



Service de la Navigation

# CHRONIK DER TREIDELSCHIFFFAHRT AUF DER MOSEL



historische  
Entwicklung

Technik,  
Landinfrastrukturen  
und  
Rechtsrahmen  
der  
"luxemburgischen"  
Mosel

François MERTEN

Deckblatt:

Urkadasteraufnahme der Stadt Grevenmacher (zwischen 1818 und 1830 aufgenommen) – der seinerzeitige Treidelweg ist gut erkennbar.

Quellenangaben:

Soweit nicht direkt am Objekt angegeben gilt folgendes:

Für die Kadasterpläne gilt: «© ORIGINE CADASTRE: DROITS RESERVES A L'ETAT DU GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG - COPIE ET REPRODUCTION INTERDITES »

Für die Informationen welche sich auf Zeitungsartikel beziehen gilt:

„Numérisés par la Bibliothèque nationale de Luxembourg, [www.eluxemburgensia.lu](http://www.eluxemburgensia.lu)“.

Für die Informationen im Zusammenhang mit Baumaßnahmen am Treidelweg gilt: © Archives nationales de Luxembourg

Für die historischen Gesetzestexte, sowie für die Flusskarten und Lichtbilder gilt: © Archive des Service de la Navigation, bzw. Archiv des Autors.

An einem Strom geboren zu werden,  
im Bannkreis eines großen Flusses aufzuwachsen,  
ist ein besonderes Geschenk.

*Carl Zuckmayer*

(aus "Als wär`s ein Stück von mir")



# Entwicklung der Treidelschiffahrt und der Landinfrastrukturen der Luxemburger Mosel

## Nachweis & geschichtlicher Rückblick

### Inhalt:

<b>I.</b>	<b>EINFÜHRUNG .....</b>	<b>3</b>
<b>II.</b>	<b>DIE TECHNIK DER TREIDELSCHIFFFAHRT .....</b>	<b>4</b>
II. 1.	NATÜRLICHE VORAUSSETZUNGEN .....	5
II. 2.	TREIDELSCHIFFE .....	8
II. 3.	TREIDELTECHNIK .....	11
<b>III.</b>	<b>LANDSEITIGE INFRASTRUKTUR DER „LUXEMBURGISCHEN MOSEL“ - VOM TREIDELPFAD ZUM TREIDELWEG .....</b>	<b>15</b>
III.1.	HISTORISCHE ENTWICKLUNG .....	15
III.2.	BAULICHE GESTALTUNG DER TREIDELWEGE .....	19
III.3.	CHRONOLOGIE DES VERLAUFES DER TREIDELWEGE IM UNTERSUCHUNGSBEREICH .....	22
III.3.1.	VERLAUF DES TREIDELWEGES IM JAHRE 1772 .....	25
III.3.2.	VERLAUF DES TREIDELWEGES IM JAHRE 1833 .....	30
III.3.3.	ENTWICKLUNGEN WÄHREND DER MUTATIONSPHASE .....	34
III.3.4.	DIE ENTWICKLUNG IM ZEITRAFFER .....	55
<b>IV.</b>	<b>WIRTSCHAFTLICHE BEDEUTUNG DER TREIDELSCHIFFFAHRT .....</b>	<b>60</b>
<b>V.</b>	<b>HISTORISCHE ENTWICKLUNG DES WASSER- UND WEGERECHTES DER LUX. MOSELSTRECKE .....</b>	<b>65</b>
V.1.	ZUSAMMENFASSUNG UND ABSCHLIEßENDE WÜRDIGUNG DES RECHTSRAHMENS .....	77
<b>VI.</b>	<b>NACHWORT .....</b>	<b>85</b>
<b>VII.</b>	<b>STICHWORTVERZEICHNIS .....</b>	<b>86</b>
<b>VIII.</b>	<b>ARCHIV DER HISTORISCHEN RECHTSERLASSE .....</b>	<b>91</b>



## I. Einführung

Selten werden die reiche Vergangenheit der Moselschiffahrt und ihre Wichtigkeit für den wirtschaftlichen Erfolg ihrem Stellenwert nach gewürdigt. Auch wenn es hinlänglich bekannt ist, dass seit mehr als 2000 Jahren die Mosel eine Funktion als Verkehrsader innehatte, bleiben die Details gemeinhin unbekannt. Der Treidelepoche auf der Mosel wurde bisher in der nationalen Literatur wenig Beachtung geschenkt. Bezeugend ist in dieser Hinsicht z.B. die letztlich im Rahmen des „plan sectoriel Paysages“ erstellte Auflistung der „Relikte historischer und tradierter Nutzungsformen“, wo die Treidelwege des luxemburgischen Moselufers als landschaftlich relevante historische Nutzungsformen keine Erwähnung finden<sup>1</sup>.

Solange ein umfassendes Landstraßennetz und leistungsfähige Transportmittel nicht zur Verfügung standen war jedoch die Mosel für unsere Großregion die zentrale Verkehrsader. Im Zeitalter der gigantischen Verkehrsströme wird dies leichtfertig als Selbstverständlichkeit hingenommen. Dabei war lange Zeit die Moselschiffahrt dem Straßentransport sowohl für den Waren- wie auch den Personentransport an Effizienz und Sicherheit überlegen.

Bis zum Aufkommen der motorisierten Binnenschiffe wurde auf der Mosel getreidelt. Die alten Treidelwege von denen aus die Schiffe bergwärts gegen die Strömung gezogen wurden sind heute nicht direkt als solche erkennbar, da sie urbanistisch größtenteils zu Straßen, Fahrrad-oder Spazierwegen, bzw. Betriebswege der Wasserstraße umfunktioniert wurden.

Daher das Unterfangen, die vorhandenen Überlieferungen vom Werden und Wandel der Treidelschiffahrt auf der „Luxemburger Mosel“ zusammenzutragen und so aufzubereiten damit die Nachwelt diese wichtige Etappe in der Zeitgeschichte korrekt in das Gesamtbild einordnen kann.

Der vorliegende Beitrag dokumentiert die Chronologie der Entwicklung der Welt der Treidelschiffahrt, wobei der Fokus auf die Aspekte der geschichtlichen Entwicklung der landseitigen infrastrukturellen Voraussetzungen und die Genesis der Rechtsverhältnisse der Treidelwege der „luxemburgischen“ Mosel gelegt wird. Hinweise auf die für die Arbeit relevanten Quellen, sowie Zusatzinformationen und Erläuterungen finden sich in Fußnoten.

Aufgrund der Fülle des Stoffes können nicht alle Aspekte erschöpfend behandelt werden, dies sollte Anregung zu einer sinnvollen Weiterbeschäftigung mit dem Thema sein.

---

<sup>1</sup> Plan sectoriel « Paysages » Document technique explicatif – Annexe 1 : Landschaftsanalyse, Kapitel 3.1 Relikte historischer und tradierter Nutzungsformen, Seite 54.

## II. Die Technik der Treidelschiffahrt

Befahren wurde die Mosel wohl bereits in keltischer Zeit. Dokumentiert ist die Treidelschiffahrt seit der römischen Antike. Bis zu dieser Zeit musste das Befahren der Mosel gegen die Strömung außerordentlich mühselig mittels Staken oder Rudern bewältigt werden.

Die Römer führten das viel effektivere Treideln ein und legten hierzu am Ufer entlang Leinpfade an. Auf diesen dominierte zunächst der Zug durch Menschen. Hiervon zeugen Steinreliefs der Igeler Säule oder Grabmalquadern aus Neumagen. Sie befuhren den Strom mit Lastkähnen, mit nur 40 cm Tiefgang und ca. 6000 kg Traglast. Flussabwärts ließ man sich damals treiben oder griff, wenn man es eilig hatte zu den Rudern. Flussaufwärts dagegen wurden die Boote „gestakt“<sup>2</sup>, oder an Seilen über die „Treidelpfade“ vom Ufer aus gezogen.

Somit stellt sich die Frage: Was ist Treideln und wie verkehrten damals die Schiffe? Diese berechtigten Fragen werden nachstehend behandelt.

Unter Treideln wird gemeinhin das Ziehen der Schiffe gegen die Strömung von Land aus mittels eines Zugseils durch Menschen oder Zugtiere verstanden.

Flussabwärts ließen sich die Schiffe treiben und zur Kurskorrektur wurde gestakt, d.h. mit Hilfe von Stangen vom Gewässergrund so abgestoßen, bzw. weitergestemmt, damit sie „Aufs Ruder“ gingen.

Gesegelt wurde auf der Mosel auf Grund der sehr begrenzten Fahrinne und der wechselhaften Windverhältnisse kaum.

Für die Mosel in der Spätantike bezeugt um 341 Ausonius, Dichter und Erzieher des Kaisers Gratian in Trier in seiner Reisebeschreibung Mosella die Treidelschiffahrt auf der Mosel, d.h. implizit das Vorhandensein eines Leinpfades in der römischen Zeit<sup>3</sup>.

An der Mosel reichte auf Grund der grösser werdenden Schiffe ab dem Spätmittelalter die menschliche Zugkraft nicht mehr aus. Voraussetzung für den Einsatz der Pferdekraft waren aber gut ausgebaute Uferwege, denn auf schlammigem oder kiesigem Untergrund konnten die Pferde ihre Zugkraft nicht entfalten. Die Treidelpfade wurden in der Folge nach und nach zu Treidelwegen ausgebaut, so dass auch mit Pferden getreidelt werden konnte.

Die Vorzüge des Wasserweges lagen einerseits in der Möglichkeit schwere Güter, wie etwa Bau- oder Mühlsteine, aber auch Weinfässer, über längere Strecken zu transportieren und zum anderem in der im Großen und Ganzen gegebenen Sicherheit gegenüber den

---

<sup>2</sup> Staken = Fortbewegung durch Abstoßen vom Grund des Gewässers mittels einer langen Stange.

<sup>3</sup> (Vers 41&42) *“Und wenn am Ufer Schifferseut, indem das Schlepptau nie erschlafft, mit ihrem Nacken spannen das an den Mast gebundene Seil“*



Landwegen. Bis zum Industriezeitalter wird wohl auch die vergleichsweise hohe Geschwindigkeit der Treidelschiffe im Talverkehr von Bedeutung gewesen sein.

### II. 1. Natürliche Voraussetzungen

Die kontinuierliche Schifffahrt war auf der Mosel seit jeher immer wieder eingeschränkt durch natürliche und andere Hemmnisse wie Fischwehre oder unzählige Zollstationen. Wegen der Komplexität des Themas kann im Rahmen der vorliegenden Abhandlung nicht weiter auf letztere Barrieren eingegangen werden.

Der Zustand der Mosel war von Natur aus für die Schifffahrt wenig günstig, stark schwankende Abflüsse, ungleichmäßiges Gefälle, Untiefen mit den damit einhergehenden Stromschnellen, große Steine, Sandbänke und Fischwehre erschwerten in hohem Masse das Befahren der Mosel.

Eine sehr wertvolle Quelle hierzu ist die Arbeit von Le Masson & Le Joindre von 1835 die ein sehr sorgfältig recherchiertes und dokumentiertes Bild der Moselschifffahrt darstellt<sup>4</sup>.

Gemäß den Feststellungen von Le Masson & Le Joindre<sup>5</sup> konnte die Mosel im Berichtsraum, „auf Grund einer Reihe von Untiefen, als eine Folge von Haltungen angesehen werden“. Die Strömung wurde allgemein schwach bezeichnet, da das Gefälle sich hauptsächlich in der Höhe der Untiefen bemerkbar machte. In diesen Bereichen kam es daher zu sehr ausgeprägten Strömungen mit entsprechend hoher Wellenbildung.

Im Berichtsraum wurden anlässlich einer Bereisung 1833 von Le Masson & Le Joindre als Untiefen (oder Schwellen) (haut-fonds) ausgemacht<sup>6</sup>:

---

<sup>4</sup> Le Masson & Le Joindre - Mémoire sur la navigation de la Moselle Seite 25 & svts. 1835 herausgegeben von der « Académie royale de Metz ». Es handelt sich hierbei um eine sehr wertvolle, da ausführliche historische Quelle zum damaligen Zustand der Moselschifffahrt und der Möglichkeiten zur Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen. Verfasser waren zwei Ingenieure der Administration des Ponts et Chaussées, Le Masson, der damalige Chef dieser Behörde und sein Mitarbeiter Le Joindre.

<sup>5</sup> Mémoire, wie vorgenannt, Seite 331

<sup>6</sup> Le Masson & Le Joindre - Mémoire sur la navigation de la Moselle Seite 334 & 335

<b>Untiefen im Berichtsraum im Jahre 1833</b>			
<b>Ortslage</b>	<b>Ungefähre Länge (m)</b>	<b>Minimale Tiefe beim Niedrigwasser von 1832 (m)</b>	<b>Bemerkungen</b>
Peich (Bech-Kleinmacher)	140	0,45	Diese Untiefe hat zwei Abschnitte, einer von 100 m Länge und ein anderer mit einer Länge von 40 m.
Poltzein (Palzem)	400	0,40	Begreift zwei Abschnitte, einer von 100m Länge mit felsigem Untergrund, und einer von 300m Länge mit kiesigem Untergrund.
Wehr von St. Simeon (zwischen Palzem und Wehr gelegen)	100	0,55	Schwierige Durchfahrt auf Grund der hohen Geschwindigkeit der Strömung.
Wehr von „Ihnen“ (Ehnen)	Nicht aufgenommen	0,55	Schwierige Durchfahrt, dieses, wie auch das vorgenannte Wehr scheint ein ehemaliges Fischwehr gewesen zu sein.
Furt von Nittel, Pusterha genannt	300	0,40	Diese steinige Untiefe wird gemäß den Schifffahrtstreibenden des Öfteren freigemacht.
Wehr von Wellen	200	0,45	Schnelle Strömung und hohe Wellen.
Merten (Mertert)	300	0,45	Diese Untiefe ist sehr schwierig, das Flussbett besteht aus großem Kies.
Wasserbillig (Mündung der Sauer)	100	0,50	Unterhalb eines erhaltenen Fischwehres.

Im Durchschnitt befand sich somit etwa alle 4,6 km im Moselbett eine die Schifffahrt behindernde und gefährdende Untiefe/Schwelle. Diese seichten Stellen, welche für die Schifffahrt Untiefen darstellten waren eigentlich von alters her bekannte Furten an denen die Mosel bei niedriger Wasserführung zu Fuß oder mit Fahrzeugen durchquert werden konnte.

Es ist klar, dass im Treidelzeitalter die Schifffahrt ausgesprochen abhängig von den jeweiligen Abflussbedingungen war. Anhand der Darstellung von Le Masson & Le Joindre konnte die Treidelschiffahrt auf der Mosel im Laufe eines Abflussjahres wie folgt ausgeübt werden:

<b>Abflussverhältnisse und Schifffahrtsbedingungen zu Zeiten der Treidelschifffahrt (Zustand 1835)<sup>7</sup></b>				
<b>Abflussverhältnisse</b>	<b>Dauer (Monate)</b>	<b>Zulässiger Tiefgang der Schiffe (m)</b>	<b>Ladepazität eines Regeltreidelzuges bestehend aus drei Schiffen (Tonnen)</b>	<b>Bemerkungen</b>
Niedrigste Wasserstände	3	0,4 – 0,5	2,3 – 3	Unter diesen Bedingungen werden die Steinkohlentransporte eingestellt, nur die wertvolleren Waren wie Eisenwaren, Färberkrapp und dgl. konnten ohne Verluste befördert werden.
Niedrigwasser für die Steinkohleschifffahrt	3	0,55 – 0,60	3,4 – 4,6	Ab diesen Wasserständen konnten Steinkohlentransporte gewinnbringend durchgeführt werden.
Gute Abflussbedingungen	3,5	0,65 – 0,80	8,4 – 13,3	Unter diesen Umständen wird der Treidelverkehr sehr rege.
Beste Abflussbedingungen	1	1 – 1,14	14,6 – 14,7	Diese Wasserstände gehen gemeinhin im Zusammenhang mit Hochwässern einher und sind zu kurz um die Abwicklung einer gesamten Reise zu gewährleisten.
Schifffahrtsunterbrechungen auf Grund von Hochwasser oder Eisgangs	1,5	./.		Auf der Obermosel wird die Schifffahrt ab Wasserständen von etwa 1,6 m oberhalb der Niedrigwasserstände eingestellt, auf der Untermosel bei ungefähr 2,2 Metern.

Hieraus lässt sich leicht ableiten, dass unter diesen Umständen die Moselschiffer keine größeren Fahrzeuge einsetzen konnten und der Nachfrage ohne flussbauliche Maßnahmen nicht gerecht werden konnte. Da die Wirtschaft der Großregion diesen Zustand auf Dauer nicht verkraften konnte kam es etwas später zu Ausbaumaßnahmen welche zum Ziel hatten

<sup>7</sup> Gemäß Le Masson & Le Joindre Seite 364 & ff.

Hindernisse zu beseitigen und der Schifffahrt durchgängig eine größere Wassertiefe zur Verfügung zu stellen. Auf diese Aspekte kann hier aber nicht weiter eingegangen werden.

## II. 2. Treidelschiffe

Wegen der vielfach seichten Mosel konnten nur Flachschiiffe mit geringem Tiefgang zum Einsatz kommen. Bis zu den ersten flussbaulichen Maßnahmen musste in Trockenzeiten die Schifffahrt gemeinhin ruhen.

Die auf der Mosel zum Einsatz gekommenen Schiffe sind seit Beginn der Neuzeit recht gut dokumentiert.

Gemäß Le Masson & Le Joindre bestand ein klassischer Treidelzug auf der Mosel aus drei Fahrzeugen:

- Einem großem Herren-Schiff, **Treubert** genannt (maître-bateau / bateau-loge), zur Güterbeförderung bestimmt, mit Unterkunft des Schiffers.
- Ein mittelgroßes Güter-Schiff, **Kaine** genannt. Hierbei handelt es sich um das häufigste und wirtschaftlichste der typischen Moselschiffe des Treidelzeitalters. Es war ein schlankes Flachbodenschiff mit geringem Tiefgang, Trapezquerschnitt und Schweberuder am Heck. Im großen Verband wurde die Kaine flusseitig längs des großen Schiffes, etwas nach achtern hin versetzt so seitlich festgemacht, dass die Funktion der Ruder gewährleistet und der Übergang zwischen den Schiffen möglich blieb.
- Einem Vielzweckfahrzeug, **Bornachen** (champ-des-vignes) genannt. Er wurde im Treidelzug mitgeführt, um an Untiefen, oder bei Festfahrungen einen Teil der Ladung der größeren Schiffe zu übernehmen und diese so zu leichtern. Dem Bornachen fiel aber auch die wichtige Funktion des Übersetzens der Treidelpferde zu, wenn der Treidelweg das Ufer wechselte.

So ausgerüstet konnte ein Treidelzug flexibel auf die moseltypischen Ansprüche reagieren, an flachen Ufern konnte über den Bornachen verladen werden, während die Kaine im tieferen Wasser verbleiben konnte.

Zu Berg wurde ein solcher Treidelzug je nach Wasserstand, von 6 bis 12 Pferden gezogen.

Im Rahmen dieser Aufnahme wird desweiteren erwähnt, dass es sich in der Regel um sehr sorgfältig gebaute Schiffe handelte. Kaine wurden an der Mosel und der Saar, aber auch an der Sauer in Echternach gebaut. Es sei darauf hingewiesen, dass es sich ausschließlich um Schiffe aus Holz handelt.

Die Abmessungen der typischen Treidelschiffe aus dieser Zeit gehen aus der nachstehenden Tabelle<sup>8</sup> hervor.

Bezeichnung der Schiffe	Länge (m)	Abmessungen		Höhe Bordwand (m)	Leertiefgang (m)	Maximale Ladefähigkeit (tonnen)	Bemerkungen
		Breite in Schiffsmittle Oben (m)	Unten (m)				
Grosses Herren-Schiff, Treubert genannt (maître-bateau / bateau-loge)	26	5,20	3,90	1,30	0,33	85	Die Laderaumlänge betrug nicht mehr als 18m. Es konnte nur bei höheren Wasserständen eingesetzt werden.
Mittelgroße Schiffe, Kaine genannt	23	4,55	3,25	1,15	0,27	75	Typische Abmessungen einer Kaine im Verkehr zwischen Metz und Trier – unterhalb Sauer und Saar waren auch leicht größere Schiffe möglich.
Bornachen	16,20	3,90	2,60	1,00	0,10	30	

Wegen des felsigen Untergrundes waren die Moselschiffe äußerst stark gebaut, mit plattem, verstärktem Boden und geringem Tiefgang. Die hölzernen Schweberuder waren frei hängend und waren so eingerichtet, dass sie bei Grundberührung nicht abreißen konnten.

<sup>8</sup> Mémoire Le Masson & Le Joindre, Seite 26.



Abbildung 1: Treidelszene<sup>9</sup> auf der Mosel mit Grevenmacher im Hintergrund (+/- 1850)  
- Lithographie von Franz Heldenstein

<sup>9</sup> Ein einzigartiges Dokument von seltener Schönheit und von großer Präzision: Ein Treidelzug bestehend aus einer Kaine und einem Bornachen wird von zwei Pferden bergwärts gezogen.  
Bemerkung: Aus derzeit nicht nachvollziehbarem Grund gehen die Pferde ziehend durch die Mosel, was wegen der sichtbaren Strömung für Pferde, Halfen und Schiffer eine harte und gefährliche Aktion war. Vielleicht deutet dies auf einen unbegehbaren Treidelweg hin. Ein Uferwechsel der Zugpferde wie verschiedentlich gedeutet, erscheint wegen der erkennbaren Strömung und der am linken Ufer der Mosel beschäftigten Personen, eher unwahrscheinlich.

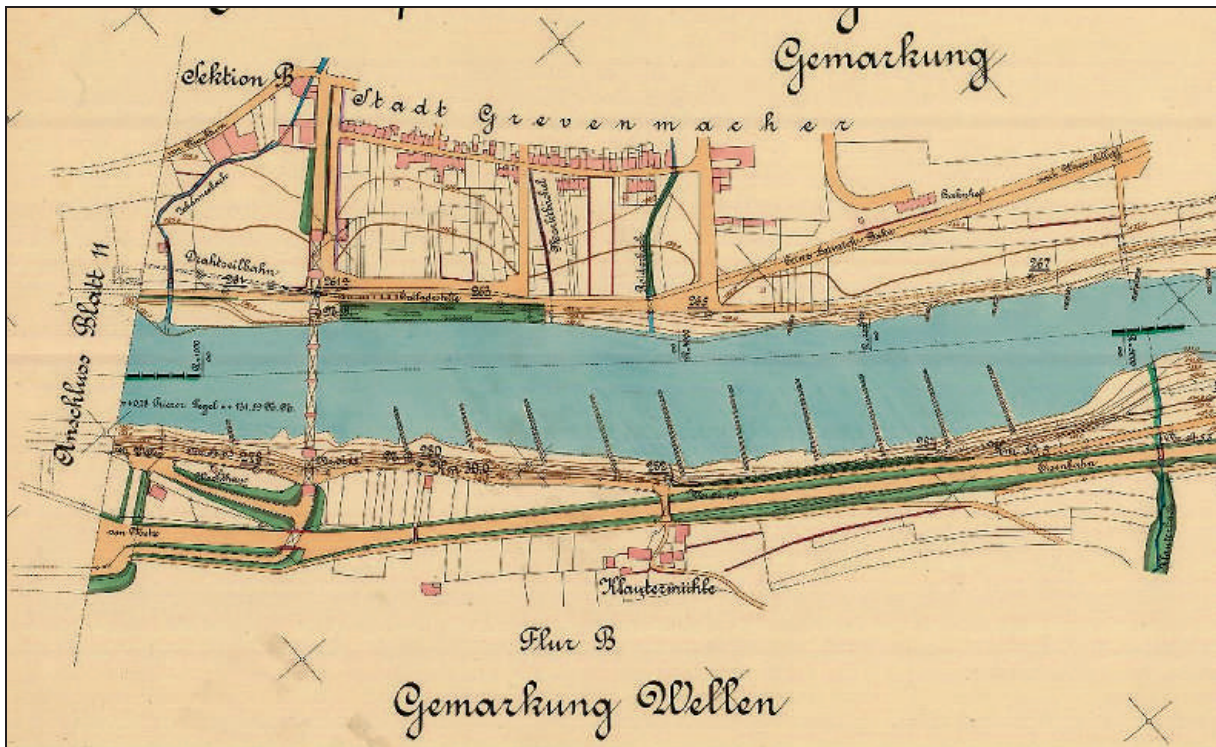


Abbildung 2: Die Moselstrecke auf der die Treidelszene 1850 von Heldenstein dokumentiert wurde. Hier eine hochwertige kartographische Aufnahme aus der sich der Zustand im Jahre 1909 ablesen lässt (Auszug).

Auf der Mosel kommen seit 1964 moderne Motorschiffe mit mehr als 6 oder 12 Pferdestärken zum Einsatz. Ob die energetische, wirtschaftliche oder soziale Bilanz eine bessere gewesen ist sei dahingestellt.

### II.3 Treideltechnik<sup>10,11</sup>

In der Antike wurden offensichtlich für das Treideln keine Zugtiere eingesetzt. Dies erklärt sich wahrscheinlich aus der Tatsache, dass Ochsen und Maultiere zu langsam waren und Pferde wegen der ungünstigen Treidelpfade keine Zugleistung erbringen konnten. Zudem waren Pferde zu kostbar, sie wurden vordringlicher für das römische Heer benötigt.

Es wurde bereits erwähnt, dass ein großer Treidelzug auf der Mosel typischerweise aus drei Schiffen bestand, dem großen Schiff, der längsseits liegenden Kaine und dem Bornachen.

Der Aufwand an Menschenkraft für das Schleppen der Schiffe hing stark von den Strömungsverhältnissen ab. Als Durchschnittswert konnte man etwa 2 Tonnen Last pro Mann ansetzen. Nachdem sich der Pferdezug durchgesetzt hatte galt der Grundsatz, dass

<sup>10</sup> Le Masson & Le Joindre 1835 - Mémoire sur la navigation de la Moselle Seite 26 & ff.

<sup>11</sup> Siehe hierzu auch Abschnitt 2.2 Treidelschiffahrt von Karl-Heinz Zimmer im Katalog zur Ausstellung „2000 Jahre Schifffahrt auf der Mosel“ im Stadtmuseum Trier

für 15 Tonnen Last jeweils 1 Pferd oder 7-8 Treidelknechte benötigt wurden<sup>12</sup>. Ein großer Treidelzug musste demnach, abhängig von der Beladung und der Wasserführung der Mosel von sechs bis zwölf Zugpferden gezogen werden<sup>13</sup>. Für die Engstelle Wormeldingen ist z. B. überliefert, dass dort für die Durchfahrt ein Dutzend Pferde gebraucht wurde, während gemeinhin ein Gespann von 6 Pferden genügte um ein Schiff mit mehreren Anhängen (großer Treidelzug) zu ziehen<sup>14</sup>.

Um ihre Kraft voll entfalten zu können waren die Pferde mittels einem besonderen Geschirr an der Schiffsleine angespannt. Die Pferde wurden von Gehilfen an Land, **Halfen** (auch Leinenreiter) genannt, geführt. Jeder Halfe führte in der Regel ein Gespann von drei, ausnahmsweise (Personentransporte oder Leerfahrten) auch von zwei Pferden in Tandemformation (Pferde hintereinander). Bei Bedarf (tief abgeladene Schiffe, starke Strömung) wurde der Zug von mehreren Zwei- oder Dreispännern (drei Pferde nebeneinander) gezogen. Dies hatte u.a. den Vorteil, dass bei Ausfall eines Gespannes das oder die anderen Gespanne den Treidelzug halten konnten.

Der Schiffer hatte an Bord seines Schiffes das Steuerruder so zu halten, dass das Schiff, bzw. der Treidelzug in angemessenem Abstand vom Ufer verblieb. Die Arbeitszeiten beliefen sich auf 8 bis 12 Stunden pro Tag. Die Treidelgeschwindigkeit beim Pferdezug zu Berg betrug etwa 2 bis 3 km pro Stunde, so dass von Tagesleistungen zwischen 16 und 36 km ausgegangen werden kann.

Zum Schleppen wurde die am Schiff befestigte Treidelleine durch einen besonderen Knoten, der den Namen Halfenknoten hatte, am Sielscheid (breiter Riemen um die Brust der Pferdes) befestigt. Der Halfe saß meist einseitig auf dem Pferd, er behielt den Treidelzug immer im Blick und konnte so Gefahrensituationen rechtzeitig erkennen und sich gegebenenfalls landwärts in Sicherheit bringen. Die linke Hand hatte er stets griffbereit für den Bummes (Weinkrug) und für seine Heeb (kleines Beil). In der Folge wird erläutert werden, wieso die Heeb ein ganz wichtiges Werkzeug war. In der rechten Hand hielt der Halfe die Geischel (Peitsche). Mit der Peitsche trieb er die Pferde an, schlug sie aber selten, sondern fuchtelte vor sich hin und her und knallte damit, dass Berg und Tal widerhallten.

Wegen der erforderlichen großen Länge der Leine, bzw. ihres tiefen Durchhängens führte die Treidelleine von den Pferden nicht zum Schiffsrumpf, sondern hoch zum Schiffsmast. Von dort aus wurde sie durch eine Umkehrschleife weiter zum Hinterschiff geführt, wo sie an einem Rangen derart befestigt war, dass der Steuermann sie jederzeit anziehen oder fieren und im äußersten Notfall auch losmachen konnte.

Der Mast befand sich in der Regel im vorderen Drittel des Schiffes und war durch zusätzliche Taue zur Kraftübertragung mit dem Rumpf verbunden. Das Zugseil hatte aber auch eine Verbindung mit dem Bug. Ein Seil mit einer Öse ging vom Zugseil ab zum

---

<sup>12</sup> Gemäß Werner Böcking Schiffe auf dem Rhein in drei Jahrtausenden, Seite 30

<sup>13</sup> Le Masson & Le Joindre 1835 - Mémoire sur la navigation de la Moselle Seite 26&27.

<sup>14</sup> Albert Calmès – Quand les chalands naviguaient sur la Moselle.



Bugrangen, wo es nach Bedarf angezogen oder nachgelassen werden konnte. Dies war sehr hilfreich, wenn es darum ging den Kurs des Hauptschiffes gegenüber dem Ufer zu verändern. Das Fieren der „Steuerleine“ war auch dann geboten, wenn das Zugseil über Hindernisse (wie z.B. Uferbewuchs, andere Schiffe oder dergleichen), die sich zwischen Leinpfad und Treidelzug befanden hinweg geführt werden musste.

Vorgenanntes gilt nur für die Bergfahrt, abgesehen von Zughilfen bei Untiefen erfolgte die Talfahrt treibend, d.h. gänzlich ohne den Einsatz von Pferden.

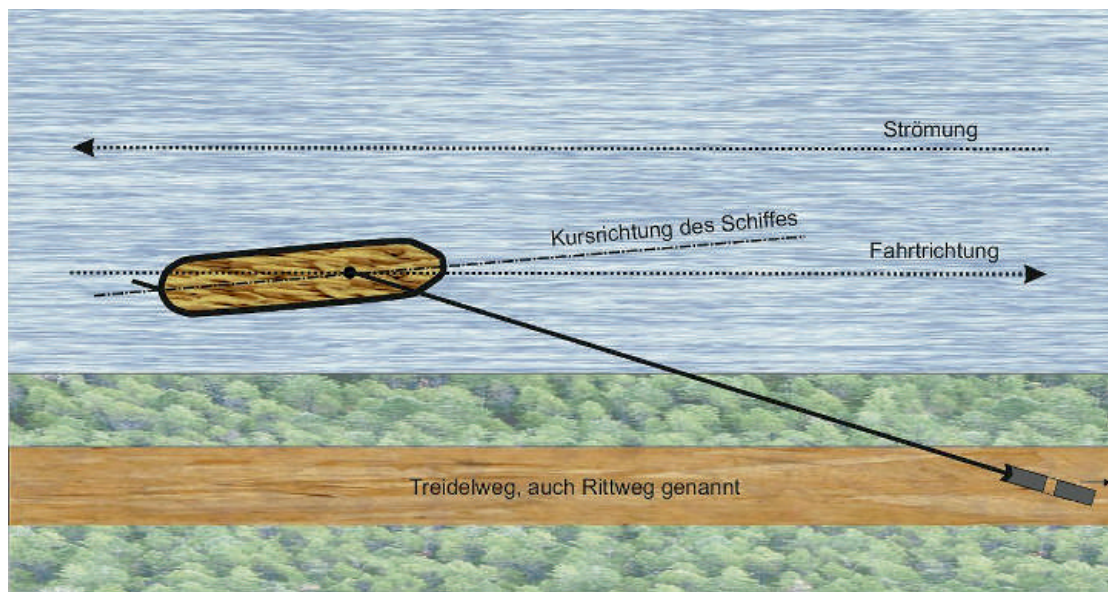


Abbildung 3: Die Treideltechnik – Die Kursrichtung musste so an die Strömungskraft angepasst werden, dass die Fahrtrichtung parallel zur Uferlinie verlief.

Auf alten Darstellungen wirken die Treidelpferde und die Halfen in idyllischer Umgebung desöfteren recht romantisch. Tatsächlich waren die Arbeitsbedingungen für Tier und Mensch überaus hart und mühevoll und alles andere als beschaulich, denn das Treideln auf der Mosel bedeutete gefahrenvolle Schwerstarbeit für die Pferde, Halfen und Schiffer. Damit das Schiff durch den schrägen Zug nicht ans Ufer gezogen wurde, musste der Steuermann am Ruder ständig gegen die landwärts gerichtete Zugkraft anlenken und das Schiff dabei immer parallel zur oft in Richtung und Stärke wechselnden, Strömungs-, und Windkraft halten. Die Pferde wurden schwer beansprucht; sie mussten meist schief gehen. Die Leine musste soweit möglich immer strak (unter Zug) verbleiben, sie durfte weder Berührung mit dem Wasser noch mit Hindernissen an Land haben.

Besonders anspruchsvoll waren auch das Durchfahren der Furten oder die erforderlichen Manöver zum Uferwechsel der Zuggpferde, wenn der Leinpfad nur auf dem anderen Ufer weiterführte. Auch kam es vor dass der Leinpfad unter Wasser stand oder dass beim Wechseln der Leinpfade das Wasser durchwatet werden musste. Es war demnach unerlässlich, dass der Schiffer und die Halfen eine gut abgestimmte Gemeinschaft bilden mussten.

Die Technik der Treidelschiffahrt war demnach alles andere als ungefährlich. Besonders gefürchtet waren die Stromschnellen und Untiefen wo die Pferde alle Kraft aufbieten mussten um gegen die Strömung vorwärts zu kommen. Bei besonders starker Strömung oder übermüdeten Pferden konnte es vorkommen, dass die Pferde es nicht schafften und der Treidelzug, inklusive Pferde und Halfen rückwärts getrieben wurde. In einem solchem Notfall hatten die Halfen keine Wahl, sie mussten mit dem schweren Haumesser, das wie eine längliche Axt aussah, das Zugseil kappen, damit die Pferde nicht ins Wasser mitgerissen wurden. Geschah dies dennoch einmal, so waren meist die Pferde verloren, sie versanken rückwärts von den Schiffen gezogen in den Fluten. Dafür saßen die Halfen immer einseitig auf dem Pferd, um im Notfall schnell in Richtung Land abspringen zu können.

An bedrohlichen Stellen erbat man gemeinhin beim heiligen Nikolaus um Beistand, was die zahlreichen Nikolausstatuen und -kapellen erklärt.

Aber in zahlreichen Moselorten konnten auch Halfen mit Heuerpferden angemietet werden. An diesen Treidel- oder Pferderelaisstationen, standen im günstigsten Falle ausgeruhte Pferde bereit. Hier wurde auch die Versorgung der Halfen sichergestellt, diverse Gasthäuser mit dem Namen „zum Anker“ zeugen noch aus dieser Zeit. In der Blütezeit der Treidelschiffahrt wurden so z.B. in Koblenz hundert Schiffspferde und in Wasserbillig achtzig Pferde für den Halfendienst bereitgehalten<sup>15</sup>.

Diese Technik hielt sich, fast unverändert, bis ins 20. Jahrhundert hinein.

---

<sup>15</sup> Helmut Betz – Historisches vom Strom, Band XXIV - Gelsenkirchen 2006, Seite 15

### III. Landseitige Infrastruktur der „luxemburgischen Mosel“ - vom Treidelpfad zum Treidelweg

#### III.1. Historische Entwicklung

Gemeinhin wird davon ausgegangen, dass bereits in der Antike der Verkehr auf der Mosel wesentlich lebhafter gewesen ist als zu Lande. Seit dieser Zeit wurde auf der Mosel getreidelt.

Die Aufrechterhaltung einer leistungsfähigen Treidelschiffahrt erforderte landseitig die Schaffung und Unterhaltung von entsprechenden Voraussetzungen zum Schleppen der Schiffe gegen die Strömung.

Auf der Mosel stammen erste Maßnahmen in dieser Hinsicht aus der Römerzeit. Genau wie zu Lande legte das römische Militär am Ufer der Mosel einen durchgängigen Pfad an, von dem aus Schlepptmannschaften die Schiffe zu Berg am Seil ziehen konnten. Das war lange Zeit die einzige Infrastruktur die die Treidelschiffahrt für die Bergfahrt benötigte.

Durch das Treideln wurde die Fahrt zu Berg, d.h. gegen die Strömung, gegenüber dem zuvor gebräuchlichem Staken und Rudern wesentlich effektiver.<sup>16</sup>

Auf den sogenannten Leinpfaden dominierte zunächst der Zug durch Menschen. Der Einsatz von Tieren, d.h. von Pferden erforderte einen weiteren Ausbau, denn zur Entfaltung ihrer ganzen Kraft benötigten die Zugpferde einen festen Untergrund. Schlammiger oder kiesiger Boden war hierzu denkbar ungeeignet. Der Uferbewuchs musste niedrig gehalten werden, damit die Schleppeine sich nicht darin verhedderte.

Die gängig genutzten Begriffe Treidelpfad und Leinpfad, bezeichnen nichts anderes als, einen am Ufer schiffbarer Flüsse angelegter Pfad, von dem aus Schlepptmannschaften die bergfahrenden Schiffe am Seil zogen. Nachdem die Treidelpfade nach und nach zu Wegen ausgebaut worden waren kam es auch zu einer begrifflichen Evolution, der durchaus passende Ausdruck „Ritt- oder Treidelweg“ wurde zunehmend benutzt, ohne dass die anderen Bezeichnungen jedoch in Vergessenheit gerieten wären. Die Bedeutung der drei Begriffe Rittweg, Leinpfad und Treidelpfad/-weg blieb allerdings unverändert, hiermit wurde im alltäglichen Sprachgebrauch die erforderliche landseitige Infrastruktur der Treidelschiffahrt bezeichnet.

Ungeachtet des regionalen Sprachgebrauchs wird in der Folge in Anlehnung an den französischen Begriff „chemin de halage“ die Bezeichnung „**Treidelweg**“ bevorzugt angewendet werden.

---

<sup>16</sup> Martin Eckhold - Flüsse und Kanäle, Seite 94

Um dem Zugseil den nötigen Freiraum zu gewährleisten musste das Ufer von Bäumen, Buschwerk und anderen Hindernissen frei gehalten werden. Die Treidelschiffahrt litt indes oftmals unter dem schlechten Zustand der Treidelwege. Wenn sie nicht ganz fehlten, so waren die Treidelpfade oftmals in einem erbärmlichen Zustand, so dass streckenweise gestakt oder durchs Wasser getreidelt werden musste. Mancherorts, wenn kein Fortkommen mehr möglich war, mussten die Treidler auf das andere Ufer wechseln.

Der schlechte Zustand der Leinpfade gab somit quasi jahrhundertlang Anlass zum Klagen. Die Behinderungen durch Steinschutt, Mühlen- und Fischwehre und Weidenwuchs nehmen hierbei einen großen Platz ein. Letztere Behinderung dauerhaft aus dem Weg zu räumen erwies sich als besonders schwierig.

Auch wenn es immer wieder Maßnahmen zur Verbesserung gab, blieb die Finanzierung von Ausbau + Erhaltung der Treidelwege ein Kardinalproblem.

Bevor Treidelpfade an beiden Ufern angelegt waren wurde versucht die Anzahl der Uferwechsel zu minimieren. Soweit erforderlich wurden Uferwechsel an bekannten Untiefen/Furten vorgesehen, denn das Übersetzen der Pferde war aufwendig und gefährlich. Um ein zweimaliges Übersetzen zu vermeiden, verlief an Inseln der Leinpfad im Regelfalle auf der Uferseite des schiffbaren Armes.

Während der zweiten französischen Herrschaft (1795-1815) wurde die wirtschaftliche und strategische Bedeutung der Mosel als Verkehrsachse und Nachschubverbindung erkannt und es kam zu einem deutlichem Paradigmenwechsel. Ein passender Rechtsrahmen wurde geschaffen, die Organisation der Verwaltung der Wasserwege aufgebaut<sup>17</sup> sowie eine Reihe konkreter Baumaßnahmen veranlasst. Angesichts der Unzulänglichkeiten der Landwege kam der wirtschaftlichen Anbindung des Moselraumes und somit der Treidelschiffahrt eine stetig wachsende Bedeutung zu. In dieser Hinsicht ist z.B. aus dem Jahre 1805 der Vorschlag vom Cheffingenieur Maillard Treidelwege auf beiden Moselufeln anzulegen, wegweisend<sup>18</sup>.

