



Proeve eener geschiedenis van de scheepvaartwetgeving op den Rijn

<https://hdl.handle.net/1874/313419>

11

SPECIMEN HISTORICUM JURIS GENTIUM

DE

RHENI NAVIGATIONE,

QUOD,

ANNUENTE SUMMO NUMINE,

EX AUCTORITATE RECTORIS MAGNIFICI,

HENRICI EGBERTI VINKE,

THEOL. DOCT. ET PROF. ORD.

NEC NON

AMPLISSIMI SENATUS ACADEMICI CONSENSU,

ET

NOBILISSIMAE FACULTATIS JURIDICAE DECRETO,

PRO GRADU DOCTORATUS,

SUMMISQUE IN JURE ROMANO ET HODIERNO HONORIBUS AC PRIVILEGIIS,

IN ACADEMIA RHENO-TRAJECTINA,

RITE AC LEGITIME CONSEQUENDIS,

PUBLICO AC SOLEMNI EXAMINI SUBMITTET

JOANNES LEONARDUS WOLTERBEEK, DANIELIS FILIUS.

AMSTELAEDAMENSIS.

AD DIEM XXXI M. MAJI MDCCCLIV, HORA I—II,

IN AUDITORIO MAJORI.

AMSTELODAMI,

APUD FREDERIK MULLER.

MDCCCLIV.

WILSON & WATSON

NEW YORK

NEW YORK

PARZENBERG

OPTICAL CARPENTERS

NEW YORK

NEW YORK

D. D. D.

TYPE C. A. SPIN ET FILII.

PARENTIBUS,
OPTIMIS, CARISSIMIS.

HASCE STUDIORUM PRIMITIAS,

D. D. D.

AUCTOR.

PROEVE EENER GESCHIEDENIS

VAN DE

SCHEEPVAARTWETGEVING

OP

D E N R I J N.

E E N E P R O E V E

TOT VERKRIJGING VAN

DEN GRAAD VAN DOCTOR IN DE REGTEN

AAN DE

UTRECHTSCH E H O O G E S C H O O L ,

D O O R

J. L. W O L T E R B E E K , D ' S Z .

A M S T E R D A M ,

F R E D E R I K M U L L E R ,

1854.

INHOUD.

INLEIDING.....	Blz. 1.
HOOFDSTUK I.....	" 13.
OVER DE BELEMMERINGEN VAN DE RIJNVAART EN VAN DEN RIJNHANDEL.	
HOOFDSTUK II.....	" 31.
OVER DE POGINGEN, WELKE IN HET WERK ZIJN GESTELD OM DIE BELEMMERINGEN OP TE HEFFEN.	
HOOFDSTUK III.....	" 57.
OVER DE MENTZER CONVENTIE, HAAR ONTSTAAN EN HARE WIJZIGINGEN.	
BESLUIT EN STATISTIEKE TABELLEN.....	" 114.
BIJLAGEN I—XII.....	" 121.

Et quid quaeque ferat regio, et quid quaeque recuset,

Hic segetes, illic veniunt felicius uvae:

Arborei fetus alibi, atque injussa virescunt

Gramina. Nonne vides, croceos ut Tmolus odores,

India mittit ebur, molles sua tura Sabaei?

At Chalybes nudi ferrum,.....

Ista in regiones descripta sunt, ut necessarium mortalibus esset
inter ipsos commercium, si invicem alius ab alio aliquid peteret.

SENECA, Epist. 87.

INLEIDING.

Reeds van de vroegste tijden af zijn de oevers der rivieren de eerste woonsteden der menschen geweest. Om zich van de waarheid dezer stelling te overtuigen, behoeft men slechts de wereldkaart te overzien. De bouwvallen van Babylon en Ninive zijn nog daar, als de onwedersprekelijkste bewijzen voor de grootheid van het Babylonische en Assyrische rijk. De Egyptenaren bewoonden slechts eene smalle strook lands, maar langs de boorden des Nijls. En om eenige voorbeelden uit de latere tijdvakken der geschiedenis aan te halen, noem ik, uit vele andere steden, slechts Keulen, Tiel, Dordrecht, Hamburg, Bremen, welke aan Rijn, Elbe of Weser gelegen, juist aan deze ligging hare grootheid te danken hebben.

In de warmere luchtstreken lokten de rivieren den mensch aan, door de meerdere vruchtbaarheid harer oevers. Met betrekking tot de gematigde luchtstreken waren het geheel andere redenen, welke den menschen aanleiding gaven, om zich bij voorkeur aan de oevers der stroomen te vestigen. Uit hoofde van de vroegere

geringe aardrijkskundige kennis en van de weinige en gebrekkige middelen, welke den menschen ter beschikking stonden, zoowel ter voorziening in hun onderhoud, als ter verhuizing van de eene landstreek naar de andere, waren zij in het laatste geval wel genoodzaakt den loop der stroomen te volgen. Op dezen konden zij zich veilig verlaten; daar zij in hem niet alleen een goeden wegwijzer vonden, maar hij hun tevens de geschiktste gelegenheid aanbod, om des noods daarheen terug te keeren, van waar zij gekomen waren. De bevolking der aarde gaat langzaam maar gestadig voort. De geschiedenis van het bevolken van bijna alle landen draagt één algemeen kenmerk: dat, toen men allengs het zwervende herdersleven verlaten had, het eerst de oevers der rivieren zijn bewoond geweest, dat men bij toenemende bevolking dezelve is afgevaaren, en zich ten laatste langs de kusten der zee gevestigd heeft. Natuurlijk heeft het mensdóm in den staat der eerste kindsheid eenigzins instinctmatig, althans zonder er zich juiste rekenschap van te geven, die wegen gevolgd, welke de natuur aanwees. Door het toenemen der bevolking ontstaat eene daaraan geëvenredigde uitbreiding van den landbouw; uit den landbouw ontstaat ruiling van voortbrengselen; ruiling van voortbrengselen is handel; door den handel ontstaat wrijving en verkeer, eerst tusschen naburige, daarna tusschen meer verwijderde natiën; hieruit wordt wederom beschaving geboren; de beschaafde of verstandelijk ontwikkelde mensch weet zich door zijn vindingrijk vernuft alles te verschaffen, wat noodig is tot voldoening van zijne steeds vermeerderende behoeften, en

met deze tot nog verdere uitbreiding dier beschaving. De middelen en wegen, welke de natuur voor de eerste menschengeslachten tot voldoening van hunne nog geringe behoeften openstelde, zijn in vele opzigten, ook nog in onzen tijd de meest geschikte ter voldoening onzer uitgebreide behoeften; hoezeer dan ook door de voortgegane ontwikkeling en beschaving het gebruik dier wegen en middelen gewijzigd en beter toegepast is. De slotsom van deze opmerking is: dat de stroomen bestemd zijn tot natuurlijke en gemeenschappelijke handelswegen tusschen de verschillende overbewoners.

Heeft het gebruik, hetwelk de natiën van de stroomen gemaakt hebben, aan deze bestemming beantwoord? De oplossing dezer vraag moet gezocht worden in de Staatsregtelijke en de, daarmede in zeer naauw verband staande, geschiedenis des Handels.

Met het oog op de geschiedenis des Handels, dus, meen ik de Staatsregtelijke in deze drie groote tijdvakken te mogen afdeelen: het eerste, bevattende de geschiedenis der Oude Wereld en de eerste tijden der Middel-eeuwen tot op de helft der negende eeuw na Christus geboorte, op welk tijdstip men kan aannemen, dat het leenstelsel tot zich ontwikkeld heeft; het tweede omvat de acht volgende eeuwen, en wordt gesloten door den Westphaalschen Vrede; het derde eindelijk reikt tot op onzen tijd.

In elk dezer drie tijdvakken heeft een hoofdbeginsel geheerscht, hetwelk ze juist vatbaar maakt voor zulk eene strenge afscheiding.

De geschiedenis van het eerste tijdvak draagt het kenmerk van overheersching van ééne natie over alle andere. Eene natie verschijnt op het wereldtooneel, beoorloogt hare zwakkere naburen, sticht een rijk, stijgt in betrekkelijk korten tijd tot eene schier ongelooflijke hoogte, doch verliest hare inwendige sterkte, naarmate haar grondgebied in uitgestrektheid toeneemt, en is door innerlijke verdeeldheid alras de prooi van eenen nog jeugdigen en krachtigen volkstam, welke met geringe moeite het groote rijk vernietigt, en zich in deszelfs plaats stelt. Rome, het uitgebreidste van die rijken der Oudheid, heeft ditzelfde lot ondergaan, en op hare puinhoopen heeft zich het Byzantijnsche rijk in het Oosten verheven, en heeft Karel de Groote ten Westen en ten Noorden zijn Frankisch-Germaansche rijk gevestigd.

Van Volkenregt was bij de Romeinen nog geen sprake. Er bestond slechts eene aanraking tusschen de verschillende natiën, versterkt en bevestigd door tractaten; eene regtelijke wederkeerige verhouding was er niet¹.

Ten opzichte der bevaarbare rivieren namen de Romeinsche regtsgeleerden aan, dat deze *staats eigendom* waren², en wel op grond, dat vlietend water (*aqua profluens*) niet vatbaar is voor *privaat-eigendom*. Aan elken staatsburger zonder onderscheid kwam dus regtens het gebruik der bevaarbare rivieren toe, tevens met uitsluiting van vreemden. Met het principale regt van bevaren gin-

¹ F. Laurent, Histoire du droit des gens et des relations internationales. III. p. 336 et suivants.

² Flumina autem publica sunt. Inst. II. tit. I. § 2; I. V. pr. Dig. de rerum divisione (I. 8).

gen die regten gepaard, welke noodig zijn, om van het principale dat gebruik te maken, waarop men regt had. De bepalingen, welke in de regtsverzamelingen der Romeinen hieromtrent voorkomen, hebben dan ook alleen ten doel, het onbelemmerd genot van het regt op de riviervaart aan de burgers te waarborgen ¹.

In dit tijdvak was de handel betrekkelijk nog zeer weinig ontwikkeld. Wel hoort men de geschiedschrijvers der Oudheid gewagen van den uitgebreiden handel van Phœniciërs, Grieken en Carthagers; maar deze bestond toch voornamelijk uit eene kustvaart in de Middellandsche zee en een weinig voordeeligen karavaanhandel met Indië en Arabië. Ten opzichte van Midden- en Noordelijk-Europa, hetwelk sedert de verovering van Gallië en Germanië door de Romeinen meer bekend en door de groote volksverhuizingen der vijfde eeuw meer bevolkt werd, neme men in aanmerking, dat, gelijk wij vroeger zeiden, de rivieren bijna de eenige middelen van gemeenschap waren.

Van de Friezen, Chamaven en Franken, doch voornamelijk van de eersten, wordt gemeld, dat zij vóór den ondergang van het Westersche Rijk reeds eenen, voor die tijden althans, vrij aanzienlijken handel dreven, voornamelijk hierin bestaande, dat zij in de behoeften van de Romeinsche benden aan den Rijn gelegerd, moesten voorzien. “Wij vinden,” zegt Mr. J. Dirks ², “hier-

¹ L. I §. 2, 3. Dig. de fluminibus (43. 12), en L. un. §. 1. Dig. ut in flumine cet. (43. 14).

² Mr. J. Dirks, Geschiedkundig onderzoek van den Koophandel der Friezen van de vroegste tijden af, tot aan den dood van Karel den

van een bewijs bij Eumenius, in het midden der 3de eeuw geboren, en schrijver eener lofrede op Flavius Constans Chlorus Caesar. Deze meldt ons, dat de Chamaeven en de Friezen de Romeinsche markten, welke in of bij de castra aan den Rijn gehouden werden, met hun vee ter verkoop bezochten. Dit moet op het einde der derde eeuw hebben plaats gehad, vermits Constantius de Franken (of liever Friezen) omstreeks 296 dwong het eiland der Batavieren te verlaten, en hierdoor den toevoer uit het Noorden weder opende. Doch uit deze plaats van Eumenius blijkt ons tevens, dat de Friezen zich bij voortdoring op den landbouw toeleghden en ook ten behoeve der Romeinen koren bouwden.”

Een eigenlijk handelssysteem was toen nog niet bekend; voor zoo ver de handel niet uitsluitend binnenlandsch was, werd er, gelijk de Staatshuishoudkundigen het gewoonlijk uitdrukken, van de eene zijde een actieve, en van de andere zijde een passieve handel gedreven. Waar de krachten zoo ongelijk zijn, kan geen conventioneel systeem bestaan; wil men echter den toenmaligen toestand des handels omschrijven, dan kan men het er gerust voor houden, dat de handel aan geene banden hoegenaamd was gelegd, en dat in het algemeen algeheele gelijkheid en vrijheid werd toegestaan.

Met de verdeeling van het rijk van Karel den Grooten door het verdrag van Verdun in 843 treedt het tweede, door mij aangewezen, tijdvak in. Door de splitsing van dat rijk, en niet minder door de zwakheid der op-

Groote. Utrecht 1846, p. 98; en passim over de handelsbetrekkingen dier tijden tusschen Germanië, Gallië en Brittanje.

volgers van Karel den Grooten, welke nog buitendien, door de onrust hunner minder beschaafde naburen, van hunne zorg voor de inwendige rust en eenheid hunner rijken werden afgehouden, nam in dezelfde mate, als de magt der Vorsten verminderde, die der Rijksgrouten toe. Het leenstelsel bragt te weeg, dat de Duitsche en Fransche rijken in even zoo vele kleinere en grootere staten werden verdeeld, als er rijksleenen werden afgestaan. De leenmannen matigden zich spoedig de territoriale hoogheid over de leengoederen geheel aan, hetgeen hun eene aanleiding was, om met de grootst mogelijke willekeur hun eigenbelang te behartigen en hunne hebzucht te bevredigen. Onvermijdelijk was het, dat het algemeen en vooral het handelsbelang hierbij geheel en al uit het oog werd verloren.

In dit tijdvak heeft hetzelfde grondbeginsel als in het eerste gegolden. Alleen de letterlijke uitlegging en de al te enge toepassing, aan hetzelfde door de eigenmagtige leenmannen gegeven, maakten het eer drukkend voor den handelstand, dan dat deze daarin, gelijk vroeger het geval was, een waarborg vond voor zijn goed regt. Hieruit ontstond deze belangrijke wijziging, dat de rivieren, die verscheidene staten doorloopen, geacht werden in zoo vele stukken gedeeld te zijn, als hare oevers aan verschillende Souvereinen toebehoorden, en dat elk dier Souvereinen een uitsluitend regt van eigendom had op den stroom voor de geheele lengte van zijn oevergebied ¹. Dit beginsel was het schier onver-

¹ De Groot, Inleiding tot de Holl. regtsgel. II. 1. 15. "De gansche

mijdelijk gevolg van de feodalische verbrokkeling van Europa, van de daarmede gepaard gaande, en aan die eeuwen geheel eigene verblinde en zelfzuchtige staatkunde der kleine Souvereinen, die wel verre van hun waar belang onafscheidbaar van het welzijn hunner onderdanen te rekenen, integendeel alleen hun geldelijk voordeel op het oog hadden, en dit trachtten te bevorderen door hunne naburen te krenken en te benadeelen.

Venetië in het Zuiden en de Hanze in het Noorden vormen in de handelsgeschiedenis den schakel tusschen de Middel-eeuwen en den Nieuwen tijd. Gelijk bekend is, waren de Venetianen van de 10^{de} tot de 15^{de} eeuw, wat de Nederlanders in de 16^{de} en 17^{de} eeuwen waren, namelijk de vrachtvaarders voor geheel Europa.

Niettegenstaande de pauselijke bullen allen omgang en aanraking met de Ongeloovigen verboden, hadden de Venetianen handelsbetrekkingen aangeknoopt met de bewoners van Egypte en Klein-Azië, waardoor zij den Europeesch-Oost-Indischen handel geheel in handen hadden. Als æquivalent voor de specerijen en andere waren, die zij uit Alexandrië, Smyrna en de Zwarte Zee aanvoerden, bragten zij veelal de voortbrengselen der Friesche, later der Vlaamsche nijverheid, welke hun

burgerlike gemeenschap tusschen Holland en West-Vriesland komen toe de stroomen, als de Rijn, de Wael (die men ook de Merwe noemt), de Maes, de Yssel, de Lek, voor sooveel die loopen binnen de palen van Holland;" en *ibid.* 17. "Oversulks heeft het land van Holland en West-Vriesland regt om over de bewaring van dezelve stroomen, tollèn en andere ongeden op te setten, alsoo de vreemden het gebruik van dezelve stroomen hebben bij 's Lands toelating." Verg. C. F. Eichhorn, *Deutsche Staats- und Rechtsgeschichte*, §. 362 f. en §. 548.

in het begin meest over land werden toegezonden, doch later door hen zelve uit Antwerpen, een van de voornaamste stapelplaatsen der Hanze, gehaald werden.

De zeevaart was dus ten tijde van Venetiëns bloei slechts een ondergeschikt hulpmiddel. Eerst toen Vasco de Gama den zeeweg naar de Oost-Indiën en Columbus de Nieuwe Wereld ontdekte, werd de zeevaart verheven tot een hoofdelement van den groothandel. De handel verkoos natuurlijk den gemakkelijker en goedkooper zee-weg boven de oude landwegen. Venetië was het slagtoffer van de gehechtheid aan zijne vroegere handelsbetrekkingen en wegen.

Door dit een en ander werden de havens, aan den Atlantischen Oceaan gelegen, de hoofdmakten van de Oost- en West-Indische waren voor Europa, en er ontstond in den waren zin des woords een wereldhandel. Deze plotselinge verandering moest van een onberekenbaren invloed zijn ook op den Europeschen binnen- en rivierhandel, en wel in de eerste plaats in die voege, dat de handel, die zulk eene onmetelijke uitbreiding van zijn stoffelijk gebied had erlangd, tevens ook aan de bekrompene, enge staatkundige beginselen der Middel-euwen ontwassen was. De kort daarop gevolgde Kerkhervorming scheen, uit een staatkundig oogpunt, bestemd om het groote voorregt, in de ontdekking van Amerika geschonken, inderdaad eene aanwinst voor den handel te doen zijn. Zij was immers te gelijk het middel om den burgerstand te verlichten, het aanzien en gezag des adels te doen zinken, en het strenge beginsel van alleenheersching, hetwelk in die tijden de bovenhand had,

te verzwakken. De tachtigjarige oorlog tusschen Nederland en Spanje, aangevangen voor de Godsdienstvrijheid, verkreeg door den tijd meer een staatkundig karakter, en deed de zeven Geüniëerde Provinciën zich tot den rang der eerste mogendheden van Europa verheffen. De nieuwe staat huldigde voor die tijden de meest vrijzinnige handelsbeginselen. De Westphaalsche Vrede eindelijk verhief tot een erkend beginsel, tot een geschreven regt, wat eene eeuw lang slechts in de volksovertuiging geleefd had ¹.

Men zoude zich nogtans bedriegen, indien men meende, dat nu dadelijk bij het begin der derde periode de nieuwe beginselen als door een tooverslag in allen opzichte ook op den rivierhandel ten volle werden toegepast. Behalve het onmogelijke zoude het niet wenschelijke daarvan gemakkelijk na te gaan zijn. Want evenmin als in de stoffelijke natuur, de plant plotseling uit het zaad geboren wordt, maar eerst door eene langzame, doch juist daarom des te sterker ontwikkeling moet voorbereid worden, om de vereischte voedingsappen te verzamelen, — even zoo weinig kan in de maatschappelijke en zedelijke wereld een oud lang gekoesterd begrip plotseling door een nieuw worden vervangen; maar moet de kiem van eenig beter beginsel door langzamen, doch voortdurenden vooruitgang de noodige kracht verkrijgen, om bij haar optreden in de wereld den stormen der vooroordeelen weêrstand te kunnen bieden. Wat meer is, de sluiting der Schelde voor de Zuidelijke Nederlanden,

¹ Zie Bijlage I.

ten voordeele der Vereenigde Provinciën, krachtens den Munsterschen Vrede ¹, bewijst voldoende op welken lagen trap van ontwikkeling de wetenschap² van het Volkenregt toen nog stond. De voornaamste vrucht echter van de onderhandelingen te Munster, ten minste wat het algemeen staatkundig belang van Europa betreft, is de instelling van het staatkundig evenwigt ³. Dit kan als eene toenadering beschouwd worden tot het hoofdbeginsel des Volkenregts: dat de verschillende soevereine staten van Europa te zamen één groot statenstelsel vormen, welks leden dus ook regt hebben, de algemeene belangen van Europa gezamenlijk te behartigen. Derhalve moet ook de staatkundige verhouding tusschen die verschillende staten onderling door al de Europesche Mogendheden te zamen bepaald worden. Dienovereenkomstig werd op het Vredescongres te Rijswijk in 1697 en door den vrede te Rastadt-Baden in 1714 de vaart op den Rijn vrij verklaard ³, waarvan de noodzakelijkheid meer en meer algemeen ingezien en niet minder dringend gevorderd werd. Wij zien hieruit, dat reeds voor

¹ Art. 14 van het Vredetraktaat tusschen Spanje en de Vereenigde Provinciën te Munster gesloten 30 Jan. 1648. Du Mont, Corps Dipl. VI, I, n^o. 431.

² H. Wheaton, Histoire du droit des gens, p. 26 et suivants.

³ Zie Bijlagen: II en III.

Art. 6 van het kiesverdrag van Keizer Karel VI (1711) zegt: "Dass die Schiffe auf dem Rhein ungehindert auf- und abkommen sollen, und also bei der von Gott verliehenen stättlichen Gelegenheit und Bonificierung der Natur selbst ein Stand weniger nicht als der andere nach Recht und Billigkeit sich gebrauchen möge, etc." Zie J. F. Ockhart, Der Rhein, nach der Länge seines Laufs u. s. w. 1816. p. 3.

ruim anderhalve eeuw de oogen der staatslieden geopend waren voor het handelsbelang van Europa; alleen de veelvuldige staatkundige verwickelingen, waaronder ons werelddeel toen nog gebukt ging, en welke vooral door de ijverzuchtige politiek van Frankrijks staatslieden werden veroorzaakt, hebben dit gedeelte der uitvoering van de Westphaalsche en Rijswijksche vredetractaten doen achterwege blijven.

Eene geheele eeuw bleef de rivierhandel nog zuchten onder den ondragelijken last, hem door Middeleeuwsche willekeur en dwingelandij op de schouderen gelegd. Het eerst, dat het mildere beginsel weder in de vergaderzalen van Europa's diplomaten werd uitgesproken, was op het Congres te Rastadt in 1798, door den afgevaardigde der Fransche Republiek. En sedert is bij elke gelegenheid, dat de algemeene belangen van Europa zijn besproken, dit onderwerp herinnerd, tot dat het Weener Congres in deszelfs Acte final art. 108—118, en in de "Articles concernant la libre navigation des rivières," N^o. XVI. der afzonderlijke tractaten, bepaaldelijk als grondbeginsel, waarop de regeling der riviervaart moest berusten, stelde: *dat de vaart op bevaarbare stroomen, die verschillende landen doorloopen of van elkander afscheiden, ten opzichte van den handel aan niemand mag geweigerd worden.*

de Capitularia van Karel den Groote 2. Hove Capitularia

de Tacitus, Historiae.

de Baluzæ, op. var. Franc. T. I. pp. 104. 105. 106.

HOOFDSTUK I.

OVER DE BELEMMERINGEN VAN DE RIJNVAART EN VAN DEN RIJNHANDEL.

De oudste van alle belemmeringen zijn ongetwijfeld de tollèn. Inderdaad, de riviertollèn zijn even oud als het bevaren der rivieren zelf; reeds de Romeinen schijnen, toen zij zich aan de beide Rijn oevers gevestigd hadden, de scheepvaart aan de zorg van daartoe aangestelde praefecten te hebben toevertrouwd, en ook reeds tollèn of scheepvaartbelastingen te hebben gevorderd; onder anderen moet te Keulen reeds in 71 n. C. een riviertol door de Romeinen geheven zijn ¹. Het eerst echter, dat men met zekerheid en meer bijzonderlijk van riviertollèn in Duitschland en Frankrijk, onder de Frankische heerschappij, in de geschiedenis gewag gemaakt vindt, is in de Capitularia van Karel den Groote ². Deze Capitularia

¹ Zie Mr. J. Dirks t. a. pl., blz. 92 en de aldaar aangehaalde plaats uit Tacitus' *Historiae*.

² Baluzii, *Cap. reg. Franc.*, T. I, blz. 23, 402, 426, 969.

werden uitgevaardigd met het doel, om reeds bestaande instellingen te regelen en perk te stellen aan de willekeur en knevelarij der tolbeambten. Eene voorname bepaling derzelve was, dat de tollèn in aantal niet vermeerderd, noch in bedrag verhoogd mogten worden, en dat er geene tollèn geheven mogten worden dan wegens eene bewezene dienst. In de Capitularia worden vermeld: een *barganaticum* of *bargentol*, waarschijnlijk hetzelfde, wat later onder den naam van *recognitie* voorkomt; *ripaticum*, dat is *oever- of landinggeld*; en *portaticum* of *havengeld*. Deze tollèn werden in het algemeen van elk schip, zonder inachtneming van deszelfs grootte of van de waarde der inhebbende lading gevorderd; ook stond het den schipper, die geen baar geld had, vrij den tol in goederen te betalen; zoodat het zelfs regel schijnt geweest te zijn vóór de dertiende eeuw, dat de tollèn en andere dergelijke heffingen in wijn, huiden, kaas, zalm, haring, was of peper (van daar waarschijnlijk de benaming *pepertollèn*) werden betaald. Het oudste watertoltarief, dat geheel naar een maatstaf van gemuntgeld is ingerigt, komt voor in den Schwabenspiegel, welke van 1250 dagteekent. Als eene bijzonderheid kan hier nog gemeld worden, dat de Schwabenspiegel bepaalde, dat de schipper mogt voorbijvaren, indien de tolbeambte niet op zijn driemaal herhaald geroep verscheen.

De riviertollèn, oorspronkelijk tot de rijksinkomsten¹

¹ In 1217 bezaten de Duitsche Keizers onder anderen nog den tol te Tiel. Klut, Holl. Staatsregering, IV, blz. 434 en Bondam, Charterboek van Gelre, I, blz. 317. Verg. H. B. Oppenheim, Der freie Deutsche Rhein, 1842, p. 24 f.

behoorende, waren althans in de negende eeuw niet van dien aard, dat uit dezelve een werkelijk bezwaar voor den handel voortspoot. Na de verdeeling van het rijk van Karel den Groote begonnen de tijden, in welke sommigen uit den adelstand zich aan de oevers der rivieren vestigden, en den voorbijvarenden koopman eene zware schatting afpersten, als belooning voor hunne gewaande bescherming, hem niet zelden echter geheel uitplunderden of opzettelijk hinderpalen in den weg stelden, door b. v. touwen of kettingen dwars over de rivier te spannen, om voor het wegnemen derzelve eenen tol te kunnen heffen. Doch het ophouden van deze plunderingen was niet het einde van de onderdrukking des handels. De Hoofden der Fransche en Duitsche rijken hadden vele oorlogen te voeren met hunne naburen. Uit eigene middelen zwak en in hun eigen rijk bijna alleen staande tegenover hunne vasallen, wier magt integendeel steeds aangroeide, waren de Koningen van Frankrijk en Duitschland genoodzaakt zich van de toegenegenheid dier magtige onderdanen te verzekeren. Om dit doel te bereiken, gaven zij vele voorregten, vooral bestaande in het afstaan van rijksinkomsten, en het schenken van vele soevereiniteitsregten aan de leengoederen. Van daar die versplintering van het Duitsche rijk in meer dan driehonderd kleinere en grootere soevereine staten, welker vorsten alle als rijksvorsten het regt van oorlog en vrede hadden. Natuurlijk werd door deze die magt dienstbaar gemaakt aan hunne bijzondere oogmerken, minder aan de belangen des rijks. Bij bestaande veten onder elkander werd alles in het werk gesteld, om hunnen nabu-

ren afbreuk te doen, en het ontbrak hun niet aan vindingrijkheid tot het beramen van middelen, om hunne privaatinkomsten zoo vruchtbaar mogelijk te maken. De handel, als het ware de schepper van welvaart en rijkdom, verschafte hun eene ruime gelegenheid om dit doel te bereiken, vooral voor die vorsten, wier staten aan de groote natuurlijke handelswegen gelegen waren. Welk misbruik hiervan gemaakt werd, en hoe weinig de souvereinen hunne eigene ware belangen, zoowel als die van hunne onderdanen begrepen, is overtuigend bewezen door Busch ¹, waar hij mededeelt, dat op de Elbe tusschen Hamburg en Dresden, eene lengte van niet meer dan 60 mijlen, 30 tollē; op de Weser, van Minden tot Bremen, op den afstand van 24 mijlen, 23 tollē, en op den Rijn op den afstand van ongeveer 97 mijlen, van Straatsburg tot aan de Hollandsche grenzen, aan den regteroever 17 en aan den linker 15 tollē werden geheven.

Ons vaderland, door zijne ligging aan de Noordzee en aan de monding van den grootsten der Duitsche stroomen, als bestemd tot eene algemeene stapelplaats van het binnenste gedeelte van Europa en van de voortbrengselen der landen aan gene zijde der zee, was reeds zeer vroeg in het bezit van een bloeienden handel met de steden aan den Bovenrijn gelegen. Nog onder de Frankische Koningen der achtste en negende eeuw, dreven de bewoners van Zeeland en West-Friesland reeds handel op Brittanje, welks producten, voornamelijk in

¹ Busch, Darstellung der Handlung in ihren mannigfaltigen Geschäften, II, p. 465.

granen en metalen bestaande, zij de rivieren op tot in Midden-Duitschland ter markt bragten. De Chronijken dier tijden vermelden de namen van verscheidene steden, als: Witlam aan den mond van de Maas, Tiel, Wijk en Utrecht, welke zij als zeer bloeiende voorstellen ¹. Doch ook de handel dezer provinciën bleef niet verschoond van de vele lasten, welke in andere landen aan handel en scheepvaart werden opgelegd ². Ook deze landen waren rijksleenen en hadden dus dezelfde onbillijkheden te verduren als de naburige. De Graven van Holland en Zeeland matigden zich, even als alle andere Duitsche rijksvorsten, allengs de volle territoriale hoogheid over deze landen aan; eerst achtten zij het noodig, zich (door de keizerlijke goedkeuring te laten magtigen tot het daarstellen van nieuwe tollén, doch alras gingen zij geheel op eigen gezag en naar willekeur hierin te werk, “zonder dat”, gelijk Kluit zegt ³, “hierin ’t volk of “de staten eenig zeggen hadden.”

De oudste tol, waarvan men uit den tijd der Grafelijkheid gewag gemaakt vindt, is die van Dordrecht, door Graaf Dirk III in 1015, tegelijk met of kort na de stichting der stad daargesteld, en wel zonder keizerlijke goedkeuring. Deze tol werd geheven van alle schepen en goederen, die de Merwe op en afgevoerd werden. Hierover beklagden de kooplieden der stad Tiel zich bij den Keizer, en zij verzochten dringend, dat deze hen

¹ Wagenaar, *Vaderlandsche Historie*, II, blz. 7.

