Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Rhein nach der Länge seines Laufs und der Beschaffenheit seines Strombettes

Ockhart, Josef Franz

Mainz, 1816

I. Von der Schifffahrt des Rheins überhaupt

urn:nbn:de:bsz:31-119386

Visual Library

I. Von der Schifffahrt des Rheins überhaupt.

Wenn man die Schifffahrt, welche auf den Flüssen statt hat, im Allgemeinen betrachtet, so findet sich sehr selten der Fall, dass das Bett derselben überall von einer solchen Beschaffenheit sey, dass die Transporte durchgehends mit den nemlichen Fahrzeugen unternommen werden können. Sehr häufig tritt vielmehr der Fall ein, dass für gewisse Flussstrecken der Bau der Schiffe ganz anders seyn muss, um auf eine sichere Weise die Waarentransporte damit bewirken zu können.

Ein anderer Unterschied findet sich gewöhnlich auch darin, dass zuweilen zwar *zu Thal* die Fahrt ganz ungehindert mit denselben Fahrzeugen betrieben werden kann; da hingegen aber bei der *Bergfahrt* sich solche Schwierigkeiten zeigen, dass es nicht wohl möglich ist, für die verschiedenen Distanzen die gleichen Schiffe beibehalten zu können.

Bei fast allen grösseren deutschen Flüssen finden sich dergleichen Abänderungen in der Strombahn; nur ist bei dem einen der Unterschied zwischen der verschiedenen Beschaffenheit des Bettes grösser, als bei dem andern, indem es zuweilen solche Abweichungen in den Stromstrecken eines Flusses giebt, dass die Fahrzeuge, welche in der einen Distanz denselben beschiffen, nicht wohl zugleich in der darauf folgenden Strecke gebraucht werden können. Aus eben dieser Ursache trifft man in der Schifffahrt aller dieser Flüsse gleichsam *gewisse Abschnitte* an, welche theils durch die Natur ihres Bettes selbst vorgeschrieben sind, theils aber auch wegen der Länge

der Linie eines Stroms, rücksichtlich der schleunigen Handelstransporte, für nöthig erachtet werden. Denn es ist wohl nicht zu läugnen, dass es für den Handel seine besondern Vortheile hat, wenn auf einer allzulangen Linie der Fahrten gewisse Stationen angetroffen werden, wo sich die Waaren gleichsam sammeln, um alsdann, auf eine reguläre Weise, ohne grossen Aufenthalt nach den verschiedenen Directionen des Flusses weiter spedirt werden zu können.

Diese auf den grössern Flüssen fast durchgehends angetroffene Abtheilungen der Schifffahrt, obgleich dieselben ursprünglich meistens auf die Natur ihres Bettes gegründet waren, sind doch mit der Zeit dadurch als nachtheilig für die Benutzung des Stroms angesehen worden, dass man eine Art von *Zwang*, rücksichtlich des Umladens der Güter, dabei mit eingeführt hat, als welches man gewöhnlich unter dem Namen *Stapelrecht* begreift, und wogegen, wegen der dabei statt gefundenen Missbräuche, in neuern Zeiten so sehr geeifert worden ist, da zumal auch hie und da ein solches Umladerecht behauptet wurde, wo die Natur des Stroms eben keinen Abschnitt für die regelmäsige Schifffahrt erforderte.

Auf den vorzüglichsten deutschen Flüssen überhaupt, wurden bisher folgende Häfen als Stationsplätze angesehen, wo jenes Umladerecht statt fand:

1) Auf der *Donau*: die Städte *Regensburg*, *Ingolstadt* und *Passau*;
2) Auf der *Elbe*: „ „ *Magdeburg* und *Hamburg*;
3) Auf der *Oder*: „ „ *Breslau* und *Frankfurt*;

4) Auf der *Weser*: die Städte *Minden* und *Bremen;*
5) Auf dem *Rhein*: „ „ *Mainz* und *Cöln.*

