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. Ueber die Schifffahrt in den Gegenden des Oberrheins

urn:nbn:de:bsz:31-119386

Visual Library

in demjenigen guten Zustande unterhalten könnten, wie dieses bisher geschehen ist.

In Falle alles dieses statt finden sollte, so ist wohl vorzusehen, in welchen höchst traurigen Zustand die Schifffahrt des Rheins gerathen würde, und wie sehr der Credit, den selbige bisher bei einer bessern Ordnung genossen hat, herunter sinken müsste. Von der grössten Wichtigkeit wird es daher seyn, dass durch das künftige *Schifffahrtsreglement* alle den Unannehmlichkeiten vorgebeugt werde, die eine übelverstandene Freiheit nach sich ziehen könnte.

Indem überhaupt, ohne den bis jetzt bestandenen Schifffahrtsverhältnissen Gewalt anzuthun, es nicht wohl möglich seyn wird, die besonderen Fahrten, wie dieselben auf dem *Ober-*, *Mittel-* und *Niederrhein* bisher statt gefunden haben, so schleunig abzuändern: so werden wir uns bemühen, eine jede dieser einzelnen Abtheilungen besonders zu betrachten, und zugleich dasjenige mit anzuzeigen, was besonders zur Beförderung der Bergschifffahrt nöthig seyn dürfte.

II. Ueber die Schifffahrt in den Gegenden des Oberrheins.

Auf dem Oberrhein ist die Schifffahrt mit weit mehr Schwierigkeiten verbunden, als auf den übrigen Theilen dieses Flusses; theils wegen der vielen Inseln, die hier angetroffen werden, und theils auch wegen des häufigen Abbrechens der Ufer, wodurch oft Bäume von beträcht-

licher Grösse in das Fahrwasser kommen, die schon so oft die Fahrzeuge in die grösste Gefahr gesetzt haben, und wodurch so mancher Schiffer bereits Schaden gelitten hat. Längs den Ufern dieser Abtheilung des Stroms finden sich überdies hie und da Waldungen, wo die für die Bergfahrt so nöthige Unterhaltung des Leinpfads so schwer zu bewirken ist. Auch ist es in eben diesen Gegenden, wo, wie wir bereits oben bemerkt haben, der Rhein den grössten Veränderungen in seinem Laufe unterworfen ist, welches in jeder Hinsicht die Wasserfahrten um so vieles erschwert.

Durch die häufigen Anschwellungen des Stroms werden bald hie bald da ganze Inseln bedeckt, andere aber wieder aufs Neue gebildet; denn fast immer verändert dort der Rhein seine Richtungen, drängt sich bald auf die eine, bald auf die andere Seite, zieht seine Windungen zusammen, und erweitert dieselbe aufs neue, indem er überhaupt mit aussergewöhnlicher Schnelligkeit strömt.

Die Gebirgsketten, welche in jenen obern Gegenden den Strom zum Theil umschliesen, weiter unten aber in einer gewissen Distanz sich von demselben entfernen, sind: links die Vogesen, welche Elsass und Lothringen von einander trennen, und wo zuletzt die Haard ausgeht, die sich an den sogenannten Hundsrücken anschliest; rechts aber die Höhen des Schwarzwaldes, die würtembergische Alp und die Höhen des Odenwaldes, die an den Spessart grenzen, der seinerseits mit den Gebirgen des nördlichen Deutschlands in Verbindung steht, und wodurch die Abdachung gebildet wird, die sich zwischen der Elbe und Weser bis an das Meer hinzieht.

Von diesen verschiedenen Gebirgen wird durch die abfliessenden Bäche und Ströme dem Rhein ein mehr oder minder grosser Tribut geliefert.

Die Gebirgsketten auf der rechten Seite des Rheins zeichnen sich vor jenen auf der linken Seite durch eine grössere Fruchtbarkeit aus; auch scheinen die Revolutionen, welche die Natur hier hervorbrachte, schon um etwas älter zu seyn, wie dieses durch die Verschiedenheit des Bodens, so wie durch die Ausschnitte, und selbst durch die Gestalt der Gebirge sich zeigt.

Durch diese Gebirgsreihen wird besonders das grosse Thal gebildet, welches sich in nördlicher Richtung von Basel bis nach Mainz herabzieht, und indem die mehr oder wenigere Entfernung dieser Gebirge von dem Flusse einen ausserordentlichen Einfluss auf dessen Lauf hat: so wird zugleich das Strombett desselben, in der zweiten Hälfte dieses sich immer mehr erweiternden Thals, für die Schifffahrt weit geschickter gemacht. Bei dem Rhein bewährt sich übrigens ebenfalls der allgemeine Satz, dass in der Nähe des Ursprungs, und in der ersten Abtheilung ihres Strombettes, alle Flüsse hohe Ufer haben, und dass sie dort, durch Abreissen der Erdtheile, die sie mit sich fortführen, nach und nach ihre weitere Ufer bilden. Denn indem die oben abgelösten Theile der Erde herabgeschwemmt und in die untern Gegenden übergetragen werden: so bildet sich das Flussbett in den untern Abtheilungen endlich dermassen aus, dass der Strom eine immer mehr gemässigtere Geschwindigkeit bekömmt, und weit schiffbarer wird, als derselbe, aus den

bereits angeführten Ursachen, in den obern Gegenden es nicht wohl seyn kann.

Um die Schwierigkeiten, welche die oberrheinische Schifffahrt hat, ganz zu übersehen, muss man nothwendig unterscheiden:

a) Die Fahrten, welche zwischen Basel und Strasburg statt haben;

b) Diejenigen, welche von Strasburg herab bis nach Mainz und Frankfurt gemacht werden.

A) Was zuerst die Schifffahrt zwischen Basel und Strasburg anbetrifft, so wird dieselbe vorzüglich zum Transporte der schweitzer und italienischen Güter benutzt, die zu Basel sich sammeln, und von da zuweilen bis nach Mainz und Frankfurt herabgebracht werden. Diese Fahrt ist an sich nicht ganz unbedeutend; sie hat aber ihre besondern Schwierigkeiten darin, dass die Strömung des Flusses zwischen den Inseln zu schnell ist, als wodurch besonders die Bergschifffahrt so äusserst schwer zu bewirken steht: so dass, wenn man zur Thalfahrt von Basel nach Freistädt, welches eine Entfernung von ohngefähr 34 Stunden ausmacht, oft nur 1 1/2 Tag, höchstens 2 Tage braucht, man dagegen bei dem besten Wasser wohl 10 bis 12 Tage anwenden muss, um von Freistätt nach Basel zurückzufahren.

Eben wegen dieser starken Strömung des Flusses zwischen den Inseln wird es auch äusserst schwer seyn, die Bergschifffahrt auf diesem Theile des Stroms jemals gehörig zu reguliren, und es ist ein wahres Glück, dass der beabsichtigte *Elsasser Canal* gleichsam mit dem Rhein parallel lauft, welcher daher für die Zukunft zur Berg-

schifffahrt bis Basel um so mehr wird benutzt werden können, als, wie wir oben bereits bemerkt haben, von Mühlhausen aus ein Arm von jenem Canal nach Basel hinüber geleitet werden soll, wodurch die Schifffahrt zu Berg von Basel bis Strasburg eben so erleichtert, als beschleunigt werden wird.

Die Fahrzeuge, welche in jener Gegend des Stroms zur Berg- und Thalschifffahrt zugleich angewendet werden, sind nicht grösser, als von 5 bis 600 Zentnern Ladungsfähigkeit; dagegen werden in den sogenannten *Lauertannen*, die jedoch nicht Strom aufwärts fahren, oft 7 bis 800 Zentner zu Thal gebracht.

Die Fahrt zwischen Basel und Breisach ist schwieriger, als die von Breisach bis Strasburg, indem in dem obern Theil des Flusses, ausser den vielen Inseln, hie und da auch Felsen angetroffen werden, welche die Transporte erschweren.

Wegen der üblen Beschaffenheit der Leinpfade lassen sich in den Fahrzeugen, womit 5 bis 600 Zentner zu Thal gebracht werden, kaum 200 bis 250 Zentner zu Berg verführen, da ohne dies auch der Zug der Schiffe blos durch Menschen bewerkstelligt werden kann.

Zwischen Basel und Strasburg braucht man gewöhnlich für ein Fahrzeug von 500 bis 600 Zentnern Ladungsfähigkeit, worin sich, wie gesagt, eine Ladung von 250 Zentnern befindet, 12 Menschen zum ziehen.

Zwischen Schreck und Strasburg hingegen werden für ein Schiff von 1200 bis 1400 Zentnern Ladungsfähigkeit, worin sich 1000 Zentner Gut befinden, 26 Men-

schen zum ziehen, und 4 Mann aufs Schiff, also zusammen 30 Menschen, gebraucht.

Da die Bergschifffahrt in jenen Gegenden so äusserst langsam geht, dass zum Beispiel von Freistätt bis Kehl, welches zu Lande nur eine Entfernung zwischen 3 bis 4 Stunden beträgt, oft 1 1/2 auch 2 Tage zugebracht werden, um zu Wasser dahin zu gelangen, so wird von Freistätt aus alles Gut zu Lande verfahren, ausgenommen Masseln, Erz, Eisen, oder sonst geringes Gut, was keinem Risico ausgesetzt ist; denn zu Lande können die Waaren in 4 Tagen nach Basel gebracht werden, wozu sonst Strom aufwärts 12 Tage gehören würden. Die Hauptverladungen zu Lande geschehen zu *Lahr*, *Kehl* und *Ottersweiler*.