² Zie de op blz. 13 aangehaalde *Capitularia*; het blijkt ook nog uit de oudste giffbrieven der kerken van Utrecht en anderen.

³ Kluit, *Holl. Staatsregering*, IV, blz. 435.

door zijn gezag van dien tol zoude ontslaan, verkla- rende: “dat zij anders zelve niet meer naar Engeland zouden kunnen oversteken, noch de Engelschen bewegen om herwaarts te komen handelen, en door den tijd buiten staat geraken, om den Keizer de gewone schatting op te brengen” ¹. De Keizer leende het oor aan dit verzoek, en schreef heirvaart uit tegen den Graaf om hem voor zijne eigenmagtige handeling te tuchtigen; de Graaf echter was gelukkig genoeg, dien aanval af te weren, en de tol te Dordrecht bleef bestaan. De Vlamingers, die een vrij aanzienlijken handel met deze gewesten dreven, wisten dezen tol te ontwijken; dit schijnt de aanleiding geweest te zijn waarom Floris III een nieuwen tol te Geervliet heeft opgericht in 1157 ². De Vlamingers, hierover gebelgd, verklaarden den Graaf den oorlog, welks uitslag was, dat Floris in 1168 gedwongen werd, zich bij verdrag te verbinden, hen nooit meer wegens dezen tol aan te spreken ³. Keizer Hendrik VI bevestigde echter Graaf Dirk VII in de Geervlietsche tollén, bij een open brief van 20 Oct. 1195 ⁴, krachtens welken aan hem en zijne opvolgers vrijheid wordt gegeven “om een tol van vijf ten honderd van “alle voorbijvarende schepen, die ten minste honderd “marken waardig waren, te heffen. Ook wordt allen in- “wonerén des Duitschen Rijks, met name den Vlamín- “gen bevolen, dezen tol te betalen op eene boete van

¹ Wagenaar, Vaderlandsche Historie, II, blz. 141.

² Ibid., blz. 237.

³ Ibid., blz. 255.

⁴ Ibid., blz. 277.

“dertig pond gouds, de helft ten behoeve van de rijks-schatkist, de andere helft ten behoeve van hem, die ‘t ongelijk geleden heeft, te verbeuren.” Om een voorbeeld te geven van de willekeur, waarmede men toen ter tijd te werk ging, voeg ik hier nog bij, dat volgens de Chronijken, van de Vlaamsche kooplieden niet zelden meer dan het dubbel van dit gestelde tarief werd gevorderd.

Buitendien werden er nog op vele andere plaatsen tollën geheven, als aan den Rijn: te Lobith, te Arnhem de Grootte Geldersche tol, de Anholtsche tol ten behoeve van het huis von Salm-Anholt, en die van St. Marie; — aan de Lek: te Wijk-bij-Duurstede, Vreeswijk, Schoonhoven; — aan de Waal: te Nijmegen de Rijks-tol en de Grootte Geldersche, te Tiel de Meursche pand-tol ten behoeve der stad, de Grootte Geldersche en die van St. Marie, te Bommel de Grootte Geldersche tol, en te Gorkum; — aan de Maas: te Heusden en Strynemunde; — aan de monden der Schelde: te Yersekeroord, Groot-Ammers en Niemansvrint; — eindelijk aan den Yssel: te Gouda. Alle Geldersche tollën werden ten behoeve van Gelderland geheven; die van St. Marie ten behoeve van het kapittel te Utrecht, en bovendien op sommige plaatsen, zoo als te Tiel en te Arnhem: de kruis- of markt-tollën, welke slechts op bepaalde dagen des jaars werden geheven¹.

Het aantal der verschillende tolheffingen hier te lande was dus, eertijds althans, niet minder dan op andere ge-

¹ Mr. J. op den Hooff. Iets over de vaart op den Rijn, blz. 12: Kluit, Holl. Staatsregering, IV, blz. 435.

deelden van den Rijn; vooral wanneer men in aanmerking neemt, dat onder de opgenoemde tollën niet gerekend zijn die, welke op de kanalen en andere binnenwateren geheven werden, die natuurlijk zeer in aantal toenamen toen Amsterdam de hoofdzetel des handels in de Nederlanden werd.

Aangaande de wijze van het beheer der tollën zij het genoeg op te merken, dat zij alle, of althans verreweg het grootste aantal derzelve werd verpacht. De voornaamste oorkonde, welke ons hieromtrent eenige inlichting geeft, is het Hervormings-Edict van Filips den Schoone over Holland en Zeeland, van 6 Mei 1495¹. Hieruit blijkt, dat de tollën in den regel aan de "meesten laatstopbiedenden" werden verpacht. Ofschoon wij overigens geheel in het onzekere zijn omtrent het bedrag en de opbrengsten der tollën, (hetgeen een natuurlijk gevolg is der verpachting; daar het belang der pachters medebragt, dat zij geene rekening hielden van de ontvangsten aan hunne kantoren, of aantekening van het aantal doorgekomene schepen), acht ik het toch niet onbelangrijk, enkele bijzonderheden daaromtrent hier ter plaatse op te teekenen; dewijl men daaruit eenigzins kan afleiden, hoe aanzienlijk de handel onzer Provinciën toen reeds was. De tollën van Geervliet, Gorinchem en Schoonhoven waren ten tijde van Filips den Schoone verpand: "om er 5000 gulden van 40 grooten (gelijk aan den tegenwoordigen) jaarlijks op te verhalen; de tol van Yersekeroord, welke de stad Middelburg in pand

¹ Dit Edict wordt in zijn geheel medegedeeld door Kluit, Holl. Staatsregering, V, blz. 397, v.

hield, was geschat op eene jaarlijksche opbrengst van 2100 gulden; doch wordt gezegd vroeger, ten tijde van Hertog Karel, 4800 gulden opgebracht te hebben. Wat den aard der tollén aangaat, blijkt uit dit Edict, dat er twee tollén van alle koopmansgoederen geheven werden, te weten: een op de zoute en een op de zoete wateren. De onderscheiding tusschen *zee-* en *riviertollén*, waarover in de latere jaren zoovele woorden gewisseld zijn, is dus zeer oud. “Deze twee heffingen”, heet het verder, “worden te Gorinchem, Schoonhoven, Gouda, Geervliet en Yerskeroord gedaan van alle schepen en koopgoederen, inkomende en uitgaande buiten onze Landen, of die den stroom aandoen, die ons toebehoort.” De in- en uitgaande regten zijn echter niet bij dit Hervormings-Edict voor het eerst ingevoerd: zij zijn reeds vermeld in een toltarief van 's Graven tol te Dordrecht van 10 Oct. 1287¹. Hoe groot bezwaar uit dit schier ontelbaar aantal tollén voor den handel ontsproot, is ligtelijk te begrijpen. Het telkens aanleggen aan de tolkantoren, dan eens aan den regter-, dan weder aan den linkeroever, was een groot tijdverlies; de onkosten, welke de tollén veroorzaakten, deden de vrachten tot eene bijna onbegrijpelijke hoogte stijgen, en deze hooge transporten waren wederom oorzaak van de verhooving van den prijs der goederen. Ook heeft men zich niet altoos stilzwijgend die verdrukking laten welgevallen. In 1571 onder anderen, werden op den Stedendag te Eslingen bezwa-

¹ Van de Wall, Privilegiën van Dordrecht, blz. 76.

ren ingebracht tegen de vier Rijnsche Keurvorsten over de Rijntollen, en dewijl die van Keulen en Trier niet te bewegen waren tot eenige meerdere toegeeflijkheid te dien opzigte, wendden de steden van den Bovenrijn met den geheelen Kreits zich tot den Keizer ¹.

Doch dit alles is nog niets in vergelijking van het stapelregt, hetwelk den handel als het ware, verlamde, en zoodanig geheel ontzenuwde, dat men het zich wel niet anders kan verklaren, dat zulk eene instelling zoo vele eeuwen door bleef bestaan, dan uit de toenmaals heerschende bekrompene begrippen van staatshuishoudkunde, en uit een gevoel van zwakheid, hetwelk oorzaak was, dat men de vrije mededinging met zijne naburen niet durfde ondernemen, en hetwelk zelfs den ijverigsten en meest verlichten handelaar dier tijden niet geheel vreemd schijnt geweest te zijn.

Om het stapelregt van deszelfs eerste begin af te beschouwen, moet ik weder tot een vroeger tijdstip opklimmen, namelijk dat van de opkomst der steden.

Uit het boven behandelde is gebleken, dat reeds in de onrustige tijden der Middel-eeuwen eenige handel gedreven werd langs de Duitsche stroomen. De willekeur en roofzucht, een onvermijdelijk gevolg van een weinig geregelden staat van zaken, maakte het voor den minderen stand noodzakelijk, zich onder de bescherming te

¹ Fischer, Geschichte des Deutschen Handels, IV, p. 873.

Dat de klagten hier te lande ook niet gering waren, bewijzen de woorden: clamor conquerentium non modicus aures excellentiae nostrae pulsaverit, bij gelegenheid van twisten over den Rijntol te Arnheim. Luzac, Hollands Rijkdom, III, blz. 37.

stellen van den adel; van daar, dat men bij voorkeur zijne woonplaats vestigde in de nabijheid der sterkten, welke de adel tot zijne eigene veiligheid had aangelegd. Deze van zijne zijde achtte het zijn voordeel, die bescherming te verleenen, en zeide tot dat einde eenige geringe vrijheden toe aan hen, die zich in de steden neêrzetten wilden. Aldus vormde zich allengs een middelstand, die zich aan de kunsten des vredes, aan handel en nijverheid wijdde, en hierdoor eene nieuwe bron van welvaart opende. De oorsprong der steden was oorzaak, dat dezelve nog langen tijd in eene zeer afhankelijke verhouding tot den adel stonden, welke wederkeerig verplicht was, hare toegenegenheid te winnen, omdat haar rijkdom den Vorsten tevens eene groote bron van inkomsten was. Deze was althans de onderlinge betrekking tusschen den burgerstand en de Graven hier te lande. Hieruit vloeide voort, dat deze aan sommige steden privilegiën schonken, om aan haar weder op hunne beurt des te grootere beden te kunnen doen ¹. De oudste privilegiën bestonden gewoonlijk in het verleenen van vrijdom van sommige tollén ²; later dacht men andere middelen uit om de eene stad boven de andere te bevorrechten, en hieronder behoorde het stapelregt. De uitgebreidheid van dit regt was zoo groot, dat men het gelijk kan stellen met een monopolie; geen schip mogt eene stad, welke het stapelregt of het regt van versta-

¹ Kluit, Holl. Staatsregering, IV, blz. 471.

² Luzac, Hollands Rijkdom, III, blz. 38 en 45, verg. Bal. cap. reg. Franc., T. II, N^o. XX en XXI, p. 1401, 1402 en N^o. XXXI, p. 1411 en 1412.

pelings had ontvangen, voorbijvaren; alle goederen moesten op zoodanige plaats ter markt worden gebragt. Zoo werden de stapelplaatsen eene algemeene tusschenmarkt voor alle waren, welke de rivier werden op- en afgevoerd; de zoo overvloedige aanvoer van ruwe stoffen, welke door het stapelregt werd veroorzaakt, deed fabrieken van allerlei aard bloeijen en verschafte veler handen werk. Voor de steden zelve was het stapelregt ook in een ander opzigt voordeelig, door de vermeerderde lig-, haven-, kraan-, kaai-, waag-, magazijn- en andere gelden, welke allengs tot eene vaste belasting werden, daar zij van een iegelijk werden gevorderd, onverschillig of men al dan niet van die inrigtingen gebruik gemaakt had. Dit een en ander zamengenomen, verhief in weinig tijds zulk eene stad tot een middelpunt der geheele landstreek. — Het stapelregt werd zoo streng gehandhaafd, dat aan de tolbeambten bevolen werd, geene goederen door te laten, waarvan niet bleek, dat zij aan eene stapelplaats waren gekocht; ja zelfs matigde dergelijke stad zich niet zelden het regt aan, die schepen, welke het hadden gewaagd haar voorbij te varen, met geweld terug te halen en dezelve met zware boeten te straffen of verbeurd te verklaren ¹. — Voor den handel was dit stapelregt niettemin een drukkende last te noemen: de waren, die door de handen van zoovele tusschenpersonen moesten gaan vóórdat zij aan hunne eigenlijke bestemming kwamen, werden voor den verbruiker zeer hoog in prijs; terwijl de voortbrenger er altoos bij moest lijden, dat hij ver-

¹ Luzac, Hollands Rijkdom, I, blz. 177.

pligt was zijne goederen aan eene niet zelden overvoerde markt te verkoopen; zoodat men vrijelijk mag aannemen, dat enkelen ten koste van velen bevoordeeld werden; ja bijna zou men die voordeelen van het stapelregt voor de ingezetenen der stapelplaatsen zelve van zoo groot belang niet rekenen, als men in het oog houdt, dat ook aldaar het meeste voordeel in handen van weinigen kwam ¹.

Reeds van zeer oude tijden hadden *enkele* steden, aan de rivieren gelegen, het regt, dat alle goederen eerst op hare markten moesten veil geboden worden, vóór dat zij verder vervoerd werden. Eerst werd dit meer als een ingeslopen handelsgebruik aangezien; naderhand echter, in de twaalfde en dertiende eeuw vooral, werd hiervan een dwangregt gemaakt. Langs den Duitschen Rijn waren het voornamelijk de steden Spiers, Mentz en Keulen, welke dit regt hadden, hetwelk oorspronkelijk alleen voor die goederen gold, welke onmiddellijk tot de consumtie gebruikt werden, niet voor de eigenlijke handelswaren. Spiers ontving reeds in 1125 van Keizer Hendrik V het privilegie van tolvrijheid en het regt op de *stapelbare* goederen; Keulen ontving het stapelregt in het jaar

¹ Ten bewijze hiervan strekke het volgende: Le produit même du droit d'étape est très-borné, ne pouvant guère être évalué, dans les temps les plus florissans du commerce à Cologne au-delà de 3 à 400 mille francs au plus; mais cette somme est exclusivement répartie entre quelques expéditeurs et commissionnaires; ils partagent entre eux les produits de la commission, et le droit de la grue tourne au profit seul des magistrats et de ceux qui y travaillent. Men vindt deze bijzonderheden in eene onuitgegevene *Mémoire relatif à la libre navigation du Rhin* van 1801.

1259 van den Aartsbisschop; Mentz echter eerst in 1495, vooral door de bemoeijing van den Keurvorst; en het schijnt, dat dit het tijdstip is, waarop het stapelregt op alle goederen, vooral op die voor den doorvoer bestemd, werd uitgebreid; daar vóór dit jaar de schepen van Spiers en Worms nog direct op Keulen schijnen gevaren te hebben, terwijl het zeker is, dat de Keulsche zoogenoemde *zwarte schepen* nog in 1470 de havens van den Boven-Rijn bezochten ¹.

Wat omtrent het stapelregt, in onze provinciën in het bijzonder, is op te merken, komt tamelijk wel overeen met hetgeen de geschiedenis ons omtrent den Duitschen Rijn leert.

In 1253 gaf Graaf Willem II vrijdom van tollēn aan Dordrecht. Reeds in 1299 werden de privilegiën van Dordrecht uitgebreid tot een regt van verstpeling op alle wijnen, granen, houtwaren en andere dergelijke goederen, die de Merwe en Lek werden afgevoerd. Ter bescherming van dit regt, werd van wege den Graaf aan de tolbeambten te Strynemunde en Geervliet met nadruk gelast, aan hunne tolkantoren de genoemde goederen aan te houden, tenzij bewezen werd, dat zij van de Dordsche markt afkomstig waren. Bij privilegie van Keizerin Margaretha van 17 Maart 1350, bevestigd door Willem V, 15 Mei 1355, werd het stapelregt van Dordrecht uitgebreid tot alle goederen, die langs Rijn, Maas, Waal, Merwede en Yssel werden op- en afgevoerd ².

¹ J. P. Oekhart, der Rhein nach der Länge seines Laufs, u. s. w., blz. 196.

² Wagenaar, Vaderlandsche Historie, III, blz. 208.

³ Van de Wall, Privilegiën van Dordrecht, blz. 235, 995 en 1004.

In 1540 op nieuw door Keizer Karel V bevestigd, bleef Dordrecht in het bezit dier voorregten tot op onzen tijd. Tot het aantal privilegiën van Dordrecht moet ook gerekend worden: dat in 1313 door Willem III alle Oostersche waren, die van de zee inkwamen en voor de markt te Dordrecht bestemd waren, van de grafelijke tollën werden vrijgesteld. Voorwaar een treffend voorbeeld, hoe men er reeds in die tijden op bedacht was, den handel van staatswege te beschermen.

Eene tweede stapelplaats aan onze rivieren was Middelburg, in 1405 door Graaf Willem VI met het regt van verstpeling begunstigd.

In der Zeit, wo alles zünftmässig würde, gelijk Heeren ¹ de Middel-eeuwen omschrijft, kan men reeds *à priori* veilig aannemen, dat ook de scheepvaart op rivieren en binnenwateren door gilden werd uitgeoefend. Buitendien de riviervaart, welke, wegens de vele stapelplaatsen die alle groote rivieren in verscheidene deelen afscheidden, als het ware stationsgewijs, van de eene stapelplaats tot de andere gevoerd werd, kon bijna op geene andere wijze worden ingerigt, dan door schippersgilden en beurtvaarten. Eindelijk zoude men hier nog bij kunnen voegen, dat in de vroegere eeuwen het vaarwater op den Rijn zoo onderscheiden was, dat men onmogelijk deszelfs geheele lengte met eene en dezelfde soort van schepen kon bevaren; hetgeen door den tijd zoowel als door kunst, vooral in de laatste honderd jaren, geheel is verbeterd ². Doch wat er ook van zij, een feit is, dat het èn hier te

¹ Heeren, Folgen der Kreuzzüge etc. in Verm. Hist. Schrifte, II, p. 121.

² J. F. Ockhart, Der Rhein nach der Länge seines Laufs, u. s. w., passim.

lande en op den Duitschen Rijn een algemeen gebruik was, dat de vaart door schippersgilden werd uitgeoefend. Dordrecht had certijds zes schippersgilden ¹; ook Hoorn ², Amsterdam, Middelburg en vele andere handelssteden, zouden hier insgelijks kunnen genoemd worden.

In Duitschland was de scheepvaart op den Rijn voornamelijk in handen der steden Keulen, Mentz, Worms, Spiers, Straatsburg en Bazel ³. De tijd, wanneer ongeveer die schippersgilden zijn opgericht, is van de meeste de dertiende of veertiende eeuw.

Nog is de lijst van belemmeringen des riviershandels niet volledig. Met een woord heb ik reeds vermeld ⁴, dat er eenige sporen waren van in- en uitgaande regten in de eerste tijden der Grafelijkheid. Omtrent den tijd van Filips den Schoone blijkt het uit het boven aangehaalde Hervormings-Edict. Gelijk bekend is, zijn in het begin van onzen oorlog tegen Spanje, in onderscheidene steden de Admiraliteiten opgericht, belast met de bijzondere bescherming der scheepvaart en des handels. De onkosten, welke noodzakelijk waren tot deze werkdadige bescherming, werden in het eerst goedge maakt uit de buitgemaakte schepen. Spoedig echter was deze hulpbron uitgeput, en moest men naar andere middelen omzien om de meerdere kosten te dekken. Wat was billijker, dan dat de kosten gedragen werden door hen, die er de voordeelen van genoten? Dit was de oorsprong der *Licenten*

¹ Van de Wall, Privilegiën van Dordrecht, blz. 1034.

² C. J. Fortuyn, Diss. de Gildis, p. 221.

³ J. F. Ockhart, Der Rhein nach der Länge seines Laufs, u. s. w., blz. 178.

⁴ Zie boven, blz. 21.

of *Verlofgelden* en *Convooi- of Geleigelden*; beiden zijn kort na elkander, ongeveer 1572 ingesteld ¹. Deze beide belastingen werden van alle inkomende en uitgaande goederen en schepen geheven, zoodat derzelver bedrag reeds dadelijk zeer aanzienlijk is geweest. Zij werden ook, naar het schijnt, naar den eisch der omstandigheden verhoogd of verlaagd.

In stede dat deze bezwaren met der tijd, toen de toestand van Europa rustiger werd, en de regeringen zich inderdaad meer begonnen te beijveren, om, door bevordering van handel en nijverheid, nieuwe bronnen van welvaart voor de natiën te ontsluiten, — in plaats, zeg ik, dat, om deze en vele andere redenen, de bezwaren, welke den Rijnhandel drukten, zooveel mogelijk werden opgeheven, doet de geschiedenis juist het tegendeel zien. Keulen en Mentz beiden hebben het stapelregt tot in 1804 onveranderd behouden, en na dien tijd, wel is waar, eenigzins gewijzigd, doch in den grond even streng tot in 1831 gehandhaafd. Hoe weinig dit vasthouden aan oude vooroordeelen ook tot eer van latere tijden strekt, zoo verdient hier als eene uitzondering op dezen algemeenen regel vermeld te worden: dat bij resolutie van 28 Dec. 1720, door de Staten van Utrecht besloten werd: “dat, aangezien de onkosten te drukkend voor den handel zijn, de tol zal gereguleerd worden op zoodanigen manier, dat de schippers vergenoegd zullen wezen.” ².

¹ Luzac, *Hollands Rijkdom*, blz. 98, 100.

² Wagenaar, *Vaderlandsche Historie*, VI, blz. 399.

² Groot Placaetboek van Utrecht, II, blz. 332.

Na aldus geschetst te hebben, hoe schier alle hinderpalen van den Rijnhandel hunnen oorsprong ontleenen, deels aan de geringe ontwikkeling der beginselen van het Volkenregt, deels aan de bekrompene handelspolitiek welke de regeringen der vorige eeuwen volgden, en hoe zij tot op onze eeuw zijn bijbehouden, voornamelijk door den invloed van hen, die uit de misbruiken van gezag der vroegere regeringen, zich een verkregen regt toeschreven op de vruchten, welke de verdrukking des handels voortbrengt, moet ik overgaan tot de mededeeling van datgene, wat in het werk is gesteld tot verligting van dezen zoo hoogstbelangrijken tak des handels. Dit gedeelte zal dus tevens de overgangperiode van het beginsel van beperking, tot dat van geheele vrijheid des rivierhandels daargestellen.

Reeds met een woord heb ik, in de Inleiding, meldt, dat bij gelegenheid van de Westphalische Rijkswijdsche en Badische Verdragen de vrijheid der vaart op den Rijn bepaald is ingesproken. Waar de uitvoering van dit beginsel ook moge hebben tergehouden of verhindert, welke oorzaken op te sporen en te ontwikkelen niet tot mijn onderwerp behoort), het is het, dat de taak aan de regerende overheid voorbehouden. Ik meen dus te kunnen volstaan met het verhaal der pogingen, in het werk gesteld sedert de Fransche Omwenteling van 1789. Het tijdstip, van deze omwenteling af tot aan het Wiener Congres, is een overgangstijdstip van het staatsrechtelijke beginsel, hetwelk Lodewijk XIV uitdrukkelijk met de woorden: "l'état c'est moi", tot het constitutionele staatsrecht waartoe wij thans leven. De zes en

HOOFDSTUK II.

OVER DE POGINGEN, WELKE IN HET WERK GE-
STELD ZIJN OM DIE BELEMMERINGEN OP
TE HEFFEN.

§. 1.

Reeds met een woord heb ik, in de Inleiding, vermeld, dat bij gelegenheid van de Westphaalsche, Rijswijksche en Badensche Vredescongressen de vrijheid der vaart op den Rijn bepaaldelijk is uitgesproken. Wat de uitvoering van dit beginsel ook moge hebben teruggehouden of verhinderd, (welke oorzaken op te sporen en te ontwikkelen niet tot mijn onderwerp behoort), zeker is het, dat die taak aan de negentiende eeuw werd voorbehouden. Ik meen dus te kunnen volstaan met het verhaal der pogingen, in het werk gesteld sedert de Fransche Omwenteling van 1789.

Het tijdvak, van deze omwenteling af tot aan het Weener Congres, is een overgangstijdperk van het staatsrechtelijke beginsel, hetwelk Lodewijk XIV uitdrukte met de woorden: "l'état c'est moi", tot het constitutionele staatsregt waaronder wij thans leven. De zes en

twintig jaren, welke tusschen die beide groote gebeurtenissen zijn verloopcn, vormen de periode, waarin het Volkenregt tot ontwikkeling is gekomen, en waarin, te gelijk met hetzelfde, de stelling: *de bevaarbare stroomcn zijn staatscigendom*, zich ontwikkeld heeft tot het nieuwere beginsel: *de bevaarbare stroomcn zijn staats- en gemeenschappelijk eigendom*.

De Fransche natie, die zich, in haar fanatisme voor de vrijheid, niet tot hare eigene hervorming beperkte, maar veeleer geheel Europa met dienzelfden geest wenschte te bezielen, strekte ook hare zorgen uit tot de algemeene handelsbelangen van ons werelddeel. In 1792 overstroonden de Fransche legers de Oostenrijksche Nederlanden, welke eenen regeringsvorm aannamen, gelijk aan dien van Frankrijk. Het Conseil Exécutif vaardigde den 16^{den} Nov. 1792 een dekreet ¹ uit van den navolgenden inhoud: Alles wat handel en scheepvaart belemmert, is in strijd met het Natuurregt; alle bevaarbare rivieren en derzelver beddingen zijn gemeenschappelijk eigendom van alle oeverbewoners; de Fransche Republiek acht zich verplicht, overal, waar hare banieren geplant zijn, de tyrannie te onderdrukken en de vrijheid te doen herleven. Op die gronden verklaarde de Fransche regering, dat de Schelde en de Maas van toen af voor de algemeene vaart zouden openstaan. Drie jaren later, toen de Vereenigde Provinciën in eene Bataafsche Republiek waren herschapen, werd (16 Mei 1795) het bekende traktaat van *vriendschap en alliantie* met Frank-

¹ Zie Bijlage N^o. IV.

rijk gesloten. Behalve het betalen der oorlogskosten, het vrijverklaren der haven van Vlissingen enz., verbond de nieuwe Republiek zich in art. 18 ¹, aan de Fransche schepen de vaart op den Rijn op denzelfden voet toe te staan, als aan die van hare eigene onderdanen.

Frankrijk, hetwelk zijne grenzen tot aan den Rijn wenschte uit te zetten, ging op dezelfde willekeurige wijze te werk tegenover de Duitsche Staten. Dien ten gevolge had Pruissen dan ook reeds eenigen tijd te voren zich van het tooneel des oorlogs teruggetrokken en bij verdrag, den 5^{den} April 1795 te Bazel gesloten ², al deszelfs landen aan den linker Rijnsoever gelegen, aan de Fransche Republiek afgestaan. Ten laatste gaf ook Oostenrijk den strijd tegen Frankrijk op, en sloot een afzonderlijken vrede te Campo-Formio den 17^{den} Oct. 1797, welks art. 11 ³ de vaart op de Po en de Etsch voor beide oeverstaten geheel vrijstelde. De geheime artikelen, welke nog aan dit vredestraktaat werden toegevoegd, behelsden den voorloopigen afstand door den Keizer van Oostenrijk, als hoofd des Duitschen Rijks, van dat gedeelte des Rijks, hetwelk aan den linker Rijnsoever gelegen was ⁴; tevens beloofde de Keizer zijne goede diensten bij het sluiten van den algemeenen vrede met Duitschland, tot het verkrijgen van eene vrije vaart

¹ Zie Bijlage N^o. VI.

² Zie Bijlage N^o. V.

³ De Martens, Recueil VII. p. 212.

⁴ Zie Bijlage N^o. VII.

op den Rijn, voor zoover dezelve de grenslijn tusschen het Duitsche Rijk en de Fransche Republiek vormt.

Volgens art. 20 van de vredesakte van Campo-Formio was het Congres, dat reeds den 9den Dec. 1797 te Rastadt bijeen kwam, bestemd om den vrede tusschen Duitschland en Frankrijk te herstellen. Bij de afzonderlijke vredestraktaten waren de Franschen reeds in het feitelijk bezit gesteld van den geheelen linker Rijnsoever, van Straatsburg af tot aan de Hollandsche grenzen; hetgeen hun een onmiskenbaar overwigt gaf bij de onderhandelingen, welke te Rastadt geopend werden. Zoodra dus de gevolmagtigden der beide rijken vergaderd waren, eischten die der Republiek den definitieven afstand van alle provinciën ten Zuiden van den Rijn gelegen ¹. Nauwelijks echter was dit punt beslist, of van de zijde van Frankrijk werden nieuwe voorstellen te berde gebragt betrekkelijk de vrije vaart op rivieren ², welke hierop nederkwamen:

1^o. de vrije vaart op den Rijn, zoolang dezelve de grens tusschen de staten der beide contracterende partijen is, is uitsluitend eigendom van die staten, en wordt aan vreemden toegelaten alleen bij gemeenschappelijke toestemming der regeringen, en op de voorwaarden door haar voor te schrijven:

¹ Heeren, Geschiedenis der staatsgesteldheid van Europa, II, bl. 666.

² Geheime Geschichte der Rastadter Friedensverhandlungen in Verbindung mit den Staatshändeln dieser Zeit, von einem Schweizer. Nebst den wichtigsten Urkunden. Germanien 1799, IV. p. 46 f. Verg. Cremer v. d. Berg, Diss. de novis legibus de fluminum communium navigatione, p. 8.

2^o. langs den geheelen conventionelen Rijn (van Straatsburg tot aan de Hollandsche grenzen) moeten aan beide oevers jaagpaden worden aangelegd, en er mogen geene werken worden daargesteld, welke der scheepvaart belemmering zouden kunnen veroorzaken;

3^o. beiderzijds geheel vrije doorvoer, aan geene moeilijkheden hoegenaamd onderworpen; afschaffing der havengelden; van de goederen alleen een regt van invoer te heffen, hetwelk eerst bij het lossen zoude ingevorderd, en voor beide staten even hoog gesteld worden;

4^o. aan beide staten komt een gelijk regt van vrije vaart toe op alle nevenstroomen des Rijns, als ook op de andere groote rivieren van Duitschland, met name den Donau.

Het is duidelijk, dat het beginsel van gemeenschappelijk regt, aan alle oeverstaten toegekend, zich toen nog niet geheel ontwikkeld had, en dat het althans door de Fransche gevolmagtigden niet zoo is voorgesteld, als het later op het Weener Congres is aangenomen. Alle verandering, die nu en dan te dezen opzichte aan het staats- en volkenregt is aangebragt, kan men slechts als wijzigingen aanmerken van het oude Romeinsche beginsel. Wat buitendien nog de strekking van deze voorstellen aangaat, is het genoegzaam uit de Fransche politiek ten tijde der Republiek gebleken, dat zij minder voor de beginselen van vrijheid streed, dan hare eigene grootheid beoogde.

Van de andere zijde werd op deze wijze op de voorstellen der Republiek geantwoord:

1^o. dat men in het algemeen de vrije vaart op, en

het daarstellen van jaagpaden langs den Rijn wenschelijk achtte; doch dat men verlangde in onderhandeling te treden met de Bataafsche Republiek, om zoodoende den Rijn van alle belemmeringen tot aan zee te bevrijden;

2°. dat voorzeker de afschaffing der havengelden hoogst nuttig voor den handel zoude zijn, maar dat hier twee moeilijkheden tegenover staan: dat de kosten, tot het bevaarbaar houden des Rijns en voor het beheer vereischt, uit de opbrengsten dier havengelden bestreden werden, en dat een deel dier inkomsten verhypothekeerd waren. Dat nog daarenboven, indien men al hiertoe besloot, dit evenzeer tot de stapelregten en schippersgilden moest uitgebreid worden;

3°. dat de gelijkstelling der invoerregten aan groote moeilijkheden onderworpen is;

4°. dat men het, wegens de aangevoerde redenen, wenschelijk en doelmatiger achtte de vrijheid der Rijnvaart het onderwerp van een afzonderlijk traktaat te maken, en voorloopig den tegenwoordigen staat van zaken te behouden;

5°. dat het hun niet vrijstond over de andere Duitsehe stroomen te onderhandelen, daar dit niet in hunne instructien begrepen was.

De Fransche gevolmagtigden gaven hierop te kennen:

1°. dat zij afzagen van het regt van vrije vaart op de andere Duitsehe stroomen, indien slechts de Rijn ten spoedigste werd opengesteld, en al hunne andere vorderingen werden ingewilligd;

2°. dat zij nog bovendien opheffing van den tol te

Elsfleth aan de Weser eischten, als hunnen handel op Bremen belemmerende.

Toen echter de Duitsche afgevaardigden aarzelden ook deze voorstellen gereedelijk aan te nemen, verklaarden die der Republiek niet van hunne eens gedane vorderingen te zullen afwijken, en stelden een termijn van zes dagen, binnen welke de Duitsche zich zonder omwegen hadden te verklaren. Aldus tot het uiterste gedreven, gaven zij toe op den 11^{den} Dec. 1798. Weenige dagen later werd het Rastadter Congres ontbonden en de behandeling dezer geheele zaak tot een later tijdstip uitgesteld.

Nog hadden de afgevaardigden der beide onderhandelende partijen Rastadt niet verlaten, toen van de zijde der bondgenooten een nieuwe veldtocht geopend werd, welke in den aanvang gelukkig beloofde te zijn, daar Napoleon, onvoorbereid op den aanval, de legers van den Rijn en van Italië moest zamentrekken. De slag van Marengo (14 Junij 1800) besliste echter wederom ten voordeele van Napoleon. Onmiddellijk werden er tusschen de veldheeren der beide legers overeenkomsten getroffen omtrent een wapenstilstand en tot voorbereiding van nieuwe vredesonderhandelingen.

Reeds den 9^{den} Febr. 1801 kwamen de afgevaardigden te Luneville bijeen. Frankrijk verklaarde dezen vrede ook verbindende voor de Bataafsche en andere door haar ingestelde Republieken; terwijl de Keizer van Oostenrijk, als hoofd des Duitschen Rijks, in deszelfs naam handelde. De beraadslagingen waren kort, daar de vroegere overeenkomsten als basis werden aangenomen. De

afstand van den linker Rijnsoever, waaromtrent men reeds was overeengekomen, werd bekrachtigd ¹. Dien ten gevolge moest de schadeloosstelling der vorsten, die hunne erfgoederen hadden verloren, plaats hebben, even als het sæculariseren der geestelijke goederen van Duitschland.

Er werd eene Rijksdeputatie benoemd, bestaande uit de afgevaardigden van acht Rijksvorsten, terwijl Rusland en Frankrijk zich tot bemiddelaars opwierpen. Den 18^{den} Aug. 1802 kwam men te Regensburg zamen, en binnen den door de bemiddelaars gestelden termijn van twee maanden moest het verdeelingswerk volbragt zijn. De zwarigheden, door Oostenrijk gemaakt, hetwelk niet tevreden was met het hem toegedachte deel, waren oorzaak dat eerst op 25 Febr. 1803 het eindbesluit der der Rijksdeputatie werd genomen. Krachtens § 25 van dit reces werd aan den Keurvorst van Mentz, Aartskanselier des Rijks, die als Aartsbisschop van Mentz zijne domeinen had verloren, deels door afstand aan Frankrijk deels door sæcularisering, behalve eenige goederen, die hem aan den regter Rijnsoever werden aangewezen, tot algeheele schadevergoeding aanspraak gegeven op de inkomsten van het daar te stellen Rijn-Octrooi, en voorloopig op de tolheffingen des regteroevers sedert 1 Dec. 1802 ². In § 39 van ditzelfde reces ³ doet de Keizer van Oostenrijk, als hoofd des Duitschen Rijks, afstand van alle regten op de Deutsche helft der opbrengsten van het Octrooi aan den Keurvorst Aartskanselier, die te

¹ Zie Bijlage N^o. VIII.

² De Martens, Supplement au Recueil III. p. 280 s.

³ Zie Bijlage N^o. IX.

vens gevolmagtigd werd, van wege het Duitsche Rijk, om met de Fransche Republiek te onderhandelen over de daar te stellen *Rijn-Octrooi-Conventionie*.

§. 2.

Voor dat ik overga tot de mededeeling van den hoofdzakelijken inhoud der Rijn-Octrooi-Conventionie, moet ik eenige weinige aanmerkingen doen voorafgaan omtrent dezelve in het algemeen.

De Rijn-Octrooi-Conventionie ¹, daargesteld van de eene zijde door den afgevaardigde van den Keurvorst-Aarts-kanselier, aan wien bij Rijksreces volmagt was gegeven tot het sluiten van eene Conventionie op den voet van den Luneviller vrede, en van de andere zijde van wege het Fransche Keizerrijk, draagt het karakter van een gewoon handelstraktaat. Hetgeen ik reeds over de vorige traktaten omtrent de vaart op rivieren, aan het Fransche gebied grenzende, heb doen opmerken, geldt ook hier: het hoofddoel der Octrooi-Conventionie is gelijkstelling der beide oeverstaten, voor zoover handel en scheepvaart betreft, op het gedeelte van den Rijn, dat de staten der beide contrakterende partijen van elkander scheidt; zelfs met uitsluiting van vreemden, waaronder de onderdanen der Bataafsche en Helvetische Gemeenebesten begrepen waren, die alleen tegen betaling van een hooger regt op den conventionelen Rijn tot de vaart werden toegelaten, en buitendien door de twee gedwon-

¹ De Martens, Supplement au Recueil IV. p. 36 s.

gene aanlegplaatsen, Keulen en Mentz, tot één bepaald gedeelte der rivier werden beperkt.

Beschouwt men de Octrooi-Conventionie in haar geschiedkundig verband, dan behoeft het geen verder betoog, dat dezelve bestemd noch geschikt was, om den Rijnhandel voor elk een, die er aanspraak op maken kon, inderdaad te verligten. Op het Congres te Rastadt had Frankrijk zich reeds bepaaldelijk verklaard voor de uitsluiting der Bataafsche en Helvetische Gemeenebesten van de voordeelen, die uit de vrijstelling der vaart op den Rijn zouden kunnen voortspruiten; terwijl Napoleon, aan dezelfde staatkunde getrouw gebleven, later door de invoering van het zoogenaamde *continentale stelsel*, hetwelk hij door alle middelen bevorderde, eerst door het dekreet van 21 Nov. 1806 ¹, daarna door den Rijn door middel van een kanaal van Grimlinghausen af met de Maas, en deze wederom met de Schelde te verbinden ², ons gemeenebest, hetwelk toen nog niet aan de Fransche heerschappij onderworpen was, den Rijnhandel geheel trachtte te benemen.

De Octrooi-Conventionie zelve draagt dan ook de duidelijke kenmerken van deze staatkunde: het nieuwe tarief namelijk voor de scheepvaartregten is zoodanig ingerigt, dat elk lager gedeelte des Rijns zwaarder belast wordt

¹ Décret de l'Empereur des Français, déclarant les îles Britanniques en état de blocus et portant défense du commerce Anglais etc., donné à Berlin le 21 Nov. 1806. Zie De Martens, Supplement au Recueil V. p. 439.

² Mr. J. op den Hooff, Bedenkingen tegen het Duitsche werkje over Rijnvaart en Rijnhandel blz. 22.

dan het hoogere; zoodat op den Beneden-Rijn, tusschen Keulen en de Hollandsche grenzen ruim $2\frac{1}{2}$ maal hooger scheepvaartregt werd gevorderd, dan op den Boven-Rijn, en ruim tweemaal meer dan op den Midden-Rijn. Wel merkt Ockhart in zijn boven reeds aangehaald werkje hieromtrent op ¹, dat het billijk is, dat daar, waar de handel het geringst is, hij ook het minst moet belast worden, en dat daarom de Beneden-Rijn, welke de drukste vaart heeft, het hoogste regt moet betalen; doch bij eene onpartijdige behartiging van de belangen des Rijnhandels kan toch zulk een systeem niet in toepassing worden gebragt, en dergelijke schijngronden van billijkheid worden alleen door hen aangevoerd, die van het stelsel van Napoleon uitgaande, zich ten taak hebben gesteld de Octrooi-Conventie te verdedigen.

Ten laatste zij hier nog vermeld, dat de bij het Octrooi ingestelde belastingen alleen de scheepvaartregten betreffen, en dat de gelijkstelling der onderdanen van de beide oeverstaten in dit opzigt, het regt der contracterende partijen, om elk voor zich, naar mate zij het noodig achten, in- en uitvoerregten (douanen) van de goederen te heffen, geheel ongeschonden laat.

De bepalingen der Rijn-Octrooi-Conventie laten zich onder zeven rubrieken rangschikken, welke ik achterevolgens kortelijk zal nagaan:

I. De souvereiniteit over den conventionelen Rijn.
Art. 2.

Het midden der bedding (Thalweg) wordt beschouwd

¹ J. F. Ockhart, Der Rhein nach der Länge seines Laufs, u. s. w., p. 264.

als territoriale grens tusschen de beide oeverstaten. In betrekking tot handel en scheepvaart echter wordt de *conventionele Rijn* als één geheel en als gemeenschappelijk eigendom beschouwd.

II. Wijziging van het stapelregt. Art. 3—12.

De oude stapelplaatsen, Keulen en Mentz, hebben wel het eigenlijke stapelregt verloren, maar zij zijn toch de stationhavens voor de scheepvaart gebleven, door de bepaling, dat alle transito-goederen aldaar moeten omgeladen worden. (Omslag, omladen, droit d'échelle, droit de rompre charge, droit de relâche forcée.) Alle belastingen, welke vroeger aan het stapelregt verbonden waren, zijn opgeheven, met uitzondering der kraan-, waag-, kaai- en magazijn gelden, welke ook alleen mogen gevorderd worden van hen, die van deze inrigtingen gebruik maken. Het laden en lossen in de stationhavens moet altoos geschieden in het bijzijn van een daartoe aangesteld ambtenaar, die verplicht is door weging en onderzoek der lading het manifest (waarover meer bijzonder later) te verifiëren.

III. Bepalingen betrekkelijk de scheepvaart.

a. Vrachten. Art. 13.

Deze moeten van de eene Frankforter mis tot de andere vastgesteld worden door het bestuur van het Octrooi, na ingewonnen advies der kamers van koophandel van Keulen, Mentz en Straatsburg en der overheden van Düsseldorf, Frankfort en Mannheim.

b. Schippersgilden. Art. 14—19.

Op elk der drie deelen, waarin de Rijn en de scheepvaart op denzelfden door de stationhavens verdeeld is,

werd een schippersgild opgerigt. De policieverordeningen en de beurtvaart derzelve moesten voor Keulen worden bepaald door den Praefect van het departement Roër, en voor Mentz door dien van het departement Mont-Tonnerre.

Elke schipper, eigenaar van een vaartuig, hetwelk geschikt is voor de vaart op dat gedeelte waartoe hij wenscht toegelaten te worden, en buitendien eenigen tijd als stuurman op dat gedeelte des Rijns gevaren hebbende, heeft het regt om in een der gilden opgenomen te worden. Dit is de bepaling van art. 4 van het in 1807 vastgestelde reglement voor de schippersgilden ¹.

Onder de bepalingen van het Octrooi is nog deze op te merken: dat elk schipper, die in de beurtvaart is, *verplicht* is te laden en ten spoedigste te vertrekken, indien er te Keulen 1800 Centenaars naar beneden of 1500 naar boven bestemd, en indien er te Mentz 1500 afwaarts en 1200 opwaarts gereed liggen, op straffe van verlies zijner beurt.

c. Groote en Kleine Vaart. Art. 20—24.

De Octrooi-Conventie onderscheidt de *groote vaart*, bestemd voor den transito-handel, en de *kleine vaart*, bepaaldelijk dienstbaar aan den kleinhandel, welke tusschen nabij gelegene havens wordt gedreven, geene stationhavens behoeft voorbij te gaan, en dus niet omladen, en in het algemeen van alle bepalingen omtrent den omslag enz. vrij is. Onder de kleine vaart wordt medegerekend, die op de nevenstreamen des Rijns, zoo

¹ J. F. Ockhart, Der Rhein nach der Länge seines Laufs, u. s. w., p. 182.

als de Main, Roër, Lahn, enz., indien de bestemmingsplaats niet boven of beneden eene der stationshavens gelegen is. Buitendien wordt er nog gewag gemaakt van de *post- en marktschepen* en *waterdiligences*, gelijk zij genoemd worden, bestemd tot het vervoer van reizigers, welke niet aan de bepalingen op de gilden, het omladen enz., onderworpen zijn.

Bij de eerste oprigting der gilden in 1808, waren ¹ ingeschreven :

I. voor de vaart op den Boven-Rijn:

a. voor de groote of directe vaart. 41 schippers.

b. voor de kleine of tusschenvaart. 44 „

te zamen. 85 „

II. voor de vaart op den Midden-Rijn:

a. voor de groote vaart in het Mentzergild. 63 schippers.

en in het Keulsche. 44 „

b. voor de kleine vaart in het Mentzergild. 26 „

en in het Keulsche. 33 „

te zamen. 166 „

III. voor de vaart op den Neder-Rijn en naar Holland:

a. voor de groote vaart. 70 schippers.

b. voor de kleine vaart. 7 „

te zamen. 77 „

in het geheel dus 218 voor de groote en 110 voor de kleine vaart. In 1813 was de verhouding deze: 328 schippers waren voor de groote en 310 voor de kleine

¹ J. F. Ockhart, Der Rhein nach der Länge seines Laufs, u. s. w., p. 184 v.

vaart ingeschreven, te zamen 638; terwijl op het laatste tijdstip 629 schippers tusschen de havens der nevenstroomen en die des Rijns voeren. Dus oefende op den Rijn alleen een grooter aantal schippers de vaart uit, dan op al de nevenstroomen te zamen; waaruit men kan afleiden, dat het aantal schippers, in 1813 tot de gilden toegelaten, voor eene beurtvaart veel te aanzienlijk was, hetgeen ook met der daad is gebleken, daar de gildeschippers soms 12, ja tot 15 maanden toe op eene lading moesten wachten.

IV. Het onderhoud der lijnpaden, art. 33—36.

Het onderhoud der jaag- of lijnpaden (Chemins de Halage) wordt door elken oeverstaat afzonderlijk gedragen; de onkosten, daartoe vereischt, worden niet uit de gemeenschappelijke kas voldaan; hoewel toch het zuivere aandeel in de opbrengsten van het Octrooi van elken oeverstaat voor dezelve verbonden is.

V. Opheffing der oude tollën en andere belastingen, art. 37—41. Invoering van het nieuwe stelsel van scheepvaartregten, art. 90—107. Maatregelen tot verzekering der heffing, art. 114—121.

Den 31^{sten} dag na de uitwisseling der ratificatiën, treedt de Octrooi-Conventionie in werking. Met den 30^{sten} dag zijn alle tollën, welke vroeger bestonden, alsmede alle *licenten*, *accijnsen*, *transito* en andere belastingen, uitgezonderd echter de regten van *in- en uitvoer* (*droits de douane*) afgeschaft. Dien ten gevolge zijn de 32 tollën, welke vroeger aan de beide Rijn oevers tusschen Straatsburg en onze grenzen geheven werden, en te zamen ongeveer twee millioen gulden 's jaars opbragten, den 15^{den} Oc-

tober 1805 (volgens sommigen den 6^{den} Nov.) vervallen ¹.

Op den conventionelen Rijn zijn, in de plaats van de vroegere, 12 tolkantoren opgericht, 6 op elken oever. Elk schip betaalt naar mate van den afstand, welken het moet afleggen in eens, en vóór de afreize.

Er zijn twee soorten van tol:

a. *Recognitie*, te heffen van het schip, geladen of ongeladen; alle schepen beneden de vijftig centenaars ladingvermogen zijn geheel vrij; van die van 50 centenaars tot 2500 en daarenboven wordt, volgens het tarief in art. 94, van 10 centimes tot 15 francs geheven; deze tol wordt geheven volgens den ijkbrief, waarvan elk schipper op den conventionelen Rijn moet voorzien zijn; elk tolbeambte is bevoegd den ijk te verifiëren.

b. Een *Octrooi-regt*, te heffen van alle goederen, naar evenredigheid der afstanden, tot een gezamenlijk bedrag van 2 francs stroomop en van 133 centimes stroomaf voor elken centenaar.

Het gezamenlijk bedrag der tollén vóór 1804, voor dienzelfden afstand, werd geschat op 2 frs. 18 cent. stroom op- en afwaarts, dus in het geheel 1 fr. 3 cent. meer. Deze tollén, voor elk kantoor bij tarief vastgesteld, zijn over de drie deelen des Rijns verdeeld als volgt: op den Boven-Rijn, 55 uren lang, 40 cents naar boven, 26½ naar beneden; op den Midden-Rijn, 41¾ uur lang, 45 cents naar boven en 36 naar beneden; en op den Neder-Rijn, 38 uur lang, 106 cents naar boven en

¹ Klüber, Oeffentliches Recht des Deutschen Bundes, ed. 1840, §. 569.

70½ naar beneden ¹. De zuivere opbrengst van het Octrooi bedraagt ongeveer de helft van het vorige bedrag ².

De jagten en waterdiligences betalen slechts voor een vierde van hunnen inhoud. Geene waar is geheel vrijgesteld, hoewel tot verligting van landbouw en nijverheid die waren, welke zeer geringe waarde hebben en eene groote ruimte beslaan of onmiddellijk tot de consumtie gebruikt worden, aan verminderde tarieven onderworpen zijn.

Als algemeen en, zoolang er geen reden is, om bedrog te veronderstellen, eenig middel van toezigt op de rigtige betaling der regten, is het manifest ingevoerd, waarvan elk schipper, die den conventionelen Rijn bevaart, moet voorzien zijn; het wordt aan de ladingsplaats opgemaakt, en door den schipper ondertekend. In het manifest wordt vermeld: de naam des schippers, die van het schip, die des eigenaars en van deszelfs woonplaats, gewigt en hoedanigheid der lading. Elk beambte van het Octrooi heeft regt te onderzoeken, of de opgaven in het manifest juist zijn, en aan elk tolkantoor moet hetzelfde geveiseerd worden, waarvan op het manifest zelf moet blijken; van de betaalde regten moet nog buitendien afzonderlijke quitantie gegeven worden. De boeten wegens valsche opgave in het manifest en andere overtredingen verschuldigd, worden door de tolbeambten opgelegd en ingevorderd; indien het noodig mogt zijn, kunnen deze van de regeringen der oeverstaten hulp eischen tot het aanhouden van schepen of vlotten.

¹ J. F. Oekhart, Der Rhein nach der Länge seines Laufs, u. s. w., p. 24.

² Klüber, eodem.

VI. Algemeen beheer, art. 42—89 en 107—113.

Een Directeur-Generaal, te benoemen door de beide contrakterende partijen te zamen volgens het voorschrift van het Rijksreces, belast met het toezigt op de uitvoering der Conventie, de eenvormigheid der heffingen en het beheer der gelden.

Vier Inspecteurs, de helft door elk der beide oeverstaten te benoemen, belast met:

1°. Het onderzoek der bedding, om alle hindernissen, welke er zich in mogten bevinden, te doen kennen.

2°. De inspectie der lijnpaden.

3°. Het toezigt over de tol- en ontvangerskantoren.

4°. Het geven van rapport aan den Directeur-Generaal, voorzien met hun advies.

5°. Het verifiëren en controleren der registers, kassen enz. der Ontvangers.

6°. Het proces-verbaal opmaken over alle misdrijven tegen de policieverordeningen en de overtredingen der bepalingen van het Octrooi.

De hoofdzetel van het Octrooi is Mentz; aldaar moet de Directeur-Generaal met der woon gevestigd wezen.

Aan elk der twaalf kantoren zijn aangesteld: één Ontvanger, één Controleur, twee Visiteurs en één Klerk.

VII. Jurisdictie, art. 122—127.

Tot beoordeeling van alle geschillen, welke ontstaan betreffende het Octrooi of door de overtreding der Rijn-scheepvaartpolicie, zijn twee regterlijke instanties ingesteld: de eerste, bestaande uit den Directeur-Generaal, bijgestaan door twee der Inspecteurs, welke te zamen eene permanente commissie vormen, die verplicht is de

zaken zoo spoedig mogelijk af te doen. De tweede instantie bestaat eveneens uit eene commissie van 3 leden: den Prefect van het departement Mont-Tonnerre, een door den Rijks-Aartskanselier daartoe benoemden commissaris, en een door de beide eersten in gemeen overleg benoemden, 't zij Franschen, 't zij Duitschen, regtsgeleerde. Deze commissie komt telken jare in de maand November te zamen; doch alleen ingeval er appellen ahangig zijn. Desniettegenstaande worden èn de maatregelen door de ontvangers genomen, èn de vonnissen der permanente commissie voorloopig ten uitvoer gelegd.

De onkosten, door het te zamen komen der jaarlijksche commissie veroorzaakt, worden uit de Octrooikas bestreden. De regtspraak der commissie geschiedt echter kosteloos voor de appellanten.

Als slotbepaling is nog bij dit traktaat gevoegd: dat alle ambtenaren van het Octrooi, in tijd van oorlog het voorregt van neutraliteit genieten.

Napoleon, immer voortgaande op de eens ingeslagene loopbaan, bewerkstelligde in 1806 eene afscheiding van zestien Duitsche Rijksvorsten van het Deutsche Rijk. Dien overeenkomstig werd den 12den Julij 1806 een verdrag gesloten tusschen Napoleon en die zestien Rijksvorsten, welke onder zijne bescherming den Rijnbond vormden, en waarbij in art. 10 de Keurvorst-Aartskanselier, onder den titel van Vorst-Primaat, tot permanenten voorzitter van den Bondsraad werd benoemd. In art. 2 der Rijnbondsakte wordt uitdrukkelijk ge-

¹ De Martens, Supplement au Recueil, IV, p. 315.

zegd, dat de Octrooi-Convention geheel van kracht bleef.

Ongeveer vier jaren later stond de Vorst-Primaat, Groothertog van Frankfort, bij traktaat van 16 Febr. 1810, te Parijs gesloten, al zijne regten op de Duitse helft van het Rijn-Octrooi aan Napoleon af¹. Bovendien verbond de Vorst-Primaat zich bij voortdoring tot de betaling der, ten laste van de Duitse helft van het Rijn-Octrooi voortlopende jaarrenten, tot een bedrag van 600,000 francs 's jaars, als speciale hypotheek op de vorstendommen Hanau en Fulda gevestigd.

Van dat oogenblik af aan beschouwde Napoleon den Rijn als eene binnenlandsche rivier, en verklaarde bij dekreet van 8 April 1810, de Fransche wetgeving omtrent de binnenlandsche riviervaart (*droit de navigation intérieure*) op den Rijn toepasselijk, waardoor het beheer van het Octrooi aan de Fransche generale regie der vereenigde regten (*droits réunis*)² werd opgedragen. Het gevolg hiervan was natuurlijk, dat de bepalingen van het Octrooi nagenoeg niet meer in toepassing werden gebragt.

Na de verdrijving van Napoleon in den herfst van 1813, werd Duitschland weder hersteld in den toestand van vóór het Rijksreces van 1803, met uitzondering alleen van het Duitse Rijk, ten gevolge van het daargestellen van den Rijnbond, in 1806 ontbonden. De bezittingen van Frankrijk aan den linker Rijnoever werden onder de Duitse Vorsten verdeeld. Hun kwamen

¹ Zie Bijlage, N^o. X.

² Klüber, t. a. pl., §. 570 a.

— dus ook als uitvloeisel der souvereiniteit de opbrengsten der tolkantoren op hun grondgebied toe. — Het Rijn-Octrooi werd voorloopig onder het beheer van den Graaf van Solms-Laubach gesteld, onder wien het tot in 1817 bleef ¹. — De renten, bij het Rijksreces op het Octrooi gevestigd, werden weder hersteld, met uitzondering van die ten behoeve van den Vorst-Primaat, die zijne vergoeding in de vorstendommen Hanau en Fulda had gevonden.

§. 3.

De Rijn, die Midden-Duitschland met den Oceaan verbindt, en het aldus middellijk of onmiddellijk in den wereldhandel doet deelen, was niet verstooken gebleven van de levendigheid in het verkeer, welke de ontwikkeling van den Nederlandschen zeehandel noodzakelijk moest verspreiden.

Sedert de Hollanders vasten voet in de Indiën hadden gekregen, en de markten der Oostindische produkten van het Zuiden van Europa naar het Noorden hadden overgebracht, was de Rijn de weg, langs welchen Midden- en Zuid-Duitschland en de Oostelijke provinciën van Frankrijk van koloniale waren werden voorzien. Duitschland, rijk aan mijnen en bosschen, leverde de voornaamste bestanddeelen voor onze vloten, die langen tijd de vrachtvaart voor geheel Europa waarnamen, waardoor

¹ Klüber, § 570 b., verg. dez. Akten des Wiener Congresses, III, p. 276.

wederom de voortbrengselen van Duitschland naar elders, en omgekeerd, die van andere landen derwaarts met Nederlandsche schepen werden overgebracht. En zoo is het, dat in den handel vooral, de vooruitgang van één deel dien der overige ten gevolge heeft.

Toen reeds in de laatste helft der zeventiende eeuw onze handel langzaam begon af te dalen van de hoogte, die hij bereikt had, door dat naburige landen, doch vooral Engeland, wegens de uitbreiding van hun eigen handel en scheepvaart, gevaarlijke mededingers werden, verloor ook de Rijnhandel veel van zijne vorige uitgebreidheid en belangrijkheid. Altoos echter werd dit gedeelte van onzen handel nog als een der voordeeligste beschouwd; want niettegenstaande de handel in andere waren tusschen Nederland en Duitschland verminderd was, steeds nog was de Rijn de voornaamste uitweg voor de voortbrengselen van onze koloniën.

Volgens Deutsche schrijvers ¹ werd, in de laatste helft der voorgaande eeuw, de waarde der goederen, welke uit Nederland naar Duitschland gezonden werden, op 100 millioen gulden 's jaars geschat, en dat 1300 Hollandsche schepen, waaronder die tot 10 à 12000 centenaars ladingsvermogen hadden, uit de verschillende havens naar Keulen afvoeren. In hoeverre men deze opgaven mag vertrouwen is twijfelachtig, te meer, daar de Hollandsche schrijvers van dien tijd niet zulke bepaalde berekeningen opgeven. In de Memorie van B. van

¹ Scherer, Geschichte des Welthandels, II, p. 344 v.

Klüber, Oeffentliches Recht d. D. Bundes, § 568 b.

der Oudermeulen van Augustus 1785 ¹ onder anderen, lezen wij: “De handel naar en van Duitschland, langs de Rivieren en te Land durf ik niet te bepalen,” en in eene aantekening op deze plaats: “De handel met de hoofdplaatsen van Duitschland, zoo te water als te land, moet vele millioenen bedragen. Wat varen er geen groote schepen naar en van Keulen maandelijks, ja wekelijks den Rijn op en af?”

Niet alzoó was het met den Rijnhandel gesteld in de tijden der Fransche omwenteling en van Napoleons overheersching. Oorlog is in het algemeen oorzaak van stilstand en kwijning des handels. De staatkunde van Napoleon, die het vasteland van Europa van alle verkeer met andere werelddeelen en met Engeland wilde afsnijden, en door zijn continentale stelsel den wereldhandel tot een binnenlandsch verkeer trachtte te beperken, was meer dan iets anders aanleiding tot de geheele vernietiging ook van den rivierhandel. Geen stelsel van scheepvaartwetgeving, hoe vrijzinnig ook, zoude in de dertien eerste jaren dezer eeuw, den rivierhandel uit dien toestand hebben kunnen opbeuren.

De scheepvaartwetgeving op den Rijn hier te lande, liet veel te wenschen over. Hoe ook hier allengs de belemmeringen toenamen, hebben wij boven vermeld.

¹ Deze Memorie is opgenomen in: Stukken raakende den tegenwoordigen toestand der Bataafsche bezittingen in Oost-Indië en den handel op dezelve, uitgegeven door D. van Hogendorp, 1801, bl. 198 en 204. Verg. Nieuwe Nederlandsche Jaarboeken van 1770 en 1771, in de stukken betr. het verschil met den Keurvorst van de Paltz.

Overeenkomstig het geheele volkskarakter, dat door gehechtheid aan aloude instellingen en onderlingen naijver zich kenmerkt, zocht men te vergeefs ook te dezen opzigte, de in alle bestuur zoo onontbeerlijke eenheid en samenwerking. Schier elke handelstad had vroeger hare eigene wetgeving en hare eigene reglementen omtrent de riviervaart. Die reglementen waren voornamelijk bestemd om de beurtvaarten, welke als uitvloeisel en overblijfsel van het oudere gildensysteem nog overal in zwang waren, te regelen: zij bepaalden het aantal schippers, hetwelk in de beurt zoude worden toegelaten, de vereischten van schipper en vaartuig, het aantal ligdagen, de straffen die op de overtreding der verordeningen waren gesteld, de vrachten voor de verschillende waren, en eindelijk aan wie het onmiddellijk toezigt over de vaart was toevertrouwd ¹.

In 't jaar 1795, toen ook bij onze natie de beginselen, die door de mannen der revolutie gepredikt werden, bijval hadden gevonden, werden bij publicatie van de provisionele regering, gearresteerd den 5den Maart ², alle grafelijkheidstollen, alle regten op rivieren, van welken oorsprong ook, met name de stapelregten van Dordrecht en waar die elders nog in wezen mogten zijn, afgeschaft.