Zu Zeiten des Wälderdepartements kommt es durch den Impuls der französischen Gesetzgebung und dank der Schaffung einer besonderen Verwaltungseinheit zu systematischen Planungs-, Ausbau- und Verbesserungsmaßnahmen<sup>19</sup>. Nachdem ein durchgängiger Treidelweg auf dem luxemburgischen Ufer zwischen Wasserbillig und Remich angelegt worden war konnte auch der Rückbau der nunmehr überflüssigen Furten in Angriff genommen werden.

---

<sup>17</sup> Siehe hierzu Abschnitt III - Rechtsstatus der Mosel als Wasserweg – historische Entwicklung des Wasser- und Wegerechtes

<sup>18</sup> Archives nationales B 225/2875 – Compte moral de l'ingénieur en chef Maillard du 8 vendémiaire an 14 (30 septembre 1805)

<sup>19</sup> Ausführlichere Angaben in: Georges Konsbrück – Les principaux Cours d'eau et la Navigation du Département des Forêts, Schwebsange 1970.

Das Aufkommen der Dampfschiffahrt sowie der Anschluss Luxemburgs an den deutschen Zollverein<sup>20</sup> führen ab 1842 zu einem stark vermehrten Warenaustausch (u.a. Moselwein und Kalksteine) mit den preußischen Landen.

Das erhöhte Verkehrsaufkommen sowie die bevorstehende Einführung der Dampfschiffahrt veranlasste Mitte des 19ten Jahrhunderts Preußen, zusammen mit dem Großherzogtum, substantiellere Verbesserungsmaßnahmen auf der gemeinsamen Strecke durchzuführen. Hierbei ging es in der Hauptsache darum die Wassertiefe bei Niedrig- und Mittelwasser durch Einengung des Abflussprofils mittels überflutbaren Querbuhnen zu verbessern, Untiefen zu beseitigen und durchgehende Treidelwege anzulegen. Ziel war eine Fahrrinne von 80-90 cm Tiefe zu erreichen. Diese Art der Stromregulierung bewährte sich jedoch nicht, bei Niedrigwasser blieben die Buhnen weitgehend wirkungslos und viele regulierten Stellen versandeten.

Diese Art von Flussregulierung wurde etwa zeitgleich auf der gesamten Mosel in Angriff genommen. 1835 wurden in Frankreich mittels Gesetz Finanzmittel in Höhe von 6 Millionen Franken freigestellt um die Treidelpfade zu verbessern und die Wassertiefe der Mosel (eine Million) zu verbessern<sup>21</sup>. Preußen begann 1838 mit Ausräumarbeiten am Flussbett, 1839 benötigte man 80.000 Taler für Sprengarbeiten, Krippen und Buhnenbau, 1840 waren es 35.600 Taler und bis 1849 hatte man zwischen Wasserbillig und Trarbach 200.000 Taler verbraucht<sup>22</sup>.

Die Arbeiten in der preußisch-luxemburgischen Strecke, d.h. der Einbau von Buhnen und die Verbesserung der Treidelwege wurden in den Jahren 1853 bis 1870 durchgeführt<sup>23</sup>. Ziel war eine Mindesttauchtiefe von 70 cm auf der Strecke zwischen Perl und Trier zu ermöglichen.

Diese Einschränkungsbauten waren der Treidelschiffahrt aber nur bedingt förderlich, ufernahe Bereiche konnten ab diesem Zeitpunkt kaum noch befahren werden. In dieser Hinsicht darf nicht unerwähnt bleiben, dass, aus Sicht der Treidelschiffahrt die Anlage der Moselbrücken<sup>24</sup> mit zusätzlichen Schwierigkeiten einherging. Ab diesem Zeitpunkt mussten die Treidelverbände hier mit einer begrenzten Durchfahrtshöhe (bedingte unter Umständen das Umlegen des Treidelmastes) und einer erforderlichen Umleitung der Zugleine um die Uferpfeiler zurechtkommen.

---

<sup>20</sup> Vereinbart am 8. Februar 1842

<sup>21</sup> Albert Houpert - La Moselle navigable 1932

<sup>22</sup> Hermann Thur in Briedeler Annalen – Kapitel Schiffahrt 2013

<sup>23</sup> WSA Koblenz – Geschichte der Moselschiffahrt

<sup>24</sup> Die Brücke Remich wurde 1866, Grevenmacher 1881 und Wormeldingen 1890 in Betrieb genommen.

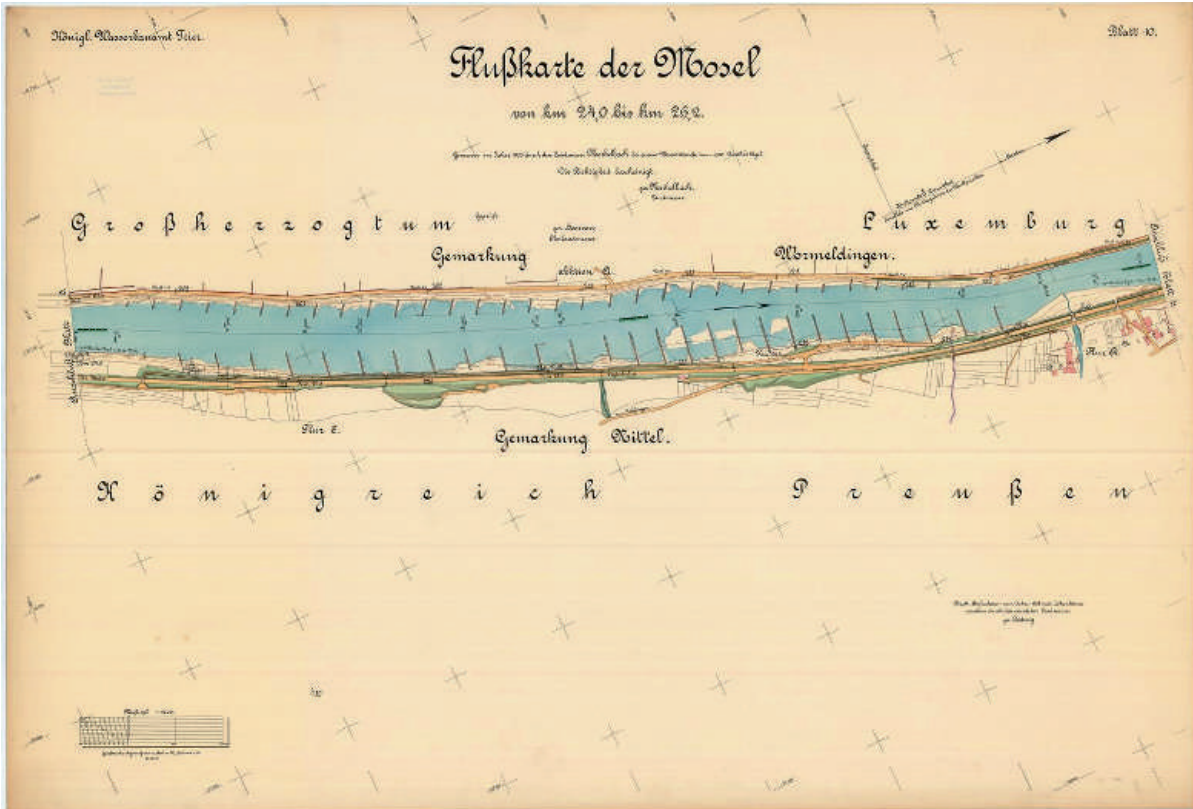


Abbildung 4: Moselstrecke oberhalb Machtum nach den Regulierungsarbeiten 1853 – 1870 – die Buhnen bewirken eine Einengung des Strömungsprofils, die Wassertiefe wird in der Strommitte erhöht

Die Treidelschiffahrt kam aber trotz der Konkurrenz der Dampfschiffahrt nicht unmittelbar zum Erliegen. Die verbliebenen Treidelschiffe waren bestens an das seichte Moselwasser angepasst und konnten wegen ihres geringen Tiefgangs auch in Niedrigwasserzeiten fahren, während die Dampfschiffahrt unter diesen Umständen nicht mehr rentabel operieren konnte.

Das endgültige Aus kam erst nach dem ersten Weltkrieg, als die Treidelwege verfallen gelassen oder zu Straßen umfunktioniert wurden und kostengünstigere Transporte von der Eisenbahn und zunehmend auch von motorisierten Landfahrzeugen übernommen werden konnten.

### III.2. Bauliche Gestaltung der Treidelwege

Hydrologisch gesehen ist die Mosel mitnichten eine ideale Wasserstraße. Trockene Sommer, aber auch Hochwasser und Eisgang waren der Moselschiffahrt seit jeher nicht förderlich.

Um treideln zu können, mussten brauchbare, d.h. befestigte Wege am Ufer so entlang führen, dass sie möglichst über den gesamten schiffbaren Bereich der Wasserstände benutzbar waren.

In erster Linie musste der Weg eine kontinuierliche Fahrt ermöglichen, jeder Stillstand bedeutete ein Zeit- und Energieverlust, denn die Wiederaufnahme der Fahrt erforderte einen besonderen Kraftakt. Ziel war demnach der Treidelschiffahrt einen hindernisfreien, durchgehenden Leinpfad zur Verfügung zu stellen.

Bezüglich der Entwicklung der Treidelpfade zu ausgebauten Wegen und deren baulichen Gestaltung sind kaum genaue Angaben überliefert. Man kann jedoch davon ausgehen, dass die Art und Weise der Befestigung der Treidelwege sich in Abhängigkeit der Evolution der Baukunst und des örtlichen Bedarfs entwickelte. Auf der Grundlage von den leichtesten Arten der Befestigung ist es progressiv zu fachgemäßen Wegbaumaßnahmen, d.h. zur Steinschotterung und räumlich begrenzten Pflasterungen gekommen. Die Befestigung der Treidelwege gewährleistete den Pferden einen festen Untergrund und verhinderte eine Verschlammung oder Fortspülung bei höherer Wasserführung der Mosel.

Eine zutreffende Beschreibung kann aber zu diesem Thema wortwörtlich aus der Real-Enzyklopädie für gebildete Stände<sup>25</sup>, zitiert werden:

*„Ein guter Leinpfad, wenn er zugleich für Pferde gebraucht wird, muss die nämlichen Eigenschaften haben wie eine gute Chaussée. Insbesondere muss er möglichst eben, rein und dicht, in einer gesetzlich bestimmten Breite, sowie gesichert vor Überschwemmung und mit Beseitigung alles Gesträuches an den Ufern .... Stete Aufsicht und besonders ein Polizeigesetz, dass beim Heraufziehen der Schiffe niemals mehr als drei Pferde an einem Sticheile gehen dürfen sind erforderlich, wenn Nachteile für die Schiffahrt, die Leinpfade, anstoßende Gebäude oder andere Anlagen vermieden werden sollen“.*

Bezüglich der Breite der angelegten Treidelwege findet man bei Le Masson & Le Joindre Seite 340 folgende Aussage: « Gemeinhin beträgt die Mindestbreite des Treidelweges 4m. »

Diese wichtige Angabe findet man bestätigt in dem Bericht „Moselschiffahrt“ des französischen Chefingenieurs der Abteilung „Verbesserungsmaßnahmen“ Frécot über den Zustand im Jahre 1872<sup>26, 27</sup>. Eine konkrete Aussage bezüglich der baulichen Breite findet sich deutscherseits im Lehrbuch von Franzius Ludwig „ Der Wasserbau“ 1900 Seite 153-4: „auf

---

<sup>25</sup> Real-Enzyklopädie für gebildete Stände, Brockhaus Leipzig 1827, sechster Band, Seite 529

<sup>26</sup> Conseil Général du Département de Meurthe et Moselle – deuxième session ordinaire de 1872 – rapport du préfet et délibérations du Conseil – rapport de l’Ingénieur en chef Frécot du 9 juillet 1872, Seite 84

<sup>27</sup> Die Breite von 4m wird auch im französischen Referenzwerk „cours de navigation intérieure de l’école nationale des Ponts et Chaussées“ von F.B. de Mas, 1904, Seite 6 beurkundet.

*dem Pfade müssen mehrere Pferde nebst Führer verkehren und auch einander ausweichen, wozu in der Regel 3,5 bis 4 m genügen. Regelrecht hergestellte Leinpfade erhalten eine einseitige Querneigung mit einem vom Wasserwege abgekehrten Gefälle.“*

Man kann somit von einer quasi standardisierten Mindestregelbreite der Treidelwege von 4m ausgehen. Es ist anzunehmen, dass die Treidelwege in engen Kurven größere Breiten aufgewiesen haben.

In dem Werk von Le Masson & Le Joindre wird aber auch die bauliche Gestaltung der preußischen Treidelwege etwas näher beschrieben<sup>28</sup>.

Bezüglich der Höhenlage der Treidelwege sah man sich vor ein Dilemma gestellt, einerseits sollten sie möglichst dicht am Wasser entlang führen, andererseits aber auch bei höherer Wasserführung noch zu benutzen sein. Hierbei mussten oft Kompromisse eingegangen werden, da Topografie bedingt nicht alle Kriterien gleichzeitig erfüllt werden konnten. Dies erklärt auch, dass es an einem Ufer einen tief gelegenen Sommertreidelweg gab, während auf dem anderen Ufer ein höher gelegener Treidelweg das Ziehen der Schiffe bei höherer Wasserführung ermöglichte<sup>29</sup>. Lokalbegrenzt gab es diese Doppelung auch an demselben Ufer.

Diese Vorgaben zur baulichen Gestaltung wurden bei den Instandhaltungs- und Verbesserungsmaßnahmen der luxemburgischen Treidelwege übernommen. Bezeugt ist dies z.B. für den 1871 erfolgten Höherlegung und Verbreiterung des Treidelweges zwischen Ahn und Machtum (siehe nachstehende Abbildung von Seite 1 des Lastenheftes).

Die Höherlegung des Treidelweges erfolgte mittels eines geböschten Damms. Er wurde größtenteils erstellt durch hangseitige Abgrabungen und flusseitige Aufschüttungen wobei natürlich auch das Material welches dem Flussbett anlässlich der Beseitigung von Untiefen entnommen wurde gerne eingebaut wurde. Stellenweise wurde er mit behauenen Steinen, grösstenteils jedoch geschottert oder aus verlegten Feldsteinen gepflastert ausgeführt. Die Querneigung, bzw. Entwässerungsmulden und -gräben gewährleisteten den Wasserabfluss. An Bacheinläufen und anderen Zuflüssen waren Leinpfadbrücken angelegt. Gegenüber den damaligen Straßen konnte man die neu angelegten Treidelwege als relativ hochwertig ansehen.

Aufschlussreich bezüglich der Breite ist Punkt 1 des Artikels 3 der Ausschreibungsbedingungen. Bestätigt findet man hier die Breite von 4m des Verkehrsstreifens der Dammkrone<sup>30</sup>, während Seitenstreifen von jeweils 2m für den Böschungshang, bzw. den Seitengraben benötigt wurden.

---

<sup>28</sup> Seiten 339 + 340

<sup>29</sup> Siehe hierzu nachstehende Darstellung des Verlaufes der Leinpfade im Jahre 1835

<sup>30</sup> Oberster Teil eines Dammes, bei freiliegendem Damm zwischen den Böschungen gelegen.



Auffällig ist hier dass der konkrete Breitenbedarf des ausgeführten Projektes quasi mit der Breite des Seitenstreifens (7,80m) der seit 1669 dem Treidelweg vorbehalten war übereinstimmt.

Abschließend bleibt festzuhalten, dass die Anlage der Treidelwege unter Berücksichtigung der flussmorphologischen Gegebenheiten erfolgte und daher heute gerne als ökologisch verträglich angesehen werden würde.

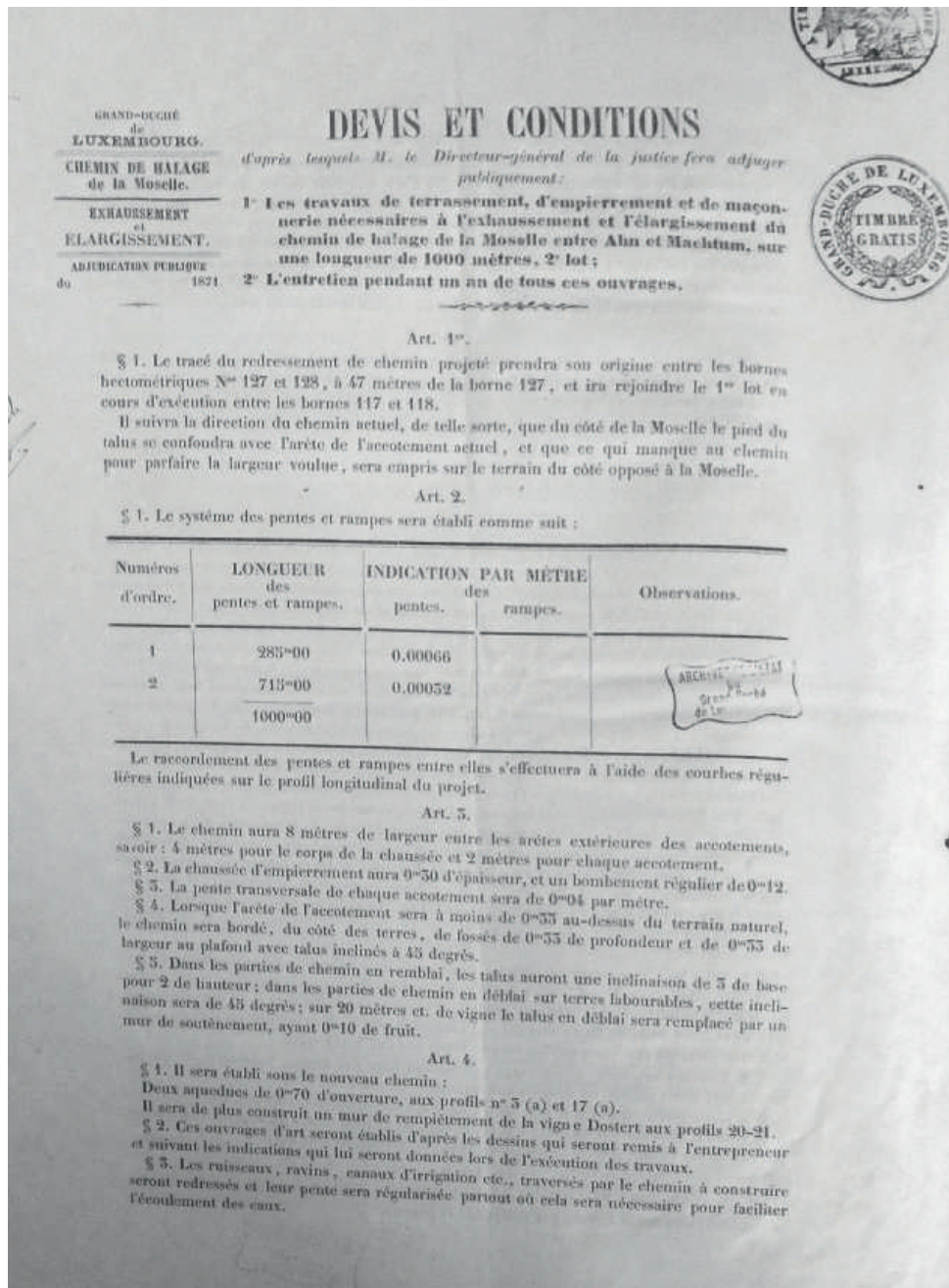


Abbildung 5: Erste Seite des Lastenheftes der 1871 erfolgten Ausschreibung zur Höherlegung und Verbreiterung des Treidelweges zwischen Ahn und Machtum

### III.3. Chronologie des Verlaufes der Treidelwege im Untersuchungsbereich

Bis zur frühen Neuzeit sind keine genauen Angaben über den Verlauf der Leinpfade bekannt. Dies erfolgte erstmals im Zuge der Bestrebungen die Schifffahrtsbedingungen auf der Mosel zu verbessern. Auf Veranlassung der „Société Royale des Sciences et des Arts“ in

Metz erfolgte 1772 eine erste, ausführliche und präzise Bestandsaufnahme der physischen und politischen Hindernisse für die Moselschiffahrt zwischen Metz und Koblenz.

Hierbei wurden eine Vielzahl natürlicher Schiffahrtshindernisse oder –hemmnisse, die in ihrer Summe die Befahrung der Mosel für eine Lastschiffahrt sehr problematisch machten, festgestellt. Für die Treidelschiffahrt stellten Niedrigwasser, Stromschnellen, Felsbänke, bis an das Wasser heranreichende Steilhänge und Felswände, hervorstehende gefährliche Felsenformationen, Sand- und Kiesbänke, Inseln, seichte Bachmündungen sowie ufernahe Bäume und größere Sträucher natürliche Hindernisse dar.

Zusätzlich zu den natürlichen Hindernissen wurden auch eine Reihe künstliche, von Menschenhand geschaffene Behinderungen der Schiffahrt auf der Mosel festgestellt. Schwerpunkt bildeten hier die Fischwehre, die bis zu ihrer Entfernung schwere und dauerhafte Konflikte verursachten. Ihre Lage<sup>31</sup> sowie die Auswirkungen auf die Schiffahrt im Jahre 1772 geht anschaulich aus den Aufnahmen von Gardeur-Lebrun und Mathis hervor. Fischwehre befanden sich in Wasserbillig, Wellen, Nittel, Wormeldingen, Ehnen, Wehr und Remich.

Ausführlichere Angaben über die Treidelwege sowie die erforderlichen flussbaulichen Maßnahmen sind den Berichten von Louis Gardeur-Lebrun, Ingenieur-Geograf der Stadt Metz<sup>32</sup> und M. Mathis<sup>33</sup> zu entnehmen.

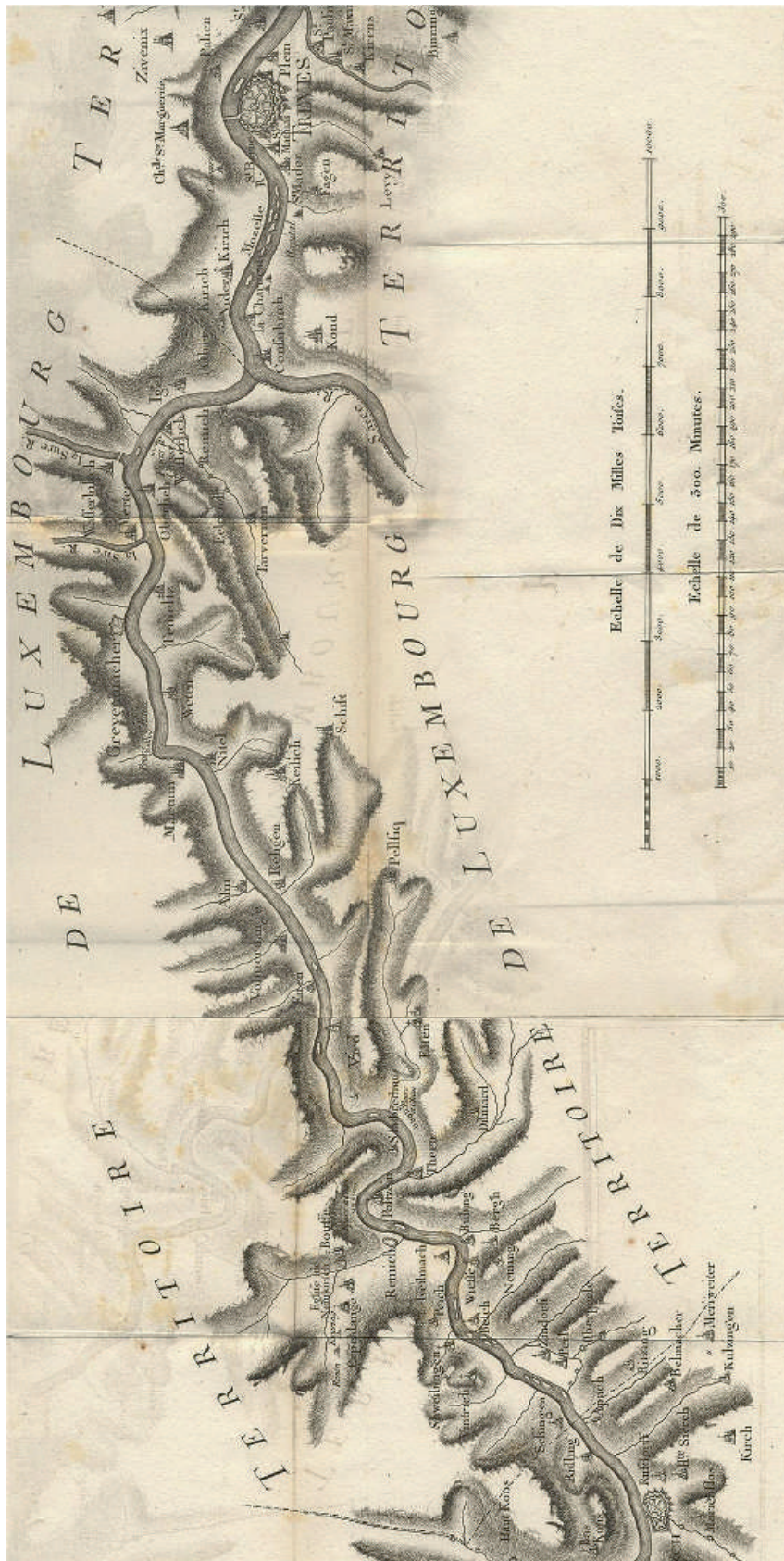
In diesem Zusammenhang befahren aber auch der Intendant Calonne und Gardeur-Lebrun zwischen dem 2. August und dem 6. September 1772 die Mosel und kartographieren die gesamte Strecke zwischen Metz und Koblenz. Das Ergebnis ist das außergewöhnlich wertvolle Zeitdokument welches auf der nächsten Seite abgebildet ist.

---

<sup>31</sup> Bezüglich der Gestaltung der Fischwehre siehe Heuertz, F., 1914 - *Bull. Soc. Nat. luxemb.* 24 : Seite 35-42.

<sup>32</sup> « Etat détaillé des obstacles physiques qui gênent la Navigation de la Moselle, depuis Coblenz jusqu'à Metz reconnu par M. Lebrun en remontant cette rivière du 27 août au 6 septembre 1772 ».

<sup>33</sup> Mémoire sur les obstacles physiques qui s'opposent aux progrès de la Navigation des Rivières dans la Province des Trois Evêchés, par M. Mathis, Citoyen, ouvrage couronné par la Société Royale des Sciences et des Arts de Metz et lu dans la séance publique du 18 novembre 1772.



Ausschnitt aus der ersten Kartierung des Mosellaufs im Zuge der Untersuchungen von Louis Gardeur Le Brun aus dem Jahre 1772.

Dieses einzigartige Dokument stellt uns eine kartografische Zeitaufnahme zur Verfügung, aus der eine Reihe von historisch wertvollen Angaben hervorgehen, bzw. abgeleitet werden können. Abgesehen von den urbanistischen Angaben zur Ortsbezeichnung und -Lage, sei besonders auf die Moselinseln, oder auf die zahlreichen Kalkkfen (four à chaux) hingewiesen.

Abbildung 6: Ausschnitt aus der ersten Kartierung des Mosellaufs im Zuge der Untersuchungen von Louis Gardeur Le Brun aus dem Jahre 1772

### III.3.1. Verlauf des Treidelweges im Jahre 1772

Auf der Grundlage der Feststellungen und Aussagen von M. Le Brun sowie M. Mathis lässt sich der seinerzeitige Verlauf des Treidelweges einwandfrei ableiten.

An Stellen, wo die Mosel recht seicht war, gab es seit Menschengedenken Furten, d.h. Stellen, an denen bei niedriger Wasserführung das Flussbett zu Fuß oder mit Tieren, bzw. Pferdewagen durchquert werden konnte. Diese Furten wurden aber auch von der Treidelschiffahrt für das Übersetzen der Zugpferde bei Uferwechseln des Leinpfades benutzt. Dass genau diese Stellen aber gleichzeitig Untiefen für die Schifffahrt darstellten liegt auf der Hand.

Die Aussagen bezüglich der Treidelwege im Untersuchungsbereich von Le Brun, bzw. Mathis sind nachstehend tabellarisch aufgelistet. Auf Grundlage dieser Angaben konnte der Verlauf des Treidelweges im Jahre 1772 graphisch dargestellt werden.

<b>Verlauf des Treidelweges im Jahre 1772</b>		
(abgeleitet aus den Aufnahmen von Mathis und Le Brun)		
<b>Linkes Ufer (lux)</b>	<b>Rechtes Ufer</b>	<b>Besonderheiten</b>
<p>Von Trier aus kommend verläuft der Treidelpfad auf dem linken Ufer. In Wasserbillig erfolgt der Übergang der Treidelpferde über die Sauer mittels der Sauerbrücke. Im gesamten Ortsbereich von Wasserbillig gibt es keinen besonderen Treidelweg. Oberhalb Wasserbillig wechselt der Treidelweg auf das rechte Ufer. Der Uferwechsel der Pferde erfolgt mittels Fährnachen.</p>		<p>Schifffahrtsbehinderndes Fischwehr gegenüber der Saueröffnung</p>
	<p>Verlauf des Treidelweges auf dem rechten Ufer von Oberbillig bis Nittel. Abgesehen von einigen zu erneuernden, oder auszubessernden Strecken wird der Treidelpfad als gut bezeichnet.</p> <p>Vorgeschlagen wird ein Uferwechsel des Treidelweges auf das linke Ufer unterhalb des Ortes Nittel.</p>	<p>Schifffahrtsbehinderndes Fischwehr in Höhe der Kirche von Wellen. Das Fischwehr und die hierauf zurückzuführende Anhäufung von Geröll gehören entfernt.</p> <p>Schifffahrtsbehinderndes Fischwehr unterhalb der Ortschaft Nittel.</p> <p>Mathis: In Nittel ist der Treidelweg so verlottert, dass die Pferde gezwungen sind ihn zu verlassen und durchs Wasser zu gehen. Es würde viel kosten ihn wieder herzustellen, vorzugsweise wäre am linken Ufer ein Neuer anzulegen, dieser wäre bequemer und sicherer.</p>
<p>Verlauf des Treidelweges zwischen Machtum und Stadtbredimus auf dem linken Ufer.</p> <p>Außer flussbaulichen Maßnahmen oberhalb von Machtum werden verschiedene Strecken</p>		<p>- Etwas oberhalb der Kirche von Wormeldingen befindet sich ein Fischwehr, welches auf Grund seiner Ausdehnung Geröllansammlung zu den schädlichsten für die Schifffahrt gehört. Die für die Schifffahrt belassene Öffnung beträgt nur 3 „toises“ (5,85m) und bewirkt ein „Katarakt“ der sehr schwierig zu durchfahren ist.</p> <p>Mathis: In Volmerange (Wormeldange)</p>

<p>des Treidelweges, als zu tief liegend, zu schmal oder als ausbesserungsbedürftig befunden. Gemeinhin wird der Treidelweg aber als leidlich gut beurteilt.</p> <p>Zwischen Ehen und Hüttermühle wird der Leinpfad in unzulässiger Weise durch die Weinberge eingeengt. Im Bereich der Hüttermühle befinden sich drei Rinnen welche die Anlage von Treidelbrücken erfordern.</p> <p>Oberhalb der, sich unterhalb von Stadtbredimus befindlichen Kalköfen wechselt der Treidelpfad auf das rechte Ufer über.</p>		<p>wird die Mosel durch eine Kiesbank zusammengeschnürt und hat so eine Auskolkung hervorgerufen, welche den Treidelweg ganz zerstört hat. Er sollte höher in den angrenzenden Weinbergen angelegt werden</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Treidelweg welcher unterhalb von Ehen verläuft bleibt nutzlos, zum Einem, da sich die Schifffahrtsöffnung des sich oberhalb befindlichen Fischwehres sich auf dem rechten Ufer befindet und da sich in Höhe einer Bacheinmündung am linken Ufer sich eine gewaltige Geröllmasse aufgetürmt hat. Wenn diese beiden Hindernisse nicht unverzüglich weggeräumt werden wird es nicht möglich sein die Schifffahrt weiter aufrecht zu erhalten. Zusätzlich ist im Ortsbereich Ehen das Ufer quasi ständig durch ein gewaltiges Brennholzlager versperrt.</li> <li>- Oberhalb von Wehr, an der Einmündung eines Baches befindet sich das Simeonsfischwehr, welches wie die vorgenannten eine Geröllanhäufung verursacht und eine unzulässige Behinderung darstellt. Wie die Geröllansammlung müsste das Fischwehr entfernt werden. Mit diesem Fischwehr wären die schlimmsten Passagen des Luxemburger Bereiches geschafft.</li> <li>- Unterhalb von Stadtbredimus ist der Leinpfad in der Höhe einer Reihe von Kalköfen unterbrochen. Man müsste die Betreiber zwingen, den Treidelpfad in diesem Bereich in gutem Zustand zu erhalten.</li> <li>- Mathis: In Höhe der Einsiedelei unterhalb Bredemus (Stadtbredimus), ist der Treidelweg auf Grund der tiefen Ausgrabungen zur Gewinnung von Steinen zur Kalkherstellung nicht mehr begehbar. Um diesen Abschnitt wieder herzustellen müssten die Ausgrabungen aufgefüllt werden.</li> </ul>
--	--	---

	<p>Zwischen Palzem und Perl, bzw. der französischen Grenze verläuft der Treidelweg auf dem rechten Ufer.</p> <p>Abgesehen von einigen Problemstellen und Inselfassagen befindet sich der Treidelweg in einem gutem Zustand.</p> <p>In Frankreich wechselt der Treidelpfad in Höhe von Ridling (Rudling) oberhalb Apach vom rechten auf das linke Ufer über.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- In Höhe der Ortslage Palzem müsste der Treidelweg höher gelegt werden, damit er nicht bei Hochwasser überflutet werden könnte.</li><li>- Oberhalb Remich befindet sich ein Fischwehr welches, obwohl es keinen Katarakt verursacht, entfernt werden müsste.</li><li>- Im Bereich der Ortschaft Besch ist der Treidelweg durch Gärten der Anlieger unterbrochen. Hier muss Abhilfe geschaffen werden und der Treidelweg durchgängig erstellt werden.</li></ul>
--	---	---

Die Länge der in Luxemburg anzulegenden, bzw. wiederherzustellenden Treidelwege gibt LeBrun 1772 (Seite 29) mit 3095 toises<sup>34</sup> an. Das sind etwas über 6 km.

---

<sup>34</sup> 1 toise (de Paris) entspricht 1,959 m



## Treidelschiffahrt auf der Mosel Verlauf der Treidelwege im Jahre 1772

(gemäss den Angaben von Le Brun + Mathis, eingezeichnet auf einen Auszug der Karte des Mosellaufs wie er anlässlich der 1772 durchgeführten Bereisung aufgezeichnet wurde)

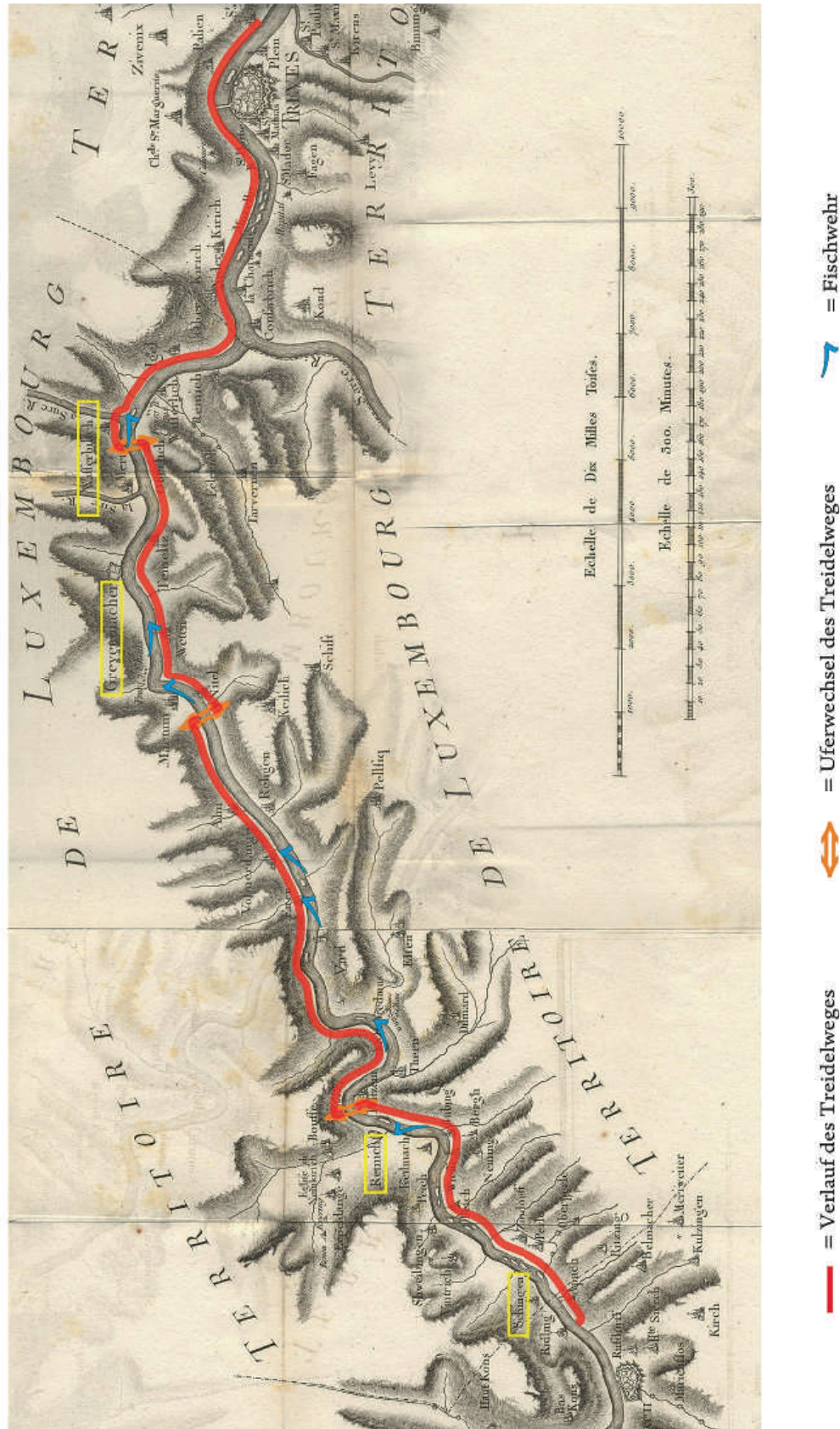


Abbildung 7: Verlauf der Treidelwege im Jahre 1772

### III.3.2. Verlauf des Treidelweges im Jahre 1833

Allen natürlichen und künstlichen Hindernissen zum Trotz nahm zu Beginn des 19ten Jahrhunderts der Moselverkehr hauptsächlich auf Grund der Transporte saarländischer Kohle einen rasanten Aufschwung. In Richtung Frankreich waren es im Jahre 1806 5000 Tonnen, 1826 11000 Tonnen, 1833 stattliche 24000 Tonnen und in den 1840er Jahren sogar 70000 Tonnen<sup>35</sup>.

Diese Entwicklung begründet die Bemühungen während der napoleonischen Zeit die Schifffahrtsbedingungen zu verbessern und den Rechtstatus der Treidelwege zu festigen. Um die gefährlichen und zeitraubenden Uferwechsel zu vermeiden wurde bereits unter französischer Verwaltung damit begonnen einen durchgängigen Treidelweg auf dem linken Ufer zu erstellen.

Nachdem die Mosel Grenzfluss geworden war<sup>36</sup> wurden ab 1831 die Arbeiten mit Nachdruck fortgeführt, so dass 1833 die beiden französischen Ingenieure „Le Masson und Le Joindre“ den Verlauf des „Treidelweges“ (chemin de halage) im Berichtsraum wie folgt dokumentieren konnten<sup>37</sup>:

---

<sup>35</sup> Henry CONTAMINE, METZ ET LA MOSELLE de 1814 à 1870, Seite 173

<sup>36</sup> Durch den Wiener Friedensvertrag von 1815 wurde das bis dahin luxemburgische Gebiet zwischen Mosel und Saar dem Königreich Preußen zugesprochen.

<sup>37</sup> Le Masson & Le Joindre- Mémoire sur la Navigation de la Moselle, veröffentlicht 1835, Seite 93. Diese Untersuchungen erfolgten im Hinblick auf die Einführung der Dampfschiffahrt auf der Mosel.

Verlauf des Treidelweges im Oktober 1833				
Linkes Ufer (lux)		Rechtes Ufer		Bemerkung
	Streckenlänge		Streckenlänge	
		Französische Grenze bis Palzem	9	Im Falle von Hochwasser wird zwischen Trier und Remich vom linken Ufer aus getreidelt <sup>38</sup> .
Palzem bis Furt von Nittel	15			
		Nittel bis Furt von Mertert unterhalb der Syrmündung	8	
Zwischen Mertert und Trier	14			

Dabei fällt auf, dass zu diesem Zeitpunkt, ausgenommen die Strecke Schengen-Remich, der Treidelweg bereits durchgängig am luxemburgischen Ufer verlief.

