Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

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

Ockhart, Josef Franz

Mainz, 1816

III. Der Rhein in seiner Verbindung mit andern Flüssen, [...]

urn:nbn:de:bsz:31-119386

Visual Library

Wir sehen hieraus, wie unbeträchtlich im Allgemeinen die westlich-südlichen Flussgebiete unseres Continents gegen die ost-nördlichen sind, wo eine zusammenhängendere Erdstrecke sich befindet.

In Vergleichung mit dem *Rhein*, kommt keines der europäischen Flussgebiete demselben in seiner Ausdehnung so nahe, als jenes der *Weichsel*. Gegen das grosse Gebiet der *Donau*, die, nach *Fabri*, bei ihrem Ausfluss ins schwarze Meer 500 Fuss breit und 15 Fuss tief seyn soll, beträgt jenes des Rheins noch nicht den vierten Theil; dagegen stehen jene der *Oder* und *Elbe* noch gegen die Ausdehnung des Rheins um vieles zurück.

III.

Der Rhein in seiner Verbindung mit andern Flüssen, als einer der wichtigsten Canäle, auf welchen sich der Handel und die Schifffahrt von den verschiedenen Gegenden unserer Erdfeste begegnen.

Die Bestimmung des Rheins ist nicht blos ein Haupthandelsstrom für Deutschland zu seyn, sondern dereinst den grossen Canal zu bilden, auf welchem aus den entferntesten Gegenden Europens der Handel getrieben werden soll.

Schon jetzt werden durch ihn gleichsam die Gefilde der bündnerischen Alpen, mit den übrigen Theilen der

Schweitz, so wie mit Deutschland, Elsass und den gewerbsamen Niederlanden in nähere Verbindung gesetzt. Auf keinem bessern Wege können auch die an so mancherlei Erzeugnissen reichen Länder, welche seine Gewässer durchströmen, ihre Producte gegen einander austauschen, als auf diesem. In Zukunft werden aber selbst die entferntesten Meere mittelst des Rheins mit einander in nähere Vereinigung kommen, wenn besonders alle die grossen Ideen der vorgeschlagenen Verbindungen der deutschen Flüsse unter sich, zur Wirklichkeit werden gebracht worden seyn.

Zu jener Zeit, wenn einerseits der Rhein mit der Rhone, mittelst des Elsasser Canals und des Doubs, der sich in die Saone ergiest, und andrer Seits mittelst des Mains mit der Donau verbunden seyn wird, lässt es sich voraussehen, dass selbst ein Theil des entferntesten Handels über diesen so höchst wichtigen Fluss seinen Zug nehmen wird, indem alsdann eben so eine Verbindung des mittelländischen, als des schwarzen Meeres mit der Nordsee zu Stande gebracht worden seyn wird.

Indem das schwarze Meer, nach seinen Begrenzungen, der Mittelpunkt des levantischen, persischen und selbst des ostindischen Handels zu seyn verdient, in dessen Häfen die europäischen Handelsgegenstände gegen die Producte Asiens und Afrika's ausgetauscht werden könnten, so dürften alsdann vielleicht mit Vortheil die alten Handelswege von Indien her erneuert werden, indem die süd - indischen Waaren durch Caravanen bis zum *kaspischen* und *asow'schen Meer*, und von da die Donau herauf, mittelst einer ununterbrochenen Wasser-

strasse, nach den Niederlanden und der Nordsee gebracht werden könnten.

In neuern Zeiten hat man zwar davon gesprochen, dass bereits vielleicht vom *Bodensee* aus eine Verbindung der Gewässer des Rheins mit jenen der Donau zu Stande gebracht werden könnte, indem Verbindungscanäle zwischen *Ueberlingen* und *Mengen* an der Donau, oder zwischen *Lindau* und *Kempten* an der Illez, welche oberhalb Ulm in die Donau fällt, angelegt würden; *) allein, ohne der Schwierigkeiten zu gedenken, die diese Flussvereinigungen mit dem Bodensee haben würden, könnte auch kein sehr grosser Zweck dadurch erreicht werden, so lange die Schifffahrt, welche auf diesem See mit ziemlich beträchtlichen Fahrzeugen statt hat, nicht mit der übrigen Schifffahrt des Rheins in eine nähere Verbindung gesetzt seyn würde.

Zwar ist es nicht zu läugnen, dass bereits jenseits des Felsendamms, der den Rhein bei Schaffhausen durchzieht, und alle weitere Communication mit den folgenden Theilen des Stroms für die Handelstransporte unterbricht, eine Schifffahrt besteht, die für die angrenzenden Lande sehr bedeutend ist, und wovon wir sogleich weiter sprechen werden; auch bieten die Häfen des Bodensee's sehr gute Schiffswerften dar; allein selbst die folgende, mehr als 30 Stunden lange, Stromstrecke zwischen

---

*) Auch noch auf einem andern Wege glaubt man, dass die *Donau* mit dem *Bodensee* vereinigt werden könne, nemlich durch die *Kanzach*, den *Federsee* und die *Schüsse*, die, von Schussenried her, sich unterhalb *Langen-Argen* in den See ergiest.

Siehe *Posselts* allgemeine Zeitung vom 23ten October 1798.

