerwage besass ein Höchstgewicht von über 100 Pfund. Auf ihr werden alle gröberen Waren gewogen, wie Metalle, Fleisch usw. Auf der Krämerwage werden Zucker, Wachs, Gewürze usw. gewogen. Für das Wiegen wurden geringe Abgaben gefordert. Z. B. soll für einen Sack Ingwer oder Pfeffer vom Käufer sechs, vom Verkäufer drei Pfennig gezahlt werden; von Saffran, Muskat usw. pro " Stumpf aus Sacklein " werden vom Käufer zwei Pfennig, vom Verkäufer ein Pfennig erhoben.

In der Kaufhausordnung sind weiter die Gefälle der einzelnen Waren angeführt, die dem Kaufhause zukommen; so die Ueberschlagsgebühren, die für alle Waren erhoben werden. Ferner ist das Hausgeld für alle verkauften Waren zu entrichten, die teilweise vom Verkäufer, teilweise vom Käufer getragen werden. Besonders bei Fischwaren war es üblich, dass neben den Geldabgaben auch noch ein geringer Prozentsatz an Waren selbst erhoben wurde. Von 100 Stockfischen wurden z.B. drei Pfennige und 1 Stockfisch verlangt.

Die meisten Abgaben werden nach dem Gewichte erhoben. Für die Güter, die Frankfurt in Mainz verkauft, werden nach ihrem Verkaufswert belastet; für ein Gulden wird ein Pfennig erhoben. Köln gibt für alle Waren Wieggeld; für Leder jedoch Geldengeld. Den Mainzer Schiffern würde ~~und~~ einer Strafe von 5 Gulden anbefohlen, die Waren, die sie zur Beförderung erhalten, nicht in ihren Häusern unterzubringen, sondern sie unverzüglich ins Kaufhaus zu führen. Dieses Verbot ist besonders gegenüber dem Frankfurter Handel hervorgehoben. Es ist den Schiffern ferner verboten, die Waren eines Kaufmanns

von Mainz aus zu befördern, die nicht das Zeichen des Kaufhausmeisters tragen.

Hinsichtlich des Handels der Stadt Frankfurt gelten eine Reihe von Sonderbestimmungen. Zu Vilzbach beaufsichtigt ein Wärter den Uberschlag der Güter. Was vom Rhein herabkommt und zu Vilzbach in ein Schiff nach Frankfurt übergeschlagen wird, hat den Wärter eine Abgabe zu entrichten. Dasselbe gilt für Güter, die von Frankfurt kommen. Ferner hat der Wärter das Recht Uberschlagsgeld zu erheben, für die Waren, die von einem Wagen auf ein Schiff nach Frankfurt verladen werden und umgekehrt. Der Wärter darf keinen Uberschlag gestatten, wenn die Ware nicht das Zeichen des Kaufhauses trägt. Nur z. Zt. der Messe bzw. 8 Tage vor und nach ihr ist der Uberschlag frei auch ohne das Kaufhauszeichen. Um die notwendigen Arbeiten im Kaufhaus zu verrichten, sind 12 Kaufhausknechte angestellt, von denen immer wenigstens vier anwesend sein sollen. Sie unterstehen den Befehlen der Hausmeister, und ihr Eid verpflichtet sie zu strengem Gehorsam. Sie wählen unter sich einen Meister, "es soll jedoch keiner höher sein als der andere." Wer bei seiner Arbeit nachlässig gefunden wird, wird vom Hausmeister bestraft.

Jede Nacht hat einer der Kaufhausknechte am Rheine zu wachen, damit die Kölner Schiffe und andere nicht bei Nacht Güter überschlagen, die nicht dem Kaufhausmeister angezeigt sind. Am Morgen hat der Knecht dem Hausmeister zu melden, wieviel und was alles nachts gearbeitet worden ist.

Die Kaufhausknechte nehmen die Waren an den Schiffen in Empfang und führen sie nach dem Kaufhaus und von da wieder zurück zu den Schiffen. Sie sind verpflichtet, die Kaufleute ord-

nungsgemäss zu bedienen. Ist allzuviel Arbeit zu verrichten, so darf der Meister noch andere Träger hinzunehmen. Der Lohn der Knechte besteht in den Hausknechtgebühren, die für die einzelnen Arbeiten erhoben werden. Z. B. von einer Tonne Heringe aus einem Schiff an das Land zu bringen, werden zwei Heller verlangt. Eine Tonne Honig ins Kaufhaus zu tragen, kostet vier Heller usw. Wird die Arbeit für fremde Kaufleute geleistet, so ist der Satz um ein Gerings höher. Andere Verordnungen des Kaufhauses regeln den Betrieb bei den Wagen, besonders das Wiegen von Metallen, wofür besondere Wieger bestellt waren; ferner werden die Wiegegebühren für Waren wie Wolle, Metalle, Leder usw. festgesetzt.

Im Kaufhaus soll jederzeit ein Unterkäufer sein, der die Aufsicht über die gesalzenen Waren, Fische usw. zu führen und deren Verkauf zu leiten hat. Seine Pflicht ist es ebenfalls, die angekommenen Fischwaren, die zum Verkauf kommen, den Bürgern anzukündigen.

Der Unterkäufer der Schuhmacher hat den Verkauf und die Beaufsichtigung des Leders, das in das Kaufhaus kommt, unter sich. Er soll dem Kaufmann, der sein Leder im Kaufhaus niederlegt, behilflich sein, z. B. ihm die Gewölbe auf- und zuschliessen. Er hat den Verkauf zu leiten, das Guldengeld, das auf dem Leder ruht, zu erheben und wenn die Waren weitergeführt werden, dem Kaufhausmeister den Wert des Leders anzugeben, damit der Ueberschlag bezahlt wird. Eine genaue Ordaung für die Lederwaren setzt die die ^{SEN} ~~XXX~~ Handel betreffenden Bedingungen fest. Wenn ein fremder Kaufmann Leder nach Mainz bringt, so muss er es in den dafür bestimmten Räumen niederlegen und darf es nicht an

ausserhalb des Kaufhauses zum Verkauf ausbieten. Die ansässigen Schuhmacher haben das Vorkaufrecht. Es muss ihnen die Ankunft der Ware rechtzeitig angekündigt werden, und dann steht es ihnen vor allem andern Bürgern zu, 1 1/2 Tage allein zu kaufen. Wenn ein Schuhmacher von weiter her als 4 Meilen im Umkreis der Stadt Leder bezieht, so ist er ebenfalls verpflichtet, das Leder erst ins Kaufhaus zu bringen und eine Abgabe zu entrichten. Nur wenn er auf eigene Gefahr das Leder selbst hierher bringt, kann er auf sein Ersuchen vom Hausmeister die Erlaubnis erhalten, das Leder gleich in sein Haus zu bringen. ^{Wer} ~~Wirk~~ dies jedoch ohne Wissen des Kaufhausmeisters tut, muss drei Gulden und häufig noch mehr entrichten.

1/1 Ferner ist eine ausdrückliche Ordnung, das Bauholz und die Borden betreffend, aufgestellt worden. Wenn ein Flösser mit Holz nach Mainz kommt und dort anlandet und den Kaufleuten und Schiffen seine Ware verkauft und geliefert hat, so soll der Unterkäufer den Flösser in das Kaufhaus zu dem Hausmeister führen, wo er je nach dem dort angegebenen Erlös die Abgaben zu entrichten hat.

Da es von alters Herkommen ist, dass Mainz als Staffelpfad der Einzige in der Umgegend ist, wo Holz auf den Markt gebracht wird, so ist es verboten, dass Frankfurt oder anderen Städten hier Holz zum Wiederverkauf abgegeben wird. Um den Häuserbau von Mainz zu fördern, sind besondere Bestimmungen erlassen, die einen billigen Verkauf von Bauholz an die Bürger sichern. Eine ähnliche Verordnung gilt für die Kohlenzufuhr. Durch einen besonderen Eid wird der "Kohlenmitter" verpflichtet, die Gebräuche des Stapelrechtes zum Nutzen der Stadt zu üben.

Ausser diesen Sonderbestimmungen besteht noch eine Reihe von Nebenordnungen für einzelne Güter,; sie weisen immer den ähnlichen Inhalt auf.-Die Kaufhausordnung wurden nach dem dreissigjährigen Kriege von Johann Philipp von Schönborn erneuert und noch weiter ausgestaltet.

4/ Bis zur Mitte des achtzehnten Jahrhunderts war das Kaufhaus der Hauptniederlageplatz für die Umschlagsgüter und die einzige Verkaufsstelle für die eigentlichen Stapelwaren. Der Verkauf fand einer alten Bestimmung nach nur Engros statt, sicher aus dem Grunde, die einheimischen Klein Händler zu schützen. Kurfürst Johann Friedrich Karl von ~~Ostheim~~ (1743-1763) versuchte, durch eine neue Verordnung, den Verkauf der gestapelten Waren im Kaufhause und am Rhein wieder neu zu gestalten und zu beleben. Bis dahin wurden die Bürger oft dadurch benachteiligt, dass sie zu spät Kenntnis von der Ankunft der dem dreitägigen Verkaufszwang unterliegenden Güter erhielten und durch den Vorkauf von Händlern und Gewinnächtigen übervorteilt wurden. Um die Einwohner " den wahren Nutzen und Vorthail des Stapelrechtes " sicher geniessen zu lassen, gab er folgende Verfügung heraus : In den ersten zwei Tagen des "Markrechts" sollen alle Handelsleute und ~~Unter~~käufer vom Kauf der zum dreitägigen " Feilxmarck " in das Kaufhaus gebrachten Güter ausgeschlossen sein. Während dieser beiden Tage sollen nur die Bürger und solche Einwohner kaufen, die nicht mit diesen Gattungen von Waren Handel treiben. Dagegen soll am dritten Tage jedem in der Stadt erlaubt sein, Waren einzuhandeln. Nach dem dritten Tage darf der fremde Verkäufer seine Güter auch jedem Fremden überlassen oder von Mainz aus weiter führen. Jedoch hat der Mainzer Einwohner, der sich zuerst zum Kaufe meldet und bereit ist, den festgesetzten Preis

4/ Hessisches Staatsarchiv: Kaufhausordnung der Stadt
Mainz.

zu zahlen, das Vorkaufrecht vor jedem Fremden. Vor allem muss dafür gesorgt werden, dass der Bürgerschaft rechtzeitig bekannt gemacht wird, welche Waren zum Verkauf im Kaufhause oder am Rhein angekommen sind. Das Verzeichniss ist vom Kaufhausmeister und vom Rheinmeister am Kaufhause und an bestimmten Stellen am Rhein anzuschlagen, damit sich jeder für seine Einkäufe versehen kann.