<sup>38</sup> Dies bedingt einen relativ hoch gelegenen, durchgängigen Treidelweg zwischen Remich und Wasserbillig.

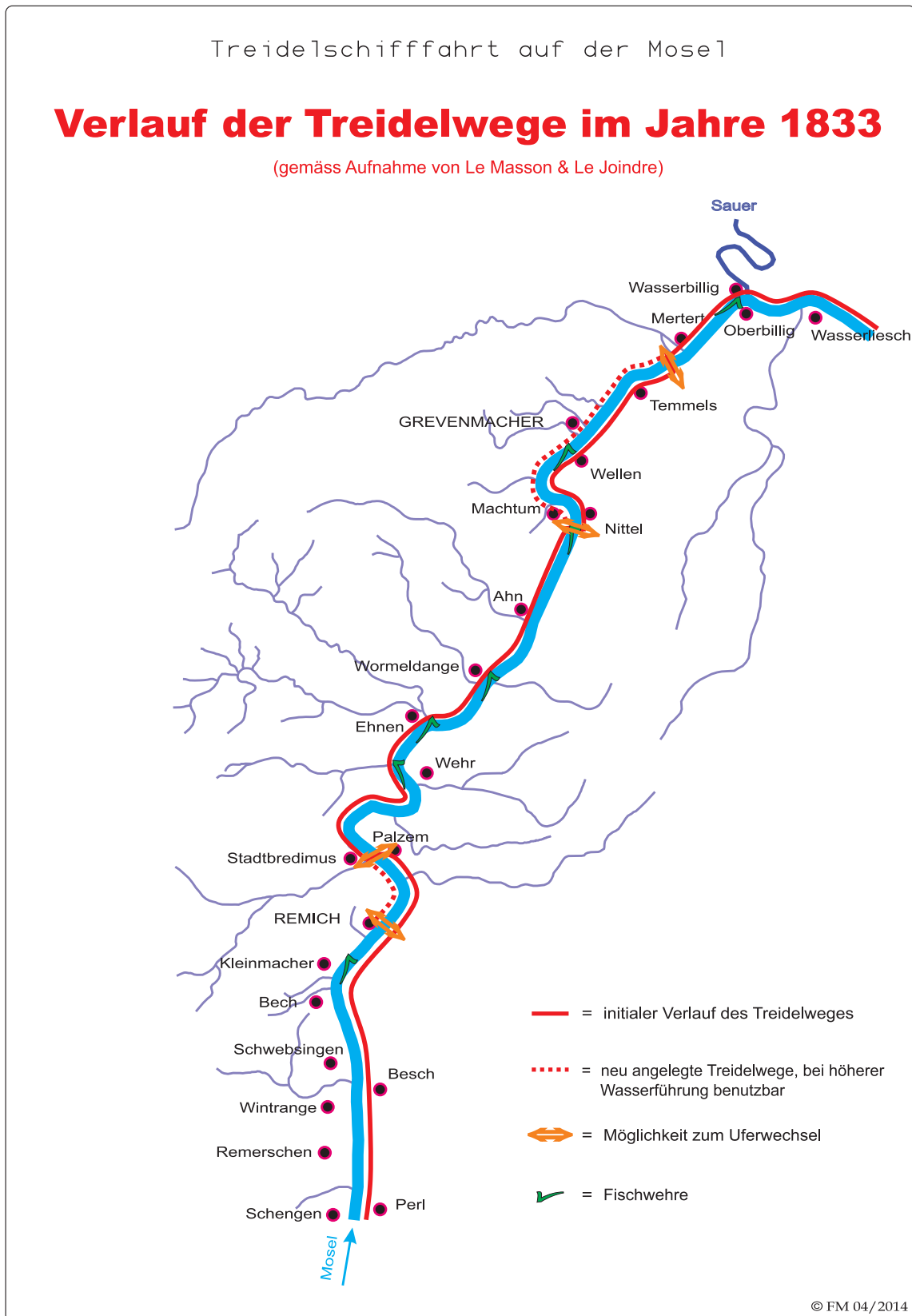


Abbildung 8 : Verlauf der Treidelwege im Jahre 1833

Diese Angaben findet man auch in den Plänen des Urkadasters bestätigt.  
Beispielhaft sind auf den folgenden Seiten einige interessante Abbildungen eingefügt.



Abbildung 9: Urkadasteraufnahme aus dem Jahre 1819  
Die Bezeichnung „chemin de halage de Metz à Trèves“ lässt den damaligen Stellenwert des Treidelweges erahnen. Auffallend ist auch, dass die Straßenverbindung zwischen Ahn und Grevenmacher (noch) nicht am Moselufer entlang verlief.

### III.3.3. Entwicklungen während der Mutationsphase

Für die weitere Entwicklung liegen methodische Zeitdokumente wie die vorgenannten von 1722 und 1833 leider nicht mehr vor. Die Entwicklung lässt sich aber, wenn auch fragmentarisch über die chronologische Auswertung von Teilaspekten nachvollziehen.

Aufschlussreich sind in dieser Hinsicht:

- a) die überlieferten Maßnahmen zum Erhalt, bzw. Verbesserung der Treidelwege,
- b) schriftlich und bildlich dokumentierte Treidelaktivitäten,  
sowie
- c) die Gegenüberstellung historischer kartographischen Dokumente.

Diese Aspekte, bzw. die Ergebnisse der Untersuchungen ergeben derzeit folgendes Bild:

#### **Zu a): Nachweise zu Erhaltungs- und Ausbaumassnahmen des Treidelweges.**

Die Treidelschiffahrt litt unter der oft schlechten Unterhaltung der Treidelwege. Mancherorts mussten die Zugpferde übergesetzt werden, weil an dem Ufer kein Fortkommen mehr war. Unterhaltungsmaßnahmen sind dennoch verschiedentlich belegt. Über diese Angaben können sehr wohl auf den Verlauf sowie die Wertigkeit Rückschlüsse gezogen werden. Die Ermittlung und Auswertung der Quellen gestaltet sich allerdings schwierig und besonders zeitaufwendig.

Nachstehend die chronologische Auflistung der derzeit untersuchten Quellen mit einer Kurzbewertung der interessantesten Aussagen:

Zeitraum	Quelle	Aussage	Fazit	Bemerkung
1804	C. Schiltz - Wasserbillig in der Geschichte der Luxemburger Schiffahrt, 1965 Seite 39	<i>„Die Gemeinde Mertert erhält von der französischen Verwaltung die Summe von 626 fr um eine Steinansammlung in der Mosel zu entfernen und den Treidelpfad zu reparieren.“</i>	Den Treidelweg zwischen Wasserbillig und Mertert findet man im Jahr 1835 bei Le Masson & Le Joindre bestätigt. Die 1804 durchgeführten Maßnahmen erklären vielleicht die Tatsache, dass er bei der Bereisung von Le Masson & Le Joindre nicht	

## Treibelschiffahrt und Landinfrastrukturen der Luxemburger Mosel

			Anlass zu Beanstandungen gab.	
1849	L'aménagement de la Moselle pour la navigation moderne, Mémoire Académique J. SCHMIT 1950/1951, Seite 15	Grevenmacher legt sich einen regelrechten Landungsquai zu <sup>39</sup> .	Dies war möglich, da während der französischen Zeit die Treidelwege instandgesetzt und seither an der Anlage eines durchgängigen Treidelweges am linken Ufer gearbeitet wurde.	
1852	Der Wächter an der Sauer vom 20. November	In der Sitzung der Landstände macht Herr Welter die Regierung darauf aufmerksam, daß, wenn die nötigen Arbeiten zur Verbesserung der Schiffahrt in der Mosel nicht bald gemacht würden, Luxemburg die Schiffahrt auf seinem Boden verlieren und Preußen zufallen würde.		
1860	Memorial No: 1 vom 6. Januar	Bekanntmachung betreffend die Versteigerung der Materialienlieferungen für den Unterhalt der Staatsstraßen und Leinpfade.	Dass trotz dem Aufkommen der Dampfschiffahrt <sup>40</sup> noch weiterhin in den Unterhalt der Leinpfade investiert wird, bekundet deren beständige Wichtigkeit.	
1863	Courrier du Grand-Duché de Luxembourg vom 5. März 1863	Bekanntmachung betreffend einer Ausschreibung über die Lieferung von Material zur Unterhaltung des Moseltreidelweges (u.a.)	Wie vorgeannt	
1865	Mémorial A Nummer 19	Mittels königlich- großherzoglichem Beschluss soll <i>eine „zu Wasserbillig zwischen der Eisenbahn und der Mosel gelegene Bodenparcalle, zum Besten des Staates, nötigen Falles auf dem Wege der Zwangsenteignung zum öffentlichen Nutzen, zur Erweiterung des Mosel-Leinpfades und zur Güter-Umladung von der Eisenbahn auf den Fluss und</i>	Dies ist der derzeit einzig bekannte Fall, wo eine Erweiterung des Treidelweges als „von öffentlichem Nutzen“ erklärt wird.	

<sup>39</sup> Womit es, gemäß Marcel Rausch – Die Mosel 1958, Seite14, an die erste Stelle rückte, vor Ehnen und Stadtbredimus.

<sup>40</sup> Seit 1845 fahren von Luxemburg aus täglich „Diligencen“ nach dem 4,5 Stunden entfernten Remich, wo der Anschluss an die täglich von Metz nach Trier verkehrenden Dampfboote gegeben war.

		<i>umgekehrt, erworben werden.“</i>		
1868	Luxemburger Wort Nr. 61 vom 29. Februar	<p>Kammerverhandlungen: Diskussion des Budgets. Art. 83:                      Außergewöhnliche Arbeiten an den schiffbaren Flüssen, den Leinpfaden und den Flussübergängen – aufschlussreiche Aussagen im untersuchtem Zusammenhang sind z.B:</p> <p>H. Würth: Der Leinpfad ist die einzige Verbindung zwischen Remich und Grevenmacher über Wormeldingen; an mehreren Stellen ist er aber so eng, dass zwei Wagen nicht an einander vorüber kommen...</p>	In diesem Bereich ist auf den zwischen 1818 und 1830 aufgenommenen Urkadasterplänen der Leinpfad belegt, ohne dass eine Straße oder ein anderer Landweg erkennbar wäre. Somit kann man davon ausgehen, dass der dort angelegte Leinpfad später als Straßenverbindung zwischen Grevenmacher und Remich umfunktioniert wurde.	
1868-1869	Sitzungsbericht der Abgeordneten-kammer Seite 263	<p>Vannerus, Justizdirektor empfiehlt der Regierung, im Rahmen der Erörterungen zu Artikel 72 des Haushaltsentwurfes, die Verbesserung des Treidelweges der Mosel und die Sanierung der gefährlichsten Bereiche.</p> <p>Hierzu führt er weiter aus:  <i>Es ist wahr, dass der Moseltreidelweg, oder vielmehr die Straße von Remich nach Grevenmacher, welche bis zum heutigen Tag als Treidelweg benutzt wird, sich in einem Zustande befindet der dringendste Verbesserungen erfordert. Die am beschädigtste Stelle ist jene, die unter dem Namen Simeonswehr<sup>41</sup> bekannt ist. Aus einem vorliegenden Kostenvoranschlag geht hervor, dass die Instandsetzung dieses Teilbereiches eine Ausgabe von 16 000 Franken erfordert.</i></p>		

<sup>41</sup> «Simeonswehr»: eine von den Moselschiffern gefürchtete starke Stromschnelle bei *Hëttermillen* oberhalb Ehnen, dem deutschen Grenzdörfchen Wehr gegenüber; früher soll das Stift St. Simeon aus Trier welches hier die Grund- und Bannherrschaft besaß hier an der Mosel ein *Fischwehr* ausgebeutet haben.



## Treidelschiffahrt und Landinfrastrukturen der Luxemburger Mosel

1868-1869	Sitzungsbericht der Abgeordneten- kammer Seite 264	<p>Vannerus führt weiter aus:</p> <p><i>Man hatte letztes Jahr bereits versprochen, den bereits seit längerer Zeit verlangten Quai in Wasserbillig anzulegen und es wird vorgeschlagen diese Arbeiten auszuführen.</i></p>	Obwohl derzeit unklar bleibt ob es sich um den Sauer- oder Moselquai handelt, belegt diese Aussage dass die Moselschiffahrt zu dieser Zeit noch rege betrieben worden ist.
1868-1869	Sitzungsbericht der Abgeordneten- kammer Seite 265 + 266	<p>Würth unterstreicht, dass der Zuweisung der nötigen Geldmittel an die Reparatur dieser Straße Vorrang haben müsste, <i>da sie sich in einem solch schlechten Zustand befände, dass alle die sie nutzten großen Gefahren ausgesetzt wären.</i></p> <p><i>Auf der einen Seite ist sie an den Hang angelehnt und an der anderen grenzt sie an die Mosel. An verschiedenen Orten besitzt sie nur eine Breite von 4 Metern, was natürlich zu schmal für zwei Gespanne ist. Auch ist sie an verschiedenen Stellen so niedrig angelegt, dass sie bei dem geringsten Hochwasser überflutet wird. Dies war vor fünfzehn Tagen der Fall, die Verbindung zwischen Grevenmacher und Wormeldingen war nicht mehr möglich.</i></p>	Die Beschreibung bestätigt, dass es sich um die Trasse des Treidelweges handelt. Die Breite von 4 m entspricht der Regelbreite der Treidelwege und der Verlauf folgte möglichst eng der Uferlinie der Mosel.

## Treibelschiffahrt und Landinfrastrukturen der Luxemburger Mosel

1868-1869	Sitzungsbericht der Abgeordnetenkammer Seite 926 + 922	<p>Vannerus legt einen Entwurf eines Gesetzes vor, welches Haushaltsmittel von 16 000 Franken vorsieht um die Verbreiterung und eine Erhöhung <u>des Treidelweges</u> in der Ortslage „Simeonswehr“ durchzuführen.</p> <p>Diese Maßnahme wird angenommen und in Form eines Artikels 72bis in das Haushaltsgesetz aufgenommen.</p>	Es ist bezeichnend, dass ungeachtet der Begründung, die Instandhaltungsmaßnahme unverändert dem Treidelweg zukommen sollte.	
1871	Öffentliche Bekanntmachung	„Aufböschung und Breiterlegung des Moselleinpfades zwischen Ahn und Machtum“.		Die zur Verbreiterung erforderlichen Flächen wurden staatlicherseits aufgekauft.
1917	Luxemburger Wort vom 23. & 24. Juni	Öffentliche Verdinggabe des Transportes von „Merkholzer Schottersteinen“ für den Leinpfad längst der Mosel von Wasserbillig bis oberhalb Machtum.		
1929	Escher Tageblatt vom 26. Oktober	Unter einer Rubrik „Wegebau“ wird darauf hingewiesen, dass vom 28. Oktober bis zum 3. November die Dampfwalzen auf dem Leinpfad zwischen Wasserbillig und Mertert arbeiten werden.		
1946	Luxemburger Wort vom 3. September	Der Gemeinderat Mertert stimmt der Erweiterung des Mosel-Leinweges (chemin de halage) zwischen Wasserbillig und Mertert zu.	Bemerkenswert ist, dass zu diesem Zeitpunkt die Bezeichnung „chemin de halage“ noch für diese Straßenverbindung benutzt wurde.	



Auszug aus dem Urkadaster, Ortslage Hüttermühle / Simeonswehr. Zu erkennen ist der ursprünglich tiefer gelegene Treidelweg mit Furt durch die Bachmündung, sowie der Verlauf (mit Brücke über den Bach) nach Ausführung der 1868 beschlossenen Verbesserungsmaßnahmen.

Abbildung 10 : Auszug aus dem aktualisierten Urkadasterplan aus dem Jahre 1830 – der alte Verlauf sowie die 1868 erfolgte Höherlegung mit Überbrückung ist hier dokumentiert, zu erkennen ist auch, dass der Uferweg weiterhin als „chemin de halage de Remich à Grevenmacher“ bezeichnet wird.

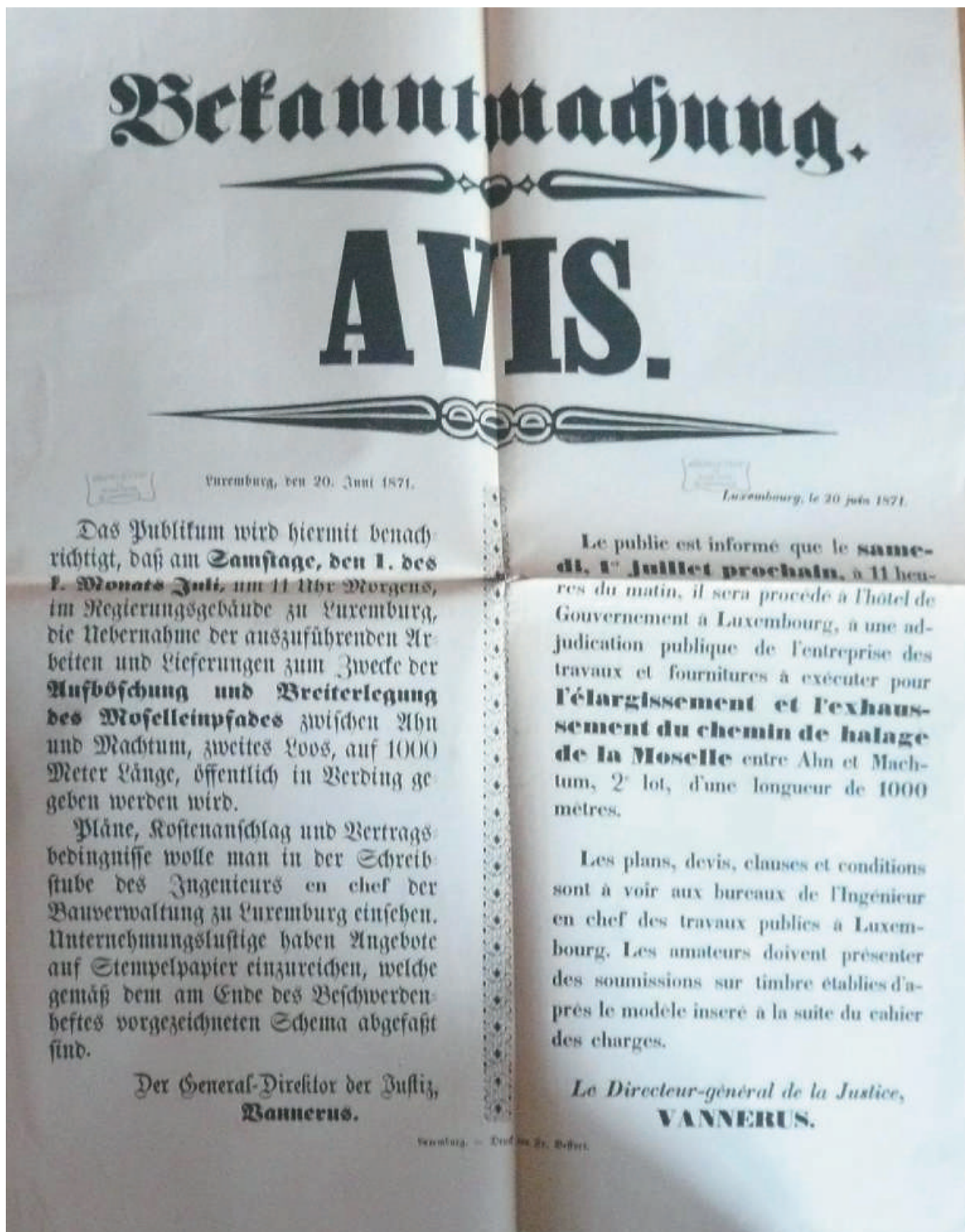


Abbildung 11: Die öffentliche Bekanntmachung von 1871 dokumentiert, dass zu diesem Zeitpunkt zufriedenstellende Leinpfade noch immer erforderlich waren und auch die nötigen Verbesserungsmaßnahmen durchgeführt worden sind.

**Zu b): schriftlich und bildlich dokumentierte Treidelaktivitäten.**

Zeitspuren der gesuchten Entwicklungen finden sich sowohl in Presseartikeln wie auch in bildlichen Abbildungen.

**Nachweise der Treidelwege mittels dokumentierten Treidelaktivitäten**

Zeitraum	Quelle	Aussage	Nachgewiesener Bereich	Fazit
An 14 (1805)	Compte moral de l'Ingénieur en chef des Wälderdepartements	Wegen des außergewöhnlich schlechten Zustandes des Treidelweges kam es dieses Jahr zu zwei größeren Unfällen. Beim Durchreißen eines der Zugseile eines neugebauten Pontons der nach Remich unterwegs war wurden 4 Schifffahrtstreibende umgeworfen und schwer verletzt. Mangels genügendem Halt auf der abschüssigen Böschung konnte daraufhin das verbleibende Gespann von drei Pferden das Schiff nicht halten und wurden ins Wasser gezogen, wo sie alle drei umgekommen sind.	Unfallort unklar, Schiff bergwärts mit Bestimmung Remich unterwegs.	
1852, 18. November	Der Wächter an der Sauer Nr. 93 vom 20. November 1852	Heute sind zwei Schiffe mit Braschen <sup>42</sup> beladen bei Machtum zu Grunde gegangen. Weiterhin erhalten wir die Nachricht, daß heute noch ein drittes Schiff bei Ahn zu Grunde gegangen ist. Bei letzterem Schiff soll noch neben Fracht eine Summe von 5000 Fr. mit versunken sein. Der Schaden der zwei ersten Schiffe wird auf 6,100 Thr. berechnet, kein Mensch ist dabei verunglückt.	Machtum + Ahn	
1898 13. Juni	Obermoselzeitung <sup>43</sup>	Zwei zu Berg steuernde, von Pferden gezogene, leere Schiffe hatten gestern im hiesigen Wehr entschieden Pech. Es riss nämlich das Seil des ersten Schiffes. Das zweite Fahrzeug wurde von dem treibendem ersten zu Tal gerissen, so dass Mann und Pferde in die Strömung gerieten und sich nur mit Mühe vor dem Ertrinken retten	Ehnen	

<sup>42</sup> granulierte Hochofen-, oder Kesselschlacke.

<sup>43</sup> Zitat bei Norbert Etringer – Aus der Geschichte der Moselschiffahrt 1978, Seite 110.

		konnten. Der ausgeworfene Rettungsanker fasste keinen Boden, und so mussten etwa 60 Mann der Einwohnerschaft den Bedrängten zu Hilfe eilen, um die beiden Schiffe wieder ins richtige Fahrwasser zu bringen.		
1900 20. Juli	Obermosel- zeitung <sup>44</sup>	Gestern fuhren zwei aneinandergebundene Schiffe moselaufwärts. Drei Pferde zogen sie. Dies waren zu wenige, denn in der Drift bei Wellen kamen die Pferde nicht mehr weiter. Das Seil musste drei Mal durchgekapt werden, da die treibenden Schiffe sonst die Pferde in die Mosel gezogen hätten. Zuletzt halfen einige Männer mitziehen, und da gelang es, die Schiffe über die Stromschnelle zu bringen.	Oberhalb Grevenmacher Richtung Remich.	Nachweis von Treidelaktivitäten und Treidelweg zwischen Grevenmacher und Machtum.
1909	Luxemburger Wort vom 10. November	Grevenmacher: Gestern Nachmittag fuhren die beiden Dampfer „Prinz-Heinrich“ und „Mosel“ hier vorbei. Sie fühlten mehrere große eiserne und kleine hölzerne Schiffe mit sich. Die Fahrt ging zu den Steinbrüchen der Obermosel. Ein größeres Schiff, mit Wein beladen, legte hier an. Nachdem ungefähr 30 leere Fässer hier abgesetzt waren, ging die Fahrt nach der Untermosel weiter.	Bezeugend ist hierbei, dass hölzerne, d.h. Treidelschiffe nunmehr mittels Dampfschlepper gezogen werden. Das Treideln mittels Pferden wird zunehmend seltener.	

Dass um die Jahrhundertwende noch auf der „luxemburgischen“ Mosel getreidelt wurde bezeugen nachstehende Zeitdokumente<sup>45</sup>:

**1899:** aus der „Bürger und Beamten Zeitung“ Nummer 43, vom 6. April:

*Von der Mosel. 4. April. (Verkehr.) Der Wasserstand der Mosel ist seit Wochen niedriger, so dass beladene Schiffe nicht fahren können. An den Kalksteinbrüchen halten mehrere Schiffe.*

**1905:** im „Luxemburger Wort“ vom 28. August wird ein Schiffsunfall bei Grevenmacher bezeugt:

<sup>44</sup> Zitat bei Norbert Etringer – Aus der Geschichte der Moselschiffahrt 1978, Seite 112.

<sup>45</sup> Ohne förmlichen Bezug auf den Treidelweg

„Das Schiff war bei der Abfahrt vom Kelsbache nicht weit genug vom Ufer gekommen, und es stand trotz des Gebrauches des Schorbaumes zu befürchten, dass es auf die Kribben aufrennen würde. Deshalb ließ man den Anker fallen. Wenn er auf losen Grund fällt, rutscht eine Strecke, bis er festhält, und das Schiff kommt allmählich zum Stillstand. Er fiel aber diesmal hinter einen Felsen, und bei dem plötzlichen Ruck des mit 7000 Zentern Kalksteinen beladenen Schiffe riß die Ankerkette, und der Anker ging verloren., Das Schiff kam daher glücklich in das rechte Fahrwasser. Der Anker ist etwa vier Zentner schwer und kostet über hundert Mark.“

### 1905: Bilddokument

Noch zu dieser Zeit ist die Treidelschiffahrt im Weintransport aktiv.



Abbildung 12: 1905 in Besch – Weintransport mittels Treidelzug<sup>46</sup>

### 1908: aus dem Luxemburger Wort, Nummer 69

*Grevenmacher, 7. März. Die Moselschiffahrt ist wegen des hohen Wasserstandes gegenwärtig sehr lebhaft. Am Mittwoch wurden elf Schiffe per Schleppdampfer moselaufwärts geschafft.*

### 1909: ein weiteres Zeugnis von Weintransporten auf der Mosel – aus dem Luxemburger Wort vom 16. Juli 1909

*Auf dem Gute Deisermühle wird heute das Wachstum der zwei letzten Jahre in ein eigens dort vor Anker liegendes, eisernes Schiff verladen<sup>47</sup>.*

---

<sup>46</sup> Archiv Karl-Heinz Zimmer

<sup>47</sup> Gegenüber dem Bilddokument fällt auf, dass nunmehr die Weintransporte mittels eines eisernen Schiffs getätigt wurden. In diesem Zeitraum kam die zweitausendjährige Weinschiffahrt auf der Mosel endgültig zum Erliegen. Auch nach dem Ausbau der Mosel zur modernen Wasserstraße sollte sie nicht wieder aufleben.

**1926:** ein einzigartiges Bilddokument eines bekannten Moselmalers



Abbildung 13: Aquarell von Jean-Pierre Beckius - darstellend eine scheinbar idyllische Treidelszene oberhalb Grevenmacher im Jahre 1926<sup>48</sup>.

Eine eindrucksvolle Erinnerung an die großartige Geschichte der Treidelschiffahrt an der Mosel. Der Treidelweg, auch „Rittweg“ genannt, ist deutlich erkennbar.

Angesichts der Tatsache, dass der Treidelverkehr zunehmend zugunsten des dampfbetriebenen Schleppverkehrs aufgegeben worden war, ist davon auszugehen, dass es sich bei der von Beckius dargestellten Treidelszene um einen lokal begrenzten Transport gehandelt haben wird. Somit<sup>49</sup> ist nicht auszuschließen, dass es sich um das letzte, auf der „luxemburgischen“ Mosel getreidelte Schiff handelt.

**1928:** aus dem „Luxemburger Wort“ Nummer 69:

*Grevenmacher, 8. März: Deutsche Blätter veröffentlichen interessante Ausführungen über die „Moselschiffahrt nach dem Kriege“.*

*Erst gegen Ende des Jahres 1925 erlebte der Verkehr mit der Obermosel wieder einen stärkeren Aufschwung, der sich von Jahr zu Jahr steigerte. Die sehr reichen Kalk- und Gipsvorkommen auf deutscher und luxemburgischer Seite erfuhren eine ausgiebigere Erfassung, so dass im Laufe des*

<sup>48</sup> (Original im Besitze der Gemeinde Grevenmacher). Es fällt auf dass keine Buhnen erkennbar sind. Falls dies nicht der künstlerischen Freiheit zuzuordnen ist, kann man davon ausgehen, dass der Schiffsbetrieb erst bei höheren Wasserständen aufgenommen wurde und demnach die dort, am luxemburgischen, aber hauptsächlich am deutschen Ufer befindlichen Buhnen überflutet waren.

<sup>49</sup> Unter der Annahme, dass das angegebene Datum dem Beobachtungszeitpunkt entspricht.



*Jahres 1925 etwa 5700 Tonnen Kalk und Gipssteine zu ihren Bestimmungsorten an der Mosel und am Rheine befördert wurden.*

*Die große Nachfrage nach ebengenannten Baustoffen, die durch die anhaltende Baukonjunktur hervorgerufen wird, ließ die im Jahre 1926 verladene Menge auf 33 400 Tonnen emporschnellen, und im Jahre 1927 haben wir das gleiche Bild mit entsprechender Steigerung beobachten können, denn der Versand betrug 45 600 Tonnen. Wenn man in Betracht zieht, dass nur während des Winterhalbjahres mit seinem günstigen Wasserstand die Schiffahrt betrieben wurde, so stellt die Verfrachtung ein ansehnliches Kontingent dar.*

**1936:** das Escher Tageblatt berichtet in Nummer 174 vom 25. Juli über die Moselschiffahrt:

*Wasserbillig: Selten war der Wasserstand der Mosel solch großen Schwankungen unterworfen wie gerade in diesem unbeständigen Sommer. Die Jahre sind zu zählen, daß es Schiffen möglich war, im Sommer die Mosel bis Wasserbillig hinaufzufahren. Zurzeit hat die Mosel einen Pegelstand von 80 Zentimeter, wodurch es den Schiffen möglich ist, ihre Schiffe dreiviertel zu laden.*

Zu c): Nachweise mittels historischer kartographischer Dokumente.

Die Entwicklung bis zum Abschluss der Mutationsphase lässt sich anhand der Gegenüberstellung zeitverschobener kartographischer Dokumente ablesen.

Bereich Stadtbredimus-Remich

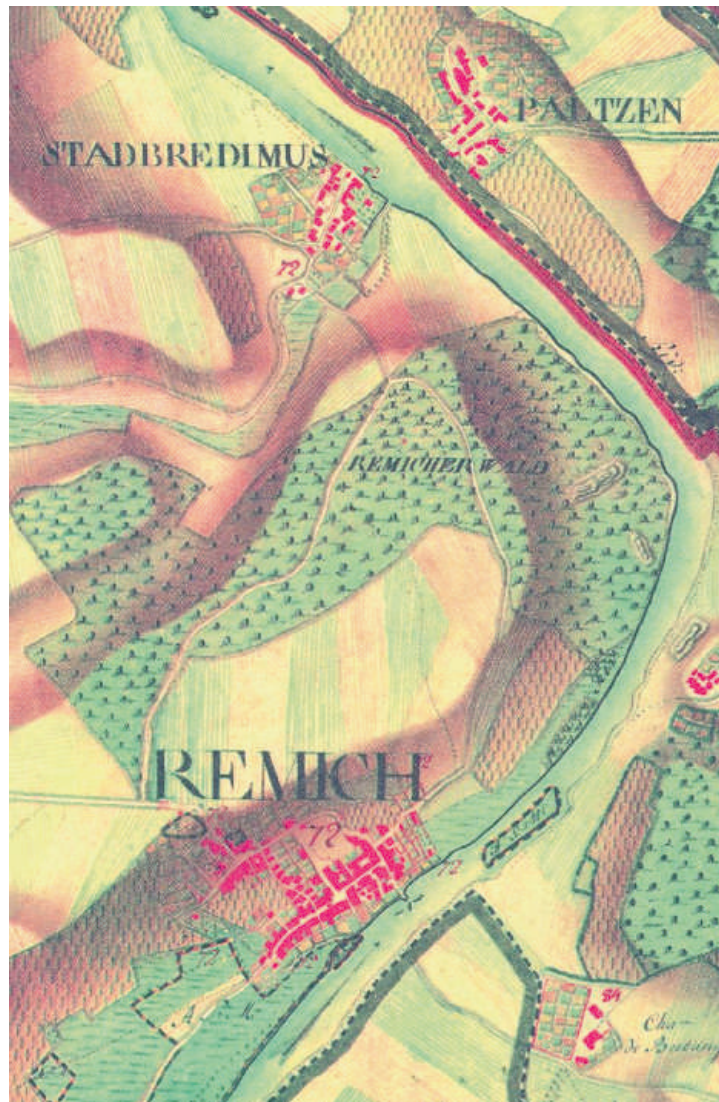


Abbildung 14: Auszug aus der Ferraris-Karte von 1770-1778<sup>50</sup> – Bereich Remich- Stadtbredimus. Es fällt auf, dass zu dieser Zeit keine Straßenverbindung am Moselufer entlang führt.

---

<sup>50</sup> Die Ferraris-Karte ist eine historische Karte die zwischen 1770 und 1778 unter der Leitung von Graf Joseph de Ferraris erstellt wurde, auf Befehl des Gouverneurs Karl von Lothringen. Diese Karte stellt alle militärstrategisch wichtigen Landschaftselemente dar, die Treidelwege leider nicht.



Abbildung 15: Übersichtskarte des Urkadasters der Gemeinde Remich von 1830  
– Man kann erkennen, dass zu dieser Zeit nur der Treidelweg am Moselufer entlang führte, die Landverbindung zwischen Remich und Stadtbredimus verlief auch zu diesem Zeitpunkt noch landeinwärts über den Hügel

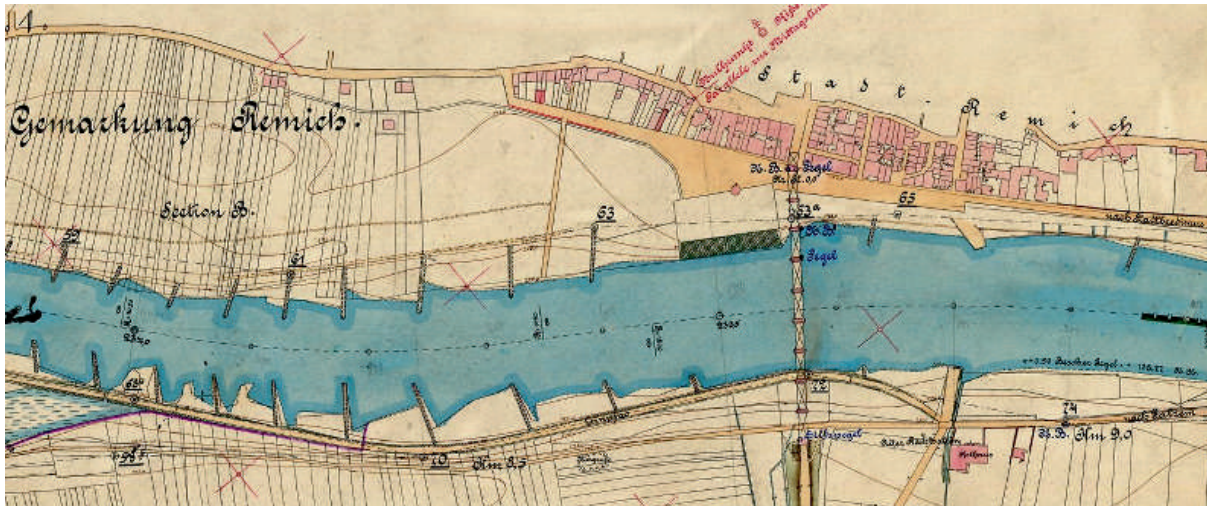


Abbildung 16: Auszug aus der Flusskarte von 1904, Ortslage Remich,  
– der Treidelweg Richtung Stadtbredimus auf dem luxemburgischen Ufer wurde zur Landstraße umfunktioniert  
– zu erkennen ist der Uferwechsel des Treidelweges (jahrhundertlang als Furt benutzt), auf der preußischen Seite verbleibt der Weg als Leinpfad eingetragen.

### Ortsbereich Ehenen



Abbildung 17: Übersichtskarte des Urkadasters der Gemeinde Wormeldingen, Auszug Ehenen aufgenommen im Jahre 1830 – auch hier führt am Moselufer nur der Treidelweg, aus Richtung Remich kommend, am Ufer entlang.

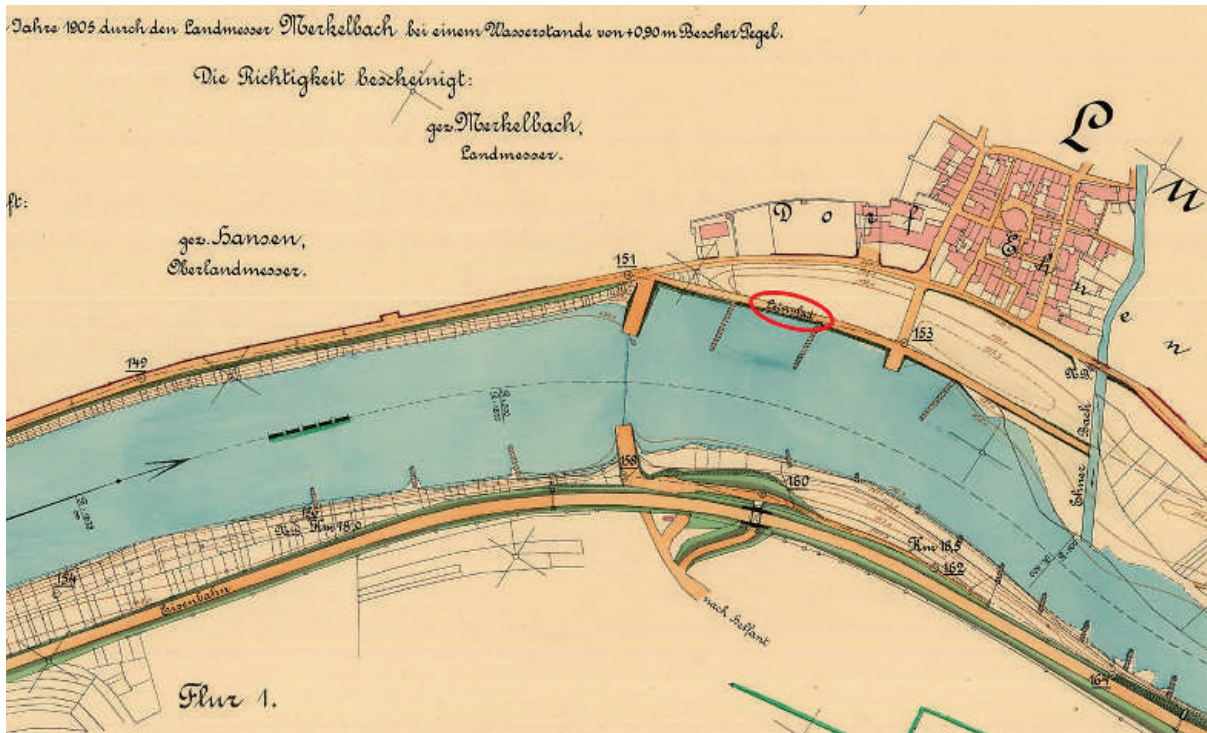


Abbildung 18: Auszug aus der Flusskarte von 1904, Ortslage Ehnen, – der Treidelweg Richtung Stadtbredimus auf dem luxemburgischen Ufer wurde zur Landstraße umfunktioniert – nur im Ortsbereich verbleibt der Treidelweg als solcher.

### Ortsbereich Machtum



Abbildung 19: Auszug Bereich Deisermühle-Machtum aus der Ferraris-Karte 1770-1778 – an der Mosel führt weder der Treidelweg, noch die Straßenverbindung entlang.

