Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Rhein nach der Länge seines Laufs und der Beschaffenheit seines Strombettes

Ockhart, Josef Franz

Mainz, 1816

III. Ueber die Schifffahrt auf der Yssel, [...]

urn:nbn:de:bsz:31-119386

Visual Library

5) Von dieser Stadt geht der Weg auf dem linken Ufer bis *Verzen.*

6) Von da rechts bis *Heckenwyl.*

7) Von diesem Orte links bis *Rhenen* gegenüber, und dann wieder rechts bis *Arnheim.*

8) Oberhalb Arnheim geht der Weg rechts fort, bis an das *Fehr.*

9) Nach dem Ueberschlage bei dem *Fehr* auf die linke Seite, geht es wieder für eine sehr kurze Distanz längs dem rechten Ufer fort, bis an die Yssel.

10) Von wo es wieder links geht, bis an das *Pannerdensche Gatt*, und von da endlich aufs neue rechts bis zum Punct der Trennung des Rheins von der Waal.

Nach diesen allgemeinen Bemerkungen über die Schifffahrt auf dem *Lech*, bleibt nun nur noch übrig, dasjenige mit Wenigem anzuführen, was auf den dritten Arm des Rheins, nemlich die Yssel, einigen Bezug hat.

III. Ueber die Schifffahrt auf der Yssel, und die Verbesserung der dortigen Leinpfade.

Obgleich die Schifffahrt, welche auf der Yssel Statt findet, eigentlich in weniger Verbindung mit der des ungetheilten Rheins oberhalb Schenkenschanz steht, so wird es doch nicht als überflüssig erscheinen, hier zugleich auch dasjenige angeführt zu finden, was zur Erleichterung der Fahrt auf diesem Arm des Stroms bewirkt werden kann.

Da die Yssel kaum den siebenten Theil der Wassermasse des *gesammten* Rheins enthält, so ist die Ladungs-

fähigkeit der Fahrzeuge, deren man sich hier bedient, auch um vieles geringer, als auf den beiden übrigen grossen Armen dieses Flusses.

In dem Bette der Yssel selbst findet für die Thalfahrt sich kein besonderes Hinderniss, ausser dass im Sommer der Strom öfters *zu seicht* wird; übrigens sind von den dortigen Schiffern viele Beschwerden über den unnöthigen Aufenthalt geführt worden, welchen dieselben zu *Doesburg* erleiden müssen.

In dieser Stadt ist nemlich eine Schiffbrücke, die nur einmal des Tages, Morgens um 7 Uhr, geöffnet wird; wenn nun Fahrzeuge nach 8 Uhr ankommen, so verlieren dieselben fast einen ganzen Tag. Es würde daher für die Schifffahrt sehr erleichternd seyn, wenn diese Brücke zum mindesten zweimal des Tages, nemlich Morgens um 7 Uhr und Nachmittags um 2 Uhr, geöffnet würde, damit noch an demselben Tage die Fahrt fortgesetzt werden könnte.

In Hinsicht der Begünstigung der Bergfahrt und der dieserwegen herzustellenden Leinpfade, theilt man hier folgende Bemerkungen mit:

1) Von der Stadt *Campen*, welche ohngefähr eine Stunde vom Zuiderzee liegt, bis nach *Hattem*, so 4 Stunden davon entfernt ist, muss man mit Segel zu Berg fahren, indem in diesem District die so häufig durchschnittenen Ufer den Gebrauch der Leinpfade nicht erlauben, auch überhaupt jeder Wind beinahe zur Bergfahrt benutzt werden kann.

2) Von Hattem bis *Veessen* geht der Weg auf dem linken Ufer 4 Stunden weit, und ist ziemlich gut.

3) Von Veessem wird auf das rechte Ufer übergeschlagen, und der Weg eine Stunde weit, bis zu dem Orte genannt *der Engel*, fortgesetzt; von da geht man auf das linke Ufer auf eine halbe Stunde weit über, wo man alsdann sich beim *Blokhaus* aufs neue auf die rechte Seite wendet, von wo der Weg bis nach *Deventer* fortgeht.

4) Oberhalb *Deventer* ist ein Morast, ohngefähr 300 Fuss lang, der den Weg unterbricht, und wo nothwendig ein kleiner Damm mit den nöthigen Ablaufgraben errichtet werden müsste, um nicht genöthigt zu seyn, die Pferde abzuspannen.

5) Bei dem sogenannten *Poll* muss, wegen Mangel einer Brücke über den dortigen Graben, oft ein Umweg von einer Stunde gemacht werden, um das linke Ufer wieder zu erreichen; sonst ist übrigens der Weg zwischen *Deventer* und *Zuitphen*, in einer Distanz von mehr als 4 1/2 Stunden, ziemlich gut.

6) Von *Zuitphen* aus ist auf dem linken Ufer der Yssel drei Stunden lang der Weg ebenfalls gut bis *Brummen*; hier aber müsste nothwendig eine Brücke über den dortigen Graben geschlagen werden, wo alsdann der Weg gut ist bis zum *Gelderschen Thurm*, von wo aus auf das rechte Ufer übergeschlagen wird, um dann den Weg bis *Dieren* fortzusetzen. Von hier aber geht es wieder links bis *Doesburg* gegenüber.

7) Von *Doesburg* geht der Weg auf dem linken Ufer fort, bis zum Einfluss der Yssel, von wo man auf die rechte Seite des Rheins sich wendet.

Nach einer halben Stunde setzt man bei *Heussen* wieder auf das linke Ufer über, um bis zum *Pannerdenschen Canal* fortzupferden.

Dieses sind die Bemerkungen, welche der Verfasser über den Zustand der Leinpfade längs den drei grossen Armen des Rheins in Holland zu machen Gelegenheit gehabt hat. Derselbe glaubt hier noch hinzusetzen zu müssen, dass besonders diejenigen, welche längs dem *Lech* und der *Ysel* hinziehen, mit sehr wenig Kosten herzustellen sind; und dass nur die, welche auf den beiden Ufern der *Waal* sich befinden, einige beträchtlichere Ausgaben erfordern würden; dass übrigens dieser Kostenaufwand sowol zur Sicherheit, als zur Herstellung einer regulären Bergfahrt und zur Beschleunigung der Waarentransporte höchst nöthig ist.

Um dem Zweck dieser Darstellung des holländischen Rheins in seinen verschiedenen Abtheilungen ganz zu entsprechen, der vorzüglich dahin abzielt, es einleuchtend zu machen, wie höchst wichtig es sey, dass, den hohen Beschlüssen des Wiener Congresses gemäs, die Schifffahrts - und Handelsverbindung der Niederlande mit jenen der rheinischen Provinzen in eine möglichst genaue Uebereinstimmung gesetzt werde, damit deren beiderseitiges Interesse dadurch befördert werden könne, glaubt man hier noch folgendes hinzufügen zu müssen: