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

I. Ueber die Schifffahrt auf der Waal, [...]

urn:nbn:de:bsz:31-119386

Visual Library

Nach diesen 3 grossen Abtheilungen des Rheins werden daher die Bemerkungen zu unterscheiden seyn, welche, rücksichtlich der Erleichterung der rheinischen Schifffahrt in den Niederlanden, mitzutheilen sind.

I. Ueber die Schifffahrt auf der Waal, und über die Herstellung der dortigen Leinpfade.

Ausser dem beweglichen Sande, der sich in der Abtheilung des Unterrheins so häufig von dem einen Theile des Strombettes in das andere legt, auch zuweilen selbst den Thalweg für die Schifffahrt abändert, und wo daher neben den Steuerleuten die Fahrzeuge durch erfahrne Lothsen geleitet werden müssen, ist auf der ganzen Strecke von Cöln bis zur Waal herab der bekannte *Casselberg* die einzige Passage, wo bei kleinem Wasserstande die volle Schifffahrt nicht Statt haben kann, sondern gelichtet werden muss.

So wie vormals Holland mit seinen Flössungen sehr dabei interessirt war, dass die bekannte Felsenbank bei *Bingen* weiter ausgesprengt wurde: eben so ist es noch jetzt für dessen Schifffahrt nach den rheinischen Häfen von Wichtigkeit für dasselbe, dass die Kiessbank am Casselberg mehr ausgetieft werde. Auch sind bereits Vorschläge dieserwegen gemacht worden, die unter einer so thätigen und kraftvollen Regierung, wie die preussische ist, gewiss in Vollzug werden gesetzt werden.

Auf der ganzen Fahrt von Cöln bis zur holländischen Grenze, ist, wie gesagt, dieses die einzige Stelle im Strombette des Rheins, die wegen der Thalfahrt nach

Holland einige Berücksichtigung verdient; denn der Aufenthalt, welchen die niederländischen Schiffer bisher noch zuweilen bei der *Weseler Brücke*, oder bei der Durchfahrt des *Büdricher Canals* erlitten haben, wird sicher künftighin wegfallen.

Da es besonders in Holland für die Sicherheit der oft so kostbaren Waarentransporte von der grössten Wichtigkeit ist, dass zur Zeit der Gefahr, bei plötzlich eintretenden Stürmen und Ungewittern, oder auch bei grossen Ueberschwemmungen, so wie auch während des Eisganges die Schiffer von Distanz zu Distanz diejenige Unterkunft finden, welche sie zur Rettung ihrer Fahrzeuge und Ladungen nöthig haben, so ist zu bemerken:

1) dass sogleich an der Grenze der Niederlande bei *Schenkenschanz*, eine dergleichen sichere Zuflucht von einer gewissen Anzahl Schiffern genommen werden kann.

2) Von da aus bis *Nimwegen*, ist weiter kein sicherer Aufenthalt. Zu Nimwegen selbst ist übrigens der Hafen etwas zu seicht, und sollte billig daher auf dessen Austiefung die gehörige Rücksicht genommen werden, obgleich dieselbe mit nicht geringen Schwierigkeiten verbunden seyn dürfte.

3) Als ein vorzüglich guter Hafen auf der Waal würde der zu *Thiel* anzusehen seyn, welcher aber jetzt grösstentheils trocken liegt, und nothwendig gereinigt werden muss.

4) Ein sehr guter Verbleib für die auf der Waal fahrenden Schiffer ist in der Gegend des *Fort St.-André*, so wie auf der Maas bei *Muren*; jedoch können hier nur wenige Schiffe stationiren.

5) Indem sich weder zu *Bommel* noch zu *Worcum* ein ordentlicher Hafen findet, so ist für eine ziemlich weite Distanz von den Schiffern alle Vorsicht anzuwenden, dass dieselbe sich keiner Gefahr aussetzen.

6) Zu *Gorcum* ist einer des besten Sicherheitshäfen, wo die Schiffer gegen Sturm und Eis, so wie gegen alle übrige Gefahren die beste Unterkunft finden.

7) Zu *Dortrecht* ist eine der vorzüglichsten Stationen für die Fahrzeuge sowohl, als auch für die grösseren Flösse, welche letztere hier meistentheils auseinandergenommen werden.