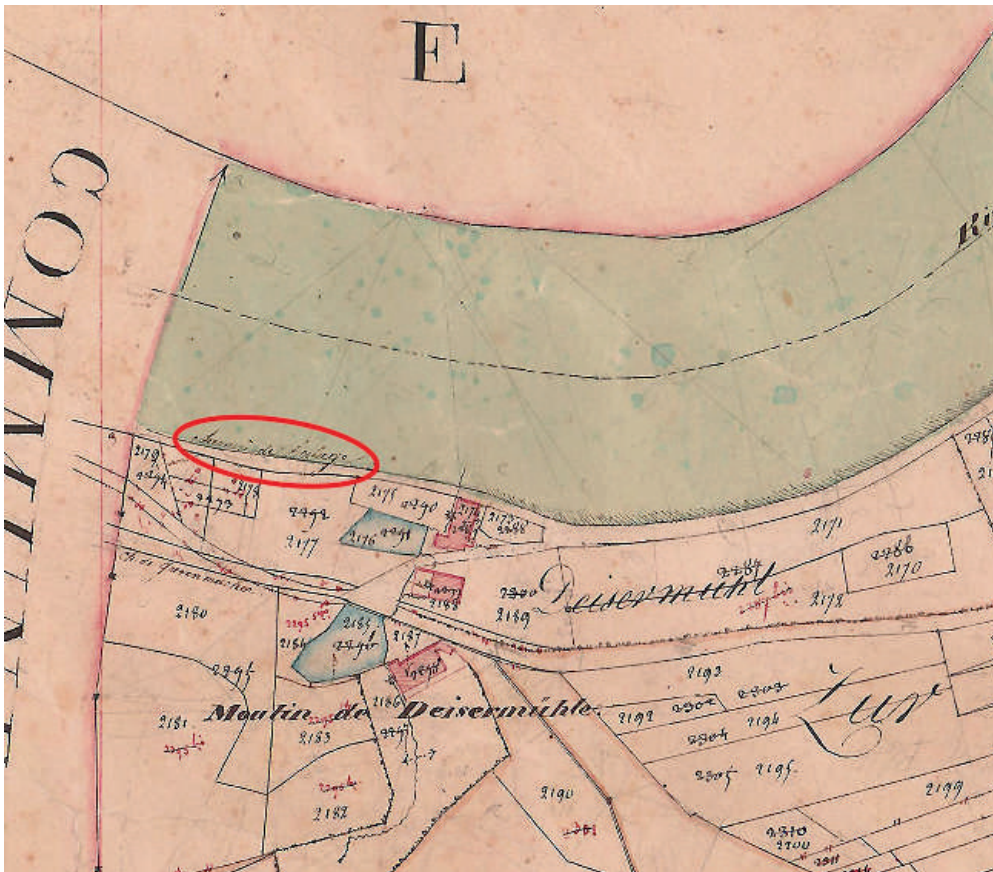


Abbildung 20: Auszug aus der Urkadasterkarte (+/- 1830) von Machtum, Ortslage Deisermühle – zu diesem Zeitpunkt führt am Moselufer nur der Treidelweg entlang, die Landverbindung zwischen Grevenmacher und Ahn (sowie Niederdonven) führt weiterhin über die Anhöhe.

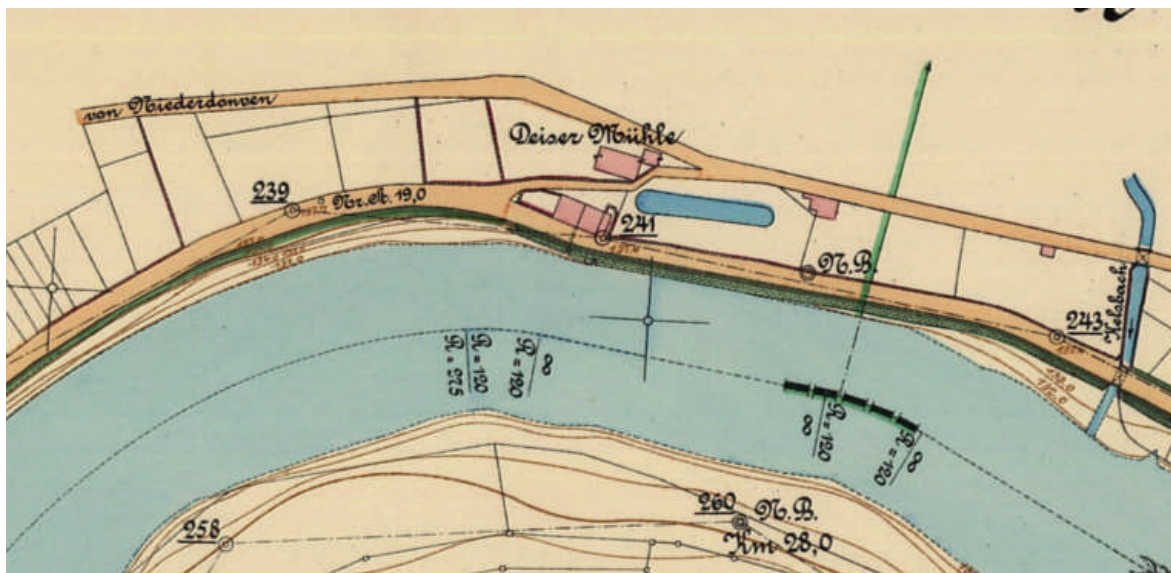


Abbildung 21: Auszug aus der Flusskarte von 1905, Ortslage Deisermühle – der Treidelweg wurde zur Landstraße (Verbindung Grevenmacher-Machtum) umfunktioniert, es ist davon auszugehen, dass zu dieser Zeit der Landverkehr und die Treidelpferde sich die Straße teilten.

Ortsbereich Mertert



Abbildung 22: Auszug aus der Flusskarte von 1909, Bereich Symündung Mertert, erkennbar ist der Leinpfad mit der gepflasterten Furt durch die Syr.

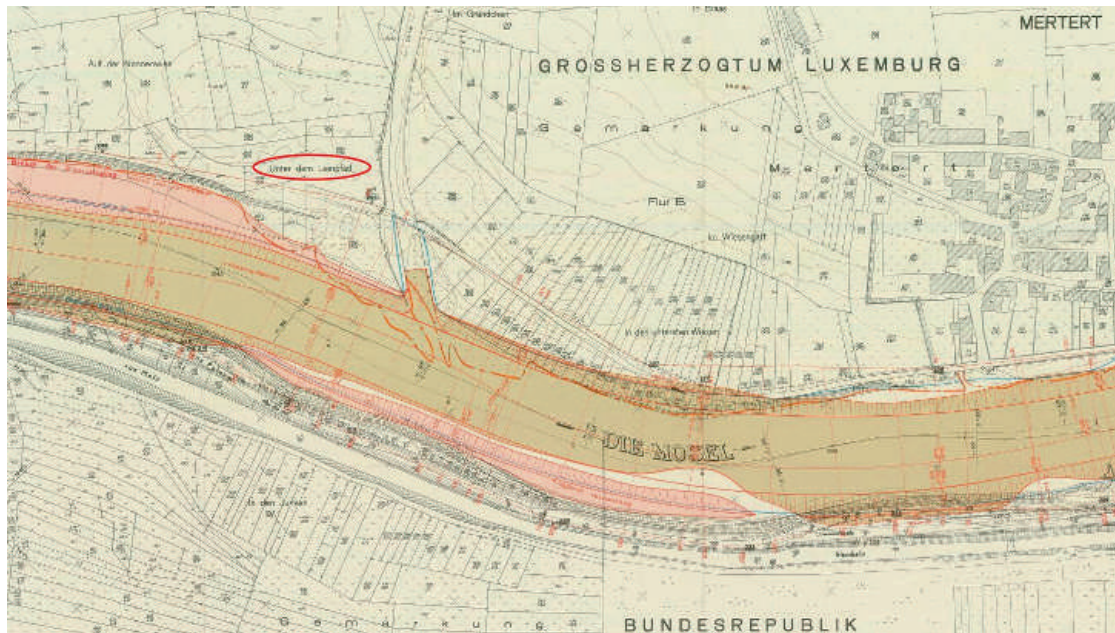


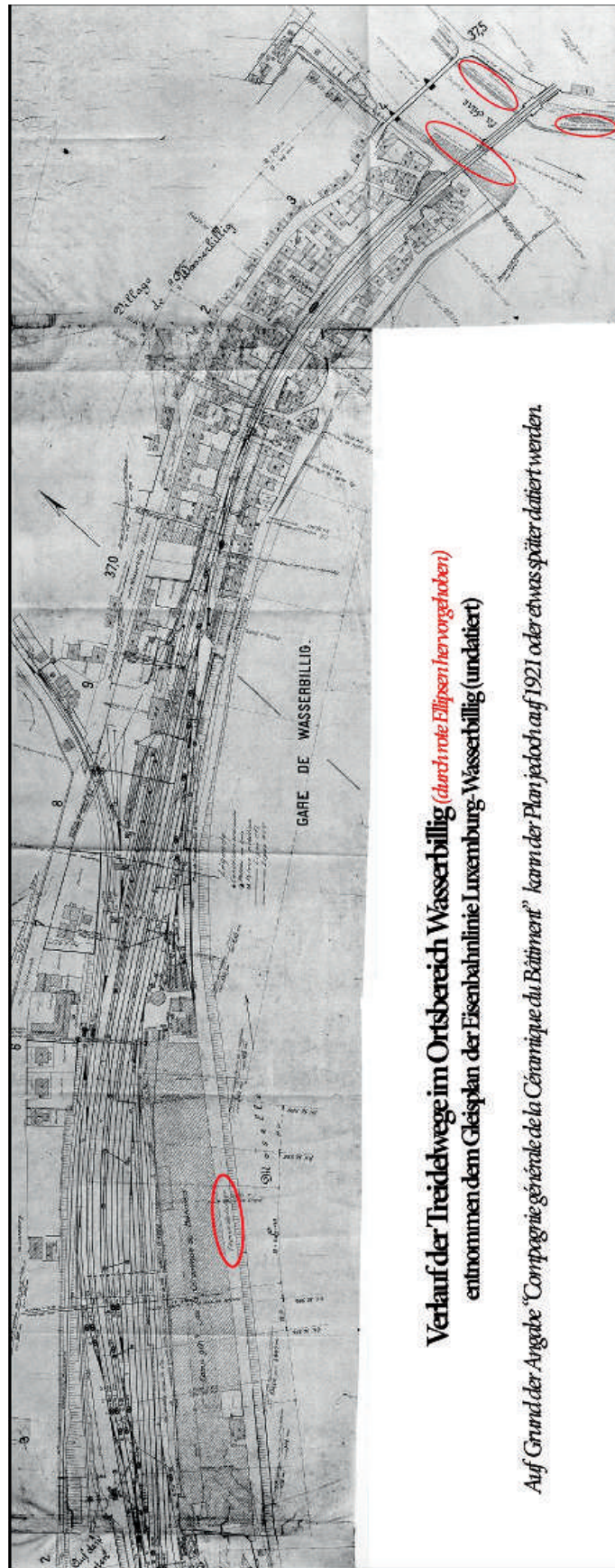
Abbildung 23: Auszug aus einem Bauplan zum Moselausbau aus dem Jahre 1960

Ortslage Symündung Mertert, dieser Bereich wurde anlässlich des Bau des Hafens umgestaltet. Dabei verschwand auch die Flurbezeichnung „unter dem Leinpfad“.

Ortsbereich Wasserbillig

(Siehe nachstehende Abbildungen)





**Verlauf der Treidelwege im Ortsbereich Wasserbillig (durch rote Ellipsen hervorgehoben)**  
entnommen dem Gleisplan der Eisenbahnlinie Luxemburg-Wasserbillig (undatiert)

Auf Grund der Angabe "Compagnie générale de la Céramique du Bâtimet" kann der Plan jedoch auf 1921 oder etwas später datiert werden.

Abbildung 24 : Verlauf der Treidelwege im Ortsbereich Wasserbillig



Abbildung 25: Jean-Pierre Beckius Cerabati, Wasserbillig (1941)<sup>51</sup> – der ursprüngliche Treidelweg bleibt gut erkennbar

### Schlussfolgerung

Mit dem Aufkommen der Dampfschiffahrt<sup>52</sup> auf der Mosel wurde das Ende der Treidelschiffahrt eingeläutet. Dies zog sich jedoch fast ein Jahrhundert dahin. Erst nach dem Aufkommen der Eisenbahntransporte war die Treidelschiffahrt weder in preislicher, noch in zeitlicher Hinsicht konkurrenzfähig. Nachdem die Treidelwege größtenteils zu Landstraßen umfunktioniert worden waren, war das Ende unausweichlich.

Bei der von Beckius 1926 dokumentierten Treidelszene<sup>53</sup> könnte es sich demnach um einen der letzten getreidelten Transporte auf der Mosel gehandelt haben.

<sup>51</sup> Quellenangabe: D'Industriegeschicht von Lëtzebuerg – [www.industrie.lu](http://www.industrie.lu)

<sup>52</sup> Ab dem 14ten März 1841 wird eine regelmäßige Verbindung (dreimal die Woche) zwischen Metz und Trier vom Dampfboot "la Providence" gewährleistet. Haltestellen sind Schengen, Remich, Ehnen, Ahn, Grevenmacher und Wasserbillig. Gemäß der Betriebsstatistik der Dampfschiffahrtsgesellschaft wurden 1845 zwischen Metz und Trier 11757 Personen und 7361 Zentner Waren befördert.

<sup>53</sup> Siehe Abbildung 13

### III.3.4. Die Entwicklung im Zeitraffer

Von den vorgehenden Nachweisen ausgehend kann die bauliche Entwicklung der Treidelwege auf dem linken Ufer in vier Epochen eingeteilt werden.

- Bis zur Zeit der französischen Herrschaft (1795-1815) verblieben die Landinfrastrukturen in einem mittelalterlichen Zustand, auf dem linken Moselufer war nur zwischen Machtum und Stadtbredimus ein schlecht ausgebauter und kaum unterhaltener Treidelpfad angelegt.

Eigentumsrechtlich beruhte die „Treidelpfadepoche“ auf dem althergebrachten Gewohnheitsrecht, bzw. auf dem System der Grunddienstbarkeiten.



Abbildung 26. Auszug aus der Urkadasterkarte der Gemeinde Stadtbredimus, erkennbar der Treidelweg in Richtung Ehnen

- In der Zeit des Wälderdepartements wurde vieles in die Wege geleitet, so dass 1833 bereits attestiert werden konnte (le Masson & Le Joindre), dass bei Hochwasser von Trier aus bis Remich am linken Ufer getreidelt werden konnte. Daraus lässt sich schlussfolgern, dass ein Ausbauziel sinnvollerweise darin bestand durchgängig einen höher gelegenen Treidelweg anzulegen.

Am Moselufer führte größtenteils nur der Treidelweg entlang, die Straßenverbindung zwischen den Ortschaften erfolgte überwiegend über landeinwärts gelegene Trassen.

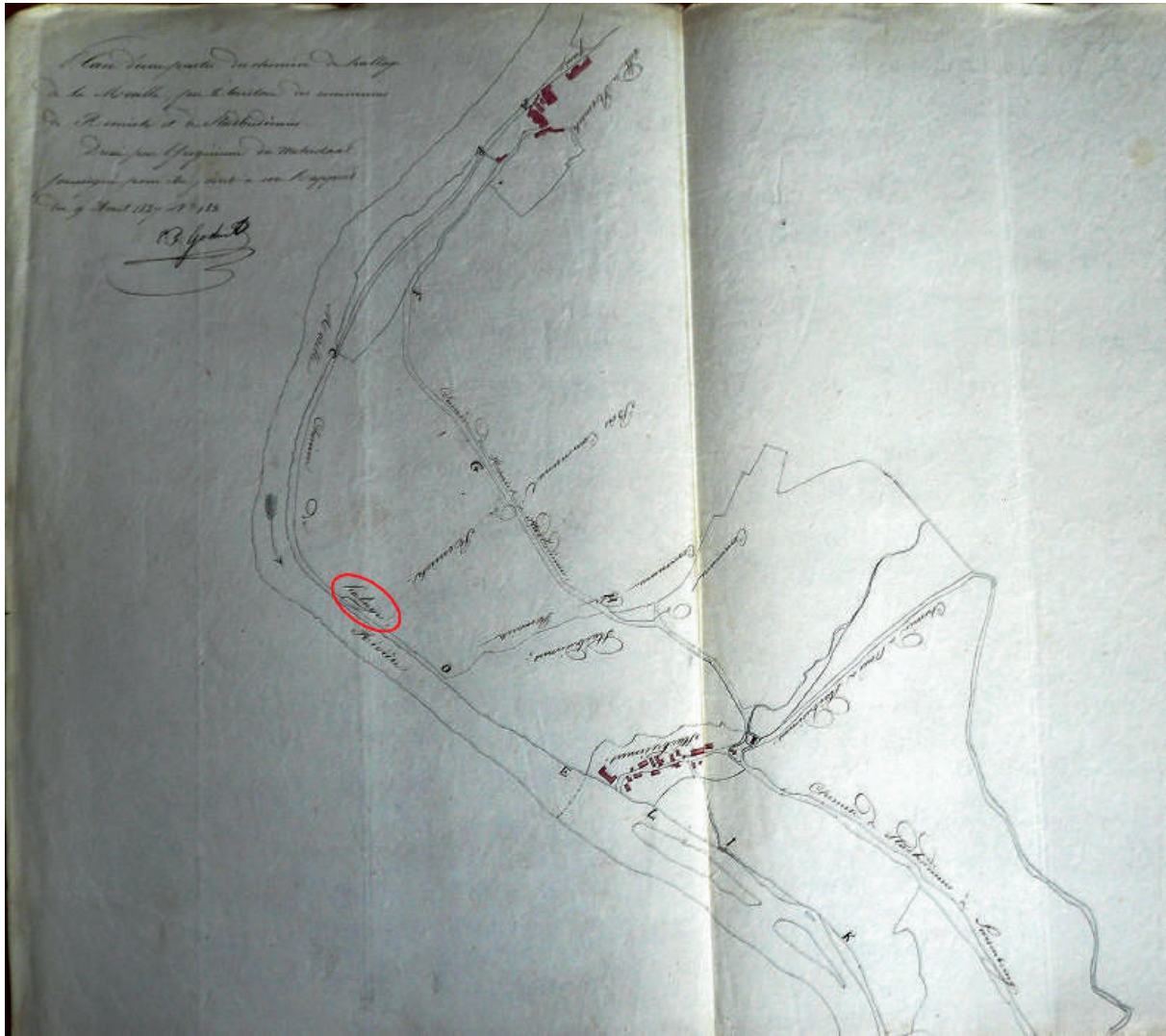


Abbildung 27. Planskizze aus dem Jahre 1827 – Am Moselufer zwischen Stadtbredimus und Remich verläuft nur der Treidelweg, die Straßenverbindung verläuft noch landeinwärts

Eigentumsrechtlich fällt auf, dass gemäß den Parzellenplänen des Urkadasters der Treidelweg verschiedentlich nicht als solcher erkennbar ist, so dass davon auszugehen ist, dass die Anlage des Treidelweges seinerzeit ohne Eigentumsänderungen mittels Rückgriff auf die Grunddienstbarkeiten erfolgte.

Der nachstehende Auszug aus dem Urkadasterplan der Gemeinde Mertert scheint diese noch zu bestätigende These zu untermauern.

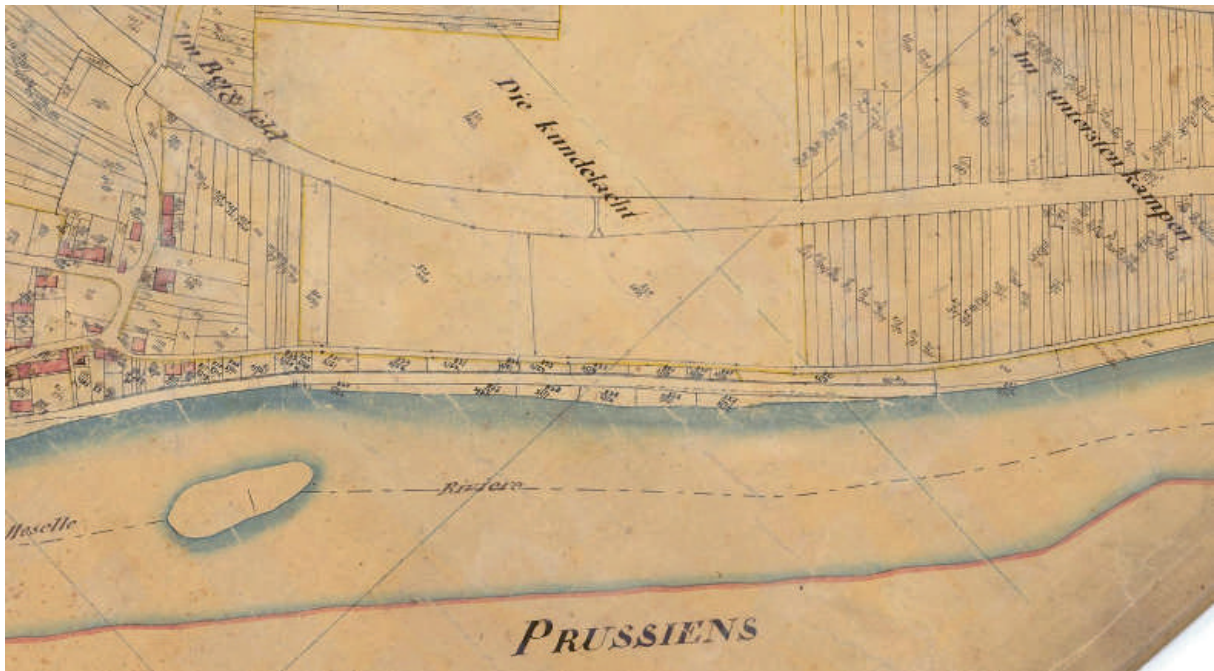


Abbildung 28: Auszug aus dem Urkadasterplan der Gemeinde Mertert, Ortslage Mertert, Richtung Wasserbillig

- Nachdem nur noch das linke Ufer unter luxemburgischer Hoheit verblieben war, kam es mit dem beginnendem Industriezeitalter zwischen 1840 und 1870 zu einer erheblichen Steigerung des Verkehrsaufkommens und zu der Anlage, bzw. Ertüchtigung der Moselhäfen Wasserbillig (Ausbau 1865), Grevenmacher (1850), Ehnen (1855), Stadtbredimus und Remich. Da die Treidelwege in zunehmendem Masse auch für die landseitige Verbindung zwischen den Moselortschaften genutzt wurden, kam es auch zu Verbesserungsmaßnahmen in Form von Verbreiterungen und Erhöhungen.
- In der Niedergangsphase der Treidel- und Dampfschiffahrt konnten die hochliegenden Treidelwege problemlos in Straßenverbindungen umgewandelt werden. Aus den im Jahre 1904 aufgenommenen Flusskarten<sup>54</sup> sind die alten Treidelwege nur noch vereinzelt erkennbar, sie wurden zwischenzeitlich größtenteils zu Staatsstraßen umfunktioniert.

<sup>54</sup> Sie wurden im Rahmen der Projekte zur Ausgestaltung der Mosel zu einer zeitgemäßen Schifffahrtsstraße erstellt, die landseitigen Treidelwege konnten als archaisch und wertlos angesehen werden.

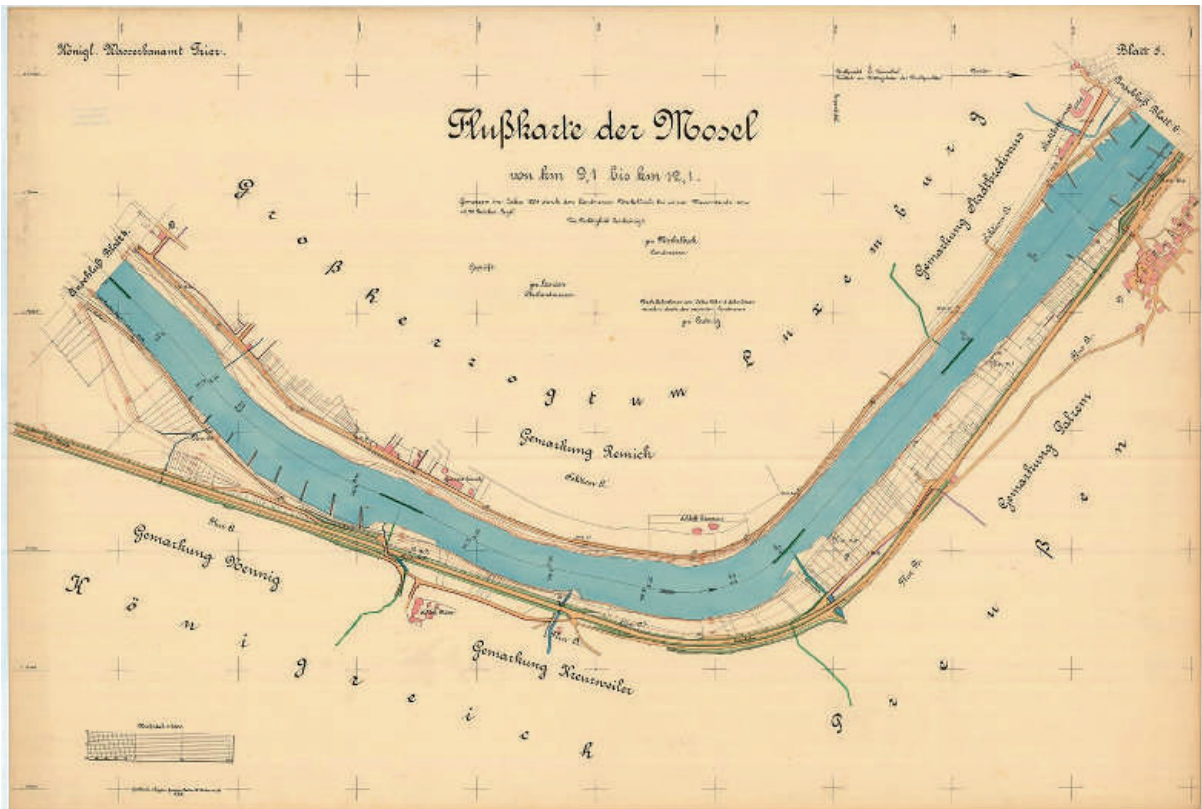


Abbildung 29. Der gleiche Bereich wie im Plan von 1827<sup>55</sup>, auf der 1904 aufgenommenen Flusskarte ist zu erkennen, dass der ursprüngliche Treidelweg zur Landstraße (Verbindung zwischen Remich und Stadtbredimus) umfunktioniert worden ist.

- Bei genauer Betrachtung müsste man abschließend eine weitere, letzte Etappe erwähnen. Soweit noch vorhanden, sind effektiv ufernahe Bereiche des ehemaligen Treidelweges im Rahmen der Arbeiten zur Schiffbarmachung der Mosel (insbesondere Neugestaltung der Böschungen) in den Jahren 1958-1964 verschwunden.

Im Rahmen dieser Maßnahmen wurden grundsätzlich alle ufernahen Landflächen von der Internationalen Moselgesellschaft aufgekauft und in staatlichen Besitz überführt. Aus eigentumsrechtlicher Sicht hatte die Schiffbarmachung der Mosel demnach als willkommenen Nebeneffekt eine Bereinigung der Eigentumsverhältnisse im Sinne der Vorgabe von Artikel 538 des „Code civil’s“, nach der die Uferflächen der schiffbaren Gewässer sich nicht in privater Hand befinden können. Leider wurde diese Aktion nicht mit der nötigen Konsequenz durchgeführt, dies erklärt wieso am luxemburgischen Ufer noch verschiedentlich private Grundstücke an die Mosel grenzen.

<sup>55</sup> siehe Abbildung 27

Da der ehemalige Treidelweg am luxemburgischen Ufer im Zuge dieser Entwicklungen über weite Strecken zur Uferstraße, Spazier- und Radweg umfunktioniert, bzw. zu Betriebsgelände der Wasserstraße erklärt worden ist, sind heutzutage kaum noch Spuren dieser jahrhundertalten Infrastruktur erkennbar.



Abbildung 30: Betriebsweg der Wasserstraße Mosel am rechten Moselufer bei km 226,900 – als Rad- und Spazierweg freigegeben.

#### IV. Wirtschaftliche Bedeutung der Treidelschiffahrt

Für die Wirtschaft des alten Herzogtums Luxemburg war die Mosel von überragender Bedeutung. Sowohl der Waren-, als auch der Personenverkehr konnte über die Mosel schneller, sicherer und billiger abgewickelt werden als auf dem schlecht unterhaltenem Wegenetz. Für die Bewohner der Moselregion war die Moselschiffahrt über Jahrhunderte hinweg eine Quelle relativen Wohlstands.

Genauere Angaben bezüglich des Ausmaßes des Verkehrs im Mittelalter und der Antike sind mehr als spärlich überliefert und spielen in dem hier behandelten Zusammenhang auch keine nennenswerte Rolle.

Die Treidelschiffahrt erlebte ihre Blütezeit im 19. Jahrhundert. Beim Ausbruch der französischen Revolution befand sich die Moselschiffahrt noch in einem mittelalterlichen Zustand.

Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass die mit der französischen Revolution einhergehenden Umwälzungen zu einem wirtschaftlichen Wandel und einer Blüte der Moselschiffahrt führten<sup>56</sup>. Die unter französischer Herrschaft eingesetzte Verwaltung bemühte sich redlich binnen kürzester Zeit die infrastrukturellen Verbesserungen am Flussbett und am Leinpfad vorzunehmen, denn während der österreichischen Zeit waren diese Unterhaltungsarbeiten arg vernachlässigt worden.

Bedingt durch die napoleonischen Kriege war die Moselschiffahrt einerseits stark mit der Beförderung von Kriegsgeräten und der Truppenverpflegung beschäftigt, jedoch auch von größter Wichtigkeit für die Ausfuhr von Getreide, Wein, Holz, Kalk, Gips, Eisen und diversen regionalen Erzeugnissen sowie den Import von deutscher Steinkohle sowie Zucker, Kaffee und Blei aus Holland worauf die, für die Schiffahrt zuständige Verwaltung des Wälderdepartements wiederholt aufmerksam machte<sup>57</sup>.

In der Epoche nach der napoleonischen Zeit und insbesondere nach dem Beitritt Luxemburgs zum jungen deutschen Zollverein<sup>58</sup> entwickelte sich ein ausgesprochen reger Verkehr auf der Mosel. Dieser gewaltige Aufschwung betraf sowohl den Waren-, wie auch den Personenverkehr<sup>59</sup>.

Der gewöhnliche Warenverkehr umfasste im Wesentlichen in der Ausfuhr Brenn- und Bauholz, Kalk, Gips, Minette, Roheisen, Pottasche, Weizen, Lohrinden, Leder, Fayencewaren

---

<sup>56</sup> Cf. Das vorstehende Kapitel III.1 Historische Entwicklung (der landseitigen Infrastrukturen)

<sup>57</sup> Siehe z.B. den „Mémoire sur l'état actuel de la navigation dans le Département des forêts » aus dem Jahre 1807, oder den „Compte moral“ des für das Wälderdepartement zuständigen Chefsingenieurs vom 1. Juli 1808.

<sup>58</sup> Der Anschluss Luxemburgs an den deutschen Zollverein wurde mittels Vertrag vom 8. Februar 1842 vereinbart.

<sup>59</sup> Martin Gerges, Kanalpläne im Laufe der Jahrhunderte, 1992, in der Festschrift des BBC Ecluse Stadtbredimus, Seite 127



und ein bedeutender Anteil an Wein und Branntwein<sup>60</sup>. Die Stahlwerke von Quint, Sankt Ingbert, Neunkirchen und Burbach waren große Abnehmer der luxemburgischen Minette.

Als zu Anfang des 19. Jahrhunderts die luxemburgischen Eisenhütten begannen statt Holzkohlen Steinkohlen zu verwenden machte auf der Einfuhrseite die Steinkohle aus den Saargruben, neben Kunst- und Gebrauchsgegenständen, Eisenerz, Tabak, Öl, sowie Blei und Stahl den größten Posten aus.

Der Umschlag auf die Landtransportmittel erfolgte in den Umschlagsstellen welche in Stadtbredimus, Ehnen (1855), Grevenmacher (1850) und Wasserbillig (Ausbau 1865) angelegt worden waren, nachdem der Treidelweg zwischen Wasserbillig und Remich durchgehend am luxemburgischen Ufer eingerichtet war<sup>61</sup>.

Die Stahlwerke und Eisenerzminen aus dem Süden des Landes benutzten hauptsächlich den Hafen von Stadtbredimus. Hunderte von Gespannen rollten täglich zwischen Esch und Stadtbredimus hin und her.

Die Eisenhütten von Eich und Septfontaines bevorzugten hingegen den Hafen von Ehnen. Am 2. Mai 1855 wurde in Ehnen ein Eisenerzlager mit einem 130m langem Verladequai angelegt. Hier wurde Alluvialerz aus Itzig, Minette, und Gussbarren für die Stahlwerke an der Saar und in Quint verschifft. In diesem Zusammenhang sei zugleich daran erinnert, dass bereits im Jahre 1772 Mathis und Le Brun berichtet haben, dass in Ehnen *„das Ufer quasi ständig durch ein gewaltiges Brennholzlager versperrt“* sei.

Die Hütten von Fischbach und Berburg zogen hingegen Grevenmacher vor. Anlässlich der Diskussionen über den Bau einer Anlegerampe in Grevenmacher wurde am 13. Juni 1845 in der Abgeordnetenkommission ausgeführt, dass diese Anlage nötig sei, damit Luxemburg Gusseisen, Lederwaren und andere Massengüter leichter nach Deutschland verschiffen könnte<sup>62</sup>. Im „Courier“ aus dem Jahre 1850<sup>63</sup> wird in diesem Zusammenhang ausgeführt, dass *„seit dem Beitritt Luxemburg zum Zollverein die Bedeutung Grevenmacher als Handelshafen zugenommen hat und sich sozusagen als Warenumschlagsstelle für den Austausch von Waren mit Deutschland, bzw. den Empfang von holländischen Produkten aufdrängt“*.

An der Umschlagstelle Wasserbillig wurde viel Sauerverkehr abgewickelt, hier wurden z.B. die aus Grundhof kommenden Boote auf Moselschiffe umgeladen.

Außer den Weintransporten spielten die in den Moselhängen gewonnenen Kalksteine und der hieraus gewonnene Branntkalk eine große Rolle. Lange Zeit stellte die Rückfracht, d.h. der Export von deutschen Waren in Richtung Luxemburg ein größeres Problem dar. Dies besserte sich, nachdem die luxemburgischen Eisenhütten saarländische Kohle über die Mosel (und Saar) bezogen.

---

<sup>60</sup> Verkehrswege im Moselraum, Schwebsange 1968, Seite 124.

<sup>61</sup> Cf. Albert Calmès, Quand les chalands naviguaient sur la Moselle, Luxemburger Wort (Die Warte) vom 31. Oktober 1956.

<sup>62</sup> „Courier du Grand-Duché de Luxembourg“ vom 2. Juli 1845

<sup>63</sup> Albert Calmès, Quand les chalands naviguaient sur la Moselle, Luxemburger Wort (Die Warte) vom 31. Oktober 1956.

Auch wenn genauere Zahlen über die Schiffstransporte nicht vorliegen, kann Umfang und Relevanz der luxemburgischen Moselschiffahrt im Jahre 1845 anhand folgender Schiffszählungen<sup>64</sup> der deutschen Verwaltung nachvollzogen werden:

Bergfahrend über Trier:

Preußen	196 Schiffe
Luxemburg	179 Schiffe
Frankreich	211 Schiffe

Talfahrend über Trier:

Preußen	157 Schiffe
Luxemburg	155 Schiffe
Frankreich	212 Schiffe

Für einige Jahrzehnte erlebten sowohl die traditionelle Treidelschiffahrt wie auch die Dampfschiffahrt eine relative Blüte.

Während der Dampfschiffahrtszeit erlebte auch der Personentransport einen nie erwarteten Höhepunkt. Die Bedeutung der Mosel für den Personenverkehr lässt sich daran ablesen, dass z.B. im Jahre 1850 das Bad Mondorf seine günstige Lage u.a. „durch die leichte Verbindung mit Trier durch die Schiffahrt anpries“<sup>65</sup>. Im Jahr 1878 konnte z.B. die Trierer Dampfschiffahrtsgesellschaft die Rekordzahl von 56 000 Fahrgästen verzeichnen.

Man kommt demnach mitnichten umhin festzustellen dass die Entwicklung der Moselschiffahrt und die Anlage durchgängiger Treidelwege sich sehr vorteilhaft auf die wirtschaftliche Entwicklung Luxemburgs ausgewirkt haben.

Dass diese Entwicklung eine Quelle des Wohlstands gewesen ist geht auch sehr anschaulich aus folgender Feststellung eines Dampfschiffahrtsreisenden<sup>66</sup> aus dem Jahre 1843 hervor:

*„Überhaupt sind die Dampfboote ein wahrer Segen für die verarmte, von der Welt abgeschnittene Moselbevölkerung und für deren Produkte geworden; sie haben den Bewohnern des Stromes, die früher oft nicht einmal durch praktikable Wege verbunden waren, schon jetzt einen Verkehr hervorgerufen, auf den sie nun ihrerseits einen guten Teil ihrer Existenz gründen.“*

Doch dieser Zustand konnte nicht von Dauer sein. Was auf den ersten Blick unverständlich erscheint, erklärt sich mit dem Auftauchen des großen Konkurrenten Eisenbahn<sup>67</sup>. Die wetterunabhängige und schnellere Bahn übernahm nach und nach Fahrgast- und Warentransporte. Bereits 1882 war die Dampfschiffahrt nicht mehr rentabel.

Die Treidelschiffahrt konnte sich jedoch noch einige Zeit gegenüber den übermächtigen Konkurrenten behaupten.

---

<sup>64</sup> Georg Bärtsch, Beschreibung des Regierungsbezirks Trier, Trier 1848 Seite 34.

<sup>65</sup> Luxemburger Wort vom 5. Mai 1850

<sup>66</sup> Karl-Josef Gilles - Dampfschiffahrt auf der Mosel, Seite 10.

<sup>67</sup> Die Eisenbahnlinie Luxemburg – Wasserbillig – Trier wurde 1861 eröffnet. Die Eisenbahnstrecke Metz – Trier wurde am 15. Mai 1878 für den Verkehr freigegeben. Der Abschnitt Wasserbillig – Grevenmacher der Saueraltbahn wurde am 9. Juli 1891 in Betrieb genommen (Die Stilllegung erfolgte am 04. März 1963).

Nach deutschen Aufzeichnungen wurden von 1883 bis 1884 zwischen Perl und Nittel noch 596 und von Nittel bis Trier sogar noch 1388 Schiffe gezählt<sup>68</sup>. Die wichtigsten Güter die der Treidelschiffahrt noch einige Zeit erlaubten ihre Vorteile auszuspielen waren: Kohle, Koks, Kalksteine, Schwer- und Grosstransporte sowie der Weinhandel.

Eine sehr aufschlussreiche Beschreibung des Moselverkehrs um die Jahrhundertwende kann dem Mosel- und Saarfürher aus dem Jahre 1898 entnommen werden<sup>69</sup>. Sie verdient in extenso zitiert zu werden:

*„Die Schiffahrt auf der Mosel wird von Schleppkähnen und Dampfern ausgeübt. Erstere haben eine Tragfähigkeit bis zu bis ca. 8200 Zentnern und lassen sich von den Dampfschiffen flussaufwärts bis zu ihrem Bestimmungsort schleppen, von welchem sie sich nach eingennommener Ladung ohne weitere Hilfe „zu Thal“ vom Strome treiben lassen. Ihre Ladung besteht meist aus Kalksteinen, den ergiebigen Brüchen des luxemburgischen Städtchens Remich entnommen, ferner aus Eisen und Schlacken von der Gewerkschaft Quint bei Trier, oder auch aus Wein. Im Jahre 1895 wurden 178 Kahne mit insgesamt 501150 Zentnern Tragfähigkeit stromaufwärts gezogen, von denen nur verschwindend wenige treidelten, d. h. sich durch Menschen oder Pferde schleppen liessen; die bei weitem größte Anzahl beförderten die Moseldampfer. Das Treideln kommt, weil es zu zeitraubend ist, immer mehr ab. Da die Fahrzeuge meistens vollbeladen talwärts fahren, kann man annehmen, dass etwa eine halbe Million Zentner durch dieselben im Jahreslauf auf der Mosel transportiert werden.“*

Besser hätte man den damaligen Frachtverkehr und den schleichenden Rückgang der Treidelschiffahrt nicht erläutern können.

Betroffen von dem Verschwinden der Treidelschiffahrt waren nicht nur die Schiffahrttreibenden und die Halfen, sondern auch Zulieferer, Pferdehändler und Futterlieferanten sowie Dienstleister wie die Gasthöfe, in denen die Pferdeknecchte und Pferde untergebracht waren. Die seinerzeitige wirtschaftliche Bedeutung der Treidelschiffahrt geht eindrucksvoll aus nachstehender zeitgenössischer lexikologischer Erläuterung des Begriffs „Leinpfad“ hervor<sup>70</sup>.

*Am Handw'ennes (Handumdrehen) kommen ech op eng Arichteng,  
mat dér d' Miseler soss de Sou gemacht hun:*

*Op dem Hal'ferwé' (Leinpfad) hun se hir (Hallefpärd (Halfen) verheiert (vermietet), de' den Halfer d' Musel erop gezun hun,.. oder we' den Halfer- gesot huet: ge-haleft hun. Niewent dem Heiergeld (Mietgeld) ass hinnen och den Heierwein érfall; e Miseler mecht machlicht all Handel beim Weindronk ,aus, an duerfir ass beim Heieren (Anheuern, vgl. engl. to hire, mieten) den Heierwein (Heuerwein) verziehrt gin.*

---

<sup>68</sup> Norbert Etringer, Aus der Geschichte der Moselschiffahrt, Luxemburg 1978, Seite 155

<sup>69</sup> Mosel- und Saarfürher – Verlag H. Stephanus, Trier Seite 9, verfasst vom Direktor der Mosel-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Herrn Weyer

<sup>70</sup> Rubrik „Mer le'ere Lëtzeburgesch“, aus dem Luxemburger Wort vom 21. Januar 1945

Rückblickend kommt man nicht umhin festzustellen, dass, aus unserer heutigen Sicht, das energieautarke Verkehrssystem Treidelschiffahrt als äußerst nachhaltig und ökologisch unschlagbar beurteilt werden würde.