Ohne hier zu untersuchen, in wiefern bei diesen verschiedenen Häfen es unbedingt nach der Natur dieser Ströme nöthig war, dass die Umladungen auf andere Fahrzeuge hätten geschehen müssen, so kann man doch nicht läugnen, dass hie und da schon *die lange Linie*, von dem einen Ende des Stroms zu dem andern, einen dergleichen Abschnitt erheischte. Denn so lässt sich, besonders *in Rücksicht des Rheins*, die Bemerkung machen, dass zwar die Verschiedenheit des Bettes dieses Flusses nicht so gross ist, dass Schiffe von einer gewissen Grösse, welche zu Berg nach den oberrheinischen Häfen, bis Mannheim und Schreck, so wie selbst, mit der nöthigen Lichtung, bis nach Freistädt und Strasburg gehen, nicht auch zu Thal nach den mittel - und unterrheinischen Gewässern fahren könnten. Indess ist es doch gewiss, dass es nicht mit der gleichen Sicherheit geschieht, und dass schon wegen der Länge der Fahrt auf dem Rhein, die bekanntlich, dem krummen Laufe des Flusses nachzurechnen, von Strasburg bis zu den Grenzen von Holland über 130 Stunden beträgt, ohne gewisse Ruhepunkte sich nie eine solche reguläre Handelsschifffahrt zwischen den ober- und niederrheinischen Häfen etabliren wird, wie selbige für das allgemeine Beste und für die Aufrechthaltung des Credits der Rheinschifffahrt nöthig ist.

Da der Rhein einer der grössten Flüsse des westlichen Theils unserer Erdfeste ist, und schon jetzt, noch ehe die oben erwähnten wichtigen Vereinigungen mit andern Flüssen statt finden, als das belebendste Verbindungs-

mittel des Handels für alle die Länder angesehen werden kann, welche zwischen der *Maas* und *Mosel* einerseits, so wie zwischen der *Lippe*, der *Ruhr* und *Lahn*, ferner dem *Main* und dem *Neckar* andrerseits liegen: so muss auch die Schifffahrt, welche auf denselben statt findet, nach diesem besonderen Gesichtspunkte betrachtet, und, rücksichtlich der Verschiedenheit der Transporte, die *Handelsschifffahrt*, die sich mit den regulären Ladungen der Transitogüter beschäftigt, von den übrigen *gewöhnlichen Fahrten* wohl unterschieden werden; indem durch diese letztere blos die Transporte von Landesprodukten oder von solchen Gegenständen besorgt werden, die, nicht um des Handels willen, sondern einzig wegen der Consumtion und des Verkehrs der Bewohner der rheinischen Provinzen unter sich, von einem Theile des Stroms zu dem andern zu bringen sind.

Wenn diese letztere Gattung der Fahrten einen sehr hohen Grad von Freiheit verlangt: so erfordert die erstere, nemlich *die Handelsschifffahrt*, eine desto grössere *Regularität*, damit die so wichtigen Zwecke der *Sicherheit*, der *Beschleunigung* und *Wohlfeilheit* der Transporte, welche überall der Handelsstand zu fordern berechtigt ist, dadurch erreicht werden können.

Offenbar stimmt es nicht ganz mit der Erfahrung überein, wenn man behauptet, dass durch die *Freiheit* allein alles erwirkt werden könne, was die Vortheile des Handels und der Credit der Schifffahrt eines Flusses erheischten; im Gegentheile ist zu befürchten, dass, ohne eine wohleingerichtete *Polizei*, keiner der so wichtigen Zwecke erreicht werden wird, von welchen so eben ist

gesprochen worden, und dass durch eine ungebundene Freiheit alle die Vortheile sehr leicht verlohren gehen könnten, welche bisher, zum Besten der Beschleunigung der Handelstransporte, auf dem Rheine bestanden haben.

Ausser der *Aufsicht* und *Ordnung*, welche für die Handelstransporte überhaupt erfordert werden, müssen dieselben auch vorzüglich in *gut eingerichteten Fahrzeugen*, die wegen ihrer Grösse die gehörige Sicherheit gewähren, durch *wohl erfahrne Schiffer* gemacht werden; so dass daher dieselben nicht einem Jeden, der nicht gehörig dazu qualifizirt ist, anvertraut werden können.