Da, zu einiger Erleichterung der Bergschifffahrt zwischen Strasburg und Basel, es höchst nöthig ist, dass die Leinpfade gereiniget werden, und bisher über die Beschaffenheit derselben in jenen Gegenden noch gar nichts bekannt war: so hat man sich möglichst bemüht, die genaueste Erkundigung dieserwegen einzuziehen, um Nachstehendes darüber mittheilen zu können:

Nachdem die Brücke bei Strasburg passirt ist, wo sich einige Schwierigkeiten, sowohl für die Berg- als Thalfahrt finden, die mit der Zeit zu beseitigen seyn werden, zieht sich der Leinpfad 3 1/2 Stunden weit auf dem linken Ufer hinauf bis *Plobsheim*.

Von hier wird übergeschlagen auf das rechte Ufer nach *Altenheim*, wo der Weg über Meisenheim, Ottenheim, Wittenwyr, Cappel, Wiswyl, Weil, Sasbach, Burken, nach *Breisach* in einer Strecke von 15 Stunden

fortgeht, ohne dass weiter auf das linke Ufer übergeschlagen werden müsste. Eben so geht auch der Leinpfad bei *Breisach* über *Hartheim* auf dem rechten Ufer 6 1/2 Stunden fort, bis nach *Neuburg*.

Von hier wendet man sich nach dem linken Ufer bis *Banzenheim*, wo der Weg in einer Strecke von 2 1/2 Stunden fortzieht.

Bei *Bellingen* wird wieder auf das rechte Ufer übergeschlagen, für die kurze Distanz von 1 1/2 Stunden.

In der Gegend von *Grosskembs* kommt man links bis unterhalb *Istein*.

Von *Istein* endlich zieht der Leinpfad auf dem rechten Ufer hinauf, bis nach *Klein-Basel*.

Bei den mancherlei Veränderungen, welchen die Ufer des Rheins, in der ganzen Distanz von *Strasburg* bis nach *Basel*, unterworfen sind, lässt sich dort nichts weiter für die Leinpfade thun, als dass dieselben nur von Zeit zu Zeit vom Gesträuche gereiniget werden.

Die vorzüglichsten Stellen, wo dieses dermalen geschehen sollte, sind folgende:

1) Zwischen *Altenheim* und *Meisenheim*;

2) Von da bis *Ottenheim*;

3) Ganz besonders aber müsste diese Reinigung des Leinpfades statt finden in der mehr als 3 Stunden langen Strecke zwischen *Wittenwyr*, *Cappel*, *Wiswyl* und *Weil*, indem hier an mehreren Stellen gar nicht mehr fortzukommen ist.

4) Auf dem Wege von *Burken* bis *Breisach* ist ebenfalls das Gesträuch wegzuhauen.

5) Zwischen *Hartheim* und *Neuburg* ist eine der schlimmsten Passagen für die ganze Strecke des Wegs von *Breisach* bis nach *Basel*, wo also ebenfalls die nöthige Reinigung des Leinpfads eintreten muss.

6) Von *Banzenheim* bis in die Gegend von *Bellingen* ist auf dem linken Ufer ebenfalls der Weg zu säubern.

7) Von *Kembs* bis *Istein* ist fast gar kein Leinpfad; derselbe muss daher nothwendig hergestellt werden.

Dieses sind die Bemerkungen, welche sich über die dringendste Reinigung der Leinpfade zwischen Strasburg und Basel machen lassen.

Die Menge der Ufereinschnitte und Inseln, welche oberhalb Strasburg in dem Rhein angetroffen werden, geben den dortigen Schiffern häufige Gelegenheit, sich mit ihren Fahrzeugen denen ihnen drohenden Gefahren zu entziehen, indem sie in die Buchten, welche von jenen Inseln hie und da gebildet werden, einlaufen, und sich so gegen die Stürme und Ungewitter, die sie überfallen, in Sicherheit setzen können. Bei dem Eisgang hingegen retten sie sich meistens in die Mündungen der kleinen Flüsse, die zwischen Strasburg und Basel sich in den Rhein ergiesen.

Zwischen Strasburg und Basel rechnet man im Allgemeinen etliche 20 Schiffer für den Waarentransport, die diese Strecke des Rheins befahren, und wovon selbst zuweilen einige bis nach Mainz kommen. Der Holzschiffer und deren, welche mit Nachen und andern kleinen Fahrzeugen hier den Rhein beschiffen, giebt es weit mehrere.

Die Zahl der Fahrzeuge zu Waarentransporten rechnet man auf 25, und die für Holz und andere Landeserzeugnisse auf 40.

In Basel und Strasburg bestanden bereits seit dem 14ten Jahrhunderte Schifferzünfte. Diese beiden Städte hatten vormals, wegen der Ausübung der Schifffahrt auf dem obern Theile des Rheins, häufige Streitigkeiten unter sich, indem Basel gleiche Rechte an der Schifffahrt, wie Strasburg verlangte. Durch das Breisacher Laudum von 1424 wurden dieselben zum Theile ausgeglichen. Seitdem sind mehrere Uebereinkünfte dieserwegen getroffen, und endlich 1711 noch ein besonderer Vergleich geschlossen worden, wornach die Schiffer von Basel verbindlich gemacht wurden, aller Bergfahrt von Strasburg und unterhalb Strasburg zu entsagen; worauf aber in den jüngern Zeiten nicht mehr gehalten worden ist.

B) In Hinsicht der Schifffahrt, welche auf der 2ten Abtheilung des Oberrheins, zwischen Strasburg und Mainz, statt hat, ist folgendes zu bemerken:

Da die Stadt Strasburg nicht unmittelbar am Rhein, sondern ohngefähr eine halbe Stunde von dessen Ufern entfernt liegt: so steht dieselbe blos durch die *Ill* und *Breusch* mit diesem Flusse in Verbindung, indem die Fahrzeuge beinahe eine Strecke von 2 Stunden zurück zu legen haben, ehe selbige bei Wanzenau in die Gewässer des Rheins gelangen.

Die Steuermannsordnung sowohl, als die Schifffahrtseinrichtungen, welche, von Strasburg aus, geltend gemacht wurden, sind wirklich musterhaft, und verdienen in mehr als einer Hinsicht nachgeahmt zu werden. Be-

sonders herrscht dort auch nicht der kleinliche, egoistische Geist unter dem Handelsstande, der Alles nur einzig sich zuzueignen gedenkt, und wobei auf die Aufrechthaltung des Schifferstandes wenig gesehen wird; im Gegentheile stehen sich, durch die thätige Vorsorge der dortigen Handelskammer, die Strasburger Schiffer meistens sehr gut, und zeichnen sich eben deswegen auch durch ihre Thätigkeit, Fleiss und sonstiges gutes Betragen vorzüglich aus.

Als ein sehr wichtiger Umstand verdient bemerkt zu werden, dass die Zahl der zu Handelstransporten bestimmten Schiffer dort auf 24 festgesetzt ist, und dass nicht eher ein anderer zugelassen wird, als bis diese Zahl wiederum zu ergänzen ist. Wir werden in der Folge sehen, wie wichtig es für die Handelsschifffahrt auf dem Rhein überhaupt seyn würde, wenn, neben der Freiheit für die Schifffahrt überhaupt, rücksichtlich der regelmässig zu bewirkenden Waarentransporte, in edem der Haupthäfen dieses Flusses eine gewisse Anzahl von Schiffern bestimmt, und eine gut organisirte Rangfahrt eingeführt würde.

Obgleich die Stadt Strasburg, von den ältesten Zeiten her, ein unbestrittenes Schifferrecht auf dem ganzen Oberrhein bis Mainz und Frankfurt ausgeübt hatte: so wurden dennoch, seit der strengen Geltendmachung des Mainzer Stapelrechts, die Strasburger Schiffer von der Bergfahrt zu Mainz ausgeschlossen; und im Jahr 1681 mussten sich dieselben dazu verstehen, dass ihre Schifffahrt in diesem Hafen auf die Frankfurter Messzeiten, 14 Tage vor und 14 Tage nach der Messe, also auf 6

Wochen beschränkt, und nur für diese Zeit ihnen die gemeinschaftliche Fahrt mit den Mainzer Schiffern eingeräumt wurde; das ganze übrige Jahr „ sollten sie sich „ einiger Bergladung weder in Mainz, noch in Frank- „ furt anmasen; sondern derselben gänzlich enthalten, „ und solche allein den Mainzer Schiffern verbleiben. "

Da jedoch späterhin die Krone Frankreich sich der Stadt Strasburg in dieser Hinsicht annahm: so wurde zwar der Vertrag von 1681 für nichtig erklärt, allein die eigentlichen Schifffahrtsverhältnisse dieser Stadt wurden nicht dadurch gebessert.

Indem jedoch im Jahre 1749 der unter dem Namen des Mainzer Recesses bekannte Vergleich zwischen den Kurfürsten zu Mainz und Pfalz zu Stande kam, wodurch die bisherigen Stapel-Irrungen beigelegt, und die Schifffahrtsrechte der Mainzer und Pfälzer Schiffer bestimmter regulirt wurden: so kam endlich, auch in Bezug auf Strasburg, unter dem 29ten Mai 1751 der sogenannte Definitivvertrag in Mainz zu Stande, wornach

„ der Vergleich vom 24ten Mai 1681 zwischen Kurmainz „ und Strasburg, so wie der swischen Kurmainz und „ Pfalz vom 10ten Februar 1749, bestättigt wurde; da- „ gegen wurde den Strasburger Schiffern, neben der „ zweimaligen Messfahrt von 6 Wochen, noch der, durch „ das Loos ihnen zugefallene, Monat Jänner eingeräumt, „ während dem sie die Frankfurter und Mainzer, über „ Strasburg gehenden Güter allein verführen sollten. "

Dieses sind die zwei Vergleiche, wornach die Schifffahrtsverhältnisse des Oberrheins bis zu den jüngern Zeiten geordnet geblieben sind; denn im Anfange dieses

Jahrhunderts wurde zwischen der Mainzer und Strasburger Handelskammer ein Vergleich abgeschlossen, nach welchem in den beiden Häfen in jeder Decade immer 2 Strasburger Schiffer gegen einen Mainzer laden sollten, ohne dass weiter ein Maximum dabei bestimmt gewesen wäre. Zugleich aber wurde schon damals den nach Strasburg ladenden Schiffern verboten, keine Güter nach Schreck mitzunehmen, damit durch deren Ausladung kein unnöthiger Aufenthalt für die nach Strasburg bestimmten Transporte entstehen möchte. In spätern Zeiten ist, sowohl zu Strasburg als zu Mainz, ein Maximum von 2000 Zent. für die Ladungen festgesetzt worden, als welches auch der Sicherheit und der Beschleunigung der Waarentransporte auf dem Oberrhein sehr angemessen zu seyn scheint.