## V. Historische Entwicklung des Wasser- und Wegrechtes der lux. Moselstrecke

Der Rechtsrahmen des Wasser- und Wegrechtes der Mosel im Untersuchungsbereich zeichnet sich durch eine lange Geschichte und eine außergewöhnliche Komplexität aus.

Angesichts der Bedeutung des Rechtsrahmens, sowohl was die Substanz, wie auch die historische Entwicklung angeht, muss der Geschichte des Wasser- und Wegrechtes an der „luxemburgischen Mosel“ in einem gesonderten Abschnitt Rechnung getragen werden.

Alle Flüsse und Häfen sind öffentlich<sup>71</sup>. Hierbei handelt es sich um eine antike Rechtsnorm der Römer. Dieser einfache und modern klingende Rechtsgrundsatz hat seine Gültigkeit bis heute nicht verloren. Doch es war ein außerordentlich langer Weg bis diese klare Norm in unser heutiges Rechtssystem eingebettet werden konnte.

Das römische Recht sah ein dauernd fließendes Gewässer als ein unteilbares Ganzes, bestehend aus drei integrierten Bestandteilen, dem Wasserflusse (Numon, Nuor aquae), dem Bette (alveus) und den Ufern (ripas) an <sup>72</sup>.

Die Grenzen zwischen öffentlichem und privatem Eigentum werden hier durch den plenissimum flumen, d.h. den bordvollen Fluss bestimmt<sup>73</sup>.

Für die „luxemburgische Mosel“ kam dieser wasserrechtliche Grundsatz aber erst sehr zögerlich, nach und nach zur Anwendung.

Bis zum Ende der Feudalzeit lagen die Rechte wie bei allen öffentlichen Straßen auch an den Wasserwegen und den dazugehörigen Treidelwegen gemeinhin bei den Königen oder sonstigen Landesherrn<sup>74,75</sup>.

Der Unterhalt der Leinpfade sollte aus Schifffahrtsabgaben und Verkehrszöllen bestritten werden. Man kommt nicht umhin festzustellen, dass in dieser Zeit die Pflichten zur Aufsicht, zum Ausbau und zur Unterhaltung der Mosel gemeinhin vernachlässigt wurden.

Infolge des an die Souveränität anknüpfenden Staatsverständnisses und der hiermit einhergehenden Trennung zwischen öffentlichem und privatem Eigentum wurde das Recht später aus der Territorialhoheit abgeleitet<sup>76</sup>.

---

<sup>71</sup> Flumina autem omnia et portus publica sunt – Rechtssatz festgeschrieben im „Corpus Iuris Civilis, I Institutionen, Zweites Buch, erster Titel, zweiter Paragraph, Gesetzeswerk, welches im Auftrag des oströmischen Kaisers Justinian (482-565) verfasst wurde.

<sup>72</sup> Fr. Börner - Revision der neuen Lehren von der Zugehörigkeit der beständig fließenden Gewässer nach Römischem und Deutschem Rechte – im Archiv für die civilistische Praxis, 38. Bd., H. 2 Seite 172

<sup>73</sup> François Goliard - Les cours d'eau entre droits de propriété et droits d'usage. Seite 645

<sup>74</sup> Auszug aus Aloys Meister - deutsche Verfassungsgeschichte Seite 99: Der König ist Herr der Wasserstraßen und der Landstraßen. Private und nicht schiffbare Gewässer waren davon ausgeschlossen; nur die schiffbaren Flüsse galten als öffentlich und wurden bezeichnet als „des Reiches Straße“. Der König besaß darauf die Stromhoheit, er hatte die Gerichtsbarkeit auf dem Wasser, das Geleitrecht und das Leinpfadrecht.

<sup>75</sup> Otto Graf von Looz – Corswaren in „Die Moselschiffahrt in alter Zeit“, Seite 6: „Wie andere öffentliche Straßen und Wege waren sie ursprünglich Eigentum des Königs, der auch das Recht hatte, Uferland zum Leinpfad auszuscheiden.“

Erst 1804 wurden, mit der Einführung des „Code civil’s“, die Besitzverhältnisse am Flussbett und der Uferbereiche, sowie auch die Nutzungsrechte (z.B. Wasserkraft & Fischereirecht) an der luxemburgischen Mosel wegweisend geklärt. Ab diesem Zeitpunkt durfte demnach, rechtlich gesehen, Privateigentum nicht mehr direkt an die schiffbare Mosel grenzen.

Die sich aus dem Eigentum, bzw. den Grunddienstbarkeiten ergebenden Pflichten zur Verwaltung, Aufsicht sowie die Erhaltungs- und Ausbaupflichten lagen ab diesem Zeitpunkt beim Staat, bzw. den zuständigen Exekutivorganen.

Es bleibt abschließend darauf hinzuweisen, dass die allmähliche Widmungsänderung der Treidelwege die mittels Rückgriff auf die Grunddienstbarkeiten erstellt, in der Folge aber zu Landstraßen umfunktioniert wurden, eigentumsrechtliche Probleme beinhaltete, die dem derzeitigen Wissensstand nach, nie wirklich geklärt worden sind<sup>77</sup>. Im Rahmen dieser Abhandlung kann hierauf nicht weiter eingegangen werden.

Nachstehend sind in chronologischer Reihenfolge die maßgeblichsten, legislativen Etappen, anhand der Rechtserlasse chronologisch aufgelistet und kommentiert.

**1669:** - Edikt von Louis XIV vom 13. August 1669 über die Generalverordnung für die Gewässer und Wälder<sup>78</sup>.

Es handelt sich um eine grundlegende Verordnung, welche sehr heilsam für die Schifffahrt und die schiffbaren Gewässer war. Sie legt die Eigentumsrechte der schiffbaren Gewässer fest und beinhaltend die Grundsätze und Schutzbestimmungen welche über Jahrhunderte hinweg die Rechts- und Verwaltungsverhältnisse der schiffbaren Gewässer gestaltet haben.

Im vorliegenden Zusammenhang erscheinen auch folgende Bestimmungen von Interesse:

Titel XL, Artikel XLI:

*Abgesehen von den Fischereirechten und den bestehenden Mühlen und Fahren werden alle schiffbaren Flüsse und Gewässer als zur königlichen Krone gehörend erklärt.*

Diese Eigentumsregel wird in der Folge fortgeschrieben werden, nach der französischen Revolution geht das Eigentum an den schiffbaren Gewässern vom König an die Nation und sie werden zum öffentlichen Besitz, d.h. zum Gemeingut erklärt<sup>79</sup>.

---

<sup>76</sup> Reinheimer Sandra – Das Verbindungskonzept der Bundeswasserstraßenverwaltung – Frankfurt am Main 2008

<sup>77</sup> Aussage im Rahmen der Haushaltsberatungen für das Jahr am 17. Januar 1865: « *La navigation impose des servitudes aux propriétaires riverains, mais elle ne peut pas être pour le gouvernement un moyen d'acquérir des domaines qui servent à autre chose qu'à la navigation; ce n'est pas dans ce but qu'ont été faites toutes les lois qui gouvernent la matière.* » nachzulesen im « *Courrier du Grand-Duché de Luxembourg* » vom 21. März 1865.

<sup>78</sup> Diese sehr profunde Verordnung hat bis in unsere Zeit die Rechtsverhältnisse maßgeblich gestaltet. Da im Rahmen der Verordnung des Revolutionsdirektoriums vom 9. März 1798 diese Schutzvorschriften bestätigt wurden, wurde das Edikt von 1669 auch in Luxemburg rechtswirksam.

Titel XXVII, Artikel 43:

*Diejenigen, die Mühlen, Schleusen, Wehre, Pfahlnetze oder andere Bauten in der Ausdehnung der Flüsse und Bäche errichten, ohne hierzu die Genehmigung von uns oder unseren Vorfahren erhalten zu haben, werden gehalten sie zu zerstören, sonst dies zu Ihren Lasten und Kosten geschehen wird.*

Titel XXVIII, Artikel 7:

*Die Eigentümer der Grundstücke, welche an die schiffbaren Gewässer stoßen, werden für den königlichen Weg und den Zug der Pferde, am Ufer einen Streifen von wenigstens 24 Fuß Breite belassen (= +/- 7,80m), ohne dass sie auf der Seite wo die Schiffe gezogen werden in einem Abstand von 30 Fuß (= +/- 9,86 m) und am gegenüberliegenden Ufer in einem Abstand von 10 Fuß (= +/- 3,28m), Bäume pflanzen oder einen Zaun oder eine Hecke errichten können.*

Diese Anordnung beinhaltet zwei formell wichtige Verpflichtungen. , Die erste macht eventuellen privaten Eigentümern an Uferstreifen zur Auflage entlang des Wasserlaufes eine Breite von 7,80 m zu Gunsten des Königsweges (chemin de halage) und den Zug der Pferde zu belassen. Die zweite verbietet, für „die Seite auf der herkömmlicherweise die Schiffe gezogen werden“, in einem Abstand näher als 9,86m Bäume zu pflanzen oder einen Zaun oder eine Hecke anzulegen.

Nach dieser Vorschrift ist es offensichtlich, dass wenn die Schifffahrt auf beiden Ufern einen Treidelweg erfordert, die 7,80 und 9,86 m Grunddienstbarkeiten auf beide Ufer anwendbar sind<sup>80</sup>. Dass dies nicht ausdrücklicher ausgeführt wurde ist auf die Tatsache zurückzuführen, dass beidseitige Treidelwege zu dieser Zeit kaum bestanden haben<sup>81</sup>. Das gleiche gilt übrigens für die Fälle wo es zu einer Verlagerung des Treidelweges von einem zum anderen Ufer kam.

Diese Auflagen, die die Uferflächen betrafen welche in privater Hand verblieben waren, sind in nachstehender Skizze dargestellt.

---

<sup>79</sup> François Goliard - Les cours d'eau entre droits de propriété et droits d'usage. Seite 643

<sup>80</sup> F. X. P. Garnier, Traité des chemins de toute espèce, Paris 1827, Seite 87

<sup>81</sup> F. X. P. Garnier, Traité des chemins de toute espèce, Paris 1827, Seite 40

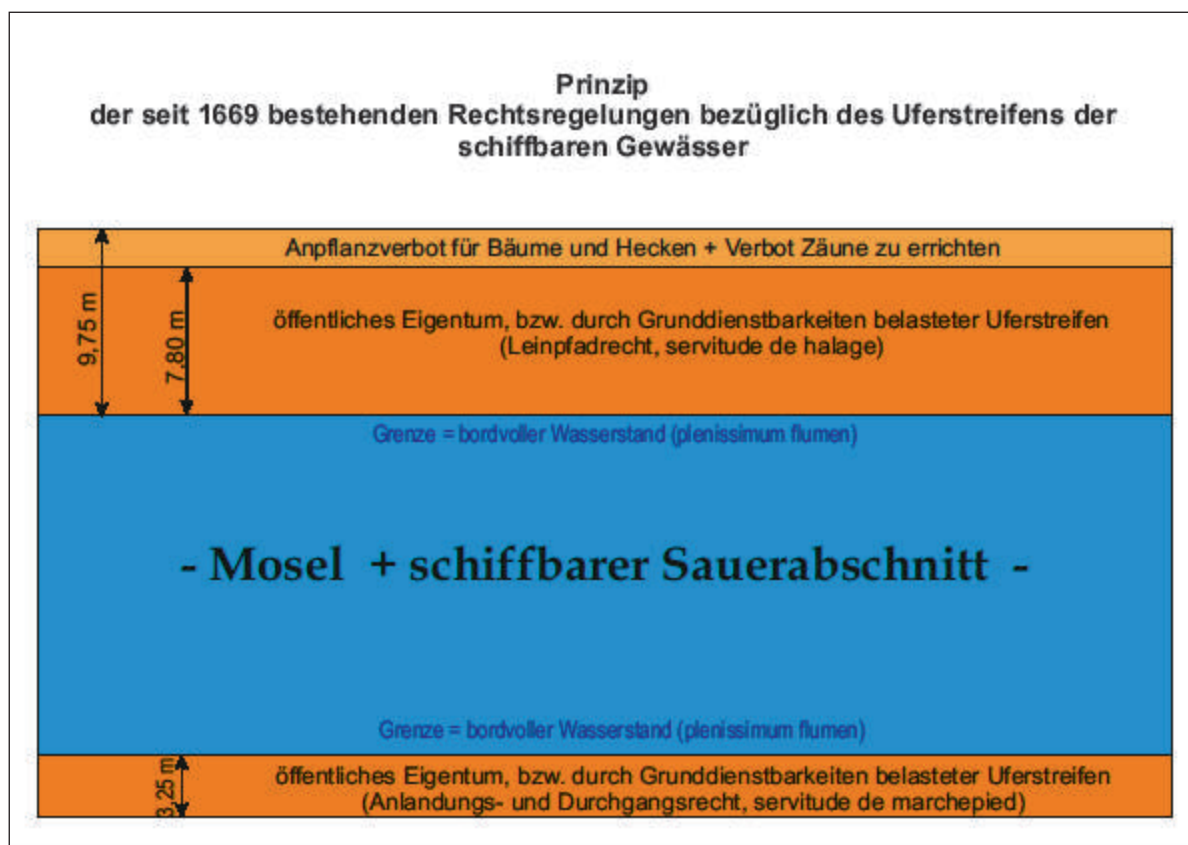


Abbildung 31: Prinzip der seit 1669 bestehenden Rechtsregelungen bezüglich des Uferstreifens der schiffbaren Gewässer

Der Leinpfad, bzw. Treidelweg war innerhalb des Streifens von 7,80m eingerichtet. Das Anpflanzverbot auf dem darüber hinaus gehenden Streifen von 1,95m Breite war erforderlich damit die treidelnden Pferdegespanne gefahrlos und ohne Behinderung umgangen werden konnten.

Solange Leinpfade nicht doppelseitig angelegt waren, war der gegenüber liegende Uferstreifen in einer Breite von 3,25m durch ein durchgehendes Anlandungs- und Durchgangsrecht belastet. Diese Rechte waren erforderlich um den Schifffahrtstreibenden das Anlanden und die Ausführung aller Tätigkeiten, die der Schiffsverkehr erforderte zu ermöglichen.

**1732:** - Verordnung von Karl VI über die Fischerei im Herzogtum Luxemburg und der Grafschaft Chiny vom 10. Juni 1732.

Angesichts der immer grösser werdenden Zahl von Fisch- und Mühlenwehren sieht sich der Kaiser & König Karl VI veranlasst zu verordnen, dass *an allen Wehren die Fischpassage gewährleistet, und eine ausreichende Durchfahrtsöffnung für die Schiffe und Flöße einzurichten sei* (Artikel 31). Bezüglich der Durchfahrtsbreiten wurde in Artikel 32 bestimmt, dass *die Öffnung für die Wehre der Mosel 40 Fuß (+/- 13m) und 24 Fuß für diejenigen der Saar und der Sauer unterhalb Bollendorf betragen müsste*. Besondere Erwähnung verdient in diesem



Zusammenhang die Bestimmung, dass die Durchfahrt nicht Anlass zur Erhebung von Gebühren geben könnte.

Dass im Artikel 33 weiterhin ausdrücklich verboten wurde die Durchfahrtsöffnungen mittels Faschinen, Dornen oder sonstigen Dingen zu versperren lässt darauf schließen, dass dies Gang und Gäbe war. Zuwiderhandlungen führten, gemäß dem gleichen Artikel, zum Verlust des Fischereirechtes<sup>82</sup>.

**1777:** Beschluss des königlichen Rates vom 24. Juni<sup>83</sup> bezüglich der Treidelpfade.

In Rahmen dieses Beschlusses werden die vorhergehenden Verfügungen (1669) nicht nur bestätigt, es wird darüber hinaus festgestellt, dass, falls die Schiffahrt dies erfordert, die Breiten von 24 und 30 Fuß auf beide Uferseiten anwendbar sind.

**1783:** 20. Dezember – der Fluss Sauer bedarf einer besonderen Ordonnanz.

Da trotz der weisen Bestimmungen der Ordonnanz von 1732 der Lauf die Sauer durch Mühlen- und Fischwehre so versperrt war, dass eine geregelte Schiffahrt nicht mehr möglich war und somit eine der schönsten und fruchtbarsten Kantone nicht mehr von diesem natürlichem Vorteil profitieren konnte, sah sich Kaiser Joseph II veranlasst u.a. zu verfügen:

*Artikel 2: Der Weg genannt Leynfpfad welcher dazu dient die Schiffe zu ziehen, ist innerhalb 6 Monaten durch die Anlieger, unter der Aufsicht des Bauinspektors der Provinz, zu ersetzen und in einen angemessenen Zustand zu versetzen, nach Ablauf dieser Frist werden die schadhafte Stellen zu doppelten Lasten der säumigen Anrainer repariert werden.*

**1790:** Gesetz vom 22. November / 1. Dezember – Die Eigentumsverhältnisse der öffentlichen Wege werden geklärt.

Dieses Gesetz schafft die Rechtsgrundlage des öffentlichen Eigentums. In Abänderung von Artikel XLI des Titels XL des königlichen Ediktes von 1669 werden die schiffbaren Gewässer zu Dependenz des öffentlichen Eigentums erklärt. Die Formulierung von Artikel 2 bezüglich der schiffbaren Gewässer wird später unverändert in den „Code civil“ übernommen werden.

**1795-1814:** Unter der 2ten französischen Herrschaft wird sich der Mosel konkret angenommen<sup>84</sup>.

---

<sup>82</sup> Dass diese Anweisungen allgemein wenig Beachtung fanden geht aus einem Schreiben des « Conseiller-Procureur Général » hervor, der sich in einem Schreiben vom 24. November 1749 beklagt : » dass entgegen der anzuwendenden Rechtsvorschriften, mehrere Vasallen die Öffnungen mittels Faschinen und Dornen so versperrt hätten, dass die Schiffe und die Flöße nicht mehr frei durchfahren könnten. (Georges Konsbrück – Les principaux cours d'eau et la navigation du département des forêts S. 24)

<sup>83</sup> Traité élémentaire de droit public et administratif par Simonet, Paris 1893, Seite 615

In ihrem Bestreben die Verkehrswege zu verbessern setzt die französische Zentralregierung voll auf die Binnenschifffahrt. Die Vorteile der Binnenschifffahrt werden in einer Reihe von Studien nachgewiesen. Ihre Argumente lesen sich in einem Bericht von J.-B. MARRAGON z.B. so:

*„Während die Straßentransporte dazu beitragen den Preis des Getreides zu verteuern, erlaubt die Flussschifffahrt der Landwirtschaft von mehr Pferden zu profitieren während die Ausgaben für den Straßenverkehr verringert werden können.“<sup>85</sup>*

Um diese voluntaristische Politik umzusetzen veranlasst François de Neufchâteau 1798-1799 eine umfassende Bestandsaufnahme und schafft die verwaltungstechnischen Voraussetzungen zu deren Umsetzung. Im Jahre VII der Revolution schafft er eine besondere Abteilung „Binnenschifffahrt“ (sechste im Innenministerium)<sup>86</sup>. Diese Organisation welche nicht ohne Auswirkungen auf Departementebene blieb, kann man als Geburtsstunde des „Service de la Navigation“ als Exekutivorgan und Verwalter der Wasserwege ansehen.

In der Folge wurden Rechtsgrundlagen zum Schutz der Wasserwege geschaffen und auch Finanzmittel bereitgestellt um die Schifffahrtsverhältnisse konkret zu verbessern und Treidelwege systematisch anzulegen, bzw. zu unterhalten. Rückblickend kommt man nicht umhin festzustellen, das unter französischer Herrschaft ein eindrucksvoll kohärentes Vorschriftenwerk geschaffen wurde und das einzigartige Potenzial der Mosel als natürlicher Wasserweg sehr früh erkannt wurde.

In einem Bericht aus dieser Zeit (an IV = Ende 1795- Anfang 1796) wird festgestellt, dass unter Österreicher Herrschaft die Wasserstraßen im „département des forêts“ vernachlässigt worden wären und man daher jetzt *„travailler au déblaiement des rivières, élargir et creuser leur lit dans les passages où cela était nécessaire, et établir un ou plusieurs canaux entre la Moselle et la Meuse“* müsste. Der Bericht schließt mit folgender Aussage:

*„Le département deviendrait certainement un des plus heureux de la France“.*

Besser konnte man die Bedeutung der Wasserstraßen im Allgemeinen und die der Mosel im Besonderen für die wirtschaftliche Entwicklung nicht formulieren.

**1796:** 6. Dezember (16 frimaire an V) – Ein rechtlich bedeutsamer Schritt<sup>87</sup>.

Mittels Erlass des Revolutionsrates wird die französische Gesetzgebung auf Luxemburg anwendbar erklärt. Ab diesem Zeitpunkt und bis 1814 teilt Luxemburg die Schicksale Frankreichs.

---

<sup>84</sup> N.B: Der Großraum Luxemburg wurde 1795 vom republikanischen Frankreich als „Département des forêts“ annektiert.

<sup>85</sup> Cf. J.-B. MARRAGON, Rapport et projet de décret sur la navigation générale et intérieure de la République, 24 fructidor an III, Seite 7-8.

<sup>86</sup> Anne Conchon - Les transports intérieurs sous la Révolution : une politique de l'espace, Seite 13  
Georges Konsbrück – Les principaux cours d'Eau et la Navigation du Département des Forêts (1795-1814) – Schwebsange 1970, Seite 36

<sup>87</sup> Pasiomie Tome 7 1835, page CVI

**1797:** 2. Januar (13 nivose an V) - Erlass des Revolutionsdirektoriums bezüglich der Treidelwege und der Schifffahrt<sup>88</sup>.

In Artikel 1 wird unmissverständlich bestimmt, dass die bestehenden Gesetze und Verordnungen bezüglich der Schifffahrt und der Treidelwege gemäß Form und Inhalt auszuführen sind. Die Grunddienstbarkeiten der Uferstreifen sowie die 1669 bestimmten Abstände werden in Artikel 2 übernommen. An ihrer Rechtskraft kann ab diesem Zeitpunkt nicht mehr gezweifelt werden.

**1798:** 9. März (19 ventôse an 6) - Erlass des Revolutionsdirektoriums über die nötigen Maßnahmen um den freien Lauf der schiff- und flößbaren Flüsse und Kanäle zu gewährleisten.

Da die geltenden Vorschriften gemeinhin missachtet wurden und in einer Mehrzahl von Departementen die schiff- und flößbaren Flüsse durch von Menschenhand angelegte Mühlen- und Fischwehre, Fischfangeinrichtungen, Baumanpflanzungen, Faschinen und sonstige Hindernisse derart versperrt waren, dass nicht nur die Schifffahrt zum Erliegen kam, sondern schädliche Überschwemmungen verursacht wurden, bemühten sich die französischen Autoritäten den freien Lauf der schiff- und flößbaren Gewässer wiederherzustellen.

Vorhergehende Bestimmungen (1669) wurden rechtswirksam übernommen, die Aufgaben und die Zuständigkeiten der Verwaltungen wurden genau bestimmt und es wurden eindeutige Schutzvorschriften für die schiff- und flößbaren Gewässer erlassen.

Insbesondere wurden alle Tätigkeiten welche die Schiffbarkeit beeinträchtigen oder abflussbehindernde Maßnahmen darstellten mittels dieser Verfügung verboten, bzw. genehmigungspflichtig erklärt (Artikel 9 -12).

Dieser Erlass des ausführenden Direktoriums bestätigt die Bemühungen der französischen Autoritäten den freien Lauf der schiff- und flößbaren Gewässer wiederherzustellen.

**1798:** 6. August (19 thermidor an VI) - mittels ministeriellem Erlass werden Ausführungsbestimmungen zu den Genehmigungsprozeduren bestimmt.

Mittels diesem Erlass werden den Vollzugsorganen Überwachungsaufgaben auferlegt und eine Reihe von Standardauflagen, welche in die Genehmigungen aufzunehmen sind, bestimmt. Eine Reihe dieser Auflagen haben bis heute grundsätzlichen Bestand.

**1801:** 7. Juni (18 prairial an IX) - im Wälderdepartement wird die Vermessung mittels präfektoralem Erlass vorgeschrieben.

---

<sup>88</sup> Mém. n°1 du 01 janvier 1797, p.1 - Arrêté du Directoire exécutif sur les chemins de halage et la navigation.

Da es hierbei um die kartografische Erfassung der Eigentumsgrenzen ging, kommt diesem Vorhaben im Hinblick auf die Lokalisierung der Treidelwege eine gewisse Bedeutung zu. Hierauf wird in der Folge noch näher eingegangen werden.

Die Grundbuchaufnahmen wurden zwischen 1818 und 1830 ausgeführt und urkundlich belegt<sup>89</sup>.

**1802:** 19. Mai (29 floréal an X) - Verstöße und Beeinträchtigungen der Verkehrsfunktionen werden strafrechtlich erfasst<sup>90</sup>.

Aufgrund von andauernden Übergriffen werden mittels Gesetz *“Beeinträchtigungen, die Ablagerung von Mist, oder anderen Gegenständen, sowie alle Arten von Beschädigung der Landwege, ...schiffbaren Gewässer oder deren Treidelwege und Freiborde“* strafrechtlich und verwaltungstechnisch geregelt.

Die Tatsache, dass diese Vorschriften wiederholt erlassen werden und strafrechtlich streng geregelt wurden weist auf Probleme der Durchsetzung vor Ort hin. Da ab diesem Zeitpunkt der Gesetzesrahmen als ausreichend und sachgerecht angesehen werden kann, liegt es nahe anzunehmen, dass die Probleme auf mangelhafte Ausführung auf Verwaltungsebene zurückzuführen waren.

**1804:** Der Schutz der Wasserwege findet Einzug in das Bürgerliche Gesetzbuch

Mit der Einführung des „Code Napoleon“ (heute Code civil) am 21. März 1804 (30 ventôse an XII) wurden die vorhergehenden Rechtsnormen gleichsam übernommen.

Der materielle Erhalt der Wasserwege wurde gesichert indem alle schiff- und flößbaren Flüsse und Ströme, deren Ufer und Anschwemmungen erstmalig als Abhängigkeiten der Staatsdomänen erklärt wurden (§ 538). Die bestehenden Servituten bezüglich der Leinpfade wurden in § 649 ff. übernommen.

Sowohl die Notwendigkeit, als auch die Tauglichkeit dieser Bestimmung wird durch die Tatsache, dass diese Bestimmung unverändert bis zum heutigen Tage im „Code civil“ festgeschrieben steht, unter Beweis gestellt. Dieses Muster widerspruchsfreier und gedanklicher Klarheit lautet wie folgt:

Kapitel III des derzeit gültigen „Code civil“:

*Art. 538. Les chemins, routes et rues à la charge de l'Etat, les fleuves et rivières navigables ou flottables, **les rivages**, lais et relais de la mer, les ports, les havres, les rades et généralement toutes les portions du territoire luxembourgeois qui ne sont pas susceptibles d'une propriété privée, sont considérés comme des dépendances du domaine public.*

---

<sup>89</sup> Introduction du Cadastre au Luxembourg - document ACT non daté

<sup>90</sup> Mémorial No: 5 du 5 janvier 1802 – Loi relative aux contraventions de grande voirie

Zur Sicherung der öffentlichen Funktion von den staatlichen Verkehrswegen und zur Erhöhung der Rechtssicherheit werden alle „Liegenschaften“, welche nicht zum Privatbesitz geeignet sind, namentlich aufgeführt und rechtlich dem öffentlichem Eigentum zugeordnet, bzw. zu Abhängigkeiten erklärt.

Ab diesem Zeitpunkt waren die Besitzverhältnisse am Flussbett und der Uferbereiche, sowie auch die Nutzungsrechte (z.B. Wasserkraft & Fischereirecht) rechtlich geklärt.

Im vorliegenden Zusammenhang ist bedeutsam, dass nicht nur die schiffbaren Ströme und Flüsse, sondern auch deren Ufer rechtlich zum öffentlichen Eigentum erklärt werden. Unter diesen Umständen ist klar, dass „Anlieger“ des Uferstreifens nicht zur Kostenbeteiligung an Unterhaltungs-, Sicherungs- oder Ausbaumaßnahmen herangezogen werden können.

Auf die Erfordernis einer eindeutigeren rechtlichen Bestimmung der Abgrenzung des öffentlichen Eigentums am Ufer, sowie die Problematik bei der Umsetzung wird in der Folge weiter eingegangen werden.

**1805:** 24. mai (4 Prairial an 13) – die Leinpfade sind Gegenstand eines besonderen kaiserlichen Dekrets.

Gemäß seiner Präambel war der Anlass dieses Dekretes die Rechtssicherheit zu erhöhen und die Mängel der Treidelwege, welche für die Schifffahrt Verspätungen und Hindernisse bedeuten, aus der Welt zu schaffen.

Konkret wurde Artikel 7 des Titels XXVIII, welcher die Ausdehnung der Grunddienstbarkeiten zu Gunsten der Treidelwege bestimmt, in Erinnerung gerufen und mit Strafbestimmungen versehen. Bezüglich der anzuwendenden Strafen wurde u.a. bestimmt, dass die Zuwiderhandelnden gezwungen werden sollen die Treidelwege auf ihre Kosten wieder instandzusetzen. Gleichzeitig wurden der Nachdruck, der Aushang und die Veröffentlichung in den vereinigten Departementen Belgiens<sup>91</sup> verordnet.

**1808:** 22. Januar – mittels kaiserlichem Dekret werden die Grunddienstbarkeiten des Ediktes von 1669 für alle bestehenden und zukünftigen schiffbaren Gewässer bestätigt.

In diesem, von Napoleon unterzeichnetem Dekret wird gleichzeitig (Artikel 4) die Verwaltung befugt die Breite des Treidelweges örtlich zu beschränken. Diese Möglichkeit ist allerdings nur anwendbar unter der Bedingung, dass der Treidelbetrieb nicht hierunter leidet, für den Fall wo bestehende Hindernisse dies erfordern oder wenn Häuser abgerissen werden müssten.

**1812:** 22. Dezember - eine bedeutsame Verfügung im Interesse der Sauer-Schifffahrt:

---

<sup>91</sup> Unter diesen Begriff fällt gemäß dem Dekret vom 14 fructidor an III (31 août 1795) auch das Wälderdepartement mit Luxemburg als Hauptstadt

In Artikel 2 des Erlasses vom 22. Dezember 1812 des Präfekten des Wälderdepartementes bezüglich der Schwierigkeiten der Sauerschiffahrt wurde nunmehr eindeutig verfügt, dass die Öffnungen in den Wehren auf der Seite geschaffen werden müssten, auf denen sich der Treidelpfad befand.

**1815:** Wiener Kongress - die am 8. Juni unterzeichnete Kongressakte beinhaltet eine vielsagende Verpflichtung bezüglich der Leinpfade:

Der Wiener Kongress überträgt die Hoheit für Bau und Unterhaltung der Leinpfade an die Uferstaaten.

Auszug Kapitel VII:

*Artikel 113 - Leinpfade.*

*Jeder Uferstaat verpflichtet sich, die Leinpfade, welche durch sein Gebiet gehen, zu unterhalten, so wie für die nöthigen Arbeiten im Flußbette, damit der Schiffahrt nichts hinderlich sey, Sorge zu tragen. Das zukünftige Reglement wird bestimmen, wie die Uferstaaten zu diesen letzten Arbeiten contribuiren sollen, in dem Fall, wo die beiden Ufer verschiedenen Gouvernements angehören.*

**1817:** Die weit verbreitete Behinderung der Treidelschiffahrt gebietet eine Verschärfung des Gesetzrahmens.

Auf Grund eines Berichtes des Ministers der Wasserstraßen wird mittels königlichem Erlass vom 3 Mai 1817 darauf hingewiesen, dass die Bestimmungen bezüglich der zu belassenen Durchfahrtsbreite für die Schiffahrt und die Flößerei entsprechend der Ordonnanz vom 10 Juni 1732 umzusetzen wären (Artikel 1). Weiterhin wurde eine Rechtsgrundlage geschaffen, um nicht genehmigte, oder schiffahrtsbehindernde Konstruktionen in den Gewässern von Rechts wegen her zu beseitigen.

Diese Maßnahme lässt ein großes Konfliktpotenzial zwischen Betreibern der betreffenden Wehre und den Schiffahrtstreibenden erkennen, beweist aber andererseits dass die lokale Wirtschaft auf einen funktionierenden Wasserweg angewiesen war.

**1868:** Die Leinpfade - Gegenstand einer speziellen völkerrechtlichen Vereinbarung: die Rheinschiffahrtsakte.

Auch wenn der Geltungsbereich dieser, in ihren Grundsätzen bis heute gültigen völkerrechtlichen Vereinbarung ihre Gültigkeit nur in beschränktem Masse auf die Nebenflüsse, d.h. auf die Mosel ausdehnt<sup>92</sup>, erscheint es in diesem Zusammenhang erwähnenswert, dass sie eine spezielle Verpflichtung der Anliegerstaaten zur Instandhaltung beinhaltet.

---

<sup>92</sup> Siehe § 30 & ff des Vertrages über die Schiffbarmachung der Mosel vom 27. Oktober 1956, sowie « Arrêté grand-ducal du 21 janvier 1965 portant publication au Mémorial du régime douanier applicable à la navigation de la Moselle et de la procédure, en matière pénale et civile, devant les tribunaux compétents en matière de navigation. »

Bezeugend ist, dass trotz des rasanten Erfolges der Dampfschiffahrt<sup>93</sup> die Leinpfade noch 1868 als erforderlich und besonders schützenswert angesehen wurden und in die Formulierung von § 28 wie folgt mit aufgenommen wurden:

*Artikel 28: Die vertragenden Teile machen sich, wie bisher, verbindlich, innerhalb der Grenzen ihres Gebietes das Fahrwasser des Rheins und die vorhandenen **Leinpfade** in guten Stand zu setzen und darin zu erhalten.*

*Auszug aus Artikel 34: Die Rheinschiffahrtsgerichte sind kompetent: wegen der von Privatpersonen vorgenommenen Hemmung des Leinpfades.*

Die Zugehörigkeit des Uferstreifens zur Wasserstraße, sowie die Wichtigkeit des ursprünglichen Leinpfades als Unterhaltungs- und Betriebsweg der Wasserstraße wurden demnach bei dieser Gelegenheit korrekt erkannt und dementsprechend gewürdigt.

**1930:** Auch ohne Schiffsverkehr auf der Mosel geht Luxemburg Verpflichtungen bezüglich der Schiffbarkeit der Mosel ein.

Mittels Gesetz vom 26. Februar 1930<sup>94</sup> wird das am 20. April 1921 in Barcelona abgeschlossene Übereinkommen über die Freiheit des Durchgangsverkehrs und das Regime der schiffbaren Flüsse von internationalem Interesse in Kraft gesetzt. Auf Grund von Artikel 10 ist Luxemburg u.a. folgende Verpflichtungen eingegangen:

***Auszug aus Artikel 10.***

*1. Jeder Uferstaat ist verpflichtet, einerseits sich jeder Maßnahme zu enthalten, welche die Schiffbarkeit beeinträchtigen oder die für die Schifffahrt bestehenden Erleichterungen schmälern kann, andererseits mit größtmöglicher Beschleunigung alles Erforderliche zu veranlassen, um eintretende Hindernisse und Gefahren für die Schifffahrt zu beseitigen.*

*2. Wenn die Schifffahrt eine regelmäßige Erhaltung erfordert, so ist jeder der Uferstaaten gegenüber den anderen verpflichtet, auf seinem Gebiet mit größtmöglicher Beschleunigung die erforderlichen Maßnahmen zu treffen und die notwendigen Arbeiten auszuführen. Hierbei ist jeweils dem Stande der Schifffahrt sowie der wirtschaftlichen Lage der Gebiete Rechnung zu tragen, denen der schiffbare Wasserweg dient.*

*Mangels gegenteiliger Abmachungen hat jeder Uferstaat das Recht, von den anderen Uferstaaten eine angemessene Beteiligung an den Kosten dieser Erhaltung zu verlangen, falls er triftige Gründe beibringt.*

Damit kann die lange Geschichte der die Treidelwege betreffenden Rechtsvorschriften abgeschlossen werden. Der Ausbau der Mosel zur Großschiffahrtsstraße im Zuge des Moselvertrages von 1956 ist nicht Gegenstand der vorliegenden Abhandlung, zu dieser Zeit waren die Treidelwege bereits größtenteils zu Landstraßen umfunktioniert, oder wurden als Betriebswege der Wasserstraße angesehen.

---

<sup>93</sup> Ab dem 14. März 1841 wurde auf der Mosel eine regelmäßige Verbindung zwischen Metz und Trier (dreimal die Woche) mittels Dampfboot aufgenommen. Auf dem Rhein verkehrten ab 1820 die ersten Dampfschiffe.

<sup>94</sup> Gesetz vom 26. Februar 1930, betreffend Genehmigung der am 20. April 1921 in Barcelona abgeschlossenen Übereinkommen über die Freiheit des Durchgangsverkehrs, bzw. über das Regime der schiffbaren Flüsse von internationalem Interesse.- Mémorial A Nr : 11 vom Samstag, 8. März 1930.



Abbildung 32: Ein historisches Zeitdokument aus dem Jahre 1955 – die neu errichtete Brücke Grevenmacher vor ihrer offiziellen Inbetriebnahme (15.12.1955) – zu sehen ist am rechtem Ufer die Fähre, welche seit dem 1. Februar 1952 in Betrieb war, am linken Ufer ist der Verlauf des einstigen Treidelweges noch gut erkennbar.



## V.1. Zusammenfassung und abschließende Würdigung des Rechtsrahmens

Aufbauend auf die antiken römischen Rechtsnormen geht die Rechtsentwicklung der auf der Mosel anwendbaren Vorschriften auf das Edikt von Louis XIV vom 13. August 1669 zurück. Abgesehen von marginalen Akten aus der Feudalzeit war dies die erste maßgebliche Rechtsgrundlage.

Das Wasserwegerecht der Mosel wurde aber erst grundlegend durch die im Zuge der französischen Revolution, bzw. der französischen Herrschaft geschaffenen Rechtsnormen geprägt.

Gemäß diesen Rechtsnormen haben Eigentümer, deren Grundstücke an schiffbare Gewässer reichen, den Verkehr der Treidelpferde und das Anlanden der Schiffe auf ihren Grundstücken entschädigungslos zu dulden. Das gleiche gilt für die Anlage und den zweckentsprechenden Ausbau der Treidelwege durch den Staat. Damit konnte man die Enteignung der Ufereigentümer zwar umgehen, der Rückgriff auf diese gesetzliche Einschränkung des Eigentumsrechtes erwies sich jedoch in der Folge als problembehaftet.

Angelehnt an die römische Rechtsauffassung werden die schiffbaren Gewässer, inklusiv ihrer Ufer aber auch im Rahmen von Artikel 538 des „Code civil’s“ als Bestandteil des „domaine public“ und somit als im öffentlichem Eigentum stehende und dem Gemeingebrauch gewidmete Sachen erklärt.

Aus der öffentlich-rechtlichen Natur der schiffbaren Gewässer leitet sich selbstredend die Verwaltungszuständigkeit ab.

Vom Rechtsgrundsatz her unterliegt somit der Uferstreifen der Mosel<sup>95</sup> zwei, vom Wesen und den Auswirkungen her, unterschiedlichen Rechtsnormen. Einerseits bleiben die vom Datum her reichlich antikiert wirkenden Grunddienstbarkeiten von 1669, 1732 und 1798 rechtswirksam, während seit 1804, in Folge von Artikel 538 des „Code civil’s“ die schiffbaren Gewässer inklusiv deren Ufer als Dependenz der Staatsdomänen gelten.

Diese Sachlage ist jedoch nicht ganz unproblematisch, wie folgende Ausführungen aufzeigen werden.

- a) Die seit 1669 eingerichteten und später präzisierten Grunddienstbarkeiten sind unverkennbar widmungsbezogen. Die das Eigentum belastende Pflicht betrifft ausschließlich die entschädigungslose Duldung von Treidelaktivitäten, bzw. der Anlage von Treidelwegen. Geh- und Fahrrechte für Dritte wurden, dem derzeitigen Kenntnisstand nach, nie geschaffen.

Da dieses Nutzungsrecht *expressis verbis* nur zu Gunsten der Treidelschiffahrt eingerichtet ist, können diese Rechte nicht ohne weiteres auf den Gemeinnutz ausgedehnt werden. Somit kann sonstiger Fuß- Reit- oder Fahrverkehr diese

---

<sup>95</sup> Da die Sauer derzeit noch unterhalb Diekirch als schiffbar erklärt bleibt, sind diese Bestimmungen auch hier anwendbar.

besondere Grunddienstbarkeit nicht in Anspruch nehmen. Hieraus folgt, dass rechtlich gesehen, die Öffentlichkeit<sup>96</sup> am luxemburgischen Ufer derzeit kein Betretungs- oder Durchgangsrecht über Ufergrundstücke, die sich in privater Hand befinden und unmittelbar an die Mosel grenzen, verfügt!