De eerste verandering, welke sedert dit tijdstip in de wetgeving op de Rijnvaart hier te lande is gemaakt,

¹ Le Long, Koophandel van Amsterdam, III, bl. 197 v.

² Decreeten van de provisionele repräsentanten van Holland, II, bl. 213.

grijpt eerst plaats na de inlijving van het Koninkrijk Holland in het Keizerrijk. Bij Dekreet van 21 Oct. 1811, werd het in Frankrijk toenmaals bestaande belastingstelsel, in de zeven nieuwe departementen ingevoerd. Alle oude tollën en heffingen hielden op te bestaan met den 31^{sten} Dec. 1811; in derzelve plaats traden: de zoogenaamde vereenigde regten, een regt of octrooi op de scheepvaart, en ten derde de in- en uitvoerregten, dat is: het Douaanstelsel, hetwelk bij Dekreet van 6 Jan. 1811, ook in Frankrijk eerst is ingevoerd ¹. Voor de heffing der scheepvaartregten werden 11 tolkantoren op onze rivieren daargesteld, als: op den Rijn, te Arnhem; — op de Lek, te Wijk bij Duurstede; — op de Maas, te Schoonhoven; — op de Waal, te Emmerik, Nijmegen, Rossum, Gorinchem en Dordrecht; — en op de beide Yssels, te Gouda, Zutphen en Kampen.

Die staat van zaken bleef echter niet lang bestaan; want nadat Prins Willem van Oranje de Souvereiniteit der Nederlanden aanvaard had, stelde hij bij Besluit van 23 Dec. 1813 (Stbl. N^o. 17) ², de belastingen vast, welke voorloopig gedurende 1814 zouden gegeven worden. De Art. 42—46 van dat Besluit betreffen de watertollën; deze worden weder op den ouden voet hersteld, gelijk zij op ult^o Dec. 1811 bestonden; na-

¹ Art. 44 van het: Décret relatif à l'établissement des Contributions de l'Empire, dans les sept départements, formés du territoire de la ci-devant Hollande. Zie Fortuyn, Verzameling, III, bl. 353.

² Verg. het Besluit van 24 Maart 1814 (St.-C. van 13 April 1814).

melijk: alle domaniale, provinciale en andere watertol-
len, daaronder begrepen de Anholtsche tol te Arnhem
en de Rijkstol te Nijmegen. Voor het gemak der scheep-
vaart werden alle tolwachten van elke rivier op ééne
plaats het naast bij de grenzen vereenigd, hoewel de
tolgelden voor de verschillende wachten toch elk afzon-
derlijk werden geheven.

HOOFDSTUK III.

DE MENTZER CONVENTIE, HAAR ONTSTAAN EN HARE WIJZIGINGEN.

§. 1.

De Parijsche Vrede ¹ verkondigt eindelijk de volkomene vrijheid der riviervaart. Deze uitspraak is geheel algemeen, en vooral hierin van die der vorige traktaten onderscheiden, dat thans de vrije vaart en de gemeenschap der rivieren als algemeen, en voor alle Staten van Europa geldend beginsel zijn ingevoerd; terwijl de vrijverklaring des Rijns, gelijk zij te voren plaats had, of beperkt bleef tot twee aan elkander grenzende Staten, of waarvan ten minste, zoo men al aanneemt dat dezelve van uitgestrekter beteekenis was, de uitvoering geheel achterwege bleef. Aan het Congres, hetwelk (volg. Art. 32) twee maanden na het sluiten van den Vrede (30 Mei 1814) te Weenen moest gehouden worden, om gezamenlijk de Europeesche aangelegenheden te behande-

¹ Zie Bijlage, N^o. XI.

len, en rust, vrede en staatkundig evenwigt te herstellen, werd de taak opgedragen, de meest geschikte middelen te beramen ter regeling der riviervaart, vooral met het oog op het handelsbelang van alle natiën.

Bij protocol van 14 Dec. 1814, werd door de te Weenen vereenigde vertegenwoordigers der acht mogendheden besloten, eene commissie van vier leden ¹ uit hun midden te benoemen, tot vaststelling der algemeene beginselen, volgens welke de riviervaart moest geregeld worden. Dewijl tevens aan deze commissie was voorgescreven, hetgeen betrekking had op de Rijnvaart het eerst te behandelen, noodigde zij reeds (2 Febr. 1815) na hare eerste zitting de gezanten der Rijnnoeverstaten, die zich op dat oogenblik te Weenen bevonden, uit, om aan hare beraadslagingen deel te nemen ².

In elf zittingen volbragt deze commissie van negen leden haren arbeid. Den 24^{sten} Maart 1815 werden gearresteerd:

1^o. Les articles concernant la navigation des rivières, qui dans leur cours navigable séparent ou traversent différents états.

2^o. Les articles concernant la libre navigation du Rhin ³.

Art. 117 van de "Acte final" van het Weener Congres zegt uitdrukkelijk: "les règlements particuliers, relatifs à la navigation du Rhin etc., tels qu'ils se

¹ Klüber, Akten des Wiener Congresses, III, p. 11.

² Ibid., p. 12. Deze waren: die van Holland, Beijeren, Baden, Hessen-Darmstadt en Nassau.

³ Zie Bijlage, N^o. XII.

trouvent joints au présent acte, auront la même force et valeur, que s'ils y avaient été insérés textuellement." Aldus werd aan de oeverstaten des Rijns de verplichting opgelegd, zich bij de nadere regeling der Rijnscheepvaart, geheel naar de beginselen, door het Weener Congres aangenomen, te gedragen. Het is dus van groot belang de artikelen, betreffende de Rijnvaart, eenigzins nader te ontwikkelen.

Het behoeft geene verwondering te baren, dat de Weener Commissie hoofdzakelijk de Octrooi-Conventionie tot grondslag heeft aangenomen, en deze alleen gewijzigd heeft, waar meer bijzonder het Fransche en Duitsche handelsbelang was behartigd, terwijl het thans evenzeer de belangen der overige oeverstaten gold. Men neme slechts in aanmerking, dat de Octrooi-Conventionie nog voorloopig in werking was gebleven, en dat de commissie zich omtrent de meeste zaken door den afgetreden Directeur-Generaal van het Octrooi liet voorlichten.

De beste wijze van behandeling der Weener artikelen schijnt mij daarom ook deze te zijn: aan te toonen in welke punten zij onderscheiden zijn van, en in welke punten zij overeenkomen met de bepalingen der Octrooi-Conventionie.

Eerst dus eenige punten van verschil:

I. Het eerste en het grootste onderscheid tusschen deze beide overeenkomsten is ongetwijfeld het algemeene beginsel, dat aan beide ten grondslag ligt. Gelijk ik reeds boven breeder heb ontwikkeld, is de Octrooi-Conventionie te beschouwen als een handelstraktaat, tus-

schen het Fransche Keizerrijk en het Duitsche Rijk gesloten, met het kennelijk doel, om door eenvormigheid van systeem van scheepvaartregten, en zelfs met uitsluiting van vreemden den Franschen en Duitschen handel te bevorderen.

Het beginsel, door de Weener-Akte ingevoerd, is: algeheele vrijheid der vaart op den Rijn, in deszelfs geheelen bevaarbaren loop; zoodat de vaart, zooveel den handel betreft, aan niemand kan geweigerd worden, behoudens de daar te stellen policierereglementen, welke zoo voordeelig mogelijk voor den handel van alle natiën zullen moeten zijn.

De Rijn wordt dus in deszelfs ganschen loop als één geheel beschouwd, in gemeenschappelijken eigendom toebehoorende aan alle oeverstaten, die zich door het onderteekenen der Weener-Akte (art. 1 van N^o. 1, zie Bijl.) verbonden hebben, al wat de scheepvaart op denzelfen betreft, in algemeen overleg en geheel onpartijdig ten algemeenen nutte te regelen.

Bij de beraadslaging der commissie over dit artikel sloeg de Engelsche afgevaardigde vóór, het aldus te regelen: “Le Rhin, du point où il devient navigable jusqu’à la mer et reciproquement, sera entièrement libre au commerce et à la navigation *de toutes les nations*, de manière que dans tout son cours, soit en remontant, soit en descendant, il ne puisse sous ces deux rapports être interdit à personne, en se conformant toutefois aux réglemens, qui seront établis pour la police, d’après le mode convenu; lesquels réglemens seront égaux pour tous, et les plus favorables au commerce de toutes les

nations.”¹ Dit was volgens het beweren van den voorsteller dezer nieuwe uitbreiding, de bedoeling en betekenis van art. V des Parijschen Vredes.

Behalve dat het nog zeer te betwijfelen zoude zijn, of deze opvatting van dit artikel de juiste is, strijdt het ten eenenmale met de thans bestaande beginselen van volkenregt: “Le droit de naviguer pour des objets de commerce, sur un fleuve, qui coule dans le territoire de plusieurs Etats, est commun à toutes les nations, qui habitent ses rives”².

Bij de geschillen, welke nog verder omtrent dit algemeene beginsel en de wijze van uitvoering zijn gerezen, zal ik te zijner plaatse moeten stilstaan, en ze daarom thans zonder verdere vermelding voorbijgaan.

II. Ten naauwste met het algemeene beginsel hangt de vraag zamen, of de stapel- en omslagregten en de instelling der schippersgilden behouden moesten en konden worden (art. 3—8, 14—18 Octrooi-Conv. en art. 19—21 Weener Akte).

Evenzeer als deze instellingen een onmisbare schakel in het systeem der Octrooi-Conventie en in de handelspolitiek van Napoleon waren, even zoo weinig is het behoud derzelve overeen te brengen met den grondslag der Weener-Akte en art. V des Parijschen Vredes. Het behouden of afschaffen van de omslagregten en schippersgilden kon nooit tot eene regtsvraag gemaakt worden, daar het Weener Congres, als bestemd om eene

¹ Klüber, Akten, t. a. pl. p. 21.

² H. Wheaton, Elements du droit international, I. p. 181.

nieuwe orde van zaken in Europa in te voeren, allezins bevoegd was oude regtsbetrekkingen te vernietigen en nieuwe te scheppen ¹. Het eenige dus wat hierbij in aanmerking kwam was het nut des handels. In zijn rapport had de gewezen Directeur-Generaal, de Hr. Eichhoff, getracht aan te toonen, dat het bestaan van de omslagregten te Keulen en Mentz, en der schippersgilden tot het behoud der goede orde in de vaart en tot de uitoefening van een stipt toezigt onmisbare instellingen waren, en dat zij de regelmatigheid en den spoed van het goederentransport zeer bevorderden; en nog buitendien de vaststelling van een lager vrachttarief toelieten, daar door deze alleen den schipper een zekeren waarborg werd gegeven, altoos eene retourlading te zullen vinden. Boven alles echter beweerde men, dat de gesteldheid van het vaarwater, hetwelk door de vele ondiepten, door de verscheidenheid van grond in de bedding des Rijns, onmogelijk toeliet, dat over de geheele lengte der rivier met schepen van denzelfden bouw werd gevaren, het reeds noodzakelijk maakte de groote goederentransporten van Holland naar den Boven-Rijn bestemd, of omgekeerd, minstens tweemaal in andere schepen over te laden. Hiertegen werd echter in het midden gebragt ² dat het behoud der gedwongene omslagregten en schippersgilden geheel in strijd zoude zijn met de letter der traktaten: "La navigation

¹ Wheaton, Elements du droit international, II. p. 215.

Dez. Histoire des progrès du droit des gens, p. 330 v. Verg. Heeren, Geschiedenis der staatsgesteldheid van Europa II. p. 799 v.

² Klüber, Akten, III. p. 63, 114, 393, 405.

sur le Rhin sera entièrement libre, de sorte qu'elle ne puisse être interdite à personne;" dat door hunne afschaffing de handel der steden Keulen en Mentz niet zoude verminderen wegens derzelve gunstige ligging; en eindelijk, dat indien inderdaad de gesteldheid van het vaarwater die oude instellingen voor den handel onmisbaar maakte, scheepvaart en handel zich van zelve, zonder eenigen dwang, aan die natuurlijke bezwaren zouden onderwerpen.

Op deze gronden dan is door de commissie voor de riviervaart het gedwongen omslagregt afgeschaft, en ten opzichte der schippersgilden bepaald, dat de vaart voor elk en een iegelijk openstaat, zonder daarom toch het inrigten van beurtvaarten tusschen twee of meer Rijnhavens te verbieden.

III. Het derde punt van verschil is dit: dat, volgens de Octrooi-Conventionie, de heffing der scheepvaartregten gemeenschappelijk was, terwijl de Weener Akte afzonderlijke heffing voorschrijft (Rijksreces §. 39, al. 2 en art. 6 W. Akte).

Elke oeverstaat heft voor eigene rekening de tollèn welke op zijn oevergebied geplaatst zijn, stelt zijne eigene beambten daarbij aan, en behoeft dus alleen in zoover zich aan het reglement te houden, dat het algemeene systeem van heffing in stand gehouden worde; daar hij door deze onafhankelijkheid van andere staten ten volle gerechtigd is, het aantal en het bedrag der tollèn zooveel te verminderen, als hij dat noodig acht. Onder de Octrooi-Conventionie, die eene gemeenschappelijke heffing en eene ponds ponds gelijke verdeeling der zuivere opbreng-

sten voorschreef, kon nooit de eene oeverstaat, zonder toestemming des anderen, de toltarieven lager stellen.

Niettegenstaande de Fransche gezant in zijn ontwerp ¹ het oude stelsel wilde behouden, werd vooral op aandrang van den Pruisischen gevolmagtigde besloten de afzonderlijke heffing (perception partielle) in te voeren.

IV. In verband met de invoering van het systeem van afzonderlijke heffing, moest de door de Octrooi-Conventionie ingestelde regterlijke magt ter beoordeeling der geschillen, tusschen schippers en ambtenaren gerezen, geheel gewijzigd worden (art. 117, 122—126 Octr. Conv. en art. 8, 9 W. Akte).

De voorname grond, waarop het systeem der Octrooi-Conventionie beruiste, de onpartijdigheid der ambtenaren, daar zij niet door elken oeverstaat, maar door het Octrooi werden aangesteld, was door de instelling der afzonderlijke heffing verloren gegaan. Doch bovendien was het systeem der Octrooi-Conventionie omslagtig: de ambtenaren der kantoren hadden de bevoegdheid om in alle geschillen terstond te beslissen en hunne vonnissen voorloopig ten uitvoer te leggen; doch behoudens het regt van den veroordeelde om, indien er oorzaak toe mogt zijn, zich bij den Directeur-Generaal te beklagen, die alsdan met twee Inspecteurs de zaak te onderzoeken en nogmaals te beslissen had. De zwarigheden, verbonden aan het kennismaken van eene zaak ver van de woonplaats des regters voorgevallen, vooral indien een plaatselijk onderzoek, of het verhoor van getuigen enz. noodig zijn, deden voornamelijk

¹ Klüber, Akten, III. p. 14.

eene verandering van deze zaak als wenschelijk voorkomen ¹.

Elke oeverstaat is volgens de Weener Akte verplicht, bij ieder tolkantoor in zijn gebied eene regtbank aan te stellen, "pour examiner et décider, d'après le règlement en première instance, toutes les affaires contentieuses, qui regardent les objets fixés par ce règlement." Deze regtbanken worden bezoldigd door elken oeverstaat, spreken regt in naam van den souverein in wiens gebied zij haren zetel hebben; doch zijn bij eede verbonden, overeenkomstig de bepalingen van het reglement en onpartijdig regt te spreken.

In tweede instantie kunnen partijen zich naar hunne keuze wenden of tot het hoogste regterlijke collegie des lands waar hun geschil in eerste instantie is onderzocht, of tot de Centrale Commissie te Mentz gevestigd. Hierdoor heeft men het dubbele doel trachten te bereiken: dat namelijk de regters onpartijdig, en op de plaats zelve waar de overtreding gepleegd is aanwezig, en dat hunne vonnissen op de geheele lengte des Rijns uitvoerbaar zouden zijn.

V. Een laatste punt van verschil tusschen de Weener Akte en de Octrooi-Conventionie bestaat in de inrigting van het algemeene beheer (art. 42—45 Octr.-Conv. en art. 10—17 W. Akte).

Na langdurige beraadslagingen over de beste wijze waarop het centrale bestuur in te rigten, en welke werkring hetzelve aan te wijzen was, werd ten

¹ Klüber, Akten, III. p. 129 v.

sten voorschreef, kon nooit de eene oeverstaat, zonder toestemming des anderen, de toltarieven lager stellen.

Niettegenstaande de Fransche gezant in zijn ontwerp ¹ het oude stelsel wilde behouden, werd vooral op aandrang van den Pruisischen gevolmagtigde besloten de afzonderlijke heffing (perception partielle) in te voeren.

IV. In verband met de invoering van het systeem van afzonderlijke heffing, moest de door de Octrooi-Conventionie ingestelde regterlijke magt ter beoordeeling der geschillen, tusschen schippers en ambtenaren gerezen, geheel gewijzigd worden (art. 117, 122—126 Octr. Conv. en art. 8, 9 W. Akte).

De voorname grond, waarop het systeem der Octrooi-Conventionie berustte, de onpartijdigheid der ambtenaren, daar zij niet door elken oeverstaat, maar door het Octrooi werden aangesteld, was door de instelling der afzonderlijke heffing verloren gegaan. Doch bovendien was het systeem der Octrooi-Conventionie omslagtig: de ambtenaren der kantoren hadden de bevoegdheid om in alle geschillen terstond te beslissen en hunne vonnissen voorloopig ten uitvoer te leggen; doch behoudens het regt van den veroordeelde om, indien er oorzaak toe mogt zijn, zich bij den Directeur-Generaal te beklagen, die alsdan met twee Inspecteurs de zaak te onderzoeken en nogmaals te beslissen had. De zwaarigheden, verbonden aan het kennismaken van eene zaak ver van de woonplaats des regters, voorgevallen, vooral indien een plaatselijk onderzoek, of het verhoor van getuigen enz. noodig zijn, deden voornamelijk

¹ Klüber, Akten, III. p. 14.

eene verandering van deze zaak als wenschelijk voorkomen ¹.

Elke oeverstaat is volgens de Weener Akte verplicht, bij ieder tolkantoor in zijn gebied eene regtbank aan te stellen, "pour examiner et décider, d'après le règlement en première instance, toutes les affaires contentieuses, qui regardent les objets fixés par ce règlement." Deze regtbanken worden bezoldigd door elken oeverstaat, spreken regt in naam van den souverein in wiens gebied zij haren zetel hebben; doch zijn bij eede verbonden, overeenkomstig de bepalingen van het reglement en onpartijdig regt te spreken.

In tweede instantie kunnen partijen zich naar hunne keuze wenden of tot het hoogste regterlijke collegie des lands waar hun geschil in eerste instantie is onderzocht, of tot de Centrale Commissie te Mentz gevestigd. Hierdoor heeft men het dubbele doel trachten te bereiken: dat namelijk de regters onpartijdig, en op de plaats zelve waar de overtreding gepleegd is aanwezig, en dat hunne vonnissen op de geheele lengte des Rijns uitvoerbaar zouden zijn.

V. Een laatste punt van verschil tusschen de Weener Akte en de Octrooi-Conventionie bestaat in de inrigting van het algemeene beheer (art. 42—45 Octr.-Conv. en art. 10—17 W. Akte).

Na langdurige beraadslagingen over de beste wijze waarop het centrale bestuur in te rigten, en welke werkring hetzelfde aan te wijzen was, werd ten

¹ Klüber, Akten, III. p. 129 v.

laatste besloten ¹, eene *tijdelijke* Centrale Commissie aan te stellen:

a. Zamengesteld uit een daartoe door elken oeverstaat te benoemen afgevaardigde;

b. Om telken jare in November, en zoo zij het noodig mogt achten ook in het voorjaar, bijeen te komen;

c. Haren zetel te Mentz houdende.

Deze Centrale Commissie is verplicht een naauw toezigt te houden op de nakoming van het reglement, en tevens als middel van verkeer (moyen de communication) tusschen de verschillende oeverstaten voor alle zaken, de Rijnvaart betreffende, te dienen.

Zij vertegenwoordigt de gemeenschappelijke belangen der oeverstaten, en is daarom bevoegd zoodanige veranderingen in het reglement voor te stellen, als het nut des handels vordert. Bij de beraadslagingen heerscht eene volmaakte gelijkheid van stem, en alle besluiten worden met eene volstrekte meerderheid genomen; doch die besluiten zijn alleen verbindende voor die staten, welke door hunne commissarissen in dezelve hebben toegestemd.

Het permanente algemeene bestuur zal bestaan uit: één Hoofd-Inspecteur en drie Onder-Inspecteurs (volgens de Conv. van 1831 zijn er echter vier aangesteld), en welk permanent algemeen bestuur de Centrale Commissie, wanneer zij niet vergaderd is, vervangt. Ten opzichte van de bepaling van art. XIII, omtrent de wijze van de verkiezing van den Hoofd-Inspecteur, maakte de Nederlandsche afge-

¹ Klüber, Akten, III. p. 82 v.

vaardigde de bedenking: dat, indien de Lek en de Waal beiden als voortzetting van den Rijn werden beschouwd, de gezamenlijke lengte van stroomgebied dier beide vertakkingen het Nederlandsche Gouvernement aanspraak gaf op een grooter aandeel in de stemming tot benoeming van den Hoofd-Inspecteur. Hierop werd door de Commissie besloten de Lek alleen als voortzetting van den Rijn, en de Waal als die van de Maas te beschouwen ¹.

In de volgende punten heeft de Weener Commissie de bepalingen der Octrooi-Conventionie ten grondslag genomen:

I. Het principale regt op de vrije vaart op de rivieren is, op zich zelf beschouwd, onvolledig en niet vatbaar om ten volle door de regthebbenden uitgeoefend te worden, zonder dat hun tevens wordt toegestaan van datgene gebruik te maken, wat tot aanvulling van het principale regt noodig is ².

Hiertoe behoort het gebruik van de oevers der rivier tot landen, laden en lossen, en het gebruik van de lijnpaden.

Daar nu, het regt op de vaart der rivieren eens voor al vastgesteld zijnde, de scheepvaartregten hoofdzakelijk bestemd zijn om de kosten te dekken, welke het in zoodanigen toestand onderhouden der rivieren, dat elk een zijn regt op de principale en incidentele regten kan

¹ Klüber, Akten, III. p. 218 v.

² H. Wheaton, *Eléments du droit international*, I. p. 181. Verg. boven blz. 5.

tusschen Straatsburg en de Hollandsche grenzen, hetzelfde als de Octrooi-Conventionie vastgesteld had; naar evenredigheid der afstanden moesten op den Rijn in Nederland, en op het gedeelte tusschen Straatsburg en Bazel een even groot, of althans een niet grooter aantal tollens gesteld worden. Bij de bepaling der plaatsen, waar de tollens zullen geheven worden, moeten dus in acht genomen worden: 1^o. eene zooveel mogelijk naar de afstanden berekende gelijkmatigheid, en 2^o. het nut der scheepvaart; dit bestaat voornamelijk hierin, dat de tolheffingen, zooveel mogelijk, plaats hebben in die havens, welke door hunne natuurlijke ligging en door handelsgebruik eenigermate de gewone aanlegplaatsen voor de vaart zijn, waardoor zoo weinig oponthoud mogelijk gedurende de vaart wordt veroorzaakt.

Vermeerdering of verplaatsing der tolkantoren zal alleen met algemeene toestemming der oeverstaten mogen geschieden; tot vermindering van het aantal der Rijn-tollens mag elke oeverstaat afzonderlijk overgaan.

III. Ten opzichte van het bedrag der langs den geheelen Rijn te heffen scheepvaartregten heeft de Weener Akte de bepalingen der Conventionie van 15 Aug. 1804 tot basis aangenomen (art. 94, 99—105 Octr.-Conv. en art. III, W. Akte). De beide tarieven voor de open nedervaart kunnen in dezelfde verhouding der afstanden tot de andere deelen des Rijns worden uitgebreid. Echter zal ten behoeve des landbouws en handels eene gunstiger classificatie der goederen in de verminderde tarieven van art. 102 en 105 der Octrooi-Conventionie aangenomen worden. Het tarief voor het recognitiereg

moet ook tot de schepen van 2500 tot 5000 centenaars ladingsvermogen uitgebreid worden.

IV. Ten gerieve der scheepvaart is bepaald, dat, in geval van oorlog tusschen de oeverstaten, de heffing der Rijnscheepvaartregten ongehinderd van de zijde der krijgvoerende partijen zal voortgaan; dat de beambten en schepen ten dienste der tolkantoren het voorregt van onzijdigheid zullen genieten, en de bureau's en kassen door wachten beschermd zullen worden (art. 131 Octr.-Conv. en art. XXVI W. Akte).

V. De in- en uitvoerregten, door de oeverstaten geheven, bestaan geheel op zich zelve en onafhankelijk van het aan te nemen systeem van scheepvaartregten ¹. De *doorvoer* van alle waren langs den Rijn is zonder eenige uitzondering vrij. Dit is niets anders dan een gevolg van het erkende regt van algemeene vrijheid der vaart op den Rijn. Door verordeningen moet echter zorg gedragen worden, dat de ambtsverrigting der douanen de scheepvaart niet belemmere, en door eene strenge policie staat het vrij alle sluikerij te beletten en tegen te gaan.

De artikelen XXXI en XXXII der Weener Akte bepalen:

1^o. dat de Centrale Commissie uiterlijk den 1^{sten} Junij 1815 te Mentz moeten bijeenkomen;

2^o. dat het voorloopig bestuur door den Graaf van Solms-Laubach, die dit sedert den Parijschen Vrede in naam van Oostenrijk en Pruisen voerde ², op datzelfde

¹ Klüber, *ibid.*, §. 566 en 574.

² Klüber, *Akten*, III. p. 276.

tijdstip in handen der Centrale Commissie zal worden nedergelegd;

3^o. dat de afzonderlijke heffing terstond de gemeenschappelijke zal vervangen;

4^o. dat, in naam van al de oeverstaten, een voorloopig reglement zal worden uitgevaardigd, waarin men, behoudens die wijzigingen welke het meest noodig zijn, zal bevelen de Conventie van 1804 te volgen; en

5^o. dat de Centrale Commissie zich moet bezig houden: *a.* met de vervaardiging van het definitieve reglement voor de Rijnvaart, en *b.* het vroegere centraal bestuur vervangen tot aan de invoering van dat nieuwe reglement.

§. 2.

In plaats van op het door de Weener Akte bepaalde tijdstip kwam de Centrale Commissie, aan welke de verdere regeling der Rijnvaart was overgelaten, eerst op den 5^{den} Aug. 1816 te Mentz bijeen, en niet vóór het najaar des volgenden jaars aanvaardde zij het hoofdbestuur, haar door art. XXXII dier Akte opgedragen¹. Deze verfraging verwijderde reeds het uitzigt op eene spoedige ten uitvoer legging van het Rijnvaart-Traktaat te Weenen gesloten.

Hoevele jaren met vruchteloze beraadslagingen zijn doorgebracht, hoe hevig de geschilpunten voor en tegen

¹ Klüber, Oeffentliches Recht des Deutschen Bundes, §. 571 IV. en §. 570 b.

in den boezem der Centrale Commissie zijn behandeld, welk aandeel de openbare pers aan den strijd heeft genomen is reeds te dikwijls het onderwerp van eene naauwkeurige behandeling geweest, dan dat ik hierover breedvoerig zal behoeven te wezen; echter, om de vrucht van dien veeljarigen arbeid, de Conventie van 31 Maart 1831, te kunnen beoordeelen is het noodzakelijk, de voornaamste der vraagpunten, welke in de Centrale Commissie zijn ter sprake gebragt, kortelijk uiteen te zetten.

De taak der Commissie was tweeledig: vooreerst een *reglement voor den tusschentijd*, uit naam van al de oeverstaten uit te vaardigen, “waartoe men de Octrooi- Conventie van 15 Aug. 1804, geheel tot voorbeeld zal nemen, met aanwijzing echter van die artikelen welke door de tegenwoordige bepalingen zijn opgeheven, en welke andere voorschriften in derzelver plaats zullen moeten gesteld worden.”

Klaarblijkelijk was het doel der Weener Akte hiermede: tot aan de invoering van den geheel nieuwen toestand op den Rijn een status quo in stand te houden, behalve het omslagregt, de gemeenschappelijke heffing der scheepvaartregten, en het daarmede in verband staande tarief van 1804.

Tot de opheffing der stapelregten waren Pruisen en Hessen verplicht, waartegenover Nederland, waar dezelve sedert 1795¹ reeds niet meer bestonden, zich verbonden had geene nieuwe stapels op te rigten.

¹ Zie boven, blz. 54.

De verpligting tot invoering der afzonderlijke heffing der scheepvaartregten, gelijkmatig en naar evenredigheid der afstanden over den geheelen Rijn verdeeld, en het tarief van 1804 niet te boven gaande, kwam ook hoofdzakelijk op Pruisen neder, dat dien ten gevolge de meerdere inkomsten, uit het oude tarief voortspuitende, moest derven, terwijl en Nederland en de overige oeverstaten er evenzeer belang bij hadden, eene billijker verdeling der scheepvaartregten in werking te zien treden. Nederland had zich voor het status quo alleen verbonden, om zijne tolln niet te verhoogen ¹.

Het tweede gedeelte der werkzaamheden aan de Centrale Commissie opgedragen betrof de daarstelling van het *definitieve reglement*. De vereischten van hetzelfde waren:

a. Gelijkvormig voor den geheelen Rijn, van de plaats waar hij bevaarbaar wordt tot aan zijnen uitloop in zee, en zooveel mogelijk ook tot zijne nevenstroomen uitgestrekt.

b. Zoo gunstig mogelijk voor den handel van alle natiën, voornamelijk hierin bestaande, dat het tarief van

¹ In de 6de Zitting der Commissie voor de vrije vaart op den Rijn heeft de Nederlandsche gezant deze verklaring afgelegd; de woorden van het protocol luiden aldus: "M. le Baron de Spaen a de plus déclaré, qu'en attendant la suppression des péages sur ses embouchures, que la Hollande a l'intention de faire, les droits à percevoir dans l'enceinte de ces embouchures ne seront point élevés jusqu'à l'arrangement définitif sur la navigation, et qu'il n'y sera pas non plus introduit aucun droit de relâche forcée, aussi peu qu'il en existe maintenant." Zie Klüber, Akten, III, p. 106.

scheepvaartregten laag, en onafhankelijk van het douanen-systeem der verschillende oeverstaten zij.