Um die Handelstransporte von Strasburg herab keiner Gefahr auszusetzen, müssen, nach den Bestimmungen der dasigen Handelskammer, iedesmal vor der Abfahrt einer Hauptladung, die dortigen Steuerleute das Bett des Rheins bis in die Gegenden von Neuburg genau untersuchen, ob sich nichts im Thalwege geändert habe, und ob nicht vielleicht im Fahrwasser einige Hindernisse angetroffen werden. Denn obgleich von Strasburg herab der Rhein vorzüglich häufig befahren wird: so finden sich doch hier noch manche Hindernisse der Schifffahrt, indem durch häufige Uferabbrüche, die oft zu neuen Ueberschwemmungen auf der entgegengesetzen Seite Anlass geben, grosse Bäume von den Fluthen ausgespült und in das hohe Wasser fortgerissen werden, wodurch die Schifffahrt sich sehr gefährdet findet.

Wirklich liegen in den Gewässern des Oberrheins, und besonders in der Gegend zwischen *Drusenheim* und *Fortlouis*, häufig solche Bäume, welche die Fahrten sehr unsicher machen. Vorzüglich beklagen sich auch die Schiffer über die Palisaden und Pfähle, die von den alten Festungswerken bei Fortlouis noch unter dem Wasser befindlich sind, und wo es höchst billig wäre, dass das Bett des Rheins von diesen eben sowohl, als von denen im Fahrwasser liegenden Bäumen gehörig befreit würde.

Wegen aller dieser Hindernisse wird daher auch von Strasburg aus zu Thal nur mit 3 bis 3 1/2 Fuss Einsenkung gefahren; da von Mainz hingegen zu Berg mit einer Einsenkung von 5 bis 5 1/2 Fuss gefahren wird.

Um bestimmt zu wissen, ob das Wasser zum Fahren auf dem Oberrhein nicht zu seicht ist, muss man sich nach dem Pegel zu Mannheim richten; denn wenn dort die Wasserhöhe nicht mehr als 5 Schuh unter Mittelwasser ist, dann findet sich das Fahrwasser zwischen Schröck und Mannheim zwar gleichfalls zu 5 Schuh, zwischen Schröck und Strasburg aber nur auf 4 bis 4 1/2 Schuh.

Bekanntlich kann ein Schiff zu Berg fahren, wenn es nur 1 bis 2 Zoll Wasser unter sich hat; zu Thal aber müssen 4 bis 5 Zoll unter dem Boden seyn.

Für eine Ladung von 2000 bis 2400 Zentnern von Mainz bis Schröck, zu Berg, braucht man in den Gewässern des Oberrheins nur 8 bis 9 Pferde; auf dem Mittelrhein hingegen würde man für eine gleiche Ladung 10 bis 12 Pferde zum Zug haben müssen, weil dort der

Strom, besonders zwischen dem Gebirge, um vieles schneller ist; da hingegen die verschiedenen Krümmungen zwischen Oppenheim, Speier und Philippsburg den Lauf des Rheins um vieles sanfter machen. Sonst kann man auf den übrigen Strecken des Stroms gewöhnlich 300 Zentner für den Zug eines jeden Pferdes rechnen.

In Rücksicht der Ladungen, die von Mainz aus zu Berg gemacht werden, war es ehemals gewöhnlich, dass man zu Speier, wo in früheren Zeiten eine Art von Stapel war, lichtete, und die Waaren auf mehrere Fahrzeuge vertheilte. Nachmals aber wurde, wegen der französichen Douane, dieses Lichten auf dem rechten Rheinufer zu Schröck veranstaltet, indem man dort gewöhnlich ein, oft auch zwei Beischiffe nehmen muss, um die Ladung gehörig zu vertheilen; denn wenn es von Mainz aus möglich ist, bis nach Germersheim und Schröck mit einer Einsenkung von ohngefähr 4 bis 5 Fuss zu fahren, so kann von dort aus schon nicht wohl anders, als mit 3 1/4 bis 3 1/2 Schuh Tiefe die Fahrt fortgesetzt werden.

Die Bergschifffahrt nach dem Oberrhein theilt sich überhaupt in die zwei Abschnitte, dass man unterscheidet:

1) *Die Distanz, bis wie weit die Fahrzeuge mit Pferden gezogen werden können, und*
2) *Diejenige Strecke, wo man nur Menschen zum Fortziehen derselben anwenden kann.*

Gewöhnlich ist es blos bis Germersheim und Schröck, dass man sich der Pferde bedient; zuweilen geht es aber auch bis Neuburg, ja in manchen Fällen noch sogar eine

Stunde höher als Lauterburg, nemlich bis *Münchhausen*, über Modern hinaus; doch ist dieses der äusserste Punkt, und der Zug der Pferde ist hier schon mit sehr vielen Schwierigkeiten verbunden. Da, wo auf dem Oberrhein die Pferde durch Menschen ersetzt werden müssen, rechnet man, statt jedes Pferdes, gewöhnlich vier Menschen; doch lässt sich auch eine Ladung von 2000 Zentnern, bei gutem Wasser und Wetter, mit 26 bis 28 Menschen fortbringen; bei unruhigem Wasser hingegen hat man oft 36 bis 40 Mann nöthig. Bei Regenwetter lässt sich überhaupt in jenen Gegenden sehr schwer zu Berg fahren; theils wegen des häufigen Ausglitschens der Menschen, und theils, weil das Schiff immer offen stehen muss, damit die Leute auf demselben ihren Gang halten können, und daher entstehen die grossen Verzögerungen der Waarentransporte, dass, für die Distanz von Schröck bis Strasburg, oft zehn auch zwölf Tage zugebracht werden.

Mit gutem Bergwind und vollem Segel ist es möglich dass in 5 bis 6 Tagen von Mainz nach Neuburg, und in 8 Tagen nach Strasburg gefahren werden kann; da sonst die Fahrt von Mainz nach Strasburg meist 14 Tage, und oft auch wohl 3 Wochen dauert. Gewöhnlich werden für die Distanz von 14 bis 15 Stunden, von Mainz bis Mannheim, 3 Tage gerechnet; von Mannheim bis Schröck, welches 10 Stunden weit von jenem Orte entfernt ist, braucht man 2 bis 2 1/2 Tage. Von Schröck bis Neuburg bedürfen die Menschen, die hier eine Strecke von 5 bis 6 Stunden zu ziehen haben, anderthalb bis 2 Tage.

Für die Distanz von Neuburg bis Strasburg, wo man abwärts zu fahren 15 bis 16 Stunden rechnet, hat man

zur Bergfahrt für leichte Fahrzeuge 3 Tage, für schwere aber 6 bis 7 Tage nöthig.

Ist im Gegentheile der Wind günstig, dass man das Schiffziehen nicht nöthig hat, so kann man in 2 Tagen von Mainz nach Mannheim, in 2 1/2 Tagen von Mannheim nach Schröck, und in 3 Tagen von Schröck nach Freistätt kommen, so dass, wie gesagt, zuweilen mit gutem Wind die Fahrt von Mainz nach Freistätt und bis zur Wanzenau in 8 Tagen zurückgelegt werden kann, wozu sonst 2 bis 3 Wochen nöthig sind.

So wie übrigens von Basel nach Strasburg zu Thal in 1 bis 1 1/2 Tag gefahren wird, so fährt man gewöhnlich auch von Strasburg nach Freistätt in 2 bis 3 Stunden, von Freistätt nach Neuburg in 6 Stunden, und von da bis Mannheim in 1 1/2 bis 2 Tagen.

Die schwierigsten Stellen des Stroms am Oberrhein, sind:

1) Bei *Iffezheim*, 4 Stunden von Neuburg, wo wegen den alten Krippen oder *Sporen*, die billig hergestellt werden sollten, mit sehr vieler Sorgfalt gefahren werden muss.

2) Bei *Fort-Louis*, welches ohngefähr 2 Stunden weiter liegt, ist die Fahrt besonders gefährlich, wegen den vielen Pfählen, die von den vormaligen Befestigungswerken noch unter dem Wasser verborgen sind, und wo leicht aufgefahren werden kann.

3) Bei *Stollhofen* ist eine ausserordentliche Anstrengung der Kräfte zum Zug der Fahrzeuge nöthig, wegen dem starken Trieb des Stroms, der hier ist.

4) Ebenso war ehemals bei *Drusenheim* eine sehr schlimme Stelle, die ietzt durch den dortigen neuen Rheinbau und das angebrachte Faschinenwerk wegfällt.

Bei Drusenheim fällt die Motter in den Rhein, welche, wie schon bemerkt worden ist, bereits seit 1686 von Hagenau an schiffbar gemacht wurde, damit die zu dem Festungsbau von Fort-Louis nöthigen Steine auf derselben herabgebracht werden konnten.