Nunmehr verhält es sich aber so, dass mangels günstigerer Alternativen und ungeachtet der Besitzverhältnisse die Treidelwege, bzw. der Uferstreifen seit jeher als Wirtschafts- und Verbindungsweg zwischen den Moselortschaften von Fußgängern, Fuhrwerken oder gar Viehherden benutzt worden ist.

Die nachgewiesene, gängige Mitbenutzung des Treidelweges durch Dritte muss demnach als widerrechtlich angesehen werden. Wieso diese Sachlage nicht zu klassischen Nutzungskonflikten geführt hat bleibt derzeit weitgehend unklar.

- b) Die Belastung der von diesen besonderen, der Treidelschiffahrt vorbehaltenen Wegerechte, bedurfte einer Eintragung ins Liegenschaftskadaster.

Die Eintragung der Belastung durch die Grunddienstbarkeiten zugunsten der Treidelschiffahrt war demnach eine unentbehrliche Vorbedingung um die, auf den betroffenen Grundstücken liegenden Lasten die erforderliche amtliche und öffentliche Publizität zu garantieren, bzw. die Verpflichtung auf die Rechtsnachfolger mit konstitutiver Wirkung übertragen zu können. Im Rahmen dieser Eintragung hätte die räumliche Ausdehnung der bestehenden Grunddienstbarkeiten festgelegt werden müssen.

Derzeit ist kein Fall einer diesbezüglichen Eintragung ins Liegenschaftskadaster bekannt. Die Rechtswirksamkeit der gesetzlich vorgegebenen Grunddienstbarkeiten zu Gunsten der Treidelschiffahrt bleibt demnach unklar.

- c) Auf der Grundlage von Artikel 538 des „Code civil“ sind seit 1804 die schiffbaren Gewässer, inklusiv deren Ufer, zu Dependenz der Staatsdomänen erklärt. Demnach hätte ab diesem Zeitpunkt kein Privatbesitz mehr unmittelbar an die Mosel grenzen dürfen.

Die Bedeutung dieser, auf das antike römische Recht zurückgehende Vorgabe wurde augenscheinlich nicht erkannt, sie wurde jedenfalls zu keinem Zeitpunkt ordnungsgemäß umgesetzt.

Bei der Aufnahme der Eigentumsverhältnisse im Rahmen des Urkadasters ist sogar der Privatbesitz der Uferliegenschaften die Regel. Diesen Sachverhalt kann man aus nachstehendem Plan beispielhaft erkennen.

---

<sup>96</sup> Inklusiv Angler oder Bedienstete der Schifffahrtsverwaltung.

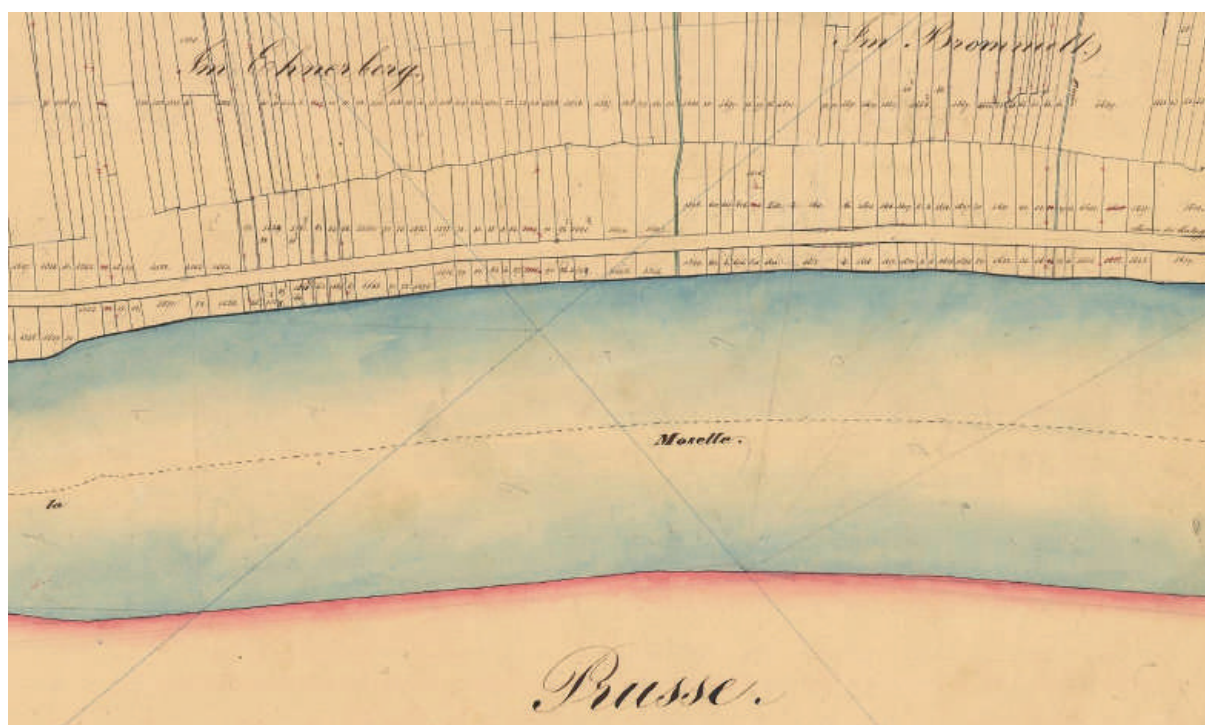


Abbildung 33: Auszug aus dem Urkadasterplan, Gemeinde Ehnen – der Uferbereich zwischen Treidelweg und Wasserlinie verbleibt in Privateigentum, Artikel 538 des „Code civil’s“ hat keine Anwendung gefunden.

Auch wenn dies aus rechtlicher Sicht unverständlich erscheint, verdeutlicht dies die Unkenntnis und/oder die Unfähigkeit diese maßgebliche gesetzliche Vorgabe umzusetzen.

Es wurde bereits erwähnt, dass es in Folge der Maßnahmen zur Schiffbarmachung der Mosel zu einer gewissen Bereinigung in eigentumsrechtlicher Hinsicht gekommen ist<sup>97</sup>.

Glücklicherweise wurde im Rahmen der Schiffbarmachung der Mosel der Uferstreifen Anfang der 60ziger Jahre des letzten Jahrhunderts größtenteils von der Internationalen Moselgesellschaft aufgekauft. Leider verhält es sich aber so, dass dieses Unterfangen nur sehr eingeschränkt vollzogen wurde. Dies erklärt, dass heutzutage das Eigentum am Uferstreifen des luxemburgischen Moselufers heutzutage sowohl dem Staat als auch verschiedenen Gemeinden und Privatpersonen zufällt und somit die vorstehend erläuterten Probleme unverändert anstehen.

Aus nicht nachvollziehbaren Gründen wurde diese an Anfang der 60er Jahre des letzten Jahrhunderts vollzogene Bereinigung aber nicht entschieden durchgeführt, so dass auf dem luxemburgischen Ufer auch heute noch „private“ Liegenschaften unmittelbar an die Mosel anstoßen. Das eigentumsrechtliche Chaos der an die Mosel grenzenden Grundstücke wird im nachstehenden Plan veranschaulicht.

<sup>97</sup> Siehe Kapitel Landseitige Infrastruktur, Abschnitt die Entwicklung im Zeitraffer.

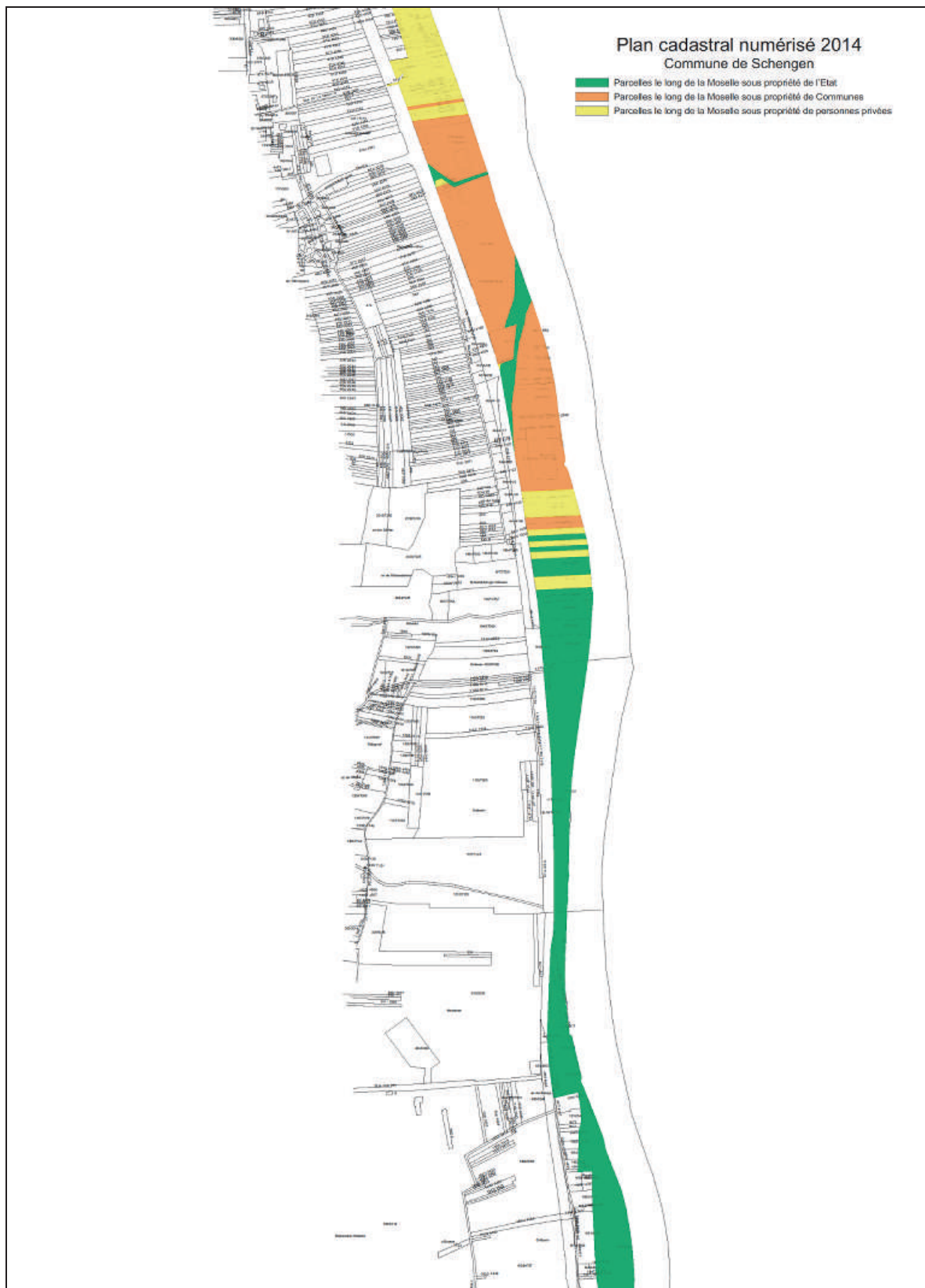


Abbildung 34: Liegenschaftskataster der an die Mosel grenzenden Grundstücke, Ortsbereich Schwebsingen – die verschiedenen Kategorien von Eigentümern sind farblich hervorgehoben.

Desweiteren bleiben, auf Grund dieser Sach- und Rechtslage, für die Uferbereiche, welche sich nicht in staatlichem Besitz befinden, die Aspekte bezüglich der Übernahme der Kosten der Ufersicherung, bzw. -unterhaltung zu regeln.

- d) Weiterhin muss hervorgehoben werden, dass der Gesetzgeber bisher die räumliche Ausdehnung des in Artikel 538 benutzten Begriffs „Ufer“ nicht festgelegt hat.

Die allgemein gültige Definition, nach der das Ufer die an einem Gewässer unmittelbar anschließende Landfläche ist genügt keinesfalls um die Ausdehnung des Uferstreifens katastermäßig bestimmen zu können.

Ein Ansatz könnte darin bestehen die Böschungsoberkante, als Grenze festzulegen. Bedingt durch die besonderen Gegebenheiten der Mosel verhält es sich de facto so, dass sich, in Abhängigkeit der Ufergestaltung, bzw. der Böschungsneigung sich kein ausgeprägter Geländeknick ergibt und die Ausdehnung der Uferzone gegebenenfalls Abmessungen von 0 (im Falle einer Senkrechtwand wie in Wormeldingen oder Machtum) bis zu mehr als 10 m im Falle von hohen, oder flachen Böschungen aufweist (z.B. Wasserbillig).

Die rechtswirksame Bestimmung der Ausdehnung des Uferstreifens erscheint demnach als unerlässliche Voraussetzung für die sinngemäße Anwendung von Artikel 538 des „Code civil’s“.

- e) Unbeachtet der vorerwähnten Mängel im Zusammenhang mit dem Widmungsvorbehalt der Grunddienstbarkeiten wurden diese Rechtsgrundlagen (Erlasse von 1669, 1732 und 1798) sinngemäß angewandt, so dass der freie Zu- und Durchgang am Moselufer bisher gewährleistet werden konnte.

Nunmehr verhält es sich aber so, dass im Zuge des Gesetzes vom 19. Dezember 2008 über das Wasser die Erlasse von 1669 und 1798 ersatzlos außer Kraft gesetzt wurden! Durch diese nicht nachvollziehbare Abschaffung wurde eine schwerwiegende Lücke in das Luxemburgische Rechtssystem gerissen. Seit diesem Zeitpunkt stellen sich die derzeit in Luxemburg anwendbaren gesetzlichen Bestimmungen zum Schutze des öffentlichen Eigentums der schiffbaren Gewässer als ausgesprochen inkohärent und extrem dürftig dar.

Angesichts dieser Sach- und Rechtslage kommt man ferner nicht umhin festzustellen, dass, nachdem die Mosel zur modernen Wasserstraße ausgebaut worden war<sup>98</sup>, der luxemburgische Gesetzgeber zu keinem Zeitpunkt tätig geworden ist um die erforderlichen Anpassungen des Rechtsstatutes der Mosel sachgerecht vorzunehmen.

Im Gegensatz zu den anderen Moselanrainerstaaten kam es in Luxemburg weder nach 1804 noch nach 1956 zu einer Rechtsfortbildung im Sinne einer Präzisierung der

---

<sup>98</sup> Wobei der Uferstreifen fast durchgängig von der internationalen Moselgesellschaft aufgekauft worden und ins staatliche Besitztum übergegangen ist.

Verwaltungsvorschriften oder einer unmissverständlichen Festlegung der Grenzen der schiffbaren Gewässer und der Bedeutung des Begriffes Ufer<sup>99</sup>.

Diese peinlich chaotischen und essentiell unzulänglichen Rechtsverhältnisse erfordern aufs dringlichste eine Korrektur, denn sie erscheinen eines modernen Rechtsstaates und einem verantwortungsvollen Verwaltungsträger nicht würdig. Vorzugsweise sollten die erforderlichen Rechtsnormen mittels eines globalen, konsolidierten Rahmengesetzes erfolgen<sup>100</sup>.

Da der Uferstreifen am luxemburgischen Ufer nicht durchgehend in staatlichem Besitz ist, aber, wie bereits im römischen Recht verankert, als terrestrisches, wegerechtliches Pendant zum Wasserweg, für den Betrieb und Unterhaltung der Wasserstraße mehr denn je unerlässlich ist<sup>101</sup> wird man nicht umhin kommen die Eigentumsgrenzen im Sinne von Artikel 538 festzulegen und gegebenenfalls den Rückgriff auf das System der Grunddienstbarkeiten rechtlich korrekt abzusichern.

Es sei darauf hingewiesen, dass man, eine zweckentsprechende Festlegung der Ausdehnung der Uferzone (durchgehend öffentliches Eigentum in einer Breite von x Metern) gemäß Artikel 538 vorausgesetzt, möglicherweise auf die Grunddienstbarkeiten verzichten könnte. Gestützt auf sachgerechte Ausführungsbestimmungen, könnte dieser, doch komplexen Problematik, eine effiziente und dauerhafte Lösung beschieden werden.

Hierbei ist zu bedenken, dass die Nutzungsforderungen am „DPF“<sup>102</sup> kaum nachlassen, wenn nicht sogar steigen und mit grundlegenden Veränderungen und entsprechend neuen Problemen einher gehen werden.

Um eine sachgerechte Verwaltung der Liegenschaften der schiffbaren Mosel im Dienste der Wirtschaft und Gesellschaft gewährleisten zu können, ist der S.N. demnach als Nachlassverwalter dieses reichen Erbes gefordert dezidiert eine zweckentsprechende Überarbeitung und Modernisierung der Rechtsgrundlagen die den Betrieb und die Verwaltung der schiffbaren Mosel regeln, zu veranlassen.

---

<sup>99</sup> Dies erfolgte gemeinhin an allen europäischen Wasserstraßen. Zur Sachlage in Frankreich: François Goliard - « Les cours d'eau : entre droit de propriété et droits d'usage. L'exemple français » Les Cahiers de droit, vol. 51, n° 3-4, 2010, p. 648 & ff.

<sup>100</sup> Ein entsprechender Entwurf (projet de loi sur la gestion du domaine public fluvial ) liegt seit geraumer Zeit vor.

<sup>101</sup> François Goliard - Les cours d'eau entre droits de propriété et droits d'usage - Les Cahiers de droit, vol. 51, n° 3-4, 2010, Seiten 647 + 648

<sup>102</sup> DPF = domaine public fluvial



## VI. Nachwort

Es ist leider eine äußerst bedauerliche Tatsache dass die reiche geschichtliche Vergangenheit sowie der Stellenwert der Moselschiffahrt allgemein und die Rolle der Treidelschiffahrt im Besonderen gemeinhin verkannt werden<sup>103</sup>.

Die lückenhafte Überlieferung der reichhaltigen Historie der Treidelschiffahrt der „Luxemburger Mosel“ kann diese Tatsache erklären.

Ziel dieser Arbeit ist demnach den historischen Zusammenhängen der Epoche der Treidelschiffahrt Kontur zu geben damit diese einzigartige Entwicklungsetappe der Moselregion nicht in Vergessenheit gerät. Die vorliegende Abhandlung soll gleichzeitig eine notwendige Vertiefung der Aufarbeitung dieser verkannten Thematik erleichtern.

Die Chronik der Treidelschiffahrt ist nicht leicht zu fassen, wie bei einer Mosaikarbeit, galt es Steinchen für Steinchen aufzuspüren, zeitlich und sachlich einzuordnen und daraus schließlich ein ganzheitliches Bild zu formen. Der jahrhundertalte Rechtsrahmen wurde aus gegebenem Anlass im Rahmen dieser Arbeit besonders berücksichtigt.

Auf die Autoren, deren Werke sowie die Quellen, die aus dem Schatzkasten der Bibliothèque oder den Archives nationales stammen, wird in möglichst ausführlichen Fußnoten verwiesen.

Es wurde bereits ausgeführt, dass die Moseldörfer und -städte eng mit der Treidelschiffahrt verknüpft waren und den Treidelwegen viel zu verdanken haben. Angesichts der umfangreichen nützlichen Auswirkungen auf den Lebens- und Wirtschaftsraum der Moselregion erscheint es sinnvoll die Treideltradition, die alten Treidelwege und die Bemühungen unserer Vorfahren zu würdigen und in irgendeiner Form in Erinnerung zu rufen. Dies könnte z.B. ohne größeren Aufwand kostengünstig mittels Infotafeln geschehen.

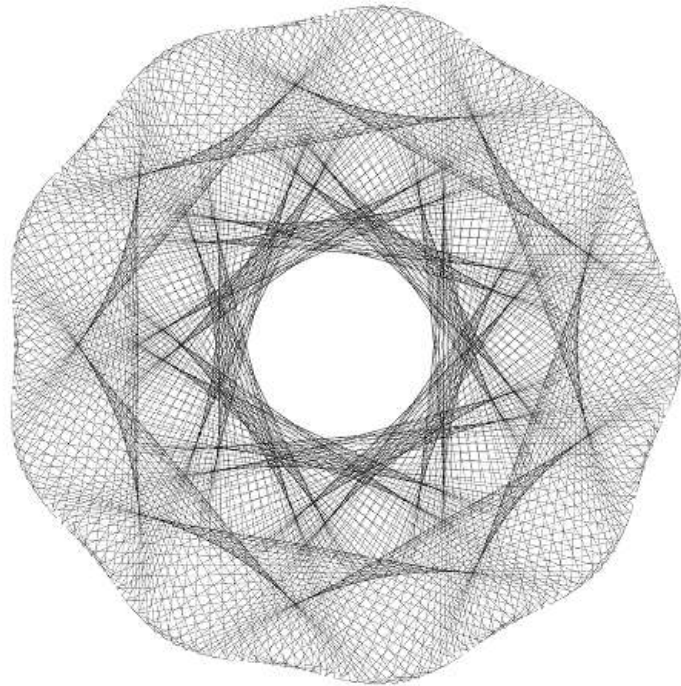
Letztendlich bleibt der vorliegenden Abhandlung zu wünschen, dass sich das erfülle, was Batty Weber 1963 im Vorwort zur Ikonographie von Dr. P.J. Muller „Tatsachen aus der Geschichte des Luxemburger Landes“ schrieb:

*„Wir lesen in diesem Buch, wie wir durch ein Museum gehen, durch jedes Datum, jeden Namen und jedes Geschehnis angeregt. Die Geschichte drängt sich selbst in die Gegenwart und wächst im Zusammenhang mit ihr zu etwas Lebendigem empor.“*

---

<sup>103</sup> Bezeichnend in dieser Hinsicht ist z.B. die Nichtberücksichtigung als landschaftlich relevantes Relikt historischer Nutzungsformen im Rahmen von Kapitel 3.1 der Landschaftsanalyse des „plan sectoriel paysages“ – zu der besonderen Veranlassung siehe auch Kapitel I) - Einführung





## VII. Stichwortverzeichnis

---

### *A*

Ahn ..... 20, 21, 31, 35, 39, 48, 52

---

### *B*

Beckius ..... 42, 52, 53

Bornachen ..... 8, 9, 10, 12

Buhnen ..... 17, 18, 42

---

### *C*

chemin de halage ..... 15, 29, 31, 65

Code civil ..... 56, 64, 67, 70, 75, 76, 77, 79, 90, 116

---

### *D*

Dampfboote ..... 33, 60

Dampfschiffahrt ..... 17, 18, 29, 33, 52, 55, 60, 61, 73

---

### *E*

Ehnen ..... 6, 22, 25, 33, 34, 39, 46, 47, 52, 53, 55, 59, 77

Eigentumsrechtlich ..... 53, 54

Eisenbahn ..... 18, 60

---

### *F*

Ferraris ..... 44, 47

Fischwehre ..... 5, 16, 22, 67, 69

Flussregulierung ..... 17

Furten ..... 6

---

### *G*

Grevenmacher ..... 4, 10, 17, 31, 33, 34, 35, 40, 41, 42, 43, 48, 52, 55, 59, 60, 74

Grunddienstbarkeiten ..... 53, 55, 64, 65, 69, 71, 75, 76, 79, 80

---

### *H*

Halfen ..... 10, 12, 13, 14, 61, 62

Heldenstein ..... 10, 11

Hochwasser ..... 7, 19, 27, 29, 35, 54

**K**

Kaine..... 8, 9, 10, 12

---

**L**

Le Masson & Le Joindre.....5, 6, 7, 8, 11, 12, 19, 20, 29, 32  
Leinpfad..... 13, 14, 15, 16, 19, 25, 34, 46, 49, 58, 62, 63, 66

---

**M**

Machtum.....18, 20, 25, 35, 40, 47, 48, 53, 79  
marchepied .....102, 117  
Mertert..... 6, 29, 32, 49, 55  
Moselbrücken.....17  
Moselgesellschaft..... 56, 77, 79

---

**N**

Nittel ..... 6, 22, 25, 29, 61

---

**P**

Palzem .....6, 27, 29  
Perl ..... 17, 27, 61  
plan sectoriel .....3  
plenissimum flumen.....63

---

**Q**

Querbuhnen .....17

---

**R**

Rechtsrahmen .....16, 63  
Remich..... 16, 17, 22, 27, 29, 33, 34, 40, 44, 45, 46, 52, 54, 55, 56  
Rittweg .....15, 42

---

**S**

Schengen .....29, 52  
Schiffbarmachung ..... 56, 73, 77  
Schutzbestimmungen.....64  
servitude .....117  
Servitude de halage.....102, 117  
servitude de marchepied .....117  
Servituten .....70  
Stadtbredimus..... 25, 33, 44, 45, 46, 47, 53, 54, 55, 56, 58, 59

Staken.....	4, 15
<b>Syr</b> .....	49

---

### *T*

Treideln .....	4, 11, 13, 15
Treidelpfad .....	15, 25, 27, 32, 53, 72
Treidelschiffahrt.....	1, 3, 4, 6, 7, 11, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 22, 24, 32, 42, 52, 58, 60, 61, 62, 72, 76, 82
Treidelweg .....	4, 10, 15, 16, 20, 21, 25, 27, 29, 32, 34, 35, 40, 42, 45, 46, 47, 48, 52, 53, 54, 56, 57, 59, 65, 66, 76, 77
Treidelzug.....	8, 10, 12, 13, 14
Treubert .....	8, 9
Trier .....	4, 9, 11, 17, 25, 29, 33, 34, 52, 54, 60, 61, 73

---

### *U*

Ufersicherung.....	79
Uferzone.....	79, 80
Unterhaltung .....	15, 32, 64, 72, 80

---

### *V*

Verwaltung.....	16, 29, 32, 58, 60, 64, 72, 80
-----------------	--------------------------------

---

### *W*

Wälderdepartement.....	58, 70, 71
Wasserbillig .....	6, 14, 16, 17, 22, 25, 29, 32, 35, 43, 50, 52, 55, 59, 60, 79
Wormeldingen .....	12, 17, 22, 25, 35, 46, 79

---

### *Z*

Zollstationen .....	5
Zollverein.....	17, 58, 59



# Anlagen

### VIII. Archiv der historischen Rechtserlasse

Um die Einarbeitung zu erleichtern und die Verfügbarkeit der, der vorliegenden Arbeit zu Grunde liegenden Rechtserlasse zu sichern befinden sie sich in chronologischer Reihenfolge nachstehend abgebildet.

Die Sammlung beinhaltet folgende Rechtsakte:

Lfd Nummer	Datum		Titel
1	13 août 1669		Edit de Louis XIV portant règlement général pour les eaux et forêts
2	10 juin 1732		Ordonnance de Charles VI sur le fait de la Chasse & de la Pêche dans le Duché de Luxembourg & Comté de Chiny
3	24 juin 1777		Arrêté du Conseil, du 24 juin 1777
4	20 décembre 1783		Ordonnance de Joseph II concernant la rivière de la Sûre dans la province de Luxembourg
5	1 décembre 1790		Loi du 22 novembre – 1 décembre 1790 relative aux domaines nationaux ...
6	6. Dezember 1796	16 frimaire an V	Arrêté du directoire exécutif, concernant la publication des lois dans les neufs départements réunis par celle du 9 vendémiaire an IV
7	2 Januar 1797	13 nivôse an V	Arrêté du directoire exécutif sur les chemins de halage et la navigation
8	9 mars 1798	19 ventose an VI	Arrêté du directoire exécutif contenant des mesures pour assurer le libre cours des rivières et canaux navigables et flottables
9	6 août 1798	19 ventose an VI	Instruction ministérielle sur le mode d'exécution de l'art 9 de l'arrêté du directoire exécutif du 19 ventose an VI, contenant des mesures pour assurer le libre cours des rivières et canaux navigables et flottables
10	7 juin 1801	18 prairial	arrêté du Préfet du Département des Forêts du 18 Prairial an 9 (1801) de la République Une et Indivisible ordonnant l'arpentage des propriétés foncières dans toutes les communes du département

11	19 mai 1802	29 floréal an X	Loi relative aux contraventions en matière de grande voirie
12	21 mars 1804	30 ventôse an XII	Promulgation du Code civil
13	24 mai 1805	4 prairial an 13	Décret impérial concernant les chemins de halage
14	22. Januar 1808		Décret impérial qui déclare l'article 7 du titre 28 de l'Ordonnance de 1669 applicable à toutes les rivières navigables de l'Empire
15	22 décembre 1812		Arrêté royal du préfet du département des forêts relatif aux difficultés qu'éprouve la navigation de la Sûre
16	8. Juni 1815		Wiener Kongressakte – Auszug Artikel 113
17	3 mai 1817		Arrêté royal qui maintient comme exécutoires les dispositions des articles 31, 32 et 33 de l'ordonnance du 10 juin 1793, relatifs à la largeur des passages à laisser pour la navigation et le flottage, sur les rivières du Grand-Duché, par les propriétaires des vannes et pêcheries
18	26 février 1846		Dispositions du Conseil de Gouvernement concernant la confection de plans d'usines et cours d'eau en dépendants
19	26. Februar 1930		Gesetz vom 26. Februar 1930, betreffend Genehmigung der am 20. April 1921 in Barcelona abgeschlossenen Übereinkommen über die Freiheit des Durchgangsverkehrs, bzw. über das Regime der schiffbaren Flüsse von internationalem Interesse.



13 AOUT 1669. — Edit de Louis XIV portant règlement général pour les  
eaux et forêts.

(EXTRAIT.)

Titre XXVII. *De la police et conservation des eaux et rivières.*

Art. 40. Ne seront tirés terres, sables et autres matériaux à six toises  
(11 m. 70) près des rivières navigables, à peine de 100 livres d'amende.  
(Voy. 13 nivose an V, art. 5.)

Art. 42. Nul, soit propriétaire ou engagiste, ne pourra faire moulins,  
batardeaux, écluses, gords, pertuis, murs, plants d'arbres, amas de  
pierres, de terres et de fascines, ni autres édifices ou empêchements nuisi-  
bles au cours de l'eau dans les fleuves et rivières navigables et flot-  
tables, ni même y jeter aucunes ordures, immondices, ou les amasser  
sur les quais et rivages, à peine d'amende arbitraire. Enjoignons à toutes  
personnes de les ôter dans trois mois du jour de la publication des pré-  
sentes ; et si aucuns se trouvent subsister après ce temps, voulons qu'ils  
soient incessamment ôtés et levés à la diligence de nos procureurs des  
maîtrises, aux frais et dépens de ceux qui les auront faits et causés, sur  
peine de 500 livres d'amende, tant contre les particuliers que contre le  
juge et notre procureur qui auront négligé de le faire, et de répondre en  
leurs privés noms des dommages et intérêts.

Art. 43. Ceux qui ont fait bâtir des moulins, écluses, vannes, gords et  
autres édifices, dans l'étendue des fleuves et rivières navigables et flot-  
tables, sans en avoir obtenu la permission de nous ou de nos prédéces-  
seurs, seront tenus de les démolir, sinon le seront à leurs frais et dé-  
pens.

Art. 44. Défendons à toutes personnes de détourner l'eau des rivières  
navigables et flottables, ou d'en affaiblir et altérer le cours par tranchées,  
fossés et canaux, à peine contre les contrevenants d'être punis comme  
usurpateurs, et les choses réparées à leurs dépens.

Titre XXVIII. *Des routes et chemins royaux des forêts, et marchepieds  
des rivières.*

Art. 6. Ordonnons que dans les angles ou coins des places croisées, tri-  
viaires et biviaires, qui se rencontrent des grandes routes et chemins royaux  
des forêts, nos officiers des maîtrises feront incessamment planter des

croix, poteaux ou pyramides, à nos frais es bois qui nous appartiennent, et pour les autres, aux frais des villes plus voisines et intéressées, avec inscriptions et marques apparentes du lieu où chaque chemin conduit, sans qu'il soit permis à aucunes personnes de rompre, emporter, lacérer ou biffer telles croix, poteaux, inscriptions et marques, à peine de 300 livres d'amende, et de punition exemplaire.

Art. 7. Les propriétaires des héritages aboutissants aux rivières navigables laisseront le long des bords 24 pieds au moins de place en largeur, pour chemin royal et trait des chevaux, sans qu'ils puissent planter arbres, ni tenir clôture ou haie plus près que 30 pieds du côté que les bateaux se tirent, et 10 pieds de l'autre bord, à peine de 500 livres d'amende, confiscation des arbres, et d'être les contrevenants contraints à réparer et remettre les chemins en état à leurs frais.

Titre XXXI. De la pêche.

Art. 14. Défendons à toutes personnes de jeter dans les rivières aucune chaux, noix vomique, coque du Levant, momie et autres drogues, ou ap-pâts, à peine de punition corporelle.

ORDONNANCE  
ET  
RÈGLEMENT  
DE  
SA MAJESTÉ IMPÉRIALE  
ET CATHOLIQUE.

Sur le fait de la Chasse & de la Pêche dans  
le Duché de Luxembourg & Comté  
de Chiny.

*Du 10. Juin 1732.*



A LUXEMBOURG;

Chez ANDRÉ CHEVALIER, Imprimeur de Sa Majesté Imp.  
& Catholique, & Marchand Libraire.



ORDONNANCE

ET

REGLEMENT

DE SA MAJESTE IMPERIALE  
ET CATHOLIQUE, sur le fait de la  
Chasse & de la Pêche dans le Duché de  
Luxembourg & Comté de Chiny.

Du 10. Juin 1732.



HARLES par la grace de Dieu  
Empereur des Romains toujours Auguste,  
Roy d'Allemagne, d'Espagne, de Hongrie,  
de Boheme, &c. Archiduc d'Autriche;  
Duc de Bourgogne, de Lothier, de Brabant,  
de Limbourg, de Luxembourg, de  
Gueldres, &c. Marquis du Saint Empire,  
&c. Comte de Habsbourg, de Flandres, &c. Palatin du  
Hainau & de Namur; Seigneur de la Marche d'Esclavonie,  
du Port-Naon, de Biscaye, de Molines, de Salins, de Tripoli  
& de Malines; Dominateur en Asie & en Afrique. Etant

A 2

4  
informé que par les différents changemens arrivés en notre Pays & Duché de Luxembourg & Comté de Chiny, & les déreglemens que les Guerres y ont causés, il s'y en est glissé de très considerables, au fait de la Chasse & de la Pêche, contre la teneur des Placcards, tant de feu les Serenissimes Archiducs ALBERT & ISABELLE du dernier d'Août 1613, que du feu Roy CHARLES SECOND, de glorieuse memoire du 9. Avril 1698. si avant même que non seulement la plupart des Habitans, negligant leur travail & labour au préjudice du bien public, mais aussi plusieurs Militaires & Etrangers s'y sont adonnés & s'y adonnent avec tant d'assiduité, que le Gibier & Venaison tant de poil que de plume, aussi bien que les Poissons & Ecrevisses y seroient presque entièrement détruits, & auroient été transportés dans des Pays étrangers au très-grand préjudice du public & de nos Vassaux, ayant droit de chasse & de pêche en notre dite Province, & au mépris & contravention des Ordres & Placcards susdits, lesquels ne pouvant plus être observés en tous leurs points selon leur forme & teneur, par rapport aux mutations & changemens des tems; & désirant d'y pourvoir, & d'y porter le remede convenable, Nous avons (par avis de ceux de notre Conseil Privé, & à la délibération de notre très-chere & très-aimée Sœur MARIE ELIZABETH par la grace de Dieu Princesse Royale de Hongrie, de Boheme & des deux Siciles; Archiduchesse d'Autriche, &c. notre Lieutenant & Gouvernante Generale de nos Pays-Bas) statué & ordonné, statuons & ordonnons comme s'ensuit.

I.  
Nous faisons très-expresse inhibition & défense à toutes personnes de quelle qualité ou condition elles puissent être, Curz, Ecclesiastiques & tous autres, de chasser avec armes à feu ou autrement, avec chien ou sans chien, tirer au vol, à l'affut, tendre lasicrons & pièges, ou autrement prendre

3  
Gibier de poil ou de plume en notre dit Duché de Luxembourg & Comté de Chiny, sinon le Gouverneur de la Province, es Lieux esquels les Gouverneurs d'icelle ont eu droit de chasser d'ancienneté, & les Seigneurs, haut, moyen, & bas Justiciers, en leurs Terres & Seigneuries ou aillent, où ils ont pareillement le droit de chasser d'ancienneté, & les Prevôts dans leurs Prevôtés, à peine que ceux qui auront été trouvés chassans comme dessus, seront mis & exposés au carcan pendant l'espace d'une heure avec le Gibier qu'ils auront tués pendu à leur col, & en outre condamnés à vingt-cinq florins d'amende pour la premiere fois, pour la seconde bannis pour trois ans, & condamnés à cinquante florins d'amende, & pour la troisième fois bannis à perpetuité, avec confiscation de tous leurs biens, les amendes pecuniaires ci-dessus comminées, tenant lieu pour les Ecclesiastiques; bien entendu que les Nobles & autres personnes en Charge ou de quelque confiscation, payeront pour la premiere contravention deux cent florins d'amende, au lieu d'être exposés au carcan, lesquelles néanmoins resteront sujettes comme tous autres aux bannissements, amendes & confiscations pour la seconde & troisième contravention sur le pied ci-dessus mentionné.

#### II

Ordonnons à tous nos Vassaux, Habitans des Villes, Bourgs & Villages, prétendans avoir droit ou privilege de chasser, d'exhiber les titres & documents qu'ils en pourroient avoir, dans l'an, à commencer du jour de la publication de cette pardevant ceux de notre Conseil de Luxembourg, lesquels ouis-nôtre Coseiller Procureur-General, & ceux qu'il appartiendra, y disposeront comme en Justice sera trouvé convenir, à peine qu'après l'année écoulée, ceux qui n'auront pas produit leurs titres & documents seront déchassés de tout droit de Chasse.

6

## I I I.

Bien-entendu que ceux qui ont leurs privilèges confirmés en exécution de quelques Placcards antérieurs, ne seront obligés de produire autre titre que le jugement de confirmation de leur dit droit.

## I V.

Déclarons toute prétendue possession de chasser destituée de titre telle qu'elle puisse être, abusive, avec défense à nos Juges d'y avoir égard, à moins que ladite possession ne soit couverte d'une Sentence antérieure, confirmative d'icelle.

## V.

Voulons que jusques à ce qu'il soit pourvû par nôtre Conseil sur les titres & documents à exhiber, cette nôtre défense de chasser tiendra lieu, & que l'effet des Privilèges qui pourroient être alleguez, soit tenu en état & suréance, jusques à ce qu'il soit connu de la suffisance d'iceux, à peine que les contrevenans encourront & forfairoient les amendes & peines ci-dessus.

## V I.

Ne pourront que les seuls Prevôts & leurs Lieutenants chasser en leurs respectives Prevôtés, & faire chasser à la traque, lorsqu'ils y seront présents en personne; leur défendons très-expressément, d'accorder permission de chasser à d'autres personnes, à peine de privation de leur droit de Chasse, & que ceux qui se serviront de pareille permission, seront pourtuivis & condamnés selon la teneur du présent Placcard; déclarons abus tout ce que d'autres Officiers, soit des Prevôts ou Seigneuries, viendroient s'attribuer contre nos défenses susdites; iceux néanmoins aussi entiers d'exhiber leurs titres & privilèges, comme est dit ci-dessus.

## V I I.

Défendons généralement à tous ceux à qui compete le droit de Chasse, de rendre ou de faire rendre, laces, pièges,

ou filets, si ce n'est qu'aux Perdrix, Becasses, Grives & Alloitierres, ladite permission de rendre laces, à commencer depuis la Magdelaine, & à finir le premier du mois d'Avril, hors duquel terme toute Chasse à plume sera généralement interdite.

## V I I I.

Et comme Nous sommes informés que les Coqs de Bruyere & Gelinottes qui étoient en abondance en nôtre Province y sont presque tous détruits, & convenant de les y laisser repeupler, Nous défendons très-expressément pour raisons supérieures, généralement à tous & un chacun de quelle qualité il puisse être, & nonobstant tel titre, droit & privilège de Chasse qu'il puisse avoir, de endeaus trois ans consécutifs après la publication de cette, tirer ou prendre en quelque maniere que ce puisse être, aucun Coq, ou Pouille de Bruyere, ou Grianaux, ni aussi aucune Gelinotte ou Gelinotteaux, à peine de forfaire pour chaque pièce, l'amende de cent florins, & que ceux qui ne seront en état de payer ladite amende, seront colloquez en prison, pour y être gardez au pain & à l'eau pendant six semaines, & après ledit terme, écoulé, être exposez publiquement au pilloris, au premier jour de marché ensuivant pendant l'espace de trois heures consécutives, dans les Villes & Lieux où il y a Marché public, & dans les Lieux, Villages & Seigneuries où il n'y a point Marché public, pendant trois jours de suite aussi l'espace de trois heures; défendons à tous Juges, Officiers ou autres à qui la chose peut toucher, d'user de mitigation, à peine d'en répondre envers Nous, & d'être, en cas de port, faveur ou dissimulation, traités comme refractaires à nos Ordres, mais après l'extirpation des trois années susdites, il sera permis aux Seigneurs hauts Justiciers, à nos Prevôts, & autres ayant droit de Chasse reconnu & verifié comme est dit ci-dessus par les articles 2. & 3. de chasser à ces sortes de Gibier.

