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 das wechselseitige Interesse der vereinigten Niederlande, [...]

urn:nbn:de:bsz:31-119386

Visual Library

III.

Ueber das wechselseitige Interesse der vereinigten Niederlande, und der übrigen rheinischen Provinzen, dass die Schifffahrt auf den sämmtlichen Abtheilungen des Rheins nach gleichen Grundsätzen behandelt, und mittelst der Herstellung der Leinpfade möglichst erleichtert werde.

Der Handel der vereinigten Niederlande, und besonders jener von Holland, steht, wie wir so eben gesehen, mit dem Handel der rheinischen Provinzen in einer viel zu genauen Verbindung, als dass nicht ein besonderes Augenmerk darauf genommen werden sollte, die Schifffahrt zwischen den beiderseitigen Häfen dadurch zu vervollkommnen, dass dieselbe überall nach gleichen Grundsätzen behandelt, und möglichst erleichtert werde.

Schon vormals rechnete man den Verkehr, welcher zwischen den Niederlanden und den westlich-deutschen Provinzen, mittelst des Rheins, Statt fand, jährlich auf mehr als *hundert Millionen Gulden*, und doch war zu jener Zeit der Handel noch so manchen Beschränkungen unterworfen. Für die Folge der Zeit, wo nach liberalern Ideen zwischen den verschiedenen Staaten hierunter wird gehandelt werden, muss nothwendig dieser Verkehr sich vielmehr erweitern, und es ist vorauszusehen, dass derselbe sich in dem Maase vergrössern wird, als man die Hände dazu bietet, besonders für die Bergschifffahrt einige bessere Einrichtungen zu treffen.

In frühern Zeiten beruhte der Rheinhandel grösstentheils auf der Stadt Amsterdam; späterhin haben auch Rotterdam und Dortrecht vorzüglichen Antheil daran genommen.

Von jeher wurde es für die Handelsverhältnisse jener Städte als sehr bedeutend angesehen, dass in den Häfen des Rheins einerley Grundsätze in Rücksicht der Erhebung der Gebühren Statt finden mögten. Ob nun gleich dieses seit der Errichtung des Rheinschifffahrts-Octroi eingetreten ist, so konnte doch Holland seither wenig die daraus für dasselbe entspringenden Vortheile geniesen, da während eines ziemlich langen Zeitraums die verkehrte Handelspolitik von Frankreich ihm so entgegen war. Nun aber, da nach den weisen Grundsätzen, welche in der Versammlung des Congresses zu Wien aufgestellt worden sind, die Handelsverhältnisse unter den verschiedenen Staaten des europäischen Continents viel besser regulirt werden dürften, und besonders auch für den *Rhein* solche Maasregeln werden ergriffen werden, die allen angrenzenden Ländern gleich vortheilhaft sind: so lässt sich nichts anders erwarten, als dass von Seiten der königlich - niederländischen Regierung um so mehr alles werde beigetragen werden, das Schifffahrtssystem des Rheins möglichst zu vervollkommnen, als das eigene Interesse dieses Staates höchlichst dabei betheiligt ist.

Ohne hier in die einzelne Aufzählung dessen einzugehen, welche Produkte bei dem rheinischen Handelsverkehr zum Umtausch dienen, will man nur bemerken, dass die holländischen Handelsverbindungen sich auf dieser Seite über folgende Gegenden erstrecken:

1) *Rheinaufwärts* geht der Zug der aus den Niederlanden kommenden Waaren auf einer mehr als 130 Stunden langen Linie bis nach dem *Elsass* und in die *Schweitz*; auch würde es nicht unmöglich seyn, diesen Verkehr dereinst hier noch weiter auszudehnen.

2) Mittelst der *Lippe* und der *Ruhr* gehen die Handelstransporte bis tief in Westphalen und in die bergischen Provinzen;

3) durch die *Mosel* über Trier und Metz bis nach Lothringen:

4) mittelst der *Lahn* bis nach Dietz und Weilburg in das Hessische;

5) auf dem *Neckar* über Mannheim und Heilbronn bis nach Stuttgard, und von da weiter nach Schwaben;

6) Längs dem *Main* endlich über Frankfurt bis nach Würzburg und Bamberg; auch werden auf dieser Linie *Marktsteft* und *Nürnberg* als die Verbindungsorte zwischen dem *Rhein*- und dem *Donauhandel* angesehen.

Man sieht hieraus, wie ausgedehnt dieser Verkehr durch die Wasserstrasse des Rheins und seiner Nebenflüsse ist, und mit welchen beträchtlichen Länderstrichen derselbe unterhalten wird. Nichts kann daher für das Interesse der vereinigten Niederlande wichtiger seyn, als dass dasselbe *System* zur Beförderung der Schifffahrt, welches für den Rhein und dessen Nebenflüsse *von aussen* aufgestellt wird, auch für deren *innere Wasserstrassen* Statt finde, und dass nicht blos auf dem *Lech*, sondern auch auf der *Waal* und *Yssel* die gleichen Grundsätze hierunter geltend gemacht werden.

Indem Holland sich gleichsam in mehreren Armen des Rheins eingeschlossen findet, so nähren die Gewässer dieses Flusses nicht allein dessen zu dem innern Verkehr so bedeutende Canäle: sondern die grösseren Abtheilungen des Stroms werden auch für den äussern Handel, gegen Deutschland zu, äusserst wichtig. Nur sind hier einige Verbesserungen nöthig, wodurch die Schifffahrt um so manches wird erleichtert werden können.

Da der Verfasser, bei Gelegenheit der Aufsicht, welche ihm als Inspector der Rheinschifffahrt rücksichtlich der holländischen *Büreaus* vormals mit oblag, mehrere Reisen längs den verschiedenen Abtheilungen des Stroms gemacht hat: so fand derselbe Gelegenheit, an Ort und Stelle manche Bemerkungen in dieser Hinsicht zu machen, welche derselbe zur wechselseitigen Beförderung des Handelsinteresse der Niederlande und der übrigen rheinischen Provinzen hier mittheilt.

Indem die Waal sich unterhalb Millingen von dem Rheine trennt, so fliessen die beiden Arme dieses Stroms fast in der nemlichen Breite fort, welche der vereinigte Fluss vorher hatte, ohnerachtet die *Waal* 3/5 oder gar 2/3 der bisherigen Wassermenge mit sich nimmt, und dem Rhein höchstens nur 2/5 übrig lässt.