Unterhalb Plittersdorf nimmt der Rhein die Murg auf, welche vorzüglich zur Flössung dient, und bei deren Ausfluss zu *Steinmauern* einer der ersten Plätze ist, wo kleine Flösse, meist von Brettern und andern Sägwaaren, zusammengesetzt werden.

Von Neuburg bis Sondernheim, und von da bis Germersheim, finden sich mehrere Spuren von wilden Ausbrüchen, die der Rhein bei grosen Uebersehwemmungen vormals gemacht hat. Besonders finden sich hier schon häufig mehrere sogenannte Altwasser, die zuweilen kleine Seen bilden, und wo sehr vieles fruchtbares Land gewonnen werden könnte, wenn man durch zweckmässig angelegte Dämme den Rhein in seinem Bette gehörig einengen wollte. Der Ort Neuburg selbst, soll vormals auf dem rechten Rheinufer gelegen haben, da derselbe sich jetzt, sogar in einiger Entfernung von dem Hauptstrom, auf der linken Seite befindet.

An dem ganzen Oberrhein, von Strasburg bis nach Germersheim herab, sind, in Vergleich mit den übrigen Stromstrecken, die Ufer meist sehr unwirthbar. Die Dörfer und Städte liegen nemlich halbe, ja ganze Stunden landeinwärts; am Ufer sieht man nichts als Bäume und Hecken; es herrscht eben daher zwischen den Bewohner dieser Orte nicht die geringste Communication zu Wasser, so dass man wenig andere kleine Fahrzeuge als

Fischerkähne auf demselben antrifft, und eben keine beträchtliche Zwischenfahrt von einem Ort zum andern betrieben wird. Ganz anders ist es dagegen am Mittel- und Unterrhein, wo so viele Städte und Dörfer sich unmittelbar an den Ufern befinden, und eine sehr thätige Communication unter denselben unterhalten wird.

Die Schifffahrt auf dem Theil des Rheins, der die Grenze zwischen Frankreich und Deutschland bildet, besteht hauptsächlich aus den Schiffern von Strasburg, die nach Speier, Mannheim, Mainz und Frankfurt fahren, dann aus mehrerern Basler Schiffern, die des Jahrs einigemal nach Mainz kommen; ferner aus einigen Fahrzeugen, die verschiedentlich im Jahr von Drusenheim, Ofendorf, Freistätt, Hügelsheim, Dachsland und Schröck, als den einzigen Ladungsörtern im Badischen, bis nach Mannheim und Germersheim passiren, wovon zugleich die Freistätter und Schröcker Schiffer bis nach Frankfurt und Mainz fahren.

In der Gegend zwischen Germersheim und Philippsburg sind die Windungen des Rheins so gross, dass mittelst eines Durchstichs zwischen Rheinsheim und Philippsburg die Fahrt um vieles abgekürtzt werden könnte. Eben so hat der Rhein mehrere beträchtliche Krümmungen oberhalb Speier, welche die Fahrten ausserordentlich verlängern. Diese Windungen tragen jedoch dazu bei, die Gewalt der Strömungen des Flusses zu brechen, und, indem derselbe weniger schnell fliesst, selbigen zur Bergschifffahrt geeigneter zu machen. Zwischen Speier nnd Mannheim wird das Land immer flacher; auch hier wieder macht der Rhein sehr beträchtliche Umwege, wo manche gute

Anstalt zu Verkürzung der Fahrt getroffen werden könnte.

Für die Distanz von Strasburg bis Mannheim rechnet man über 50 grosse und Intermediärschiffer, welche die Fahrt bis Frankfurt und Mainz betreiben, wovon allein nach den vorhandenen Gildelisten 24 zu Strasburg sind: die übrigen befinden sich in den Häfen von Freistätt, Schröck, Germersheim, Speier, Mannheim und Heidelberg. Die Zahl der Kleinschiffer und Nächler, so wie aller derer, die mit sogenannten Fischerkähnen den Rhein in dieser Gegend befahren, ist nicht genau zu bestimmen, doch rechnet man im Allgemeinen 68 grössere, und 84 kleinere Schiffe für diese Distanz, wo zum Lichten der Fahrzeuge so manche Schiffe nöthig sind.

Bei Mannheim nimmt der Rhein den Neckar auf, dessen Mündung zu der Zeit der Römer zwischen Altripp und Neckerau in den Rhein gieng. In den frühesten Zeiten soll der Neckar sich um vieles tiefer herab in den Rhein ergossen haben, so dass eine Abtheilung desselben sogar bis nach *Tribur* geflossen sey, welches von andern jedoch bestritten wird. So viel scheint nach der Abgleichung des Bodens richtig, dass die ganze Gegend zwischen dem Neckar, dem Odenwald und dem Main, in eben jenen frühesten Zeiten einen Theil des grossen See's ausgemacht habe, welchen der Rhein bildete, ehe derselbe bei Bingen die grosse Felsenbank gesprengt, und seinen gehörigen Lauf erhalten hatte. Aus den Zeiten des Mittelalters ist es übrigens bekannt, dass der Rhein selbst unterhalb der Gegend von Mannheim hie und da einen ganz andern Lauf gehabt habe. So lagen

z. B., ehemals die Oerter *Oppau* und *Edigheim* auf dem rechten Ufer, die jetzt um vieles links liegen. Der Rhein floss damals zwischen *Edigheim* und *Mœrs* bei *Roxheim* vorbei, nach dem jetzigen Lindersheimerhof, wo auch noch sein altes Bette sichtbar ist.

Der bekannte *Dalberger Busch* lag damals ebenfalls auf dem rechten Ufer, und der Lauf dieses Flusses war um vieles regulärer, als derselbe jetzt nicht ist. Bei eben diesem Dalberger Busch, oberhalb Worms, macht der Rhein jetzt eine grosse Krümmung, dis man abzustechen gedenkt, um den Lauf des Flusses regulärer zu machen; zugleich würde es in dieser Gegend höchst nöthig seyn, dass die Ufer mehr befestiget würden, Von dem Dalberger Busch selbst floss vormals der Rhein ganz nahe unter den Mauern von Worms vorbei; auch zwischen dieser Stadt und Rheintürkheim sieht man noch deutlich die Spuren des ehemaligen Betts. Von dem jetzigen *Ilbersheimerhof* aus, hat der Rhein ebenfalls wieder seit mehreren Jahrhunderten eine ganz andere Richtung genommen, indem derselbe vormals nicht rechts hinüber nach Gernsheim, sondern von Hamm links nach Eich, *Gimsheim* und Rudelsheim floss, so dass selbiger weit wenigere Krümmungen hatte, und es aus eben dieser Ursache zu hoffen ist, dass besonders der längst beabsichtigte Durchstich am sogenannten Kälberteich desto leichter ins Werk werde gerichtet werden können, als die alte Strombahn zum Theil nur gleichsam wieder herzustellen seyn wird, um den Lauf dieses Flusses für die Schifffahrt um sehr vieles regulärer zu machen. Von Oppenheim hat sich vormals der Rhein nächst *Ginsheim* hinüber bis in

die Gegend von Tribur gezogen, und dadurch einen sehr grossen Bogen gemacht, der glücklicher Weise jetzt nicht mehr besteht, indem derselbe bei Nierstein vorbei, nach Nackenheim um vieles grader fliesst. In Hinsicht der Schifffahrt, welche auf diesem Theile des Rheins getrieben wird, bemerken wir, dass die Pfälzer Schiffer schon seit langer Zeit eine eigene Zunft oder Bruderschaft bildeten, die ihren Sitz in Heidelberg hatte, und welche, nachdem die von ihnen gebauten Rheinschiffe die Grösse erhalten hatten, dass sie den Neckarstrom nicht mehr passiren konnten, sich in folgende 3 Klassen theilten:

1) *Rheinschiffer*, welche die Bergladungen des Rheins bis zum Nebenstrom verführten;

2) *Himpler* und *Leichtschiffer*, welche die Beifuhr der Thalgüter an den Hafen von Mannheim, so wie die weitere Verführung der Berggüter auf dem Neckar zu besorgen hatten.

3) Endlich *Nächter*, welchen blos die Befugniss zustand, Baumaterialien, Holz, Kohlen, u. s. w. zu transportiren.

Diese 3 Klassen formirten eine Bruderschaft, unter der Direktion eines Neckargrafen, als obersten Zunftherrn, dem zugleich auch die Justiz und Polizei auf dem Neckar, so wie die Wahrung der landesherrlichen Gerechtsame auf diesem Nebenstrom übertragen waren. *)

---

*) Siehe Bemerkungen über den Oktroivertrag, Heidelberg, 1806.

Nebst *Heidelberg* und *Mannheim*, ist vorzüglich *Heilbronn* *) als eine der vorzüglichsten Städte für die Nekkarschifffahrt anzusehen, da zumal von hier aus alle die Waaren, welche aus den Niederlanden über Mainz und Frankfurt kommen, nach Schwaben, Baiern und den übrigen jenseits der Donau gelegenen Ländern weiter transportirt werden.

Schon im 14ten Jahrhundert war der Handel von Heilbronn nicht unbedeutend, und 1506 wurde der Magistrat dieser Stadt von den vier rheinischen Kurfürsten aufgefordert, einige des Handels und der Schifffahrt Verständige aus der Bürgerschaft zu Heilbronn auf die Kapiteltage nach Oberwesel zu senden, um mit ihnen gemeinschaftlich über das Beste der Rheinschifffahrt und des Rheinhandels zu berathschlagen.