Schaffhausen und Basel ist nicht geeignet, eine blühendere Schifffahrt zuzulassen, bis nicht alle die Hindernisse beseitigt seyn werden, welche sich dem sichern Transporte der Handelswaaren dort entgegen setzen. Da so wenig von den Schifffahrtsverhältnissen bekannt ist, welche auf jenem obersten Theil des Rheins statt finden, so wird es nöthig seyn, hier folgendes darüber zu bemerken:

Schon sogleich nach der Verbindung des Vorder- und Hinterrheins bei Reichenau in Graubündten, wird der in seinen zwei Armen vereinte Fluss mit kleinen Flössen belastet; die Schiffbarkeit desselben fängt aber eigentlich erst in der Gegend von Chur an, nachdem der Plessur, der von dieser Hauptstadt Graubündtens herkommt, sich in den Rhein ergossen hat.

In der mehr als 20 Stunden langen Strecke von Chur bis zum Bodensee, ist zwar die Schifffahrt noch nicht sehr beträchtlich, und wird bis nach Reineck meist blos mit kleinen Fahrzeugen betrieben. Auf dem von den Gewässern des Rheins hauptsächlich gebildeten Bodensee hingegen findet man schon Fahrzeuge, welche 1500 bis 2000 Zentner laden können: man nennt sie Laedi oder Laedin, sie haben keine Verdecke, und sind gewöhnlich 110 Schuh lang, indem sie im Boden zwischen 14 bis 15 Schuh breit sind; die Höhe ihrer Masten wird auf 80 Fuss gerechnet. Die sogenannten halb Laedin sind jetzt wenig mehr im Gebrauch; dagegen bedient man sich häufig der Seeger, die um vieles kleiner sind.

Mit diesen verschiedenen Fahrzeugen wird zum Theil der Rhein bis nach Schaffhausen befahren.

Die vorzüglichste Handlung auf dem Bodensee wird gröstentheils mit Salz, Wein und Früchten getrieben; die letzteren werden hauptsächlich aus Schwaben, nach den Wochenmärkten in den Städten Buchhorn, Lindau und Ueberlingen gebracht, und von da über den See nach dem Thurgau, St. Gallen, Appenzell und dem Toggenburgischen verführt. Zuweilen ist auch in diesen Gegenden ein starker Absatz von Früchten aus Baiern. Von dem linken Ufer des Bodensee's werden dagegen häufig die sogenannten Seeweine und übrigen Erzeugnisse der Schweitz nach Bregenz, dem Vorarlbergischen, und selbst nach einigen Distrikten von Schwaben, übergefahren, so dass sich dieser Austausch der gegenseitigen Producten in manchen Jahren nach ihrem Werth fast ausgleichen soll.

Für das baierische Salz sind die Hauptniederlagen zu Lindau und Buchhorn, von woher nicht allein die längs den Ufern des Bodensee's liegenden Länder, sondern auch, mittelst der Transporte nach Schaffhausen, ein grosser Theil der übrigen Schweitz damit versehen wird. Nach Schaffhausen allein werden oft 25 bis 30,000 Fässer Salz verschickt: eben so gehen auch beträchtliche Ladungen von Früchten dahin, welche von da weiter in das Innere der Schweitz verführt werden.

Als die Hauptspeditionsörter für den Handel, welcher auf dem Bodensee und dem dortigen Theil des Rheins getrieben wird, muss man die Häfen zu Bregenz, Lindau und Schaffhausen ansehen, indem in dieser letztern Stadt alle aus den Niederlanden, Deutschland und Frankreich nach Graubündten und Italien bestimmten Waaren ab-

geladen, und von da zu Wasser weiter nach den Häfen des Bodensee's gebracht werden; so wie von Lindau hingegen die von Italien nach Holland bestimmten Kaufmannsgüter zu Wasser nach Schaffhausen transportirt, und von da weiter, zum Theil zu Lande, herabgesendet werden.

Sicher würde übrigens der Verkehr zwischen dem Bodensee und den übrigen Theilen des Rheins noch weit grösser seyn, wenn nicht durch den Rheinfall bei Schaffhausen die Schifffahrt auf diesem Flusse gänzlich unterbrochen würde.

Die beträchtliche Wassermasse des Bodensee's, die uns gleichsam noch ein kleines Bild von dem grossen Rheinsee *) übrig lässt, welcher vor der Sprengung der Felsenbank bei Bingen so vieles Land bedeckte, würde wahrscheinlich nicht ganz ohne Veränderung bleiben, wenn jemals die aus blosem Kalkstein bestehenden Felsen gesprengt, und das Bett des Rheins dort eben so, wie vormals bei Bingen, ebener gemacht werden sollte.

Der Bodensee selbst ist übrigens für die Fahrbarkeit des Rheins von der grössten Wichtigkeit; denn durch ihn wird ein grosser Theil des Sandes aufgenommen, den die oberhalb desselben dem Rhein zufliesenden Ströme sowohl, als auch dieser Fluss selbst mit sich führt. Sicher würde der Druck der Wassermasse des Rheins von oben herab noch weit grösser seyn, und derselbe würde folglich viel schneller fliesen, auch in seinem

*) Siehe: Urgeschichte des Rheins und der Bewohner seiner Ufer, im rheinischen Archiv, V. Jahrgang, 1stes Heft, Seite 153.