Bis zu seinem Eintritt in die Niederlande hält der Rhein in seinem Lauf fast meist die Richtung von Süden gegen Norden; jetzt aber wendet sich der Hauptstrom von Süden nach Westen. Eben diesen Zug nimmt auch der 2te Arm, der *Lech*; dahingegen die 3te Abtheilung dieses Flusses unter dem Namen der *Yssel* die Richtung gegen Norden beibehält.

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.

Diese Abtheilung des Stroms ist eigentlich der Canal, welchen Drusus vormals hier graben liess; indem die Gewässer desselben sich bei *Doesburg* mit der *alten Yssel* vereinigen, so hat von diesem letztern, an sich minder beträchtlichen Fluss, dieser ganze Arm des Rheins seinen Namen erhalten.

Von *Ysselort*, wo sich der ebengenannte drusische Canal von dem Rheine trennt, wendet dieser letztere sich nach *Arnheim*, und behält seinen Namen, bis derselbe bei *Wageningen* und *Rhenen* vorbei geflossen ist, wo man demselben alsdann den Namen *Lech* beilegt.

In der Nähe von *Wyk bei Durstede*, floss ehemals der Rhein mit vollem Strome nach *Utrecht*; jetzt aber ist nur noch ein sehr schwacher Arm übrig, den man mit dem Namen des *krummen Rheins* belegt, auf welchem blos kleine Schuyden, die zum Transport der Reisenden bestimmt sind, fahren können. Wahrscheinlich ist bei einer grossen Ueberschwemmung das Bett des vormaligen Lechflusses dermaasen vertieft worden, dass der breite Rhein sich in denselben ergossen, und seinen jetzigen Lauf genommen hat.

Gegen *Vianen* über, ist schon vor mehreren Jahrhunderten aus dem *Lech* ein Canal gegraben worden, welcher im Dorfe *Vreeswyk* anfängt, und bei *Rheinhusen* vorbei nach *Utrecht* geht; diesen Canal nennt man gewöhnlich die *Vaart*. Da derselbe mit mehreren Schleussen versehen ist, so können auf demselben die sehr beträchtlichen Schiffe, welche von dem Rhein herkommen, nach Utrecht, und von da weiter nach Amsterdam gelangen; nur dürfen dieselbe, in ihrer grössten Breite,

nicht mehr als 20 Fuss haben, da es ihnen sonst ohnmöglich seyn würde, durch die Schleussen passiren zu können.

Aus eben dieser Ursache sind auch die *Amsterdammer Fahrzeuge*, welche nach Cöln fahren, in ihrem Bau von jenen, die von *Rotterdam* und *Dortrecht* kommen, in etwas verschieden.

Zu Thal werden die Fahrten den Rhein hinab, über den *Lech* nach Amsterdam, fast in demselben Zeitraum von 7 bis 8 Tagen zurückgelegt, wie jene über die Waal nach Rotterdam.

Da, wie wir oben gesehen, eine Stunde oberhalb *Arnheim* eine Stelle sich befindet, wo man nur 5 1/2 Fuss Wasser hat, wenn am Casselberg noch eine Tiefe von 6 1/4 Fuss angetroffen wird, so dass wegen des dort angehäuften Sandes die Untiefe hier noch 3/4 Fuss mehr beträgt, als selbst am Casselberg, so sehen die Schiffer, um diesen Sand zu vermeiden, sich zuweilen genöthigt, einen Umweg von mehr als 20 Stunden zu machen, um nach Amsterdam gelangen zu können, indem sie die *Waal hinab* über *Gorcum* und *Dortrecht* nach der Yssel fahren, und über Gouda nach jenem so wichtigen Hafen zu kommen suchen.

Auf dem Arm des Rheins, den man gewöhnlich mit dem Namen des *Lechs* belegt, finden sich folgende Stationen, wo die Schiffer zur Zeit der Gefahr eine sichere Zuflucht finden können:

1) Zu *Arnheim*, wo ein sehr guter Hafen ist, der aber nothwendig zu reinigen, und möglichst zu vertiefen ist.

2) Bei *Wageningen* war ehemals ein ziemlich sicherer Hafen, der aber jetzt trocken liegt, und auf dessen Herstellung billig gedacht werden muss.

3) An der *Krippe* unterhalb Wageningen, wo die Batterie oder Schanze ist, würde für die Schiffer ebenfalls ein guter Verbleib seyn, wenn jene Stelle mehr ausgetieft wäre.

4) Zu *Cuylenburg* ist ein sehr guter Hafen, doch ist für die Schiffer das Hafengeld lästig, welches sie dort bezahlen müssen.

5) An der sogenannten *Vaart*, Vianen gegenüber, geniessen die Schiffer mit ihren Fahrzeugen alle mögliche Sicherheit.

6) Eben so ist auch zu *Schonhoven* ein sehr guter Hafen, wo die Schiffer ihren Aufenthalt nehmen können.

In Hinsicht der mehreren Begünstigung der Bergschifffahrt, ist rücksichtlich der Leinpfade längs den Ufern des *Lechs* von *Schonhoven* bis *Arnheim*, und von da bis zur Theilung des Rheins unterhalb Millingen, Folgendes zu bemerken:

1) Von *Schonhoven* bis zum Vaart ist der Weg ziemlich gut, nur muss derselbe hie und da gereiniget werden.

2) Von dem *Vaart* geht der Weg links über *Everdingen*.

3) Von da rechts bis nach *Cuylenburg*, wo auf die linke Seite übergeschlagen, und fortgepferdet wird bis nach *Beusekom*.

4) Von diesem Orte zieht der Weg abermals rechts bis *Wyk* bei Durstede.

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:

IV. Bemerkungen über das wechselseitige Interesse der Niederlande und der rheinischen Provinzen, dass die Einrichtung der Rheinschifffahrt auf den gesammten Unterabtheilungen des Rheins nach den gleichen Grundsätzen behandelt werde, wie dieselbe auf dem Congresse zu Wien, für den gesammten schiffbaren Rhein, festgesetzt worden sind.