In den frühern Zeiten war die Schifffahrt auf dem Neckar so frei, dass selbst auch Speirer Schiffer diesen Fluss befuhren. **)

Nachdem aber die Neckarschiffer sich in eine besondere Bruderschaft zu Heidelberg vereinigt hatten, wurden nach und nach alle diejenigen, welche sich nicht zu dieser Bruderschaft hielten, davon ausgeschlossen. Selbst Heilbronner, Neckarsulmer und andere nicht pfälzische Neckarchiffer, die an dem Heidelberger Schifferverein Theil genommen hatten, suchte man späterhin daraus zu entfernen.

---

*) Siehe *Zellers* Neckar - Rhein - und Mainschifffahrt zwischen Mainz, Frankfurt und Heilbronn. Heilbronn 1809.

**) Siehe *Lehmanns* Speierische Chronick, S. 366.

Durch den oben gedachten Vergleich zwischen Mainz und Kurpfalz vom 10. Februar 1749, erhielt auch die Neckarschifffahrt eine neue Bestimmung: denn in diesem Vertrage wurde einerseits von Kurpfalz der so lang bestrittene Stapel in Mainz mit Waaren-Ueberschlag und Niederlage anerkannt; andererseits aber leistete auch Kurmainz für seine Schiffer auf die Neckarschifffahrt Verzicht, indem es sich blos vorbehielt, die mainzischen nach der Residenz des Kurfürsten zu transportirenden Crescentien, nach eigner Wahl einem Neckar-, oder auch benöthigen Falls andern kurmainzischen Schiffern zur Ladung zu übergeben. Den pfälzischen oberrheinischen Schiffern wurde übrigens nebst den Neckarschiffern

1) Unbeschränkte Rückladungen an den mainzischen Ufern, wenn sie Ladungen dahin brachten, zugestanden.

2) Erhielten sie die freie Beschiffung des Mainstroms bis nach Frankfurt, jedoch mit Ausnahme der in das Elsass und nach der Schweitz bestimmten Güter.

Durch einen Nachtrag eben dieser Convention, wurde

3) endlich auch verglichen, dass die kurpfälzischen oberländischen Schiffer die Hälfte an der mainzischen Fahrt nach Strasburg haben, und für beiderseitige Schiffer eine solche Ordnung getroffen werden sollte, wodurch beider Theile Nutzen, und zugleich der dabei betheiligten Kaufmannschaft Vortheil erzielt werden könnte.

Für die pfälzischen Rheinschiffer wurde auch im Jahr 1753 ein eignes Umfahrts-Regulativ entworfen, welches 1784 unter der Benennung *Rangordnung* erneuert worden ist. Die Anzahl dieser Rangfahrer war auf 20 festgesetzt. Die Neckarschiffer erhielten davon 14 Ränge, von wel-

chen an Heidelberg 10, an Hasmersheim aber 4 überlassen wurden, die übrigen aber gehörten den Mannheimer Schiffern.

Um das Ueberladen der Schiffe bei diesen Fahrten zu vermeiden, wurde nach dem Art. 3. der erneuerten Rangfahrtsordnung bestimmt:

„ dass die zu dem Rang gehörigen Schiffer für die
„ Zukunft sich ihrer eigenthümlichen Fahrzeuge
„ nicht mehr bedienen, sondern dass zum Behuf die-
„ ser Fahrten sechs *Compagnieschiffe* erbaut werden
„ sollten, wovon Heidelberg 3, Mannheim 2, und
„ Hasmersheim 1 zu stellen hätten. "

Wirklich wurde der Bau dieser Compagnieschiffe, deren Grösse und Form genau vorgeschrieben war, zum Theil vollendet; indem dieselben aber gleich im ersten Jahr durch den Eisgang grösstentheils ruinirt wurden, so fehlte es der Ranggenossenschaft an Mitteln, dieselbe zum zweitenmal zu erbauen, und es blieb daher bei der vorigen Einrichtung.

Alle übrige Schiffer der uferbetheiligten oberrheinischen Staaten, wie Oestreich, Baden, Darmstadt, ferner die aus den Städten Worms und Speier, waren blos auf die Verführung ihrer Landeserzeugnisse, und in Hinsicht der Waaren, auf die blosse Einfuhr beschränkt. Auf Rückladungen konnten sie keinen bestimmten Anspruch machen, doch wurden ihnen dieselben zuweilen aus besonderer Vergünstigung zugestanden, so wie auch bei den Fahrten nach der Frankfurter Messe denselben nichts in Weg gelegt wurde.

So waren im Allgemeinen die oberrheinischen Schifffahrtsverhältnisse, bis durch den Lüneviller Friedenschluss und die darauf erfolgte Octroi-Convention alles eine andere Gestalt erhielt.

In Hinsicht der Fahrzeuge, welche in den Gewässern des *Oberrheins* gebräuchlich sind, unterscheidet man:

1) die *Lauertannen*, welche aus der Schweitz herabkommen, und gewöhnlich 4 bis 500 Zentner Ladungsfähigkeit haben; nur selten erscheinen solche, welche 800 Zentner tragen könnten. Dieselben sind blos von Tannenholz erbaut, und einzig mit hölzernen Pflöcken, statt mit Nägeln, zusammengefügt. Sie dienen blos zur Thalfahrt, und können wegen der Schwäche ihres Baues nicht zur Bergfahrt angewandt werden.

2) *Waydlinge*, welches kleine Nachen sind, die aus der obern Markgrafschaft Baden kommen, und blos 80 bis 100 Zentner tragen können. Sie dienen meist zu dem wechselseitigen Verkehr der Häfen, die zwischen Basel und Strasburg liegen; doch fährt man mit denselben herab bis nach Germersheim und Mannheim.

3) *Schnieken*, welches spitz geformte Schiffe von Eichenholz sind, welche die Strasburger häufig als Nebenschiffe führen; sie tragen gewöhnlich 300, 400 bis 800 und 1000 Zentner.

4) *Illernachen*, die nach Form der Schnieken gebaut sind, und blos 200 bis 300 Zentner tragen.

5) Die *grössere strasburger Schiffe*, welche zum Transport der Handelswaaren nach Frankfurt und Mainz gebraucht werden, haben meist 2000 bis 2500 Zentner Ladungsfähigkeit. Man bedient sich übrigens der vorge-

meldeten Schnieken zum Lichten, da bei der Bergfahrt von Schröck bis Strasburg hinauf nicht wohl mehr als 1000 bis 1200 Zentner Waaren, auf einem Schiffsboden transportirt werden können.

In der Gegend von *Mannheim* findet man folgende Gattungen von Fahrzeugen:

1) *Waidnachen*, die 10, 20 bis 30 Zentner tragen können;

2) *Anckernachen*, von 50, 80 bis 90 Zentner Ladungsfähigkeit;

3) *Sprengnachen*, welche zwischen 150 bis 250 Zentner tragen;

4) *Steif*- oder *Holznachen* zu 300 bis 500 Zentner wovon die grössern schon meist holländische Ruder haben;

5) Die gewöhnlichen *Rheinschiffe* bei Mannheim haben 1500 bis 2500 Zentner Ladungsfähigkeit.

Von den Fahrzeugen, die aus dem *Neckar* kommen, und den Rhein befahren, sind folgende bekannt:

1) *Grosse Himpelnächen* von 900 bis 1100 Zentner Ladungsfähigkeit;

2) *Kleine Himpelnächen* von 260 bis 500 Zentner;

3) *Neckar–Steinacher–Nächen* von 200 bis 250 Zentner. Diese Neckarfahrzeuge haben eben so, wie die Mainschiffe, eine ihnen besonders eigene Construction.

Als besonders sichere Stationen für die Schiffer auf den Fahrten des Oberrheins kann man folgende ansehen:

1) Nicht weit von Mainz ist der erste sichere Auffenthalt für die Fahrzeuge zu *Ginsheim*, wo ein Altwasser des Rheins befindlich ist, in welchen sich die sogenannte

Schwarzbach ergiesst, die von Tribur herkömmt, und einen sehr guten Sicherheitshafen gewährt.

2) Zu *Oppenheim* ist ebenfalls eine Station, wo sich mehrere Schiffe in Sicherheit stellen können.

3) Bei *Stockstadt* oder *Schmidtshausen* ist ein Verbleib, der aber nur in Zeiten von sehr dringender Gefahr benutzt wird.

4) In der Gegend von *Gernsheim* lässt sich ebenfalls stationiren, doch ist hier der Halt nicht eben der allersicherste.

3) Zu *Worms* ist eine weitläufige Station, wo die Schiffe sich an mehreren Orten in Sicherheit setzen können.

6) Vormals gewährte der *Frankenthaler Kanal* einen sehr hohen Grad von Sicherheit für jede Gattung von Fahrzeugen. Die Thore zu dem Einlass in diesen Kanal waren damals ohngefähr 18 Schuh breit, jetzt aber können kaum Schiffe von 16 Schuh Breite hineinkommen, weil diese Thore versplittert sind. Dieser Kanal ist überdies oft ganz trocken, so dass er jetzt kaum mehr zu einiger Sicherheit dienen kann.

7) Bei *Mannheim* sind mehrere Stationen, wo die Schiffe in Zeiten der Gefahr hinflüchten können, und zwar:

1) in den *alten Neckar*, und

2) in den *kleinen Rhein*, hinter der bekannten Mühlau.

8) Zu Speier bildet die Mündung der *Speierbach* eine Station dar, wo sich mehrere Schiffer in Sicherheit setzen können.

9) In der Gegend von *Germersheim* sind mehrere Plätze, wo die Schiffer stationiren können; eben so ist auch

10) eine Stunde oberhalb Germersheim, zu *Sondernheim*, ein Verbleib, der im Nothfall benutzt werden kann.

11) Zu *Schröck* gewährt das sogenannte Altwasser einen sehr sichern Auffenthalt für die Schiffe.