Bette gewiss noch weit grössere Veränderungen hervorbringen, wenn derselbe nicht durch die Gewässer jenes See's in seinem schnellen Lauf aufgehalten würde, und sich zugleich dort von so vielem Kies und Sand reinigte. Der Bodensee selbst scheint übrigens eben so viel an Wasser zu verlieren, als derselbe an sandigem Bodensatz durch den Rhein von Jahr zu Jahr gewinnt. Dieses Durchströmen eines so grossen See's hat einen nicht unbedeutenden Einfluss auf den ganzen Lauf des Rheins, der sich selbst auch bis auf seinen Uebergang auf das Gebiet von Holland erstreckt, wo sicher, besonders derjenige Arm, welcher unter dem Namen der *Waal* sich mit der Maas vereinigt, noch weit mehr versandet werden würde, als es jetzt weniger der Fall ist.

Wenn auch jemals die grosse Idee gefasst werden sollte, die Schifffahrt, welche auf den verschiedenen Abtheilungen des Rheins getrieben wird, möglichst unter sich zu vereinigen, so würde doch an jener Stelle bei Schaffhausen weniger an Sprengung der Felsen, als an zweckmäsig anzulegende Schleusen gedacht werden müssen, die aber ebenfalls nur mit sehr grossen Schwierigkeiten zu Stande gebracht werden dürften. Dagegen aber leidet es wohl keinen Zweifel, dass mit weit weniger Anständen die Hindernisse aus dem Wege würden zu räumen seyn, welche bei hohem Wasser zu Zurzach, und bei den im Bette des Flusses befindlichen Felsen zu Laufenburg, die Schifffahrt unterbrechen.

Indem in der Distanz zwischen Schaffhausen und Basel der Rhein den grossen Canal bildet, in welchen gleichsam die gesammten Kräfte der nordwärts abflies-

senden Gewässer der Schweitz *) sich vereinigen, so wird derselbe ausserordentlich dadurch verstärkt, und in seinem Laufe nur desto ungestümmer.

Schon unterhalb des 60 bis 70 Fuss hohen Falls bei Laufen, welches ohngefähr 3/4 Stunden von Schaffhausen entfernt ist, nimmt der Rhein die Natur eines heftig reissenden Stromes an, der sich in sonderbaren Windungen ergiest. Unter Rheinau fliest die Thur in denselben; auch nimmt er in der Distanz zwischen Eglisau und Kaiserstuhl die Töss und einige andere minder beträchtliche Flüsse auf. Nicht weit von Zurzach macht der Rhein einen kleinen Fall, indem dessen Bett von einem Felsendamm durchschnitten wird, in dessen Mitte sich jedoch eine Durchfahrt befindet, wo zwei kleine Fahrzeuge neben einander passiren können, und wodurch bei kleinem Wasser der ganze Strom hinab fliest, so dass der Transport der Waaren hier nicht gehindert wird. Zur Zeit aber, wenn der Rhein gross ist, wächst derselbe dergestalt an, dass selbiger den ganzen Felsen übersteigt; in diesem Falle darf man es nicht wagen, hinabzufahren, sondern die Waaren müssen hier ausgeladen, und zum Wiedereinschiffen unterhalb des Damms gebracht werden.

---

*) Ueber die besondern Verbindungen des Rheins mit den beträchtlichsten Seen der Schweitz, sehe man *J. J. Eichhofs* topographisch-statistische Darstellung des Rheins, mit vorzüglicher Rücksicht auf dessen Schifffahrt und Handlung, wo, Seite 3 und 108, sehr viel Interessantes in dieser Hinsicht bemerkt worden ist.

Oberhalb Waldshut stürzt sich die Aar, welche den Brienzer- und Thunersee durchfliest, auch mittelst der Zil mit dem Neuenburger-, Murter- und Bielersee in Verbindung steht, in den Rhein, nachdem dieselbe die Reuss und Limat, die aus dem Vierwaldstädter und Zürcher See kommen, aufgenommen hat.

Bei Laufenburg sind in einer Distanz von einigen hundert Schritten mehrere zerstreute Felsen, welche eine schräge Wand von ohngefähr 20 bis 30 Fuss Höhe bilden, und wodurch die Schifffahrt gänzlich unterbrochen wird; so dass oberhalb ausgeladen, und nur leere Fahrzeuge, mittelst gespannter Seile, zwischen den Felsen hinabgelassen werden können. Dieses Hinderniss dürfte indess, wie wir schon bemerkt haben, ohne sehr grosse Schwierigkeiten zu beseitigen seyn.

Bei Rheinfelden ist eine Stromschnelle, welche aber für die Schifffahrt weiter keine besondere Nachtheile hat.

So mancherlei Schwierigkeiten übrigens auf der Fahrt zwischen Laufen und Basel angetroffen werden, so durchfahren doch alle schweitzer Fahrzeuge, welche aus der Limat und der Aar kommen, die 14 Stunden lange Strecke von Waldshut bis nach Basel, ohne dass man viel von Unglücksfällen hörte, ohngeachtet dieselben einzig aus Tannenbrettern bestehen, und meist mit hölzernen Pflöcken zusammengefügt sind.

