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

II. Allgemeine Vorschläge, wie künftig die Schifffahrt auf dem Rhein, [...]

urn:nbn:de:bsz:31-119386

Visual Library

Nach dieser Uebersicht der Schifffahrt, wie dieselbe auf den verschiedenen Abtheilungen des Rheins bisher getrieben worden ist, legt man hier nun, wegen des künftigen Betriebs derselben, noch folgendes in möglichst gedrängter Kürze vor:

II.

Allgemeine Vorschläge, wie künftig die Schifffahrt auf dem Rhein, zum Besten des Handels, am zweckmässigsten eingerichtet werden könne.

Damit, nach den erhabenen Beschlüssen des Wiener Congresses, der grosse Zweck einer durch die Schifffahrt des Rheins möglichsten Begünstigung der Handelsvortheile der entfernten Länder sowohl, als der den Rhein begrenzenden Staaten, erreicht werden möge, so dürfte nothwendig

Zuerst der Unterschied zwischen den Handelstransporten und der übrigen Schifffahrt, die auf dem Rheine Statt hat, so festzusetzen seyn, dass bei den erstern, *neben der Freiheit*, zugleich *diejenige Ordnung* beibehalten würde, welche der sehr bedeutende Zug des Handels auf einer so wichtigen Wasserstrasse, als der Rhein ist, unbedingt voraussetzt. Denn indem, nach dem Art. 5 des pariser Friedens, die Schifffahrt auf diesem Flusse überhaupt zwar ganz frei seyn soll: so kann doch diese *Freiheit* nicht so weit ausgedehnt werden, dass dieselbe in Un-

gebundenheit ausarte, und dass dadurch alle *Ordnung* aufgehoben würde, welche die *Sicherheit* und *Beschleunigung* der Waarentransporte nothwendig erheischen.

Zweitens. Wird überhaupt die Anordnung dahin zu treffen seyn, dass die Waarentransporte auf dem Rhein eben so *sicher* als *wohlfeil*, und eben so *schleunig* als *ordnungsmässig* gemacht werden; denn ohne dieses würde der Handelsstand und besonders die Waareneigenthümer der entfernten Staaten ihre so gerechte Forderungen niemals befriedigt sehen; der Credit der Rheinschifffahrt könnte folglich auch niemals in dem Maase erhöht werden, dass von den entfernten Kaufleuten die Benutzung dieser Wasserstrasse jeder andern vorgezogen würde.

Damit aber die vorzüglichste Bedingung eines jeden Waarentransports zu Wasser, nemlich die *Sicherheit*, erreicht werden möge, so gehört dazu:

1) dass durch eine genaue Aufsicht der Rheinschifffahrtsverwaltung alle Hindernisse der Fahrt in dem Strombette sowohl, als auch auf den längs den Ufern dieses Flusses hinziehenden Leinpfaden möglichst beseitigt werden;

2) dass die Handelstransporte nur in dauerhaften, guten Fahrzeugen von der gehörigen Grösse geschehen, in welchen selbige zugleich keinem Verderben ausgesetzt sind;

3) dass die Kaufmannsgüter blos *erfahrnen Schiffern* anvertraut werden, denen, neben den Eigenschaften des Wassers, die Strecken des Stroms wohl bekannt sind, und welche die Gefahren genau kennen, die der Schifffahrt in den verschiedenen Wassertiefen des Rheins drohen;

4) dass auf den sämmtlichen Stationen längs dem Rhein solche erprobte Steuerleute angetroffen werden, welchen die Schiffer das Ruder ihrer geladenen Fahrzeuge sicher anvertrauen können;

5) dass der Verdienst der Schiffer von der Art sey, dass dieselben,

a) ihr Schiff und Geschirr in gehörigem, guten Stand erhalten, und

b) alle unbedingt nöthige Ausgaben auf die Fahrt verwenden können, damit nicht so leicht durch üble Ersparniss ein Unglück entstehen möge.