<sup>8</sup>  
**X.**  
 Défendons aussi aux Curés & autres Ecclesiastiques, à tous Habitans du pays & autres, auxquels la Chasse est interdite par cette, de tenir chien de Chasse ou à plume chez eux; ordonnons à ceux qui en ont de s'en défaire en deans huit jours après la publication de cette, à peine de confiscation & de cent florins d'amende: leur permettons cependant de tenir chiens mâties pour la garde de leurs maisons, bétails & grains, auxquels ils feront attacher un billon au col d'un pied & demy de longueur, à peine que les Maîtres & Propriétaires d'édits chiens, qui ne feront munis de pareils billons, seront condamnés en l'amende de trois florins pour la première contravention, de six florins pour la seconde, & pour la troisième fois à telle peine arbitraire que le Juge trouvera convenir.

**X.**  
 Et pour obvier aux Chasses furtives & debits clandestins du Gibier, & pour plus facilement reconnoître les contravenans à notre présente Ordonnance, Nous défendons très-expressement à tous & un chacun de quelle qualité ou condition ils puissent être, de porter ou faire porter Gibier gros ou menu, de poil ou de plume, à vendre autrement qu'à découvrir & sur les Marchés, encore même que ledit Gibier auroit été apporté des Pays étrangers, avec pareille défense à tous & un chacun de l'acheter clandestinement, ains publiquement & au Marché, à peine de forfaiture, tant par le vendeur, que par l'acheteur, chaque fois vingt florins, quand même le Gibier ainsi vendu ne seroit que d'un Lievre, de deux à trois Grives, Alouettes; ou autres Oiseaux semblables, avec confiscation dudit Gibier ainsi vendu clandestinement.

**X I.**

Si défendons pareillement à tous & un chacun de porter

<sup>9</sup>  
 à vendre du Gibier gros ou menu dans les Cabarets, Hôtels, leries, ou maisons privées, à peine de confiscation d'icelui, & d'une amende de vingt florins, à encourir tant par le vendeur que par l'acheteur pour la première fois, & en cas de recidive au double.

**X I I.**

Défendons de plus le transport de quelque espee de Gibier que ce puisse être es Pays qui ne font de notre obéissance, à peine de confiscation dudit Gibier, des mantes, chevaux & charrettes, avec lesquels il sera transporté, & de trente florins d'amende pour la première fois, de soixante pour la seconde, & de chatoy arbitraire pour la troisième fois; lesdites peines à forfaire solidement tant pour ceux qui les enverront, que ceux qui les transporteront, ou meneront hors de la Province; pareille peine encourront tous étrangers, qui se presumeront d'acheter aucune espee de Gibier pour les transporter aux Pays étrangers.

**X I I I.**

Permettons néanmoins à ceux qui ont droit de Chasse d'envoyer du Gibier à leurs amis & autres que bon leur semblera es Pays étrangers, à charge néanmoins que le porteur sera muni d'un certificat en due forme, signé par celui qui l'envoie, & contenant la qualité, quantité & le lieu de la destination.

**X I V.**

Défendons aussi à tous & un chacun, & notamment aux Receveurs & Fermiers de nos Domaines de donner en Ferme sous quelque prétexte que ce soit, aucune Chasse, soit à plume ou à poil, à peine de cinquante florins d'amende à forfaire, tant par ceux qui auront affermé, que par ceux qui auront pris la Chasse, ou la Pêche à ferme.

**X V.**

Et comme plusieurs Officiers de nos Troupes se sont don-

**B**

10

ne, & se donnent la licence de chasser par eux-mêmes, ou par Soldats ou autres gens qu'ils disent être leurs Chasseurs, tant sur les Seigneuries particulières de nos Vassaux, que dans nos Prévôtés au très-grand préjudice des Habitans des Lieux, dont les grains ont été foulés, lesquels prétendent Chasseurs & Soldats vendent leur Gibier, & font commerce, ce qui n'a pas peu contribué à sa destruction, & à la totale ruine de la Chasse, Nous interdisons à tous Militaires de quelque qualité & condition ils puissent être de chasser, soit au gros, soit au petit Gibier, de tirer au vol, ou à l'assu, rendre laces ou pièges pour prendre Gibier de poil ou de plume, soit par eux, soit par leurs Domestiques, des Soldats ou gens se disant leurs Chasseurs, à peine d'encourir notre indignation, & d'être punis arbitrairement par le Gouverneur & Capitaine General de notre dite Province de Luxembourg, ou autres nos Officiers Generaux & Commandans dans les Places de leur Garnison, auxquels Nous ordonnons par cette de tenir la main à l'exécution de notre présente défense, & de faire rendre bonne & dûë justice sur les plaintes qui leur seront portées, tant contre les Officiers que contre les Soldats ou autres se disant leurs Chasseurs; Voulons que les Domestiques, Soldats & autres personnes commises par lesdits Officiers, soit à titre de Chasseurs ou autrement, soient arrêtés & colloquez en prison, qu'immédiatement après leur emprisonnement, ceux qui les auront arrêtés en donneront part à l'Officier Militaire Commandant dans la Place la plus voisine, afin qu'il puisse les y faire transporter & les arrêter endeuans les vingt-quatre heures, s'il est possible; & en cas que cela ne seroit point faisable à cause de la trop grande distance, ledit avis sera néanmoins donné incessamment, & le transport fait le plutôt qu'il se pourra, afin de passer ensuite au châtiment mérité.

11

X V I.

Et pour prevenir avec plus de facilité les Chasses clandestines, défendons generalement à tous Ecclesiastiques, Bourgeois, Manans tant des Villes que du plat-Pays, exceptés ceux auxquels la Chasse est permisé par cetter, de porter aucune arme à feu en la campagne, & qu'étant trouvés & vus es bois ou champs, avec armes, filets ou lassérons, ils seront sans autre preuve tenus & reputés pour Chasseurs contrevenans à cetter notre Ordonnance, & comme tels punis par les peines & amendes ci-dessus exprimées.

X V I I.

N'entendons cependant pas de comprendre dans l'article ci-dessus les voyageurs auxquels il sera permis de porter armes à feu pour la defence de leurs personnes chargées à bale & non à dragée; Permettrons pareillement à nos Sujets comme de coutume, d'avoir près d'eux des armes chargées à bale pendant la nuit, pour la garde de leurs chevaux & bétails, contre les loups & voleurs, & sans pouvoir s'en servir à d'autres usages.

X V I I I.

Et afin d'ôter aux Forestiers & Gardes des bois l'occasion de mesuser des armes qu'ils portent pour leur defence aussi bien que les Gardes de nos Droits, Nous voulons & entendons qu'iceux ne porteront que des mousquetons non rayez, & dont les canons n'excederont la longueur de deux pieds meure de St. Lambert, & chargé à bales, entendant que tous ceux qui seront trouvés avec autres armes & chargées à dragées seront, reputés Chasseurs, & comme tels sujets aux peines que dessus.

X I X.

Et comme les Boucquillons, Charbonniers & autres Ouvriers es bois pourroient avoir occasion de préjudicier clandestinement à cetter notre Ordonnance, & voulant y pour-

B 2



12  
voir, Nous leur défendons d'avoir aucune arme à feu es bois, & en leurs huttes & cabanes, ains auront à les déposer chez leurs Maîtres, Seigneurs, ou Officiers les plus voisins des bois où ils travaillent, à peine de confiscation desdites armes, & d'ulterieur châtement arbitraire.

#### X X.

Etant informé, que plusieurs de nos Sujets tiennent leurs armes cachées es bois ou creu des arbres, Nous déclarons lesdites armes à recouvrer confiscées, & que les propriétaires d'icelles seront condamnés pour la première fois à cinquante florins d'amende, pour la seconde & en cas de récidive bannis de la Province avec confiscation de leurs biens.

#### X X I.

Défendons généralement à tous nos Sujets de quelle qualité & condition ils puissent être, de porter aucune arme communément appelée arme brisée tels que sont les fusils qui se deviennent en plusieurs pièces, ou celles dont les culasses se démontent, & dont les canons se portent en forme de cannes, à peine de confiscation desdites armes & d'être en outre tenus pour Chasseurs clandestins, contrevenant à nôtre présente Ordonnance, & punis par les peines y portées.

#### X X I I.

Et attendu que dans ladite Province il y a quantité de bêtes dommageables, tels que sont les Loups, Renards & autres pareilles, Nous permettrons aux Seigneurs, haut Justiciers, & à nos Prevôts de faire dans l'étendue de leurs Seigneuries & Offices respectifs, deux traques dans le tems & saisons les plus convenables, pour les détruire autant qu'il se pourra, à quel effet les Seigneurs & Officiers des Lieux indiqueroient les jours les plus propres.

#### X X I I I.

Permettrons aussi ausdits Seigneurs & à nos Prevôts de tendre & faire tendre pieges aux Loups & Renards, Loutres,

13  
Faignettes & Faichoux, bien entendu néanmoins qu'arrivant fortitement que quelque Gibier se seroit pris esdits pieges, celui ou ceux qui le découvriront, seront obligés de le remettre es mains du Seigneur du Lieu, ou de son Officier & de nos Prevôts, endans vingt-quatre heures, à peine que ceux qui seront en défaut de ce faire, seront condamnés pour chaque fois à l'amende de trente florins.

#### X X I V.

Comme pareils déreglemens & mesus se sont aussi gliffés en nôtre-dite Province au fait de la Pêche, de sorte que les Rivières & Ruiffeaux se trouvent presque entièrement épuisés, & voulant y pourvoir, Nous ordonnons qu'au regard du droit & possession de la Pêche, il sera observé ce que Nous avons statué & prescrit au fait de la Chasse par le 1. 2. 3. 4. & 5. article du présent Placecard.

#### X X V.

Voulons que nul de quelle qualité ou condition il puisse être, soit Ecclésiastique ou autre, pourra prendre poisson à la ligne, avec nasses, viveroix, avec feu ou amorce, ni à la main, ni en quelque façon que ce puisse être, non plus que les Ecvevistes, sinon nos Prevôts & les Seigneurs ayant droit de Pêche en leurs Seigneuries, & à ceux ausquels ils auront permis & admodié la Pêche, à peine que ceux qui se présumont de contrevenir à ce, forfairoient l'amende chacun de trente florins pour la première fois, le double pour la seconde, & une peine arbitraire pour la troisième fois, & les Militaires encoureront les peines statuées contre eux à l'égard de la Chasse.

#### X X V I.

Et d'autant qu'il est venu à la connoissance, que quelques reservoires ou étangs ont été lâchez furtivement, & les poissons pris & enlevés, Nous voulons & ordonnons que ceux qui seront convaincus de pareil fait, soient réputés pour

14

voleurs, & en consequence condannés la première fois à cinquante florins d'amende, & au carcan pour la seconde fois au double, & pour la troisième fois en un bannissement perpetual de la Province, avec confiscation de leurs biens.

X X V I I.

Et comme quelques-uns pour faire ces vols & desordres dans les réservoirs & étangs, & pour Pêcher soit de jour, soit de nuit dans les Ruiffeaux & Rivières se munissent de fusils ou d'autres armes pour empêcher qu'ils ne soient appréhendés, Nous déclarons que tous ceux qui seront ainsi trouvés avec armes seront fustigés & bannis de la Province à perpetuité, avec confiscation de tous leurs biens.

X X V I I I.

Si défendons aussi à tous & un chacun de quelle qualité ou condition qu'ils puissent être, n'ayant droit de Pêche, de prendre des Ecrevisses, à peine d'encourir les amendes comminées contre ceux qui seront trouvez à la Pêche du poisson.

X X I X.

Et pour reconnoître plus facilement les contrevenans à nôtre présente Ordonnance, Nous voulons & ordonnons à tous & un chacun d'observer à l'égard du debit du poisson & des Ecrevisses, tout ce que Nous avons statué ci-dessus par les articles 10. 11. 12. 13. & 14. à l'égard du debit du Gibier.

X X X.

Permettons néanmoins à ceux qui auront acheté des poissons ou des Ecrevisses pris & prises dans les Etangs, Rivières, ou Ruiffeaux par ceux ayant droit de Pêche, ou ceux qui ont les Etangs, Rivières, ou Ruiffeaux en ferme de les transporter, parmi certifié en bonne forme, donné par les Officiers ou ceux de la Justice du Lieu, où lesdits poissons & Ecrevisses auront été pris & achetés.

15

X X X I.

Et attendu que plusieurs de nos Vassaux & autres ont des Pêcheries ou Vennes dans les Rivières de nôtre dite Province, Nous leur ordonnons d'y laisser en tout tems une ouverture suffisante, tant afin que les poissons puissent librement monter & descendre, qu'afin il y ait un passage suffisant pour les batteaux & les bois de flottage.

X X X I I.

Et sera ladite ouverture de la largeur de quarante pieds dans la Rivière de la Moselle, & de vingt-quatre dans la Sare, & la Saure au-dessous de Bollendorff, & de vingt pieds au-dessus dudit Bollendorff, de même qu'és Rivières d'Oure, Ourth, Semois, Kiell, Prum & Nimbs, au moins à proportion de la largeur, & selon la situation desdites Rivières, lesquelles ouvertures seront réglées par ceux de nôtre Conseil de Luxembourg, otis les Intereffez, enforte que les Batteaux, arbres & bois de flottage puissent librement descendre, sans que pour ce passage on sera obligé de payer quelque droit ou autre chose; déclarons abus ce qui par ci-devant pourroit avoir été pratiqué au contraire.

X X X I I I.

Défendons aux Proprietaires desdites Vennes & Pêcheries de barrer l'ouverture d'icelles avec des fagots, des épines ou autres choses, à peine d'être privés du droit de Pêcherie.

X X X I V.

Voulons que lesdites Vennes ou Pêcheries n'ayent que deux ailes droites, sans qu'il soit permis aux Proprietaires de faire des ricochets, à peine comme dessus.

X X X V.

Et pour parvenir d'autant plus facilement à la connoissance des contraventions à ce que dessus, & particulièrement à celles qui regardent la Chasse & la Pêche, déclarons que le rapport des Forcstiers, Sergeans & Gardes des bois jurez >

16.

seront crûs sur leur serment, & le rapport d'un dénonciateur parlant de vûë & appuié d'un témoin, suffira pour preuve convaincante, & que les dénonciateurs & témoins domestiques seront ouïs & crûs en leur rapport & dépositions.

X X X V I.

Et seront les Peres responsables pour leurs Enfants, & les Maîtres pour leurs Valers & Domestiques des meûs & contraventions qu'ils commettront tant au fait de la Chasse que de la Pêche.

X X X V I I.

Voulons que toutes les amendes & peines ci-dessus statuées soient déclarées forfaits & exécutablees par les Officiers des Lieux où les contraventions auront été faites sur la déposition de deux témoins, y compris le dénonciateur, & icelles amendes seront exécutées par provision, nonobstant appel ou opposition.

X X X V I I I.

Et pour recompenfer les peines & devoirs des rapporteurs & des dénonciateurs, Nous leur accordons le tiers des amendes & confiscations qui échèront sur leur rapport & dénonciation, lequel tiers leur sera suivi incontinent après que le payement en sera fait & exécuté sur les contrevenans, un tiers à nôtre Procureur General, ou Officier acteur, & le troisième tiers à nôtre profit, ou à celui du Seigneur sous la Jurisdiction duquel les contraventions auront été commises.

X X X I X.

Ordonnons à un chacun, qui aura arrêté quelque personne pour contravention au présent Placcard d'en donner part à ceux de nôtre Conseil de Luxembourg, de même que de tout ce qui se passera ultérieurement à cet égard.

Si donnons en mandement à nos très-chers & feaux les Chef-Président & Gens de nos Privé & Grand Conseils; les Gouver-

17

Gouverneur, Président & Gens de nôtre Conseil Provincial à Luxembourg & à tous autres nos Justiciers, Officiers & Sujets à qui ce regardera, de se régler & conformer selon cette nôtre présente Ordonnance, & afin qu'elle soit connue à tous, & que personne n'en puisse pretexter cause d'ignorance, Nous ordonnons à ceux dudit Conseil Provincial de Luxembourg de la faire publier & afficher dans tous les endroits de leur Jurisdiction où il conviendra, & où l'on est accoutumé de faire cris & publications: *CAR AINSI NOUS PLAIT-IL:* En témoin de ce Nous avons fait mettre nôtre grand Seel à ces présentes. Données en nôtre Ville de Bruxelles le dix Juin l'an de grace 1732. & de nos Regnes, sçavoir de l'Empire Romain le 21<sup>me</sup>. d'Espagne le 29<sup>me</sup>. d'Hongrie & de Bohême le 22<sup>me</sup>. Etoit paraphé, *Stemb. v.* plus bas étoit écrit, *Par l'Empereur & Roi*, en absence de l'Audencier, signé, *M. de Commines*, & le grand Seel de Sa Majesté imprimé en cire vermeille y étoit appendant à double queue de parchemin.

**Arrêté du Conseil, du 24 juin 1777**

1581. — Servitude de halage. — On appelle ainsi l'obligation imposée aux propriétaires riverains des cours d'eau navigables et flottables de laisser un passage libre pour les besoins de la navigation. Cette servitude en comprend deux qui se distinguent, dans la pratique, par leur étendue et leur destination: le halage et le marchepied.

Aux termes de l'ordonnance d'août 1669, sur les eaux et forêts (lit. III, art. 7), « les propriétaires des héritages aboutissant aux rivières navigables, doivent laisser le long des bords 24 pieds (7m,80) au moins de place en largeur pour chemin royal et trait de chevaux, sans qu'ils puissent planter arbres ni tenir clôtures ou haies plus près de 30 pieds (9m,75) du côté que les bateaux se tirent et 10 pieds (3m,25) de l'autre bord, à peine de 500 livres d'amende, confiscation des arbres et d'être, les contrevenants, contraints à réparer et remettre les chemins en état à leurs frais ».

L'arrêt du Conseil, du 24 juin 1777, en confirmant les ordonnances précédentes, indique que les largeurs de 24 à 30 pieds peuvent être réclamées à la fois sur les deux rives et qu'elles seront prises sur les îles chaque fois que les besoins de la navigation l'exigeront. Toutefois, pour que la servitude de halage existe sur les deux bords, le Conseil d'État exige un acte spécial et formel de l'administration (C. d'Ét., 11 janv. 1878).

20 DECEMBRE 1783. — Ordonnance de Joseph II, concernant la rivière de la Sûre dans la province de Luxembourg.

(Cons. prov. Reg. LL, fol. 36.)

*Art. 1er.* Les propriétaires des pêcheries et des moulins établis sur la Sûre auront dans le terme de six mois de la publication de la présente à faire ouvrir leurs vannes dans les endroits qui, dans le terme de deux mois, leur seront indiqués de la part des Etats de la province, et à y faire des coupures jusqu'au fond de l'eau, et de la largeur prescrite par notre ordonnance de 1732, à peine que ledit terme de six mois écoulé, lesdites vannes seront confisquées à la disposition des Etats, en vertu de la présente et sans qu'il soit besoin d'autre déclaration, et que les propriétaires défailants seront tenus en outre de rembourser aux dits Etats, sur une simple sommation et à peine d'exécution, les frais employés pour faire lesdites ouvertures et coupures, si mieux les propriétaires n'aiment abandonner et déguerpir entièrement lesdites vannes, soit de moulins ou de pêcheries sans distinction, dans le terme d'un mois de la publication des présentes ; de quoi ils devront dans ce cas donner aux dits Etats acte pertinent et en due forme.

*Art. 2.* La voie dite Leynfpad servant pour tirer les bateaux le long de la rivière, sera dans le même terme de six mois remplacée et rétablie dans l'état convenable par les riverains, sous la direction de l'inspecteur des ouvrages de la province, à peine que ce terme écoulé les endroits défectueux seront réparés aux doubles frais des riverains défailants.

*EXTRAIT de la Loi relative aux domaines nationaux, aux échanges, concessions et apanages.*

Du 22 Novembre — 1er. Décembre 1790.

ART. 1er. Le domaine national, proprement dit, s'entend de toutes les propriétés foncières et de tous les droits réels ou mixtes qui appartiennent à la nation, soit qu'elle en ait la possession et la jouissance actuelles, soit qu'elle ait seulement le droit d'y rentrer par voie de rachat, droit de réversion ou autrement.

2. Les chemins publics, les rues et places des villes, les fleuves et rivières navigables, les rivages, lais et relais de la mer, les ports, les havres, les rades, etc. et en général toutes les portions du territoire national, qui ne sont pas susceptibles d'une propriété privée, sont considérés comme des dépendances du domaine public.

3. Tous les biens et effets, meubles ou immeubles demeurés vacans et sans maîtres, et ceux des personnes qui décèdent sans héritiers légitimes, ou dont les successions sont abandonnées, appartiennent à la nation.

4. Le conjoint survivant pourra succéder à défaut de parens, même dans les lieux où la loi territoriale a une disposition contraire.

CVI

BELGIQUE. — 16 FRIMAIRE AN V.

publiée et affichée dans lesdits départemens, pour y être exécutée selon sa forme et teneur.

16 FRIMAIRE AN V (6 DÉCEMBRE 1796).— *Arrêté de publication.*—(Coll. de Huyghe, 10, 253.)

Le directoire exécutif, après avoir entendu le rapport du ministre de la justice,

Arrête ce qui suit :

Art. 1. L'article 19 de la loi du 7 vendémiaire de l'an IV, sur la police extérieure des cultes, sera, avec le présent arrêté, imprimé et publié dans les neuf départemens réunis par la loi du 9 du même mois, pour être exécuté à l'égard des ecclésiastiques, ci-devant réguliers, de l'un et de l'autre sexe, qui contreviendront à l'article 18 de la loi du 15 fructidor dernier, sur la suppression des établissemens religieux dans la ci-devant Belgique.

2. En exécution de l'article 19 de la même loi, du 15 fructidor an IV, seront aussi imprimés, avec le présent arrêté, et publiés dans les départemens réunis, l'article 1 de la loi des 14 et 27 avril 1791; le § 1 de la loi du 24 août 1793, sur la consolidation de la dette, et les art. 56, 60, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 79, 81, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 121, 130, 131, 132, 133, 134, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 205, 206 et 223 de la même loi;

Les articles 1 et 2 de la loi du 11 septembre 1793, qui défend la vente et cession des créances non viagères sur la nation;

Les articles 10, 14, 16, 17, 18, 19, 20 et 23 de la loi du 9 brumaire an II, relative à la remise des titres de créances;

Les articles 6, 7, 8, 11, 12, 14, 15, 17, 18, 19 et 20 de celle du 21 frimaire même année, sur le même objet;

Les articles 1 et 3 du § 1 de la loi du 23 floral an II, sur le viager;

Les articles 7, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 27, 28 et 29 de la loi du 23 mess. an II, relative aux dettes des hôpitaux;

La loi du 8 flor. an III, sur les rentes viagères;

L'article 8 de celle du 23 prairial suivant, relative à la production des titres.

3. Seront aussi imprimées, avec le présent arrêté, et publiées dans les mêmes départemens,

La loi du 11 mars - 10 avril 1791, relative au compte que les fermiers doivent tenir aux propriétaires, de la valeur des dîmes supprimées;

Et la loi du premier brumaire an II, concernant le même objet;

La loi du 27 brumaire dernier, qui modifie cette dernière loi, insérée au bulletin (Bulletin

92, n° 869), sera pareillement publiée et exécutée dans lesdits départemens.

4. Seront pareillement publiés et exécutés, dans les mêmes départemens,

La loi du 3 brumaire dernier, contenant ratification du traité de paix conclu entre la république française et le roi des Deux-Siciles, insérée au bulletin des lois (Bulletin 92, n° 868);

L'arrêté du directoire exécutif, du 27 du même mois, relatif aux commissions en course, expédiées par le gouvernement anglais, pendant l'invasion de la Corse (Bulletin 92, n° 870);

L'arrêté du directoire exécutif, du 2 frimaire présent mois, concernant la manière dont le pavillon de la république française en usera envers les bâtimens neutres (Bulletin 92, n° 873);

L'arrêté du directoire exécutif, du 3 du même mois, qui prescrit des mesures de sûreté pour l'admission des navires neutralisés, et des individus venant de l'Angleterre dans les ports de la république (Bulletin 93, n° 883);

La loi du 7 du même mois, qui ordonne la perception pendant six mois, au profit des indigens, d'un décime par franc, en sus du prix des billets d'entrée, dans tous les spectacles (Bulletin 94, n° 890);

La loi du 9 du même mois, additionnelle à celle du 6 fructidor an IV, sur les patentes (Bulletin 94, n° 891);

La loi du même jour, qui rapporte les dispositions de l'article 19 de la loi du 6 fructidor an IV, par lesquelles les manufacturiers sont dispensés du droit de patente (Bulletin 94, n° 892).

Le ministre de la justice est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui ne sera imprimé que pour les départemens réunis.

16 FRIMAIRE AN V (6 DÉCEMBRE 1796).— *Arrêté du directoire exécutif, concernant la publication des lois dans les neuf départemens réunis par celle du 9 vendémiaire an IV.*—(Collect. de Huyghe, 11, 3.)

Le directoire exécutif, revu ses arrêtés des 18 pluviôse et 20 germinal an IV, par lesquels, en vertu de l'arrêté du comité de salut public, du 20 frimaire an III, confirmé par l'article 2 de la loi du 3 brumaire an IV, il a déclaré que jusqu'à ce qu'il eût été autrement statué par le corps législatif, il n'y aurait de lois françaises obligatoires dans les départemens réunis le 9 vendémiaire an IV, que celles dont la publication serait spécialement ordonnée pour ces départemens;

Considérant que le but et le vœu formel de l'arrêté du comité de salut public, du 20 frimaire an III, et de l'article 2 de la loi du 3 brumaire an IV, ne sont que d'empêcher qu'on ne publie

dans les départemens réunis, des lois qui, étant relatives à d'autres lois qui n'y sont pas connues, ne pourraient, par cela même, y recevoir leur exécution; et que dans l'état actuel de la législation de ces départemens, cet objet peut être rempli d'une manière plus expéditive que celle qui a été déterminée par les arrêtés des 18 pluviôse et 20 germinal derniers;

Après avoir entendu le ministre de la justice, arrête ce qui suit :

Art. 1. Les lois et les arrêtés du directoire exécutif insérés dans les cahiers du bulletin des lois, qui, à compter de ce jour, parviendront aux départemens réunis, seront obligatoires pour ces départemens comme pour les autres départemens de la république, à dater du jour de la distribution de chaque cahier au chef-lieu de département, s'il n'y a exceptions prononcées par des arrêtés spéciaux, à l'égard de lois ou arrêtés formellement désignés.

2. Sont dès à présent exceptés les lois ou articles de loi et les arrêtés qui pourraient concerner les mandats territoriaux.

3. Le ministre de la justice, lorsqu'il lui sera adressé par le directoire expédition d'une loi ou d'un arrêté qui devra être inséré au bulletin des lois, et qui aura pour objet une matière mise par la loi dans les attributions de son ministère, sera tenu, s'il y a lieu, de proposer dans les vingt-quatre heures au directoire exécutif, un projet

d'arrêté tendant à excepter de son exécution les départemens réunis.

4. Chacun des autres ministres à qui il sera adressé, soit par le directoire, soit par le ministre de la justice, expédition d'une loi ou d'un arrêté qui devra être inséré au bulletin des lois, et qui aura pour objet des matières rangées par la loi dans les attributions de leur ministère, sera tenu, s'il y a lieu, d'avertir dans les vingt-quatre heures le ministre de la justice, si les départemens réunis sont dans le cas d'être exceptés de son exécution, et le ministre de la justice sera tenu de proposer au directoire exécutif, dans les vingt-quatre heures suivantes, un projet d'arrêté tendant à établir cette exception.

5. Le ministre de la justice proposera dans un mois, au directoire exécutif, l'état général des lois françaises non encore publiées dans les départemens réunis, qui sont susceptibles d'y recevoir dès à présent leur exécution.

Chacun des autres ministres lui remettra, dans deux décades, l'état de celles de ces lois qui concernent leurs attributions respectives.

Le présent arrêté sera imprimé, et ne sera envoyé qu'aux départemens réunis. Il en sera adressé expédition aux sept ministres.

\* Voy. l'arrêté du directoire exécutif du 7 pluviôse an V.



A du 02 janvier 1797 (Mém. n°1 du 01 janvier 1797, p.1)

Navigation et chemins de halage  
*Recueil des lois spéciales (extraits)*

Arrêté du Directoire exécutif du 13 nivôse an V (2 janvier 1797) sur la navigation et les chemins de halage.

---

**2 janvier 1797 (13 nivôse an V). - Arrêté du Directoire exécutif sur les chemins de halage et la navigation. (Non inséré au Bulletin des lois.)**

**Art. 1<sup>er</sup>.**

Les lois et règlements de police sur le fait de la navigation et chemin de halage seront exécutés selon leurs forme et teneur.

**Art. 2.**

Sont, tous propriétaires d'héritages aboutissant aux rivières navigables, tenus de laisser de long des bords 24 pieds pour le trait de chevaux, sans pouvoir planter arbres, tirer clôtures ni ouvrir fossés plus près que 30 pieds; en cas de contravention, seront les fossés comblés, les arbres arrachés et les murs démolis aux frais des contrevenants, sans préjudice des réparations et dommages qu'ils peuvent avoir occasionnés par leurs entreprises.

**Art. 3.**

Seront également tenus, tous propriétaires d'héritages aboutissant aux rivières et ruisseaux flottables à bûches perdues, de laisser, le long des bords, 4 pieds pour le passage des employés à la conduite des flots, sous les peines portées par l'art. 2.

**Art. 4.**

...

**Art. 5.**

Ne sera loisible de tirer ou faire tirer sables ou autres matériaux à 6 toises près du rivage des rivières navigables.

**9 MARS 1798 (19 ventose an VI). — Arrêté du Directoire exécutif, contenant des mesures pour assurer le libre cours des rivières et canaux navigables et flottables.**

(Bull. II, 190, No 1766.)

Le Directoire exécutif :

Vu 1<sup>o</sup> les art. 42, 45 et 44 de l'ordonnance des eaux et forêts du mois d'août 1669, portant.....

2<sup>o</sup> L'art. 2 de la loi du 22 novembre — 1er décembre 1790, relative aux domaines nationaux, portant que.....

3<sup>o</sup> Le chapitre VI de la loi en forme d'instruction, du 12 - 20 août 1790, qui charge les administrations de département de.....

4<sup>o</sup> L'art. 10 du titre III de la loi du 16 - 24 août 1790, sur l'organisation judiciaire, qui charge le juge de paix de connaître, entre particuliers,.....

5<sup>o</sup> L'art. 4 de la 1<sup>re</sup> section du titre Ier de la loi du 28 septembre - 6 octobre 1791, sur la police rurale, portant.....

6<sup>o</sup> Les art. 15 et 16 du titre II de la même loi, portant.....

7<sup>o</sup> La loi du 21 septembre 1792, portant, que jusqu'à ce qu'il en ait autrement été ordonné, les lois non abrogées seront provisoirement exécutées ;

Considérant qu'au mépris des lois ci-dessus, les rivières navigables et flottables, les canaux d'irrigation et de dessèchement, tant publics que privés, sont, dans la plupart des départements de la République, obstrués par des batardeaux, écluses, gords, pertuis, murs, chaussées, plants d'arbres, fascines, pilotis, filets dormants et à mailles ferrées, réservoirs, engins permanents, etc. ; que de là résultent non-seulement l'inondation des terres riveraines et l'interruption de la navigation, mais l'atterrissement même des rivières et canaux navigables, dont le fond, ensablé ou envazé, s'élève dans une proportion effrayante ; qu'une plus longue tolérance de cet abus ferait bientôt disparaître le système entier de la navigation intérieure.....

En vertu de l'art. 144 de la Constitution, ordonne que les lois ci-dessus transcrites seront exécutées, selon leur forme et teneur ; et en conséquence

Arrête ce qui suit :

Art. ....

Art. 9. Il est enjoint aux administrations centrales et municipales, et aux commissaires du Directoire exécutif établis près d'elles, de veiller avec la plus sévère exactitude à ce qu'il ne soit établi, par la suite, aucun pont, aucune chaussée permanente ou mobile, aucune écluse ou usine, aucun batardeau, moulin, digue, ou autre obstacle quelconque au libre cours des eaux dans les rivières navigables et flottables, dans les canaux d'irrigation ou de dessèchements généraux, sans en avoir préalablement obtenu la permission de l'administration centrale, qui ne pourra l'accorder que de l'autorisation expresse du Directoire exécutif.

Art. 10. Ils veilleront pareillement à ce que nul ne détourne le cours des eaux des rivières et canaux navigables ou flottables, et n'y fasse des prises d'eau ou saignées pour l'irrigation des terres, qu'après y avoir été autorisé par l'administration centrale, et sans pouvoir excéder le niveau qui aura été déterminé.

Art. 11. Les propriétaires de canaux de dessèchements particuliers ou d'irrigation ayant à cet égard les mêmes droits que la nation, il leur est réservé de se pourvoir en justice réglée, pour obtenir la démolition

de toutes usines, écluses, batardeaux, pêcheries, gords, chaussées, plantation d'arbres, filets dormants ou à mailles ferrées, réservoirs, engins, lavoirs, abreuvoirs, prises d'eau, et généralement de toute construction nuisible au libre cours des eaux et non fondée en droits.

*Art. 12.* Il est défendu aux administrations municipales de consentir à aucun établissement de ce genre, dans les canaux de dessèchement, d'irrigation ou de navigation, appartenant aux communes, sans l'autorisation formelle et préalable des administrations centrales.

*Art. 13.* .....

6 AOUT 1798 (19 thermidor an VI). — Instruction ministérielle sur le mode d'exécution de l'art. 9 de l'arrêté du Directoire exécutif du 19 ventôse an VI, contenant des mesures pour assurer le libre cours des rivières et canaux navigables et flottables.

(Non insérée au Bulletin des Lois, mais publiée au Mémorial du 28 déc. 1827, No 67, p. 375, à la suite de la circulaire du 10 déc. 1827.)

Depuis la promulgation de l'arrêté du Directoire exécutif du 19 ventôse dernier, plusieurs demandes m'ont été adressées à l'effet d'obtenir l'autorisation exigée par l'art. 9 de cet arrêté, pour l'établissement des usines, écluses, batardeaux, moulins, digues, ponts et chaussées permanentes ou mobiles, sur les rivières navigables et flottables, canaux d'irrigation ou de dessèchement généraux. J'ai été dans le cas d'observer que ces demandes variaient dans leur forme ; que souvent les précautions nécessaires à leur préparation étaient négligées ou incomplètes, ou bien que le vœu des administrations n'était point assez formellement prononcé pour déterminer une décision. J'ai pensé qu'il était à propos de fixer une marche simple et régulière, qui, en remplissant l'objet de l'arrêté, pût être facilement connue des administrés, et suivie par les corps administratifs. Voici quelles sont les dispositions qui m'ont paru les plus importantes pour établir l'ordre et l'uniformité.

Toute personne qui désirera former un établissement de la nature de ceux énoncés dans l'art. 9 précité, devra donner sa demande motivée et circonstanciée à l'administration centrale du département du lieu de l'établissement projeté. L'administration départementale, après avoir examiné la pétition, en ordonnera le renvoi à l'administration municipale du canton, à l'ingénieur ordinaire de l'arrondissement, et à l'inspecteur de la navigation, partout où il y en aura d'établi. L'administration municipale aura à examiner les convenances locales et l'intérêt des propriétaires riverains ; et afin d'obtenir, à cet égard, tous les renseignements, et de mettre les intéressés à même de former leurs réclamations, elle ordon-

1<sup>o</sup> L'obligation expresse aux ingénieurs de surveiller immédiatement l'exécution des travaux indiqués aux plan et devis ;

2<sup>o</sup> Celle au concessionnaire de faire à ses frais, après les travaux achevés, constater leur état par un rapport de l'ingénieur, dont une expédition sera déposée aux archives de l'administration centrale, et l'autre adressée au ministre de l'intérieur ;

3<sup>o</sup> D'insérer la clause expresse que dans aucun temps, ni sous aucun prétexte, il ne pourra être prétendu indemnité, dommage, ni dédommagements par les concessionnaires ou ceux qui les représenteront, par suite des dispositions que le Gouvernement jugerait convenable de faire pour l'avantage de la navigation, du commerce ou de l'industrie, sur les cours d'eau où seront situés les établissements.

L'arrêté de l'administration étant formé, il sera adressé avec les pièces au ministre de l'intérieur, pour, d'après l'examen, être présenté, s'il y a lieu, à l'homologation du Directoire exécutif.

Faute par le requérant de se conformer exactement aux dispositions de l'arrêté de concession qu'il aura obtenu, l'autorisation sera révoquée, et les lieux remis au même état où ils étaient auparavant, à ses frais ; il en sera usé de même dans le cas où le concessionnaire, après avoir exécuté fidèlement les conditions qui lui auront été imposées, viendrait par la suite à former quelque entreprise sur le cours d'eau, ou changer l'état des lieux sans s'y être fait autoriser.

Les mêmes règles que celles ci-dessus prescrites pour les nouveaux établissements auront lieu toutes les fois qu'on voudra changer de place les anciens, ou y faire quelque innovation importante. On observera de plus, à l'égard de ceux-ci, l'examen des titres de jouissance, pour connaître si ces titres se trouvent avoir été confirmés, d'après la discussion qui doit en être faite, en exécution des dispositions de l'arrêté du 19 ventôse.

Les corps administratifs, les commissaires du Directoire près les administrations centrales et municipales, les ingénieurs en chef et ingénieurs ordinaires, sont invités expressément à suivre la marche indiquée dans la présente instruction ; c'est le seul moyen d'arriver à un ordre de choses qui, en encourageant les établissements utiles en ce genre, puisse arrêter les constructions nuisibles, prévenir les erreurs et les surprises, et écarter du Gouvernement une foule de demandes où l'intérêt particulier met trop souvent ses calculs à la place de ceux sur lesquels doit reposer l'intérêt public.

Arrêté le...

*Le Ministre de l'intérieur,*  
FRANÇOIS.

9 MARS 1798 (19 ventose an VI). — Arrêté du Directoire exécutif, contenant des mesures pour assurer le libre cours des rivières et canaux navigables et flottables.

(Bull. II, 190, No 1766.)

Le Directoire exécutif :

Vu 1<sup>o</sup> les art. 42, 45 et 44 de l'ordonnance des eaux et forêts du mois d'août 1669, portant.....

2<sup>o</sup> L'art. 2 de la loi du 22 novembre — 1er décembre 1790, relative aux domaines nationaux, portant que.....

3<sup>o</sup> Le chapitre VI de la loi en forme d'instruction, du 12 - 20 août 1790, qui charge les administrations de département de.....

4<sup>o</sup> L'art. 10 du titre III de la loi du 16 - 24 août 1790, sur l'organisation judiciaire, qui charge le juge de paix de connaître, entre particuliers,.....

5° L'art. 4 de la 1re section du titre Ier de la loi du 28 septembre - 6 octobre 1791, sur la police rurale, portant.....

6° Les art. 15 et 16 du titre II de la même loi, portant.....

7° La loi du 21 septembre 1792, portant, que jusqu'à ce qu'il en ait autrement été ordonné, les lois non abrogées seront provisoirement exécutées ;

Considérant qu'au mépris des lois ci-dessus, les rivières navigables et flottables, les canaux d'irrigation et de dessèchement, tant publics que privés, sont, dans la plupart des départements de la République, obstrués par des batardeaux, écluses, gords, pertuis, murs, chaussées, plants d'arbres, fascines, pilotis, filets dormants et à mailles ferrées, réservoirs, engins permanents, etc. ; que de là résultent non-seulement l'inondation des terres riveraines et l'interruption de la navigation, mais l'atterrissement même des rivières et canaux navigables, dont le fond, enablé ou envazé, s'élève dans une proportion effrayante ; qu'une plus longue tolérance de cet abus ferait bientôt disparaître le système entier de la navigation intérieure.....

En vertu de l'art. 144 de la Constitution, ordonne que les lois ci-dessus transcrites seront exécutées, selon leur forme et teneur ; et en conséquence

Arrête ce qui suit :

Art. ....

Art. 9. Il est enjoint aux administrations centrales et municipales, et aux commissaires du Directoire exécutif établis près d'elles, de veiller avec la plus sévère exactitude à ce qu'il ne soit établi, par la suite, aucun pont, aucune chaussée permanente ou mobile, aucune écluse ou usine, aucun batardeau, moulin, digue, ou autre obstacle quelconque au libre cours des eaux dans les rivières navigables et flottables, dans les canaux d'irrigation ou de dessèchements généraux, sans en avoir préalablement obtenu la permission de l'administration centrale, qui ne pourra l'accorder que de l'autorisation expresse du Directoire exécutif.

Art. 10. Ils veilleront pareillement à ce que nul ne détourne le cours des eaux des rivières et canaux navigables ou flottables, et n'y fasse des prises d'eau ou saignées pour l'irrigation des terres, qu'après y avoir été autorisé par l'administration centrale, et sans pouvoir excéder le niveau qui aura été déterminé.

Art. 11. Les propriétaires de canaux de dessèchements particuliers ou d'irrigation ayant à cet égard les mêmes droits que la nation, il leur est réservé de se pourvoir en justice réglée, pour obtenir la démolition

REPARTAGE  
des  
COMMUNES FONCIÈRES,  
pour la refonte des  
MATRIÈRES et RÔLES.

# ARRÊTÉ DU PRÉFET DU DÉPARTEMENT DES FORÊTS

Du 28 Préal an 9 de la République française, une et indivisible.

**LE PRÉFET** du département des Forêts,

Vu l'instruction du Ministre des finances, en date du 3 pluviôse dernier, sur la refonte générale des matrices de rôles de la contribution foncière;

La lettre du même Ministre, en date du 7 ventôse, relative à cette opération, portant que les communes peuvent et doivent faire reparter leurs territoires, et autorisation au Préfet de les faire reparter, s'il le juge utile ou nécessaire;

Vu les arrêtés de la Préfecture des 9 et 21 germinal, sur le mode uniforme à observer dans la refonte des matrices, et les rapports du Directeur des contributions sur les différents obstacles qui pourraient entraver cette opération;

Considérant qu'il importe à l'état de donner à la refonte des matrices de rôles les éléments fondamentaux qui peuvent assurer la régularité, et que le premier de tous est la mesure des propriétés qui en forment l'objet et doivent être constatées;

Considérant aussi le vice général des matrices actuelles est dans le défaut ou l'exactitude de l'arpentage des territoires des communes, et qu'il est utile et même nécessaire de les faire reparter d'une manière exacte et définitive, les répartitions n'étant jusqu'ici en général qu'épaves que sur des mesures fautes ou imparfaites;

Et qu'enfin il est du devoir de son administration de ne rien négliger des moyens qui peuvent concourir au renouvellement de rôles et de l'égalité proportionnelle dans la répartition des contributions;

Arrête ce qui suit:

**I.**

Il sera procédé à l'arpentage des propriétés foncières dans toutes les communes du ce département, dont les matrices de rôles seront renouvelées.

**II.**

Cet arpentage sera mis à l'exécution en vertu des ordonnances d'abord arrêtés et concourus par une commission spéciale, établie à cet effet, et qui entrera en exercice le 5 messidor prochain.

**III.**

L'arpentage commencera pour les communes désignées au renouvellement des matrices par l'arrêté du 21 germinal dernier, et continuera à mesure et dans l'ordre qu'il sera déterminé chaque année.

**IV.**

Le personnel d'adjonction aura lieu le 2 messidor, précédant le Préfet du département, et par lui, suivant l'établissement des contrôleurs, et comme il suit:

*en vertu de l'arrêté du 21 germinal an 9*  
*sur l'ordre de l'Administration*  
*à l'effet de procéder à l'arpentage*  
*des propriétés foncières*  
*des communes du département*  
*en vertu de l'arrêté du 21 germinal*  
*an 9*  
*sur l'ordre de l'Administration*  
*à l'effet de procéder à l'arpentage*  
*des propriétés foncières*  
*des communes du département*

N O M S des CONTROLEURS		
		<i>Premier Lot.</i>
		Bretschell.
		Flaxweiler.
		Junglinster.
		<i>Deuxième Lot.</i>
		Berg.
		Kehlen.
		Yell-la-Tour.
		<i>Troisième Lot.</i>
		Kayll.
		Matsch.
		Grandsheff.
		<i>Quatrième Lot.</i>
		Husport.
		Nullingen.
		Eldingen.
		<i>Cinquième Lot.</i>
		Dicksch.
		Bomelsburg.
		Melschenich.
		<i>Sixième Lot.</i>
		Herbeumont.
		St. Marie.
		Longlier.
		<i>Septième Lot.</i>
		Masse St. Etienne.
		Bastogne.
		Silvert.
		<i>Huitième Lot.</i>
		Etala.
		Habay.
		Rulloz.
		<i>Neuvième Lot.</i>
		St. Marc.
		Vison.
		Rebelmont.

N O M S des CONTROLEURS		
		<i>Dixième Lot.</i>
		Bertrange.
		Bass.
		Bilstein.
		<i>Onzième Lot.</i>
		Cowen.
		Cherbit.
		Compagne.
		<i>Douzième Lot.</i>
		Hesslollen.
		Lestallez.
		Limesch.
		<i>Treizième Lot.</i>
		Blaboung.
		Meen.
		Ment-le-Ban.
		<i>Quatorzième Lot.</i>
		Ottomont.
		Otté.
		Huchamp.
		<i>Quinzième Lot.</i>
		Bettgen.
		Neunviller.
		Taccourt.
		<i>Seizième Lot.</i>
		Bertrange.
		Villain.
		Wellercox.

**V.**

Cependant il sera libre à un des arpenteurs agréés par mission spéciale de faire des offres au rabais pour la taxé Population, au moyen de ce qu'elles seront au-dessous de totales des lots ci-dessus.

**VI.**

Il sera le préférence à la charge par lui de remplir, collaborant, dont il sera responsable, les obligations sera pour l'arpentage de chaque lot.

**VII.**

Les opérations de l'arpentage pour chaque lot, contiendront:

1. A reconnaître et fixer les limites des communes;
2. A diviser le territoire de chaque commune en sections;
3. A faire pour chaque section un état de contenance mesurée sommaire des propriétés dont elle est composée distinguant la nature et les différentes classes de terre;
4. A procéder ensuite au mesurage partiel de chaque propriété, dont les sections sont composées;
5. Enfin à délivrer à chaque propriétaire un extrait de registre des divers mesurages de terre.

**VIII.**

Toutes ces opérations se feront avec le concours des témoins, et à l'intervention des Juges et Commissaires délégués ou curés, dûment agréés. Leur refus d'y concourir sera puni des peines prévues par la loi, et le Préfet se réserve à signifier l'obligation par les moyens indiqués dans les lois.

**IX.**

Les frais de l'arpentage concernant aux adjudicataires ou détenteurs réguliers par le fait même de l'adjudication ou de la vente de biens fonds arpentés.

**X.**

Ces frais sont à la charge des propriétaires dans chaque commune, d'après le nombre d'arpens arpentés.

**XI.**

Avant que le résultat de tous les arpentés, doit de se faire par le Préfet, le Préfet doit de donner, dans les vingt quatre heures de l'expiration de son mandat, un état de l'arpentage fait de son territoire. Il ne seront payés de l'arpentement qu'en un après que l'arpentement sera jugé de leur exactitude.

**XII.**

La représentation que quelques communes pourront s'en prévaloir pour l'arpentage, ne dispensera pas du mesurage individuel pour régler l'état de l'arpentement en vertu de l'instruction de Ministre.

**XIII.**

Les opérations de l'arpentage se font bien et valablement toutes et de toutes parties, sans que l'un ou l'autre puisse en faire obstacle et l'autre pour le Directeur des contributions.

**XIV.**

Le présent arrêté imprimé et affiché dans tout le Département, sera publié et enregistré au Bureau de l'Administration des Forêts au 5 messidor prochain.

Signé J. B. LACOSTE, Préfet

Le Secrétaire général,  
TINANT.



Contraventions en matière de grande voirie

*Bulletin des lois III B 192 n° 1606*

**Loi du 29 floréal an X (19 mai 1802)** relative aux contraventions en matière de grande voirie.

**(N.° 1606.) LOI relative aux contraventions en matière de grande voirie. Du 29 Floréal.**

✦ Au nom du peuple français, Bonaparte, premier Consul, proclame loi de la République le décret suivant, rendu par le Corps législatif le 29 floréal an X, conformément à la proposition faite par le Gouvernement le 27 du même mois, communiquée au Tribunal le même jour.

*DÉCRET.*

**ART. 1.<sup>er</sup>**

es **contraventions** en matière de grande voirie, telles qu'anticipations, dépôts de fumiers ou d'autres objets, et toutes **espèces de détériorations** commises sur les grandes routes, sur les arbres qui les bordent, sur les fossés, ouvrages d'art et matériaux destinés à leur entretien, sur les canaux, **fleuves et rivières navigables**, **leurs chemins de halage**, francs bords, fossés et ouvrages d'art, seront constatées, réprimées et poursuivies par voie administrative.

**II.**

Les contraventions seront constatées **concurrentement** par les maires ou adjoints, les ingénieurs des ponts-et-chaussées, leurs conducteurs, **les agents de la navigation**, les commissaires de police, et par la gendarmerie: à cet effet, ceux des fonctionnaires publics ci-dessus désignés qui n'ont pas prêté serment en justice, le prêteront devant le préfet.

**III.**

Les procès-verbaux sur les contraventions seront adressés au sous-préfet, qui ordonnera, par provision, et sauf le recours au préfet, ce que de droit, pour faire cesser les dommages.

**IV.**

Il sera statué définitivement en conseil de préfecture: les arrêtés seront exécutés sans visa ni mandement des tribunaux, nonobstant et sauf tout recours; et les individus condamnés seront contraints par l'envoi de garnisaires et saisie de meubles, en vertu desdits arrêtés, qui seront exécutoires et emporteront hypothèque.

*Collationné à l'original, par nous président et secrétaires du Corps législatif. A Paris, le 29 Floréal, an X de la République française. Signé RABAUT le jeune, président; BERGIER, THIRY, TUPINIER, RIGAL, secrétaires.*

*Soit la présente loi revêtue du sceau de l'Etat, insérée au Bulletin des lois, inscrite dans les registres des autorités judiciaires et administratives, et le ministre de la justice chargé d'en surveiller la publication. A Paris, le 9 Prairial, an X de la République.*

*Signé Bonaparte, premier Consul. Contre-signé, le secrétaire d'état, HUGUES B. MARET. Et scellé du sceau de l'État.*

Vu,  
le ministre de la justice,  
signé ABRIAL.

# CODE CIVIL DES FRANÇAIS.

## TITRE PRÉLIMINAIRE.

### DE LA PUBLICATION, DES EFFETS ET DE L'APPLICATION DES LOIS EN GÉNÉRAL.

Décreté le 14 Ven-  
démiaire an XI.  
Promulgué le 14 du  
même mois.

#### ARTICLE 1.<sup>er</sup>

LES lois sont exécutoires dans tout le territoire français, en vertu de la promulgation qui en est faite par le PREMIER CONSUL.

Elles seront exécutées dans chaque partie de la République, du moment où la promulgation en pourra être connue.

La promulgation faite par le PREMIER CONSUL sera réputée connue dans le département où siègera le Gouvernement, un jour après celui de la promulgation; et dans chacun des autres départemens, après l'expiration du même délai, augmenté d'autant de jours qu'il y aura de fois dix myriamètres [environ vingt lieues anciennes] entre la ville où la

A

Auszug aus Kapitel III des derzeit gültigen „Code civil“

**Art. 538.** Les chemins, routes et rues à la charge de l'Etat, les fleuves et rivières navigables ou flottables, les rivages, lais et relais de la mer, les ports, les havres, les rades et généralement toutes les portions du territoire luxembourgeois qui ne sont pas susceptibles d'une propriété privée, sont considérés comme des dépendances du domaine public.

1° L'article 2 de la loi du 21 mai 1868 relative à l'aliénation de domaines de l'Etat réserve au Souverain la faculté d'incorporer certains terrains dans le domaine public de l'Etat, mais ne prescrit pas, à cet effet, une manifestation formelle de volonté; il était admis jusqu'en 1868 que le fait d'attribuer à un terrain de l'Etat une destination ou un caractère public, emporte de plein droit son classement dans le domaine public, nonobstant l'absence d'une décision expresse; rien n'autorise à supposer que le législateur de 1868 ait entendu innover à cet égard; dès lors, à défaut d'une disposition quelconque, exigeant une déclaration formelle de classement, il reste acquis que, dès que l'Etat, par un fait des organes ayant qualité à cet effet, consacre son terrain à un usage ou à un service reconnu public par la loi, ce terrain passe du domaine privé dans le domaine public.

La circonstance qu'un terrain de l'Etat a été entouré de routes et de trottoirs plantés d'arbres, n'emporte pas son application à un service public, alors que la circulation du public sur le terrain même revêt un caractère de pure tolérance. Cour 20 décembre 1912, 9, 70.

2° Il résulte incontestablement des articles 537 et 538 du Code civil que les tribunaux civils peuvent, sans sortir des limites de leur compétence, examiner si un immeuble ressort au domaine de l'Etat. Cour 2 mars 1917, 10, 247.

3° Les eaux d'une rivière navigable et les travaux qui servent à les utiliser ne constituent qu'un droit de jouissance; la suppression de ces travaux pour cause d'utilité publique peut donner lieu à une indemnité au profit de l'usine.

La Sûre a toujours été, en fait et en droit, une rivière navigable. Cour 18 mai 1877, 1, 321.

**Art. 649.** Les servitudes établies par la loi ont pour objet l'utilité publique ou communale, ou l'utilité des particuliers.

**Art. 650.** Celles établies pour l'utilité publique ou communale ont pour objet le marchepied<sup>104</sup> le long des rivières navigables ou flottables, la construction ou réparation des chemins et autres ouvrages publics ou communaux.

Tout ce qui concerne cette espèce de servitude, est déterminé par des lois ou des règlements particuliers.

---

<sup>104</sup> Zu diesem Zeitpunkt wurde der Begriff „marchepied« als Sammel- bzw. Oberbegriff verstanden, welcher sowohl das Areal der „servitude de halage“, wie auch das der „servitude de marchepied“ umfasste. Siehe hierzu u.a. Benoît Ratier - Traité des cours d'eau navigables ou en train - Toulouse 1847, Seite 7, Fußnote zu Absatz 4.

( 428 )

*Grande Voirie : Chemins de Hallage.*

**DÉCRET impérial concernant les Chemins de Hallage.**

Au palais de Milan, le 4 Prairial an 13.

NAPOLEON, Empereur des Français,

Sur le compte qui lui a été rendu par le grand-juge, ministre de la justice, que dans l'extrait de l'ordonnance du mois d'août 1669 (1), qui a été publié dans les départemens réunis de la Belgique, ne se trouve pas compris l'article 7 du titre 28, qui fixe la largeur des chemins de hallage, et que le défaut de ces chemins cause à la navigation intérieure des retards et des entraves qu'il est indispensable de faire cesser;

Considérant que le défaut de promulgation de cet article dans les départemens réunis, ne peut dispenser les tribunaux d'appliquer les peines qui y sont énoncées, contre les contrevenans, puisque la promulgation du Code des délits et des peines, dont l'article 609 impose aux tribunaux l'obligation d'appliquer les peines qui sont établies par l'ordonnance de 1669, suffit pour rendre les dispositions pénales de cette ordonnance obligatoires dans les pays même où elle n'a pas spécialement été publiée, ainsi que le tribunal de cassation l'a décidé plusieurs fois;

Considérant néanmoins qu'il est utile de publier l'article dont il s'agit dans les départemens réunis de la Belgique;

Le Conseil d'état entendu,

Decrète ce qui suit :

Art. 1.<sup>er</sup> L'article 7 du titre 28 de l'ordonnance du mois d'août 1669, relatif à la largeur des chemins du hallage, ainsi conçu :

“ Les propriétaires des héritages aboutissant aux rivières  
,, navigables, laisseront le long des bords vingt-quatre  
,, pieds au moins de place en largeur, pour chemin public  
,, et trait de chevaux, sans qu'ils puissent planter des arbres,  
,, ni tenir clôture ou haie plus près que trente pieds du côté  
,, que les bateaux se tirent, et dix pieds de l'autre bord, à  
,, peine de cinq cents francs d'amende, confiscation des

(1) Page 191, tome VII, 1.<sup>re</sup> série.

≡ 24 mai  
1805

( 429 )

», arbres, et d'être, les contrevenans, contraints à réparer  
», et remettre les chemins en état et à leurs frais » ; sera  
réimprimé, affiché et publié dans les départemens réunis de  
la Belgique, pour y être exécuté dans tout son contenu ; en  
conséquence et conformément à l'article 609 du Code des  
délits et des peines, les tribunaux desdits départemens ap-  
pliqueront à tous ceux qui contreviendront aux dispositions  
dudit article, les peines qui y sont appliquées.

2. Le grand-juge ministre de la justice, est chargé de  
l'exécution du présent décret.

Signé N A P O L É O N.

Par l'Empereur :

Le Secrétaire d'état, signé *Hugues B. Maret*.

Pour copie conforme :

Le Grand-Juge Ministre de la Justice, signé *Regnier*.

A Bruxelles, le 17 Février 1808.

Le Maître des requêtes, préfet du département de la Dyle,  
Vu le décret qui précède,

Arrête qu'il sera imprimé dans les deux langues, publié et  
affiché dans toutes les communes du département, et exécuté  
à la diligence de messieurs les ingénieurs des ponts et chaus-  
sées, maires et officiers chargés de la police.

Signé *Chaban*.

Ordre militaire : Conscription.

A Bruxelles, le 17 Février 1808.

Le Maître des requêtes, préfet du département de la Dyle,  
Vu le décret impérial du 7 février 1808 (1), de la mise en  
activité de service des conscrits de l'an 1809 ;

Les instructions de son excellence le ministre d'Etat,  
directeur général des revues et de la conscription militaire,  
du 11 du même mois, arrête :

(1) Page 255 ci-devant.

( 239 )

*Navigation : Rivières de l'Empire*

(N.º 2954.) DÉCRET impérial qui déclare l'article 7 du titre 28 de l'Ordonnance de 1669, applicable à toutes les Rivières navigables de l'Empire.

Au palais des Tuileries, le 22 Janvier 1808.

NAPOLEON, Empereur des Français, Roi d'Italie, & Protecteur de la Confédération du Rhin;

Sur le rapport de notre ministre de l'intérieur;

Notre Conseil d'état entendu,

Nous avons décrété & décrétons ce qui suit :

ART. 1.º Les dispositions de l'article 7, titre 28 de l'ordonnance de 1669, sont applicables à toutes les rivières navigables de l'Empire, soit que la navigation y fût établie à cette époque, soit que le Gouvernement se soit déterminé depuis, ou se détermine aujourd'hui & à l'avenir, à les rendre navigables.

2. En conséquence, les propriétaires riverains, en quelque temps que la navigation ait été ou soit établie, sont tenus de laisser le passage pour le chemin de halage.

3. Il sera payé aux riverains des fleuves ou rivières où la navigation n'existait pas & où elle s'établira, une indemnité proportionnée au dommage qu'ils éprouveront; & cette indemnité sera évaluée conformément aux dispositions de la loi du 16 septembre dernier (1).

4. L'administration pourra, lorsque le service n'en souffrira pas, restreindre la largeur des chemins de halage, notamment quand il y aura antérieurement des clôtures en haies vives, murailles ou travaux d'art, ou des maisons à détruire.

5. Notre ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent décret.

Signé NAPOLEON.

Par l'Empereur : le Secrétaire d'état, signé *Hugues B. Maret.*


*Commerce : Foires.*

(N.º 2955.) Décret impérial qui ordonne l'établissement de foires à Lieffe, Marigny-en-Orxois, Charly, Nogent-Artaut, département de l'Aisne, & fixe la durée de celles établies à Bohain, Coucy-le-Château, la Fère, Laon, Moncornet, Soissons & Haricnes, même département. (Paris, 21 Janvier 1808.)

Certifié conforme : le Grand-Juge Ministre de la justice, *Regnier.*

(1) Page 82 ci-devant.

= dist. 2000 - serv. 700

44	22 DECEMBRE 1812. — Arrêté du préfet du département des forêts relatif aux difficultés qu'éprouve la navigation de la Sûre.	
	(Non publié.)	m
	Le Préfet du département des forêts etc.,	m
	<p>Considérant que les barrages ou pêcheries établis sur la Sûre contribuent à prolonger la navigation dans les temps de sécheresse, à cause de leur rapprochement ; que cependant les hautes eaux ils deviennent funestes par ce même rapprochement, lorsque les passes ou débouchés ne sont pas situés du même côté et placés perpendiculairement au cours ou fil de l'eau ;</p>	xl [ ]
	<p>Que la plupart des fermiers de la pêche ont éludé les obligations qui leur avaient été imposées à ce sujet lors des premières adjudications, et qu'il convient par conséquent de prendre des mesures pour les contraindre à les remplir exactement, lors des secondes adjudications qui vont avoir lieu pour le renouvellement des baux à compter du 1er janvier 1813 ;</p>	m
	Arrête :	m
	<p>Art. 1er. Sont provisoirement conservés les barrages actuels de la Sûre, formant les pêcheries ou digues suivantes, savoir :</p>	[ ]
	1 <sup>o</sup> La digue du moulin de Langsur,	m
	2 <sup>o</sup> la pêcherie de la commune du même nom,	m
	3 <sup>o</sup> les deux au-dessous de cette commune,	m
	4 <sup>o</sup> celle entre Mesenich et Langsur,	m
	5 <sup>o</sup> celle vis-à-vis de Mesenich,	m
	6 <sup>o</sup> les deux entre Mesenich et Moesdorf,	m
	7 <sup>o</sup> la digue du moulin de Moesdorf,	m
	8 <sup>o</sup> la pêcherie de Born,	m
	9 <sup>o</sup> la digue du moulin de Hinckel,	m
	10 <sup>o</sup> la pêcherie de Wintersdorf,	m
	11 <sup>o</sup> celle entre Godendorf et Rosport,	m
	12 <sup>o</sup> celle de Bollendorf,	m
	13 <sup>o</sup> la digue du moulin de Wallendorf,	m
	14 <sup>o</sup> celle du moulin de Moestroff,	m
	15 <sup>o</sup> celle du moulin de Bettendorf,	m
	16 <sup>o</sup> celle entre Diekirch et Ingeldorf.	m

12	<p>Art. 2. Le passage des bateaux sera pratiqué du côté où le hallage a lieu, c'est-à-dire, sur la rive droite de la Sûre.</p>	<p style="text-align: right;">12</p> <p>m</p>
	<p>Art. 3. Les passes ou débouchés qui ont moins de six mètres d'ouverture, recevront cette largeur, laquelle devra être établie perpendiculairement au cours ou fil de l'eau.</p>	<p>m</p>
	<p>Art. 4. Pour fixer la dimension énoncée en l'article précédent, il sera placé des repaires fixes ou poteaux indicatifs du lieu de la passe, lesquels prendront dans le lit de la rivière une fiche d'un mètre au moins, afin de ne rien souffrir du choc des bateaux.</p>	<p>m</p>
	<p>Les pilots auront un équarrissage de 32 à 33 centimètres, et seront de longueur suffisante pour que leur tête puisse avoir au moins 32 centimètres au-dessus des eaux moyennes. La surface intérieure déterminera la largeur de la passe.</p>	<p>m</p>
	<p>Art. 5. Les propriétaires ou détenteurs des moulins de Moesdorf, Hinckel, Wallendorf et Moestroff pratiqueront à leurs déversoirs deux vanes de fond, lesquelles auront chacune 3 mètres de largeur sur 1 mètre 50 centimètres de hauteur, pour servir au passage des bateaux.</p>	<p>m</p>
	<p>Art. 6. Tous les ouvrages mentionnés ci-dessus se feront par les adjudicataires de la pêche ou détenteurs de moulins, et à leurs frais. Ils auront lieu du 1er au 10 mai prochain, saison des eaux moyennes. Immédiatement après cette époque, l'inspecteur des eaux et forêts de l'arrondissement procédera par lui-même ou par un sous-inspecteur ou un garde général délégué par lui, à la reconnaissance desdits ouvrages. Ceux qui seront mal faits, ou qui resteront encore à faire, seront mis en état dans les trois jours de la notification qui en sera faite expressément par ledit agent aux parties obligées, faute de quoi celui-ci les fera effectuer à leurs frais.</p>	<p>m</p>
	<p>Le montant des frais sera payé aux ouvriers sur simple mémoire, visé par le maire et l'inspecteur forestier, et rendu exécutoire par le sous-préfet.</p>	<p>m</p>
	<p>Art. 7. Tous les trois mois les agents forestiers, de concert avec les maires des communes de la situation des digues et pêcheries, visiteront les ouvrages dont il s'agit, et ils feront réparer ceux qui seront endommagés, en observant les formalités énoncées en l'article précédent.</p>	<p>m</p>
	<p>Art. 8. Il en sera de même pour l'entretien du surplus des constructions composant les digues et pêcheries dont il s'agit, ainsi que pour le curage des nasses, ordonnés l'un et l'autre par l'arrêté de notre prédécesseur, du 28 pluviôse an XII. M. l'inspecteur nous rendra compte de l'exécution du présent article, et plus particulièrement des articles 6 et 7.</p>	<p>m</p>
	<p>Art. 9. Il sera fait en outre par MM. les ingénieurs des ponts et chaussées, des visites générales au moins une fois par an, et nommément à la</p>	<p>m</p>



**Auszug aus der**

Wiener

Congreß-Acte

unterzeichnet am 8. Junius 1815

Im Nahmen der allerheiligsten Dreyeinigkeit !

**Artikel 113 - Leinpfade.**

Jeder Uferstaat verpflichtet sich, die Leinpfade, welche durch sein Gebiet gehen, zu unterhalten, so wie für die nöthigen Arbeiten im Flußbette, damit der Schiffahrt nichts hinderlich sey, Sorge zu tragen. Das zukünftige Reglement wird bestimmen, wie die Uferstaaten zu diesen letzten Arbeiten contribuiren sollen, in dem Fall, wo die beiden Ufer verschiedenen Gouvernements angehören.

13

fin du bail de la pêche, époque à laquelle les fermiers devront laisser tous les objets compris dans leur adjudication en bon état ; faute de quoi il y sera pourvu, à leurs frais, d'après une estimation préalable. Le fermier retenant fera les travaux au prix fixé par cette estimation ; il en sera payé par le fermier sortant, sur un mandat du préfet, et d'après un procès-verbal dressé par l'ingénieur ordinaire et visé par l'ingénieur en chef, qui en constatera l'exécution.

m

Art. 10. Les dispositions contenues au présent seront ajoutées aux clauses particulières du cahier des charges de l'adjudication prochaine, comme faisant suite à celles de l'arrêté précité du 28 pluviôse an XII.

/

m

Art. 11. Un exemplaire du dit cahier des charges sera remis à chacun des maires des communes riveraines de la Sûre, à partir du pont d'Erpeldange jusqu'à son embouchure.

/

m

Art. ....

/

3 MAI 1817. — Arrêté royal qui maintient comme exécutoires les dispositions des art. 31, 32 et 33 de l'ordonnance du 10 juin 1732, relatifs à la largeur des passages à laisser pour la navigation et le flottage, sur les rivières du Grand-Duché, par les propriétaires des vannes et pêcheries.

x1

A

(Non publié.)

n

Nous GUILLAUME etc. ;

n

Sur le rapport de notre ministre du waterstaat et des travaux publics etc. ;

m

Avons arrêté et arrêtons :

m

Art. 1er. Les dispositions des art. 31, 32 et 33 de l'ordonnance et règlement du 10 juin 1732, en tant qu'ils déterminent la largeur du passage que doivent laisser pour la navigation et le flottage, sur les rivières du Grand-Duché de Luxembourg, les propriétaires des vannes et pêcheries, seront exécutés selon leur teneur.

/

m

Art. 2. Toutes les constructions faites sur le cours de ces rivières, sans l'autorisation prescrite par les lois alors existantes, seront reconnues par l'administration du waterstaat et des travaux publics, qui pourra requérir dans les formes légales la démolition des ouvrages illicites ou reconnus nuisibles au libre cours de la navigation et du flottage.

/

x2

m

Art. 3.

Art. 3. ....

/

n

**Auszug aus der**  
**REVIDIERTEN RHEINSCHIFFFAHRTSAKTE**  
**vom 17. Oktober 1868**  
**in der Fassung vom 20. November 1963**

**Artikel 28**

Die vertragenden Teile machen sich, wie bisher, verbindlich, innerhalb der Grenzen ihres Gebietes das Fahrwasser des Rheins und die vorhandenen Leinpfade in guten Stand zu setzen und darin zu erhalten. Diese Festsetzung findet auch auf die Wasserstraßen zwischen Gorinchem, Krimpen, Dordrecht und Rotterdam Anwendung.

Auf Stromstrecken, welche noch nicht hinreichend instand gesetzt sind und deshalb ein veränderliches Fahrwasser haben, wird letzteres von der Regierung, in deren Gebiet die Stromstrecke gelegen ist, kenntlich durch Baken bezeichnet werden.

Befinden sich solche Stromstrecken in den Gebieten zweier sich gegenüberliegender Uferstaaten, so trägt jeder von ihnen die Hälfte der Anlage- und Unterhaltungskosten.

22

21 Dans toutes les affaires, les chefs d'administration, les commissaires de district et les autres fonctionnaires intermédiaires peuvent, en transmettant les pièces, se référer simplement aux avis ou rapports des autorités inférieures, s'ils n'ont pas de considération ou conclusion particulière à y ajouter. Leurs observations à cet égard peuvent être consignées en marge ou au bas des pièces. Il n'est pas nécessaire de joindre alors une lettre d'envoi, pourvu que la date, le numéro et la division de la disposition à laquelle on répond, soient rappelés exactement en marge de la 1re page.

m

Les demandes en établissement de distilleries, brasseries, fours à chaux, etc., doivent être à l'adresse du Conseil de gouvernement ; mais elles peuvent être remises directement à l'administration communale, qui les instruit immédiatement, et les fait passer ensuite avec les pièces de l'instruction au commissaire du district, qui n'a qu'à y joindre son propre avis et à soumettre les pièces au Conseil de gouvernement, pour y être statué.

xī

m

26 FEVRIER 1846. — Disposition du Conseil de gouvernement, concernant la confection de plans d'usines et cours d'eau en dépendants.

A  
AZ

(Non publiée.)

m

M. l'ingénieur en chef, nous consentons à ce que, par déviation à l'instruction minist. du 2 novembre 1826, les plans généraux relatifs à l'établissement ou au changement d'usines soient levés à l'échelle de 1 à 1250 (échelle du cadastre).

m

Les ingénieurs et autres agents de votre administration pourront, pour faciliter et hâter la levée de ces plans, consulter les plans cadastraux, sans toutefois déplacer ces pièces des bureaux où elle reposent.

m

m

16 OCTOBRE 1846. — Circulaire du Conseil de gouvernement, concernant l'exemption du timbre et de l'enregistrement pour les procès-verbaux d'enquêtes relatives à l'établissement d'usines.

A  
A1 x11

(Mémorial 1846, No 57, p. 538.)

m

Une circulaire de l'administration de l'enregistrement, en date du 16 février 1825, No 153, porte que les procès-verbaux de commodo et incommodo dressés à l'occasion de demandes en autorisation d'usines, tombant sous l'application de l'arrêté royal du 31 janvier 1824 (17 juin 1872), sont sujets au timbre et à l'enregistrement, comme étant faits dans l'intérêt des particuliers qui demandent cette autorisation. Nous considérons ces informations comme ayant plutôt lieu dans l'intérêt public ; et dès lors

178

**Mémorial**  **Memorial**  
du des  
**Grand-Duché de Luxembourg.** **Großherzogtums Luxemburg.**  
Samedi, 8 mars 1930. N° 11. Samstag, 8. März, 1930.

Loi du 26 février 1930, portant approbation des Conventions de Barcelone du 20 avril 1921, ayant pour objet la Liberté du Transit, respectivement le Régime des Voies navigables d'intérêt international.

Nous CHARLOTTE, par la grâce de Dieu Grande-Duchesse de Luxembourg, Duchesse de Nassau, etc. etc., etc. ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des députés ;

Vu la décision de la Chambre des députés du 14 février 1930, et celle du Conseil d'Etat du 18 du même mois, portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

**Article unique.** Le Gouvernement est autorisé à ratifier les Conventions internationales signées à Barcelone, le 20 avril 1921, ayant pour objet :

la première : l'acceptation par les Hautes Parties contractantes du statut relatif à la liberté du transit, adopté par la Conférence de Barcelone, le 14 avril 1921 ;

la seconde : l'acceptation par les Hautes Parties contractantes du statut relatif au régime des voies navigables d'intérêt international, adopté par la Conférence de Barcelone, le 19 avril 1921, y compris le protocole additionnel du 20 avril 1921.

Le Gouvernement est autorisé en outre à prendre toutes les mesures que l'exécution de ces Conventions réclame et comporte.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit

Gesetz vom 26. Februar 1930, betreffend Genehmigung der am 20. April 1921 in Barcelona abgeschlossenen Uebereinkommen über die Freiheit des Durchgangsverkehrs, bezw. über das Regime der schiffbaren Flüsse von internationalem Interesse.

Wir CHARLOTTE, von Gottes Gnaden Großherzogin von Luxemburg, Herzogin zu Nassau, etc., etc., etc. ;

Nach Anhörung Unseres Staatsrates ;

Mit Zustimmung der Abgeordnetenkammer ;

Gesehen den Beschluß der Abgeordnetenkammer vom 14. Februar 1930, sowie denjenigen des Staatsrates vom 18. desselben Monats, wonach eine zweite Abstimmung nicht mehr zu erfolgen hat ;

haben beschloffen und beschließen :

**Einziges Artikel.** Die Regierung ist ermächtigt, die am 20. April 1921 in Barcelona unterzeichneten Uebereinkommen zu ratifizieren, welche zum Gegenstand haben :

das erste : Die Annahme durch die Höher vertragsschließenden Teile des am 14. April 1921 von der Konferenz in Barcelona genehmigten Statuts über die Freiheit des Durchgangsverkehrs ;

das zweite : Die Annahme durch die Höher vertragsschließenden Teile des am 19. April 1921 von der Konferenz in Barcelona genehmigten Statuts über das Regime der schiffbaren Flüsse von internationalem Interesse, einschließlich des Zusatzprotokoll vom 20. April 1921.

Außerdem ist die Regierung ermächtigt, alle Maßnahmen zu treffen, welche die Ausführung dieser Uebereinkommen fordert und nach sich zieht.

Befehlen und verordnen, daß dieses Gesetz im

insérée au *Mémorial*, pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Luxembourg, le 26 février 1930.

*Le Ministre d'Etat,  
Président du Gouvernement,*  
Jos. Bech.

*Le Directeur général  
des travaux publics,*  
A. Clemang.

Charlotte.

„Memorial“ veröffentlicht werde, um von Allen die es betrifft, ausgeführt und befolgt zu werden.

Luxemburg, den 26. Februar 1930.

*Der Staatsminister,  
Präsident der Regierung,*  
Jos. Bech.

*Der General-Direktor  
der öffentlichen Arbeiten,*  
A. Clemang.

Charlotte.

(Suit le texte des Conventions et Statuts.)

I.

CONVENTION ET STATUT SUR LA LIBERTÉ DU TRANSIT.

L'Albanie, l'Autriche, la Belgique, la Bolivie, le Brésil, la Bulgarie, le Chili, la Chine, la Colombie, le Costa-Rica, Cuba, le Danemark, l'Empire britannique (avec la Nouvelle-Zélande et les Indes), l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, la France, la Grèce, le Guatemala, Haïti, le Honduras, l'Italie, le Japon, la Lettonie, la Lituanie, le Luxembourg, la Norvège, le Panama, le Paraguay, les Pays-Bas, la Perse, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, l'État Serbe-Croate-Slovène, la Suède, la Suisse, la Tchéco-Slovaquie, l'Uruguay et le Venezuela;

Désireux d'assurer la garantie et le maintien de la liberté des communications et du transit,

Considérant qu'en ces matières, c'est par le moyen de Conventions générales, auxquelles d'autres Puissances pourront adhérer ultérieurement, qu'ils seront le mieux à même de réaliser les intentions de l'Article 23e du Pacte de la Société des Nations,

Reconnaissant qu'il importe de proclamer et de régler le droit de libre transit comme un des meilleurs moyens de développer la coopération entre les États, sans préjudice de leurs droits de souveraineté ou d'autorité sur les voies affectées au transit,

Ayant accepté l'invitation de la Société des Nations de participer à une Conférence réunie à Barcelone le 10 mars, et ayant pris connaissance de l'acte final de cette Conférence,

Soucieux de mettre en vigueur, dès à présent, les dispositions du Statut applicable au transit par voie ferrée et par voie d'eau qui a été adopté,

Voulant conclure une Convention à cet effet les Hautes Parties Contractantes ont nommé pour leurs Plénipotentiaires:

Le Président du Conseil Suprême de l'Albanie :

Monseigneur Fan S. NOLI, Député au Parlement ;

Le Président de la République d'Autriche :

M. Henri REINHARDT, Conseiller ministériel ;

Sa Majesté le Roi des Belges :

M. Xavier NEUJÉAN, Membre de la Chambre des Représentants, Ministre des Chemins de fer, de la Marine, des Postes et des Télégraphes ;

Le Président de la République de Bolivie :

M. Trifon MBELEAN, Consul général de la Bolivie en Espagne ;

Le Président de la République des États-Unis du Brésil :

Sa Majesté le Roi de Bulgarie :

M. Lubin BOCHKOFF, Ingénieur civil, adjoint au Directeur général des Chemins de fer et des Ports ;

par lesdits ports, il ne sera fait aucune différence en raison du pavillon, du navire ou bateau ayant effectué ou devant effectuer le transport, quo ce pavillon soit le pavillon national ou celui de l'un quelconque des Etats contractants.

L'Etat sous la souveraineté ou l'autorité duquel un port se trouve pourra retirer le bénéfice de l'alinéa précédent à tout navire ou bateau s'il est prouvé que son armateur défavorise systématiquement les ressortissants de cet Etat ou les sociétés contrôlées par les dits ressortissants.

A moins de motif exceptionnel justifiant, pour des nécessités économiques, une dérogation, les droits de douane ne pourront être supérieurs à ceux qui sont perçus aux autres frontières douanières de l'Etat intéressé sur les marchandises de même nature, de même provenance et de même destination. Toutes les facilités qui seraient accordées, par les Etats contractants, sur d'autres voies de terre ou d'eau, ou dans d'autres ports pour l'importation et l'exportation des marchandises seront également concédées à l'importation ou à l'exportation effectuées dans les mêmes conditions par la voie navigable et les ports visés ci-dessus.

**Art. 10.** — 1° Tout Etat riverain est tenu, d'une part, de s'abstenir de toutes mesures susceptibles de porter atteinte à la navigabilité ou de diminuer les facilités de la navigation, et, d'autre part, de prendre, le plus rapidement possible, toutes dispositions utiles, afin d'écartier tous obstacles et dangers accidentels pour la navigation.

2° Si cette navigation exige un entretien régulier, chacun des Etats riverains a, à cet effet, l'obligation envers les autres de prendre les mesures et d'exécuter les travaux nécessaires sur son territoire le plus rapidement possible, compte tenu, à toute époque, de l'état de la navigation, ainsi que de l'état économique des régions desservies par la voie navigable.

Sauf convention contraire, chacun des Etats riverains aura le droit, en invoquant des motifs valables, d'exiger des autres riverains une équitable participation aux frais de cet entretien.

3° Sauf motif légitime d'opposition d'un des Etats riverains, y compris l'Etat territorialement intéressé, fondé soit sur les conditions mêmes de la navigabilité en son territoire, soit sur d'autres intérêts tels que, entre autres, le maintien du régime normal des eaux, les besoins de l'irrigation, l'utilisation de la force hydraulique ou la nécessité de la construction d'autres voies de communication plus avantageuses, un Etat riverain ne pourra se refuser à exécuter, à la demande d'un autre Etat riverain, les travaux nécessaires d'amélioration de la navigabilité, si celui-ci offre d'en payer les frais, ainsi qu'une part équitable de l'excédent des frais d'entretien. Néanmoins, il est entendu que ces travaux ne pourront être entrepris tant que l'Etat sur le territoire duquel ils doivent être exécutés s'y oppose du chef d'intérêts vitaux.

4° Sauf convention contraire, l'Etat tenu d'exécuter les travaux d'entretien pourra se libérer de cette obligation si, avec l'accord de tous les Etats co-riverains, un ou plusieurs d'entre eux acceptent de les exécuter à sa place; pour les travaux d'amélioration, l'Etat tenu de les exécuter, sera libéré de cette obligation s'il autorise l'Etat demandeur à les exécuter à sa place; l'exécution des travaux par des Etats autres que l'Etat territorialement intéressé, ou la participation de ces Etats aux frais de ces travaux, seront assimilés sans préjudice, pour l'Etat territorialement intéressé, de ses droits de contrôle et d'administration sur ces travaux et des prérogatives de sa souveraineté ou autorité sur la voie navigable.

5° Sur les voies navigables visées à l'article 2, les dispositions du présent article sont applicables sous réserve des stipulations des traités, conventions ou actes de navigation qui déterminent les pouvoirs et la responsabilité de la Commission internationale à l'égard des travaux.

Sous réserve des dispositions spéciales desdits traités, conventions ou actes de navigation, existants ou à conclure:

- a) les décisions concernant les travaux appartiennent à la Commission;
- b) le règlement, dans les conditions prévues à l'article 22 ci-après, de tout différend qui surgirait du chef de ces décisions pourra, dans tous les cas, être demandé pour motif d'incompétence ou de violation des conventions internationales régissant les voies navigables. Pour tout autre motif, la requête en vue d'un règlement dans lesdites conditions ne pourra être formée que par l'Etat territorialement intéressé.

Les décisions de la Commission devront être conformes aux règles du présent article.









LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

Service de la navigation

