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

IV. Darstellung der Schifffahrt in den Gegenden des Unterrheins

urn:nbn:de:bsz:31-119386

Visual Library

4) Endlich wurden in diesen Stationshäfen, wie man dieselben späterhin nannte, vorzüglich alle die guten Anstalten angetroffen, die zur Sicherheit der Aus- und Einladungen, so wie zur schleunigen Beförderung der Transporte nöthig sind, wie z. B. Krahnen, Waage, Lagerhäuser u. s. w. Durch die jüngste Aufhebung des Stapels der beiden Städte Mainz und Cöln, die bisher gleichsam die Distanz des Mittelrheins von dem Ober- und Unterrhein absonderten, wird nun nothwendig eine andere Ordnung eintreten müssen, wenn man die Schifffahrt auf dem Rhein nicht durch eine missverstandene Freiheit der Anarchie Preis geben, sondern vielmehr den Credit derselben bestens aufrecht erhalten will.

IV. Darstellung der Schifffahrt in den Gegenden des Unterrheins.

Indem durch die Schifffahrt des Unterrheins der Handelsverkehr mit den vereinigten Niederlanden unmittelbar Statt hat, so zeichnet sich dieselbe auch vor jener, die auf den übrigen Theilen dieses Flusses getrieben wird, vorzüglich aus, und man kann rechnen, dass im Durchschnitt die Waarentransporte von Cöln aus noch einmal so stark sind, als die, welche von Mainz, oder von irgend einem andern Haupthafen des Rheins gemacht werden.

Dem Lauf des Stroms nach, ist die Strecke von Cöln bis zu der holländischen Grenze ohngefähr 38 Stunden lang, und also nur weniger kürzer, als die des Mittelrheins von Mainz nach Cöln.

Schon von den Römerzeiten her, war *Cöln* mehr zu einer Gewerb- und Handelstadt, als zu einer Festung angelegt. Es verhielt sich daher nicht ganz so, wie bei Mainz, wo von jeher die Befestigung des Orts das vorzüglichste Augenmerk war, und wo das dortige römische Lager der nachmaligen Munizipalstadt den eigentlichen Ursprung gegeben zu haben scheint.

Indessen ist es bekannt, dass auch Cöln zu der Römerzeit ein befestigtes Stadtlager gehabt hat. Marcus Agrippa, der Feldherr Augusts, machte zuerst aus dieser Gegend eine römische Station. Indem nachmals Germanicus hier einige Zeit sich aufhielt, so suchte dessen Tochter Agrippina, die hier geboren worden war, diesem ihrem Geburtsorte den Abglanz der Kaiserstadt zu geben, indem sie eine besondere Colonie hier stiftete, und ausser den Tempeln, dem Campum Martium und dem Capitol, auch ein Theater und andere öffentliche Gebäude errichten liess. Merkwürdig ist es besonders, dass unter den letztern sich auch bereits Hafengebäude befanden, so dass also schon von jener Zeit her der erste Grund zu der nachmaligen so wichtigen Handelsstadt gelegt wurde.

Als römische Colonisten hatten die Bewohner dieser Stadt von jeher besondere Privilegien; für sie galt das *jus italicum*. Ueberhaupt trug frühzeitig alles dazu bei, diesen Ort, der zugleich die Hauptstadt von *Germania secunda* wurde, zu einem der wichtigsten am ganzen Rhein zu machen.

Zum Schutz des Hafens dieser Colonie befand sich stets ein Theil der Flotten hier, welche die Römer zur Beschütz-

zung ihrer Besitzungen längs dem Rhein auf diesem Flusse unterhielten.

Unter Constantin dem Grossen wurden im Jahr 308 die beiden Ufer des Rheins durch eine Brücke verbunden, die 600 Jahre, bis zu den Zeiten Kaisers Otto des Grossen, gestanden haben soll.

Nach den Spuren, die sich noch von dieser Brücke finden, scheint es, dass der Rhein damals eine andere Richtung in seinem Laufe gehabt haben müsse, und dass jetzt ein Theil der Stadt Cöln da steht, wo sonst der Rhein floss.

Durch Kaiser Julian wurden zu beiden Seiten des Hafens dieser Stadt feste Thürme erbaut, und dieselbe zu einer Hauptfestung des Rheins erhoben.

Zu den Zeiten der Carolinger wurde hier ein Hofstuhl und eine Stiftsschule errichtet; auch liessen die Erzbischöfe es sich sehr angelegen seyn, diese Stadt möglichst zu verschönern. Mit ihnen kamen jedoch die Bewohner derselben wegen ihrer Freiheit und Privilegien sehr bald in solche grosse Strittigkeiten, dass sie zuletzt den Besitzern des erzbischöflichen Stuhls nicht mehr erlaubten, dort ihre Residenz zu haben.

Auch in der Stadt selbst waren im Mittelalter eine geraume Zeit hindurch die Patrizier und Zünfte in grossen Misshelligkeiten gegen einander, so dass bald die sogenannte aristokratische, und bald die demokratische Parthie die Oberhand hatte; zuletzt kam jedoch die vorzüglichere Gewalt in die Hände der Zünfte, und die ganze Verfassung wurde eine Art von Demokratie.

Besonders war Cöln bereits im Mittelalter als eine der vorzüglichsten Handelsstädte bekannt, die an dem

hanseatischen Bunde einen sehr thätigen Antheil nahm, und ihre Niederlagen selbst in England und in verschiedenen Seestädten hatte. Noch jetzt sind auch die Transporte, die von hier gemacht werden, weit stärker, als die aus andern Häfen des Rheins nach den verschiedenen Directionen des Flusses und dessen Nebenströmen abgehen.

Selbst durch ihre Lage findet sich diese Stadt in ihren Handels- und Schifffahrtsverhältnissen sehr begünstigt, indem der Rhein hier einen vortrefflichen Busen bildet, der zu einem sehr sichern Hafen dient. Hier trifft man daher auch stets eine beträchtliche Anzahl von grossen holländischen Schiffen an, auf denen ganze Familien das Jahr hindurch wohnen.