Um die *Wohlfeilheit* der Frachten zu erzwecken, darf

1) die Zahl der Schiffer nicht zu gross seyn, welchen Handelstransporte anvertraut werden;

2) wird alles das genau zu bestimmen seyn, was die Schiffer

a) sowohl beim Ein- und Ausladen an Krahn- und Wagegebühren,

b) als auch während ihren Fahrten an Octroirechten, Steuerlohn oder sonstigen Ausgaben zu zahlen haben.

3) Müssen die Frachten genau nach demjenigen regulirt werden, was für Ausgaben bei den Berg- und Thaltransporten zu machen sind.

4) Endlich müssen die Schiffer auf eine bestimmte Rückfracht zählen können.

Zur Beschleunigung der Transporte ist erforderlich:

1) dass eben so eine bestimmte Zeit zum Einladen, als zur Abfahrt für die Schiffer festgesetzt werde;

2) dass zwischen den Fahrzeugen und den Ladungen ein genaues Verhältniss bestehe, und kein Schiffer über

dasjenige hinaus laden dürfe, was, rücksichtlich der Ladungsfähigkeit eines jeden Fahrzeugs, festgesetzt ist;

3) dass, nach dem Beispiel von Holland, eine bestimmte Rangfolge unter den Schiffern bestehe, und stets die zwei folgenden von demjenigen, welcher in Ladung liegt, sich zur Fahrt bereit halten müssen;

4) dass besonders für die Bergfahrt, längs den sämmtlichen Uferstrecken des Rheins, auf gewissen Stationen Pferde angetroffen werden, wodurch die Transporte mit möglichster Eile weiter gebracht werden können;

5) dass alle Hindernisse der Beschleunigung der Fahrten aus dem Wege geräumt werden, und besonders die Schiffer weder bei den Expeditionen auf den Erhebungsämtern der Rheinschifffahrtsgebühren, noch bei dem Oeffnen der Brücken einigen Aufenthalt erleiden.

Damit endlich alles auf das *Ordnungsmässigste* für die Waarentransporte eingerichtet werde, so wird

1) die strengste Aufsicht in den Häfen nöthig seyn, damit nichts unrichtig zu Schiffe gebracht, oder entwendet werden könne.

2) Muss darauf gesehen werden, dass alles, was eingeladen wird, gut gepackt und conditionirt sey, damit nicht so leicht eine Beschädigung entstehe.

3) Dürfen nur diejenige zu den Ladungen von Handelsgegenständen zugelassen werden, welche alles das rücksichtlich der *Sicherheit* und *Beschleunigung* der Transporte zu leisten im Stande sind, was der Handelsstand hierunter zu fordern berechtigt ist.

4) Werden, theils rücksichtlich der allzulangen Linie der Fahrten, und theils nach der Beschaffenheit des Bet-

tes des Stroms, *diejenigen Häfen* näher zu bezeichnen seyn, wo das *Ein-* und *Ausladen* vorzüglich Statt haben soll.

5) Müssen, ohnbeschadet der ausgesprochenen Freiheit, aus den vorzüglichsten Häfen des Rheins reguläre Beurtfahrten eingerichtet werden, damit der Güterzug längs dem ganzen Flusse stets ohne Auffenthalt fortgehe, und niemals einige Stockung hierunter eintreten könne.

Um überhaupt die Handelschifffahrt auf dem gesammten Rhein gehörig einzurichten, muss dieselbe eben so, wie in Holland, in *bestimmten Rangfahrten*, wo die Schiffer einem strengen Polizei-Reglement unterworfen sind, betrieben werden.