Wenn wir die Schwierigkeiten, die in der Distanz zwischen Schaffhausen und Basel, und zum Theil von da, selbst in der Stromstrecke bis nach Strasburg hinab, der Schifffahrt entgegen stehen, mit denjenigen vergleichen, welche fast in allen Ländern, in England wie in

Preussen, in Spanien und Frankreich, wie in Russland zur bessern Benutzung der Flüsse für den Handel beseitigt worden sind, so müssen wir gestehen, dass es eigentlich für uns Deutsche unverzeihlich ist, hierunter noch so wenig für einen so wichtigen Fluss, als der Rhein ist, gethan zu haben. Denn es ist wohl keinem Zweifel unterworfen, dass wir, mit einem mäsigen Aufwand, von Schaffhausen her das Bett des Rheins um vieles schiffbarer würden machen können; und dass wir, in Verhältniss mit weit weniger Kosten, dasjenige hierunter herzustellen im Stande seyn würden, was von allen unsern Nachbarn um und neben uns, in Rücksicht der Schiffbarmachung ihrer Ströme geschehen ist, wo oft dieselben noch weit grössere Schwierigkeiten zu überwinden hatten, als hier nicht zu bekämpfen sind.

Da in dem Verfolg dieses Werks von der Schifffahrt des Rheins zwischen Basel und Strasburg, so wie von jener auf dessen untern Abtheilungen noch umständlicher wird gehandelt werden: so beschränken wir uns für jetzt blos, folgende allgemeine Betrachtungen über die Verbindungen dieses Flusses, als mittleren Handelscanal zwischen den wichtigsten Staaten unserer Erdfeste, anzustellen.

Schon nach der zwischen Deutschland und Frankreich im Jahr 1804 geschlossenen Octroiconvention wurde vorausgesetzt, dass die Handelsschifffahrt auf dem Rhein erst blos bei Strasburg ihren Anfang nehme, indem ausdrücklich bedungen wurde, dass nur von den Transporten, die von diesem Hafen an auf dem Flusse zu Berg und zu Thal gemacht werden würden, die Schifffahrtsgebühren zu entrichten wären.

Auch in den Beschlüssen, welche rücksichtlich der Rheinschifffahrt auf dem Congresse zu Wien sind genommen worden, wird vorzüglich blos von den Gebühren gesprochen, welche zwischen Strasburg und den Grenzen des Königreichs der Niederlande zu entrichten sind; und nur in dem Artikel 3 befindet sich der Zusatz gemacht, dass der für jene Distanz bestimmte Tarif auch auf die Strecke zwischen Strasburg und Basel, und zwischen der Grenze des Königreichs der Niederlande und den Mündungen des Rheins ausgedehnt werden könne; indem jedoch die ganze Gebühr blos in dem nemlichen Verhältnisse zu vermehren seyn würde.

In der That können auch nur die hier bezeichneten Strecken in Anschlag kommen, wenn von dem grossen Handelszug der Waaren auf dem Rhein überhaupt die Rede ist. Indessen würde in der Darstellung, welche wir von den gesammten Schifffahrtsverhältnissen dieses Flusses zu geben gedenken, offenbar eine Lücke geblieben seyn, wenn wir oben nicht auch zugleich von demjenigen das Allgemeinste mit angeführt hätten, was von dem Anfang der Schiffbarkeit des Rheins, auf diesem für den Handel so wichtigen Flusse vorgeht; da zumal, wenn wir von seinen Schifffahrtsverbindungen mit andern Flüssen sprechen wollen, wir zuvor uns überzeugen mussten, in wie fern eine ununterbrochene Schifffahrt in seinen eigenen verschiedenen Abtheilungen statt finden könne.

Von Strasburg an wird dereinst die Wasserstrasse des Rheins nach ihren allgemeinen Schifffahrtsverhältnissen zu einem Verbindungscanal zwischen dem mittel-

ländischen Meer und der Nordsee dienen, wenn in der Folge der schon so weit gediehene *Elsasser Canal* geendigt seyn wird, als welcher sowohl wegen den Provinzen des östlichen Frankreichs, als auch um des Besten so vieler angrenzenden Länder, nicht unvollendet bleiben sollte.

Schon seit Ludwig XV. wurde die Wichtigkeit dieses Canals eingesehen; aber erst im Jahre 1798 wurde es beschlossen, die bereits dazu vorhandenen Plane ins Werk zu setzen, auch 1804 der wirkliche Anfang damit gemacht.

Derselbe fängt bei St.-Jean de Losne, an der Mündung des Canals von Burgund, an, zieht sich oberhalb Dôle in den Doubs, in dem er diesen Fluss hinauf durch Besançon bis Mömpelgard geht, und dann das Outranthal hinauf bis zu seinem Theilungspuncte bei Val-Dieu steigt. Das zwischen der Gemeinde Montreux und jener von Val-Dieu angebrachte Schleussenwerk erhält sein Wasser von der Largue, ferner von den vom Jura herablaufenden Bächen Lutran und Suarce, und vom Flusse Montreux, der von den Vogesen herströmt. Von seinem Theilungspunkte senkt sich der Canal in die Thäler der Largue und des Ill hinab nach Schaffhausen, wo, nach den entworfenen Planen, ein Arm desselben nach Hüningen und Basel, der andere aber gleichsam parallel mit dem Rhein in die Ill geleitet werden soll; doch so, dass sowohl zu Hüningen, als zu Neubreisach, zwei besondere Arme mit dem Rhein communiciren.