So gewiss es ist, dass die Einrichtungen für die Flussschifffahrt in Holland überhaupt auf einen solchen Grad von Vollkommenheit gebracht worden sind, dass dieselben in andern Staaten, und besonders in den ober- und mittelrheinischen Provinzen nachgeahmt zu werden verdienen: so ist doch nicht zu läugnen, dass dagegen auch in den Niederlanden, in Rücksicht der Erhebung der Gebühren und deren Controlle, so wie der allgemeinen und genauen Frachten-Regulirung und der Aufsicht über die Schifffahrt überhaupt, noch manches einzuführen ist, welches bisher auf dem obern Theile des Rheins zweckerschöpfender gewesen zu seyn scheint.

Was zuerst die musterhaften Einrichtungen der Flussschifffahrt in Holland betrifft, so ist wohl nicht zu läugnen, dass dort das schwere Problem: wie, neben der gröst-möglichsten *Freiheit* der Schifferei überhaupt, doch auch zugleich die *genaueste Regularität* für die *Handelsschifffahrt* bestehen möge, am glücklichsten gelöst worden ist.

Dort ist nemlich nirgends ein Zwang, oder eine lästige Beschränkung der Schifffahrt; vielmehr herrscht da unter den Schiffern ein Grad von Freiheit, wie selbiger, ausser England, nirgends so leicht angetroffen wird; und dennoch besteht zugleich dabei für die eigentlichen Handelstransporte nach dem Rhein eine solche genaue Ordnung, *) dass selbige zum Muster aufgestellt zu werden verdient.

Für die kleinen Transporte sind die den rheinischen Wasserdiligencen ähnliche *Schuyten* bestimmt, die regulär von einem Orte zu dem andern gehen.

Auch auf dem Rhein könnten, zum grossen Nutzen für das reisende Publikum und für die kleinen Transporte der Waaren, noch weit mehrere dergleichen reguläre Diligencen-Anstalten zwischen den verschiedenen Häfen eingerichtet werden; nur müsste die Führung derselben blos wirklich erfahrnen Schiffern anvertraut werden.

Für die grösseren Transporte sind die sogenannten *Beurtfahrer*, die zu einer bestimmten Zeit abfahren, und meist auch regulär an ihren Bestimmungsörtern wieder eintreffen. Jeder Kaufmann weiss daher sehr gut, wenn er seine Waaren nach einem oder dem andern Orte absenden, und wenn derselbe dagegen wieder andere von dorther zurückerwarten kann.

*) Die bekanntesten holländischen Verordnungen sind in dieser Hinsicht folgende: 1] Reglement für die Fahrt von Amsterdam nach Cöln 1790. 2] Verordnung für die Beurtfahrt von Rotterdam nach Cöln 1791. 3] Reglement voor de Schippers en het Scheepsvolk, vaarende van Amsterdam op den Rhyn naar Keulen, Düsseldorf etc. en vice versa. Amsterdam 1805. 4] Verordnung für die Fahrt von Dortrecht nach Cöln 1808.

Die *Beurtleute*, welche durchgehends sehr erfahrne Schiffer sind, gewähren durch ihre beträchtliche Caution zugleich eine solche *Assecuranz* für die Sicherheit der ihnen anvertrauten Güter, dass dem Handelsstand hierunter nichts mehr zu wünschen übrig bleibt. Indem übrigens selbigen ausschlieslich die *Rückfrachten* für ihre Häfen übergeben werden, so sind dieselben, ausser den übrigen beträchtlichen Vortheilen, die sie für die Sicherheit ihrer Ladungen gewähren, auch im Stande, die Transporte *wohlfeiler*, als irgend ein anderer Schiffer zu machen. Ohngeachtet daher jeder Versender in Holland die volle Freiheit geniest, seine Güter auch durch andere Schiffer verladen zu können: so werden doch die meisten Waaren diesen Beurtleuten anvertraut, da durch sie alles das erfüllt wird, was die *Sicherheit* und *Geschwindigkeit* der Handelstransporte nur irgend erheischen kann.

Da nun zwischen den holländischen Häfen und jenen des Unterrheins, als *Düsseldorf*, *Duisburg*, *Wesel* und *Emmerich*, solche geschlossene Rangfahrten, die man *Beurten* nennt, zum grossen Vortheil der Handelstransporte bereits bestehen, so dürfte, nach den oben gemachten Vorschlägen, diese Einrichtung auch für die mittel- und oberrheinischen Häfen ebenfalls anzunehmen seyn; und dass dieses einerseits keinen grossen Schwierigkeiten unterworfen ist, andrerseits aber auch dadurch die Freiheit der Schifferei keineswegs sich beeinträchtiget findet, wird anderwärts, wo von den gesetzlichen Bestimmungen für den Rhein die Rede seyn wird, weiter auseinandergesetzt werden.

Indem, um eine gewisse Uebereinstimmung in das *Schifffahrtssystem* des gesammten Rheins zu bringen, so auf einer Seite das Beispiel von Holland nachgeahmt würde: so dürfte auf der andern Seite es aber auch nöthig seyn, dass von der königlichen Regierung der Niederlande streng darauf gesehen würde, dass, rücksichtlich der Verwaltung der Schifffahrt überhaupt, die gleichen Grundsätze für die oben bemerkten verschiedenen Abtheilungen des Stroms so befolgt werden müssten, wie dieselben für den ganzen schiffbaren Rhein zu Wien festgesetzt worden sind.

Obgleich aus den, über die Verhandlungen des Wiener Congresses bekannt gewordenen Acten es erhellt: dass in der Sitzung der besondern Schifffahrtscommission vom 28ten Februar 1815 es bestimmt worden war, dass unter der Benennung des Rheins in den Niederlanden, die *Waal* und der *Lech* zugleich begriffen seyn sollten: so wurde doch, nach einer Note, die von dem holländischen Bevollmächtigten am 14ten März eingereicht worden ist, beschlossen, „ dass blos der *Lech* als Fortset„ zung des *Rheins*, die *Waal* hingegen aber als eine „ Fortsetzung der *Maas* angesehen werden sollte. "

In dem Falle, dass für den Rhein und die Maas ein ganz gleiches *Schifffahrtssystem* eingeführt würde, so dürfte gegen diese Distinction wohl nichts einzuwenden seyn; sobald aber hierunter einige Verschiedenheit einträte, so würde es offenbar, besonders gegen das Interesse der niederländischen Regierung seyn, dass in demselben Lande, wo zumal die Fahrt bald auf dem einen, bald auf dem andern Arm des Rheins von oben herab

gemacht werden kann, *zweierlei Systeme* aufgestellt würden, da bei der mindesten Begünstigung, die eine Wasserstrassse bald verlassen werden würde, und die Fahrten blos auf derjenigen Statt finden dürften, welche für die Schiffer die an Abgaben erleichtertste, und folglich die *begünstigste* wäre.