Da, selbst bei der Aufhebung des gezwungenen Umlade-Rechts, die Städte Mainz und Cöln noch immer als diejenigen Häfen anzusehen seyn werden, wo wegen der besondern Beschaffenheit des Strombettes, das Aus- und Einladen der Waaren vorzüglich wird Statt finden müssen: so würde, um die Handelschifffahrt auf dem Rhein gehörig einzurichten, auch hauptsächtlich von diesen beiden Häfen aus, die in Vorschlag zu bringenden regulären Rangfahrten nach den übrigen Häfen des Rheins herzustellen seyn.

Für den *Ober-* und *Mittelrhein* sollten so billiger Weise *von dem Hafen von Mainz aus* dergleichen Rangfahrten, wo jedesmal in Zeit von 8 Tagen geladen und abgefahren werden müsste, nach folgenden Häfen Statt haben:

I. *Für den Oberrhein*:

1) nach Strasburg, mit Inbegriff der Güterladungen nach den übrigen Häfen des Elsasses;

2) nach Freistätt und Schröck, mit Inbegriff der Güter nach Kehl und nach Basel, wenn zumal wegen der französischen Douane dieselben nicht so leicht längs dem Elsass hinauf passiren könnten;

3) nach Speier und Germersheim;

4) nach Mannheim, als wohin zugleich die nach Heidelberg und Heilbronn bestimmten Güter mit verladen werden könnten, wenn für letztere Stadt keine eigene Beurtfahrt errichtet werden sollte;

5) nach Worms und Gernsheim.

II. *Nach den Häfen des Mains*, wobei besonders zu unterscheiden wären:

1) die Fahrten für die Häfen des Obermains, wie nach Schweinfurth und Bamberg, wohin zugleich die Güter mitzunehmen wären, welche jenseits des Hafens von Kitzingen ihre Bestimmung hätten;

2) nach dem Mittelmain, wozu die Häfen von Würzburg, Marksteft, Markbreit und Kitzingen gehörten.

3) nach den Häfen des Untermains, wie Hanau, Aschaffenburg, Obernburg, Miltenberg und Wertheim.

4) Nach Frankfurt, wohin ohnedies alle Tage ein Marktschiff mit den nöthigen Anhängen von Mainz ausgeht, so dass diese Fahrt bereits auf das ordnungsmässigste eingerichtet ist.

III. *Nach den mittelrheinischen Häfen*, als z. B.:

1) nach Bingen, mit Inbegriff der Häfen des Rheingaues, wohin bereits alle Woche zwei Mal die Marktnachen gehen;

2) nach Coblenz, nebst den Gütern nach der Lahn und Mosel.

3) nach Vallendar und Neuwied

4) nach Bonn und Zündorf;

5) nach Cöln.

Aus dem Hafen von Cöln hingegen sollten folgende feste Rangfahrten Statt haben:

I. *Nach dem Main*, und zwar nach dem Hafen von Frankfurt.

II. *Nach den Häfen des Ober- und Mittelrheins*, als:

1) nach Mainz, mit Inbegriff der Güter nach dem Oberrhein;

2) nach Bingen, mit den Gütern, die für Boppard, St. Goar, Caub und Bacharach bestimmt sind;

3) nach Coblenz, nebst den Gütern für die Lahn;

4) nach Andernach, Neuwied und Vallendar.

5) nach Linz, nebst den Gütern für Remagen und Sinzenich.

6) nach Bonn und Zündorf.

III. *Nach den Häfen der Mosel, besonders für Trier und Metz.*

IV. *Nach den unterrheinischen Häfen*,

1) wie Mühlheim;

2) Düsseldorf, mit Inbegriff von Neuss;

3) nach Ruhrort, mit Inbegriff der Güter nach Kaiserswerth, Uerdingen und Duisburg, ferner nach Mühlheim an der Ruhr;

4) Wesel, nebst dem, was nach Orsoy, Rheinberg und Xanten bestimmt ist.

5) Emmerich, mit den Gütern, welche für Rees bestimmt sind.