Dieser Canal, wenn derselbe dereinst vollendet ist, wird zu allen Zeiten für die lebhafteste Schifffahrt hin-

längliches Wasser haben: er wird ohngefähr 52 Meter über der Fläche des Doubs, und 203 Meter über die Fläche der Ill bei ihrem Eintritt in Strasburg erhaben seyn. Der Fall gegen den Doubs wird durch 15 Schleussen gesichert; für jenen aber gegen die Ill zu, werden viel mehrere erforderlich seyn.

Von den 17 Millionen Franken, welche zu der Anlage dieses Canals bestimmt waren, sollen bereits gegen 11 Millionen darauf verwendet worden seyn, so dass derselbe beinahe zu 2 Drittheilen fertig wäre, und, bei fortgesetzter thätigen Arbeit, in 4 bis 5 Jahren vollendet seyn könnte.

Ausser der Rhone, die sich in das mittelländische Meer ergiest, würde durch eben diesen Canal der Rhein mit den übrigen vorzüglichsten Flüssen von Frankreich, wie der Seine, der Loire etc., in Verbindung kommen, *) so dass aus dem Innern dieses Reichs Alles zu Wasser bis nach dem Rhein gebracht werden könnte, wenn zumal der Canal von Burgund vollends zu Stande gebracht worden seyn wird, dessen Herstellung auf 24 Millionen Franken angeschlagen worden ist, und auf welchen im Jahr 1812 bereits 6,800,000 Franken verwendet worden waren.

Man hat zwar geglaubt, dass seit den jüngsten grossen politischen Veränderungen eine Verbindung des mittel-

---

*) Auch über die Verbindung des Rheins mit den Flüssen Frankreichs, sehe man die oben bereits angeführte topographisch - statistische Darstellung des Rheins, wo sehr viel Wichtiges darüber gesagt worden ist.

ländischen Meeres mit der Nordsee, durch die Rhone, Saone und den Rhein, nicht mehr von der grossen Wichtigkeit, wie vormals, seyn würde; allein wer den Werth dessen kennt, was es heist, eine Wasserstrasse durch Provinzen für die Verbindung zweier so sehr entlegenen Meere zu eröffnen, wodurch die in ihrer Lage so entfernten Handelsstädte Marseille, Beaucaire und Amsterdam in eine nähere Vereinigung kommen, und mittelst welcher ohne einige Gefahr die nördlichen Handelsartikel dem Süden, so wie die südlichen Erzeugnisse dem Norden, auf die leichteste und wohlfeilste Art zugeführt werden können, der wird keinen Augenblick daran zweifeln, dass es von der grössten Bedeutenheit für den ganzen westlichen Theil unserer Erdfeste seyn würde, wenn dieser Canal zu Stande käme, durch den besonders Beaucaire, Valence, Lyon, Besançon, Strasburg, Mainz und Cöln die Niederlagen eines eben so ausgedehnten, als vortheilhaften Handels werden würden.

Von der Herstellung eines andern Canals, der, unter dem Namen *Canal von Selz*, bereits im Jahr 1703 von Vauban angelegt worden war, welchen man aber späterhin gänzlich vernachlässigt hatte, ist in neuern Zeiten ebenfalls wieder die Rede gewesen. Durch denselben würde in der Gegend des Unterelsasses eine Vereinigung zwischen der Saar und dem Rheine zu Stande gebracht werden können. In der Distanz zwischen Strasburg und Mainz erhält der Rhein sehr bedeutende Zuflüsse von Strömen, wodurch sowohl die Flösserei, als auch die Schifffahrt auf diesem Flusse sehr vermehrt werden. Als flössbar sind zu betrachten, die von dem rechten Ufer

zufliesende Kinzig und Murg, welche beide eine beträchtliche Anzahl von Stämmen und Brettern auf den Rhein liefern. Von der linken Seite ist die Motter schiffbar, von Hagenau herab. Auf der Lauter, der Queich und Speierbach hingegen werden meist blos Holzflössungen unternommen.

Der Neckar, welcher nicht ganz 1/3 der Wassermasse des Oberrheins enthält, ist für die Flösserei und Schifffahrt gleich wichtig; derselbe hat bereits etliche dreisig Flüsse und Bäche aufgenommen, ehe er sich in den Rhein ergiest.

Es ist kaum einigem Zweifel unterworfen, dass derselbe nicht bis zu einer höhern Strecke hinauf für grosse Fahrzeuge sollte fahrbar gemacht werden können, da jetzt die eigentlichen Waarentransporte zu Berg nur bis nach Heilbronn gebracht werden.

Eben so ist es auch fast erwiesen, dass eine Verbindung des Neckars von oberhalb Esslingen mit der Donau zwischen Ulm und Günzburg, nicht unmöglich seyn würde.

Weit wichtiger als der Neckar, ist der Main, auf welchem bereits eine sehr ansehnliche Schifffahrt besteht, und durch welchen vorzüglich die Vereinigung der Donau mit dem Rhein zu bewirken seyn wird.

