

# Die Mainzer Akte von 1831



Der Rhein stromabwärts von Mainz vor Bingen.

[Bild: Wolfgang Pehleman]

Am 31. März 1831 wurde die *Mainzer Akte* verabschiedet. Es handelte sich dabei um einen völkerrechtlichen Vertrag zwischen den Rheinuferstaaten Frankreich, Baden, Bayern, Hessen, Nassau, Preußen und den Niederlanden. Sie trat am 16. Juni 1831 nach 15 Verhandlungsjahren mit dem gegenseitigen Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft. Die anliegenden Staaten einigten sich in der Mainzer Akte auf gemeinsame Regeln zur Schifffahrt auf dem Rhein. Die Schweiz war wegen innerer Angelegenheiten nicht an den Verhandlungen beteiligt, näherte sich jedoch nach und nach den übrigen Staaten an.[Anm. 1]

Ein besonderes Anliegen der Verhandlungspartner war das Stapelrecht, welches ganz allgemein infolge der Beschlüsse des Wiener Kongresses 1815 abgeschafft wurde. Dieses zumeist seit dem Mittelalter ausgeübte Stadtrecht verlangte von allen oder bestimmten durchreisenden Kaufleuten, ihre Waren in der Stadt zum Verkauf anbieten zu müssen oder sich durch eine Geldzahlung davon freizukaufen. Infolge des Wiener Kongresses verschwanden diese Rechte jedoch noch nicht vollständig aus dem europäischen Schiffsverkehr. Die letzten Reste des Stapelrechts mussten für jeden einzelnen europäischen Strom noch einmal gezielt beseitigt werden. Für den Rhein geschah dies in der Mainzer Akte, wodurch am 17. Juli 1831 die Städte Mainz und Köln ihr Stapelrecht verloren. Infolgedessen wurde der Rhein zu einer gemeinschaftlichen Handelsstraße, auf welcher Händler nun ohne Zwänge ihre Güter transportieren konnten. [Anm. 2]

Die den Warentransport kontrollierenden Schifffahrtsgilden lösten sich, wie in der *Mainzer Akte* vorgesehen, selbst auf. Die Rolle der von diesen organisierten, verpflichtenden Rangfahrten übernahmen nun freiwillige Rangfahrten, welche weiterhin zugelassen waren. Diese boten schnelle Transportverbindungen zwischen den großen Warenaumschlagplätzen am Rhein. Köln gelang es dabei seinen Status als Knotenpunkt zwischen Mainz, Mannheim, Frankfurt und den Niederlanden zu erhalten. Mainz verlor seinen früheren Status recht bald zugunsten von Mannheim[Anm. 3]

Neben der Beseitigung von Stadtrechten und der Ablösung von verpflichtenden Rangfahrten durch freiwillige enthielt die Mainzer Akte noch zahlreiche öffentlich-rechtliche Regelungen. So wurden Voraussetzungen für den Schifferberuf sowie die faire Behandlung und die Sicherheit der Schiffe und des Verkehrs festgeschrieben. Speziell hierfür geschaffene Rheinzollgerichte wachten darüber, dass diese Regelungen eingehalten wurden. Nicht kodifiziert wurde hingegen die Freiheit des Handels: Export- und Importbeschränkungen einzelner Staaten waren von der Akte nicht betroffen.[Anm. 4] Dieses Problems nahm sich in den deutschen Staaten allerdings ab 1834 der Deutsche Zollverein an.



Das Palais du Rhin in Strasbourg (Frankreich) ist seit 1920 Sitz der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt.[Bild: Jonathan Martz]

Die Mainzer Akte wurde in den Folgejahren immer wieder angepasst und durch insgesamt zwanzig *Supplementar-Artikel* ergänzt. Im Jahr 1868 wurde sie erneut komplett überarbeitet und als *Mannheimer Akte* neu verabschiedet. [Anm. 5] Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, welche seit 1815 stets für die inhaltliche Erarbeitung zuständig war, besteht bis heute.

**Verfasser:** Simeon Thomas Pfeiffer

#### Weiterführende Literatur:

- Strauch, Dieter: Die Entwicklung des Rheinschifffahrtsrechts zwischen 1815 und 1868. In: Looz-Corswarem, Clemens von; Mölich, Georg (Hrsg.): Der Rhein als Verkehrsweg. Essen 2007 (Politik, Recht und Wirtschaft seit dem 18. Jahrhundert, Bd. 7), S. 61-92.

**Erstellt:** 17.10.2016

**Anmerkungen:**

1. Strauch 2007, S. 69 und 71ff.
2. Strauch 2007, S. 73
3. Strauch 2007, S. 73.
4. Strauch 2007, S. 74.
5. Strauch 2007, S. 76ff.