Schon zwischen Cöln und Mühlheim hat der Rhein sein Bett beträchtlich verändert, indem die Strombahn vormals weit mehr rechts hinüber gieng, dagegen von Mühlheim aus, gegen Niehl zu, das Strombett mehr links war.

Zwischen *Stammheim* oder *Stammels* und *Wissdorf* bildete der Rhein vormals eine beträchtliche Insel, die nun zum Ufer gezogen worden ist. Unterhalb Wissdorf stürtzt sich die *Wipper* in den Rhein.

Zwischen *Rheinkassel* und *Langeln* durchstreift in schräger Richtung das Strombett des Rheins ein nicht sehr breiter Rücken von Gestein, welches der *Casselberg* genannt wird, und ein innig verbundenes Geschiebe von fester Kiessart zu seyn scheint, das zum Besten der Schifffahrt gesprengt werden sollte. Um diesen sogenannten *Casseler Berg* ganz wegzuschaffen, müsste auf

einer Länge von etwa 100 Fuss, eine Breite von 200 bis 300 Fuss, welches ohngefähr den vierten Theil der Normalbreite des Stroms ausmacht, weggesprengt werden. Durch die Flösse ist zwar diese *Kiessbank* schon um einige Zoll mehr, als dieselbe es vormals war, ausgetieft worden, allein die Sicherheit und die Bequemlichkeit der Schifffahrt verlangt noch eine grössere und breitere Austiefung. Um dieselbe auf 10 oder 12 Zoll zu veranstalten, hatte man die Kosten auf 3000 bis 4000 fl. angeschlagen. Bis jetzt ist die ganze Breite der Durchfahrt am Casselberg nur 100 Fuss. Da bei derselben die Tiefe immer 3 *Zoll* geringer ist, als zu Cöln, so kann man nach der in dem dortigen Hafen angezeigten Wasserhöhe schon wissen, ob man *ohne Lichter* beim *Casselberg* passiren kann, oder nicht; denn wenn zu Cöln die Wasserhöhe zu 7 Fuss 8 Zoll steht, so ist dieselbe am Casselberg nur 7 Fuss 5 Zoll.

Zu Cöln rechnet man für die grossen holländer Flösse die mittlere Wasserhöhe auf 10 bis 11 Fuss, für die Schifffahrt aber auf 8 bis 9 Fuss: denn bei 8 Fuss kann noch ohne Lichter der Casselberg passirt werden. Bei 7 Fuss hingegen ist es einem grossen holländer Schiffe kaum mehr möglich, durchzukommen, ohne dass dasselbe gelichtet würde.

Die groben Kiesel, aus welchen diese Bank gebildet ist, sind, wie gesagt, so innig unter sich verbunden, und formiren eine so feste Masse, dass sie selbst durch die besten Werkzeuge schwer von einander zu trennen sind; übrigens lauft dieselbe glücklicher Weise ganz flach ab, und ist vorzüglich nur bei kleinem Wasser der Schifffahrt hinderlich.

Jenseits des *Casselbergs* ist das Wasser schon um 1/2 Fuss tiefer, als diesseits; so dass, wenn, wie oben angenommen worden ist, das Wasser zu Cöln 7 Fuss 8 Zoll hoch ist, die Tiefe desselben jenseits des Casselbergs 8 Fuss 2 Zoll beträgt.

Die Oerter Wöringen und Dormagen, die sonst dicht am Rheine lagen, sind jetzt davon entfernt, und besonders das letztere in einer ziemlichen Weite. *Rheinfeld* lag sonst rechts dem Rhein; jetzt liegt es in einer Entfernung links. Auch *Zons* lag sonst dem Rhein um manches näher; damals hatte überhaupt dessen Lauf eine ganz andere Richtung, indem derselbe auf *Baumberg* und *Urdenbach* zufloss, auch *Burgel* zu einer Insel machte, die sämtlich jetzt auf dem rechten Ufer liegen. Da die Beugung des Flusses gegen *Benrath* zu so gross ist, so hatte man, nach *Sturzelberg* zu, durch das alte Bette einen Durchstich projectirt, der aber noch nicht zu Stande gekommen ist, obgleich derselbe sehr leicht bewerkstelligt werden könnte.

In der Nähe von *Himmelgeist* erheben sich die Ufer des Rheins wieder, und mahlen sich mit lebhaften Farben. Da der Rhein hier eine ziemlich beträchtliche Beugung gegen *Grimmlingshausen* zu macht, so hatte man auch hier unter der vormaligen pfälzischen Regierung einen Durchschnitt projectirt, der den Lauf des Rheins unterhalb *Neuhof*, am schwarzen Berg und *Niederbilk* vorbei, nach Düsseldorf geleitet hätte, und wodurch die Schifffahrt ausserordentlich gewonnen haben würde.

Sicher wird man auch in der Folge auf dieses Project wieder zurückkommen, da zumal hierdurch der Gefahr

so sehr vorgebeugt wird, die bei dem jetzigen Lauf des Rheins der Stadt Düsseldorf in mehr als einer Hinsicht droht. So sehr man in dieser Gegend bemüht gewesen ist, den Ueberschwemmungen des Rheins durch starke und feste Dämme Grenzen zu setzen: so haben doch, leider! dieselben zuletzt dem allzumächtigen Druck des Eisgangs weichen müssen. In den Jahren 1784 und 1795 waren dergleichen Durchbrüche in der Gegend von Hamm. Eine der vorzüglichsten Ueberschwemmungen ist auch durch den Einbruch des Heerder Damms erfolgt, wodurch ein grosser Theil der dortigen Felder mit Kies bedeckt worden ist. Zwischen Cöln und Düsseldorf sind überhaupt in den Zeiträumen zwischen 1254 und 1590 sehr beträchtliche Veränderungen in dem Laufe des Flusses erfolgt. Noch im Jahr 1254 lag *Neuss* dicht beim Rhein, jetzt ist es über eine halbe Stunde davon entfernt; und wirklich dürften besonders in der Gegend von Düsseldorf neue Veränderungen mit dem Laufe des Rheines vorgehen, wenn nicht in Zeiten einige Vorsicht gebraucht wird. Auch zwischen *Düsseldorf* und *Kaiserswerth* hatte hie und da der Rhein eine andere Richtung.

Unterhalb *Uerdingen*, nachdem man *Bodberg* vorbeigekommen, ist, wie wir schon oben bemerkt haben, eine der merkwürdigsten Stellen im Rhein, wo vormals ein grosser Uferbruch erfolgt zu seyn scheint.

Die Insel, welche man hier antrifft, heist das Bodberger Trapp. Gewöhnlich geschehen zwar hier die Fahrten zu Berg längs dem rechten Ufer; wenn aber das Wasser klein ist, so muss man sich des Arms des Rheins auf der linken Seite bedienen, den man das Rasgat oder

Rossgatt nennt. Da hier der Strom reissend ist, so muss ein Theil der Pferde auf jene Insel gebracht werden, damit das Fahrzeug an zwei Leinen zugleich gezogen werden könne, welches immer mit vielen Schwierigkeiten verbunden ist. Ein Glück ist es, dass durch das tiefere Ausgraben seines Bettes der Fluss hier nach und nach weniger reissend geworden ist; denn ausserdem würde es äusserst schwierig seyn, hier etwas verbessern zu wollen. Allem Anscheine nach floss vor der Catastrophe dieses Uferbruchs ein Arm des Rheins in der Nähe von Freimersheim und Blörsheim, und bildete eine ziemlich beträchtliche Insel, deren Ländereien jetzt vom Rhein entfernt liegen.

In der Gegend von *Rheinheim* gegenüber, floss in vorigen Zeiten der Strom bei der Spitze des *Duisburger Waldes* gerade auf diese ehemals so wichtige rheinische Handelsstadt zu. Hinter dem jetzigen Ruhrort wird man bei *Becok* und *Atsum* noch deutlich die Spuren jenes alten Bettes gewahr, welches dermalen von der Ruhr durchschnitten wird, die sich bei *Ruhrort* in den Rhein ergiest.

Die *Ruhr* oder *Roer* entspringt an der Waldeckischen Grenze, und kann nur durch Hilfe von mehreren Schleussen in einer Länge von 12 Stunden beschifft werden.

Nach dem ziemlich beträchtlichen, jetzt leider aber verdämmten Hafen bei *Orsoy* zu rechnen, scheint vormals dieser Ort eine sehr ansehnliche Schifffahrt gehabt zu haben.

Noch im Jahr 1626 floss der Strom nahe an *Rheinberg* vorbei, welches jetzt über eine halbe Stunde davon entfernt ist.

Es war vormals sogar eine Zollstätte hier, die aber nach *Uerdingen* verlegt worden ist, und dessen jährlichen Ertrag man in vorigen Zeiten auf 4450 Goldgulden berechnete.

Erst noch seit dem Jahre 1736 hat der Rhein da, wo er jetzt fliest, ganze Districte unter Wasser gesetzt, und unter andern das sogenannte Blauehaus in der Gegend von Möhrum ganz weggerissen.

Oberhalb der Festungswerke von *Wesel* ergiest sich die *Lippe* in den Rhein, welche am Fusse der Höhen des Teutoburger Waldes entspringt, die, nachdem sie mehrere kleine Flüsse, und unter andern die *Sisecke* aufgenommen hat, für die Strecke von 14 Stunden schiffbar wird. Bei ihrer Mündung ist dieselbe ohngefähr 200 Fuss breit.

In des Gegend von *Büderich* hatte der Rhein noch im Jahre 1758 einen andern Lauf. Im Jahre 1785 wurde Wesel gegenüber der Durchstich *des Büdericher Canals* gemacht, wodurch eine grosse Insel entstand, und zugleich eine sehr beträchtliche Veränderung in dem Stromlauf selbst hervorgebracht wurde; indem das Wasser, welches aus diesem Canal kam, sich auf das *römerwardsche* Ufer stürzte, und in das dort befindliche alte Bett des Rheins einzudringen suchte.

Da zunächst dem Römerward der Fluss vormals getheilt gewesen war, und das Stromprofil dadurch erweitert wurde: so waren mehrere, die Schifffahrt sehr beeinträchtigende Untiefen entstanden. Es wurde daher in dem Jahre 1770 für höchst nöthig gehalten, den Mund des einen Arms zu schliesen, wodurch auch wirklich die

Regelmäsigkeit der Strombahn wieder hergestellt, und so den Klagen der Schiffer abgeholfen wurde.

Bei *Wesel* selbst ist eine *doppelte Brücke*, nemlich zuerst die über den *Rhein*, und dann die über den sogenannten *Büdericher Canal*, wegen deren Oeffnung bisher von den Schiffern häufige Klagen sind geführt worden, dass sie nemlich dabei immer so viel Zeit verlören, indem man sie zu lange warten liesse, und ihnen über dieses auch zuviel Geld dafür abnähme, da der Durchgang bei dem Canal mehr als 3 grosse Thaler, oder beiläufig 18 Franken, zu stehen käme.

Sehr billig scheint es zu seyn, dass für das Oeffnen der sämmtlichen Brücken längs dem Rhein ein gewisser Tarif festgesetzt werde, damit die Schiffer bereits zum Voraus wissen, was sie zu bezahlen haben, und keine Willkühr hiebei nicht weiter Statt finden möge.

Unterhalb Wesel bildet der Charthäuser Waard eine sehr beträchtliche Insel. Man kommt von hier, bei der sogenannten *Bislicher Rose* vorbei, zu dem Durchstich, der seit 1770 gemacht worden ist.