Es lässt sich wohl überhaupt kaum denken, dass auf Strömen, deren Lauf durch einerlei Gebiet geht, und wo folglich nur einerlei Interesse vorhanden ist, damit zum Besten des Handels die Schifffahrt auf das möglichste befördert und erleichtert werde, man absichtlich nach verschiedenen Grundsätzen in allem denjenigen werde handeln wollen, was auf die *Erhebung der Gebühren*, so wie auf die gesammte *Schifffahrtspolizei* einigen Bezug hat.

Indem die Hauptabsicht der auf dem Congresse zu Wien aufgestellten Grundsätze dahin geht, dass die alten Missbräuche wegen der willkührlichen Erhebung der Gebühren abgeschafft, und dagegen ein solcher gleichförmiger gesetzlicher *Tarif* eingeführt werde, wornach jeder, der die Vortheile eines Stroms benutzt, auch eine verhältnissmäsige Abgabe davon zu entrichten habe, damit die Fahrbarkeit desselben desto besser davon unterhalten werden könne; so ist dasjenige, was für die Distanzen des Lechs festgesetzt werden wird, entweder wirklich dem Interesse des niederrheinischen Handels angemessen, oder nicht. Ist es das erste, warum sollte alsdann nicht eben dieselbe *Erhebungsart* und derselbe *Tarif* auch auf der Waal eingeführt werden, da zumal die beträchtlichsten Transporte, die hier gemacht werden, mehr von dem *Rhein*, als von der *Maas* herkommen?

Ist es hingegen der zweite Fall, dass dieser Tarif dem Vortheile des Handels und der Rheinschifffahrt nicht entspricht, nun so dürfte derselbe auch für keine der beiden Wasserstrecken vorzuschreiben seyn.

Ein Hauptaugenmerk bei jeder Erhebung der Gebühren auf Flüssen muss übrigens immer der seyn, dass diejenige Abgabe, welche *zur Unterhaltung der Schifffahrt* besonders nöthig ist, auch wirklich darauf verwendet werde. Damit aber die Erhebung dieser Gebühren nicht in eine wirkliche Bedrückung des Schifferstandes ausarte, und auch zugleich der Staat versichert seyn könne, dass alles, was auf den verschiedenen Erhebungsämtern eingenommen wird, wirklich in diejenigen Cassen fliesse, wofür es gehört: so ist vor allen Dingen eine zweckmäsige *Controlle* herzustellen, in deren Hinsicht dasjenige, was bisher auf den *obern Theilen* des Rheins dieserwegen eingeführt gewesen ist, billig auf den *untern Abtheilungen* des Rheins nachgeahmt zu werden verdient.

Indem, nach einer allgemeinen Berechnung, für die ganze Distanz des Rheins, nach den verschiedenen Krümmungen seines Laufs, von Strasburg bis zur holländischen Grenze 134 1/2 Stunden gerechnet werden, so würde nach dem, was in der Octroiconvention festgesetzt, und jüngst auf dem Congresse zu Wien wiederholt genehmigt worden ist: „ dass nemlich von jedem Zentner Waare, „ für diese ganze Strecke zu Thal, nicht mehr als 133 „ Centime, zu Berg aber 2 Franken entrichtet werden „ sollen, “ dieses für jede Stunde der Fahrt des Rheins beiläufig zu Thal nicht mehr als einen Centim, zu Berg aber 1 1/2 Centime ausmachen.

Nach diesem Maasstabe sind indess bisher diese Gebühren auf den verschiedenen Erhebungsämtern nicht erhoben worden; im Gegentheile ist, nach dem in der Octroiconvention angegebenen Tarif, folgendes festgesetzt:

1) Für die *Distanz des Oberrheins* von *Strasburg* bis *Mainz*, also für die Strecke von ohngefähr 55 Stunden, zu Berg 40, 03.500, zu Thal 26. 607.500 Centime;

2) Auf dem *Mittelrhein* zwischen *Mainz* und *Cöln*, für die Entfernung von 41 3/4 Stunden, zu Berg 53, 95.000, zu Thal 35, 806.500 Centime;

3) Endlich auf dem *Unterrhein* von *Cöln* bis zur *holländischen Grenze*, für 37 3/4 Stunden, zu Berg 105, 99.000, zu Thal 70, 603.875 Centime.

In allem wurden also *für die drei Distanzen* von 134 1/2 Stunden zu Berg, 199, 97.500, und zu Thal 133, 017.875 Centime erhoben.

Man sieht hieraus, dass diese Gebühren so vertheilt sind, dass dem Interesse des rheinischen Handels gemäss, auf dem Oberrhein, wo die Schifffahrt viel schwächer ist, als auf dem Mittel- und Niederrhein, auch im Verhältniss zu der Stromstrecke, von der Summe des festgesetzten Tarifs viel weniger bezahlt wird.