V. *Nach den holländischen Häfen*, und zwar,

1) längs der Waal, wie Nimwegen, Thiel, Bommel, Gorcum, Dortrecht und Rotterdam;

2) längs dem Rhein und dem Leck, wie Arnheim, Cuylenburg, Utrecht und Amsterdam.

3) nach der Yssel, wie Doesburg, Zütphen, Deventer, Zwoll und Campen.

Obgleich bis jetzt nach den Häfen der Yssel von Cöln aus kein grosser Verkehr ist, so könnten doch bei näherer Berücksichtigung des Handelsinteresse zwischen den rheinisch – preussichen und den holländischen Häfen, vielleicht auch dorthin eigene Fahrten errichtet werden.

Indem man hier diese Vorschläge ganz im Allgemeinen gemacht hat, so wird freilich wohl noch erwogen werden müssen, in wie fern dermalen schon die hier in Anregung gebrachten Beurtfahrten für alle diese Häfen einzurichten seyn werden, und ob der Güterverkehr dahin dieses wirklich erheischt: oder ob, für manche der hier vorgeschlagenen Rangfahrten, erst noch ein günstigerer Zeitpunkt, wo der Handel blühender seyn wird, abzuwarten seyn möchte.

Die Hauptbedingungen bei Errichtung dieser Rangfahrten würden übrigens seyn:

1) dass kein Zwang bei denselben in dem Maase Statt finden dürfte, dass, wenn z. B. ein Kaufmann zu Strasburg eine ganze Ladung mit französischem Wein, oder ein Handelshaus zu Mainz eine volle Ladung mit Früchten, unmittelbar nach Holland zu senden, für gut fände, dieses ohne den mindesten Anstand, selbst mittelst der eigenen Wahl des Schiffers, geschehen könnte. Nur würde

in einem solchen Falle jeder Schiffer, der einen solchen Tranport übernähme, wohl überlegen müssen, dass ihm nicht so leicht in den unterrheinischen Häfen einige *Rückfracht* zu Theil werden würde. Da hingegen,

2) wenn von einem Handelsmann oder Commissionär blosses Stückgut zu verladen wäre, welches, für eine gewisse Bestimmung, nur *einen Theil* der *Ladung* ausmacht, so scheint es das höhere Interesse des schleunigen Handelszugs der Waaren auf dem Rhein zu erfordern, dass in einem solchen Falle, um die Ladungen desto geschwinder vollästig zu machen, die Wahl der Schiffer nicht den einzelnen Spediteurs überlassen werden könne, sondern dass solche einzelne Parthien von Waaren an diejenigen Schiffer übergeben werden müssen, die, mittelst der bestehenden Rangfahrt, Anspruch darauf machen können, und für jenen Bestimmungsort gerade in Ladung sich befinden.

3) Dass nur diejenigen Schiffer diesen theilweisen Transport der Handelswaaren überkämen, welche die gehörigen Fahrzeuge dazu hätten, und auf die Beurtfahrtliste gehörig eingeschrieben wären, damit für jede Bestimmung zur Ersparniss der auf die Fahrten zu verwendenden Kosten möglichst vollästige Ladungen gemacht werden könnten.

Wenn die Güterladungen in den Häfen des Rheins einzig für den Bedarf der Bewohner der angrenzenden Provinzen zu machen wären, so liesse es sich vielleicht denken, dass man blos mit vertheilten kleinen Ladungen, welche die Kaufleute an einzelne Schiffer übergäben, und wovon die Transporte sich nach verschiedenen

Richtungen hinzögen, durchkommen könnte. Da aber auf dem Rhein von dem grossen Handelszug der Waaren zwischen *Holland*, *Deutschland*, *Frankreich* und der *Schweitz* die Rede ist, so müssen auch hier solche Veranstaltungen getroffen werden, wodurch dem wahren Handelsintresse dieser Staaten gehörig entsprochen werden kann.