Die Verbesserungen, welche von Seiten der königl. preussischen Regierung hier zur Regulirung des Laufs des Flusses im vorigen Jahrhundert gemacht wurden, sind überhaupt sehr beträchtlich: denn

1) wurde schon im Jahr 1776 es unternommen, den Arm des Rheins, welcher das Charthäuser Waard rechts umfloss, und den man den *Flurenschen Canal* nannte, zu schliessen, und

2) seit 1790 wurde der Bislicher Canal in einer Länge von mehr als 5000 Fuss gegraben, wodurch die

Schifffahrt um vieles abgekürtzt wurde, und sehr dadurch gewonnen hat.

Von hier aus nehmen nun gleichsam die Ufer des Rheins die holländische Natur an, indem man nichts als Dämme, und beträchtliche Strecken von Wiesen sieht.

Schon von den Höhen bei Xanten her, hat man durch dergleichen sehr beträchtliche Dämme die wilden Fluthen des Stroms auf beiden Seiten einzuschliessen gesuht; aber mehrmalen sind dieselben in neuern Zeiten durchgebrochen, und dadurah die nahe gelegenen Oerter den grössten Ueberschwemmungen ausgesetzt worden.

Diese Dämme oder Deiche, wie man sie in jenen Gegenden nennt, sind, besonders auf der rechten Seite, meist in einiger Entfernung von dem Ufer, damit auf den vorliegenden Matten oder Wiesen den Fluthen des Rheins noch ein gewisser Raum zum Ueberströmen gelassen werde, und dieselbe, bei schnellem Anwachsen, nicht sogleich die Dämme selbst angreifen. Auf der linken Seite sind diese Deiche dem Ufer des Rheins viel näher, und eben daher auch eher den Durchbrüchen ausgesetzt, so wie dieses in den letztern Zeiten, besonders bei Vynen und Obermörmten, geschehen ist.

Bei Rees hatte der Lauf des Rheins noch im Jahre 1640 eine andere Richtung, indem derselbe weit mehr rechts lief. Vorzüglich gross aber sind die Veränderungen, welche erst seit dem Jahre 1705 der Lauf des Rheins in der Gegend von Grieth erlitten hat, welches damals um vieles näher an dessen Ufer lag, jetzt aber um eine ziemliche Strecke davon entfernt ist.

Zwischen Dornick und Emmerich machte noch zu Ende des 17ten Jahrhunderts der Rhein eine sehr grosse Beugung, indem ein beträchtlicher Arm desselben um das auf dem linken Ufer liegende emmericher Eyland herumlief.

Eben so machte derselbe eine fast noch grössere Beugung um den warbeischen Polder herum, und lief gerade bei Griethausen vorbei. Das alles hat sich aber jetzt sehr geändert, indem zwar das gedachte emmericher Eyland noch jetzt nur eine Art von Insel bildet, allein das noch im Jahr 1705 hier befindliche Fahrwasser hat sich seitdem um vieles zugelegt, so dass jetzt nur eine sehr schwache Wasserstreife um das gedachte Eyland herumläuft, und es blos bei einem sehr hohen Wasserstande möglich ist, dass man nach Griethhausen kommen kann.

Die grosse Wassermasse des Rheins läuft jetzt in einem ziemlich graden Bette bei Emmerich vorbei, wo ein sehr guter Sicherheitshafen angetroffen wird, der aber gereinigt zu werden verdiente.

Auf der ganzen Fahrt vom Casselberg bis hierher, finden sich sehr viele Sandbänke, die ihren Stand nicht allein bei grossen Fluthen, sondern auch oft jede Woche verändern, so dass die Schiffer genöthigt sind, ausser ihren Steuerleuten, an mehreren Orten besondere Lothsen zu nehmen, die in ihren verschiedenen Districten das Bett des Flusses stets untersuchen müssen, um den Schiffern anzuzeigen, wo sich der bewegliche Sand hingelegt habe, damit dieselben die Untiefen vermeiden.

An dem obern und niedern Spyk vorbei, kommt man nach Lobith, welches dermalen eine sehr gefährliche Lage hat, und wovon gleichsam vorauszusehen ist, dass, wenn nicht besondere Vorsorge geschieht, dereinst ein beträchtlicher Theil dieser Gegend ein Raub der Fluthen werden wird, indem der Gewalt des Wassers durch die jetzt bestehenden Dämme ohnmöglich die gehörige Grenze gesetzt werden kann.

Noch um 1694 gieng ein grosser Arm des Rheins um das Grafen- und bilandische Wörth herum; auch noch weit mehr rechts um Arth, nahe am gelderischen Waart, ist 1696 der Rhein herumgeflossen. Damals theilte sich der Fluss oberhalb Millingen bei Schenkenschanz.

Durch den sogenannten bilandischen Durchstich, halten sich jetzt die Gewässer des Rheins grösstentheils beisammen bis nach Millingen, wo die stärkere Waal sich von dem in seinen Gewässern schwächern Theile des Rheins trennt.

Da bis zu diesem Punkte der Theilung des Flusses in mehrere Arme, die Benennung *Unterrhein* aufhört, so wollen wir hier nur noch folgende Bemerkungen über die Schifffahrt auf dieser Strecke des Stroms hinzufügen.

Für die Schifffahrtsverhältnisse des Unterrheins mit jenen des mittlern und obern Theils des Stroms wird der Hafen von Cöln, ohngeachtet derselbe die Stapelgerechtsame verliert, doch stets der Mittelpunkt bleiben, wie es Mainz, der Natur seiner Lage nach, für die Gewässer des Ober- und Mittelrheins ist, indem es in keinem Fall geläugnet werden kann, dass, um die Fahrten desto

sicherer auf der langen Linie des Rheins zu bewerkstelligen, auch für die besonderen Stromstrecken ein eigener Bau der Schiffe gehört, und dass die grossen Fahrzeuge, deren man sich auf dem Unterrhein und für die Fahrt nach Holland bedient, nicht wohl den Fluss höher hinauf, als bis nach Cöln gebracht werden können.