Wenn es nicht geläugnet werden kann, dass die in grösseren Schiffen gemachten Waarentransporte immer eines höheren Grades von Sicherheit geniesen, als die, welche mit kleinen Fahrzeugen verführt werden, und dass hauptsächlich hier Alles auf das richtige Verhältniss ankomme, in welchem der Bau und die Grösse der Fahrzeuge zu der Beschaffenheit des Flussbettes in den verschiedenen Stromstrecken sich befinden: so wird man zugeben müssen, dass die *bestgeeignetesten* Fahrzeuge für die Handelsschifffahrt in den verschiedenen Strecken des Rheins folgende sind:

1)	Zwischen	*Basel* u. *Strasburg*	die von	600	bis	800	Ztr. Ladf.
2)	„	*Strasburg* u. *Schröck*	„	1500	„	2000	„
3)	„	*Schröck* u. *Mainz*	„	2000	„	2500	„
4)	„	*Mainz* u. *Cöln*	„	2500	„	3500	„
5)	„	*Cöln* u. *Holland*	„	4000	„	6000, höchstens 8000 Zentnern Ladungsfähigkeit.	

Wenn auch für einige dieser hier bezeichneten Stromstrecken wirklich grössere Fahrzeuge hie und da existi-

ren, so ist es desswegen doch noch nicht entschieden, ob dieselben, nach den Grundsätzen einer guten Flusspolizei, auch wirklich da geduldet werden sollten.

Wollte man hingegen sagen, dass, wenn in Zukunft eine bessere Verordnung wegen des *Baues* der Schiffe auf dem Rhein geltend gemacht würde, man alsdann auch die Fahrzeuge für die sämmtlichen Stromstrecken um so mehr anpassend würde herstellen können, als

1) Der Bau der *ober* - und *mittelrheinischen Schiffe* nicht sehr von einander abweicht; und

2) Der Fahrwasserstand an mehreren Orten zwischen Cöln und Holland bei niederem Wasser noch fast geringer ist, als zwischen *Andernach* und *Cöln*, so, dass also der Natur des Flussbettes nach, keine grössere Schiffe auf dem *Unterrhein*, als auf dem *Mittelrhein* seyn sollten, so muss man bemerken: dass eine solche Abänderung in der Schifffahrt nicht so schleunig wird vorgenommen werden können, und dass, wenn es sich auch in der That so befände, dass einzig durch die Grösse der holländer Schiffe Cöln bisher zu einer Stationsstadt gemacht worden sey, dennoch die Sicherheit der Waarentransporte auf dem Unterrhein, wo, wegen der Fläche des Landes, die Stürme eine weit grössere Gewalt ausüben können, jene grosse Schiffe nicht gänzlich verbannt werden dürfen.

Da in dem Fall, wenn man jemals von dem Grundsatze ausgehen wollte, dass eine allgemeine Durcheinanderfahrt auf dem Rhein mit den gleichen Fahrzeugen statt finden sollte, zuvor die grösseren Schiffe verboten werden müssten: so würde dieserwegen noch ein be-

stimmter Termin anzuberaumen seyn, binnen welchem die *gleichen Fahrzeuge* auf dem Flusse geduldet werden sollten. Man sieht hieraus, zu welcher höchst sonderbaren Masregel hierunter geschritten werden müsste, und wie sehr sowohl der Handels- als der Schifferstand sich dieserhalb zu beklagen Ursache hätte, da es zumal ausgemacht ist, dass die grösseren Schiffe auf dem Rhein, in sofern dieselben nemlich der Stromstrecke angemessen sind, einen weit höheren Grad von Sicherheit für die glückliche Ueberfahrt der Transporte gewähren, als die kleineren, und dass die Schiffer viel weniger Kosten haben, wenn sie ihre Ladungen in einem grösseren Fahrzeuge fortbringen können, als wenn sie mehrere kleine Nachzüge nöthig haben.