Das Vorkaufrecht wurde besonders beim Verkauf von Holz angewandt. Die ankommenden Bordenflösse aus dem Main z. B. ankern unterhalb Kostheim und werden dort zur Ueberfahrt nach dem Mainzer Ufer zugerichtet. Ist dies geschehen, so meldet sich der Flösser bei der dortigen Schifferzunft "zum grossen Anker", die das Holz herüber holen. Die Zollbeamten und Ueberschläger besichtigen hier das Holz, um die schuldigen Abgaben festzustellen. Der Rheinschätzmeister und der Brudermeister der Schreinerzunft bestimmen den Inhalt des ganzen Flosses und schätzen die Borden. Nach der Schätzung wird der "Schätzungszettel" ausgestellt und ein gewisses Quantum "die Schätzborde", zum dreitägigen Verkauf in die Stadt gebracht. Gewöhnlich wurde jedes zehnte Bord zur Schätzung genommen und nach einer statistischen Aufstellung betrug in den letzten Jahren des achtzehnten Jahrhunderts die Anzahl der abgegebenen Borde der Mainflösser 70.275 .

1) Nach Auszuge aus dem Manual des Schätzungsmeisters Ludwig Hermann Hofschreiner sind von Mainbord in zehn nach einanderfolgenden Jahren an dem hiesigen Rheinufer angekommen wie folgt:

Anno 1781	-	718100
1782	-	628000
83	-	785600
84	-	492400

1785	-	731600
86	-	880200
87	-	798000
88	-	797600
89	-	676000
90	-	540000

Summa: 7027500

Die Summa in zehn Theile macht ein Durchschnitt eines ins andre berechnet für jedes einzelne Jahr thut siebenhundert-zweitausensiebenhundertfünfsig Stück; davon das zehnte Börd zur Schatzung berechnet macht in einem Jahr 70275 Borde.

Je nach dem ob viel oder wenig gebaut wurde, wurden den Bürgern, Klöstern usw. ein grösseres oder kleineres Quantum Bauholz zugeteilt. Für je 100 Schatzungborde nimmt die Stadt 1,30 fl. ein.

Diese Verordnung ist die letzte, die darauf hinweist, dass auch das eigentliche Stapelrecht noch geübt wurde. Vermutlich galt es sowohl für die Stapelpflichtigen Waren, die auf dem Landwege nach der Stadt kamen, als auch für die zu Schiff herbei gebrachten. Es ist jedoch anzunehmen, dass der Zwang des dreitägigen Verkaufes bestimmter Güter durchaus nicht mit grosser Strenge durchgeführt wurde, sondern zeitweise sogar ganz ruhte.

So hatte das Kaufhaus für den Stapel in der Hauptsache Bedeutung als Lagerhaus für die Umschlagsgüter. Erst unter der Regierung von Johann Friedrich Karl von Ostein wurden am Rheinufer grosse Lagerhallen gebaut, die ebenfalls die Umschlagsgüter aufnehmen konnten.

Die Hauptbestimmung des Mainzer Stapels ist die, dass die Waren auf einen anderen Boden verladen werden müssten. Als es galt, den Stapel zu verteidigen, wurde in einer Anzahl von Schriften gerade der Umschlagszwang als eine Einrichtung dargestellt, die ihre gute Berechtigung hatte. Die Gründe der Notwendigkeit, die damals angeführt wurden, hatten teilweise ihre Richtigkeit; doch zeigen sie, dass die Beurteilung der Sachlage vor der Aufhebung des Stapels im Anfang des neunzehnten Jahrhunderts eine durchaus einseitige war. Man betrachtete ihn von einem Gesichtspunkte aus, von dem es unmöglich war, das Nächstliegende ins Auge zu fassen. Man sah darüber hinweg, dass der Stapel, der ehemals die ~~Städte~~ zur Blüte gebracht hatte, sich mit dem Aufstieg von Handel und Verkehr längst überlebt hatte. Was früher eine Förderung des Handels gewesen war, war ihm jetzt eine Fessel.

Früher war der Rhein einer der Hauptverkehrswege für die deutschen Länder und Mainz eine der Städte, die am regsten am Handel beteiligt waren. Schon frühzeitig nahm es eine der ersten Stellen beim Aktivhandel des Rheines ein. Dieser umfasste besonders den Warenversand nach Holland aus den Ländern Jülich, Berg, Clevé, Mainz, Trier, Köln, Franken, Schwaben, Elsass und der Schweiz. Die hauptsächlichsten Ausfuhrgegenstände waren: Wein, Weinessig, frische und trockene Früchte, Korn, Dörrgemüse usw.; vor allem aber waren es Bauholz, Möbel und alle Arten verarbeiteten Holz. Mainz, wo das Holz des Schwarzwaldes und das sogenannte Mainholz aus dem Spessart zusammenkamen, war während des Mittelalters ^{Rhein} einer der bedeutendsten ~~Kräfte~~ für den Holzhandel. Die sogenannten

1) *Göthe's: Zur Geschichte der Rheinschifffahrt S. 246-247*

Die sogenannten Mentzerbretter sind bekannt und waren besonders am Niederrhein beliebt.

Auch am Passivhandel war Mainz unmittelbar beteiligt; es bezog aus Holland Gewürze, Medicamente, indische Waren usw.

Grössere Wichtigkeit für Mainz lag jedoch ^{habe} in seiner Beteiligung am Transithandel. Seine günstige Lage trug dazu bei, dass es ein bevorzugter Umschlagsplatz wurde, und die Durchführung des Stapelrechtes brachte es mit sich, dass die Einrichtungen für den Umschlag die besten waren. Es war bei den Verladungen die genaueste Ordnung eingeführt, für gute Aufbewahrungsorte in den Ein- und Ausfahrhäfen und gute Vorrichtungen, wie Kraanen, Wagen und geschickte Arbeiter gesorgt. Besonderen Wert wurde vor allem auf die Schifffahrt gelegt.

So lange man noch nicht an eine künstliche Verbesserung der Zustände auf dem Flusse dachte, ist es selbstverständlich, dass ihre Entfaltung ganz und gar von der Beschaffenheit des Stromes abhing. Der Rhein war reissend und tief, und die öfteren Uberschwemmungen änderten an vielen Stellen fast jährlich sein Bett. Die Fahrt war äusserst gefährlich und erforderten ein genaues Studium der verschiedenen Strecken. Nur durchauskundige Schiffer konnten die einzelnen Stromabschnitte mit Sicherheit befahren. In der ältesten Zeit gewährte daher die sogenannte Stufen- und Stationsfahrt die beste Sicherheit. Besonders schwierig gestaltete sich die Bergfahrt. Meist bediente man sich der Zugpferde als künstlicher Beförderungsmittel; häufig war auch Menschenkraft nötig, um die Schiffe mühsam aufwärts zu bringen.

Für die Schlepper waren schmale Wege angelegt, " die Lein-

pfade " , die sich dicht am Ufer hinzogen. Der Zustand der Leinpfade, besonders am Mittelrhein war oft ein derartig schlechter, dass der Verkehr zuweilen wochenlang eingestellt werden musste. Auf allen Zollkapiteln der rheinischen Kurfürsten, wo auch die Schiffahrtsangelegenheiten geregelt wurden, werden Klagen über den Zustand der Leinpfade geführt, ohne dass jedoch energische Abhilfe geschaffen wurde. Die Verschiedenheit des Fahrwassers machte es nötig, dass die einzelnen Strecken nur mit Schiffen befahren wurden, die der Wasserhöhe angemessen waren. Auch dieser Notwendigkeit trug das Stapelrecht Rechnung; denn mit dem Umschlag war der Zwang verknüpft, dass die Waren nur in den Fahrzeugen und von Schiffern der Stapelstadt befördert werden durften.

Ganz selten wurden Flosse benutzt; die Burgeschiffer, die Bedeutendsten der Holzflösser, durften hie und da auf ihren aus Sägeborden bestehenden Flossen Güter mit sich führen. Durchschnittlich waren früher die Fahrzeuge schwerfällige Holzgefässe, die von der Triebkraft des Wassers und des Windes fort bewegt wurden. Der Schiffsverkehr war in grossem Masse von der Witterung abhängig.

Seit der Ausbildung der Stapelrechte, die jeden durchgehenden Verkehr beseitigten, war der Unterschied in der Grösse der Rheinschiffe sehr beträchtlich. Im siebzehnten und achtzehnten Jahrhundert fassten die Schiffe, die zwischen Basel und Strassburg gingen, bis fünfzehnhundert Zentner, von Basel bis Mainz höchstens dreitausend Zentner und von Mainz bis Köln viertausend Zentner.

Der Bau der grösseren Schiffe wurde nicht allgemein als Fortschritt angesehen. Man fürchtete vielmehr, dass die Herrschaft

der grossen Schiffe die kleineren verdrängen und die Preisbildung nach Gefallen regeln könne. Vor allem argwöhnten die Zollherrschaften, dass die Grösse des Schiffraumes den Schmuggel unterstützen können. Auch die grösseren Schiffe hatten einen geringen Tiefgang, da die Gefahr, auf den Grund zu geraten, überall gross war.

In Anbetracht dessen, dass bei den Fahrten äusserste Vorsicht nötig war, gingen sie natürlich sehr langsam von Statten. So brauchte ein Frachtschiff von Mainz bis Strassburg 32 - 34 Tage. Die Personenfahrt ging rascher vor sich, schon deshalb, weil man sich der Ruder bediente. Von Mainz bis Strassburg dauerte sie durchschnittlich 8 Tage; das Marktschiff von Mainz nach Frankfurt legte seinen Weg in einem Tag zurück. Die einzelnen Abschnitte, des Rheinlaufes, auf denen sich die Schifffahrt abspielte, sonderten sich im späteren Mittelalter streng von einander ab, und die Herrschaft über sie gelangte meist in den Besitz eines bevorzugten Platzes. Mainz, als einer der Hauptstapelplätze, war eine der ersten Städte, in denen sich die Schiffer zu einer genossenschaftlichen Organisation zusammenschlossen.

Diese Genossenschaften festigten sich gegen Ende des Mittelalters immer mehr. Ganz jedoch wurde die freie Schifffahrt auf dem Rheine nie unterdrückt. So z. B. besaßen grössere Klöster das Recht, ihren Wein in anderen Städten auszuschenken und erhielten die Erlaubnis, ihn selbst dorthin zu befördern. Auch die Hofhaltungen der Rheinischen Fürsten bedienten sich an-

fangs eigener Schiffe , um sich mit Fischwaren, Gewürzen usw. aus Holland zu versehen. H. Schrohe führt in einer Abhandlung über " Hessen-Darmstadt und das Mainzer Stapelrecht in den Jahren 1658 - 1683 " verschiedene Aktenstücke an, die davon zeugen, dass der Kurfürst in besonderen Fällen gestattete, dass Personen oder Güter auf einem Boden an Mainz vorüber führen. Ich gebe hier einige dieser Schriftstücke wieder.

1. Landgraf Georg II. erbittet für seinen Küchenmeister Anton Saßrbrücken und die Fastenspeisen, die er mit sich führt, Abgabefreiheit:

" Büsselsheim 6.12.(26.11.) 1658

Nach dem von Gottesgnaden Wir Georg Landgraff zu Hessen, Graf zu Katzenelenbogen, Riets, Ziegenhain, Nidda, Isenburg und Büdingen usw. gegenwertigen Unssern Küchenmeister und lieben getreuen Anthon Saßrbrücken gehn Colen verschickt und befiehlt zu behuof Unsserer Fürstlichen Hoffhaltung des orthes eine anzahl allerhand gattung fastenspeiss zu erkauffen und zu wasser herauff biss an here zu bringe^H, Als ersuchen Wir hiezumitt jedermenniglichen Standes gebühr nach, sonderlich auch alle künin zollbeampten so mitt diessen unsserem Patent belanget werden, Sie wollen bemelten unsserem Küchenmeister samb mitt sich führenden fastenspeissen allenthalben soll - und aller anderer anlage Frey sicher und unuffgehalten Passiren lassen. Solches

H. Schrohe: Hessen Darmstadt in das Mainzer Stapelrecht in den Jahren 1658-1683.

seind wir uff alle begebenheiten zuerwidern, solches auch gegen einen jeden Standsgebühr nach zu verschulden geneigt und erbietig. Geben zu Rüsselsheim under unserer eigenhändigen Subscription und vor uff getrücktem Fürstlichen Secret den 26. Novembris Anno 1658. Georg.

Zusatz der Mainzer Registratur:

Diese Darmbetattischen waren seins allhier zu Land gelegt worden, nachgehend wieder ingeladen und auf Rüsselsheim geführt worden.

2. Ein landgräflicher Beamter bittet, dass fünfzig Ries Schiefersteine, die für die Kirche in Gross-Gerau gekauft wurden, unbeschadet der Mainzer Stapelgerechtigkeit zu Schiff nach Ginsheim gebracht werden dürfen.

3. Die Schifferwitwe Wilhelm Baum darf gegen Anerkennung der Mainzer Stapelgerechtigkeit dem Dieburger Meister Christoph Brendel einen Nachen mit Tüpfen nach Oestrich im Rheingau fahren lassen:

Mainz, den 30. März 1677.

Revers Schieffer Wilhelm Baums Wittib von Rüsselsheim. Dannach Schieffer Wilhelm Baums Wittibe von Rüsselsheim mit einem Nachen geladen mit Düssen und Meister Christoph Brendel Burger von Dieburg zugehörig wolte gern nacher Oestrich ins Rheingau den Marckh zu halten fahren und aber vermög hiessi-

ger Staffelgerechtigkeit nicht zulässig ist, dass dergleichen ohn umgeladen auff einem boden allhie vorbey passirt werden, gleichwohl Se. Churf. Gnaden auf Underthenigtes ansuchen diessmahl auss Gnaden gestattet, als bekenne ich hiermit, dass ich diesses für eine hohe Churf. Gnade Underthenigt annehme, auch höchstged. Ihrer Churf. Gnaden haben den Staffel gerechtigkeit keines wegs praejudiciren noch zu einiger Consequenz oder Nachtheil producirt werden solle.

Maintz den 30. Martij ao 1677-

bekenne ich Christoffel Brendel, Meister und Burger in Dieburg.

4. Der Hessen- darmstädtische Haushofmeister Montfort darf gegen Anerkennung der Mainzer Stapelgerechtigkeit mit dem Prinzen Friedrich und Philipp, sowie ihrem Reisegepäck ohne Umladung über Mainz mainaufwärts fahren. Geschrieben ist diese Genehmigung am 13. Mai 1678.

5. In einem anderen Gesuch bittet Elisabeth Dorothea, die Regentin für den Landgrafen Ernst Ludwig um die Erlaubnis, dass 50 Ries Schiefersteine, unbehindert durch das Mainzer Stapelrecht, bis Ginsheim gefahren werden dürfen. Diesem Gesuche folgt unmittelbar folgender Vermerk:

Den 31. Oktobris 1678 zeigte Herr Braun Camer-Cantzelist mir Renthmeistern im Hauss ahn, das Ihre Churf. Gnaden gnedigt befohlen, die 50 Reyss leyen

stein auff einem boden passiren zu lassen, doch dass der Cauber Schieffmann einen hiesigen steuerman mitnehmen solle, welches dem Cauber dan auch von Renthmeisters angesagt und von Ihme also zu verrichten befohlen wordten.

6. In einem weiteren Schreiben erklärt der Darmstädter Stadtrat Johann Siepmann, dass er gegen Anerkennung der Mainzer Stapelgerechtigkeit die mit ihm reisenden Personen, u.a. seine kranke Frau auf einem Lahnsteiner Nachen von Bns nach Rüsselshelm verbringen darf:

Revers Johannes Siepmans des Raths zu Darmstatt
 Demnach ich Johannes Siepmann, burger und des Rathes in Darmstatt, mit einem Lahnsteiner Nachen auss dem Embsser Badt, worin nichts ales Persohnen und daruntz meine hausfrau, welche eine sehr krancke Persohn ist und unmöglich ausszuladen war, weiters den Rhein herauff und Maintz vorbeÿ nacher Rüsselsheim zu fahren willens, vermög aber allhiesiger Stapffel Gerechtigkeit solches nit zulessig ist, dass dergleichen ohne umbgeladen hier vorbeÿ passirt werden gleich wohl auf mein underthenigst ansuchen diesses mir auss sonderbahrer gnadt gestattet wordten, also bekenne ich, das diesses Ihrer Churf. Gnaden zu Maintz dero habenden Stappell Gerechtigkeit keines wegs praedjudicirlich noch zu einiger Consequenz oder Nachtheil angezogen werden soll, Urkunthe hier

mit meine aygenhändigen unterschrifft- Mainz den
20. Septembris 1679 Johann Siepman.

7. Die kurfürstliche Kammer gestattet, dass der hessen-darmstädtische Rat und Landschreiber Johann Daube, wenn er keine zollpflichtigen Waren mit sich führt, ungehindert diessmal an Mainz vorüberfahren darf: Beweloh. Der hessen Darmstättische Rath undt Landschreiber here Johann Daube soll für diessmahl auff einem boden passiert werden. - Der Fürstl. Hessen Darmstättischer Rath undt Landschreiber Herr Johann Daube, welcher in herrschafftlich geschäften nach St. Goar verschückt würdt, soll uff einem boden wan Er kein zollbahre wahren bey sich hat, frey passiren. Signatum Mainz den 12. Septembris 1680.-
Churfürst-Mainzische Camer.

Solche Ausnahmen für den Umschlag und den Zwang, von einem Schiffer der Mainzer Zunft die Weiterbeförderung besorgen zu lassen, waren zwar häufig, doch wirkten sie nicht mitbestimmend auf die Entwicklung der Schifffahrt.

Der ganze Zustand des Verkehrswesens drängte auf eine genossenschaftliche Organisation der Schiffer hin.

Die Schifferzünfte am Rhein gehören zu den jüngeren genossenschaftlichen Bildungen des Mittelalters. Für Mainz hat Christian Bokert das Jahr 1332 als dasjenige festgestellt, in dem zum ersten Male die Schifferzunft erwähnt wird. Sie ist bedeutend älter als die Kölner Zunft. Sie hiess " Schifferzunft

1) zum grossen Anker". Die alte Mainzer Zunft der Steuerleute erhielt ihre Organisation als Schiffergilde erst durch Kurfürst Berthold von Henneberg, der ihr die Ordnung im Jahre 1468 gab.

Sie war hauptsächlich eine städtische Zunft, doch wurden auch Schiffer aus anderen kurmainzischen Orten aufgenommen. Durch den Umladezwang waren die Organisationen erst recht befestigt worden; da nun Transport und Handel getrennt waren, bildeten sich rasch die Korporationen, die sich aus Berufsschiffern zusammensetzten. Meist wurden sie auf den Wunsch der Genossen hin gestiftet und bestätigt. Mainz macht darin eine Ausnahme; hier war es der Kurfürst selbst, der am Ende des fünfzehnten Jahrhunderts eine Neuordnung der Zunft erliess. Sie hatte den Zweck, die gemeinsamen Interessen ihrer Mitglieder zu vertreten. In Mainz durften nur Angehörige der Zunft das Schiffergewerbe ausüben. Die Grossschiffahrt besorgte den Verkehr von Mainz bis zu den anderen Stapelorten.

Da es verboten war, zwischen zwei Stapelstädten auszuladen, fuhren regelmässig die sogenannten Marktschiffe, deren Betrieb ebenfalls in den Händen der Zunft lag. Der Verkehr dieser Zwischenhäfen untereinander und ein Teil der Personenfahrt wurden den Schiffern kleinere Plätze, die nicht der grossen Schiffergilde angehörten, zuerkannt.

Der Hauptvorteil der Zunftverfassung für die Schifffahrt lag in der Ausbildung von Berufsschiffern. Die Ausgestaltung des Lehrlinge- und Gesellenwesens war von höchster Wichtigkeit; besonders der gefährvolle Mittelrhein erforderte tüchtige

1) H. Klein: Die Rheinschiffahrt von Köln bis Mainz vom 15. bis 19. Jahrhundert 2. Kapitel

und gewandte Schiffer.

Die Mainzer Schifferzunft unterstand, wie es in der Neuordnung durch Berthold von Henneberg 1468 heisst, der Aufsicht des Vicedoms oder Amtsmanns (Stellvertreter des Kurfürsten), der die Zunft bei Streitigkeiten usw. vertrat. Er war für sie die höchste Gerichtsinstanz und prüfte die jährliche Schlussrechnung. Sein Einfluss auf die innere Zunftverwaltung war sehr gross.

Auch für Bingen setzte das Mainzer Domkapitel die Zunftartikel fest.

Besonders nach dem dreissigjährigen Kriege unterschieden sich die Zunftverfassungen der einzelnen rheinischen Städtegebiete scharf von einander, sodass die mannigfaltigen Rechtsverhältnisse in der Schifffahrt hemmend auf Handel und Verkehr wirkte. Eine Einrichtung der Schifferzünfte stand in engem Zusammenhang mit dem Stapel: Die Rang- oder Reihefahrten oder auch Börtfahrten genannt. Nach ihr fuhren die Mitglieder einer Zunft in bestimmter Reihenfolge ab und nahmen die inzwischen zur Beförderung eingegangenen Güter mit.

Die Börtfahrt wurde zur Aufrechterhaltung der Ordnung und zur Förderung der Geschwindigkeit der Transporte eingeführt. Schon die kurmainzische Schiffsordnung von 1517 kennt die Anordnung für die Beförderung der Pilger nach dem Heiligtum in Aachen. In Mainz hat sich die Rangfahrt in der " grossen Schifffahrt " mit der strengen Durchführung des Stapelrechtes ebenfalls lebhaft entwickelt.

Sie ist ein Vertrag zwischen dem Handel und den Schiffern, der die Unregelmässigkeiten in der Lade- und Lieferzeit zu beseitigen sucht. Die Einrichtung war derart, dass die Schiffer nach ihrer Ankunft verzeichnet wurden und nach dieser Reihenfolge auch wieder abfahren. Allerdings war damit den Klagen der Kaufleute noch nicht völlig Abhilfe geschaffen. Besonders empfanden diese es unangenehm, dass sie ihre Waren einem ihnen unbekanntem Schiffer anvertrauen mussten. Die Mitglieder der Schifferzunft dagegen sahen in der Einrichtung der Rangfahrten im Wesentlichen nur Vorteile für sich und traten den Bekämpfungen seitens der Kaufleute und der nicht eingegliederten Schiffer energisch entgegen.