Het eerst dus had de Centrale Commissie zich met de uitvaardiging van de "instruction intérimistique" bezig te houden. Hoewel het schijnbaar eenvoudig was, op weinige uitzonderingen na den bestaanden stand van zaken te behouden, en dienovereenkomstig dergelijk voorloopig reglement uit te vaardigen, zoo ontmoette men toch juist hierin de grootste moeilijkheden, daar het alras bleek, dat zoodanig gewijzigd status quo de inwendige belangen der verschillende Staten niet ongeschonden liet. De toestand, waarin de Rijnvaart verkeerde op het oogenblik dat de Centrale Commissie hare taak opvatte, was drievoudig: in Nederland bestond een volledig tol- en douanen-systeem, zoo als het velen toescheen een onmisbare schakel in de wetgeving en het toenmalige finantiële stelsel van dien staat; op den Midden- en Neder-Rijn was nog het stapelsysteem in zwang, welks opheffing voor de oeverstaten van dat gedeelte des Rijns ongetwijfeld eene groote opoffering van inkomsten was; terwijl op den Boven-Rijn het conventionele stelsel heerschte.

Nederland beriep zich op de woorden der Weener Akte, en beweerde, krachtens dezelve, alleen verplicht te zijn geene nieuwe stapels op te rigten en zijne tollèn niet te verhoogen; het achtte zich echter in geen geval vóór het definitieve reglement tot cenig offer van zijne zijde gehouden.

Pruisen en Hessen daarentegen hielden vol, dat het

onmogelijk de bedoeling der onderteekenaars van het Weener Verdrag kon geweest zijn, eenerzijds alleen verplichtingen op te leggen, en anderzijds alleen regten toe te kennen; beiden weigerden op dien grond alle opoffering, ten zij de Nederlandsche regering zich bereid verklaarde, reeds voor den tusschentijd in alles toe te stemmen, waartoe deze zich eerst bij het definitieve reglement verplicht rekende.

De overige oeverstaten hadden slechts één algemeen belang, namelijk de spoedige verligting der scheepvaart, en schaarden zich soms aan de ééne, dan weder aan de andere zijde. Eén belang hadden zij met Nederland bij de opheffing der omslagregten; welke instelling niet alleen aan hunne scheepvaart alle levendigheid en gelegenheid tot ontwikkeling benam, maar ook den geheelen expeditiehandel te Keulen en Mentz gevestigd hield, zoodat het direkte verkeer der steden aan den Boven-Rijn met Nederland afgesneden was, en bovendien nog door de onkosten, aan het verstackelen verbonden, den prijs van alle waren voor den Duitschen verbruiker verhoogde.

Eén belang hadden zij ook met Nederland tegenover Pruisen, in betrekking tot de invoering der afzonderlijke heffing der scheepvaartregten. Volgens het tarief van 1804 werd op den Nederrijn (van Keulen tot aan de Nederlandsche grenzen) van de 3 frs. 33 cents (het geheele bedrag voor den afstand van Straatsburg tot aan Nederland) 2 frs. 35½ cents geheven, in plaats van 1 fr. 61 cents. De voordeelen van dit meerdere had Pruisen geheel genoten sedert den ondergang van het Fransche Keizerrijk. De Duitsche oeverstaten eischten van Pruisen

de uitkeering van dit meerdere bedrag van dat oogenblik af aan; dit werd hun echter betwist op grond, dat ten laste der algemeene kas nog renten loopende waren, welke Pruisen beweerde daaruit te voldoen. — De Nederlandsche scheepvaart van de andere zijde had geheel alleen die wederregtelijke verhooging van scheepvaartregten te dragen, en vond door het instandhouden van den stapel te Keulen zelfs geene vergoeding hiervoor in de betrekkelijk lagere tarieven van de andere gedeelten des Rijns.

Met Pruisen stemden de overige oeverstaten hierin overeen, dat zij van Nederland de opheffing van de belemmeringen eischten, welke uit het Nederlandsche stelsel van in- en uitgaande regten voor de scheepvaart voort-

sproten. De vorderingen, die, volgens het gevoelen van de meerderheid der Commissie, billijkerwijze aan Nederland voor den tusschentijd konden gerigt worden, waren de volgende:

1. Eenheid van scheepvaart-systeem op den ganschen Rijn tot aan zee; hieronder is begrepen: de invoering van het manifest, als grondslag van alle door den schipper te leveren bewijs omtrent hoedanigheid en gewigt der lading; die van den scheeps-ijk, als algemeen middel van contrôle voor het gewigt; en

¹ B. S. von Nau, Beiträge zur Kenntniss und Beförderung des Handels und der Schiff-fahrt, Mainz, 1818—1825, Bd. I, p. 52 f., 82 f., 92 f.

Ibid., p. 47.

c. dat geen schipper van een der oeverstaten, die van overheidswege tot de vaart is toegelaten, door een schippersgild of monopolie van de vaart op den Nederlandschen Rijn worde uitgesloten.

Aan al deze eischen heeft de Nederlandsche Commissaris toegegeven in zijne verklaring van 19 Sept. 1817¹.

2^o. Gelijkheid der Octrooiregten, naar verhouding der lengte van den Nederlandschen Rijn.

Tot aan het definitieve reglement moesten voorloopig de regten geheven worden volgens de tarieven, welke in het begin van het jaar 1815 van kracht waren, en is Nederland tot niets anders gehouden dan aan zijne, op het Weener Congres gedane, toezeggingen getrouw te blijven. In dit opzigt echter heeft deszelfs regering zich vergrepen, door bij de Wet van 11 Nov. 1815 (Stbl. N^o. 52) de 15 additionele percenten, op alle rijksbelastingen gelegd tot dekking der oorlogskosten, ook tot de watertollen uit te strekken. Doch op herhaald aanzoek der Centrale Commissie zijn zij later (K. Besluit van 26 Mei 1818) weder afgeschaft²; hoewel zij, volgens het beweren van den Nederlandschen Commissaris, in zijne nota van 11 Nov. 1817³, de watertollen in Nederland nog niet boven het bedrag der scheepvaartregten op den conventionelen Rijn deden stijgen.

3^o. Bevrijding des Rijns van alle belemmeringen door douanen.

Deze vordering heeft tot verschillende grieven aanlei-

¹ V. Nau, Beiträge, u. s. w., p. 22.

² Ibid., p. 285.

³ Ibid., p. 94.

ding gegeven. Met het in Nederland bestaande stelsel van in- en uitgaande regten waren onvermijdelijk die voorzorgsmaatregelen verbonden, welke aan de schatkist ten waarborg tegen sluikerij moesten strekken. Deze maatregelen bestonden in een speciaal onderzoek der lading aan het eerste Nederlandsche tolkantoor, in eene verzegeling of plombering van die goederen welke voor den doorvoer werden aangegeven, en eene borgstelling ten bedrage van driemaal de waarde dier goederen (door de wet van 3 Oct. 1816 verminderd tot tweemaal die waarde) tot zekerheid van de aangifte. Behalve het oponthoud, dat hierdoor werd veroorzaakt, klaagde men ook voornamelijk over de verhooging van onkosten, door het onderzoek der lading en de plombering of verzegeling te weeg gebracht¹. Algemeen was men van gevoelen, dat de goederen, zoolang zij zich op het gemeenschappelijke vaarwater bevonden, aan geenerlei visitatie moesten onderworpen zijn, en dat eerst dan van invoerregten sprake kon zijn, wanneer zij, den openbaren weg verlatende, aan land of op de binnenwateren van den staat gebracht werden².

Eene andere grievé, welke uit het Nederlandsche stelsel onstond, was deze: van alle goederen, voor den doorvoer bestemd, werd een transitoregt of zeetol geheven.

¹ In Duitschland heette het, dat het transitoregt in Nederland 20 tot 30maal meer beliep dan de bevaring van eene gelijke uitgestrektheid des Rijns, en dat de plombage het transito met 1¼ pCt. verhoogde. Zie Klüber, Oeffentl. Recht des Deutschen Bundes, §. 571 d.

² Zie boven, blz. 71.

Nederland, als zeestaat, heeft een onbetwistbaar soevereiniteitsregt op dat gedeelte der zee, hetwelk min of meer in zijn land indringt en zijne kusten bespoelt; dit is een thans nog algemeen erkend beginsel van het Volkenregt¹. Tot de uitoefening van dit regt behoort het heffen van een zeezol of transitoregt van alle goederen en schepen die dit zeegebied doorgaan; ja zelfs is stricte den zeestaat het regt niet te ontzeggen, in min of meer beperkte mate den doorvoer door zijn zeegebied geheel te verbieden.

Eene andere vraag is het: brengt het belang van Nederland wel mede, dat het zich zoo streng aan dit zeeregt houdt? en zoude de natie niet veel meer dank aan de regering verschuldigd zijn, indien zij zonder verwijl aan de eischen van Duitschland had voldaan, liever dan langs diplomatischen weg de eindbeslissing zoo lang te verschuiven, en zich voor het staande houden van eene bloote theorie aan zoovele bezwaren en nadeelen te onderwerpen? — De beantwoording van deze en dergelijke vragen zij echter aan hen overgelaten, die zich de behandeling der *scheepvaart en handelsbetrekkingen tusschen Nederland en de Deutsche Staten* hebben ten doel gesteld; zij zoude mij te ver van mijn onderwerp afleiden².

Van de zijde van Duitschland beweerde men, dat

¹ H. Wheaton, Elements du droit international, I, p. 176, et s.

Klüber, Europäisches Völkerrecht, §. 130 f., en de door beiden aangehaalde schrijvers. Dez. Oeffentl. Recht des D. B. geeft de litteratuur over de kwestie van "jusqu'à en jusque dans la mer" volledig op in §. 571 d.

² Verg. G. R. Boer, Diss. De Dominio Gentium aquatico, Utrecht, 1846, p. 98, nota I.

Nederland bij het Weener Traktaat afstand had gedaan van dit zeeregt: dit bleek genoeg uit de woorden der Akte van het Traktaat N^o. XVI: “Articles concernant la libre navigation des rivières”; in de vrije vaart van den Rijn tot in volle zee en omgekeerd, in eene direkte verbinding van de steden aan den Rijn gelegen, Keulen, Mentz enz. met Engeland en de landen aan gene zijde van den Oceaan, lag voor Duitschland de billijke vergoeding opgesloten voor het groote voorregt, hetwelk Nederland in de vrije vaart langs den geheelen Rijn geschonken werd. Deze waren de redeneringen, waarmede Pruisen vooral zijn beweren staaftde, en op grond van welke het de opheffing van de omslagregten van den afstand van het zeeregt door Nederland wilde doen afhangen.

Niet zoo streng als Pruisen waren de overige oeverstaten in hunne eischen tegenover Nederland. De Centrale Commissie verklaarde bij meerderheid van stemmen¹, dat Pruisen, krachtens de Weener Akte niet gerechtigd was, de in Art. XXXII derzelve voorgeschrevene opheffing der omslagregten en de uitvaardiging van het voorloopige reglement, van de voldoening aan al de verplichtingen, welke Nederland op zich genomen had bij de definitieve regeling te vervullen, afhankelijk te maken: dat Nederland tot niets anders gehouden was, dan zijne tollèn niet te verhoogen en geene nieuwe stapels op te rigten, en dat men gegronde hoop had, dat die staat aan zijne verplichtingen zoude voldoen, vooral na

¹ V. Nau, Beiträge u. s. w., p. 175 v., verg. p. 243 v. en 246 v.

de reeds gedane aanbiedingen ¹. Werkelijk werd de Nederlandsche Commissaris nog gemagtigd bij de vorige toezeggingen nog deze te voegen: dat alle onderzoek der lading tot verificatie van het manifest *onderweg*, zoude ophouden, en dat de verzegeling der toegangen tot de lading, en het stellen van wakers aan boord geheel buiten kosten van de lading of den schipper zoude plaats hebben ². Na deze verklaring heeft de Centrale Commissie beslist, dat Nederland aan alles, wat van hetzelfde kon geëischt worden, voldaan had, en dat dus alleen de toetreding van Pruisen noodig was, om tot eene overeenkomst te geraken.

Toen de zaken zoo stonden, dat het van haar besluit alleen afhing, of de oneenigheid een einde zoude nemen, gaf de Pruisische regering haar verlangen te kennen, dat men onmiddellijk tot het definitieve reglement zoude overgaan; waardoor na drie jaren lange beraadslagingen, nadat van verschillende zijden achtereenvolgens acht ontwerpen van eene voorloopige instructie aan het oordeel der Centrale Commissie waren onderworpen, en men ten laatste met grond verwachten kon, dat de zaak eindelijk haar beslag zoude erlangen, al die arbeid ten eenenniale weder verijdeld en vernietigd werd ³.

In het jaar 1823 gaf men aan het verlangen van Pruisen toe; doch onder uitdrukkelijk beding, dat men

¹ Zie boven, bl. 78.

² Nota van den Nederlandschen Commissaris en Conclusie der Centrale Commissie van 5 Maart 1819. Zie v. Nau, Beiträge u. s. w., Bd. II, Heft. II, p. 1 v.

³ Ibid., Bd. II, Heft. IV, p. 114 v.

op het voorloopige reglement zoude terugkomen, indien de pogingen tot vervaardiging van het definitieve mogten schipbreuk lijden ¹.

De beraadslagingen over het ontwerp van het definitieve reglement, reeds een paar jaren te voren door Pruisen aan de Rijnsoeverstaten medegedeeld, werden geopend; doch het eerste artikel van hetzelfde deed den ouden strijd weder met nieuwe hevigheid uitbersten ².

De vorderingen, door Pruisen aan Nederland gerigt, waren in zooverre gewijzigd, dat zij thans minder de zoo zeer betwiste theorie van het Nederlandsche zeeregt betroffen, dan wel het verkrijgen van eene mildere toepassing van hetzelfde ten doel hadden; zij kwamen hierop neder:

1^o. vermindering van transitoregt voor de meeste artikelen, en voor sommige geheele afschaffing van hetzelfde;

2^o. opheffing van alle verbod van doorvoer, en deze voor het vervolg gewaarborgd;

3^o. heffing der regten naar het gewigt, niet naar de waarde der goederen;

4^o. heffing van slechts één regt, óf octrooi óf transitoregt.

De Nederlandsche regering bleef volstandig weigeren

¹ Klüber, Oeffentliches Recht des Deutschen Bundes, §. 576 e.

² Mr. J. op den Hooff, Iets over de vaart op den Rijn, bl. 64, het luidde aldus: "In het tegenwoordig Reglement is onder den naam van Rijn begrepen: alle vaarwater van Bazel af over Amsterdam, Rotterdam of Dordrecht tot in de opene zee, en omgekeerd, uit de opene zee over Amsterdam, Rotterdam of Dordrecht naar Bazel, en zal in dit geheele reglement het woord "Rijn" in dien zin gebruikt worden."

afstand te doen van de uitoefening van het zeerecht, en verklaarde, dat de Centrale Commissie niet bevoegd was te beslissen over vermindering of opheffing van transitoregten, maar dat deze en dergelijke onderwerpen tot de handelstraktaten behooren. Desniettegenstaande bood zij aan, behalve hetgeen zij reeds vroeger had toegezegd, het octrooiregt van 45 cents tot 30 bij opvaart, en van 30 tot 20 bij afvaart te verminderen, tevens de verzekering gevende, het tarief van doorvoerregten der Wet van 26 Aug. 1822 (Stbl. N^o. 38) niet te zullen verhoogen.

In hare zitting van 27 Aug. 1825 nam de Centrale Commissie bij meerderheid het besluit ¹: dat, na alle te Mentz gehoudene discussiën, de kwestie beiderzijds genoegzaam toegelicht kon geacht worden; — dat uit de vergelijking van Art. 5 van het Parijsche Tractaat, van Art. I, II en VIII van N^o. I, en Art. I, II, III, VII, VIII, XIX en XXI van N^o. II du traité annexé N^o. XVI met de door Engeland op het Congres te Verona (27 Nov. 1822), en door de Ministers van Oostenrijk, Engeland, Rusland en zelfs Pruisen bij het Brusselsche kabinet gedane vertoogen, duidelijk blijkt, dat zij gemeend hebben alleen betrekkelijk den transitohandel en het transitoverbod in de kwestie te kunnen en te moeten tusschenbeide komen, daar in alle dienaangaande gewisselde nota's geene melding hoegenaamd gemaakt wordt van de vordering der vrije vaart tot in zee; — dat het Nederlandsche Gouvernement, door de voorstellen tot

¹ Mr. J. op den Hooff, iets enz., blz. 84 v.

vergelijk door deszelfs Commissaris te Mentz gedaan, aan den geest en de letter der Weener Congres-Akte moet geacht worden voldaan te hebben: — dat de Centrale Commissie mitsdien Art. 1 van het Pruisische ontwerp en alle daarmede zamenhangende artikelen verwerpt.

Sedert op het Congres te Verona door den Hertog van Wellington de aandacht der Mogendheden op den loop der beraadslagingen te Mentz gaande gemaakt was, werd van wege de verschillende hoven dier Mogendheden bij de Nederlandsche regering er op aangedrongen, door toegeeflijkheid en opheffing der belemmeringen welke zij aan de eindregeling in den weg stelde, de uitvoering van het Weener Verdrag niet langer terug te houden ¹.

Kort daarna volgden, het bekende Koninklijk Beluit van 10 Sept. 1826 (Stbl. N^o. 61) en dat van 1 Maart 1827 (Stbl. N^o. 9) ter executie van het eerst genoemde. De Nederlandsche regering heeft door die twee besluiten al hare aanbiedingen, in den loop der beraadslagingen te Mentz gedaan voor het geval dat de andere oeverstaten van hunne zijde de bepalingen der Weener Akte ten uitvoer zouden leggen, in werking gebragt, en tot dat einde de Octrooi-Conventie van 15 Aug. 1804 geheel van toepassing verklaard op den Nederlandschen Rijn, uitgezonderd de wijzigingen aangewezen in het “voorlo-

¹ De belangrijkste nota's hierover gewisseld zijn: Note de M. le Comte de Mier, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de S. M. I. R. et Ap. près de la cour des Pays-Bas en date du 14 Fevr. 1826, et Réponse de S. Exc. M. le Baron Verstok de Soelen, Ministre des affaires étrangères de S. M. le Roi des Pays-Bas, en date du 12 Avril 1826; afzonderlijk uitgegeven te Brussel 1826.

pig reglement voor de vaart op den Nederlandschen Rijn.” Niettegenstaande dit voorbeeld, door Nederland gegeven, hebben de overige oeverstaten niets in het werk gesteld om den toestand des Rijnhandels te verbeteren; tot aan de uitvaardiging der Mentzer Conventie zijn de omslagregten te Keulen en Mentz en het tarief van 1804 voor den Neder-Rijn in stand gehouden.

De regeringen van Pruisen en Nederland, die de meest tegenstrijdige belangen schenen te hebben, deden in het jaar 1827 eene laatste poging om tot een vergelijk te komen. De Centrale Commissie was volgens hunne meening onbevoegd in deze te beslissen; daar het al meer en meer gebleken was, dat het onmogelijk was, een algemeen systeem van vrije Rijnscheepvaart in te voeren, zonder tevens, althans wat die beide staten betrof, in derzelve finantiewezen en handelspolitiek wijzigingen aan te brengen. In dit opzigt dus moesten zij vóór alle dingen, door afzonderlijke beraadslaging en overeenkomst, elkander onderling verstaan. Met die bedoeling kwamen Pruisische en Nederlandsche gevolmagtigden te Aken bijeen.

Hoewel van de aldaar gewisselde meeningen en voor-
slagen weinig of niets aan het publiek is bekend gewor-
den ¹, zoo schijnt men toch te mogen aannemen, dat
die pogingen tot een goed einde hebben geleid; ten
minste in de maand Augustus 1829 werd een door den
Pruisischen en Nederlandschen Commissaris gezamenlijk

¹ Mr. J. op den Hooff, Bedenkingen tegen het Duitsche werkje:
“Over Rijnvaart en Rijnhandel,” blz. 190.

vervaardigd ontwerp eener *overeenkomst tusschen de oeverstaten des Rijns en van een reglement voor de scheepvaart op die rivier* aangeboden ¹. — In de zitting van den 31^{sten} October 1829 verklaarden Beijeren, Baden, Hessen en Nassau, en in die van 14 April daar-aanvolgende ook Frankrijk zich bereid tot de goedkeuring van dit ontwerp, allen echter onder zekere voorwaarden, betreffende eenige punten van ondergeschikt belang, welke zwarigheden spoedig uit den weg geruimd waren. Eene volgende zitting, die van 13 October 1830, bepaalde de Centrale Commissie, dat de eindstemming en onderteekening van dit ontwerp op 15 December daar-aanvolgende zoude plaats hebben. Dit geschiedde echter eerst den 31^{sten} Maart 1831, terwijl den 16^{den} Junij, den dag der uitwisseling der ratificatiën, het protocol N^o. 521 nog aan de overeenkomst van 31 Maart werd toegevoegd; ingevolge art. 109 der Conventie werd tevens het tijdstip van het in werking treden derzelve bepaald op 17 Julij 1831.

§. 3.

Het verdrag, aan welks beschouwing deze §. meer in het bijzonder is gewijd, bevat twee wel te onderscheiden deelen: *eene overeenkomst tusschen de oeverstaten van den Rijn en een reglement betrekkelijk de vaart op dien stroom.*

Hoewel in de Hoofd-Akte van het Weener Congres de

¹ Klüber, Oeffentl. Recht des Deutschen Bundes, §. 576 f.

beginselen, waarop de vrijheid der riviervaart moest berusten, waren vastgesteld, en alleen derzelve uitvoering en toepassing op de verschillende rivieren, in die Akte omschreven, aan daartoe te benoemen commissiën was opgedragen, heeft het eerste der *artikelen betreffende de vrije vaart op den Rijn*, schijnbaar klaar en duidelijk, over welks uitlegging nogtans vijftien jaren lang vruchteloos onderhandeld is, zulk eene overeenkomst noodzakelijk gemaakt.

In de inleiding, welke met den eersten Titel ¹ het conventionele gedeelte van het Mentzer Verdrag uitmaakt, wordt verklaard: dat, daar de zamenstelling van een definitief reglement voor de Rijnvaart, overeenkomstig de bepalingen der Weener Congres-Akte, zwarigheden ontmoet heeft, ten gevolge van de wijze, waarop de regeringen der oeverstaten vermeend hebben die algemeene beginselen te moeten toepassen; de oeverstaten het voegzaam geoordeeld hebben, al de ontstane vraagpunten over die algemeene beginselen, gelijk mede de gevolgen, welke men daaruit zoude kunnen afleiden, onaangeroerd te laten, en de maatregelen en reglementaire bepalingen, waarvan de Rijnvaart niet langer verstoken kan blijven, te beramen op den grondslag van het geheel der over en weder gedane en aangenomene voorstellen; onder de bepaalde voorbehouding echter, dat deze overeenkomst in geenen deele de regten en begin-

¹ Het opschrift van dezen Titel luidt: Van de vaart op den Rijn in het algemeen, en van de wederkeerige schikkingen en concessiën, waartrent de hooge contrakterende partijen in dit opzigt zijn overeengekomen.

selen zal verkorten, welke over en weder zijn volgehouden ¹. Deze woorden geven den geest en strekking van het tegenwoordig verdrag duidelijk te kennen: geene der partijen heeft het eens door haar aangenomene beginsel willen opgeven, terwijl men het toch allengs omtrent de daadzaken eens is geworden; van daar dat men, om allen verderen aanstoot te vermijden, Artikel I der Weener Congres-Akte woordelijk heeft overgenomen, en desniettegenstaande door middel van de wederkeerige schikkingen en concessiën een veel vrijzinniger systeem aangenomen, en veel meer vrijheden aan de Rijnscheepvaart toegekend heeft, dan ooit de bedoeling der onderteekenaren van het Weener Congres heeft kunnen zijn.

Nederland stemt toe, dat Lek en Waal *beiden* als verlenging van den Rijn, in het Koninkrijk der Nederlanden, beschouwd worden (Art. 2). Verder wordt aan alle schepen, tot de Rijnvaart behoorende en eigendom van onderdanen der oeverstaten, toegestaan:

a. een vrije doortogt door het Nederlandsche zeegebied, zonder verpligting tot overladen of lastbreken, en wel bij regtstreeksche doorvaart uit de Lek langs Rotterdam en den Briel, en uit de Waal langs Dordrecht en Helvoetsluis door het Hollandsch Diep en het Haringvliet; waarbij nog het gebruik van het kanaal van Voorne, dat toen nog ter naauwernood voleindigd was, wordt toegezegd op denzelfden voet als aan de Nederlandsche schepen (Art. 3); en

b. gelijkstelling van derzelver vlaggen, met betrek-

¹ Verg. Klüber, Oeffentliches Recht des Deutschen Bundes, §. 571 e.

king tot de tonne-, loods-, vuur-, baak- en andere gelden van dien aard, wanneer die schepen tevens tot de zeevaart bestemd zijn (Art. 8, 12, 13).

Ten opzichte van den Rijnhandel wordt in het algemeen vrijdom van de regten van doorvoer verleend voor alle goederen, die uit Duitschland, Frankrijk, Zwitserland of van verder komende, bestemd zijn om langs den Rijn door Nederland in de opene zee te worden overgevoerd, en omgekeerd die uit de opene zee komende, langs den Rijn door Nederland worden doorgevoerd. In de plaats echter van alle regten van doorvoer, tollën of anderen van soortgelijken aard, is voor die goederen een *vast regt* (droit fixe) verschuldigd, berekend naar den afstand van Gorcum langs Dordrecht en Helvoetsluis tot aan de opene zee; het bedraagt 13¼ centen voor de opvaart, en 9 centen voor de afvaart van elken centenaar; is echter voor de meeste goederen lager (litt. A. II en III) en alleen voor thee en zout (litt. A. I) hooger gesteld. De formaliteiten, waaraan men zich bij doorvoer moet onderwerpen, zijn geene andere dan die, welke in het algemeen voor alle oeverstaten bij regtstreekschen doorvoer ter wering van sluikerij zijn voorgeschreven (Art. 39), bestaande in plombering en verzegeling of het stellen van wakers aan boord der schepen buiten kosten van den schipper. Deze vrijdom van de gewone regten van doorvoer wordt verleend in drie gevallen:

a. bij regtstreeksche doorvaart uit den Rijn langs het in Art. 3 aangewezen vaarwater, of uit zee zonder lastbreken den Rijn op (Art. 4);

b. met lastbreking, wanneer de lading hetzij geheel, hetzij gedeeltelijk bestaat uit goederen, die in de havens van Amsterdam, Rotterdam of Dordrecht in entrepôt moeten opgeslagen worden, of wanneer de lading in eene dier havens moet worden aangevuld.

In deze beide gevallen is het een vereischte, dat de goederen door schepen, tot de Rijnvaart en in eigendom aan onderdanen der oeverstaten behoorende, worden aangebragt; ook staat het den schippers alsdan vrij hunne vaart te nemen langs zoodanig vaarwater, als zij zullen verkiezen te volgen om hunne bestemming te bereiken, of om van daar naar de opene zee te komen, zonder hooger vast regt verschuldigd te zijn, en onder beding, zich ten aanzien der goederen, bestemd om in bovengemelde havens gelost te worden, naar de bepalingen der algemeene wet op het heffen der regten van in-, uit- en doorvoer te gedragen. — Op de binnenlandsche wateren worden de schepen, tot de Rijnvaart behoorende, ten opzichte der betaling van sluis-, brug-, tol- en andere regten geheel met de Nederlandsche gelijk gesteld (Art. 5, 6);

c. wanneer de goederen uit de opene zee met schepen, onverschillig van welke natie, aangebragt, en in Nederlandsche havens gelost, worden aangegeven voor den uitvoer langs den Rijn naar Duitschland, Frankrijk, Zwitserland of eene verder afgelegene bestemming, en tot dat einde geladen worden aan boord van een tot de Rijnvaart behoorend schip (Art. 7).

In vergelding voor de gunstige bepalingen, door Nederland aan den Rijnhandel toegestaan, hebben de rege-

ringen der oeverstaten van hare zijde de volgende concessies gedaan:

a. de opheffing van het regt van doorvoer, bereids bij de akte van het Congres van Weenen voor den geheelen loop des Rijns overeengekomen ¹ ten voordeele van de Nederlandsche schepen uit te strekken tot het vervoer te water van die goederen, welke bij het verlaten van den Rijn zullen komen op rivieren, kanalen of andere binnenlandsche vaarwateren, waardoor eene gemeenschap wordt daargesteld; ten einde vervolgens de gezegde oeverstaten te worden doorgevoerd, voor zooverre zulks zal kunnen geschieden zonder het vervoer te water tegen een vervoer te land te verwisselen (Art. 9);

b. de gelijkstelling der Nederlandsche vlag met die van den oeverstaat, welken Nederlandsche schepen doorvaren;

c. aanwijzing van eene of meer *vrijhavens* door elken oeverstaat, waar de goederen, van Nederland komende of derwaarts bestemd, met Nederlandsche of andere schepen aan onderdanen der oeverstaten behoorende, aangebragt, voor korteren of langeren tijd, in entrepôt kunnen worden opgeslagen, om daarna verder te worden doorgevoerd, hetzij langs den Rijn, hetzij langs de andere bij Art. 9 aangewezen bevaarbare binnenlandsche communicatiën, zonder onderworpen te zijn aan eenig regt van in-, uit- of doorvoer (Art. 10).

Eindelijk worden de regeringen der oeverstaten van den Main, Neckar en andere rivieren, die in den Rijn

¹ Zie boven blz. 71.

uitloopen, voor derzelver goederen tot al die voorregten toegelaten, van het tijdstip af, dat ook zij soortgelijke vrijhavens ¹, onder dezelfde bepalingen hebben daargesteld (Art. 11).

Frankrijk heeft aan deze begunstiging van den Rijnhandel ten opzichte van den doorvoer met eenige beperkingen (vervat in het aan het Traktaat gevoegde protocol No. 521 van 16 Junij 1831) zijne toestemming gegeven; alle schepen tot de Rijnvaart behoorende, met opzigt tot de regten en de uitoefening der scheepvaart op de Ill tot Straatsburg met de Fransche gelijk gesteld, en bovendien nog deze laatste concessie voor de Nederlandsche schepen tot den doorvoer van de in entrepôt toegelaten goederen van Straatsburg tot Huningen, langs het kanaal van de Rhône naar den Rijn, uitgestrekt.

Het tweede gedeelte (Art. 14—108) is het eigenlijke *policiereglement voor de vaart op den Rijn*; hierin zijn

¹ Overeenkomstig de bepalingen van deze beide artikelen zijn tot vrijhavens verklaard, door

Pruisen: Keulen en Dusseldorp; in Julij 1831 uitgebreid tot Coblenz, Wesel, Duisburg en Emmerik.

Nassau: Bieberich en Oberlahnstein.

Gr.-Hertogd. Hessen: Mentz.

Baden: Mannheim; in Julij 1831 Leopoldshafen en Freistett aan den Rijn, en Wertheim aan den Main; in Maart 1832 Heidelberg aan den Neckar.

Beijeren: Spiers.

Frankrijk: Straatsburg.

Wurtemberg: in November 1831 Cannstadt en Heilbronn aan den Neckar.

vervat de bepalingen tot bescherming van den handel en der scheepvaart, zoowel als die tot verzekering van de heffing der regten; het is gelijkvormig voor den geheelen Rijn, van de plaats waar dezelve bevaarbaar wordt tot aan zee, en onder voorwaarde van wederkeerigheid ook toepasselijk op deszelfs nevenstroomen; het is onafhankelijk van het belastingstelsel der verschillende oeverstaten, zoo lang de goederen op het gemeenschappelijk vaarwater zijn.