Offenbar ist es übrigens blos der Eigennutz gewinnsüchtiger *Commissionäre*, welche eine solche *ordnungslose Durcheinanderfahrt* zu begünstigen suchen, die den Vortheilen der eigentlichen *Waareneigenthümer*, und folglich auch dem *wirklichen Credit der Rheinschifffahrt* so entgegen seyn würden; indem die Schiffer es selbst eingestehen, dass auch die Erfahrensten unter ihnen nur auf derjenigen Stromstrecke die Transporte mit Sicherheit unternehmen können, wo sie mit den Gefahren der Schifffahrt genau vertraut sind, und dass es ihnen nicht wohl zugemuthet werden könne, über die ihnen bekannten Distanzen hinauszufahren, indem sie alsdann für kein Unglück verantwortlich wären, welches ihnen dort begegnen könnte.

Indem der *Credit der Rheinschifffahrt* hauptsächlich auf dem Vertrauen beruht, welches die guten Masregeln,

die in den Häfen und auf dem Flusse für die Sicherheit der Güter getroffen werden, den *Waareneigenthümern* einflösen: so ist es äusserst wichtig, dass das grössere und allgemeine Interesse dieser letztern, nicht den blosen Privatvortheilen ihrer *Geschäftsführer* aufgeopfert werde.

Seitdem in dem 5ten Artikel des pariser Friedens das Wort *Freiheit* für die Fahrten des Rheins ist ausgesprochen worden, haben sich gleichsam zweierlei Partheien gebildet, wovon die erste eine solche ungebundene Freiheit verlangt, welche dem bisherigen Schifffahrtssystem ganz entgegengesetzt seyn würde; während die andere nur auf einer vorsichtigen Abänderung der bisherigen Verordnungen besteht, damit der grosse Zweck der durch den Rhein zu begünstigenden Handelsvortheile der Staaten, im Allgemeinen, desto sicherer erreicht werden möge.

Da es von der äussersten Wichtigkeit ist, diese beiderlei Ansichten näher zu würdigen, indem für die Zukunft so Vieles davon abhängt: so wird hierüber bei einer anderen Gelegenheit ausführlicher zu reden seyn. Für jetzt bemerkt man nur, dass es sicher nicht zur Erhöhung des Credits der Rheinschifffahrt beitragen würde, wenn nach den einseitigen Wünschen kurzsichtiger Commissionäre und ihrer Begünstiger

1) Ohne Festsetzung einer bestimmten Ordnung es künftig jedem, und auch dem unwissendsten Schiffer, erlaubt seyn sollte, Handelstransporte, selbst in oft sehr gebrechlichen Fahrzeugen, zu machen.

2) Wenn den Nebenströmlern gleiche Rechte, wie den rheinischen Schiffern, zugestanden würden, ohnge-

achtet ihre Nachen und Schellige der Schifffahrt auf diesem Fluss nicht immer ganz angemessen sind.

3) Wenn die so hoch gepriesene Freiheit für die Fahrten auf dem Rhein in eine solche Ungebundenheit, rücksichtlich der Handelstransporte, ausartete, dass jeder, auch nicht qualifizirte Schiffer, sein Fahrzeug in den Häfen zum Einladen beistellen könnte, oder ein Schiffer dem andern die an Bord habenden Güter ohne weitere Aufsicht übergeben könnte.

4) Eben so nachtheilig würde es seyn, wenn alle Rangfahrt aufgehoben, und jeder Spediteur oder Handelsfactor den ersten besten Schiffer wählen dürfte, der unter der gewöhnlichen Fracht die Transporte übernehmen wollte.

5) Wenn die Frachten gar nicht mehr regulirt würden, und der Schiffer sich ganz der Discretion der Spediteurs überlassen sähe.

6) Wenn man die Ladungen in den Häfen dadurch versplitterte, dass die einzelnen Transporte nur dem Wenigstnehmenden zugesprochen würden, und der rechtliche Schiffer auf keine *Rückfracht* mehr zählen könnte.

7) Wenn das vorzüglichere Interesse der entfernteren Waareneigenthümer, welche gern die volle Fracht gegen die Bedingung bezahlen, dass ihre Transporte in *dauerhaften Fahrzeugen* auf das *sicherste* und *schleunigste* gemacht werden, dem Vortheile ihrer blosen Geschäftsführer aufgeopfert würde, die alles nur auf die wohlfeilste Art wegzuschaffen suchen.

8) Wenn endlich die Schiffer in ihrem Verdienst so geschmälert würden, dass sie ihre Fahrzeuge nicht mehr

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-