Neben der Feststellung einer bestimmten Reihenfolge der Schiffer hatte die Börtfahrt den Vorteil, dass sie eine allzu lebhaftige Konkurrenz unter den Zunftmitgliedern ausschloss. In dem Stationshafen sammelten sich alle Güter, und da die Anzahl der Schiffer beschränkt war, so traf jeden in kürzerer Zeit die Reihe. Ungefähr in zwei Monaten konnte ein Schiffer eine Berg- und eine Talfahrt ausführen.

Vom Ende des siebzehnten Jahrhunderts ab bestanden als wichtigste Börtfahrten diejenigen zwischen Köln und Holland und die auf dem Mittelrhein, bei denen sich die Zünfte von Köln und Mainz scharfe Konkurrenz machten. Auch für den sperrlichen Verkehr zwischen Mainz und Strassburg hatte Mainz eine Reihenfahrt eingerichtet, die in den Händen weniger, meist sehr dürftiger Schiffer lag. Die Bemühungen, Köln und Mainz

zu einer gemeinsamen Börtfahrt zu vereinigen, scheiterten alle.

Die Kaufleute schrieben den Rangfahrten vor allen die Verteuerung der Frachten zu, da trotz der Versuche der Obrigkeit, den Eigernitz der Schiffer gütten einzuschränken, jeder einzelne sich anstrenge, den Preis möglichst hoch zu halten.

Allmählich nahmen alle grösseren Städte am Rhein die Einrichtung der Rangfahrten an, doch wäre für den Handel eine freie Konkurrenz der Schiffer weit vorteilhafter gewesen. Für die Personenfahrt, die den geringeren Teil des Verkehrs ausmachte, erwies sich die Reihenfahrt als wesentliche Erleichterung, das sie immerhin eine gewisse Regelmässigkeit und Pünktlichkeit der Beförderung verbürgte.

Aus der wichtigen Bestimmung des Stapelrechtes, dass zwischen den einzelnen Stapelplätzen nicht ausgeladen werden dürfte, ergab sich die Notwendigkeit, neben der grossen Fahrt eine andere Schifffahrt zu organisieren, die den Verkehr nach den Zwischenplätzen erledigte.

Das Verbot, die grosse Fahrt zu unterbrechen, um Waren abzugeben, wurde zeitweise mit grosser Strenge durchgeführt. Der Schiffer musste einen Eid darauf leisten und wurde bei Uebertretung des Verbotes mit harten Zwangsmassregeln bestraft.

Neben der Stationsfahrt entwickelte sich eine hegekrege Kleinschifffahrt, die den Güterverkehr nach den Zwischenplätzen besorgte und auch die Fahrten von einem zum andern dieser Orte unternahm. Die Kleinschifffahrt lag in den Händen der in

den kleineren Orten ansässigen, nicht organisierten Schiffer. Von Mainz aus gingen täglich nach den Zwischenplätzen die sogenannten Marktschiffe. Sie diente nicht allein zur Vermittlung des Verkehrs an Markttagen, sondern sie brachten überhaupt alle Ware, die für die kleineren Orte bestimmt waren, dort hin. Die Marktschiffe waren allgemein sehr beliebt. Sie hatten einen festen Fahrplan, der immer eingehalten wurde, auch wenn die Schiffe noch nicht voll geladen waren.

Seit dem Mittelalter hatte sich die Marktschiffahrt zu immer grösserer Bedeutung entwickelt. Uraprünglich war sie zur Beförderung von Waren nach den Marktplätzen bestimmt. In Mainz lag sie in den Händen der Schifferzunft, die ihre Schiffe nach allen Seiten hin schickte und die Transporte genau organisierte. Sie bot daher für jedermann eine regelmässige Fahrgelegenheit, und so kam es, dass die Marktschiffe die günstigste Möglichkeit für die Mitnahme von Personen und deren Gepäck bedeuteten. Sie gewährten vor allem ein rasches und ungefährliches Fortkommen für die Reisenden. Gerade bei der Personenfahrt auf den Marktschiffen gelangte man zuerst zu festen Taxen, die verhältnissmässig niedrig waren.

Die Marktschiffe waren kleinere Fahrzeuge mit geringem Tiefgang, zu deren Fortbewegung man sich der Ruder bediente. Im übrigen benutzte man zu Personenfahrten Jachten und Nachen, die von Einzelnen oder Gesellschaften gemietet wurden. In der Hauptsache unterstand jedoch der Personenverkehr von Mainz aus ebenfalls den Satzungen der Schifferzunft.

Kleinere Marktschiffahrten fanden z. B. regelmässig nach Gernsheim statt. 1761 wurde diese Fahrt durch die kurfürstliche Kammer geregelt. Jeden Donnerstag um 8 Uhr spätestens 8 1/2 Uhr soll das Marktschiff von Mainz nach Gernsheim abfahren. Vor jeder Abfahrt hat der Marktschiffer die eingeladenen Waren in ein Register einzutragen, dass von den Behörden kontrolliert werden kann. Die Frachtsätze und der Fahrpreis für Personen ist ihm genau vorgeschrieben. Wenn der Pächter des Marktschiffes sich mit einem anderen in die Fahrt teilt, so sollen sich beide den Frachtertrag gerecht teilen, damit keine Uneinigkeit und kein Neid entsteht, wie bis dahin oft bemerkt worden ist.

Die bekanntesten der Marktschiffe sind diejenigen, welche von alters her zwischen Mainz und Frankfurt verkehrten. Das Recht der Vergebung der Marktschiffahrt nach Frankfurt hatte ehemals König Wenzel der Stadt Mainz verliehen (1391). Nach dem Untergang der Stadtfreiheit eignete sich die kurfürstliche Verwaltung den Einfluss auf die Frankfurter Marktschiffahrt an.

Das Verhältniss von Frankfurt zu Mainz hinsichtlich der Schifffahrt erhielt durch die strenge Durchführung des Mainzer Stapelrechtes, das sich gerade gegen den Güterverkehr Frankfurts richtete, ein ganz besonderes Gepräge. Frankfurt war von altersher nie bei der Rheinschifffahrt beteiligt und hatte keine eigene Fahrt auf dem Rheine. Häufig kam es darüber

zu Streitigkeiten, weil Frankfurt es mit allen Mitteln durchzusetzen suchte, freie Fahrt bis Köln zu erlangen. Mainz, das im Aufblühen des Handels der Stadt Frankfurt ein Verdrängen seiner eigenen Macht sah, pochte auf sein altes Recht und gab, so lange es irgend möglich war, in keiner Weise nach. Vor allem machte es seine alten Privilegien geltend, die ihm die Oberherrschaft über den Main gaben, um allein die Schifffahrt von Mainz nach Frankfurt in der Hand zu behalten.

1/ Karl IV. verlieh dem Erzstifte Mainz 1356 die Oberhoheit über den Rhein und Main, und auch in dem Lehabriefe Kaiser Maximilians II. von 1563 heisst es: " Verleihen dem obgemeldten Erzbischof Daniel Gericht, Zoll, Gelaid, Obrigkeit und Jurisdiction, säe seyn zu Wasser oder Land, Rhein oder Main."

Auf diesen veralteten Privilegien und dem im Stapelrecht enthaltenen Umladewang gestützt, setzte es Mainz bis zum Eingreifen fremder Mächte durch, dass die Mainzer Marktschiffe allein die Ware nach Frankfurt brachten. Dort luden sie die für die Rheinfahrt bestimmten Güter aus und beförderten sie nach Mainz zurück, wo sie weiter verladen wurden.

Die Marktschiffe gingen gewöhnlich morgens um 10 Uhr von Frankfurt und Mainz ab. In Höchst wurde eine längere Pause gemacht, die Mittagsmahlzeit eingenommen und Waren ein- und ausgeladen.

Die Fahrzeit dauerte rund acht Stunden, wobei die längere Ruhepause in Höchst eingerechnet ist.

Frankfurt war es unmöglich, einen durchgehenden Verkehr

1/ Mainzer Stadtarchiv: Allgemeine Geschichte des Erwerbs der Reuten . Abt. n. 69.

bis Köln zu erzählen, da es nach den Satzungen des Stapelrechtes selbst den Mainzer Schiffern verboten war, die Waren von Frankfurt, ohne umzuladen, am Mainzer Hafen vorbeizuführen.

Nur zur Messezeit war eine Ausnahme gestattet. Die Schiffe, die nach Frankfurt und zurück fahren, konnten Mainz ungehindert passieren. Der Betrieb der Marktschiffahrt war zu diesen Zeiten ein äusserst lebhafter.

In frühester Zeit wurde besonders auch bei der Personenfahrt ein Geleitzettel ausgestellt, für den das Geleitgeld zu zahlen war. Dafür hatte Mainz zu sorgen, dass die Fahrt möglichst ungefährdet von Statten ging, und der Leinpfad musste in Ordnung gehalten werden. Besonders während den Kriegszeit und Unruhen hatte es Beobachter auszuschicken, die die Strecke absuchten, damit das Schiff nicht geplündert und die Fahrgäste beunruhigt wurden. In Küsselsheim und Kelsterbach waren zu diesem Zweck besondere Beamten bestellt.

Die Einnahme des Geleitgeldes behielten sich die Kurfürsten noch vor, als das Geleit sich längst als unnötig erwiesen hatte. Zurzeit der Messen wenigstens sollte für die Personenfahrt das Geleitgeld aufgehoben sein; doch die Kurfürsten stützten sich wenig an dieser Bestimmung der Zollkapitel, sondern befahlen von Zeit zu Zeit immer wieder ihren Beamten, die Geleitzettel auszugeben und die Gebühren zu erheben. Von allen Seiten gingen lange Jahre hindurch immer wieder darüber Beschwerdebriefe an die kurfürstliche Verwaltung ein; immer ist es die gleiche Klage dass während der Frankfurter Messe die Einforderung von Geleit-

geld auf dem Marktschiff " neuerlich kontinniert " wird. Die Fahrgäste haben dagegen protestiert, jedoch von den Schiffern die Antwort erhalten, " dass sie diese Sache nichts angehe und Sie als diener thun mussten, was ihnen von Ihrer Herrschafft befohlen seye. " Diese Beschwerden blieben meist unbeantwortet und man fuhr nach wie vor fort, Geleitgeld zu erheben.

Anfangs war es nur den Marktschiffern erlaubt, die Güterbeförderung bis Frankfurt zu besorgen. Im Jahre 1714 schlug der Kurfürst Mainzer Schiffern die Bitte ab, Waren von Frankfurt herabbringen zu dürfen mit der Begründung: " weil diess den Gerechtsamen und Regalien des Ertzstiftes zuwider und den Marktschiffern allein erlaubt ist, die Waren von Frankfurt nach Maynz zu bringen. "

Der Kampf, den Mainz mit Frankfurt um die Erhaltung seines Rechtes führt, bringt das ganze Uebel, das dieses für die Freiheit des Handels und die Entwicklung der Schifffahrt bedeutete, ans Licht. Die Fürsten und Herren, die aus dem Strome ihren Nutzen zogen, waren mächtig genug, gestützt auf ihre veraltete Rechte, das Wohl des gesamten Handels unbeachtet zu lassen und ihren Willen durchzusetzen. So kam es, dass gegen Ende des neunzehnten Jahrhunderts das rheinische Verkehrswesen ein trauriges Bild bot. Die Vorschläge, die bei den grossen Friedensschlüssen, Verhandlungen und Zollkongressen gemacht wurden, blieben unerfüllt. Das Reich war zu zerstückt und kraftlos, als dass es sich mit tieferem Interesse um die Verhältnisse des

Rheines hätte kümmern können. So blieb der Stapel in den Händen der rheinischen Herren, und von dem Reiche hatten sie nicht zu befürchten, dass er ihnen entrissen werde.

Von Frankreich, das seit der Revolutionszeit ^{willen} befreiende und moderne Ideen zu verwirklichen bestrebt war, kam der erste Anstoss, der die engen Fesseln der Rheinschiffahrt zu lockern begann.

Nach der französischen Revolution war in der gallischen Nation erneut der Wunsch erwacht, am ganzen Rheine festen Fuss zu fassen. Nach dem Rückzuge der Preussen und Oesterreicher aus der Champagne war es dem General Guistinot ein Leichtes, unter anderen Städten auch Mainz zu besetzen. Zwar gelang es den Verbündeten, die Stadt noch einmal zurückzuerobern, doch nur für kurze Zeit. Auf dem Kongress zu Rastatt wurde das Schicksal von Mainz besiegelt; beinahe 16 Jahre blieb es in den Händen der Franzosen.

Schon damals benutzten die Gesandten Frankreichs die Gelegenheit, ein Wort für die Befreiung des Rheinverkehrs einzulegen; doch scheiterten die Pläne an dem entgegengesetzten Willen Deutschlands.

Wenige Jahre später, im Frieden zu Luneville, wurde auch die letzte Macht des alten Deutschen Reiches gebrochen. Frankreich kam in den Besitz des linken Rheinufers; der Rhein bildete die Grenze der beiden Reiche.

Damit war das ^{Frankreich} ~~gallische~~ Reich weit mehr als seither an der Rheinschiffahrt selbst beteiligt und hatte daher grosseres Interesse daran, seine Forderungen bezüglich der Rheinschiffahrt

zu verwirklichen.

A/ Schön in den ersten Jahren der französischen Herrschaft zeigen eine Reihe von Bestimmungen, dass ihnen daran gelegen war, fördernde Einrichtungen ins Leben zu rufen, die von grosser Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung der besetzten Städte geworden sind.

1791 erliessen die Franzosen ein Gesetz, das die Aufhebung aller Zünfte forderte. Diese Massnahmen war für das Verkehrswesen sehr bedenklich, weil sie der weiteren Entwicklung vorgriff.

Doch wurde ihre Wirkung bedeutend abgeschwächt, da man für die Schiffer- und Kärcherzünfte Ausnahmen gelten liess. In Köln und Mainz liess man die Korporationen unverändert weiterbestehen. In Mainz wurde die bedrohte Zunft mit allen Mitteln geschützt. Als sie sich in der alten Form der Gesellschaft "zum grossen Anker" nicht mehr halten konnten, wurde die Behauptung aufgestellt, die Korporation falle nicht mehr unter den Begriff einer Zunft, sondern sei eine Privatgesellschaft, die die nötigen Hilfsmittel zur Schifffahrt aus gemeinsamen Mittelanschaffe und verwalte.

Die französischen Behörden zeigten sich dieser Darstellung gegenüber sehr nachgiebig, da sie durch das Fortbestehen der Vereinigung eine Einschränkung des Wagenschmuggels auf dem Rheine erhofften.

Heftig hatte die Mainzer Schiffervereinigung weiter zu kämpfen, um nicht durch die grossen finanziellen Schwierigkeiten und die vorhandenen Schulden zur Auflösung gezwungen zu werden.

A/ Galperin: Geschichtliche Entwicklung der Rhein-Schifffahrt im 19. Jahrhundert.

In einer Versammlung der alten Zunftmitglieder wurden Bestimmungen festgesetzt, die die Vermögenslage bessern sollten. Von jeder Fahrt sollen die Schiffer eine Abgabe an die Vereinigung zahlen und zwar in der Weise, dass sie wie Steuern je nach dem Betrag der Einnahmen höher oder geringer festgesetzt wurden. Mit der Schuldentilgung ging es nur langsam vorwärts, da der Verkehr auf dem Rheine immer mehr nachlies. Jedenfalls bestand in Mainz bei Beginn des neunzehnten Jahrhunderts die Schiffervereinigung, wenn auch nicht dem Namen und der äusseren Form nach, so doch der Verfassung und den Beschränkungen nach unbehindert weiter; ja während man sich früher gegen die Gebundenheit auflehnte, war man jetzt froh, dass man nach althergebrachtem weiter seinen Beruf ausüben konnte, ohne den Kampf der Konkurrenz führen zu müssen.

Besonders einen wichtigen Faktor des Rheinverkehrs rückte die Herrschaft der Franzosen in ein neues Licht, nämlich das Stapelrecht, das die Rheinischen Städte als die vermeintliche Quelle ihres Handels ansahen. Es ist selbstverständlich, dass in dem Augenblick, wo man begann, den Rheinhandel zu revidieren, neben den Rheinzöllen gerade dieses Vorrecht zur Sprache kommen musste. Jeder, der unbefangenen urteilte, gab zu, dass zur Befreiung des Rheinhandels vor allem jene veraltete, ganz unzweckmässige Einrichtung beseitigt werden müsse.

Schon seit Jahren verlangten die Rheinischen Kaufleute nach einer freien Schifffahrt, und immer wieder verstanden es die Stapelstädte, ihr altes Recht zu wahren.

Mit der Besetzung durch die Franzosen wurde die Lage beängstigend und mit schwerer Sorge sahen besonders Mainz und Köln dem Kommanden entgegen.

Um so tiefer atmeten sie auf, als der Regierungskommissar Kudler in dem Beschluss vom 28. Juli 1798 die Stapelrechte der Hauptverkehrscentren Köln und Mainz in ihrem alten Umfange noch einmal bestätigte. Von neuem begann man der Kampf um die Beseitigung dieses Verkehrshindernisses. Man suchte den Stapel möglichst zu umgehen. Eine Reihe von Schriften wurden veröffentlicht, um den Franzosen die Ungerechtigkeit des Vorrechtes immer wieder vor Augen zu führen. Auf der Gegenseite bemühte man sich noch eifriger, seinen Standpunkt zu verteidigen. Besonders die Handelskammern der einzelnen Orte gaben sich in diesem Kampfe die grösste Mühe.

Vorerst waren die Angriffe gegen das Stapelrecht ergebnislos. Im Frieden zu Lunéville beschlossen die Franzosen, an den Zuständen vorerst nichts zu ändern, wenigstens nicht eher, bis die übrigen Verkehrsverhältnisse sich nach ihrem Sinne entwickelt hätten. Dieses Zögern der Franzosen ist wohl zu begreifen; waren doch gerade das Stapelwesen, die Rangfahrten und die Schifferverbände ein gutes Mittel, die Grenze leichter abzuschliessen. Die vielen Formalitäten, die der Umschlag und die Zunftbesetzungen mit sich brachten, liessen eine gute Ueberwachung zu.

Durch die Verschiebung der französischen Zollgrenze, der Duane, an den Rhein wurden gerade Mainz und Köln als Stapel-

städte stark benachteiligt. Die vielen Zollbestimmungen, die Ein- und Ausfuhrverbote machten den Verkehr sehr unständig, und um die weitläufigen Massnahmen zu umgehen, vermied der Handel soviel als möglich, mit den französischen Mautbeamten in Berührung zu kommen.

Mainz verlor fast vollständig seinen Transithandel. Man benutzte jetzt lieber die schwierigen Landstrassen auf der rechten Rheinseite, und der Verkehr auf dem Strome hatte kaum mehr einige Bedeutung. Die Waren, die von Köln zu Schiff kamen, wurden ausserhalb des Mainzer Stapelgebietes in Walrafen ausgeladen, auf der Landstrasse weitergebracht und in Kestheim an der Mündung des Maines wieder ins Schiff geladen. Die Unkosten, die dieser Umweg verursachte, waren zwar erheblich, doch trug man lieber diesen Schaden, als dass man sich den Bestimmungen der französischen Zollordnung und des Stapelzwangs unterwarf.

Was den Austausch mit dem linken Rheinufer betrifft, so fand dieser fast ausschliesslich auf dem Wege des Schmuggels statt. Häufig kam es zu heftigen Kämpfen zwischen den Schugglerbanden und den Mautbeamten; häufig aber auch waren diese beiden Parteien in Einverständnis miteinander.

Der Verkehr litt unsagbar unter den wirren Verhältnissen, besonders durch die Grenzsperrre. Mainz, dass auch noch verschiedene Male eingeschlossen worden war, hatte wohl am meisten Grund, über den Verlust seines Handels und damit seiner Einnahme zu klagen. Eine Statistik der Krahnengebühren zeigt, wie die Stadt durch die Kriegswirren und dann durch die französische Zollpolitik gelitten hat. Die Krane:

einnahmen betragen :

1792.....	27. 705. fl.	59 kr.
1793.....	14. 527. fl.	17 kr.
1794.....	26. 932 fl.	11 kr.
1795.....	1. 744 fl.	30 kr.
1796.....	6. 900 fl.	--
1797.....	15. 779 fl.	11 kr.

Von nun an gingen die Krahnengebühren infolge der Zollbestimmungen wieder zurück. Sie betragen :

1798.....	10.545 fl.	38 kr.
1799.....	9.836 fl.	41 kr.
1800.....	8.179 fl.	33 kr.

Vor den Kriegen von 1770 - 1792 betragen die Krahnengebühren durchschnittlich 35.959 fl.

In den Jahren 1770 - 1792 wurden im Mainzer Hafen jährlich durchschnittlich 667. 063 Ztr. Waren befördert, 1792 - 1797 durchschnittlich 260.000 Ztr. im Jahre und 1798 - 1800 nur noch rund 193.770 Ztr. Dieser Rückgang istb besonders auf den Zoll zurückzuführen, der auf dem in die Stadt gebrachten Weine beruhte, auch wenn er eigenes Gewächs des Händlers war. Einen weiteren bedeutenden Ausfall ergab das Ausfuhrverbot von Getreide, durch welches der Export völlig stillgelegt wurde. Man versuchte, den Verkehr, durch Herabsetzung des Wasserzolles und der Umschlagsgebühren zu heben, jedoch vergebens.

Eine bessere Ordnung der Schifffahrtsverhältnisse war von allen Seiten erwünscht. Ein Vertrag zwischen Frankreich

und Deutschland über die Neugestaltung der Rheinschifffahrt, „Die Konvention über das Rheinschiffahrts-Oktroi“, wurde am 15. August 1804 zu Paris unterzeichnet und trat am 1. Nov. 1805 in Kraft. Dieser Vertrag brachte eine Reihe Neuerungen, die zur Gesundung der Rheinverhältnisse beitrugen. Vor allen wurde eine einheitliche Verwaltung für den Fluss geschaffen; den kleinen Uferstaaten wurde ihre mannigfaltigen Sonderrechte an ihm entzogen.