In Hinsicht der Sandbänke, die in dem Bette der Waal sich hie und da zeigen, muss man bemerken, dass selbst unterhalb *Gorcum* noch einige Gegenden angetroffen werden, wo bei der Ebbe nicht Wasser genug bleibt, und wo die Schiffe alsdann sich fest legen, welches für dieselben besonders in dem Fall sehr gefährlich werden kann, wenn der Sand beweglich ist, und unter dem Schiffsboden zum Theil weggleitet, wie dieses wohl zuweilen geschieht; denn alsdann ist der Druck der in dem Fahrzeug befindlichen Last ungleich, und es ist dann leicht möglich, dass in dem Schiffsboden Berstungen entstehen. Die Schiffer, welche die Waal befahren wollen, müssen daher eine genaue Kenntniss des Stroms haben, um dergleichen gefährliche Stellen gehörig vermeiden zu können.

Dieses sind die allgemeinen Bemerkungen, welche sich für die *Thalfahrt* längs der Waal machen lassen.

In Hinsicht der Bergschifffahrt ist es zwar überhaupt bekannt, dass auf den Abtheilungen des Rheins in Hol-

land man sehr selten nur die Leinpfade benutzt, um dem Strom entgegen zu fahren, indem die Schiffer lieber mehrere Tage und selbst Wochen lang liegen bleiben, um einen günstigern Wind abzuwarten, als dass dieselbe der Pferde sich bedienten, um sich den Strom aufwärts ziehen zu lassen. Allein eben dieses verursacht auch oft einen sehr grossen Aufenthalt, der um desto unangenehmer ist, wenn die zu machenden Transporte schnell abgeliefert werden sollen. Wenn daher die Schifffahrt, nach den Grundsätzen einer guten Polizei, dergestalt regulär seyn soll, dass die Schiffer verbindlich zu machen sind, bei Verlust eines Theils ihrer Fracht, die von ihnen in den holländischen Häfen eingenommene Ladungen in jenen des Rheins wieder zu einer genau bestimmten Zeit abzuliefern: so ist nichts dringender, als dass, nach dem Beispiele, wie es auf den obern Theilen des Rheins geschieht, auch längs den Abtheilungen dieses Flusses in Holland die Leinpfade so hergestellt werden, dass keinem Schiffer die Entschuldigung übrig bleibt, als habe derselbe seine Ankunft dadurch verspäten müssen, dass mittelst der Pferde nicht auf den Leinpfaden fortzukommen gewesen sey.

Es ist zwar nicht zu läugnen, dass, wenn der Wind günstig ist, öfters in 3 oder 4 Tagen bis nach Emmerich gesegelt wird. In einem solchen Fall kann alsdann ein Schiffer, wenn er sich von hier aus der Leinpfadspferde bedient, deren er oft 10 bis 14 nöthig hat, in 10 Tagen mit seiner Ladung bis nach Cöln kommen; allein sehr oft werden die Schiffer auch wegen ungünstigem und widrigem Wind auf der Waal so aufgehalten, dass

sie kaum in 14 Tagen oder 3 Wochen ankommen können, welches nicht geschehen dürfte, wenn längs dieser Abtheilung des Rheins die Leinpfade sich in dem guten Zustande befänden, wie es der Ordnung nach wohl seyn sollte. Da über die Beschaffenheit der Leinpfade in Holland noch so wenig bekannt ist, so glaubt man hier folgendes darüber mittheilen zu müssen.

Jenseits *Gorcum* ist kein Leinpfad längs der Waal herzustellen, theils wegen der Ebbe und Fluth, und theils wegen der allzusehr durchschnittenen Ufer. Der wirkliche Anfang des Leinpfads auf diesem Arm des Rheins, ist eigentlich zu *Löwenstein*, an der Spitze des Bommler Wörths; ob es gleich auch hier noch einige Schwierigkeiten hat, längs dem Ufer mit den Pferden fortzukommen.

Das Bett des Flusses hat sich überhaupt hier in etwas geändert, und daher ist jetzt das Schiffziehen durch Pferde in dieser Gegend nicht mehr so gut möglich, wie es vormals häufiger im Gebrauch gewesen ist.

In Hinsicht der Abwechslung des Leinpfades von einem Ufer zum andern, muss man folgendes bemerken:

1) Bei gewöhnlichem Wasserstande wird links an dem Ufer der Waal heraufgepferdet bis an den Canal St.-André.

2) Bei grossem Wasser aber muss schon zu *Vüren* zwischen *Löwenstein* und *Brakel*, auf die rechte Seite übergesetzt werden, und erst an diesem letztern Ort kommt man wieder herüber auf das linke Ufer.

Auf dieser ganzen Distanz hat der Leinpfad nicht diejenige Breite, welche derselbe eigentlich haben sollte.

3) Zwischen *Löwenstein* und *Vüren* ist zu *Mönchenland* ein trokener Graben, welcher nothwendig zugeworfen werden sollte; da sonst die Schiffer einen Aufenthalt von einer Stunde haben, um diesen Graben zu umreiten.