Ob nach diesem Verhältniss ferner fortgefahren werden wird, die Gebühren entrichten zu lassen, wird erst von den weitern Beschlüssen der Centralcommission abhängen; eben so wird auch noch näher von derselben anzugeben seyn, in welchem Verhältniss auf den Unterabtheilungen des Rheins die Gebühren erhoben werden sollen, da zumal dasjenige, was während der wider-

rechtlichen Besitznahme von Holland durch das französiche Gouvernement seit 1811 hierunter verfügt worden ist, wegen des allzu Fehlerhaften, auf keine Weise zum Muster genommen werden kann; denn „ 1) scheint bei „ der damaligen *Bestimmung* des *Tarifs* gar nicht auf das „ *Verhältniss der Distanzen* die gehörige Rücksicht genom- „ men worden zu seyn;

„ 2) fand sich bei der Ausführung der dieserwegen „ so höchst übereilt entworfenen Decrete, dass man so- „ gar die *Errichtung* von *Erhebungsämtern* an mehreren „ Orten befohlen hatte, für welche keine *Tarife* bestimmt „ waren; und dass dagegen *Tarife* für Distanzen existir- „ ten, wo keine *Erhebungsämter* errichtet waren, wie „ folgende Uebersicht dieses deutlich zeigt: "

1) Auf der *Waal* und *Maas* war für die Distanzen zwischen nachstehenden Orten der Berg- und Thaltarif folgendermaasen bestimmt:

ORTE.	*Stunden.*	TARIF zu		*Bemerkungen.*
		Berg.	*Thal.*	
Zwischen Emmerich und Nimwegen	6	„	18	
„ *Nimwegen u. Rossum* . , . .	8	32	21	
„ *Rossum und Gorcum*	6	21	14	

ORTE.	Stunden.	TARIF zu Berg.	TARIF zu Thal.	Bemerkungen.
Zwischen Gorcum und Dortrecht	4	„	„	Für diese Distanz war kein Tarif bestimmt; man lies aber so viel als nach Gouda bezahlen, nemlich 9 Gt.
„ *Gorcum und Gouda*	11	„	9	
Von Dortrecht nach Rotterdam . . . . ,	4	„	„	Für diese drei Distanzen fehlte die Bestimmung der Tarife.
nach Gouda . .	7	„	„	
„ *Schonhofen* .	5	„	„	
„ *Wyck* . . .	11	54	„	Bei dieser Fahrt musto das Büreau von Schonhofen vorbeigefahren werden, u. doch war der so starke Tarif nicht einmal getheilt.
„ *Gorcum* . . .	4	14	„	
Von Rotterdam nach Gouda .	6	14	„	Diese beid. Tar. wurden nirgends erhoben, da nach dem Decret für Rotterd. kein Erheb.-amt angegeben war.
„ *Wyck* . .	11	54	„	
2) Auf dem Rhein und Lech.				
Zwischen Emmerich u. Arnheim	6	26	18	
„ *Arnheim und Wyck*	7	28	17	
„ *Wyck u. Schonhofen*	6	„	36	
Von Wyck nach Amsterdam . .	18	„	„	Hier war kein Tarif bestimmt.

ORTE.	Stunden.	TARIF zu Berg.	TARIF zu Thal.	Bemerkungen.
Von Schonhofen				
nach Gouda . .	8	„	„	Für diese drei Distanzen war ebenfalls kein Tarif bestimmt.
„ *Rotterdam*	5	„	„	
„ *Dortrecht* .	5	„	„	
Von Gouda nach				Auch hier hätte der Tarif getheilt werden sollen, da man auf dieser Route bei Schonhofen vorbei K.
Wyck	14	21	„	
„ *Dortrecht* . .	7	14	„	
„ *Rotterdam* . .	6	14	„	
3) Auf der Yssel				
Zwischen Emmerich nach Zütphen . , . . .	12	„	18	
Von Zütphen nach				
Campen	15	„	17	
von Campen bis zur Zuiderzee .				Für Campen war eben so, wie für Schonhofen, kein Tarif bestimmt.

So war im Allgemeinen durch das Decret vom 21ten October 1811, zu einer wahren Prostitution für das damalige französische Gouvernement, die Entrichtung der Gebühren auf den verschiedenen Armen des Rheins regulirt worden, ohne dass dabei auf die *Lokalverhältnisse* und die *Entfernung der Distanzen* die gehörige Rücksicht genommen gewesen wäre. Diese so unregelmässig geordneten Abgaben haben indessen doch im Jahre 1812 die

Summe von 1,004,820 Franken 88 Centimen eingetragen, nemlich:

I. *In den auf der Waal etablirten Büreaus; als:*

1) *Nimwegen* . . .	144,268 Fr. 19 Ct.	für die Waal zusammen 513,924 Fr. 64 Ct.
2) *Rossum*, welches zuvor in *Bommel* etablirt war . .	145,624 – 80 –	
3) *Gorcum*	138,880 – 95 –	
4) *Dortrecht* . . , .	85,150 – 70 –	
II. *Zu Gouda* am Flusse Guewe, einem Rheincanal und der Yssel gelegen	152,332 – 91 –	für Gouda an der Yssel: 152,332 Fr. 91 Ct.

III. *In den auf dem Rhein und Lech errichteten Erhebungsämtern, als:*

1) Arnheim . . .	93,985 – 83 –	für den Lech zusammen 301,505 Fr. 09 Ct.
2) Wyck	200,012 – 43 –	
3) Schonhofen . .	7,506 – 83 –	

blos für Recognitionsgebühren.

IV. *Auf der Yssel.*

1) Zütphen. . . .	21,378 – 74 –	für die Yssel: 37,058 Fr. 24 Ct.
2) Campen . . .	15,679 – 50 –	

blos für Recognitionsgebühr.

Total . . . . . 1,004,820 Fr. 88 Ct.

Aus diesem hier mitgetheilten Etat ersieht man zugleich, was die Schifffahrt auf den verschiedenen Armen des Rheins damals eingebracht hat.

Die Ursache, warum auf der Yssel gegen die beiden übrigen Abtheilungen des Rheins so wenig eingekommen ist, lag hauptsächlich darin, dass

1) zu Campen ein Erhebungsamt ohne Tarif errichtet war, und dass die dort eingenommenen Summen blos von Recognitionsgebühren der Fahrzeuge herrührten;

2) dass der Schifffahrtsverkehr überhaupt hier weit geringer ist, und

3) endlich, dass meist blos solche Gegenstände auf der Yssel transportirt werden, welche nur die *Zwanzigstel* und *Quartgebühren* entrichten.

Indem die, mit den vorbemerkten Schifffahrtsgebühren belegten, Strecken der verschiedenen Arme des Rheins, in Rücksicht der Länge, sich ziemlich gleich sind, da man von der ersten Theilung des Rheins folgendes rechnet: Stunden.

a) *längs der Waal* bis *Dortrecht* 27 1/2

b) *längs dem Lech* bis zur *Merve*. 28

c) *längs der Yssel* bis *Campen* . . , . . 27

so war zwar, mit einiger Berücksichtigung der dortigen Schifffahrtsverhältnisse, die *ganze Fahrt auf der Yssel*, von Emmerich am Unterrhein an, blos mit 35 C.ts zu Thal belegt; für die Bergschifffahrt aber gar nichts bestimmt.

Auf dem Lech war von eben jenen rheinischen Häfen aus

a) die Thalfahrt mit : . . 71 Cts.,

b) die Bergfahrt aber mit . 54 „ belegt;

folglich zusammen mit . 1,25 Cts.

welches, im Verhältniss der gesammten Abgaben des Rheins, die nur 333 Cts. von Strasburg herab betrugen, zwar ziemlich hoch war, indem es mehr als ein Drittel der gesammten Gebühren betrug, die auf der ganzen

Linie des Rheins von 134 1/2 Stunden erhoben wurden; allein im Verhältniss mit dem, was von eben jener Summe auf die Strecke des Unterrheins zu 37 3/4 Stunden mit 1 fr. 76 Cts. vertheilt war, konnte es dennoch als ziemlich übereinstimmend angesehen werden, da es auf die 28 Stunden lange Strecke des *Lechs*, statt 1 fr. 25 Cts., vielmehr 1 fr. 30 1/2 Cts. hätte betragen sollen. Nur ist es auffallend, dass hier der Thaltarif um 17 Cts. höher ist, als der Bergtarif; da eigentlich nach dem Beispiel, was auf der Waal dieserwegen bestimmt war, das Verhältniss hätte umgekehrt seyn sollen.

Auf *der Waal* betrugen nemlich die Schifffahrtsgebühren von Emmerich aus, mit dem neuen Tarif von 28 Cts. bis Nimwegen,

a) zu Thal nur	. . . . .	62 Cts.
b) zu Berg aber	. . . . .	93 „
zusammen	. . . . .	1,55 Cts.

welches zugleich 30 Cts. mehr, als auf dem *Lech* war.

Da auf den beiden Wasserstrassen der Waal und des Lechs eben so gut nach *Rotterdam* als nach *Amsterdam* gefahren werden kann, und nur bei der Fahrt längs der Waal nach Amsterdam ein Umweg von ohngefähr 20 Stunden gemacht werden muss, so wird freilich wohl zu erwägen seyn, wie diese beiden Tarife gehörig gegeneinander zu reguliren sind, damit die Schifffahrt und der Handel nach jenen holländischen Haupthäfen nicht darunter leiden.

Aus allem dem hier angeführten, wird es hoffentlich erhellen, mit welcher Vorsicht bei der *Bestimmung* dieser *Tarife* zu Werk gegangen werden muss, und wie

nöthig es überdies sey, dass sowohl die *Aufsicht*, als die *Controlle* dieser Gebührenerhebung, so wie endlich auch die *Schifffahrtspolizei* auf den verschiedenen Abtheilungen des niederländischen Rheins überhaupt, demjenigen entspreche, was für die *oberen Stromstrecken* theils schon verordnet worden ist, oder noch weiters geordnet werden wird.

Indem nach den Verfügungen des Wiener Congresses ausdrücklich bestimmt ist: „ dass rücksichtlich der Schiff-„ fahrt auf den Flüssen, die in ihrem schiffbaren Lauf „ verschiedene Staaten trennen, oder durchströmen, das „ *System*, welches für die Erhebung der Gebühren und „ die *Handhabung* der *Polizei* bestimmt wird, so viel als „ möglich auf dem ganzen Flusse das Nemliche sey, und „ sich, besondere verhindernde Umstände ausgenommen, „ auch auf seine Verzweigungen, und die in dieselbe „ sich ergiessenden Nebenströme erstrecken soll; " so wird zur Bezweckung dieser, das Wohl der Niederlande und der rheinischen Provinzen zugleich begründenden, Einrichtung es vorzüglich nöthig seyn, dass die gehörige Aufsicht bestehe, damit die gegebenen Verordnungen auch auf das Pünktlichste vollzogen werden.

Bereits in dem Art. 12 der allgemeinen Verfügungen für die Rheinschifffahrt ist es bestimmt, dass eine *permanente Verwaltung* bestehen soll, welche während der Abwesenheit der Centralcommission über die Aufrechthaltung der Verordnungen wacht, die aus einem *Oberinspector* und drei *Unterinspectoren* bestehen soll, welche letztere für den Ober- Mittel- und Niederrhein bestimmt sind. Der eigentlichen *Abtheilungen* in den *Niederlanden*

ist hier nicht gedacht, denn ohnmöglich können dieselben unter der blossen Benennung des Niederrheins mitbegriffen seyn, da dieselben für sich eine so genaue Aufsicht erfordern; folglich dürfte es wohl noch näher zu erörtern seyn, ob nicht für den holländischen Rhein ein eigner vierter Inspector angestellt werden sollte, der von S'. königl. Majestät der Niederlande zu ernennen wäre, und welcher übrigens dieselben Verpflichtungen, wie die übrigen drei Inspectoren hätte. Anstatt dass daher jetzt zwischen *Frankreich* und den *Niederlanden*, rücksichtlich der Ernennung des einen Inspectors, alternirt werden soll, so hätten vielmehr beide Staaten jeder einen Inspector zu ernennen; wodurch die Aufsicht und Controlle nur desto pünktlicher würde vollzogen werden können.

Dieser Inspector müsste jedoch dieselbe Instruction, wie die auf den übrigen Abtheilungen des Rheins, zu befolgen haben.

Indem übrigens in allen andern Zweigen der *Verwaltung des Stroms* und der *Polizei*, so wie besonders in Rücksicht der *Frachtenregulierung*, die gleichen Grundsätze in Holland, wie auf den oberen Abtheilungen des Rheins befolgt würden, so könnte es nicht fehlen, dass gegenseitig das *Handelsinteresse* der sämmtlichen rheinischen Lande sehr dadurch befördert werden würde.