Hoewel de beginselen, welke aan de regeling der Rijnvaart in 1831 ten grondslag liggen, zoo zeer verschillen van die, welke bij de Octrooi-Conventionie van 1804 waren aangenomen, zoo bestaat er toch, wat aangaat deze bepalingen, veel overeenkomst tusschen beide Traktaten. Daarom veroorloof ik mij het reglement op de Rijnvaart van 1831 minder breedvoerig te behandelen, en alleen op die artikelen van hetzelfde opmerkzaam te maken, welke, hetzij wegens afwijking van de Octrooi-Conventionie, hetzij wegens derzelve belangrijkheid, eenige meerdere aandacht verdienen.

I. Het systeem van scheepvaartregten (Art. 14—35 der Mentzer Conventionie) door de Octrooi-Conventionie vastgesteld, is in zijn geheel behouden, met inachtneming evenwel der voorschriften van de Weener Congres-Akte daaromtrent. Het *recognitierecht* wordt, volgens het onder litt. B. bij het Traktaat gevoegde tarief, naar de hoegrootheid der vaartuigen geheven. De instelling van den scheeps-ijk (Art. 17) is op den geheelen Rijn ingevoerd, gelijk zij vroeger alleen op den conventionelen Rijn bestond. Het regt op de lading wordt naar het

gewicht van elken centenaar goederen geheven, is naar de afstanden gelijkelijk over den geheelen Rijn (van Bazel tot Krimpen en Gorcum) verdeeld, en bedraagt in het geheel 2 frs. 67½ cents voor de opvaart en 1 fr. 79 cents voor de afvaart; voor vele goederen is echter het scheepvaartregt verminderd tot $\frac{1}{4}$ of $\frac{1}{20}$ van dit bedrag, volgens het tarief litt. C en de uitzonderingen A, B, C en D bij de Mentzer Conv. gevoegd. Het manifest (Art. 27) behelst eene uitvoerige opgave van den inhoud der lading, en is, zoolang er geen vermoeden van bedrog bestaat, het eenige rigtsnoer voor de beambten bij de heffing der scheepvaartregten. Van alle betalingen moet melding gemaakt worden op het manifest, en buitendien afzonderlijke quitantie door den beambte gegeven worden; welke quitanties met het manifest aan elk kantoor moeten vertoond worden tot bewijs van de gedane betalingen aan de vorige kantoren (Art. 71—80). Beide deze regten worden aan elk der zestien tolkantoren over den geheelen Rijn ingevorderd ¹.

¹ Bij K. Besluit van 14 Mei 1835 (Stbl. N^o. 20), "houdende bepaling van vaste tarieven voor de watertollen op den Gelderschen Yssel", is een gelijk stelsel van recognitie- en scheepvaartregt op die rivier ingevoerd; het eerste geheel gelijk aan dat der Mentzer Conv., het tweede ten bedrage van 8½ cents voor de opvaart en 5½ cents voor de afvaart.

In verband met de regten, welke van de scheepvaart geheven worden, komen ook de bruggelden in aanmerking, welke voor het openen der schipbruggen verschuldigd zijn. De tarieven voor die te Arnhem zijn vastgesteld bij K. Besluit van 20 Jan. 1842 (Stbl. N^o. 3), gewijzigd bij dat van 14 April 1849 (Stbl. N^o. 14), en voor die te Vreeswijk geregeld bij K. Besluit van 24 Nov. 1840 (Stbl. N^o. 75).

II. De uitoefening der Rijnvaart (Art. 42—47) is aan elk en een iegelijk vrijgelaten; alleen zijn de regeringen der onderscheidene oeverstaten tot de veiligheid van den handel verplicht te onderzoeken, of de schippers, die de vaart willen uitoefenen, de vereischte bekwaamheden daartoe bezitten. Ten waarborg hiervoor strekt het patent, dat van overheidswege aan elken schipper die tot de vaart is toegelaten wordt gegeven, en zonder hetwelk geen schipper mag varen (Art. 42). Het aantal der schippers, die mogen worden toegelaten, is onbepaald; ook die de nevenstroomen des Rijns bevaren kunnen vrijelijk de vaart op den Rijn uitoefenen, mits zij het bewijs leveren van hun regt op de uitoefening der vaart op een dier nevenstroomen, en mits de Rijnschippers wederkeerig op denzelfden worden toegelaten (Art. 45). Deze bepaling is ook uitgestrekt tot de vaart op de Maas en de Schelde. — Ofschoon het onderscheid tusschen *kleine* en *grote*, en *dirkte* en *tusschenvaart* geheel is opgeheven, bepaalt Art. 46, dat de communicatie tusschen de twee oevers, en de vaart binnen de grenzen van één oeverstaat beperkt, niets gemeens heeft met het tegenwoordig reglement, en dus geheel aan de zorg der respectieve oeverstaten blijft toevertrouwd. — Tot de vrijheid der Rijnvaart behoort ook, dat elke schipper bevoegd is, zelf omtrent vracht enz., met de inladers der goederen te onderhandelen, en dat deze geheel vrij zijn in de keuze van schipper en vaartuig. Het is echter geoorloofd, tot bespoediging en meerder gemak van het verkeer, tot verlaging der vrachtprijzen en tot bevordering der regelmatigheid van vertrek en aankomst, tus-

schen twee of meer steden beurtvaarten in te rigten, welke nochtans alleen verbindend zijn voor hen, die deel aan dezelve genomen hebben, en hem, die eene andere scheepsgelegenheid mogt verkiezen, hierin niet zullen kunnen belemmeren (Art. 48—52).

III. Reglementen tot zekerheid van scheepvaart en handel (Art. 53—70).

Het onderzoek der schepen door deskundigen, vóór dat zij in de vaart komen, later minstens eens in elk jaar, en zoo dikwijls de eigenaars of afzenders der ladingen zulks verlangen. — Verplichting der schippers tot het gebruik van loodsen, waar de gesteldheid van het vaarwater zulks vordert. Tot de tenuitvoerlegging van dit voorschrift, dienen de reglementen voor de loodsen en bakenmeesters op de Lek en de Waal, vastgesteld bij K. Besluit van 15 Sept. 1834 (Stbl. No. 29), gewijzigd bij dat van 23 Mei 1837 (Stbl. No. 27). — Aanwijzing van geschikte ladings- en lossingsplaatsen door de regeringen der oeverstaten; zonder uitdrukkelijk verlof van de beambten der scheepvaartregten mogen de schippers op geene andere plaatsen laden of lossen. — De aanstelling van commissiën van toezigt op de ladings- en lossingsplaatsen, aan welke tevens de zorg voor de havenpolitie en al wat daartoe behoort is opgedragen. Dit onderwerp is hier te lande geregeld bij K. Besluit van 26 Maart 1833 (Bijv. Stbl. No. 69) en dat van 7 Maart 1845 (Bijv. Stbl. No. 81) ¹.

¹ Verg. Instructie, vastgesteld bij K. Besluit van 6 April 1836, No. 7 voor de stedelijke commissiën te Amsterdam, Rotterdam, Dordrecht en

IV. Overeenkomstig het voorschrift der Weener Congres-Akte (Art. VIII: articles concernant la libre navigation du Rhin) en de daarmede overeenstemmende bepalingen der Mentzer Conventie (Art. 81—88), zijn bij K. Besluit van 9 Julij 1831 (Stbl. No. 22) de regterlijke autoriteiten aangewezen, welke in zaken, de Rijnvaart betreffende, zullen regtspreken; “alle geschillen, voortvloeiende uit de uitvoering en toepassing der Conventie en van het reglement op de Rijnvaart, en voorvallende binnen het ressort der Rijnvaartkantoren, welke te Lobith, Vreeswijk, Tiel, Gorcum en Krimpen zijn gevestigd, zullen ter eerster instantie beoordeeld worden door de regtbanken van eersten aanleg, waaronder die gemeenten respectievelijk behooren; en, indien partijen, ten gevolge der bepaling van Art. 86 der Conventie, voor een Nederlandschen regter in hooger beroep verlangen te komen, zullen die gedingen bij zoodanige regtbanken gebracht worden of bij het hoog gerechtshof te 's Gravenhage, zoo als ingevolge de bestaande verordeningen zal blijken te behooren.” — Als Rijscheepvaartregters hebben de bij dit besluit aangewezen regtbanken van eersten en tweeden aanleg den eed, in Art. 82 der Conventie vermeld, afgelegd.

Utrecht, voor de vaart op den Rijn, ingesteld bij K. Besluit van 26 Maart 1833, No. 15, houdende verordeningen, om de bepalingen der overeenkomsten van het reglement nopens de Rijnvaart in verband te brengen met de vaart uit sommige steden naar den Rijn, en van den Rijn naar die steden, z. Bijv. Stbl. 1836, blz. 273, en de Reglementen voor de Rijnvaart te Amsterdam, bekrachtigd bij K. Besluit van 10 Febr. 1840. Zie van Hasselt, Nederlandsche Wetgeving op de scheepvaart, III, blz. 341 v.

De regtsmagt dezer Rijnscheepvaartregters is echter zeer betwist. Bij Arrest van 25 Junij 1841, heeft de Hooge Raad derzelve bevoegdheid erkend ¹.

Het betrof de aanvaring van twee stoombooten: de gezagvoerders van de vaartuigen waren beiden gepatenteerde Rijnschippers; elk hunner kon dus evenzeer aanspraak maken op de bescherming, hun als zoodanig in Art. 81 en 86 der Conventie toegezegd.

De eigenaar van de Nederlandsche stoomboot dagvaardde voor den gewonen burgerlijken regter, krachtens Art. 5, Wetb. van Kooph. en Art. 298 Burg. Regtsv., zich verder beroepende op Art. 149 en 150 der Grondwet (Art. 166 en 167, Grondwet van 1815), waarbij wordt bepaald, dat de regterlijke magt alleen wordt uitgeoefend door regters, welke de wet aanwijst, en dat niemand tegen zijn wil van den regter mag worden afgetrokken, welken de wet hem toekent. De Overeenkomst en het Reglement op de Rijnvaart zijn bij Koninklijk Besluit ingevoerd, zonder voorafgaande goedkeuring der Staten-Generaal, in strijd met Art. 57 en 104 der Grondwet (Art. 58 en 105, Grondwet van 1815), door welke de magt des Konings om traktaten te sluiten in zooverre beperkt wordt, dat de goedkeuring der Staten-Generaal vooraf moet gaan aan de bekrachtiging des Konings van zoodanige traktaten, welke eenige andere bepaling of verandering, wettelijke regten betreffende, inhouden ².

¹ Mr. D. Leon, Regtspraak van den H. Raad, I, blz. 225.

Verzameling van Arresten door v. d. Honert, Gem. zaken, VI, blz. 28.

² Jr. Mr. J. de Bosch Kemper, Handleiding tot de kennis van het Staatsregt, §. 216, 219, 227, 438. De Tijdgenoot, I, blz. 246 en IV,

Van de andere zijde beriep men zich alleenlijk op Art. 81 der Mentzer Conventie, dat den Rijnschipper het voorregt geeft, dat aan de beslissing van een bijzonderen regter worden onderworpen de geschillen betreffende:

- a. alle overtredingen der bepalingen van dit reglement;
- b. alle geschillen betrekkelijk de betaling en het bedrag der scheepvaartregten;
- c. alle hindernissen door bijzondere personen, ten aanzien van het gebruik der lijnpaden veroorzaakt;
- d. in het algemeen alle klagten wegens schade, door de onachtzaamheid der bestuurders van schepen en vloten, gedurende hunne reis of bij het aandoen der oevers te weeg gebragt.

Zeer te regt zijn de geschillen over aanvaring en aanzeling ook aan de beslissing der scheepvaartregters onderworpen; daar het in dergelijke gevallen evenzeer in het voordeel der eischende partij is, om den vreemdeling hier te lande te kunnen dagvaarden voor eene regtbank, wier vonnis in al de Rijnsoeverstaten kan ten uitvoer gelegd worden. Opmerkelijk is het echter, dat de Mentzer Conventie geen enkel voorschrift omtrent de vaart, het voorbijzeilen, seinen enz. bevat, daar toch eenvormigheid en gelijkheid van dergelijke policiebepalingen zeer bevorderlijk zijn voor de regelmatigheid en het gemak der scheepvaart.

blz. 321. Mr. A. Bakker, De regtsmagt der Rijnscheepvaartregters, in verband tot de magt des Konings in het aangaan van verdragen, Rotterdam, 1842.

In hare jaarlijksche zitting van 1850 heeft de Centrale Commissie in dit gebrek der wetgeving op de Rijnvaart voorzien, door een "Reglement van policie voor de scheepvaart op den Rijn van Bazel tot in zee" aan de verschillende oeverstaten voor te dragen. Even als de Mentzer Conventie zelve, is dit Reglement bij K. Besluit bekrachtigd en ingevoerd (8 Jan. 1851. Stbl. N^o. 2).

Dergelijke policie-reglementen moesten echter in eene algemeene policiewet een wettelijken grondslag hebben. De regten en verpligtingen behooren toch door de *Wet* en niet door *Koninklijke Besluiten* te worden bepaald, evenzeer als de straffen, op overtredingen gesteld, een deel van het strafregt uitmaken. Immers alles wat tot het strafregt behoort, is volgens Art. 146 der Grondwet aan de wetgevende magt toevertrouwd¹.

De bepalingen omtrent den werkkring der Centrale Commissie, van den Hoofd-Inspecteur en der Onder-Inspecteurs, hunne bezoldiging en pensioen (Art. 89—108); die omtrent het onderhoud en gebruik der lijnpaden (Art. 67 en 68) enz., behoeven geene nadere toelichting: daar zij uit haren aard van algemeen belang zijn, en daar buitendien reeds in de eerste §. van dit hoofdstuk de beginselen, waarop zij berusten, ontwikkeld zijn.

Op het tijdstip van het in werking treden dezer Conventie, overeenkomstig Art. 109 derzelve bepaald op 17 Julij 1831, zijn hier te lande vervallen de voorloopige reglementen, vastgesteld bij de Besluiten van 10 Sept. 1826 en 1 Maart 1827; alle heffing van scheepvaartreg-

¹ Jr. Mr. J. de Bosch Kemper, Handleiding, enz., §. 433.

ten op den Rijn en de Lek volgens die tarieven, gelijk mede die der watertollen, nog op de Waal bestaande, houdt met datzelfde tijdstip op.

Met de invoering van dit Reglement is alles, wat nog aan de oude beginselen van uitsluitende regten om op rivieren te varen herinnerde, vervallen; de stapel- en omslagregten, de schippersgilden, *jure* reeds door het Weener Congres opgeheven, hebben thans *facto* opgehouden te bestaan; het Nederlandsche stelsel van in- en uitgaande regten is gewijzigd: zoodat thans de doortogt van den Rijn naar zee open staat.

Hiermede is de eerste stap gedaan op den weg der vrijheid van scheepvaart en handel, de eenige, die tot algemeene en duurzame welvaart leidt. En eenmaal dit pad ingeslagen zijnde, kan het niet twijfelachtig zijn, of men zal op hetzelfde blijven voortgaan.

§. 4.

Krachtens Art. 93 der Overeenkomst van 1831, is der Centrale Commissie, die jaarlijks te Mentz vergadert, de algemeene zorg voor het handels- en scheepvaartsverkeer langs den Rijn opgedragen, en is zij bevoegd al zoodanige veranderingen, uitbreidingen of wijzigingen der Conventie aan de regeringen der oeverstaten voor te stellen, als zij in het belang des handels zal noodig achten. Dien overeenkomstig zijn er allengs twintig Suppletoire Artikelen ¹ aan het traktaat toegevoegd; welke echter

¹ Zie de Staatsbladen van 1836: N^o. 5; 1839: N^o. 27 en 46; 1841:

geene verandering in de eens aangenomene beginselen te weeg brengen, meer de uitvoering en toepassing betreffen, en weinige bepalingen ten gunste der scheepvaart inhouden. Onopgemerkt mogen wij nogtans het 16^{de} en 17^{de} der Suppletoire Artikelen (Stbl. N^o. 60 en 65, A^o 1845) niet voorbijgaan: door deze is een geheel verminderd tarief (litt. C.) in de plaats van dat der Conventie van 1831 gesteld, en de lijst der goederen (uitzonderingen A. B. C en D), die aan lagere regten onderworpen zijn, op nieuws uitgebreid. Andere maatregelen tot vermindering der drukkende lasten, waaraan de scheepvaart op den Rijn door de Mentzer Conventie nog niet geheel is onttrokken, zijn door de Centrale Commissie niet genomen. De staking der heffing van scheepvaartregten, volgens de wet van 18 Maart 1845 (Stbl. N^o. 11, verg. N^o. 12, 14 en 15), was slechts tijdelijk, en stond in verband met de in dat jaar heerschende duurte van levensmiddelen.

Van meer invloed op den toestand der Rijnscheepvaart zijn de scheepvaart- en handelstraktaten, door Nederland met de Duitse Rijnsoeverstaten en het Tolverbond gesloten.

In de eerste plaats komt hier in aanmerking het traktaat met Pruisen van 3 Junij 1837 (Stbl. N^o. 52). De voornaamste bepalingen van hetzelfde zijn:

1^o. Wederkeerige gelijkstelling der beide vlaggen

a. ten opzichte van vuur-, ton-, baken- en andere gelden;

N^o. 29; 1842: N^o. 6; 1844: N^o. 1; 1845: N^o. 60 en 65; 1846: N^o. 46; 1847: N^o. 57 en 58; 1849: N^o. 52; en 1852: N^o. 199.

b. ten opzichte van den in- en uitvoer van goederen bij regtstreekschen aanvoer;

c. ten opzichte van alle gunsten, door eene der partijen aan een anderen staat toegekend tegen inwilliging derzelfde tegenbegunstiging (Art. 1—5).

Art. 6 verklaart deze bepalingen zoowel op de zee- als op de riviervaart van toepassing, en de Rijnschippers worden tot het genot derzelve toegelaten, op vertoon van het hun, volgens Art. 42 der Mentzer Conventie, afgegeven patent.

2°. Art. 7 bevat de wederkeerige concessiën ten voordeele van den Rijnhandel.

A. Pruisen staat aan de Nederlandsche schepen toe:

I. Geheele vrijstelling van het scheepvaartregt (tarief C. der Mentzer Conventie): a. voor den uitvoer stroom op en afwaarts uit Pruisen; b. voor het vervoer van goederen tusschen de Pruisische Rijnhavens; c. voor den invoer van tot verbruik bestemde goederen van vreemde herkomst op het Pruisische gedeelte des Rijns; d. voor het transport van eene der havens boven Coblenz, aan den Rijn of aan deszelfs nevenstroomen gelegen, bestemd voor den invoer in Pruisen of om naar Nederland te worden doorgevoerd; e. voor het transport van goederen, over het grondgebied der Tolvereeniging doorgevoerd wordende, en slechts van een gedeelte van den Rijn gebruik makende.

II. Vrijdom van het recognitieregts (tarief B. der Mentzer Conventie) voor de binnenvaart tusschen Coblenz en Emmerik.

III. Bij regtstreekschen doorvoer wordt toegestaan de

verschuldigde regten in eens te Emmerik of te Coblenz te voldoen.

B. Nederland verleent:

I. Geheele vrijstelling der regten, vermeld in tarief C., voor alle goederen met Pruisische schepen aangevoerd, en bestemd voor den invoer of voor het entrepôt in Nederland;

II. Vermindering tot op de helft van dezelfde regten voor alle goederen in Nederlandsche havens geladen en bestemd voor den uitvoer langs den Rijn met Pruisische schepen.

III. Vrijstelling van het recognitieregt voor de binnenvaart tusschen Lobith en Krimpen of Goreum.

Tot dit traktaat zijn bijna alle staten van het Tolverbond toegetreden ¹, en reeds den 21^{sten} Jan. 1839, (Stbl. No. 11) kwam een handelstraktaat tusschen Nederland en *Pruisen ook namens het Tolverbond* tot stand, waarin ten opzichte der scheepvaart (Art. 3) de wederzijdsche inwilligenen, vervat in Art. 7, B. I en II van het Traktaat van 1837, tot al de staten van het Tolverbond werden uitgebreid; en, ten opzichte des handels, Nederland nog vermindering van invoerregten voor de voortbrengselen van landbouw en nijverheid der staten van het Tolverbond — en deze aan den Nederlandschen handel insgelijks vermindering van invoerregten voor de

¹ Zie de Staatsbladen van 1837: No. 65, 68 en 79; 1838: No. 5, 7 en 11. Het is echter den 20^{sten} Junij 1849 opgezegd, doch duurt nog voort als "modus vivendi" tot zes weken na den dag eener nadere opzegging. Zie Jr. Mr. J. de Bosch Kemper, Handleiding, enz., §. 225.

voortbrengselen van landbouw en de koloniale waren uit Nederland aangevoerd toestaan.

De scheepvaart en handelsbetrekkingen langs den Rijn met Frankrijk, zoo als zij door de Mentzer Conventie vastgesteld waren, zijn gewijzigd bij K. Besluit van 29 Maart 1845 (Stbl. N^o. 14), hetwelk later door de wet van 9 Mei 1846 (Stbl. N^o. 31), “houdende toekening van voordeelen aan den Franschen handel”, is bekrachtigd: “zoolang de Fransche regering vrijdom van scheepvaartregten voor den afstand tusschen de grenscheiding van Frankrijk en Beijeren en de groote Rijnbrug te Straatsburg, mitsgaders vrijdom van doorvoerrecht ook aan die goederen, welke uit Nederland komende over het Fransche grondgebied worden doorgevoerd, verleent, genieten de goederen, welke langs den Rijn uit Nederland naar Fransche havens, en omgekeerd, in Nederlandsche havens worden aangebragt: a. vrijdom van het halve scheepvaartregt (volg. tarief C.) aan de Nederlandsche kantoren van Rijnvaart geheven; b. vrijdom van het vaste regt (volg. tarief A. en de uitzonderingen II en III), of van het doorvoerrecht, hetwelk ter vervanging daarvan geheven wordt, zoowel bij op- als bij afvaart.”

Deze traktaten, hoewel zij reeds veel verligting aan den Rijnhandel verschaffen, waren niet voldoende om *die* vrijheid aan het handelsverkeer te verzekeren, welke meer en meer onontbeerlijk werd, wilde men in de algemeene ontwikkeling en vooruitgang deelen; vooral dewijl de ons omringende handeldrijvende natien van

Europa allengs de banden, waaraan de handel nog gekluisterd was, begonnen los te laten. De handelspolitiek, welke het Tolverbond nog bij voortdoring bleef aankleven, was oorzaak, dat de voorstellen, welke de Nederlandsche regering door haren commissaris te Mentz, sedert 1844, telken jare aan de Centrale Commissie had gedaan, tot algemeene en gemeenschappelijke opheffing van alle tollèn en scheepvaartregten, zonder eenig goed gevolg waren gebleven ¹. Buitendien nog trachtte België op alle mogelijke wijzen, en door geheele afschaffing der doorvoerregten, en door vermindering der spoorwegtarieven, den transitohandel tot zich te trekken ².

Dit alles deed onze regering besluiten tot de invoering eener geheel nieuwe scheepvaartwetgeving. Dien ten gevolge werden den 3den December 1849 drie wetsontwerpen "tot regeling van de belangen der Nederlandsche scheepvaart" aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal aangeboden: het *eerste* tot wijziging der wet van 19 Junij 1845 (Stbl. N^o. 28), houdende vaststelling van een nieuw tarief van de in-, uit- en doorvoerregten, en der wet van 28 Aug. 1822 (Stbl. N^o. 38), betreffende het tonnegeld;

het *tweede* tot afschaffing van doorvoer- en scheepvaartregten;

het *derde* tot wijziging der wet van 14 Maart 1819 (Stbl. N^o. 12), betreffende de zeebrieven en Turksche paspoorten.

¹ Vas Dias, Nederlandsche Scheepvaartwetgeving, II, blz. 928.

² Ibid., blz. 927 en 929.

Deze drie ontwerpen verkregen kracht van wet den 8sten Aug. 1850 (Stbl. N^o. 47, 48, 49).

Het stelsel, in de eerste en derde wet gehuldigd, is kortelijk dit: “onvoorwaardelijke opheffing der differentiële begunstiging der Nederlandsche vlag boven de vreemde, en voorwaardelijke gelijkstelling van de vreemde vlag met de nationale.” De voorwaarden, welke vervulling het genot dezer gelijkstelling aan de vreemde schepen verzekert, zijn: *a.* gelijkstelling der Nederlandsche vlag met hunne eigene, bij de vaart op en van hunne eigene havens (de kustvaart en visscherij uitgezonderd); *b.* dezelfde gelijkstelling bij de vaart op en van hunne koloniën, zoo zij koloniën bezitten; en *c.* geene differentiële regten te heffen ten nadeele van de voortbrengselen der Nederlandsche koloniën, of ten nadeele van den aanvoer van voortbrengselen van andere werelddeelen uit Nederlandsche havens, andere dan die, welke ter begunstiging der voortbrengselen van eigen koloniën en van hunnen regtstreekschen aanvoer dienen.

Art. 1 der tweede wet (Stbl. N^o. 48) luidt aldus: “De heffing der scheepvaartregten, geregeld bij tarief B en C der Overeenkomst, den 31sten Maart 1831 tusschen de Rijnoverstaten gesloten, en ingevoerd bij K. Besluit van 28 Junij 1831 (Stbl. N^o. 19), alsmede der watertollen op den Gelderschen Yssel, vastgesteld bij K. Besluit van 14 Mei 1835 (Stbl. N^o. 20), wordt gestaakt.

“Wij behouden ons voor, deze heffing op nieuw weder in werking te brengen ten aanzien der schepen van die Staten, welke de Nederlandsche vlag te dezen opzichte min gunstig dan de nationale mogten behandelen.”

Art. 2. “Gelijktijdig worden al de doorvoerregten afgeschaft.”

De voordeelen, welke hieruit voor den handel en de scheepvaart op den Rijn voortspruiten, zijn deze: de gelijkstelling der vreemde vlag met de Nederlandsche, reeds bij de vroegere traktaten toegestaan, wordt algemeen aan elkeen toegezegd, die van zijne zijde de gestelde voorwaarden vervult;

de tweede titel der Mentzer Conventie met de daarbij behoorende tarieven B en C, is voor den Nederlandschen Rijn geheel afgeschaft;

de opheffing der doorvoerregten waarborgt den vrijen doorvoer uit den Rijn aan elk, die zich aan de voorschriften der algemeene wetgeving op de in- en uitgaande regten onderwerpen wil.

Hierbij moet men echter wel in het oog houden, dat, niettegenstaande de opheffing der doorvoerregten, de voorzorgsmaatregelen ter voorkoming van sluikerij in werking blijven; alleenlijk zij hebben plaats geheel buiten kosten van den schipper en der lading ¹. Het vaste regt (Art. 4 en tarief A der Mentzer Conventie) wordt blijkens de Memorie van beantwoording op het verslag der Afdeelingen ² nog geheven van die goederen, welke bij regtstreeksche doorvaart niet naar eene Nederlandsche losplaats bestemd zijn, en dus ook aan de bepalingen der Mentzer Conventie onderworpen blijven.

Door de invoering van zulk een, in allen opzichte

¹ Zie Ministeriële Resolutie van 29 Aug. 1850, N^o. 8.

² Vas Dias, Nederlandsche Scheepvaartwetgeving, I. blz. 207.

vrijzinnig, handelstelsel werd plotseling een geheel anderen toestand in de Rijnscheepvaart te weeg gebragt; eene geheel andere wending gegeven aan de betrekking tusschen Nederland en de Deutsche Staten, en aan zijne stelling tegenover die Staten. Alle reden om een beschermend handelsysteem te blijven aanhangen (althans tegenover Nederland), is voor Deutschland vervallen. Na de vrijverklaring van den Rijn op het Weener Congres had Pruisen, en met hetzelfde ook de andere oeverstaten, het behoud der stapelregten als een wapen tegen Nederland gebruikt, om het te noodzaken zijn stelsel van in- en uitgaande regten op te geven; nadat eindelijk Nederland in de meeste punten toegegeven had, en dus ook de Deutsche Staten dit wapen hadden moeten nederleggen, hadden zij in de nog bestaande doorvoerregten aanleiding gevonden om Nederland van onwil en bekrompenheid te beschuldigen, en tevens van hunne zijde niets of althans zeer weinig tot verligting des rivierhandels bij te dragen. Thans echter nu Nederland door de geheele vrijlating des handels, en door het losmaken van alle banden en beperkingen, heeft bewezen de ware belangen der natie te begrijpen, nu is er ook voor de Deutsche Staten geene enkele oorzaak meer overig, om op denzelfden weg, welken zij tot nog toe bewandeld hebben, voort te gaan; ja, zij kunnen niet dan tot hun eigen nadeel zich aan den algemeenen vooruitgang onttrekken.

Terwijl hier te lande de nieuwe scheepvaartwetgeving werd ingevoerd, waren inmiddels reeds onderhandelingen met het Tolverbond aangeknoopt tot wijziging van zijne

betrekkingen met Nederland. Den 31^{sten} Dec. 1851 kwam dan ook een *Traktaat van handel en scheepvaart* tot stand, hetwelk den 7^{den} Mei daaraanvolgende bekrachtigd werd (Stbl. N^o. 95, 97 en 104). Voor zoover zijne bepalingen op de Rijnscheepvaart betrekking hebben, laat ik hier kortelijk den inhoud volgen:

Art. 1—10 bepalen de wederkeerige gelijkstelling der vlaggen, zoowel wat de zeevaart, als wat de vaart op rivieren en binnenwateren betreft.

Bij Art. 14 verbinden de Staten van het Tolverbond zich tot het verleenen van vrijdom en vermindering van scheepvaartregten voor de Nederlandsche scheepvaart en het goederenvervoer langs den Rijn; N^o. I en IV zijn woordelijk overgenomen uit Art. 7, A. I en II van het traktaat van 1837 met Pruissen ¹; N^o. II en III stellen een lager tarief van scheepvaartregten, bij het traktaat gevoegd in de plaats van het gewijzigde tarief van Suppl. Art. XVI, en breiden de uitzonderingen op dat tarief, laatst gewijzigd door Suppl. Art. XVII, nog aanmerkelijk uit.

Het recognitieregt blijft dus alleen op den Pruisischen Rijn afgeschaft.

Art. 16—20 bevatten de behandeling der schepen van het Tolverbond in Nederland; de bevestiging der wet van 8 Aug. 1850 (Stbl. N^o. 48), die der wet van 2 Sept. 1851 (Stbl. N^o. 131) betreffende de staking der heffing van scheepvaartregten op de Maas, in verband met de overeenkomst met België daaromtrent, van 8 Mei 1851; de verbindtenis tot vermindering der sluis-, brug-

¹ Zie boven blz. 104.

kanaal- en andere regten en tollén, ook die der tarieven voor de loodsdiénsten ¹; staking der heffing van het vaste regt, verschuldigd voor de vaart van den Rijn naar zee en die van den Rijn naar de Schelde door de Nederlandsche binnenwateren.

Art. 21, wederzijdsche vrijstelling der schippers van het patentregt.

Art. 25, houdende verzekering, dat de doorvoer der uit Nederland komende of derwaarts bestemde goederen, gaande over het gebied van het Tolverbond, niet aan meer bezwaren zal onderworpen worden, dan de doorvoer der goederen, komende van of bestemd naar België.

Art. 28—33, waarborgende dat de invoer in het Tolverbond van de Nederlandsche koloniale waren op den voet der meest begunstigde natie zal kunnen plaats hebben; en voor het overige verlaging der tarieven van invoerregten.

Door het sluiten van dit Traktaat met het Tolverbond is onze regering van haar in 1850 aangenomen systeem afgeweken; de scheepvaartwetten van 1850 berusten op het beginsel van wederkeerigheid, en in dit traktaat is niet alleen die wederkeerigheid geheel uit het oog verloren, maar zelfs heeft de regering, behalve de bevestiging der opheffing van scheepvaart- en doorvoerregten, nog andere belangrijke concessiën gedaan; de staking der heffing van het vaste regt, en de vermindering der sluis-, brug-, kanaal- en andere gelden, en der loodsreglementen, zonder daarvoor eene geëvenredigde vergoeding teerlangen.

¹ Koninklijk Besluit van 29 April 1852 (Stbl. N^o. 97).

Eene verdere naauwkeurige aanwijzing, waarin de veranderingen, door dit Traktaat in de Overeenkomst van 1831 te weeg gebragt, bestaan, zoude mij slechts in onnoodige herhaling doen vervallen.

Door het sluiten van dit Traktaat met het Tolverbond is onze regering van haar in 1850 aangenomen systeem afgeweken; de scherpzantwetten van 1850 betreffen op het gebied van wederkerigheid, en in dit traktaat is niet alleen die wederkerigheid geheel uit het oog verloren, maar zelfs heeft de regering, behalve de bevestiging der opheffing van scherpzant, en doorvoertogten, nog andere belangrijke concessien gedaan; de afdeling der scherpzant van het vaste recht, en de vermindering der scherpzant, heeft en andere gedaan, en der loodsreglementen konde daarvan eenige gewichtige veranderingen voortvloeien.

B E S L U I T.

In vergelijking met de scheepvaartwetgeving, door de Mentzer Conventie ingevoerd, is de tegenwoordige toestand voorzeker gunstig te noemen: immers het beginsel van vrijheid van doorvoer, hetwelk, hoewel op het Weener Congres uitdrukkelijk aangenomen, eigenlijk door de Overeenkomst van 1831 niet streng genoeg en naar den eisch des handels in toepassing is gebragt, is thans door de opheffing van alle doorvoerregten in Nederland, en door de uitbreiding tot de nevenstroomen des Rijns eindelijk geheel in werking gekomen; de scheepvaartregten bedragen, door herhaalde verlaging van het tarief, thans niet meer dan de helft ¹ van het in 1815 gestelde maximum; zijn buitendien in Nederland geheel, in de Duitse Rijnsoeverstaten voor de in- en uitgevoerde goederen afgeschaft; eindelijk het recognitiereg^t wordt in Neder-

¹ De Weener Akte stelde voor den afstand van Straatsburg tot de Hollandsche grenzen het maximum op 133 centimes voor af- en 200 voor opvaart; volgens het traktaat van 1851 bedraagt het scheepvaartregt voor den afstand van Neuburg tot de Hollandsche grenzen 73,97 centimes voor af- en 96,48 voor opvaart.

land en Pruisen, èn voor de Rijnvaart èn voor de binnenvaart in het geheel niet meer geheven.

Gaat men echter van den anderen kant na, hoevele en inderdaad groote bezwaren het verkeer op den Rijn nog drukken, dan is alle betoog en redenering, welke men zoude kunnen aanvoeren, om te bewijzen dat de scheepvaartwetgeving op den Rijn nog allezins verbetering behoeft, ten eenenmale overbodig.

Er zijn voornamelijk twee zaken, die den prijs der waren, als het ware, kunstmatig en onafhankelijk van de wisselingen der markt, altoos verhoogen: *de regten op het vervoer* en, *die onmiddellijk van de goederen geheven worden*. — Wil men handel en daardoor ook scheepvaart, die toch niets anders is dan het middel om handel te drijven, bevorderen, dan is een eerste plicht, deze bezwaren, zoo mogelijk, geheel uit den weg te ruimen of althans hunnen druk te verminderen.

Wat nu het *eerste* punt aangaat: het *vervoer*, de scheepsvracht wordt thans op den Rijn door drie soorten van onkosten verhoogd: het *recognitieregt*, hetwelk op den geheelen Rijn boven Coblenz en al deszelfs nevenstroomen geheven wordt; de *sluis-, brug-* en andere gelden van dien aard komen ten laste van den schipper, en worden, zonder eenig nut voor de scheepvaart, ten behoeve der schatkist, de laatsten niet zelden in het belang van plaatselijke of bijzondere kassen, geheven¹; ten

¹ Merkwaardig is de volgende zinsnede uit het Verslag der Provincie Noord-Holland, 1853, blz. 707: "Een Rijnschip, dat de haven van Amsterdam verlaat, heeft 22 bruggen en 4 sluizen door te varen om in de Lek te komen, en is daarbij onderworpen aan tolregten, meestal

derde behooren hiertoe de *loods-* en *stuurmansgelden*; Art. 58 der Mentzer Conventie schrijft het gebruik der loodsen in het algemeen voor als maatregel van veiligheid voor personen en goederen: maar dergelijke instellingen worden een bezwaar voor den handel, indien men niet de kosten, die het gebruik derzelve voor den schipper noodzakelijk maakt, zoo laag mogelijk stelt.

In de tweede plaats noemde ik *de regten, die onmiddellijk van de goederen geheven werden*. Wij hebben gezien, dat het er nog verre af is, dat de Rijn van alle scheepvaartregten bevrijd zij. Wel heeft Nederland een navolgingswaardig voorbeeld gegeven, door geheele afschaffing dezer regten; maar van de andere, de Duitse zijde is men traag in het betreden van den aangewezen weg. Niettegenstaande de gedeeltelijke afschaffing der scheepvaartregten, is het vervoer langs den Rijn voor goederen, van welke die regten geheel verschuldigd zijn, voor den afstand van Amsterdam naar Mannheim met f 14,85 per last (= 40 centenaars) bezwaard, hetwelk boven de vracht, die b. v. voor koffij voor dienzelfden

opgevoerd tot een bedrag, dat duidelijk bewijst, dat men meer de belangen van plaatselijke en bijzondere kassen, dan die van de scheepvaart op het oog heeft. Onder vele andere voorbeelden behoort ook dit, dat te Utrecht nog altijd een privilegie van den jare 1765 gehandhaafd wordt, krachtens hetwelk de schippers genoodzaakt zijn, om hunne vaartuigen tegen een hoog loon door vrouwen te laten trekken.

Zie ook K. Besluit van 5 Junij 1851 (Stbl. N^o. 56), houdende vernietiging van Art. 7 van het Reglement op de Rijnbrug te Arnhem; waarbij wordt beslist, dat de scheepvaart op bevaarbare stroomen, en dus ook de Reglementen op de bruggen enz., niet een onderwerp van plaatselijk, maar van algemeen belang is.

afstand *f* 24,19 per last bedraagt, voldaan moet worden, en dus de onkosten van den eigenaar met eene niet onaanzienlijke som van $\frac{2}{3}$ der vracht verhoogt ¹. De scheepvaartregten, slechts een uitvloeisel en overblijfsel van het te voren beweerde uitsluitend regt van bevaren der rivieren, worden ten behoeve der schatkist en geheel tot bezwaar en ongerief des handels geheven. De redenering, dat de heffing dier regten dienen moet om er de kosten tot het in bevaarbaren toestand houden der rivier vereischt, van goed te maken, mag vroeger juist geweest zijn, toen zij van vreemden geheven werden als vergoeding voor het genot der vaart ²; thans, nu men de onderscheiding van vreemden en eigene onderdanen op den Rijn en zijne nevenstroomen niet meer kent, kan zij niet meer als geldig toegelaten worden.

In het algemeen dus heeft men, om tot de algeheele vrijheid der Rijnvaart te geraken, mijns inziens, deze twee punten in het oog te houden:

I. Afschaffing en opheffing van alle regten, tollèn enz., welke middellijk of onmiddellijk, in het belang van staats-, plaatselijke of bijzondere kassen geheven worden;

II. Zorg te dragen, dat de onkosten, welke het gebruik van instellingen ten behoeve des handels en der scheepvaart noodzakelijk maakt, zoo gering mogelijk zijn.

Wat verder nog tot bevordering des handels en verlichting der scheepvaart op den Rijn dienstig is, als de verbetering van het rivierbed, het onderhoud der lijnpa-

¹ Zie het Verslag van Noord-Holland, blz. 704, 705.

² Zie boven, blz. 7, noot 1.

den voor zoover deze nog noodig zijn, de verdieping der havens, de daarstelling en bevordering der sleepdiensten ook op de binnenwateren, de aanwijzing van meerdere vrijhavens enz. moet evenmin over het hoofd gezien worden; maar dit zijn alle aangelegenheden van geheel plaatselijken aard, en behooren niet tot mijn onderwerp; weshalve ik niet verder over dezelve zal uitweiden.

Het is niet te loochenen, dat die eischen des handels met den eersten oogopslag groot schijnen; doch in de tegenwoordige eeuw, en dit is zonder twijfel de overtuiging van een iegelijk, dien de welvaart der maatschappij ter harte gaat, moet geen offer te zwaar worden geacht, dat niet buiten alle verhouding groot is naar evenredigheid van de vermeerdering des handels, welke men daaruit te verwachten heeft.

De tijden, die wij thans beleven, kenmerken zich, meer dan ooit de voorgaande, door eene ontzagwekkende ontwikkeling en uitbreiding van het verkeer der volken. Blijkbaar werkt *alles* te zamen tot de bereiking van één groot doel, *de vereeniging van de algemeene belangen der natiën*: de uitbreiding des Christendoms, het doordringen van kennis en wetenschap tot de laagste klassen der maatschappij, hetgeen uit een staathuishoudkundig oogpunt de voortbrengende kracht in groote mate vermeerdert, de hiermede gepaard gaande vorderingen op den weg van kunsten en wetenschappen, die meer en meer in het belang en tot werkelijk heil der menschheid worden aangewend. De handel, als doel en beweegkracht tevens, is het voornaamste middel tot volvoering van dat groote plan gebezigd.

Die zich door gehechtheid aan het oude laat misleiden, en door instandhouding der nog bestaande bezwaren zich aan deze vooruitgaande beweging onttrekt, blijft noodzakelijk verstoken van de groote voordeelen, welke voor anderen daaraan verbonden zijn. Derhalve zij het oogmerk der verschillende staten, aan den algemeenen vooruitgang deel te nemen. De middelen, hiertoe aan te wenden, meen ik, voor zoover de oeverstaten van den Rijn betreft, te hebben aangewezen. Niets verzet er zich dan tegen, dat de Rijn voor Duitschland de toegang tot den wereldhandel zij.

Om door feiten te staven, wat men a priori uit de algemeene beginselen afleidt, namelijk: *dat het handels- en scheepvaartsverkeer op den Rijn toeneemt naar mate het aan vrijzinniger wetgeving onderworpen is*, laat ik hier een vergelijkenden staat van het goederenvervoer op- en afwaarts over de jaren 1835—1853 volgen; die opgaven zijn overgenomen uit de verslagen, welke jaarlijks door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart te Mentz worden uitgegeven. — Ten einde misverstand te voorkomen zij hier nog aangemerkt, dat, daar de handel van vele bijzondere omstandigheden afhankelijk is, b. v. van het minder of beter gelukken van den oogst en dergelijke, men bij bepaalde goederen niet zelden van het eene jaar op het andere vrij groote veranderingen zal opmerken, hetgeen dan aan die bijkomende omstandigheden, niet aan de algemeene vermindering of vermeer-

dering van den handel toe te schrijven is. Dergelijke bijzonderheden vermogen dan ook niet het argument te verzwakken, dat uit de statistiek moet geput worden: *de gestadige vooruitgang in de handelsbeweging op den Rijn.*

STAAT VAN VERGELIJKING

DER

VAN A^o. 1835 TOT EN MET A^o. 1853 LANGS HET RIJNKANTOOR **LOBITH** OPGEVOERDE GOEDEREN.

(ALLE HOEVEELHEDEN UITGEDRUKT IN CENTENAARS = 50 KILO'S.)

	1835.	1836.	1837.	1838.	1839.	1840.	1841.	1842.	1843.	1844.	1845.	1846.	1847.	1848.	1849.	1850.	1851.	1852.	1853.
Aardappelen.....						2,054	23,073	17	20	13,381	22	13	4				12,378	87,152	5,678
Aarde. (Glazuur-)						274	1,559	673	5,455	5,413	6,277	14,382	12,554	3,707	12,176	18,222	27,016	89,686	35,095
(Pijp-)																13,964			
Aardewerk.....	1,484	3,323	2,671	4,045	2,496	2,209	2,803	2,264	2,568	2,820	2,866	4,374	17,822	1,008	1,251	1,726	2,170	1,654	1,142
Afval van Fabrieken, Mestspeciën..																		27,276	66,203
Aluin.....	210	330	949	249	72	112													
Amaril.....		1,101	904	2,396	473	682	1,671	1,341	1,950	1,948	2,599	820	1,502	1,412	1,454	1,887	3,849	3,759	7,900
Ammunitie.....									3,052	81	2,872	793	1,328	1,654	4,373	2,000	1,924	1,875	
Asphalt.....						658	1,157	1,304	1,655	2,032	594	831	1,778	1,069	2,126	504	7,159	8,026	1,824
Blik.....		845	5,439	2,186	838	2,173		4,781	8,250	2,399	3,352	2,353	6,071	1,458	5,018	1,328	8,044	13,378	16,066
Droogerijen.....	102,086	17,473	24,220	26,762	18,823	19,135	17,671	19,479	24,195	23,629	46,246	40,693	47,153	31,306	46,208	43,361	33,697	38,106	35,505
Gedistilleerd.....		1,453	54		24,532		5,394	13,112	15,603	36,908	14,531	87,405	19,140	5,497	9,601	38,722	44,783	15,632	9,123
Gist.....		1,952	2,094	1,955	1,925	3,527	3,912	4,233	10,141	11,283	10,973	4,118	4,600	4,741	3,769	3,426	4,079	4,085	4,025
Granen. (Alle soorten).....	3,114				66,430	23,873		6,122	526,676	28,221	23,262	2,205,022	1,946,899	14,801	204	10,852	773,193	1,896,131	841,970
Harst.....						17,212	30,333	36,657	20,245	18,501	36,369	41,891	22,079	50,149	64,137	84,786			79,306
Hooi.....						22,986	3,200	14,715	32,174	31,748	22,953	68,231	5,839			8,273			500
Horens.....		5,074	5,142	6,476	5,030	5,722	7,639	5,429	5,729	3,907	3,887	3,437	4,044	2,956	4,491	4,560	6,911	5,600	10,415
Hout. (Alle soorten).....		9,021	10,844	11,666	2,746	14,359	15,678	6,805	1,784	911	4,532		8,330	11,368	17,353	9,219	8,476	20,960	19,775
(Verf-)	53,366	41,774	47,433	48,077	58,863	68,264	79,343	68,661	64,029	56,915	56,085	47,625	48,233	40,418	81,136	66,759	81,507	67,703	77,167
Houtvlot-Gereedschappen.....		4,244	5,051			3,263	8,674	5,438	8,443	6,460	9,664	9,890	9,845	7,921	7,666	10,092	7,010	9,245	10,737
Houtwaren.....	1,071	871				530	8,454	14,297	8,744	13,116	24,942	8,108	6,245	3,156	19,345	11,547	2,014		
Huiden.....	42,468	58,420	39,471	80,670	26,068	37,698	85,009	58,834	73,597	39,755	40,618	24,484	22,427	7,582	30,745	60,425	61,206	57,028	32,394
Jeneverbessen.....	51																		
IJzer. (Bewerkt-)							68,361	147,848	209,500	404,533	68,269	192,251	178,424	42,134	33,623			100,908	70,698
(Ruw-)	39,235	46,242		166,355	120,428	194,621	320,724	571,246	1,563,189	697,549	106,508	804,255	647,054	537,640	296,062	804,027	757,919	520,191	657,891
IJzer- en Zinkwaren.....	18,753	24,289	158,287	114,315	95,495	76,312										47,953	51,822		
Indigo.....		3				9,015	7,782	14,923	8,963	6,698	8,785	12,059	8,046	8,778	12,162	11,575	10,534	11,839	10,658
Kaas.....	1,792	1,052	1,886	863	1,035	1,146	1,124	515	817	619	744	705	568	470	598	329	314	382	293
Kalk en Cement.....								455								4,720			
Katoen. (Ruw-)	66,852	67,592	83,104	94,444	93,268	69,754	101,424	109,746	133,170	89,807	153,865	193,662	123,490	117,572	235,081	144,382	337,035	192,857	246,140
Katoenen Garen.....	96,398	115,644	134,142	167,494	153,770	138,693	181,255	189,021	183,186	107,175	135,514	143,370	96,996	99,005	129,257	97,486	5,824	180,116	172,741
Koffij.....	258,952	256,609	239,606	294,686	289,012	314,714	390,385	412,657	401,175	425,442	444,015	411,638	511,418	404,090	470,296	379,452	498,951	549,483	569,048
Koper en Koperwaren.....	16,355	13,070	18,401	16,247	15,111	12,305	17,527	20,806	22,880	13,066	13,593	11,696	10,696	10,641	12,426	15,493	18,029	13,644	8,772
Kramerijen.....	441	266					369	545	589	793	683	444	333	555	579	1,610	4,471	5,986	6,831
Krijt.....	7,778					1,332	2,185	8,167	16,415	20,414	12,627	14,243	21,886	8,182	13,154	13,010	17,325	38,452	21,510
Leder.....	83	287	5																
Lood.....	9,916	8,548	12,738	17,246	16,747	17,126	22,580	47,151	23,956	21,803	32,322	28,414	15,663	6,857	6,035	5,125	6,221	5,397	1,381
Loodwit.....	2,328	1,294	1,356	1,676	1,891	1,340	457	290	326	212	489	404	472	354	616	50	3,146	1,626	2,159
Manufacturen.....	8,744	9,133	8,173	7,657	10,874	9,895	15,500	17,636	17,449	13,590	5,467	18,587	10,217	9,063	21,134	29,384	28,933	24,947	25,134
Meekrap.....	17,111	30,741	30,776	24,951	14,916	11,357	26,026	43,939	56,687	24,508	19,016	28,911	46,400	20,560	36,940	32,488	38,588	72,923	32,888
Meel.....	2			50,246	97,251	1,405	84,287	40	371	19,112	76,006	35,694	57,852	1,946	1,065		180	26,503	41
Olie.....	10,152	69,047	53,598	74,147	51,117	117,743	69,985	50,098	84,602	87,471	110,127	80,423	142,331	92,540	131,367	116,845	123,327	185,830	168,967
Papier.....		336																	
Pik.....		963	727	1,037	1,613	1,208	1,224	1,809	3,045	2,040	2,143	3,761	2,674	1,839	1,216	2,536	1,793	2,286	2,456
Porselein.....							17,857												
Potasch.....	13,617	5,168	17,357	10,328	14,007	12,192		20,852	42,776	44,834	47,721	27,817	24,174	22,354	34,939	48,949	59,844	88,422	42,766
Rijst.....	34,993	23,582	40,096	28,209	49,682	59,246	43,380	92,611	65,745	66,167	53,436	62,009	187,650	24,345	55,702	93,548	177,044	202,603	177,892
Ro zijnen en Krenten.....		6	105			4,431	7,922	5,649	20,427	10,206	18,641	15,441	13,656	14,361	21,051	18,215	25,568	45,086	21,362
Salpeter.....							19,646	24,477	31,526	21,688	21,692	18,307	26,191	22,629	27,059	29,121	34,290	35,478	36,432
Speerijen.....	162,663	13,555	19,941	14,954	20,123	16,607	21,974	18,072	18,983	15,429	15,057	9,809	14,390	16,502	14,491	13,834	18,442	11,688	14,250
Staalwaren.....						1,667	2,484	4,135	4,569	4,225	3,737								
Steenen. (Groef-)		77	15																
(Marmer-)																156			
(Molen-)	68		98			4,298		155	1,002	3,516	3,126	6,639	670	597		1,917	2,214	6,740	1,610
(Puum-)									256	55	1,907	461	4,951	282	240	857	680	1,162	1,438
(Slijp-)	725	804	741				870	424	832	590	132	529	678	1,116	626	384	371	271	615
(Tigchel-)		870	1,796				5,793	3,608	1,122	7,195	10,335	9,617	20,932	24,999	25,826	24,984	41,986	62,721	89,699
Steenkolen en Gruis.....	8,610	46,692	57,617			8,146	12,735	49,551	13,281	3,258	2		3,980						
Suiker. (Gerafin-)	292,870	345,426	148,699	120,025	265,376	339,999	368,598	136,325	90,800	121,568	62,101	31,646	24,834	76,679	39,869	10,062	29,393	66,157	14,016
(Ruw-)		65,907	317,036	411,705	237,040	216,311	178,688	413,444	547,057	358,898	484,762	424,356							

STAAT VAN VERGELIJKING

DER

VAN A°. 1835 TOT EN MET A°. 1853 LANGS HET RIJNKANTOOR LOBITH AFGEVOERDE GOEDEREN.

(ALLE HOEVEELHEDEN UITGEDRUKT IN CENTENAARS = 50 KILO'S.)

Table with columns for years (1835-1853) and rows for various goods (Aardappelen, Aarde, Aardewerk, etc.).

BIJLAGEN.

I.

Traité de paix entre Ferdinand III Empereur, Louis XIV Roi de France, les Electeurs, Princes et Etats du Saint Empire Romain. Fait à Munster, 24 Octobre 1648 ¹.

.....Libera sint in universum inter utriusque Rheni ripae et provinciarum utrimque adjacentium incolas, commercia et comœtus; inprimis vero libera sit Rheni navigatio, ac neutri parti permissum esto, naves transeuntes, descendentes aut ascendentes impedire, detinere, arrestare aut molestare, quocunque praetextu, sola inspectione, quae ad perscrutandas aut visitandas merces fieri consuevit, excepta, nec etiam liceat nova et insolita Vectigalia, Pedagia, Passagia, Datia aut alias ejusmodi exactiones ad Rhenum imponere, sed utraque pars contenta maneat Vectigalibus et Datiis ordinariis ante hoc bellum sub Austriacorum Gubernatore ibidem praestare solitis.

II.

Tractatus Pacis inter Leopoldum Romanorum Imperatorem et Imperium Rom^o Germ^m ab una et Ludovicum XIV Regem Galliae ab altera parte. Actum in Palatio Ryswicenci die 30 Octobris 1697.

¹ De Bijlagen I, II en III zijn overgenomen uit Du Mont, Corps Diplomatique du Droit des Gens. Amsterdam et la Haye, 1731.

Art. XVIII. Fluminis (Rheni) autem navigatio aliusve usus utriusque partis subditis, aut qui alias illac commeare, navigare, aut merces transvehere volent, aequè patebit; nec quicquam ab alterutra parte illic aut alibi unquam fiet, quo flumen divertatur, aut ejus cursus seu navigatio, aliusve usus difficilior quavis ratione reddatur, multo minus nova telonia, portoria aut pedagia exigentur, aut vetera augebuntur, navesve, quae transeunt ad unam magis quam alteram ripam appellere, aut onera, seu merces exponere vel recipere cogentur, sed id libero cujusque arbitrio relinqui semper debet.

III.

Traité de Paix entre Charles VI, Empereur des Romains, Roi Cath. des Espagnes etc. et l'Empire, d'une part, et Louis XIV, Roi Très-Chrétien de France et de Navarre d'autre part. Fait au Palais de Rastadt le 6 Mars 1714.

Art. VI. La navigation et autres usages du Fleuve (Rhin) demeurant libres et ouverts aux sujets des deux partis, et à tous ceux, qui voudront y passer, naviguer ou transporter leurs marchandises, sans qu'il soit permis à l'un ou l'autre de rien entreprendre pour détourner le dit Fleuve et en rendre en quelque sorte le cours et la navigation ou autres usages plus difficiles, moins encore d'exiger de nouveaux droits, péages ou impôts, ou augmenter les anciens, d'obliger les bateaux d'aborder à une rive plutôt qu'à l'autre, d'y exposer leurs charges et marchandises, ou d'y en recevoir, mais le tout sera toujours à la liberté de chaque particulier.

IV.

Extrait des registres des délibérations du Conseil Exécutif provisoire du 16 Novembre 1792, l'an premier de la République¹.

Le Conseil exécutif délibérant sur la conduite des armées françaises, dans le pays qu'elles occupent spécialement dans la Belgique, un de ses membres a observé :

1°. Que les gênes et les entraves, que jusqu'à présent la navigation et le commerce ont souffertes, tant sur l'Escaut que sur la Meuse, sont directement contraires aux principes fondamentaux du droit naturel que tous les Français ont juré de maintenir.

2°. Que le cours des fleuves est la propriété commune et inaliénable de toutes les contrées arrosées par leurs eaux ; qu'une nation ne saurait, sans injustice, prétendre au droit d'occuper exclusivement le canal d'une rivière et d'empêcher que les peuples voisins, qui bordent les rivages supérieurs, ne jouissent du même avantage ; qu'un tel droit est un reste des servitudes féodales, ou du moins un monopole odieux, qui n'a pu être établi que par la force, ni consenti que par l'impuissance ; qu'il est conséquemment révoicable dans tous les moments et malgré toutes les conventions, parce que la nature ne reconnaît pas plus de peuples que d'individus privilégiés, et que les droits de l'homme sont à jamais imprescriptibles.

3°. Que la gloire de la République Française veut que partout où s'étend la protection de ses armes, la Liberté soit rétablie, et la tyrannie renversée.

4°. Que lorsqu'aux avantages, procurés au peuple Belge

¹ Zie le Moniteur, 1792, N°. 327.

par les armes Françaises, se joindra la navigation libre des fleuves, et l'affranchissement du commerce de ces Provinces, non seulement le peuple n'aura plus lieu de craindre pour sa propre indépendance, ni de douter du désintéressement qui dirige la République; mais même que les Nations de l'Europe ne pourront dès-lors refuser de reconnaître, que la destruction de toutes les tyrannies et le triomphe des droits de l'homme sont la seule ambition du peuple Français.

Le Conseil, frappé de ses puissantes considérations, arrête, que le Général en Chef commandant les armées Françaises dans l'expédition de la Belgique, sera tenu de prendre les mesures les plus précises, et d'employer tous les moyens qui sont à sa disposition, pour assurer la liberté de leur navigation et des transports dans tout le cours de l'Escaut et de la Meuse.

V.

Traité de paix entre la Prusse et la République Française, conclu et signé à Bâle, le 5 Avril 1795 ¹.

Art. V. Les troupes de la République Française continueront d'occuper la partie des Etats du Roi située sur la rive gauche du Rhin. Tout arrangement définitif, à l'égard de ces Provinces, sera renvoyé jusqu'à la Pacification générale entre l'Empire Germanique et la France.

VI.

Traité de paix et d'alliance entre la République Française

¹ De Bijlagen V—XII zijn overgenomen uit de Martens, Recueil des principaux Traités.

et la République des Provinces-Unies des Pays-Bas, signé à la Haye, le 16 May 1795.

Art. XVIII. La navigation du Rhin, de la Meuse, de l'Escaut, du Hondt, et de toutes leurs branches jusqu'à la mer, sera libre aux deux nations Française et Batave; les vaisseaux Français et des Provinces-Unies y seront indistinctement reçus et aux mêmes conditions.

VII.

Articles secrets ou Convention additionnelle du traité de Campo Formio du 26 Vendémiaire an 6 (17 October 1797.)

Art. I. S. M. l'Empereur, Roi de Hongrie et de Bohême, consent que les limites de la République Française s'étendent jusqu'à la ligne ci dessous désignée, et s'engage à employer ses bons offices lors de la paix avec l'Empire Germanique pour que la République Française obtienne cette même ligne. Savoir :

La rive gauche du Rhin depuis la frontière de la Suisse au dessous de Bâle jusqu'au confluent de la Nette au dessus d'Andernach, y compris la tête du pont de Manheim sur la rive gauche du Rhin et la ville et forteresse de Mayence, l'une et l'autre rive de la Nette, depuis son embouchure jusqu'à sa source près de Bruch, de là une ligne passant par Senscherode et Borley jusqu'à Kerpen et de nette ville à Udelhofen, Blankenheim, Marmagen, Jaetenigt, Cale, Gemund et compris les arrondissements et banlieucs de ces communes, puis les deux rives de l'Olf jusqu'a son embouchure dans la Roer, les deux rives de

la Roer, en y comprenant Heimbach, Nideggen, Duren et Juliers avec leurs arrondissements et banlieues ainsi que les villages riverains et leur arrondissement jusqu'à Linnich, de là une ligne passant Rossems et Thalens, Dalen, Hilas, Papdermod Laterforst, Radenberg, Haversloo, s'il se trouve dans la direction de la ligne, Anderheide, Halderkirchen, Wambach, Herringen et Grobray avec la ville de Venloo et son arrondissement, et, si malgré les bons offices de S. M. l'Empereur, Roi de Hongrie et de Bohême, l'Empire Germanique ne consentait pas à l'acquisition par la République Française de la ligne de limite ci-dessus désignée, S. M. l'Empereur et Roi s'engage formellement à ne fournir à l'armée d'Empire que son contingent, qui ne pourra être employé dans les forteresses sans que par là il soit porté atteinte à la paix et à l'amitié qui viennent d'être établis entre sa dite Majesté et la République Française.

Art. II. S. M. l'Empereur, Roi de Hongrie et de Bohême, emploiera également ses bons offices lors de la pacification avec l'Empire Germanique :

1) Pour que la navigation du Rhin soit libre pour la République Française et les Etats de l'Empire, situés sur la rive droite de ce fleuve depuis Huningue jusqu'à son entrée dans le territoire de la République Batave.

2) Pour que le possesseur de la partie Allemande opposée à l'embouchure de la Moselle ne puisse jamais ni sous aucun prétexte que ce soit, s'opposer à la libre navigation et sortie des bateaux, barques ou autres bâtiments hors de l'embouchure de cette rivière.

3) Pour que la République Française ait la libre navigation de la Meuse et que les péages et autres droits, qui

pourraient se trouver établis depuis Venloo jusqu'à son entrée dans le territoire Batave, soient supprimés.