12) Auch 2 Stunden oberhalb Schröck kann die *Knittinger Bach* zur Rettung gegen Gefahr benutzt werden.

13) Zu *Wörth* ist eine Art von Verbleib, der aber nicht die beste Zuflucht gewährt.

14) Dagegen wird zu *Neuburg* durch die Mündung der *Lauter* ein sehr guter Sicherheitshafen gebildet, der auch oft benutzt wird.

15) Bei *Selz*, 4 Stunden oberhalb Neuburg, ist ebenfalls ein Verbleib, wo die Schiffe in Zeiten der Gefahr sich hinwenden können.

16) Auf der Station von *Freistätt* findet sich ein guter Auffenthalt, wo auch stets mehrere Schiffe überwintern.

17) Endlich ist bei der *Wanzenau*, 2 Stunden unterhalb Strasburg, wo die Jll sich in den Rhein ergiesst, eine der vorzüglichsten Stationen am ganzen Oberrhein, wohin die Schiffe sich wenden können, um dort zu überwintern, und sich vor allen Gefahren sicher zu stellen. Zur genauern Vergleichung der Entfernung zu Lande, mit dem Zeitaufwande, welcher auf der Stromstrecke des Oberrheins zu einer Bergfahrt mit einer Ladung von 2000 Zentnern nöthig ist, mag folgendes dienen:

Von nachstehenden Orten ist die Entfernung:

	zu Lande.	zu Wasser abwärts.	zur Bergfahrt aufwärts sind nöthig.
	Stunden.		
1. Von Mainz nach Oppenheim	3 1/2	4	6
2. Von da nach Schmidtshausen wegen des zweimaligen Ueberschlagens	2	2 1/2	6
3. Von da bis Hamm . . .	1 1/2	2	4
4. „ „ Worms . . .	2	2 1/2	6
5. „ „ Mannheim . .	4	4 1/2	8
Gewöhnlich sind zur Bergfahrt von Mainz bis Mannheim 3 oder 4 Tage nöthig.	13	15 1/2	30
6. Von Mannheim bis Ketsch.	3	5	7
7. „ „ Speier . . .	1	2	3
8. „ „ Philippsburg .	2 1/2	4	6
9. „ „ Germersheim .	2 1/2	3 1/2	6
10. „ „ Schröck . . .	3	4	10
In gerader Linie von Mannheim bis Schröck rechnet man 10, übe. die hier benannten Orte aber 12 Stunden.	12	18 1/2	32
11. Von Schröck bis Neuburg, da hier das Schiffziehen durch Menschen geschieht . . .	5	6	12
12. Von da bis an die Murg . .	3	3	6
13. „ „ Iffezheim . .	2	2 1/2	6
14. „ „ Fort-Louis .	1 1/2	2	6

	zu Lande.	zu Wasser abwärts.	zur Bergfahrt aufwärts sind nöthig.
	Stunden.		
15. Von da bis Greffern . .	1 1/4	1 1/2	6
16. „ „ Helmlingen . ;	1 1/4	1 1/4	5
17. „ „ Freistätt . . .	1	1	3
18. „ zur Wanzenau . .	1	1 1/4	5
In gerader Linie rechnet man von Schröck nach Freistätt nur 13, über die hier genannten Orte aber 16 Stunden.	16	18 1/2	48

Zur Uebersicht der Kosten zu einer Bergfahrt theilt man hier folgendes mit:

1) Von Mainz bis Speier kostet die Miethe eines Pferdes 13 bis 14 fl.; die Nahrung für die Führer und Pferde kommt mehr als noch einmal so hoch.

2) Von Speier bis Schröck ist die Miethe für jedes Pferd 7 bis 8 fl.; mit der Nahrung verhält es sich eben so, wie vorhin ist angezeigt worden. Wenn daher für die Pferdemiethe von Mainz bis Schröck 21 fl. gerechnet werden, so muss man nothwendig für die Unterhaltung noch 24 bis 28 fl. dazuschlagen, wenn zumal die Fahrt länger als gewöhnlich dauert; so dass im Durchschnitt 44 bis 50 fl. für jedes Pferd mit Inbegriff der Führer zu rechnen ist.

Nimmt man daher 8 Pferde nur zu 44 fl. an, so beträgt dieses 352

Da zu *Schröck* die Ladung von 2000 bis 2100 Zentner getheilt, und auf zwei Schiffböden gebracht

Uebertrag 352

werden muss, jedes Fahrzeug aber 26 Menschen zum Ziehen, und 4 Mann auf das Schiff nöthig hat, so dass die 2 Fahrzeuge 60 Menschen bedürfen, der Lohn bis Freistätt aber 6 fl., bis Strasburg hingegen 8 fl. ist: so beträgt dieses für eine Fahrt nach Strasburg 480

Für die Kost dieser 60 Menschen, die gewöhnlich 8, oft auch 10 bis 12 Tage lang des Tages dreimal zu Essen, und jedesmal 1 Bouteille Wein bekommen, lässt sich für jeden Mann nicht weniger als 8 fl. rechnen, so dass dieses ebenfalls 480

und zusammen . . . . . fl. 1312

ausmacht; ohne die übrigen Kosten für Steuerleute, Schiffsknechte, Extra-Arbeiter beim Ein- und Ausladen, so wie verschiedene andere Nebenausgaben zu rechnen, die dem Schiffer auf einer solchen Reise zur Last fallen.

Um die Bergfahrten in den Gegenden des Oberrheins möglichst zu erleichtern, ist es nöthig, dass die Leinpfade für die Zukunft besser unterhalten und gereiniget werden, als es besonders während der Zeit, wo bloss die französische Administration des Octroi bestund, nicht geschehen ist.

Zur genauern Uebersicht dieser Leinpfade, welche zwischen Mainz und Strasburg, bald auf dem linken, bald auf dem rechten Ufer, hinziehen, und um zugleich die Orte zu kennen, wo bei den Waarentransporten zu Berg die Pferde von dem einen Ufer auf das andere übergesetzt werden müssen, wird folgendes dienen:

1) Von *Mainz* zieht der Leinpfad über *Weisenau* längs dem dortigen Rheindamm nach *Nackenheim*, und von da über Nierstein bis *Oppenheim*.

Nur in dem alleräussersten Falle, wenn, wie im Jahr 1814, das Wasser gar zu klein ist, müssen bereits bei *Nackenheim* für die Distanz von einer halben Stunde die Pferde auf das rechte Ufer übergesetzt werden, von wo dieselben oberhalb des Nackenheimer Wörths wieder auf die linke Seite herüber gebracht werden.

2) Bei *Oppenheim* ist eine neue Sprengung der Pferde über den Canal nöthig, die nicht ohne Auffenthalt der Schiffer vorzunehmen ist. Bei dem sogenannten *Stubengraben* wird alsdann auf das rechte Rheinufer unterhalb der bekannten *Schwedensäule* übergesetzt, von wo der Weg über *Erfeld* bis nach *Stockstadt* geht.

3) In der Gegend von *Schmidtshaus* wird von dem rechten auf das linke Ufer übergesetzt, wo der Leinpfad über *Hamm* und dem *Ilbersheimerhof* bis nach *Rheintürkheim* fortgeht, ohne dass jetzt weiter, wie vormals bereits bei *Hamm*, wieder auf das rechte Ufer übergesetzt werden müsste.

4) Von *Rheintürkheim* zieht der Leinpfad über *Worms* durch den *Dalbergerbusch*, längs der Petersaue und dem Canale von *Frankenthal* bei der Sandhöfer Fahrt vorbei, nach der Rheinschanze bei Mannheim.

5) Von hier geht es durch die Gemarkung von *Mundenheim* in der Gegend von *Altripp* nach *Otterstadt*, wo gemeiniglich auf die rechte Seite übergesprengt wird.

6) Bei *Ketsch* werden die Pferde schon wieder auf das linke Ufer übergesetzt, wo der Leinpfad über *Speier* bis oberhalb *Heiligenstein* fortgeht.

Vormals musste bei *Altlossheim* auf das rechte Ufer übergesetzt werden, wo der Weg bis nach *Rheinhausen* gieng, welches aber jetzt nicht mehr der Fall ist.

7) Oberhalb *Heiligenstein* wird für eine kleine Distanz auf das rechte Ufer übersgechlagen bis nach *Philippsburg*.

8) In der Gegend des *Mechtersheimerhofes* kommt man wieder auf die linke Seite des Flusses, wo der Weg durch die Gemarkungen von *Lingenfeld*, *Germersheim* und *Sondernheim* bis *Leimersheim* fortzieht.

Unterhalb *Leimersheim* war es, wo ehemals nach *Linkenheim* auf das rechte Ufer übergesetzt wurde; jetzt aber, da der Schröcker Grund sich zugelegt hat, muss man links bleiben bis *Neuburg* und *Moderen*.

Zwar wird zuweilen in der Distanz zwischen diesen beiden Orten bei besonderem Wasserstande auf das rechte Ufer übergeschlagen, allein es ist blos für eine kleine Strecke, so dass man sich bei *Moderen* schon wieder auf dem linken Ufer befindet.

9) Indem oberhalb dieses hier zuletzt genannten Ortes die Pferde auf das rechte Rheinufer übergesetzt werden, so geht es längs den Gemarkungen von *Steinmauern*, *Plittersdorf*, *Ottersdorf*, *Wintersdorf* und *Iffezheim* fort bis nach *Hügelsheim*.

10) Von *Hügelsheim* geht es wieder links über *Fort-Louis* bis nach *Drusenheim*.

11) Von dort zieht sich der Leinpfad wieder rechts bei *Greffern*, wo derselbe über *Grauelsbaum* und *Helmlingen* fortgeht, bis in die Gegend von *Freistätt*.