Da die Berechnung gemacht worden ist, dass die aus England zu beziehenden Güter auf dem Wege über *Antwerpen*, theils zu Wasser, theils zu Lande in Zeit von 14 bis 15 Tagen nach *Frankfurt* gebracht werden können, hingegen auf der blossen Wasserstrecke über *Rotterdam* wohl 4 bis 5 Wochen hingehen; so wird man daraus

noch mehr erkennen, wie wichtig es für die holländischen Provinzen insbesondere, als auch für den rheinischen Handel überhaupt sey, dass

1) durchaus die Ladungsfrist in den holländischen Häfen von 14 auf 8 Tage herabgesetzt werde;

2) dass die Zahl der Beurtschiffer nach Verhältniss dort vermehrt,

3) die Ladungsfähigkeit der niederländischen Fahrzeuge dagegen für die Zukunft in einem etwas verminderten Verhältnisse bestimmt, und

4) nach den oben gemachten Vorschlägen die *Leinpfade* längs der *Waal*, so wie auf den übrigen Abtheilungen des Rheins, so schleunig als möglich hergestellt werden, damit der Vorwurf einer allzugrossen Langsamkeit des Transports der Waaren auf dem holländischen Theil des Rheins endlich ganz wegfallen möge.

Wir können dieses Werk nicht schliesen, ohne nicht mit wenigen Worten von den Veränderungen zu sprechen, welche der Rhein in seinen untern Abtheilungen vormals erlitten hat, und zugleich der wichtigen Arbeiten zu gedenken, die kaum erst vor 10 Jahren in Holland aufs neue unternommen worden sind, um die Mündung desjenigen Arms dieses Flusses, welcher bis zum Meer seinen ursprünglichen Namen beibehält, wiederum herzustellen.

Es ist bekannt, dass, nachdem die Gewässer des Rheins in Holland in verschiedene Arme vertheilt worden sind, jeder derselben einen andern Namen annimmt, und dass derjenige, welcher den Namen des Hauptflusses

fortbehält, sich bisher in der Gegend von Katwyk zuletzt im Sande verlor.

Obgleich, nach Einigen, derjenige Theil des Rheins, welchen man mit dem Namen des Lechs belegt, als der Canal angesehen wird, welchen der so bekannte batavische Heerführer *Civilis* gegen die Römer bei Wyk habe abgraben lassen, um denselben in die Maas zu leiten: so ist doch dieses nicht ganz bestimmt erwiesen; vielmehr scheint noch späterhin ein starker Arm dieses Flusses von Wyk nach Utrecht geflossen zu seyn, der dann, bei Wörden und Leyden vorbei, sich endlich in der Nähe von Katwyk in den deutschen Ocean ergoss.

Uebrigens ist es sehr wahrscheinlich, dass, wie wir schon oben bemerkt haben, bei einer grossen Ueberschwemmung das Bette des vormaligen Lechflusses in dem Maase vertieft worden sey, dass der breite Rheinstrom sich in dasselbe ergossen, und so seinen jetzigen Lauf genommen habe. Da der von Wyk nach Utrecht fliessende Theil des Rheins so schwach ist, so wurde bereits 1373 der Canal gegraben, welcher den sogenannten Lech mit dem alten Rhein vereinigte. Indem dieser Canal mit mehreren Schleussen versehen ist, so können jetzt die grösseren, von dem Rhein herabkommenden, Fahrzeuge auf demselben nach Utrecht und von da weiter nach Amsterdam gelangen.

Unterhalb Vyanen sondert sich ein kleiner Arm vom Lechflusse ab, den man die Yssel nennt. Im Sommer ist dieselbe so klein, dass kaum ein kleines Boot darauf fahren kann; sie fliest von Vyanen nach

Ysselstein, Montfort, Oudewater und Gouda, nach der Maas zu. In der Gegend von Isselmonde, eine Meile oberhalb Rotterdam, ergiest sie sich in den Theil der Maas, welcher die Merwe heist.

Der Lechfluss hingegen fliest bei Lecksmond und Jaarsveld vorbei nach Nieuport und Schonhoven, von welchem letztern Ort derselbe auf Ammers zufliest, und oberhalb Crimpen op de Lek sich ebenfalls in die Maas ergiest.

Nachdem, wie wir schon anderwärts bemerkt haben, der Rhein von Wyk bei Duerstede in vielen Krümmungen mit sehr geschwächtem Wasser seinen Lauf drei Meilen weit, bis Utrecht, fortgesetzt hat, theilt derselbe sich in den alten und neuen Graben, die sich aber bald wieder vereinigen.

Bei Utrecht geht abermal ein Theil von diesem Arm des Rheins ab, welcher die Vecht genannt wird, und der sich, nach einem achtstündigen Lauf, bei der Stadt Muyden in die Zuiderzee ergiesst.

Der übrige Rhein wird zwar durch einige kleine Gewässer verstärkt, bleibt aber dennoch immer schwach, und fliest nach Voort, Nyfeld und Wœrder, dann weiter nach Leyden, wo selbiger beinahe einem blossen Graben ähnlich sieht. Bei Rheinsberg vorbei kommt endlich dessen kleines Gewässer nach Katwyk op Rhin, welcher Ort ohngefähr drei Stunden von Leyden entfernt ist, wo derselbe, eine halbe Stunde davon, noch zu Anfang dieses Jahrhunderts sich in dem Sande verlor.

In früheren Zeiten hatte der Rhein in dieser Gegend wirklich seinen Ausfluss in die See; indem aber durch die tobenden Wellen des Oceans hier nach und nach eine Reihe von Sandhügeln aufgeworfen worden war, so wurde dessen Mündung, besonders seit den Jahren 860, 1170 und 1360 immer mehr verdämmt.

Dieser Ausfluss des Rheins war vormals eigentlich bei Katwyk op Zee, und wirklich sahe man noch in neuern Zeiten einen untiefen Graben, nicht weit von diesem Orte, den man den alten Rhein nannte. Seitdem hatte man mehrmals Versuche gemacht, die alte Mündung dieses Flusses wieder zu öffnen, wobei sich aber stets so viele Schwierigkeiten zeigten, dass man dieselben nur erst seit wenigen Jahren völlig zu überwinden im Stande war.

Um nemlich die in dem Sande sich verlierenden Gewässer des Rheins zu sammeln, hat man in dem ersten Jahrzehend dieses Säculums einen Canal eröffnet, der ohngefähr eine halbe Stunde lang ist, und welcher auf der einen Seite mit einem Arm des alten Rheins, und auf der andern mit dem Meer in Verbindung steht.