Man hat zwar einwenden wollen, dass dieselben Fahrzeuge von der Ladungsfähigkeit von 3 bis 4000 Ztrn., deren man sich auf dem Mittelrhein bedient, eben so gut auch zu den Fahrten bis nach Amsterdam und Rotterdam gebraucht werden könnten; allein man hat nicht bedacht, dass bei den grossen Stürmen, die wegen der ausgedehnten Fläche der Ufer auf dem Unterrhein statt haben, die Transporte der Waaren in Fahrzeugen von 6 bis 8000 Ztrn. Ladungsfähigkeit weit sicherer gemacht werden, als in jenen von 3 bis 4000 Zentnern.

Wenn übrigens auch gleich bei einer gewissen Wasserhöhe jene grossen Fahrzeuge den Fluss weiter hinauf, und z. B. bis nach Coblenz gebracht werden könnten: so ist doch dieses nicht eben so bei jedem Wasserstande möglich, wie dieses jetzt von Holland aus bis nach Cöln geschieht.

Wenn überhaupt für die Zukunft zur Sicherheit der oft so kostbaren Handelstransporte eine gewisse Regelmäßigkeit in der Schifffahrt des Rheins beibehalten werden soll, so darf nothwendig der Unterschied zwischen der Handelsschifffahrt, und jener, die nur zur Befriedigung der Bedürfnisse für die Uferbewohner statt hat, nicht aus den Augen gesetzt werden.

Der Transport von Handelsgegenständen erfordert eben sowohl viel dauerhafter und solider gebaute Fahrzeuge, als auch eine gewisse Regelmäsigkeit der Fahrten, die bei der übrigen Schifffahrt nicht Statt zu finden braucht, und wodurch selbst die so nöthige Freiheit für alle dergleichen Transporte, die blos zu Gunsten des Ackerbaues und der Industrie der Uferbewohner zu machen sind, beschränkt werden würde.

Unter den Häfen und Stationen, welche besonders den Schiffern von der Handelsschifffahrt auf dem Unterrhein zur Sicherheit dienen können, sind, ausser dem neuerbauten Sicherheitshafen zu Cöln, von welchem bereits oben ist gesprochen worden, folgende zu bemerken:

1) Zu Rheindorf, in dem sogenannten *Katzenpfuhl*, ist ein ziemlich guter Aufenthalt; nur müsste dort gehörig gereinigt werden.

2) Unterhalb Zons, an der Ordenbach, ist ein Verbleib, der zwar nicht mehr ganz in dem gehörigen Stande sich befindet, den man aber sehr leicht herstellen könnte.

3) Bei Grimmlingshausen kann man nöthigenfalls in die Mündung der *Erft* einlaufen, wenn die Fälle dringend sind.

4) Ein vorzüglich guter Hafen am Unterrhein ist übrigens zu Düsseldorf, der seit Kurzem erst wieder ausgebessert worden ist, und wo die Schiffe vor jeder Gefahr sicher sind.

5) Unterhalb der *Ruhr* ist ein Verbleib zu Olsum oder Alsum, dessen Eingang aber zum Theil verstopft ist.

Dieser Hafen zu Olsum, wenn derselbe gehörig gereinigt würde, dürfte fast noch besser zum Aufenthalte

der Schiffer dienen, als die Mündung der Ruhr selbst, indem hier die geladenen Fahrzeuge nicht so leicht einkommen können.

Weder zu Kaiserswerth, noch zu Uerdingen ist ein guter Verbleib; blos am mittleren Wörth, unterhalb Kaiserswerth, war vormals eine gute Station, deren Eingang aber jetzt verstopft ist.

6) Zu Orsoy war vormals einer des besten Häfen am Unterrhein, dessen Eingang aber jetzt zo verdämmt ist, dass dermalen da geweidet wird, wo sonst die Schiffe aus- und einliefen. Im Inneren dieses Hafens ist noch eine sehr beträchtliche Wassertiefe, die auf 9 bis 10 Fuss gehen soll, so dass dieser Hafen wohl wieder hergestellt zu werden verdient.

7) Der Hafen, welcher unterhalb Wesel sich befindet, ist in mancher Jahrszeit beinahe ganz trocken, und muss daher höchst nothwendig gereinigt werden.

8) Zu *Rees*, wo sonst ein sehr guter Anfenthalt war, hat man leider den Hafen ganz verfallen lassen, und es ist daher sehr nöthig, denselben wieder herzustellen.

9) Für die ganze unterrheinische Fahrt, zwischen Cöln und der Grenze von Holland, giebt es kaum einen sicherern Hafen, als der zu Emmerich, wo, bei Südost- und Südwest-Wind, man sich an das linke Ufer, dieser Stadt gegenüber, legt; bei West-, Nord- und Nordwest-Wind aber hält man sich längs dem rechten Ufer. Bei Stürmen endlich und beim Eisgang können sich die Schiffer in den Hafen begeben, wo bei N.^{re} 6 des Pegels immer eine Tiefe von 8 Fuss Wasser ist. Sehr billig sollte

übrigens, zum allgemeinen Besten der Rheinschifffahrt, dieser Hafen besser gereinigt werden.

Wenn auf dem Ober- und Mittelrhein nur Ladungen von 2 bis 3000 Ztrn. mit der gehörigen Sicherheit gemacht werden können, so sind die Schiffer dagegen in der Distanz des Unterrheins im Stande, auf einem und demselben Boden Transporte von 6 bis 7000 Ztrn. zu machen; auch ist hier die Handelsschifffahrt in einem ganz andern Zustande, als auf den übrigen Abtheilungen des Flusses.

Diese Transporte werden meist in folgenden Zeiträumen zu Stande gebracht:

Wenn der Wind sehr günstig ist, so wird von Rotterdam zu Berg gewöhnlich in 3, längstens in 4 Tagen bis nach Emmerich gesegelt.