Der Punkt, der die meisten Schwierigkeiten bereitete, war das Stapelrecht von Mainz und Köln. Der Kampf hierum begann nun von neuem. Die Notwendigkeit des Umschlags wurde mit den alten Begründungen verfochten. Von der anderen Seite wurde die Zweckmässigkeit der Einrichtung bestritten, der Zwang des ^{Umschl.} Umschlages als kostspielige Zeitverschwendung zurückgewiesen.

Trotz der fortschrittlichen Ideen unternahm die Oktroi-Konvention nichts, um das augenscheinliche Uebel abzuschaffen. Zu dieser Rücksicht gegenüber den beiden Stapelstädten wurde die Konvention aus eigennützligen Ueberlegungen geführt; denn das Stapelwesen bot die grösste Sicherheit dafür, dass der Ertrag der Oktroi-Gebühren nicht vermindert wurde. Allerdings gab die Oktroi-Konvention einige Bestimmungen, die das Stapelwesen einigermaßen einschränkte. Vor allen wurde der Zwang des Feilhaltens von Waren aller Art in den Häfen von Köln und Mainz endgültig beseitigt. Alle mit dem Umschlag zusammenhängenden Zahlungen, ausser den festgesetzten Kranequal-, und Wägegebühr wurden abgeschafft. In übrigen blieb Mainz nach wie vor der Stationshafen zwischen Köln und Strassburg.

Einen neuen Streitpunkt ergaben die Erleichterungen

die die Oktroi-Konvention dem Handel von Frankfurt gewährt. Während der Messen war der Warenverkehr dorthin vollkommen unbehindert. Die Mainzer Schiffer durften auf ihren Schiffen Kölner Waren, die auf Rechnung der Frankfurter Kaufleute gingen, ohne Aufenthalt an Mains vorbeifahren. Ferner wurde gegen Erlegung der Schiffsgebühren im Hafen von Mainz die direkte Fahrt von den Häfen des Oberrheins gestattet. Diese Minderungen des strengen Stapelzwanges suchte Frankfurt immer noch weiter auszunutzen, und über jeden ungenau ausgeführten Punkt der Konvention kam es zu Reibereien.

Während die grosse Schifffahrt bis auf die wenigen Einschränkungen dem Stapelrecht weiter unterstanden, wurde die kleine Schifffahrt, der Verkehr der Zwischenhäfen, freigegeben.

Mit den Neuerungen, die die Oktroi-Konvention dem Umschlagszwange gaben, waren dennoch, die grossen Nachteile nicht behoben. Nach wie vor wurden Klagen darüber erhoben, dass das Ein- und Ausladen der Waren häufig zu Beschädigungen führe und vor allem den Preis in die Höhe treibt.

Nach den Bestimmungen der Konvention bildeten sich in den Stationsstädten die Schiffervereinigungen nach einer neuen Ordnung, die die Sicherheit der Transporte und annehmbare Preise gewährleisten soll. Nur befähigte Schiffer, die schon einige Zeit selbst als Steuerleute gahfahren hatten, wurden in die Gilde aufgenommen und zwar konnte jeder, der diese Bedingungen erfüllte, Mitglied werden, gleichgültig, ob er Mainzer Bürger war oder auswärts seinen Wohnsitz hatte.

Besonders eine wichtige Einrichtung des Stapelwesens blieb nach wie vor bestehen, nämlich die Rangfahrten, die in ihrer scharfen Ueberwachung eine möglich-grosse Beschleunigung

ung der Transporte versprach. Besondere Beanten waren eingesetzt, die für Ordnung und Pünktlichkeit bei den Schiffs-ladungen sorgten. Die Frachten wurden jedes halbe Jahr fest-gesetzt und mussten genau eingehalten werden.

Wenn auch der Vertrag unter französischen Einflusse zu Stande gekommen ist, so ist doch nicht zu übersehen, dass er einen neuen gesunden Zug in die Rheinschiffahrt brachte. Allerdings konnte er nicht mit einemale alle Krankheiten, an der die Schiffahrt seit Jahrhunderten litt, beseitigen. Vieles wurde zur Besserung des Fahrwassers getan; die lang vernachlässigten ^{Flöße} Leinfahrte und Uferanlagen wurden ausgebessert, und die französische Regierung sorgte dafür, dass die Erträgnisse der Schiffahrt wieder für diese selbst ver-wandt wurden.

Allgemein wurden die Mittel, die die Oktroi-Konvention zur Hebung des Handels an Hand geben, mit Freuden begrüsst. In den Stapelstädten Mainz und Köln, denen ihr altes Recht erhalten geblieben war, machte sich die Wirkung der Neuerungen insofern geltend als sie das Hemmnis des Stapelwesens in den Hintergrund rückte, den beiden Städten aber wieder die Vor-teile einer regeren Schiffahrt zuflossen. Eine Aufstellung der Krahnengebühren in Hafen von Mainz zeigt, wie sich die Schiffahrt nach und nach wieder gehoben hat. Sie betragen:

1802	39.747 fr.	24 ss.
1803	66.850 fr.	93 ss.
1804	66.531 fr.	63 ss.
1805	77.912 fr.	15 ss.
1806	114.853 fr.	59 ss.
1807	186.389 fr.	53 ss.
1808	170.245 fr.	67 ss.

Zwischen den beiden Stationsstädten verkehrten durchschnittlich im Jahre 1.200 Schiffe.

Allerdings dauerte der Aufschwung der Rheinschifffahrt nicht lange. Die obernaligen Kriegswirren und dann die Kontinentalsperre bewirkten wieder einen raschen Rückgang des Rheinhandels. Im Hafen von Mainz beliegen sich die angekommenen Waren im Jahre 1807 auf 1.831.300 Ztr.; 1808 auf 1.039.477 Ztr.; 1809 auf 711.178 Ztr.; die abgehenden Güter betragen 1807 1.490.154 Ztr.; 1808 1.024.114 Ztr.; 1809 833.462 Ztr.

Eine Niederlage erlitt Mainz seiner Gegnerin Frankfurt gegenüber in Bezug auf die Marktschifffahrt, die bisher eng an die Bestimmungen des Stapelrechtes geknüpft war. Die Beförderung von Reisenden und deren Gepäck lag nicht mehr ausschliesslich in den Händen der Stationsstädte und der dort ansässigen Schiffervereine. Ferner wurde der Betrieb der Marktschifffahrt nach Frankfurt beiden Städten überlassen, sodass gleichzeitig ein Mainzer und ein Frankfurter Marktschiff von den beiden Städten abging. Am 14. Mai 1806 erliess der Präfekt des Departements Donnersberg eine Verordnung, die die Streitfragen über die Marktschifffahrt beseitigte und die noch lange die Richtlinie für den Personenverkehr zwischen Mainz und Frankfurt gab. Die Verordnung beginnt mit der Einleitung: „ In der Absicht für das Marktschiff der Stadt Mainz besondere Polizeiverfügungen vorzuschreiben und die Art zu bestimmen, wie dieses Marktschiff mit jedem von Frankfurt die gemeinschaftlichen Vortheile geniessen könne, welche Art. 24 der Konvention über das Schifffahrts-Oktroi ihnen zugest. steht, beschliesst wie folgt: „. Ich führe hier einige der Bestimmungen an. 1. Das Marktschiff der Stadt Mainz wird

mit jenem der Stadt Frankfurt abwechselnd fahren und zwar gleichzeitig in den beiden Städten abfahren.

2. Das Mainzer Marktschiff besteht in einem wohlgeschaffenen ^{Schiffe} Stücke, einzig für die Reisenden und ihre Effekten bestimmt und in einem oder mehreren Anhängen, um die Kaufmannsgüter zu transportieren.

3. Nur während der zwei Frankfurter Messen soll der Unternehmer ein zweites Schiff stellen, um leichter den lebhafteren Verkehr zu bewältigen.

4. Der Ladungsplatz der Marktschiffe bleib an Bekstor; das Mainzer Schiff führt eine Flagge mit der Aufschrift: „Diligence de Mayence à Frankfurt“.

5. Täglich, pünktlich um 7 Uhr vorm. fährt das Mainzer Marktschiff ab. Nur in Höchst kann es anfahren, wo es sich nicht länger aufzuhalten hat, als zur Entrichtung der Zollgebühren nötig ist. In einem Tag muss das Marktschiff mit den Anhängen seinen Bestimmungsort erreichen, und nur in dringenden Fällen soll es unterwegs anlanden.

6. Die Ladung des Marktschiffes besteht aus den Reisenden, ihren Effekten und jeder Art von Kaufmannsgütern. Vieh, Gemüse, Koffer und dergl. sind ausschliesslich auf die Anhänger zu laden.

11. Um die Ladungen so geschwind als möglich zu befördern, soll einer von denen im Mainzer Hafen befindlichen Kränen täglich eine ganze Stunde, ausser den gewöhnlichen Ruhestunden zum Einladen der dem Marktschiffe anvertrauten Güter bestimmt werden.

12. Der Preis der Plätze ist auf 10, 66 ss. (oder 3 Kreuzer)

für 5 km. (1 Stunde) pro Person in gemeinen Zimmer und 12 cs. (4 Kreuzer) in dem besonderen Zimmer bestimmt. Der Fahrpreis bis Frankfurt betrug also 86 cs. (24 Kreuzer) bzw. 1 fr. 14 cs. (32 Kreuzer).

14. Die Fracht der Waren wurde auf 30 cs. für ein Ztr. festgesetzt; für Modewaren wurden 37 cs bezahlt.

15. Der Marktschiffer lässt alle Güter, welche er ladet, in die von » Magre « prägraphierten Register einschreiben, die den Obrigkeiten der beiden Städte auf Verlangen sofort vorgezeigt werden müssen.

16. Alle in den Anhängern befindlichen Waren müssen zu Frankfurt nachdem in den Frachtbriefen oder in den Registern angemerkten Gewicht abgeliefert werden; der Marktschiffer muss alles Fehlende ersetzen. Für Geld, das ohne Erklärung eingepackt ist, trägt der Schiffer keine Verantwortung.

17. Zur Garantie für die anvertrauten Waren, stellt der Marktschiffer eine Bürgschaft von 6000 fr. in liegenden und von Hypotheken freien Gütern.

18. Durch die den Marktschiffern zugestandene Fracht ist er gehalten, die Rheinschiffahrtsoktroigebühren zu Mainz und den Zoll in Höchst davon zu entrichten.

19. Da die beiden Städte an der Einrichtung der Marktschiffe ganz gleichen Anteil haben, so zahlen die Unternehmer die nämlichen Abgaben zu Mainz wie zu Frankfurt.