Dieser Canal, welcher beiläufig 20 Fuss breit ist, hat am äussersten Ende eine dreifache Reihe von Schleussen, die man als ein wahres Meisterstück der hydraulischen Kunst ansehen kann.

Die Hauptschleusse, welche hier den eindringenden Wogen des Meers vorzüglich Widerstand leisten muss, ist besonders stark, und hat einen Winkel von 40 Grad, damit die Wellen sich desto leichter brechen,

Ihr Bau ist so eingerichtet, dass die schwellende Fluth dieselbe desto fester schliesst, je höher sie steigt, und dass bei der Ebbe dieselbe sich gleichsam wieder von selbst öffnet. Der Plan zu dieser so wichtigen hydraulischen Unternehmung war zwar schon lange vorhanden; da man aber glaubte, das Meer sey hier höher als der Rhein, so wagte man es nicht, denselben auszuführen, bis endlich in unsern Tagen dieses so wichtige Werk zu Stande gebracht worden ist.

Gleich bei Katwyk op Zee hat vormals zunächst am Strande die sogenannte Brittenburg gestanden, welche unter Kaiser Caligula erbaut worden seyn soll, und von wo man zu jener Zeit eine Expedition gegen Brittanien unternehmen wollte.

Man sieht aus allem diesem, dass der so wichtige Fluss des Rheins, nachdem derselbe durch die Absonderungen der Waal, des Lechs und der Yssel seine ursprüngliche Kraft verlohren hatte, endlich sogar in seinem Laufe vom Sande aufgehalten worden ist, den die Meeresfluth herbeigeschwemmt, und der Wind aufgehäuft hatte, und dass nur erst seit kurzem sein Ausfluss durch Hilfe der Kunst wiederum hergestellt worden ist.

Dieses sind die Bemerkungen, welche der Verfasser, in hydrographisch-nautischer Hinsicht, über die *verschiedenen Abtheilungen* des Rheins dem Publikum zu einer Zeit hat vorlegen wollen, wo für die Verwaltung dieses Flusses gleichsam eine neue Periode eintritt, und wo alles, was auf die Schifffahrtsverhältnisse desselben einigen Bezug hat, von einem so vielseitigen Interesse, nicht

blos für die Bewohner der rheinischen Provinzen, sondern auch für jene der entfernteren Theile unseres Vaterlandes ist.

Da bei einer wohlgeordneten Flussschifffahrt alles auf das richtige Verhältniss ankommt, in welchem sich der Bau und die Grösse der Fahrzeuge zu der Beschaffenheit des Bettes in den einzelnen Stromstrecken befinden: so dürfte es wohl nicht zu verkennen seyn, dass, wenn die auf dem Rhein dermalen bestehende Schifffahrt nicht zu einer blossen Canalfahrt mit kleinen Fahrzeugen herabgewürdigt, und alle grosse Schiffe, die doch zur Sicherheit der Transporte so wesentlich beitragen, von diesem Flusse verbannt werden sollen, es nicht wohl möglich seyn wird, dass mit denselben Fahrzeugen eine allgemeine Durcheinanderfahrt Statt finden könne, da zumal die mehr oder mindere Tiefe, so wie die übrigen Eigenheiten des Strombettes dieses verbieten, und selbst der neulich gemachte Versuch mit dem bekannten Dampfboote eben deswegen nicht so von Statten gehen konnte, wie man gehofft hatte, weil die Schwierigkeiten, die sich im Bette des Rheins befinden, nicht alle gehörig in Betracht gezogen worden waren.

In den Gegenden des *Oberrheins* ist zwar der Boden des Flussbettes weich; auch sind die Winde dort, nach dem Ausdrucke der Schiffer, *einhättig*, und bleiben gewöhnlich eine Zeitlang in gleicher Richtung; doch können die Fahrzeuge hier nur mit 3 1/2, oder höchstens 4 Fuss Einsenkung fahren.

Auf dem *Mittelrhein* hingegen ist ein sehr beträchtlicher Theil des Bettes hart und voller Felsen; auch sind

die Windzüge hier, besonders zwischen den Gebirgen, sehr veränderlich. In dieser Distanz kann gewöhnlich nur bis zur Einsenkung von 5 1/2 Fuss geladen werden.

Obgleich, ausser den heftigen Windstössen, die in den Gewässern des *Mittelrheins* oft eine so ungewöhnliche Bewegung des Wassers hervorbringen, der Wellenschlag im Allgemeinen nicht viel stärker, als am *Oberrhein* ist, so verhält sich doch dieses ganz anders auf dem *Unterrheine*, wo das Bette des Flusses meist sandig, und wegen der Fläche des Landes die Stürme weit heftiger wüthen, auch die Wellen daher um so viel grösser, als in den oberen Gegenden sind.

Diese Eigenheiten des Stroms und der Windzüge, welche längs den Wendungen des grossen Thals herrschen, worin der Rhein von Basel herab bis nach Holland fliesst, verlangen nothwendig für die Sicherheit der Waarentransporte, dass, je weiter dieselben den Rhein hinabgesendet werden, auch die Schiffe, welche man dazu anwendet, um vieles höher und grösser, so wie besonders auch in ihrem Bau weit stärker seyn müssen.

Da übrigens der Rhein höhere Wellen, als alle seine Nebenströme hat: so ist hiernach auch die Freiheit der Fahrten zu beurtheilen, welche man den Schiffern von den Nebenströmen auf den verschiedenen Abtheilungen dieses Flusses zuzugestehen gedenkt.

Nach diesen allgemeinen Bemerkungen über das richtig herzustellende Verhältniss der Fahrzeuge zu den verschiedenen Theilen des Stroms, ist es wohl einleuchtend, dass der künftige Credit der Rheinschifffahrt einzig von

der Güte der hierunter getroffenen Polizeimaasregeln abhängen wird.

Welche zweckmässigere, polizeiliche Verordnungen werden aber wohl in dieser Hinsicht für die Schifffahrt dieses so wichtigen Flusses gegeben werden können, als eben die, wo die Natur und der Lauf desselben, so wie die Beschaffenheit seines Strombettes, gehörig zu Rathe gezogen worden sind.

Landesbibliothek Karlsruhe

MAINZ,
gedruckt bei JOHANN WIRTH, Betzelsgasse, Lit. C, Nro 128.

BLB BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK
Baden-Württemberg