In einem solchen Falle kann alsdann ein Schiffer in 10 bis 11 Tagen mit seiner Ladung, mittelst der Leinpfadspferde, deren er 10, oft auch 14 braucht, bis nach Cöln kommen. Von Cöln zu Thal bis nach Rotterdam oder Amsterdam braucht derselbe nur 7 bis 8 Tage; auch wird zuweilen in 6 Tagen nach Rotterdam gefahren.

Da bereits oben von der so nöthigen Austiefung der Kiesbank am Casselberg gesprochen worden ist: so bemerkt man hier nur, dass eine Stunde oberhalb Arnheim eine Stelle sich befindet, wo man nur 5 1/2 Fuss Tiefe hat, wenn am Casselberg die Tiefe noch 6 1/4 Fuss ist, so dass wegen des vielen Sandes, den man da antrifft, ein Unterschied von 3/4 Fuss ist, und die Schiffer dieserwegen oft genöthigt sind, einen andern Weg zu nehmen.

Die Zahl der jetzt wirklich in Activität sich befindenden holländischen Schiffer für die directe Fahrt, beläuft sich nur noch auf 62,
da im Jahr 1808 deren 70 waren; unter diesen befinden sich 10 von Amsterdam,
8 von Rotterdam,
11 aus Dortreeht,
3 aus Arnheim,
die übrigen aber sind aus Cöln und den verschiedenen andern unterrheinischen Häfen.

Zur Zwischenfahrt für die Häfen des Unterrheins gehören jetzt 6
also zusammen . . 68 Schiffer.

Hierunter sind aber diejenigen nicht begriffen, die von Düsseldorf, Uerdingen, Ruhrort, Wesel, Xanten und Emmerich unmittelbar nach Holland fahren, als von welchen Orten zum Theil bereits reguläre Beurtfahrten eingerichtet sind.

Zur Uebersicht der Fahrten auf dem Unterrhein theilt man hier folgendes mit:

Im Jahr 1810 sind von Cöln und den übrigen unterrheinischen Häfen nach Holland gefahren:

	Der Zahl nach.	*Mit Fahrzeugen.*
1) Verschiedene holländer directe und Intermediärschiffer	79	94
2) Schiffer von Neuss	3	4
3) „ „ Düsseldorf	13	13
Uebertrag . . .	95	112

	Der Zeit nach.	Mit Fahrzeugen.
Uebertrag	95	111
4) Schiffer von Uerdingen	3	3
5) „ „ Duisburg	8	10
6) „ „ Ruhrort u. Mühlheim an der Ruhr . . .	113	128
7) „ „ Orsoy	2	2
8) „ „ Wesel	32	34
9) „ „ Xanten	9	9
10) „ „ Rees	6	7
11) „ „ Grieth	10	10
12) „ „ Emmerich	14	14
zusammen	292	328

Obgleich einige von diesen Schiffern die Fahrt mehrmals gemacht zu haben scheinen, so giebt doch dieses eine Idee von der Thätigkeit der niederrheinisehen Schifffahrt.

In Hinsicht der Bergschifffahrt ist besonders zu bemerken, dass, wenn im Hafen zu Emmerich die Wasserhöhe auf N.ro 12 steht, alsdann die sämmtlichen Leinpfade mit Wasser bedeckt sind, und dass man in diesem Falle blos mit folgenden Winden zu Berg fahren kann:

1) mit West- und Südwest-Wind von der Waal her;

2) mit Nordwind von Arnheim herauf;

3) endlich mit West und Nordwest den Rhein weiter hinauf bis Düsseldorf und Cöln.

Die gewöhnlichen Transporte aus Holland bestehen aus 140 bis 160 Last, jede zu 40 Zentnern gerechnet.

Das bisherige Maximum der Ladungen, die aus Cöln in die holländischen Häfen gemacht wurden, war, nach den eigenen Vorschlägen des Schifferstandes, eine geraume Zeit hindurch nicht mehr als 5200 Zentner.

In Hinsicht der Fahrt von Amsterdam nach Cöln, muss man besonders noch bemerken, dass auf den Canälen in Holland nur bis auf 5 1/2 Fuss Einsenkung gefahren werden kann; da hingegen nach Rotterdam oft bis auf 6 und selbst auf 7 Fuss geladen wird.

Die Amsterdamer Fahrzeuge sind im Allgemeinen auch meist kleiner, als die Rotterdamer; besonders aber müssen dieselben, wegen den Schleussen, die sie zu passiren haben, schmaler seyn, und ihre Breite darf nie die von 20 Fuss übersteigen.

Uebrigens fährt man mit gutem Wind gewöhnlich auch in 10 bis 12 Tagen von Amsterdam nach Cöln, oft kann es aber auch länger dauern.

In Holland ist eine besondere Strafe darauf gesetzt, wenn der Schiffer saumselig ist, und einen andern vorbeifahren lässt.

Eben so ist es auch möglich, in Zeit von 8 Tagen zu Thal von Cöln nach Amsterdam zu fahren.

Wenn ein Rotterdamer Schiffer, der auf dem Unterrhein zu Berg fährt, für eine Ladung mit 6 oder 7000 Zentnern 12 bis 14 Pferde braucht, so hat ein Amsterdamer dagegen nur 10 bis 12 nöthig, indem dessen Fahrzeug nicht so schwer ist; häufig werden die Amsterdamer Bergfahrten auch mit 8 und 9 Pferden gemacht.

Da überhaupt in der Distanz des Unterrheins das Gefäll des Wassers um vieles geringer, als in jenen des

Ober- und Mittelrheins ist, so bedarf man, in Verhältniss der Last, auch nicht so viele Pferde zu der Bergfahrt, als auf dem Mittelrhein.

Um die Transporte für die Bergschifffahrt des Unterrheins zu beschleunigen, sollten billig hier eben solche Anstalten zu einer *Geschwindfahrt*, wie auf dem Mittelrhein, gemacht werden: dass nemlich von Station zu Station stets die nöthigen Halfterpferde angetroffen würden.