20. Es ist den Marktschiffer untersagt, auf irgend eine Weise das Stapelrecht, welches der Stadt Mainz bleibt, zu verletzen, besonders durchaus keine Waren zu Kostheim und in dem ganzen Umfang, um welchen sich das Gedächte

Stapelrecht erstreckte, aus- oder einladen. »

Die Strafverfügungen sind äusserst streng; so heisst es z.B. » In Falle die Marktschiffer oder ihre Leute irgend einen der vorhergehenden Artikel zu widerhandeln, so sollen sie, unabhängig von den Strafen und solidarischen Verantwortlichkeiten, welche ihnen zu Last liegen, das erste-mal auf 15 Tage von ihren Dienste suspendiert und ihre Schiffe und Geschirre ebenso lang in Hafen von Mainz zurückgehalten werden. Das zweitemal soll die Suspension zwei Monate dauern; die dritte Zuwiderhandlung soll eine gänzliche ewige Ausschliessung vonder Unternehmung des Marktschiff zur Folge haben. »

Diese Verordnungen beseitigten zwar einige der Missbräuche, doch blieb das Hauptübel, nämlich das Stapelrecht, in seinem vollen Umfange bestehen. Dauernd gingen die Streitigkeiten hin und her und die Neuregelung der Konvention war nur von äusserlicher Bedeutung.

1) Mit dem Siege über die » grosse Armee » in Russland trat ein grosser Umschwung in der Verwaltung des linken Rheinufer und damit der Zustände des Rheinhandels ein.

Durch den Friedenvertrag von Paris von 30. Mai 1814 wurde der Rhein teilweise wieder Deutschlands Strom. Glücklicherweise nahmen damit die von Frankreich begonnenen Bemühungen, die Rheinschiffahrt zu befreien, kein Ende. Die Neuerungen wurden von der jetzigen Verwaltung beibehalten und teilweise noch erweitert. Der Fluss soll von nun an als freie Fahrstrasse dienen; die Einzelheiten sollen auf dem nächsten Kongress festgelegt werden.

1) Gathorn: Geschichtliche Entwicklung der Rheinschiffahrt im 19. Jahrhundert.

Am ersten November 1814 trat die Versammlung der Abgeordneten der einzelnen Staaten in Wien zusammen. Die Rheinschiffahrtangelegenheiten wurden einem Ausschusse des Komitees übertragen, der sie in einer Reihe von Sitzungen besprach.

Es ist natürlich, dass zur Erreichung des gesetzten Zieles die Rheinuferstaaten manche ihrer Sonderrechte hingeben mussten, und zwar war das Umschlagsrecht von Mainz und Köln der erste Punkt, der zur Sprache kam. Der Pariser Frieden, der die Freiheit der Rheinschiffahrt verkündet hatte, versetzte die Gemüther der beteiligten Parteien in grosse Erregung. Besonders Mainz und Frankfurt gerieten hart aneinander, und die Broschüren für und gegen den Umschlagszwang wurden in grosser Zahl der Kommission vorgelegt. Von Mainz aus gelangte besonders eine Schrift zu grösserer Bedeutung: » Das Stapelrecht oder die Stationsfahrt auf dem Rheine, insbesondere die Stapel - Gerechtsame der Stadt Mainz in geschichtlich - rechtlicher und polizeylicher Hinsicht. » Diese Schrift vertrat die Ansicht dass der Stapel dem Handel nur Nutzen bringe, weil er schnelle, sichere und billige Transporte verbürge.

Mainz schickte zur Vertretung seiner Wünsche eine Deputation nach Wien, die nun in Berichten den Fortgang der Verhandlungen nach Mainz übermittelte.

Inner mehr fasste die Ansicht Boden, dass die Beseitigung des Umschlagszwanges für die Befreiung der Rheinschiffahrt unbedingt nötig sei. Doch entschied die Kommission nicht, ohne die Sachlage vorher genau geprüft zu haben. Sie berief die Nächstbeteiligten zu der dritten Sitzung

und am 20. Februar 1815 konnten die einzelnen Parteien ihre Wünsche vortragen. Der Abgeordnete für Mainz war Baron Heinrich Mappes, der für Frankfurt Syndikus Danz. In dieser Sitzung standen sich die beiden Parteien mit ihren Ansichten scharf gegenüber. Obwohl der Stapel von Mainz warm vertreten wurde und auch von anderer Seite Unterstützung fand, konnte man sich doch der gesünderen Auffassung nicht verschliessen, und in der nächsten Sitzung wurde einmütig die Abschaffung des erzwungenen Umschlags in den Stationsstädten Köln und Mainz beschlossen.

Alle Versuche der Mainzer Deputation, durch eine letzte Anstrengung ihr altes Recht zu retten, waren vergeblich. Die Gründe der Nützlichkeit wurden mit dem Hinweis zurückgewiesen, dass sich da, wo es notwendig sei, Güter umzuschlagen, solche Mittelpunkte von selbst bilden werden.

Die wirtschaftliche Strömung war stark genug, die altüberkommene Handelspolitik der beiden Rheinstädte umzustossen. Allerdings ist es zu verstehen, dass sich Mainz und Köln durch den Entscheid hart getroffen fühlten, weil sie doch in ihrem Handel in der Hauptsache auf den Stapel eingerichtet waren, und eine rasche Umstellung musste für sie zu einer Katastrophe führen.

Auf dem Kongress wurden weiter die mit dem Stapelrechte zusammenhängenden Einrichtungen in einzelnen besprochen und zwar sollten sie einstimmig für alle Plätze beseitigt werden.

Der Wiener Kongress hatte mit der Aufstellung dieser Grundsätze den entscheidenden Schritt zur Befreiung der

Rheinschiffahrt getan. Doch verschafften keine strengen Vorschriften der Reform sofort Geltung. Es dauerte noch über ein Jahrzehnt, bis man von einer tatsächlichen Beseitigung der veralteten Einrichtungen sprechen konnte.

Im August 1816 wurde in einer Sitzung der Zentralkommission darüber beraten, wie der Stapel bis zum endgültigen Erslass einer Verordnung zu handhaben sei. Von Mainz aus wurde der Vorschlag gemacht, vorerst alle Einrichtungen Krähnenwesen usw., die mit dem Unschlagsrecht zusammenhängen, bei zu behalten. Nassau und Holland dagegen verlangten eine schnelle Beseitigung.

Vorerst konnten die Beratungen zu keiner Lösung führen. Hessen, das der Stadt Mainz den für sie so wichtig erscheinenden Stapel gern erhalten wollte und auch Preussen verstanden es lange Zeit, einen endgültigen Beschluss hinauszuschieben.

So schleppten sich die Verhandlungen bis 1819 hin. In diesem Jahre wandte sich Nassau an den Bundestag, jeddoh auch von dieser Stelle aus kam nicht die erwünschte Abhilfe.

Mainz, das durch die Beseitigung der alten Vorrechte am meisten bedroht war, nützte den schwankenden Zustand der Verhandlungen aus. Soviel als möglich verfuhr man mit dem Unschlag wie bisher, ja man ging soweit, schon früher geschaffene Erleichterungen wieder aufzuheben. Natürlich gab das Verhalten von Mainz der alten Rivalin Frankfurt Grund zu heftigen Kämpfen. Zwar benutzte Frankfurt bei der Taifahrt den Landweg von Hochheim bis Biebrich, um den Unschlag zu umgehen, doch war dieser Umweg zu schwierig, als

dass man nicht von neuen Anträge stellte, die dem Handel Erleichterung bringen sollten.

Selbst die Mainzer Gildeschiffahrt, die bisher den Stapel ihrer Stadt als Vorteil für ihr Gewerbe vertreten hatte, begannen sich dagegen aufzulehnen und Ausnahmen für sich zu erbitten.

Die Gildeordnung behielt trotz der Beschlüsse des Wiener Kongresses ihre alte Fassung. Auch die Marktschiffahrt wurde nach wie vor gehandhabt.

Obwohl Mainz die mannigfachen Gebühren, die der Umschlag mit sich brachte, herabsetzte, konnte es doch nicht mehr einen Aufschwung seiner Spedition verzeichnen.

Ein Umschwung in der Technik der Rheinschiffahrt, nämlich die Einrichtung des Dampfschiffahrtsbetriebs, zwang endlich die Rheinuferstaaten zur Entscheidung. Am 31. März 1831 wurde zu Mainz die Rheinschiffahrtsakte unterzeichnet, die die Beschlüsse des Wiener Kongresses endlich verwirklichte. Mit der Ratifizierung der Rheinschiffahrtsakte war das Stapelrecht in Mainz wie auch in Köln in aller Form beseitigt.

Es ist natürlich, dass die Aufgabe der alten Rechte für Mainz einen harten Schlag bedeutet hat, von dem es sich nur langsam erholte. Galt es doch jetzt, seinen ganzen Handel in neue Bahnen zu leiten und für die erloschenen Einnahmequellen auf anderen Wege Ersatz zu schaffen. Besonders der Speditionsbetrieb litt stark. Nur langsam lösten sich alle Einrichtungen auf, die an den Umschlag gebunden waren, und manche tiefe Wunde wurde dem Handel

und Gewerbe durch die Beseitigung des alten Rechtes geschlagen, die aber einen grossen Teil zur Gesundung der Verhältnisse des Rheinhandels ausmachten.

Die Aufhebung des Stapelrechtes zeigt erst voll und ganz seinen Einfluss auf den Handel und seine Auswirkung in Bezug auf die Entwicklung der Stadt selbst.

Ohne Zweifel war der Stapel anfangs eine Einrichtung, die den Handel, wenn er ihn auch nicht gerade förderte, jedoch wenigstens nicht hinderte. Solange es ein Recht war, das nur einzelne Städte besaßen, wurde eine Einschränkung der Freiheit des Handels kaum bemerkt. Vor allem war der Stapel dem Aufblühen der bevorzugten Städte günstig.

So verdankte auch Mainz im frühen Mittelalter dieser Einrichtung einen grossen Teil seines Ansehens als Handelsstadt. Es war durch sie ein Mittelpunkt des Verkehrs geworden, wo sich Waren und Menschen zu einem lebhaften Handel sammelten. Von allen Gegenden kamen hier die Güter zusammen: Von Holland Fischwaren, Kaffee, Gewürze; aus dem Schwarzwald und Spessart Holz in jeder Form; von Rheingebiet selbst Früchte, Getreide und der Haupthandelsartikel, der Wein. Es war kein Wunder, dass sich Mainz rasch zu einem beliebten Markt entwickelte, wofür alle Verkaufsgüter zu finden waren.

So bot der Stapel in Mainz auch für die Fremden einen bedeutenden Vorteil, da sie alles Notwendige hier vereinigt fanden und ihnen die Mühe abgenommen war, die Produkte am Orte ihrer Herstellung zu kaufen. Vor allem war Mainz der Zwischenhändler für Weine und Holzwaren. Holland war hier eine der bedeutendsten Abnehmer.

Für die übrige Entwicklung der Stadt war der Stapel ein sehr bedeutender Faktor. Der rege Verkehr bot ihr viel Vorteile. Aus allen Gegenden kamen Kaufleute, Schiffer und

Fuhrleute zusammen, und der Fremdenverkehr drückte dem Gewerbe seinen besonderen Stempel auf. Das Gasthauswesen, z. B. hatte in den Stapelstädten im Vergleich zu anderen ein viel besseres Ansehen.