Schon Carl der Grosse hatte, mehr aus Eroberungssucht, als aus Handelsabsichten, den Gedanken gefasst, das deutsche und schwarze Meer, mittelst des Rheins, Mains und der Donau, zu vereinigen. Durch einen Graben, den er wirklich von einigen tausend Mann mehrere Monate hindurch hatte austiefen lassen, und

welcher die Altmühl mit der Rezat, die weiterhin Rednitz, und nach der Vereinigung mit der Pegnitz, die Regnitz heist, verbinden sollte, hoffte er dieses zu Stande zu bringen. In der Gegend zwischen den Dörfern Dettenheim und Graben im Anspachischen, sollen sich von diesem Canal, welcher schon auf 5000 Schritte fortgeführt war, noch einige Spuren finden. Man hat gegen diesen alten Plan die Einwendung gemacht, dass der Verbindungsgraben von zu vielen Nebenflüssen durchschnitten, und ziemlich krumm gegangen seyn würde; dahingegen die Communicationslinie viel directer seyn dürfte, wenn von Bamberg aus der Lauf der Rednitz bis nach Fürth verfolgt würde, von wo der Hauptcanal längs der Regnitz oder Rezat, bis zum Theilungspunkt bei Seligporten steigen, und dann von da sich nach der Altmühl herabsenkte, die bei Kehlheim sich in die Donau ergiest.

In neuern Zeiten ist man daher von jener ersten Idee zum Theil abgegangen, und besonders ist von Seiten des königl. baierischen Geheimenraths v. *Wiebeking* seit 1806 ein Plan über die Vereinigung der Donau mit dem Main und Rhein vorgelegt worden, welcher die grösste Berücksichtigung verdient.

Die Verbindungs-Wasserstrasse zu diesem grossen Zwecke würde, nach seiner eigenen Angabe, auf folgende Weise zu führen seyn:

„ Bei dem zwischen Neumarkt und Allersberg liegenden Dorfe Seligporten liegen grosse Weyer, deren Gewässer sowohl oberhalb als unterhalb dieses Dorfes Mühlen treiben, und welche hinreichend sind, um den

grössten Schifffahrtscanal bei der stärksten Schifffahrt mit Wasser zu versorgen. Gleich unterhalb dieses Dorfes müsste der Theilungspunkt der beiden Canäle, d. h. dessen, der in den Main abwärts geht, und dessen, der in die Donau fällt, seyn.

„ 1) Von diesem Theilungspunkte aus, kann der Canal den sogenannten Schwarzachbach längs Freistadt bis in die Altmühl auf 5 Meilen weit verfolgen. Seine Anlegung würde nicht viel mehr kosten, als die Aufführung einer bequemen Landstrasse. Eben so wenig wird die Regulirung des Altmühlflusses bis Kehlheim, wo er in die Donau fällt, bedeutende Kosten verursachen. Vom Theilungspunkte, bis in die Donau, würde diese Wasserstrasse eine Länge von 12 Meilen erhalten.

„ 2) Die nach der entgegengesetzten Richtung dem Main zu führende Wasserstrasse nähme ihren Anfang bei dem Theilungspunkte unterhalb Seligporten, folgte einem, gleichsam zu einem Canal geschaffenen, Thale, oberhalb Allersberg vorbei, 1 1/2 Meile bis dahin, wo der Rottfluss schon so viel Wasser hat, dass dessen Bette zu dem Schifffahrtscanal selbst dienen könnte. Von Eckartsmühl bis Erlangen, auf einem Wege von 6 Meilen, würde der Rednitz- und Regnitzfluss selbst den Canal abgeben, und von Erlangen bis zum Main, unterhalb Bamberg, hätte man noch 6 Meilen den Regnitzfluss vollkommen schiffbar zu machen. Die letztere Wasserstrasse würde also 13 1/2 Meilen, die erstere 12 Meilen, folglich die gesammte Verbindung der Donau mit dem Main 25 1/2 Meilen betragen, wovon etwa ein Drittel als Canal angelegt werden müsste. “

Sehr richtig setzt derselbe hinzu: „Diese Vereinigung, welche, der erstern Ansicht nach, nicht mehr als 2 Millionen Gulden kosten würde, indem auf beiden Wasserstrassen nur eine geringe Anzahl von Schifffahrtsschleussen nothwendig sind, würde jede Regierung, welche dieselbe unternimmt, verewigen müssen; auch würde sicher deren Vortheil alle Berechnung weit übersteigen.“

Ohne für jetzt das weiter zu berühren, von welchen höchst wichtigen Folgen es seyn würde, wenn jemals auf diese Weise eine Vereinigung des schwarzen Meeres mit der Nordsee statt fände, wollen wir vielmehr unsern gegenwärtigen Zweck weiter verfolgen, indem wir erwägen, wie der Rhein sich zu den übrigen Flüssen Deutschlands überhaupt verhält, und welche ausgezeichnete Vortheile aus einer bessern Verbindung der Flüsse für unser Vaterland hervorgehen würden.

Bei einem allgemeinen Ueberblick der deutschen Handelsverhältnisse finden wir, dass jene der nördlichen und südlichen Hälfte unsers grossen Bundesstaates sich sehr von einander unterscheiden, und dass von dessen Hauptflüssen, welche zu Handelstransporten geeignet sind, die Oder, Elbe und Weser, nebst der Ems, vorzüglich für das nördliche-, die Donau, der Lech, der Neckar und der Main hingegen für das südliche Deutschland fliesen. Nur der Rhein allein richtet seinen Lauf so, dass der Süden und Norden im westlichen Theile unsers Vaterlandes denselben in Hinsicht der Schifffahrt benutzen können; dagegen haben die übrigen deutschen Wasserstrassen wenig Verbindung unter einander.