Die Kosten für eine Thalladung von Cöln bis Amsterdam werden gewöhnlich auf 2000 Thaler gerechnet, jene hingegen für die Bergladung auf mehr als 3000 Thaler angeschlagen.

Diesem nach wäre das Verhältniss zwischen den Kosten der Berg- und Thalladungen auf dem Unterrhein nicht dasselbe, wie auf dem Mittelrhein, wo die Ausgaben der Schiffer für eine Bergladung von 2000 Ztrn. ohngefähr auf 1000 bis 1100 Gulden, eine Thalladung hingegen aber nur auf 350 Gulden zu stehen kommt.

Da bereits von Cöln aus die Schifffahrt des Rheins mit jener der Niederlande auf das Innigste vereinigt ist, auch daher in den Häfen des Unterrheins bereits dieselben Beurtfahrten, wie in Holland, statt finden: so ist wohl nichts billiger, als dass bei der neuen Ordnung der Dinge, die auf dem Rhein eingeführt werden soll, vorzüglich dasjenige in Betracht gezogen werde, was in den holländischen Polizeireglements für die Beschleunigung der Waarentransporte und für die Aufrechthaltung einer zweckmäsigen Ordnung bei der Schifffahrt, Wohlthätiges verordnet worden ist.

Rücksichtlich der, für die Bergschifffahrt so wichtigen, Leinpfade, verfehlt man nicht, hier folgende Auskunft zu geben:

1) Von Lobith zieht der Weg über den untern und obern Spyk, dann über den sogenannten Rabenpoll bis Emmerich.

2) Von hier wird rechts auf das Palmerswörth übergesetzt, und fortgepferdet bis Dornick, und von da bis zum Grietherbusch, dem Thurm von Grieth gerade gegenüber.

3) Von der Gegend von Grieth aus zieht der Leinpfad *links* längs dem Entenbusch; dann von dem Kaninendeich über Nieder- und Obermörmten, Vynen, längs dem Grund in der Gegend von Xanten, und von da endlich bis Büderich, Wesel gegenüber.

4) Bei Wesel wird nur bei besonderem Wasserstande eine Strecke des Leinpfads auf dem rechten Ufer benutzt; indem besonders mit schwer beladenen Fahrzeugen, welche 6 oder 7 Fuss tief geladen sind, die Schiffer den Leinpfad rechts bis nach Hamm, eine Stunde oberhalb Orsoy, in einer Strecke von 4 Stunden beibehalten müssen. Gewöhnlich aber wird auf dem linken Ufer von Büderich längs dem Elverischen Wörth, in der Gemarkung von Ossenberg und Rheinberg, bis nach Orsoy fortgepferdet.

5) Von da geht es nach der Gemarkung von Baerl durch das Halener Gatt, über Homberg bis Essenberg.

6) Bei Essenberg wurde bisher von dem linken auf das rechte Ufer übergeschlagen, wo es durch den Duis-

burger Wald über Eichelcamp, Wannheim, Angerort bis Ehingen fortgieng.

7) Wenn oberhalb Ehingen bei der Bodberger Insel das Wasser nicht hoch genug ist, um auf dem rechten Ufer fortpferden zu können: so sind die Schiffer genöthigt, durch das sogenannte Rossgatt aufwärts zu fahren; dann geht der Weg auf der linken Seite ohngefähr eine kleine Stunde weit fort bis nach Uendingen, wo wieder auf das rechte Ufer übergeschlagen wird.

Wenn aber zwischen der Bodberger Insel und der rechten Rheinseite das Wasser hoch genug ist, so wird auf diesem Ufer durch den Mündelheimer Grund über Rheinheim, Buckum, Wittlar, nach Kaiserswerth fortgefahren.

8) Von Kaiserswerth würde man ununterbrochen auf der rechten Rheinseite an dem Lichten- oder Leuchtenburger Ort vorbei über Stade, Schnellenburg und dem Golzheimer Wörth bis nach Düsseldorf kommen können, wenn nicht dieses letztere Wörth gesperrt wäre, und man jetzt bei Schnellenburg zur grossen Unbequemlichkeit der Schiffer auf das linke Ufer übersetzen müsste.

9) Zwischen Schnellenburg und Golzheim wird jetzt in der Gegend von Niederscassel übergeschlagen, wo es stets Streitigkeiten mit den dortigen Länderbesitzern giebt, welche die Fahrt auf diesen Ufern nicht dulden wollen. und wo daher nothwendig auf einem, oder dem andern Ufer der Leinpfad hergestellt werden muss, indem man entweder den Schiffern erlaubt, auf dem Golzheimer Wörth rechts fortzupferden, und alles Nöthige dazu herstellen lässt, oder zum mindesten den Landesei-

genthümern auf dem linken Ufer aufgiebt, den Leinpferdsführern kein Hinderniss in den Weg zu legen.

10) Von Düsseldorf gegenüber geht der Leinpfad links fort. Da jedoch bei niedrigem Wasserstande in der Gegend der Mündung der Erft, zwischen den dort befindlichen kleinen Inseln, und dem linken Ufer nicht herauf gefahren werden kann, so muss bereits in der Gegend des Hammer Dammes für eine kleine Strecke auf die rechte Rheinseite übergeschlagen werden, indem jedoch schon in der Nähe von Grimlinghaussen wieder auf die linke Seite übergesetzt wird, um von hier links bis nach Bewipp, dem Dorfe Monnheim gegenüber, fortzufahren.

11) Zu Bewipp wird nach Monnheim auf das rechte Ufer übergeschlagen, und bis Hittorf fortgetrieben.

12) Bei Hittorf endlich kommt man wieder auf die linke Rheinseite, von wo der Weg ungehindert bis nach Cöln fortgeht.