So weise daher auch in dem Art. 19 der Beschlüsse, welche auf dem Congresse zu Wien in Rücksicht der Schifffahrt genommen worden sind, die Aufhebung des Umschlagrechts sich verordnet findet: so wird doch die Erfahrung beweisen, dass, um die Ordnung und Sicherheit der Waarentransporte zu bezwecken, auf einer so weiten Strecke des Rheins, wie die von Strasburg nach Holland ist, und welche, dem Laufe des Stroms nach, mehr als 130 Stunden beträgt, nothwendig gewisse Stationen angetroffen werden müssen, wo die aus so vielen Häfen ankommende Kaufmannsgüter sich gleichsam sammeln, um, zur Sicherheit des weitern Transports, auf die verschiedenen, für jede Stromstrecke besonders geeigneten, Fahrzeuge geladen zu werden.

Wenn daher die, rücksichtlich des bisher ausgeübten Zwangs des Umschlags bestandenen, Stationshäfen auch ganz aufgehoben werden, so ist doch voraus zu sehen, dass das Bedürfniss des Handels bald wieder neue *Stationen* wird entstehen lassen, wo vielleicht nicht alle die guten Einrichtungen zum Aus- und Einladen der Waaren so wieder angetroffen würden, wie selbige dermalen in Mainz und Cöln zu finden sind.

Um daher, den hohen Absichten des Wiener Congresses gemäs, die Missbräuche zu beseitigen, welche, zum Nachtheil des Handels und der Schifffahrt, bisher aus jenem so gehässigen Umschlagsrechte entstanden sind, so ist es zwar höchst billig, dass kein eigentlicher Stapelzwang mehr geduldet werde, und dass besonders die kleine Schifffahrt, welche zu Gunsten des Ackerbaues und der Industrie der Bewohner der rheinischen Provinzen, so wie ihrer Consumption wegen getrieben wird, nicht dem mindesten Zwang unterworfen sey; dagegen aber wird es sicher für den *schleunigen Zug* der Transitogüter höchst bedeutend seyn, wenn die bisherigen rheinischen Stapelstädte auf die oben bemerkte Weise zu *wohlthätigen Stationen* für den Handel umgeschaffen werden; da zumal fast nur auf diese Weise alle die wichtigen Zwecke erreicht werden können, welche eine wohl eingerichtete *Handelsschifffahrt* voraussetzt, und deren wir bereits oben erwähnt haben.

Aus allem dem hier Angeführten erhellt daher: „ dass, wenn die Schifffahrt auf dem Rhein blühend „ bleiben, und der schleunige Zug der Handelswaaren „ nicht ganz gestört werden soll, es nöthig seyn wird, „ dass die künftigen Einrichtungen der Fahrten auf die- „ sem Strom von einem *höhern Gesichtspunkte* aus betrach- „ tet werden, als der *einseitige Blick* der Partheilichkeit „ dieselben bisher angesehen hat. Denn es würde sicher „ kein geringer Missgriff seyn, wenn man, ohne weitere „ Berücksichtigung dessen, was der Rhein zur Benut- „ zung seiner Fluthen gleichsam selbst vorschreibt, das „ ganze seitherige System der Schifffahrt zerstören, und

„ alle bis jetzt bestandene Verhältnisse aufheben wollte,
„ ohne ein anderes Regulativ an deren Stelle zu setzen;
„ da ohne Zweifel in der Folge, bei näherer Erwägung
„ dessen, was der Handelsschifffahrt im Allgemeinen
„ ersprieslich ist, man genöthigt seyn würde, auf das-
„ jenige zum Theil wieder zurückzukommen, wass man
„ kurz zuvor ohne gehörige Umsicht zertrümmert hätte. "