Eine ganze Reihe von Handwerken und Berufen standen mit dem Stapel in enger Berührung und nahmen durch ihn einen grossen Aufschwung. Vor allen sind es die Schiffer und Fuhrleute, die im Anfang des Mittelalters eine reiche Blütezeit ihres Gewerbes erleben. In vielen notwendig gewordenen Berufen fanden die Einwohner Nahrung. So beschäftigte die Stadt eine grosse Anzahl von Packern, Trägern, Wägern, Kaufhaus- und Krannenbediensteten. Auf allen Seiten zeigten sich Vorteile für die Mainzer Bürger. In Anbetracht der grossen Konkurrenz am Platze bildeten sich die Preise nieder und das Vorkaufsrecht der Mainzer Kaufleute vor den » Gästen » bot ihnen Gelegenheit, hohen Gewinn zu erzielen.

Aber nicht nur zur Hebung des Wohlstandes der Bürger, sondern auch zur Erhöhung des Stadtreichtums trug das Stapelrecht bei. Die Verwaltung der Stadt und später die Kurfürsten nahmen ziemlich bedeutende Summen in Form von Krannen-, Niederlags-, Kaufhausgebühren usw. ein. Als Gegenleistung hatten die Inhaber der Stapelrechte nur für die Beaufsichtigung der Handelsstrassen und der Verkehrseinrichtungen Sorge zu tragen. Die Ausgaben hierfür waren jedoch nicht sehr gross; eine eingreifende Verbesserung findet sich fast während des ganzen Mittelalters nicht. Wohl lagen die Angelegenheiten der Schifffahrt von jeher in den Händen der rheinischen Kurfürsten, und auf allen Zollkapitel wurden Anträge für Streckkorrekturen und Verbesserung der ^{platt}Leinfahrte bestellt, doch führte man diese nur län-

sig aus und blieb hauptsächlich aus Furcht vor den grossen Unkosten beim Alten. Einen geringen Fortschritt konnte man in dem Aufbau der Handelsstrassen wenigstens in der nächsten Umgebung der Stapelstadt bemerken.

Zweckmässig und ziemlich fortgeschritten waren allerdings die Uferanlagen und die Bauten, die der unmittelbaren Durchführung des Stapels dienten.

Die Rechtssprechung der ²Gstgerichte ergab oft eine schwere Benachteiligung der Fremden; die Einheimischen dagegen wurden in jeder Weise durch das Gastrecht geschützt.

Vor allem ^{war} ist es sehr vorteilhaft, wie das Stapelrecht den Einkauf der Bürger schützt. Es ist daher kein Wunder, wenn sich der Handelsstand gegen die Aufhebung der Vorrechte wehrte.

In der Form des eigentlichen Stapelrechtes, welches besagte, dass alle Güter einige Tage zum Verkauf ausgelegt wurden, konnte sich das Vorrecht schon im 16. Jahrh. nicht mehr halten. Jedoch verstanden es die Stapelstädte, den erzwungenen Umschlag noch lange Zeit festzuhalten.

Wenn es auch ohne Zweifel ist, dass das Stapelrecht im Mittelalter eine Förderung des Wohlstandes der betreffenden Städte war, so ist doch leicht zu überblicken, wie dieses Recht den Fortschritt des Verkehrs allmählich zur Fessel wurde, der Beteiligung der Stapelstädte an Handel dagegen eine Richtung gab, die der allgemeinen Entwicklung gerade entgegennah. Wenn man auch zugeben darf, dass die Einrichtung von Stapelplätzen sich aus natürlichen Bedingungen ergeben hat und der Zwang des Stapels damals kaum als lästig empfunden worden ist, so war er schon ein unerträgliches Hindernis des Handels, als er an Städte vergeben wurde, deren Lage keineswegs einen Umschlag nötig machte. Gegen Ende des Mittelalters reichte ^{sich} an den grossen Handelsstrassen,

so auch am Rhein, Stapelplatz an Stapelplatz, sodass die Schifffahrt ausser den natürlichen Schwierigkeiten des Stromes mehr noch durch die künstliche Hindernisse aufgehalten und verteuert wurden.

Vor allen ist dies der Grund, dass die Schifffahrt schon gegen Ende des Mittelalters stark nachliess; im 18. Jahrhundert hatte fast nur der Holzhandel auf den Rheine grössere Bedeutung. Die Frankfurter Messen waren die einzige Gelegenheit, bei der der Verkehr bedeutend zunahm.

Kleine Versuche, die Rheinschifffahrt frei zu machen, scheiterten an der Hartnäckigkeit der Stapelstädte. Es ist verwunderlich, mit welcher Zähigkeit sie an ihren alten Rechten festhielten, ohne dass ihnen die Ueberlegung kam, dass sie dadurch ihre ganze Handelspolitik auf eine Grundlage stellten, die, weil sie eine Unnützlichkeit in der neuen Zeit darstellte, bei einem geringen Anstoss unhaltbar sein musste.

Besonders waren es Mainz und Köln, deren Erfolg als Handelsplätze in dem erzwungenen Umschlag lagen. Ihr Transit-Handel war sehr bedeutend; die Spedition der einzige Zweig, der wirklich blühte.

Zu der Kurzsichtigkeit der Regierung haben viel die glänzenden Einnahmen, die das Stapelrecht brachte, beigetragen. So kam es, dass selbst der Blick der führenden Männer beengt war und man jede Neuierung nur darauf richtete, den Stapel noch zu befestigen.

Gerade der Kampf mit Frankfurt zeigt einerseits, wie veraltet und unbegründet das Zwangsrecht geworden war, andererseits, wie hoch es von Mainz selbst geschätzt wurde. Das Aufblühen der benachbarten Mainstadt erregte wohl den

Neid der Mainzer, doch führte es nicht zu einer vollkommenen Umstellung der Handelspolitik, die auch für die alte Stapelstadt einen Aufschwung gebracht haben würde. Man schätzte sein Stapelrecht so hoch und sah in ihm eine solch unerschöpfliche Quelle, dass man den Eigenhandel fast ganz aufgab und sich vor allem auf die Spedition verlegte.

Als das Dasein des Umschlags bedroht war, führte man daher einen äusserst zähen Kampf um seine Verteidigung. Selbst nach den Beschlüssen des Wiener Kongresses, der die Ueberbleibsel der Stapelgerechtigkeit theoretisch beseitigte, suchte man noch lange den Zustand auszunutzen, dass keine festen Verordnungen diesen Beschlüssen Kraft gaben. Erst als die Rheinschiffahrtsakte von 1831 keinen Zweifel mehr liess, dass das alte Vorrecht für Mainz endgültig aufgehört hatte, begann man allmählich, seine Handelspolitik umzustellen.

Die Spedition verlor einen grossen Teil ihrer Geschäfte an den Oberrhein und Main. Neben dem Handelsstand hatten vor allem die Schiffer zu klagen, deren Gildenverfassung mit den Verordnungen von 1831 ebenfalls aufgehoben waren. Sie standen plötzlich der Tatsache gegenüber, dass der Handel durch keine Zwangsregeln mehr an ihr Gewerbe gebunden war, und der Konkurrenzkampf setzte hart für sie ein.

Es ist nicht zu leugnen, dass die Aufhebung des Stapelrechtes gerade für Mainz grossen Schaden gebracht hat. Doch vom weniger beschränkten Gesichtspunkte aus betrachtet, ist die Neuordnung des Verkehrswesens nur zu begrüssen. Tatsächlich hat sie sich in Laufe der Zeit für

die Rheinschiffahrt äusserst vorteilhaft gezeigt.

Die Befürchtung, dass durch die Aufhebung der Zwangsrechte die Geschwindigkeit und Sicherheit der Transporte gefährdet werden könne, hat sich insofern als unbegründet erwiesen, als man rechtzeitig die nötigen Vorkehrungen traf. Man behielt nämlich das System der Rangfahrten bei, und so war der Stadt Mainz auch weiterhin Gelegenheit geboten, sich regen an der Rheinschiffahrt zu beteiligen. Die Einrichtung der Reihfahrten nahm nach der Rheinschiffahrtakte von 1831 einen bedeutenden Aufschwung. Sie waren eine freiwillige Abmachung zwischen den wichtigsten Rheinstädten und Holland und so kam es, dass der verlorene Stapelzwang ^{Stapelzwang} bald durch einen natürlichen ersetzt wurde.

L i t e r a t u r - V e r z e i c h n i s .

- Chr. ECKERT: Rheinschiffahrt in neunzehnten Jahrhundert.
(Staats- und Sozialwissenschaftliche For-
schungen Bd. 18.)
- Chr. ECKERT: Mainzer Schiffergewerbe.
- E. GOTHEIM: Zur Geschichte der Rheinschiffahrt.
- E. GOTHEIM: Geschichtliche Entwicklung der Rheinschiff-
fahrt in neunzehnten Jahrhundert.
- ^{invid}
H. SCHROHE: Die Stadt Mainz unter kurfürstlicher Verwal-
tung. (1462 - 1792 Bd. 5)
- H. SCHROHE: Beiträge zur Geschichte der Stadt Mainz. Bd. 5
- H. SCHROHE: Hessen-Darmstadt, das Mainzer Stapelrecht in
den Jahren 1658 bis 1683.
- STIEDA: Das Stapelrecht.
- H. DANIELS: Ueber das Stapelrecht zu Cöln und Mainz.
- H. STEINS: Die Rheinschiffahrt von Cöln bis Mainz von
fünfzehnten bis neunzehnten Jahrhundert.
- Fugger v. KIRCHHEIM: Abhandlung über die Grenzen der den hohen
Kurthume Mainz über den Mainstrom von Lohr
an dessen Ergiessung in den Rhein zustehenden
Oberherrschaft, von Philipp Karl des heiligen
römischen Reiches Grafen Fugger v. Kirchheim.
(1786)
- Fr. ^{duf} V. KESSELSTADT: Das Staffel-Recht oder die Stations-Fahrt auf
den Rheine insbesondere die Staffel-Gerechtsame
der Stadt Maynz in geschichtlich- rechtlicher
und polizeylicher Hinsicht dargestellt.
- MAINZER STADTARCHIV: Stapel- Stapelrecht. Abtlg. 133

Stapelrecht des Floss- Borten und anderen
Holzes Abtlg. 135.

Stapelrecht in Mainz. Abtlg. 137

Schiffer- Zunft- Akten. (Akten, Zünfte Nr 43)

Sammlung kurfürstlich-mainzischer Verordnungen.
- HESSISCHES STAATS-
ARCHIV: *Abtlg. X. H 6-8. betr. Mainzer Stapelrecht.*

Eidesstattliche-Versicherung.

Hierdurch versichere ich an eidesstatt, dass ich ausser den im Literatur-Verzeichnis angegebenen Quellen keinerlei sonstige Hilfsmittel zur Anfertigung vorliegender Arbeit benutzt habe.

Kakha Jacobi

Erklärung über die Verhältnisse

Hierdurch versichere ich an diebstahl, dass ich
zuerst den im Literatur-Verzeichnis angegebenen Quellen keinen
lei sonstige Hilfsmittel zur Aufklärung vorliegenden Arbeit

benutzt habe.

Karl ...