12) Unterhalb *Freistätt* wendet man sich hinüber nach der *Wanzenau*, von wo es fortgeht bis *Strasburg*.

Die eigentlichen Verbesserungen aber, welche eben bei diesen Leinpfaden Statt finden sollten, sind folgende:

1) Am *Kehleck*, unterhalb des gelben Hauses bei *Oppenheim*, muss nothwendig der Weg breiter gemacht werden.

2) Bei *Oppenheim* sollte billig eine Zugbrücke über den Canal angebracht seyn, um durch das Uebersprengen der Pferde den Schiffern keinen unnöthigen Auffenthalt zu verursachen.

3) Bei *Hamm* stehen mehrere Bäume im Weg, die weggehauen werden sollten.

4) In der Gegend des *Ilbersheimerhofs* ist der Weg nothwendig zu erhöhen, und vom Gesträuch zu reinigen.

5) Am *Türkheimer Fahrt* ist der Weg in einer kleinen Distanz breiter zu machen.

6) Ueber die *Gratsbach* sowohl, als über die *Pfrimm*, zwischen Rheintürkheim und Worms, sind die Brücken wohl zu unterhalten.

7) Eben so würde es nöthig seyn, eine Brücke oberhalb des *Salzgrundes* und bei dem *Roxheimer Loch* anzubringen.

8) Längs der *Petersaue* wäre der Weg zu reinigen, und oberhalb des Frankenthaler Canals müssten mehrere Obstbäume weggehauen werden, die zu sehr im Wege stehen.

9) Bei *Altripp* ist der Weg nothwendig vom Gesträuch zu reinigen.

10) Eben so müsste bei *Oberhausen* und in den sogenannten *Philippsburger Gängen* geräumt werden.

11) Im *Lingenfeldergrund* ist es höchst nöthig, die Brücke herzustellen.

12) Auch ist im *Lingenfelder Bann*, dem sogenannten *Pandurenkopf* gegenüber, ein schräger Hügel, worüber die Pferde passiren müssen, der billig zur Erleichterung der Fahrt sollte geschleift werden.

13) Bei *Germersheim* ist der Weg vom Gesträuch zu reinigen.

14) Oberhalb des Rheinbaues bei *Sondernheim* ist über den Graben nothwendig eine Brücke zu schlagen.

15) Eine Viertelstunde oberhalb *Wörth* stehen so viele Dornhecken im Weg, dass weder Menschen noch Vieh, ohne sich zu beschädigen, durchkommen können, und die nothwendig weggehauen werden müssen.

16) Von *Neuburg* aufwärts durch die *Eppenaue* muss der Weg von Gesträuch und Bäumen gereinigt werden.

17) Bei *Plittersdorf* stehen einige Obstbäume im Weg, welche die Passage versperren.

18) Bei *Fort-Louis* befinden sich von den alten Festungswerken mehrere Pfähle im Wasser, die bei niedrigem Wasserstande billig weggeschafft werden sollten.

19) Zwischen *Dahlhunden* und *Drusenheim* müsste geräumt weden.

20) Eben so würde im *Grauelsbaumer Bann*, *Herlisheim* gegenüber, der Weg vom Gesträuch zu reinigen seyn.

Von *Germersheim* an aufwärts, kann überhaupt bei den Leinpfaden keine weitere Verbesserung angebracht werden, als dass man fleissig nachsieht, damit keine Bäume, Dornhecken oder sonstiges Gesträuche im Wege stehen,

und dass diese auf die gemachte Anzeige der Steuerleute sogleich weggehauen werden. *)

Nach dieser Uebersicht der Transporte auf dem *Oberrhein*, und dessen, was zur Erleichterung derselben geschehen könnte, wollen wir noch einige Blicke auf die Schifffahrtsverhältnisse des Mains werfen.

Zunächst bei der Abtheilung, die man zwischen dem Ober- und Mittelrhein festgesetzt hat, ist die Mündung des Mains, der bereits mehr als 40 Flüsse und Bäche aufgenommen hat, ehe derselbe oberhalb Mainz in den Rhein tritt.

Unter allen Strömen, die sich in diesen Fluss ergiessen, ist dieser ohnstreitig der beträchtlichste und grösste, indem seine Wassermasse auf 2/5 gegen jene des Rheins gerechnet wird. Eine geraume Strecke fliessen beide Ströme neben einander fort, ohne dass ihre Gewässer sich mit einander vermischten, so dass man die Linie des Unterschieds nach ihren von einander abweichenden Farben deutlich bemerken kann, und dass selbst der über eine Stunde abwärts liegende Ort Biberich, noch *Biberich am Main* genannt wird. So ansehnlich die Schifffahrt auf dem Main auch ist, so würde dieselbe dennoch um vieles wichtiger für den Rhein seyn, wenn jener Fluss nicht die drei grossen Krümmungen hätte, die von

*) Indem von demjenigen, was hier zur Verbesserung der Leinpfade am Oberrhein ist angezeigt worden, in der jüngsten Zeit bereits mehreres von der provisorischen Verwaltung des Rheins ist hergestellt worden; so dürfte hauptsächlich dasjenige zu berücksichtigen seyn, was jenseits der Mündung der Lauter auf dem linken Ufer des Rheins noch in dieser Hinsicht zu verbessern seyn wird.

der besondern Natur des Bodens, durch welchen derselbe fliesst, sich veranlasst finden, und wodurch die Fahrten auf demselben so sehr aufgehalten werden.

Die bis jetzt bestehende Handelsschifffahrt auf dem Main gewährt den offenbaren Beweis, wie sehr die Transporte verspätet werden, wenn dieselben nicht neben der *Freiheit* zugleich einer gewissen *Regularität* unterworfen sind.

Aus den Häfen des Obermains, so wie aus jenen des mittleren- und Untermains, werden, wie billig, die Fahrten ohne Hinderung nach dem Rhein unternommen. In Rücksicht der Rückfrachten von dort, ist indess bis auf die jüngsten Zeiten nicht ganz das System befolgt worden, wodurch der Transport der Güter zu Berg beschleunigt werden könnte. Indem in dem Hafen von Mainz nur eine einzige Rangfahrt für den Main bestund, und immer nur ein und derselbe Schiffer alle nach den oberhalb Würzburg gelegenen Häfen bestimmte Waaren mitnahm, mit welchen derselbe, der Regel nach, alle vierzehn Tage abfahren musste.

An dieser Rangfahrt nahmen alle Schiffer vom Ober- und Mittelmain, wie die Würzburger, Kitzinger, Markbreiter, Markstefter, Schweinfurter und Bamberger, gleichen Antheil.

Durch die Mittheilnahme der Schweinfurter und Bamberger wurden die Schiffer der mittleren Mainhäfen offenbar benachtheiligt, weil die Bergladungen für Würzburg, Markbreit und Marksteft weit bedeutender sind, als jene für Bamberg.

Die Markbreiter und Markstefter Schiffer haben mehrmals angetragen, dass die Schweinfurter und Bamberger ihren eigenen Rang erhalten mögten, als in welchem Falle sie sich denn ihrerseits anheischig machen wollten, alle 10 Tage abzufahren, und in 14 Tagen nach der Abfahrt die für ihre Häfen bestimmten Güter abzuliefern.

Die den Bamberger und Schweinfurter Schiffern zugestandene Concurrenz in dem Hafen zu Mainz, dürfte in der That für den Mainhandel eben nicht als vortheilhaft angesehen werden können, da die Güter so sehr dadurch aufgehalten werden, indem jene Schiffer unterwegs so lange zum Ausladen brauchen, und alle Versendungen für den Obermain verspätet werden.

Aus eben dieser Ursache hat sich früher Miltenberg, und späterhin Wertheim gleichsam zu Stapelplätzen erhoben, von wo die Eigenthümer ihre Waaren zu Lande bezogen haben: da, zumal durch die vielen Zölle auf dem Main, die Landfracht der Wasserfracht um vieles näher kommt, und dabei der Kaufmann seine Güter weit früher erhält. Es scheint, dass blos, weil die Thalladungen von Bamberg und Schweinfurt so beträchtlich sind, man in dem Hafen zu Mainz diese Concurrenz zugestanden habe, die offenbar dem wahren Interesse des Mainhandels so entgegen ist.

Um diesem letztern daher besser zu entsprechen, sollte billig die Schifffahrt des Mains zu Berg folgende drei Abtheilungen erhalten, dass man nemlich unterschiede:

1) die Ladungen, welche für die Häfen des *Untermains* von Aschaffenburg bis Wertheim inclusive gehörten;

2) die, welche für die Häfen des *Mittelmains* zwischen Kitzingen und Wertheim bestimmt sind;

3) endlich diejenigen, welche für die Häfen des *Obermains* oberhalb Kitzingen ihre Bestimmung hätten.

Für jede dieser drei Distanzen würde alsdann eine eigene Rangfahrt zu Mainz einzurichten seyn, an welcher jeder zünftige Schiffer, welcher zu einem von den Häfen, die in dieser Stromstrecke sind, gehörte, Theil nehmen könnte. Indem dann jeder sich mit einer Ladung von ohngefähr 1000 Zentner begnügen müsste, und genöthiget würde, ohnweigerlich nach Ablauf von 10 Tagen abzufahren, wenn ihm auch noch so wenig Gut zu Theil geworden wäre: so würde nicht allein mehr Ordnung in die Mainschifffahrt überhaupt dadurch kommen, und alle Verzögerungen der Transporte aufhören, da jetzt die Ladezeit zuweilen zwischen 14 Tagen bis 3 Wochen gedauert hat, sondern der Güterzug nach den Häfen des Mains würde künftighin weit häufiger seyn.