So sehr es des Verfassers Wunsch gewesen wäre, hier nun das Nöthige über die künftige Verwaltung des Rheins anzuführen und eine genaue Uebersicht der gesetzlichen Bestimmungen geben zu können, wornach die Schifffahrtsverhältnisse dieses Flusses festgesetzt werden sollen, so hat derselbe doch gefunden, dass offenbar dadurch die Grenzen des gegenwärtigen Werks überschritten werden würden, und dass es daher nöthig seyn wird, das Wesentlichste davon in einer besonderen Abhandlung auszuführen, welche derselbe unter dem Titel:

„ *Ueber die für den Rhein vormals Statt gefundene Ge-*
„ *setzgebung, in Vergleich mit demjenigen, was bei*
„ *der nach dem 27ten Artikel der Wiener Congress-*
„ *Beschlüsse zu entwerfenden definitiven Verordnung*
„ *für die Rheinschifffahrt zu berücksichtigen seyn*
„ *wird* "

nächstens herauszugeben gedenkt, wo alsdann dasjenige umständlicher wird berührt werden, was über diesen so wichtigen Gegenstand ein weiteres Licht verbreiten kann.

Da übrigens die Darstellung, welche derselbe über das Bette, so wie über die Schifffahrtsverhältnisse auf den verschiedenen Stromstrecken des Rheins zu geben,

beflissen gewesen ist, nicht vollständig seyn dürfte, wenn nicht auch dasjenige näher erörtert würde, was auf die Abtheilungen dieses Flusses in Holland Bezug hat; so glaubt derselbe hier folgendes darüber anführen zu müssen:

Die Wasserstrassen, auf welchen der niederländische Handelsverkehr mit Deutschland Statt hat, sind bekanntlich die Elbe, Weser und Ems auf einer, so wie die Maas und der *Rhein* auf der andern Seite.

Indem von Hamburg aus ein beträchtlicher Theil des Activ- und Passivhandels des Elbegebietes getrieben wird, so geschieht eben dieses vorzüglich von Bremen auf der Weser, so wie von Emden und Leer auf der Ems.

Unter allen Verzweigungen des Handels, welcher zwischen Holland und Deutschland besteht, scheint indess derjenige, welcher auf dem *Rheine* getrieben wird, für beide Länder von vorzüglicher Wichtigkeit zu seyn, wie schon der allgemeine Blick, welchen man auf das Gebiet dieses Flusses wirft, solches beweist; denn es ist keine unter denen zu dem Gebiet des Rheins gehörigen Provinzen, welche nicht über Holland ausländische Waaren und Producte bezöge, und ihren Ueberfluss dagegen vertauschte.

Da es meist Commissionshandel ist, der hier getrieben wird: so sind es vorzüglich die Städte Cöln, Mainz, Frankfurt und Strasburg, welche die Aufträge von der Schweitz herab gegenseitig besorgen, und so die Schifffahrt des Rheins vorzüglich in Thätigkeit setzen. Von diesen Häfen aus werden daher vorzüglich auch die Einrichtungen getroffen werden müssen, mittelst welchen

der wechselseitige Bezug der Waaren auf diesem Flusse Statt finden soll.

Ob es gleich sowohl für den Rheinhandel im Allgemeinen, als auch besonders für jenen von Franken, Schwaben, Elsass und der Schweitz nicht ohne Folge bleiben wird, dass die Schelde eröffnet worden ist, und ein starker Waarenzug über Antwerpen beginnt, als woher der zwar etwas theuere, aber möglichst beschleunigte *Landtransport* mit dem, obgleich wohlfeilern, jedoch etwas langsamern *Wassertransport*, zu rivalisiren sucht: so bleiben wir jetzt doch blos bei demjenigen stehen, was die besondern Verhältnisse der rheinischen Provinzen mit Holland betrifft; und indem wir über die Abtheilungen des niederländisehen Rheins die möglichst genaueste Auskunft zu geben suchen, werden wir zugleich darauf Rücksicht nehmen, wie wichtig es sey, dass die Verwaltung auf den sämmtlichen Abtheilungen des Rheins nach gleichen Grundsätzen hergestellt werde.