4) Zu *Zuilichem* stehen einige Häuser im Wege, wo die Seile herumgebracht werden müssen, und wo daher billig ein kleiner Damm zu errichten seyn würde, damit die Pferde keinen Aufenthalt erlitten.

5) Zu *Nuwaal* stehen einige Bäume ausser dem Deich, die abzuhauen sind, wenn die Pferde nicht abgespannt werden sollen.

6) Eben so müsste dieses auch unterhalb *Bommel* geschehen, damit kein Aufenthalt dadurch verursacht würde.

7) Von *Bommel* ist der Weg gut bis nach *Rossum*; nur zu *Herwerden* sind, bei hohem Wasser, wo die Pferde auf dem Damm gehen müssen, mehrere Bäume im Weg, die ausser dem Deiche sind, und also weggehauen werden müssen, wenn der Schiffer bei jedem Wasserstande soll fahren können.

8) Von *Rossum* bis nach dem *Canal von St.-André* ist der Weg gut.

9) Jenseits des Canals ist der Leinpfad ebenfalls zu schmal.

10) Bei gewöhnlichem Wasserstande geht der Weg links hinauf fort bis *Dreumel*; bei hohem Wasser aber muss man zu *Herwerden* auf die rechte Seite überschlagen, bis oberhalb *Vareck*; dann geht es wieder links bis Dreumel. Der Leinpfad ist auf dieser ganzen Distanz herzustellen und besonders breiter zu machen; auch sind an

mehreren Orten die im Wege stehenden Bäume wegzuhauen.

11) Bei *Dreumel* geht es auf das rechte Ufer über, bis oberhalb *Thiel;* auf dieser Distanz ist der Weg ziemlich gut.

12) Oberhalb *Thiel* geht es auf die linke Seite des Flusses bis *Leuwen*, wo abermals auf die rechte Seite übergeschlagen wird bis *Ochten*; auch hier ist der Weg auf dem rechten Ufer herzustellen und zu erweitern.

13) Bei *Ochten* geht es links bis *Nimwegen*, wo sowohl

a) oberhalb *Druiten*, als auch

b) im Orte, der *Deest* genannt, der Pfad herzustellen ist; indem sonst Seile von 400 Klafter Länge dazu gehören, um den Strom aufwärts zu fahren.

14) Zwischen *Deest* und *Winsen* ist der Pfad ebenfalls zu reinigen, und hie und da über die Gräben Brükken zu schlagen.

15) Von *Winsen* bis *Nimwegen* geht es ziemlich gut; nur stehen hie und da einige Bäume im Wege, welche abgehauen werden müssten.

16) Von *Nimwegen* geht es links fort bis oberhalb *Hulhuisen* gegenüber.

17) Dann rechts bis an den *Pannerdenschen Canal*, wo man wieder auf das linke Ufer überschlägt bis oberhalb *Millingen*. Der Weg bis Millingen ist ziemlich gut, nur hie und da sind einige Ausbesserungen nöthig. Unterhalb *Schenkenschanz* geht es auf die rechte Seite des Rheins bis nach *Emmerich*.

Wegen den mancherlei Schwierigkeiten, die es bisher hatte, längs den Ufern der Waal sich der Leinpferde zum Heraufziehen der Fahrzeuge bedienen zu können, ist zuweilen ein beträchtlicher Aufenthalt der Waarentransporte verursacht worden, der in der Folge nicht mehr Statt finden könnte, wenn auf die hier angezeigte Weise den Bedürfnissen der Schifffahrt abgeholfen, und die Leinpfade hergestellt würden.

Nachdem dasjenige ist auseinandergesetzt worden, was zur grösseren Sicherheit und zu mehrerer Beschleunigung der Schifffahrt auf der *Waal* nöthig seyn dürfte; wenden wir uns zu den übrigen Abtheilungen des Rheins.

II. Ueber die Schifffahrt auf dem Lech, nebst Vorschlägen über das, was dort einiger Verbesserung bedarf.

Der rechte Arm des an der holländischen Grenze sich theilenden Rheins, hatte vormals mehrere Windungen in seinem Lauf nach Arnheim zu. Seit dem Jahr 1720 aber hat man von der Waal aus, bei dem Dorfe Pannerden. einen Canal gegraben, wodurch das alte Bette des Stroms nun grösstentheils vertrocknet ist. Durch diesen Pannerdenschen Canal fliessen jetzt die Gewässer des Rheins fort, nachdem sie sich unterhalb *Millingen* von der Waal getrennt haben.

Ehe dieser Arm des Rheins nach *Arnheim* kommt, theilt derselbe sich wieder oberhalb *Westervoort*, und bildet die sogenannte neue Yssel, welche ohngefähr den vierten Theil der Gewässer des Rheins zu sich nimmt.