Wenn wir einen Blick auf die Zolleinrichtung des Mains werfen, so finden wir, dass an folgenden 32 Orten die Schifffahrtsgebühren entrichtet werden:

I. Auf dem *Obermain* bis nach Kitzingen wird auf nachstehenden 7 Zöllen die Abgabe entrichtet:

1) zu Hermanstein;
2) „ Bamberg;
3) „ Eltmann;
4) „ Hassfurt;
5) „ Schweinfurt;
6) „ Schwarzach;
7) „ Kitzingen.

II. Längs der Stromstrecke des *mitttern Mains* finden sich folgende 12 sogenannte ganze und halbe Zölle errichtet:

1) zu Markbreit;
2) „ Ochsenfurt;
3) „ Würzburg;
4) „ Carlstadt;
5) „ Carlenburg;
6) „ Zwing;
7) „ Gemünden;
8) „ Langen-Prodzelten;
9) „ Lohr;
10) „ Neustadt;
11) „ Rothenfels;
12) „ Homburg.

III. Auf dem *Untermain* endlich sind an nachstehenden dreizehn Orten sieben ganze und sechs halbe Zölle zu entrichten:

1) zu Wertheim;
2) „ Stadt-Prodzelten;
3) „ Freudenberg;
4) „ Miltenberg;
5) „ Klingenberg;
6) „ Obernburg,
7) „ Aschaffenburg;
8) „ Stockstadt;
9) „ Seligenstadt;
10) „ Steinheim;
11) „ Hanau;
12) „ Frankfurt;
13) „ Höchst.

Von den 26 Zöllen, welche von Kitzingen herab gezahlt werden, sind 12 ganze, die übrigen aber halbe Zölle.

Der ganze Zoll, wo für jeden Zentner 2 1/2 Kreuzer bezahlt werden, wird an folgenden Orten erhoben:

1) zu Kitzingen;
2) „ Markbreit;
3) „ Würzburg;
4) „ Lohr;
5) „ Homburg;
6) „ Wertheim;
7) „ Freudenberg;
8) „ Miltenberg;
9) „ Aschaffenburg;
10) „ Hanau;
11) „ Frankfurt;
12) „ Höchst.

Ausser dem ganzen Zoll wird besonders noch zu Miltenberg von jedem Gulden 15 kr. Ueberschlag gezahlt, welches also den vierten Theil des Werths von dem Anschlag macht.

Uebrigens rechnet man von einem Gulden Gebühr 12 kr. Accidenzien für die Beamten, so dass also der fünfte Theil der Gebühren, Accidenzien wären.

Dieses sind die wenigen Data, welche man von der Zollverfassung des Mains hat erhalten können. Denn tiefer in das Wesen dieser Zolleinrichtungen einzudringen, ist es nicht möglich gewesen; nur hat man oft und vielfältig über willkührliche Behandlungen, welche auf dem einen und andern Zoll statt fänden, klagen gehört, und

stets ist von den Zollpflichtigen, welche mit Fahrzeugen oder Flössen den Main herabgekommen sind, der Wunsch geäussert worden, dass doch in Hinsicht der Entrichtung der Gebühren auf dem Main dieselbe gesetzliche Ordnung wie auf dem Rhein herrschen möge. Da nun, nach den Beschlüssen der Wiener Congress-Commission, der Main in seiner Verwaltung eben so wie der Rhein organisirt werden soll, und überdies der grösste Theil der Mainzölle jetzt von der so einsichtsvollen königl. baierischen Regierung abhängt, so lässt sich erwarten, dass nun bald eine bestimmtere Ordnung eintreten werde, wodurch dieser so bedeutende Fluss von den übermässigen Abgaben befreit werden wird.

Schon nach den Bestimmungen der Octroiconvention wurde Frankfurt als ein Hafen angesehen, welcher auf den Rhein- und Mainhandel einen besonders wichtigen Einfluss habe. Ausser den sehr bedeutenden Versendungen, welche von da aus den Main hinauf gemacht werden, erstrecken sich die Handelsverbindungen dieser Stadt bis in die Länder, welche jenseits der Donau liegen. Den Rhein aufwärts steht dieselbe in unmittelbarem Verkehr mit Strasburg, Basel und der übrigen Schweitz; mittelst des Neckars gehen die Fahrten von da bis Heilbronn, als von wo sogar vor der Mitte des vorigen Jahrhunderts eine Art von regulären Marktschiff alle Woche ankam. Den Rhein abwärts steht Frankfurt nicht allein vermittelst der Mosel mit dem Innern von Frankreich in genauer Verbindung, sondern es bezieht auch über Antwerpen und Cöln seine englischen und niederländischen Waaren.

Uebrigens ist es bekannt, welchen thätigen Einfluss diese Stadt auf den nördlich-deutschen Handel hat. Nichts ist daher, besonders in Rücksicht des Rhein- und Mainhandels, wünschenswerther, als dass die Schifffahrtseinrichtungen in den dortigen Häfen auf den gleichen Fuss gesetzt werden mögten, wie selbige in den Hafen des Rheins statt finden.

Bei den Schiffen, die aus dem Main nach den Häfen des Rheins kommen, unterscheidet man diejenigen,

1) welche blos zum Transport des Holzes dienen, deren es zweierlei Gattungen giebt:

a) Schellige von 300 bis 400 Zentner.

b) Ruderschellige von 800 bis 1200 Zentner.

2) Die, welche zum Gütertransport gebraucht werden, wovon man folgende kennt:

a) Himpelnächen von 150 bis 400 Zentner.

b) Doppelnächen von 500 bis 600 Zentner,

c) Die grössern Güterschiffe auf dem Main haben 1500 bis 1800 Zentner Ladungsfähigkeit.

Die Einmündung des Mains in den Rhein hatte ehemals, eben so wie jene des Neckars, eine ganz andere Richtung, indem derselbe sich in einer ziemlich spitzigen Beugung nahe bei Cassel in den Rhein ergoss; jetzt bildet die Mündung des Mains aber mit diesem Hauptfluss gleichsam einen rechten Winkel, und hemmt dadurch besonders zur Winterszeit den Ablauf seines eigenen Gewässers. Daher enstehen nicht allein oberhalb des linken Ufers dieses Flusses sehr häufig Ueberschwemmungen, sondern da gewöhnlich der Main seine Eisdecke um einige Tage früher bricht, als der Rhein, so hat auch dieser Fluss

selbst nicht den so schleunigen Ablauf, als es bei einer schiefern Richtung der Mündung des Mains statt haben würde. Der Main würde alsdann statt den Abfluss der Gewässer des später losbrechenden Rheins aufzuhalten, denselben vielmehr befördern. Auch würde die Strömung des Eises vom Main nicht direct nach dem linken Ufer zugehen, sondern es würde seitwärts ablaufen.

Die Gegenden der beiden Ufer dieser Flüsse würden daher offenbar dadurch gewinnen, wenn der alte Ausfluss des Mains wieder hergestellt würde; besonders ist bei der dermaligen rechtwinkeligen Mündung der grosse Nachtheil, dass wenn, wie es zuweilen geschieht, die Gewässer des Rheins höher, als die des Mains stehen, das Flussbett dieses letztern Stroms bei der Mündung sich immer mehr erhöhen muss, weil alsdann der gehemmte Ausfluss des Mains den Sand und die Kiesel nicht mehr fortwälzen kann, so dass diese Mündung zum grossen Nachtheil für die Mainschifffahrt immer seichter wird. Zwar scheint der gegenseitige Druck der beiden Flüsse zu andern Jahreszeiten dieses wiederum in etwas zu verbessern, indem die, bei der Mündung des Mains sich anhäufenden, Sandbänke nach und nach weiter abwärts geschoben werden, welches bei kleinem Wasser zwischen der Mündung des Mains und Cassel sehr sichtbar ist. So wie sich jedoch hier das rechte Ufer des Mains erhöht, so muss das linke Ufer des Rheins zum grossen Nachtheil der Stadt Mainz sich stets vertiefen, und nach und nach immer mehr ausgespült werden.

Auf eine, an sich leicht zu bewirkende, andere Leitung des Ausflusses des Mains, wird daher um so

mehr mit der Zeit die gehörige Rücksicht genommen werden müssen, als man sonst zu befürchten hätte, dass derselbe mittelst eines Ausbruchs, welcher dem seiner Mündung nahe liegenden Ort Kostheim sehr gefährlich werden könnte, sein altes Bett von selbst wieder aufsuchte.

III. Allgemeine Bemerkungen über die Schifffahrt auf dem Mittelrhein.

Unter der Benennung des Mittelrheins begreift man gewöhnlich die Distanz, welche der Rhein zwischen Mainz und Cöln durchfliesst. Da sich auf diesem Theile des Stroms die Transporte des Ober- und Niederrheins, so wie die des Mains und der Mosel, gleichsam begegnen, so ist die Schifffahrt zwischen den eben genannten Häfen äusserst thätig; nothwendig werden daher auch die besondern Bestimmungen, welche nach dem neuen Schifffahrts-Reglement für dieselben festzusetzen seyn werden, mit vorzüglicher Berücksichtigung der dieser Stromstrecke besonders eigenen Schifffahrtsverhältnisse, zu entwerfen seyn.

Die glückliche Lage von Mainz, in der Mitte der Linie zwischen der Schweitz und Holland, von wo aus Handelsverbindungen eben so leicht mit den Häfen des Oberrheins, als mit jenen des Neckars und des Mains, so wie mit denen der Mosel und den Häfen des Niederrheins zu unterhalten sind, hätte schon längst diese Stadt, nächst Cöln, zum vorzüglichsten Handelsplatz des Rheins machen sollen. Durch die von jeher so thätige