VIII.

Traité de paix entre la République Française, Sa Majesté l'Empereur et le corps Germanique, signé à Luneville le 9 Février 1801.

Art. VI. S. M. l'Empereur et Roi, tant en son nom qu'en celui de l'Empire Germanique, consent à ce que la République Française possède désormais, en toute souveraineté et propriété les pays et domaines, situés à la rive gauche du Rhin et qui fesaient partie de l'Empire Germanique; de manière qu'en conformité de ce qui avait été expressement consenti au congrès de Rastadt par la députation de l'Empire et approuvé par l'Empereur, le Thalweg du Rhin soit désormais la limite entre la République Française et l'Empire Germanique, savoir, depuis l'endroit où le Rhin quitte le territoire Helvétique, jusqu'à celui où il entre dans le territoire Batave.

IX.

Recès principal de la Députation extraordinaire de l'Empire concernant les indemnités à régler d'après le traité de Luneville; en date du 25 Février 1803.

§. 39. Tous les péages du Rhin perçus, soit à la droite, soit à la gauche du fleuve, sont supprimés, sans pouvoir être rétablis, sous quelque dénomination que ce soit, sauf les droits de douane, et un octroi de navigation, lequel est consenti sur les bases suivantes:

Le Rhin, étant devenu depuis les frontières de la République Batave jusqu'à celles de la République Helvétique un fleuve commun entre la République Française et l'Empire Germanique, l'octroi de navigation est établi et sera réglé et perçu en commun entre la France et l'Empire.

L'Empire, avec le consentement de l'Empereur, délègue pleinement et entièrement tous ses droits, à cet égard à l'Electeur Archi-Chancelier, qui est revêtu des pleins pouvoirs du corps Germanique pour arrêter, avec le Gouvernement Français, tous les réglemens généraux et particuliers relatifs à l'octroi de navigation; lesquels réglemens seront portés à l'approbation du collège électoral et à la connaissance du corps Germanique par l'Electeur Archi-Chancelier.

La taxe sera combinée de manière à ne pas excéder le montant des péages supprimés. Elle sera plus forte sur la navigation des étrangers que sur celle des riverains Français ou Allemands, et sur les bâtimens qui remonteront le Rhin, que sur ceux qui le descendront.

La perception en sera confiée à des mains uniques, et le mode à adopter sera tel, que la navigation soit retardée le moins possible.

Le directeur général de l'octroi sera nommé en commun par le Gouvernement Français et l'Electeur Archi-Chancelier, qui tiendront respectivement un contrôleur près de chaque bureau de perception. Les percepteurs de la rive droite seront nommés par l'Electeur Archi-Chancelier, avec l'agrément du souverain territorial.

Neanmoins, ces bases d'administration et de perception sont subordonnées à l'arrangement, qui sera conclu sur

l'organisation de l'octroi de navigation entre le Gouvernement Français et l'Electeur Archi-Chancelier.

Il n'y aura pas moins de cinq ni plus de quinze bureaux de perception. Ces bureaux ne seront nullement exempts de la juridiction des souverains territoriaux, hors des objets de leur service. Ils en recevront, au contraire, toute assistance en cas de besoin.

Le produit brut de l'octroi est spécialement affecté des frais de perception, administration et police.

Le surplus sera partagé en deux parties égales, chacune destinée principalement à l'entretien des chemins de halage et travaux nécessaires à la navigation sur chaque rive respective.

Le reliquat net de la moitié appartenant à la rive droite est hypothéqué : 1^e au complément de la dotation de l'Electeur Archi-Chancelier, et autres assignations portées au § 9, 14, 17, 19 et 20 ; 2^e au paiement des rentes subsidiairement et conditionnellement assignées par les § 7 et 27.

S'il y avait un surplus annuel de revenu, il servirait à l'amortissement graduel des charges, dont le droit d'octroi de navigation est grevé.

L'Electeur Archi-Chancelier se concertera annuellement avec le Gouvernement Français et les Princes territoriaux riverains de la droite du Rhin, pour l'entretien des chemins de halage et travaux nécessaires à la navigation dans l'étendue des frontières respectives sur le Rhin.

X.

Traité entre la France et le Prince Primat, signé à Paris le 16 Février 1810.

Art. VI. Son Altesse Eminentissime, le Prince Primat, cède à Sa Majesté, l'Empereur et Roi, la moitié de l'octroi du Rhin, non possédée par la France et telle quelle a été fixée par le recès de l'Empire, du 25 Février 1803.

Son Altesse Eminentissime est et demeure chargée d'acquiescer conformément au recès de l'Empire les rentes, qui par les paragraphes sept, neuf, quatorze, dix-sept, dix-neuf, vingt et vingt-sept du dit recès ont été assignés sur la dite moitié de l'octroi du Rhin. L'hypothèque spéciale, que les propriétaires de ces rentes y avaient sur cette moitié de l'octroi étant pleinement et à perpétuité transférée sur les biens domaniaux des principautés de Fulde et de Hanau, cédées à Son Altesse Eminentissime par le présent traité.

XI.

Traité de paix entre la France et l'Autriche et ses alliés, signé à Paris le 30 Mai 1814.

Art. V. La navigation sur le Rhin, du point où il devient navigable jusqu'à la mer et réciproquement, sera libre, de telle sorte qu'elle ne puisse être interdite à personne, et l'on s'occupera au futur congrès des principes d'après lesquels on pourra régler les droits à lever par les états riverains, de la manière la plus égale et la plus favorable au commerce de toutes les nations.

Il sera examiné et décidé de même dans le futur congrès, de quelle manière, pour faciliter les communications entre les peuples et les rendre toujours moins étrangers les uns aux autres, la disposition ci-dessus pourra être égale-

ment étendue à tous les autres fleuves, qui, dans leur cours navigable, séparent ou traversent différents états.

XII.

Acte final du Congrès de Vienne, signé le 9 Juin 1815.

XVI. Règlements pour la libre navigation des rivières.

Articles concernant la navigation des rivières, qui, dans leur cours navigable, séparent ou traversent différents états.

Art. I. Les Puissances dont les états sont séparés ou traversés par une même rivière navigable, s'engagent à régler d'un commun accord tout ce qui a rapport à sa navigation. Elles nommeront à cet effet des Commissaires, qui se réuniront au plus tard six mois après la fin du Congrès, et qui prendront pour bases de leurs travaux les principes suivants :

Art. II. La navigation dans tout le cours des rivières indiquées dans l'article précédent, du point où chacune d'elles devient navigable jusqu'à son embouchure, sera entièrement libre, et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne, en se conformant toutefois aux règlements, qui seront arrêtés pour sa police, d'une manière uniforme pour tous, et aussi favorable que possible au commerce de toutes les nations.

Art. III. Le système, qui sera établi, tant pour la perception des droits que pour le maintien de la police, sera, autant que faire se pourra, le même pour tout le cours de la rivière, et s'étendra aussi, à moins que des circonstances particulières ne s'y opposent, sur ceux de ses embranche-

ments et confluent, qui, dans leur cours navigable, séparent ou traversent différents états.

Art. IV. Les droits sur la navigation seront fixés d'une manière uniforme, invariable, et assez indépendante de la qualité différente des marchandises, pour ne pas rendre nécessaire un examen détaillé de la cargaison autrement que pour cause de fraude et de contravention. La quotité de ces droits, qui en aucun cas ne pourront excéder ceux existants actuellement, sera déterminée d'après les circonstances locales, qui ne permettent guères d'établir une règle générale à cet égard. On partira néanmoins, en dressant le tarif, du point de vue d'encourager le commerce en facilitant la navigation, et l'octroi établi sur le Rhin pourra servir d'une norme approximative.

Le tarif une fois réglé, il ne pourra plus être augmenté que par un arrangement commun des états riverains, ni la navigation grevée d'autres droits quelconques, outre ceux fixés dans le règlement.

Art. V. Les bureaux de perception, dont on réduira autant que possible le nombre, seront fixés par le règlement, et il ne pourra s'y faire ensuite aucun changement que d'un commun accord, à moins qu'un des états riverains ne voulût diminuer le nombre de ceux qui lui appartiennent exclusivement.

Art. VI. Chaque état riverain se chargera de l'entretien des chemins de halage, qui passent par son territoire, et des travaux nécessaires pour la même étendue dans le lit de la rivière, pour ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation.

Le règlement futur fixera la manière dont les états rive-

rins devront concourir à ces derniers travaux, dans le cas où les deux rives appartiennent à différents Gouvernements.

Art. VII. On n'établira nulle part des droits d'étape, d'échelle ou de relâche forcée. Quant à ceux qui existent déjà, ils ne seront conservés qu'en tant que les états riverains, sans avoir égard à l'intérêt local de l'endroit ou du pays où ils sont établis, les trouveraient nécessaires ou utiles à la navigation et au commerce en général.

Art. VIII. Les douanes des états riverains n'auront rien de commun avec les droits de navigation. On empêchera par des dispositions réglementaires, que l'exercice des fonctions des douaniers ne mette pas d'entraves à la navigation ; mais on surveillera, par une police exacte sur la rive, toute tentative des habitants de faire la contrebande à l'aide des bateliers.

Art. IX. Tout ce qui est indiqué dans les articles précédents sera déterminé par un règlement commun qui renfermera également tout ce qui aurait besoin d'être fixé ultérieurement. Le règlement une fois arrêté, ne pourra être changé que du consentement de tous les états riverains, et ils auront soin de pourvoir d'une manière convenable, et adaptée aux circonstances et aux localités, à son exécution.

Articles concernant la navigation du Rhin.

Art. I. La navigation dans tout le cours du Rhin, du point où il devient navigable jusqu'à la mer, soit en descendant, soit en remontant, sera entièrement libre, et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne, en se conformant toutefois aux règlements, qui seront arrêtés pour sa police d'une manière uniforme pour tous,

et aussi favorable que possible au commerce de toutes les nations.

Art. II. Le système qui sera établi, tant pour la perception des droits que pour le maintien de la police, sera le même pour tout le cours de la rivière, et s'étendra, autant que faire se pourra, aussi sur ceux de ses embranchements et confluent, qui, dans leur cours navigable, séparent ou versent différents états.

Art. III. Le tarif des droits à percevoir sur les marchandises transportées par le Rhin, sera réglé de manière, que la totalité du droit à payer entre Strasbourg et la frontière du Royaume des Pays-Bas, soit en remontant de deux francs, et en descendant d'un franc et 33 centimes par quintal; et que ce même tarif pourra être étendu (en augmentant par là dans la même proportion la totalité du droit) aux distances entre Strasbourg et Bâle, et entre la frontière du Royaume des Pays-Bas et les embouchures de la rivière.

Le droit de reconnaissance restera tel qu'il est réglé par l'article XCIV de la Convention sur l'octroi de navigation du Rhin conclue à Paris le 15 Août 1804, sauf à déterminer autrement l'échelle des droits, de manière que les bateaux de 2500 à 5000 quintaux y soient compris également. Mais ce droit pourra aussi être étendu dans la même proportion aux distances ci-dessus mentionnées.

Les modérations du tarif général qui établit le maximum des droits, fixées par les articles CII—CV, de la Convention du 15 Août 1804, continueront d'avoir lieu; mais la Commission, qui sera chargée de la confection des nouveaux règlements, examinera, si leur distribution en différentes classes

ne nécessitera pas des changements encore plus favorables, tant à la navigation et au commerce, qu'à l'agriculture et aux besoins des habitants des états riverains.

Art. IV. Le tarif ainsi fixé ne pourra être augmenté que d'un commun accord, et les Gouvernements riverains du Rhin, en partant du principe, que leur véritable intérêt consiste à vivifier le commerce de leurs états, et que les droits de la navigation sont principalement destinés à couvrir les frais de son entretien, prennent l'engagement formel de ne se porter à une telle augmentation que sur les motifs les plus justes et les plus urgents, ni de grever la navigation d'aucun autre droit quelconque outre ceux fixés par les règlements actuels, sous quelque dénomination ou prétexte que cela puisse être.

Art. V. Il n'y aura que douze bureaux de perception sur toute l'étendue du Rhin entre Strasbourg et la frontière du Royaume des Pays-Bas, et ceux, qu'il conviendra d'établir entre Strasbourg et Bâle et dans les Pays-Bas, seront fixés d'après les mêmes principes et dans les distances proportionnelles. Les bureaux seront placés d'après les convenances de la navigation, et leur nombre ne pourra être augmenté, ni leur place changée que d'un commun accord. Il sera néanmoins libre à tout état riverain de diminuer le nombre de ceux que l'arrangement actuel lui assigne exclusivement.

Art. VI. La perception des droits se fera dans chaque état riverain pour son compte et par ses employés, en distribuant la totalité des droits d'une manière égale sur l'étendue des possessions respectives des différents états sur la rive.

Les employés des bureaux prêteront serment d'observer strictement le règlement qui sera arrêté définitivement. Si un même bureau s'étend sur deux ou plusieurs états riverains, ils répartissent entre eux la recette d'après l'étendue de leurs possessions respectives sur la rive, et cette même disposition sera aussi appliquée au cas, où les deux rives opposées appartiennent à deux différents états. Tout ce qui a rapport à l'organisation des bureaux, au mode de percevoir et de constater le paiement des droits, sera fixé d'une manière uniforme par le règlement définitif, et ne pourra plus être changé que d'un commun accord.

Art. VII. Chaque état riverain se charge de l'entretien des chemins de halage qui passent par son territoire, et des travaux nécessaires pour la même étendue dans le lit de la rivière, pour ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation.

Art. VIII. Il sera établi auprès de chaque bureau de perception une autorité judiciaire, pour examiner et décider d'après le règlement, en première instance toutes les affaires contentieuses qui regardent les objets fixés par ce règlement. Ces autorités judiciaires seront entretenues aux frais de l'état riverain dans lequel elles se trouvent, et prononceront leurs sentences au nom de leurs Souverains; mais les individus qui les composent prêteront serment d'observer strictement le règlement, et les juges ne pourront perdre leurs places que par un procès intenté dans toutes les formes, et par une condamnation passée contre eux. Leur procédure sera fixée par le règlement, et devra être uniforme pour tout le cours du Rhin, et aussi sommaire que possible.

Là, où un bureau de perception appartiendra à plus d'un état, les individus chargés de ces fonctions judiciaires seront nommés par le Souverain dans le territoire duquel se trouve le bureau en question, et les sentences seront prononcées en son nom; mais les frais seront fournis par tous ceux à qui la recette du bureau est commune, et dans la proportion de la part, qui leur en revient.

Art. IX. Les parties qui voudront se pourvoir en appel contre les sentences prononcées par les autorités judiciaires, spécifiées à l'article précédent, auront le choix de s'adresser pour cet effet à la Commission Centrale, dont il sera parlé ci-dessous, ou au Tribunal supérieur du pays dans lequel se trouve celui de première instance auprès duquel elles auront plaidé. Chaque état riverain s'engage à établir un pareil tribunal de seconde instance, ou d'assigner un de ceux qui existent déjà, pour la décision des causes de cette nature. Ces tribunaux prêteront également serment d'observer le règlement de navigation; leur organisation et leur procédure fera partie du règlement, et ils ne pourront point siéger dans une ville trop éloignée de la rive du Rhin. Le règlement renfermera les dispositions précises à cet égard. Leurs sentences seront définitives et ne permettront point d'autre recours.

Art. X. Afin d'établir un contrôle exact sur l'observation du règlement commun, et pour former une autorité qui puisse servir d'un moyen de communication entre les états riverains sur tout ce qui regarde la navigation, il sera créée une Commission Centrale.

Art. XI. Chaque état riverain nommera un Commissaire

pour la former, et elle se réunira régulièrement le 1 Novembre de chaque année à Mayence. Elle jugera par les circonstances et les affaires sur lesquelles elle aura à statuer, si outre cette session il sera nécessaire, qu'elle en tienne une seconde au printemps.

Le Président, qui, sans autre prérogative, sera chargé de la direction générale des travaux de la Commission, sera désigné par le sort, et renouvelé tous les mois dans le cas qu'une session se prolongeât. Un autre membre de la Commission, sur le choix duquel ses membres conviendront, tiendra le procès-verbal.

Art. XII. Afin qu'il existe une autorité permanente qui puisse aussi pendant l'absence de la Commission Centrale veiller au maintien du règlement, et à laquelle le commerce et les bateliers puissent recourir en tous temps, il sera nommé un Inspecteur en chef et trois sous-Inspecteurs.

L'Inspecteur en chef résidera également à Mayence, les sous-Inspecteurs seront destinés pour le haut-, moyen- et bas-Rhin.

Art. XIII. L'Inspecteur en chef sera nommé par la Commission Centrale à la pluralité des voix, mais de la manière suivante: on fixera un nombre idéal de voix, et le Commissaire Prussien en exercera un tiers, le Commissaire Français un sixième, le Commissaire des Pays-Bas un sixième, et celui des autres Princes Allemands, outre la Prusse, un tiers.

La distribution des voix de ces Princes sera réglée dès qu'il aura été disposé définitivement de la rive entière du Rhin; mais elle sera faite également d'après l'étendue des possessions respectives sur la rive.

Les trois sous-Inspecteurs seront nommés; l'un par la Prusse, le second alternativement par la France et les Pays-Bas, et le troisième par les autres Princes Allemands co-possesseurs de la rive, qui conviendront sur le mode de concourir à cette nomination.

Art. XIV. Les places, tant de l'Inspecteur en chef que des sous-Inspecteurs, seront à vie.

Si la Commission croyait devoir éloigner un de ses employés pour cause de mécontentement de ses services, elle pourra mettre en délibération, s'il devra simplement être remplacé par un autre, ou traduit en jugement.

Dans le premier cas, applicable également aux retraites pour cause d'infirmités, l'employé jouira d'une pension de retraite, laquelle sera de la moitié du traitement, s'il n'a pas eu dix années de service, et des deux tiers, s'il a servi dix années ou au-delà. Cette pension sera payée de la même manière que le traitement lui-même. Dans le second cas la Commission décidera, en délibérant de la manière prescrite par l'art XVII, quels seront les tribunaux qui le jugeront en première et seconde instance; l'employé obtiendra sa pension de retraite, s'il s'est acquitté entièrement, et il sera statué sur lui selon la sentence prononcée, dans le cas contraire. Aussi souvent, que la Commission mettra aux voix l'éloignement d'un des Inspecteurs, elle votera de la manière indiquée à l'art. XIII; mais l'employé ne pourra perdre sa place que lorsqu'il aura les deux tiers du nombre idéal des voix contre lui.

Art. XV. L'Inspecteur en chef, assisté des sous-Inspecteurs, est destiné à veiller à l'exécution du règlement, et

à mettre de l'ensemble dans tout ce qui regarde la police de la navigation. Il aura en conséquence le droit et le devoir d'adresser à cet égard des ordres aux bureaux de perception, et de se mettre en rapport avec les autres autorités locales des états riverains. Les employés des bureaux et les autorités locales devront lui prêter obéissance et assistance dans tout ce qui regarde l'exécution du règlement, et ne pourront surseoir à l'exécution de ses instructions que lorsqu'il dépasserait les limites de ses fonctions. Dans ce cas elles en feront incessamment rapport à leurs supérieurs.

L'Inspecteur en chef devra en outre préparer tous les matériaux, qui pourront éclairer la Commission Centrale sur l'état et les besoins de la navigation, et lui faire les propositions convenables sur les mesures, qu'il serait bon de prendre. Dans les cas urgents il pourra et devra entretenir à cet égard une correspondance avec ses membres, aussi dans le temps qu'elle ne sera pas réunie.

Art. XVI. La Commission Centrale se fera rendre compte par les Inspecteurs de leur administration, les assistera dans leurs fonctions, et surveillera la manière, dont ils s'en acquittent. Elle s'occupera en même temps de tout ce qui pourra tendre au bien général de la navigation et du commerce, et publiera à la fin de chaque année un rapport détaillé sur l'état de la navigation du Rhin, son mouvement annuel, ses progrès, les changements qui pourraient y avoir lieu, et tout ce qui intéresse le commerce intérieur et étranger.

Art. XVII. La Commission Centrale prendra ses déci-

sions à la pluralité absolue des voix, qui seront émises dans une parfaite égalité. Mais ses membres devant être regardés comme des agents des états riverains chargés de se concerter sur les intérêts communs, ses décisions ne seront obligatoires pour les états riverains, que lorsqu'ils y auront consenti par leur Commissaire.

Art. XVIII. Le traitement de l'Inspecteur en chef et des sous-Inspecteurs, mais non pas celui des Commissaires qui pourront être de simples agents temporaires, sera fixé par le règlement. Il sera à la charge de tous les états riverains, qui y contribueront dans la proportion de la part qu'ils prennent à leur nomination.

Le règlement contiendra tout ce qui appartient à l'organisation ultérieure de la Commission Centrale et de l'administration permanente, et fixera d'une manière précise et détaillée toutes ses fonctions et ses attributions.

Art. XIX. Les droits d'étape ayant été supprimés par l'art. VIII de la Convention du 15 Août 1804, la même suppression est étendue actuellement aux droits que les villes de Mayence et de Cologne exerçaient sous le nom de droits de relâche, d'échelle, ou de rompre charge (Umschlag), de façon qu'il sera libre de naviguer sur tout le cours du Rhin, du point où il devient navigable jusqu'à son embouchure dans la mer, soit en remontant, soit en descendant, sans qu'on soit obligé de rompre charge, et de verser les chargements dans d'autres embarcations dans quelque port, ville ou endroit que cela puisse être.

Art. XX. Il sera établi toutefois une police réglementaire pour obvier aux fraudes qui pourraient avoir lieu dans les

endroits d'embarcation, de décharge, ou de versements de chargements; et les taxes de grue, de quai et de magasinage, là où ces établissements existent ou seront nouvellement établis, seront fixées par le règlement d'une manière uniforme, et sans pouvoir être augmentées ensuite autrement que d'un commun accord.

Art. XXI. Aucune association, moins encore un individu qualifié batelier (là où il n'existerait point d'association) d'un des états riverains, ne pourra exercer un droit exclusif de navigation sur cette rivière, ou sur une de ses parties. Il sera libre aux sujets de chacun de ces états de rester membres d'une association d'un autre de ces états.

Art. XXII. Les douanes des états riverains n'ayant rien de commun avec les droits de la navigation, elles resteront séparées de la perception de ces derniers. Le règlement définitif renfermera les dispositions propres à empêcher, que la surveillance des douanes ne mette pas d'entraves à la navigation.

Art. XXIII. Les bateaux et nacelles de l'octroi porteront le pavillon de celui des états riverains auquel ils appartiennent, mais pour les désigner comme destinés au service de l'octroi, il y sera ajouté le mot *Rhenus*.

Art. XXIV. Les droits de la navigation du Rhin ne pourront jamais être affermés, soit en masse, soit particulièrement.

Art. XXV. Aucune demande en exemption ou modération de droits ne sera admise, ni par les préposés des bureaux, ni même par la Commission Centrale, quelles que soient la nature, l'origine et la destination des embarcations, des

effets, ou des marchandises, et à quelque personne, corps, ville ou état que les uns ou les autres appartiennent, comme aussi pour quelque service et pour quelque ordre que le transport s'en effectue.

Art. XXVI. S'il arrivait (ce qu'à Dieu ne plaise) que la guerre vint à avoir lieu entre quelques uns des états situés sur le Rhin, la perception du droit d'octroi continuera à se faire librement, sans qu'il y soit apporté d'obstacle de part ni d'autre.

Les embarcations et personnes, employées au service de l'octroi, jouiront de tous les privilèges de la neutralité. Il sera accordé des sauve-gardes pour les bureaux et les caisses de l'octroi.

Art. XXVII. La Commission actuelle ayant dû se borner à poser les principes les plus généraux, sans entrer dans tous les détails qu'il sera indispensable de régler, toutes les dispositions particulières, et nommément celles qui regardent le tarif des droits, tant celui qui est adopté pour toutes les marchandises en général, que celui pour les marchandises qui, d'après une certaine classification, paient des droits moins forts; la distribution des bureaux de perception, leur organisation et le mode de percevoir; l'organisation des autorités judiciaires de première et seconde instance, et leur procédure; l'entretien des chemins de halage et les travaux au lit de la rivière; les manifestes, le jaugeage, et la désignation des bateaux et des trains de bois; les poids, mesures et monnaies qui seront adoptés et leur réduction et évaluation; la police pour les ports d'embarcation, de décharge et de versements de chargements; les associations des bateliers; les conditions

La Commission Centrale fixera le mode de ces paiements, en adoptant, autant que possible, celui qui sera le plus favorable à ceux qui jouissent de ces rentes, et les Gouvernements débiteurs y contribueront dans la proportion de la part qu'ils ont à la recette de l'octroi. Cette proportion sera fixée une fois pour toutes par la Commission Centrale à sa première réunion, sur la base du produit de l'année commune des différents bureaux de perception, qui ont existé dans le courant des six premières années que la Convention de 1804 a été mise en activité.

Art. XXIX. Les dispositions renfermées dans les articles LXXIII—LXXVIII de la Convention du 15 Août 1804, concernant le fonds destiné à l'acquit des pensions de retraite, et aux secours accordés aux veuves et enfants des employés, le montant des vacances, le droit de retraite, le montant des pensions, et les secours à accorder aux veuves et orphelins étant intimement liés à la perception du droit en commun, cessent désormais, et le soin d'accorder des pensions de retraite aux employés de l'octroi, et des secours à leurs veuves et orphelins, est abandonné à chaque état riverain en particulier.

La Commission Centrale s'occupera nonobstant immédiatement après sa première réunion à s'arranger avec la France sur la restitution du fonds, formé en vertu de l'art. LXXIII de la Convention par la retenue de 4 pCt. sur les traitements, qui a été versé dans la caisse d'amortissement, et le Gouvernement Français s'engage à cette restitution dès que le montant de ce fonds aura été liquidé par la Commission Centrale.

Cette restitution faite, la Commission examinera, quelles pensions et secours sont encore à distribuer de ce fonds, et les assignera selon les principes de la Convention de 1804.

Les individus qui ont été employés auprès de l'octroi, à qui on ne pourrait point proposer dans le nouvel ordre de choses des places convenables, ou qui allégueraient des raisons pour ne pas les accepter, qui seraient jugées valables par la Commission Centrale, seront pensionnés et traités d'après les principes de l'art. LIX du recès de l'Empire de 1803.

Art. XXX. Les pensions des anciens employés aux péages supprimés par l'art. XXXIX du recès de 1803, seront payées par les Gouvernements Allemands co-possesseurs de la rive.

Celles, qui auraient été également accordées depuis l'époque où l'octroi de la navigation a été mis en activité, seront également payées; mais la Commission Centrale examinera et décidera, en quelle proportion les Gouvernements co-possesseurs de la rive, à l'exception toujours du Royaume des Pays-Bas, devront y contribuer.

Elle liquidera le montant de toutes ces pensions, et en arrêtera définitivement l'état qui servira de norme au payement.

Le payement, tant de ces pensions, que de celles mentionnées dans l'art. XXIX, se fera de la manière que cela est arrêté d'après l'alinéa 6 de l'art. XXVIII pour le payement des rentes.

Art. XXXI. Dès que les principes généraux sur la navigation du Rhin seront fixés au Congrès, les états riverains nommeront les individus qui formeront la Commission Centrale, et cette Commission se réunira au plus tard le premier

Juin de cette année à Mayenne. A cette même époque l'administration actuelle remettra la direction, dont elle a été chargée, à la Commission Centrale et aux autorités riveraines; la perception partielle des droits sera substituée à la perception commune, et l'on fera émaner au nom de tous les états riverains une instruction intérimistique, par laquelle on ordonnera de suivre, jusqu'à la confection et sanction définitive du nouveau règlement, la Convention du 15 Août 1804, en indiquant toutefois succinctement lesquels de ces articles se trouvent déjà supprimés par les dispositions actuelles, et quelles autres dispositions il faut déjà à présent y substituer.

Art. XXXII. Dès que la Commission Centrale sera réunie, elle s'occupera :

1. A dresser le règlement pour la navigation du Rhin. Il suffit d'observer ici, que les présents articles lui serviront d'instruction, et que les objets que le règlement devra embrasser, sont indiqués tant dans le travail actuel, que dans la Convention du 15 Août 1804, et qu'elle devra prendre à tâche de conserver tout ce que cette Convention renferme de bon et d'utile.

Lorsque le règlement sera terminé, il sera soumis à la sanction des Gouvernements riverains, et ce n'est que lorsque cette sanction aura été donnée, que le nouvel ordre de chose pourra commencer, et que la Commission Centrale pourra entrer dans ses fonctions ordinaires.

2. A remplacer l'administration centrale actuelle là où cela sera nécessaire, jusqu'à la publication du nouveau règlement.

(Suivent les signatures).

T H E S E S.

I.

Oeconomia Politica docet, fluminum navigationem ab omni impedimentorum genere liberam esse oportere.

II.

Conventio, Moguntiae contracta a^o 1831, Jure Publico in nostra civitate vim legis numquam habuit.

III:

Neque igitur judices, secundum conventionem illam instituti (Rijnscheepvaartregters), jurisdictionem habent.

IV.

Secundum legem Rhodiam, de Jactu, jactarum mercium

dominus in avarias communes, quae hodie dicuntur, contribuere non debebat.

V.

Recte Javolenus l. XXI §. 1. Dig. de acqu. vel. amitt. possessione: Quod ex naufragio expulsum est, usucapi non potest, quoniam non est in derelicto sed in deperdito.

VI.

Art. 18 Cod. M. non ita interpretandus: ut, existente societate, non solum contra societatem, sed etiam contra quemquam sociorum actio institui possit.

VII.

Recte legislator noster in art. 131 Cod. de Meth. proc. in c. civ. a principio Juris Romani recessit, quod enunciatur l. XII Dig. de acqu. vel amitt. possessione, hisce verbis: Non enim videtur possessioni renuntiasse, qui rem vindicavit.

VIII.

Jure nostro ante decoctionis declarationem (faillietverklaring) actio criminalis contra decoctorem institui nequit.

IX.

Inscriptio hypothecaria posterior infirmatur, si superior injuria extincta esse probatur.

X.

Si duo, in solidum obligati, non solvendo fiunt, creditori competit jus in verificatione, quae vocatur, contra alterum pro toto agendi, licet ab altero pro parte obligatio jam soluta sit.

XI.

Verba: “onder aftrek van alle bewijselijke korting en betaling” conclusioni citationis adjecta, eam non debilitant (art. 5. 3° Cod. de Meth. proc. in c. civ.).

XII.

Fidejussori contractus principalis rescissionem petere non licet.

XIII.

Duo delicta cohaerentia, licet non ad eundem judicem pertineant, tamen ambo ab eodem iudice dijudicanda sunt.

XIV.

Debitor, qui, invito creditore, rem suam pignori datam, contrectat, furtum committere mihi videtur.

XV.

Actor civilis in iudicio poenali (civile partij) testis in causa poenali admitti potest.

XVI.

Jus gratiae etiam, invito condemnato, adhiberi debet.