Gleichsam auf der Grenze der Linie, welche das nördliche Deutschland von dem südlichen trennt, fliest der Main, durch dessen Verbindungen mit den gegenseitigen Flussgebieten hauptsächlich sehr viel Gutes für die commerziellen Verhältnisse unsers Vaterlandes würden erwirkt werden können.

Durch die blose Verbindung der Donau mit dem Rhein, wird eigentlich nur das nordwestliche, aber nicht zugleich das ganze nördliche Deutschland mit dem südlichen näher verbunden; um dieses zu bewerkstelligen, müsste daher schon jenseits des Mains auf zweckmäsige Flussverbindungen gedacht werden.

Sowohl in Osten als im Norden von Deutschland ist man, rücksichtlich eines genau zu regulirenden Canalsystems, bereits mit guten Beispielen vorangegangen; nur im Südwesten stehen wir in dieser Hinsicht noch zurück. Wer weiss nicht, was bereits im Oesterreichischen für ausgezeichnete Plane zu Flussverbindungen entworfen, und zum Theil auch ausgeführt worden sind?

Nicht allein an eine Vereinigung des Innflusses mit der Etsch in Tyrol, mittelst der Eisach und Sill zwischen Inspruck und Brixen, hat man gedacht, sondern sogar den Plan zu einem Canal entworfen, der im östlichen Deutschland gleichsam die ganze österreichische Monarchie von Süden gegen Norden, nemlich von Triest bis nach Prag, durchströmen würde. Dieser so wichtige Canal, dessen Herstellung man umständlich zu erweisen gesucht hat, würde, mittelst des Zirknitzer See's, von Triest an das adriatische Meer mit dem Saufluss, welchen derselbe in Krain durchschnitte, verbinden; eben so würde derselbe

die Drau in Kärnthen, so wie die Murr und Enns, welche letztere sich mit der Donau vereinigt, in Steuermark durchschneiden; indem man auf dem der Ausmündung der Enns gegenüberliegenden Ufer dann die Moldau mit der Donau mittelst des Naamflusses und der Malscha verbände, so würde nicht allein der so wichtige Canal hergestellt seyn, sondern da die durch Prag fliessende Moldau sich bei Melnick in die Elbe ergiest, so würde auch mit dieser eine Communication hergestellt seyn.

Durch diese bereits vormals vorgeschlagene Vereinigung der Moldau mit der Donau, würde indess nicht allein eine Wasserstrasse zwischen diesem südöstlichen Flusse und der nördlichen Elbe herzustellen seyn, sondern die nähere Verbindung der süd- und norddeutschen Flussgebiete dürfte hauptsächlich durch einen Canal zwischen der Elbe und dem Main bewirkt werden können.

Dieser Canal, welcher durch die Verbindung der Eger mit der Nabe, mittelst des kleinen Flusses Wondra, so wie eben der, in die Donau fliesenden, Nabe mit der Pegnitz, die durch Nürnberg fliest, zu erzwecken seyn würde: wäre besonders auch in Rücksicht des Rheins von der grössten Wichtigkeit, indem hierdurch zugleich eine Verbindung des Rheins mit den Gegenden der Oberelbe eröffnet würde.

Was man von einem zwischen Hof und Culmbach zu ziehenden Canal gesprochen, durch welchen die in die Elbe fliessende Saale mit dem Main verbunden werden könnte, dürfte schwer auszuführen seyn. Eben so würden sich der Vereinigung des Mains mit der Werra, durch

einen zwischen Coburg und Hildburghausen anzulegenden Canal, manche Schwierigkeiten entgegensetzen; dagegen dürfte mittelst der Nidda eine Vereinigung zwischen dem Main und der Fulda zu bewirken seyn, die sich bekanntlich bei Minden mit der Werra vereinigt, und dann die Weser bildet.

Um übrigens die Schifffahrt auf dem Main mehr zu begünstigen, würde es sehr gut seyn, wenn die allzulange Fahrt wegen der grossen Krümmungen, welche dieser Fluss in seinem Laufe macht, mittelst Durchschnittscanälen verkürzt werden könnte.

Was wegen der Ausmündung des Mains in den Rhein noch zu bemerken seyn dürfte, werden wir bei einer andern Gelegenheit anzuführen nicht versäumen.

In der Stromstrecke zwischen Mainz und Cöln erhält der grosse Handelscanal des Rheins besonders von folgenden Gewässern einigen Zufluss:

1) Von der Nahe, welche bereits 14 Bäche und kleine Flüsse aufgenommen hat, ehe dieselbe sich bei Bingen in den Rhein ergiest, und die zum grossen Nutzen der Landesdistrickte, welche dieselbe durchfliest, mit verhältnissmäsig geringen Kosten bis in die Gegend von Kirn schiffbar gemacht werden könnte, als welches besonders für Kreuznach sehr wichtig seyn würde.

2) Durch die Lahn, deren Lauf man eine Länge von 35 Stunden giebt, und welche sich mit dem Rhein bei Oberlahnstein vereinigt. Dieselbe ist seit 1810 in einer Strecke von 14 Stunden von Weilburg herab schiffbar, und es soll bereits erwiesen seyn, dass dieselbe mit nicht unverhältnissmäsig grossen Kosten bis nach Marburg hin-

auf zur Fahrt geschickt gemacht werden könnte. Wenn dieses dereinst ausgeführt seyn wird, dann würde man, mittelst eines Landestransports von 18 Stunden, die schiffbare Fulda zu Cassel erreichen, und von da die Wasserstrasse der Weser benutzen können. Schwerlich dürfte übrigens so leicht, mittelst der Schwelm und andern kleinen Flüssen, wie der Eder etc., eine Verbindung der Lahn mit der Fulda zu bewirken seyn.