Die ganze Strecke der Leinpfade von den holländischen Grenzen bis nach Cöln, wird auf 37 3/4 Stunden gerechnet, wovon 17 1/4 Stunden aufdem rechten, und 20 1/2 Stunden auf dem linken Ufer hinziehen.

Auf der Strecke des Unterrheins ist besonders an folgenden Orten der Leinpfad gehörig herzustellen, damit die Schiffer keinen unnöthigen Auffenthalt in ihren Bergfahrten erleiden:

1) Darf die Unterbrechung des Leinpfades durch die zwei Gräben am Kaninendeich in der Gemeinde Honepel nicht mehr geduldet werden, damit die Schiffer nicht

genöthigt sind, die Leinen von den Pferden abzunehmen, um dieselbe einen grossen Umweg machen zu lassen, wofür sie sogar an den Besitzer des Hauses *Luhras* bisher noch 3 Stüber p.r Pferd haben entrichten müssen.

2) Ist es sehr zu wünschen, dass wegen der Gebühr für das Oeffnen der Brücke zu Wesel, eben so ein bestimmter Tarif festgesetzt werde, wie dieses bei der Brücke zu Mainz bereits besteht, wo wegen des Durchlassens für grosse Fahrzeuge nicht mehr als 1 fl. entrichtet wird, da bisher bei Wesel oft 3 grosse Thaler, oder über 8 fl. bezahlt werden musten.

Bei dem Oeffnen eben dieser Brücke sollte besonders noch festgesetzt werden, dass längstens nach einer halben Stunde, wenn ein Schiff oder Floss angekommen ist, dasselbe durchgelassen würde, und dass es nie länger, als höchstens eine Stunde, aufgehalten werden dürfte.

3) Bei Eicheclamp und im Wannheimer Busch, unterhalb dem sogenannten Rossgatt, muss der Leinpfad besser hergestellt, und bis zu der gehörigen Breite von 16 Schuh gebracht werden, wenn man nicht lieber denselben auf der Seite des linken Rheinufers von Essenberg bis nach Uerdingen fortführen wollte, welches letztere viel rathsamer wäre, da zumal auf diese Weise alle Anstände vermieden würden, welche die Schiffer mit den Gutsbesitzern bisher hatten.

Uebrigens muss man hier bemerken: dass es zur grossen Bequemlichkeit der Schiffer gereichen würde, wenn der Leinpfad auf der linken Seite des Rheins von Homberg bis Uerdingen fortgesetzt werden könnte, ohne dass

zu Essenberg auf die rechte Seite übergeschlagen würde; denn alsdann brauchte blos der Leinpfad auf der linken Seite vollkommen hergestellt zu werden. Diese Verlegung des Pfades kann um so leichter geschehen, da die Leinpfade auf den beiden Ufern als eine Territorial-Servitut zu betrachten sind: auch würden die Schiffer hierdurch den Ueberschlag bei Essenberg von der linken auf die rechte Seite, so wie hinwiederum den zweiten Ueberschlag bei Ehingen vom rechten auf das linke Ufer ersparen, und endlich brauchten dieselben alsdann auch die *Anger* oberhalb Wannheim nicht mehr zu passiren, so dass sowohl das Brückengeld bei *Angerort*, als auch jenes bei einer zweiten Brücke zu Ehingen nicht zu zahlen seyn würde. Bei grossem Wasser müssen überdies zu Wannheim Menschen statt Pferden gebraucht werden. Alle diese Kosten würden daher vermieden, und die Schiffe gewönnen noch 5 bis 6 Stunden Zeit, wegen des doppelten Ueberschlags, wenn der Weg von Essenberg bis Uerdingen auf der linken Seite des Rheins fortgeht.

4) Unterhalb den Ruinen des alten Schlosses bei Kaiserswerth, sollte der Leinpfad nicht mehr unterbrochen bleiben, sondern das Ufer gehörig hergestellt werden.

5) Am Leuchtenberger Ort würde es für die Beförderung der Schifffahrt sehr zuträglich seyn, wenn die dortige Halbinsel zum Theil durch eine Krippe mit dem übrigen Ufer verbunden, und über dieselbe eine kleine Brücke angebracht würde, damit die Schiffer sich nicht unnöthig zu verweilen brauchten.

6) Ist es höchst nöthig, dass den Schiffern die Fahrt über das Golzheimer Wörth bis nach Düsseldorf gestattet würde. Bei diesem Wörth, welches eine Art von Halbinsel bildet, ist zugleich die Verbindung mit dem fortlaufenden Ufer des Flusses, mittelst einer Brücke, zu bewirken.

Da es selbst für die Stadt Düsseldorf nicht ganz gleichgültig ist, dass die Schiffer bis dorthin längs der rechten Seite des Reins ihre Bergfahrten richten können: so ist es unbegreiflich, dass bisher die grossherzoglich-bergische Regierung nicht mehr Rücksicht hierauf genommen, und die nöthigen Anordnungen gemacht hat, dass der Leinpfad von Schnellenburg über das eben genannte Golzheimer Wörth bis zu dieser Stadt fortziehe.

Uebrigens ist es für die gesammte unterrheinische Fahrt von der höchsten Wichtigkeit, dass die Eröffnung des Leinpfades über diese Halbinsel sobald als möglich bewirkt werde; indem in der dortigen Gegend kein Ankergrund ist, und die Schiffer oft ihre Ladungen einer wirklichen Gefahr aussetzen, wenn sie bei *Niedercasset* die Pferde auf das linke Ufer übersetzen müssen, wo dieselbe zumal noch Anstände mit den dortigen Gutsbesitzern finden, welche auf diese Weise ebenfalls würden vermieden werden.

7) In der Gegend von Monnheim ist es ebenfalls sehr nöthig, dass der Leinpfad gehörig vom Gesträuch gereinigt werde, damit die Schiffer bei hohem Wasserstande nicht nöthig haben, zweimal in einer sehr kurzen Distanz von dem einen Ufer auf das andere überzuschlagen.

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-