3) Einen sehr beträchtlichen Zufluss für den Rhein liefert die von Trarbach herab zwischen 4 bis 500 Fuss breite Mosel, welche ihren Ursprung in den Vogesen, nicht weit von den Quellen der Saone, hat; daher auch schon zu Zeiten der Römer der Plan entworfen war, diese beiden Flüsse zu vereinigen.

Es war nemlich um das Jahr 58 nach Christi Geburt, wo *L. Vetus*, um die römischen Legionen zu beschäftigen, die Mosel mit dem Araris (der jetzigen Saone) durch einen Canal verbinden wollte, welches grosse Unternehmen meist blos durch die Eifersucht des *Aelius Gracilis*, damaligen römischen Legaten in dem belgischen Gallien, hintertrieben wurde. *) Die Absicht, welche man hierdurch erreichen wollte, war die, dass die römischen Truppen die Rhone herauf nach dem Araris, so wie mittelst dieses Canals nach der Mosel, und von da in die Gegenden des Rheins kommen sollten. **)

---

*) *Tacitus.* XIII. 35.

**) Von den übrigen Canalanstalten der Römer, besonders am Unterrhein, werden wir anderwärts das Nöthige anzuführen nicht versäumen.

Im Jahr 1598 soll unter der Regierung *Heinrich* IV. ein ähnlicher Plan entworfen worden seyn, welcher aber ebenfalls unausgeführt blieb.

Die Mosel nimmt, ausser der Saar, noch mehr als 30 andere Flüsse und Bäche auf, ehe dieselbe sich in den Rhein ergiest.

Von Trier an der Mosel hat man, zum Nachtheil der Wasserstrasse des Rheins, besonders für Versendungen aus England über Antwerpen, Brüssel und Namur, sehr vortheilhafte Erbietungen, sowohl in Hinsicht der Fracht, als auch rücksichtlich der Kürze der Lieferungszeit für die Transporte zu Lande gemacht, um selbige von da über Speier nach dem Oberrhein und der Schweitz zu befördern. Allein in jeder Hinsicht wird die Wohlfeilheit der Wasserfracht stets der theuern Landfracht vorgezogen werden; und rücksichtlich der Schwierigkeiten, welche sich bisher bei den Bergfahrten gezeigt haben, wodurch der Wassertransport zuweilen verzögert worden ist, werden sicher bei der Geltendmachung der Wiener Beschlüsse für die Zukunft solche Maasregeln genommen werden, dass die Versendungen längs dem Rheine schleuniger vor sich gehen können.

Für den Handelszug der englischen Waaren nach den westlichen Theilen des europäischen Continents, würde es zu einer grossen Beförderung gedient haben, wenn der vormals beschlossene Nordcanal, welcher die Schelde mit dem Rhein vereinigen sollte zu Stande gekommen wäre. Dieser Canal sollte eigentlich 200,088 Meter, und folglich über 600,000 Fuss lang, und 13

Meter, oder über 40 Fuss breit seyn, und dabei 42 Schleussen erhalten.

Die erste Abtheilung dieses Canals würde zu Antwerpen angefangen haben, und wäre durch die sogenannte Campine gegangen, theils um diesem Landesstrich gleichsam neues Leben zu verschaffen, und theils auch, um manche Ersparniss zu machen; indem in dieser Richtung eine Strecke von 55,000 Meter weniger zu graben würde gewesen seyn, und statt 41 Schleussen, welche auf dem Wege über den Demer hätten angelegt werden müssen, würde man hier nur deren 31 bedurft haben. Der Theilungspunkt von dieser ersten Hälfte des Nordcanals war zu Holvins, bis wohin man auch die Jaars schiffbar machen wollte, um dadurch eine Verbindung mit Holland zu erhalten; die Einmündung desselben in die Maas aber, bei Venloo.

Die zweite Abtheilung dieses sogenannten Nordcanals sollte sich von der Maas nach Neersen, wo der Theilungspunkt war, über Neuss bei Grimmlingshausen, nach dem Rheine hinziehen.

Die sämmtlichen Kosten dieses Canals waren auf 12,845,420 Franken angeschlagen, wovon jährlich 1,284,592 Franken angewendet werden sollten. Mehr als die Hälfte dieser Kosten war bereits auf die Arbeiten verwendet, als man, wegen der so widerrechtlichen Besitznahme von Holland, die Fortsetzung derselben als überflüssig ansahe.

Indem übrigens, nach den Planen der vormaligen französischen Regierung, einer der Hauptzwecke dieses Nordcanals dahin gieng, damit auf demselben das Schiffs-

bauholz vom Rhein nach Antwerpen gebracht werden könne, um mit der zu errichtenden Flotte die Engländer zu bekriegen: so würde dieser Canal, wenn derselbe zu Stande gekommen wäre, jetzt zu einem ganz entgegengesetzten Zweck gedient, und vorzüglich dazu beigetragen haben, um die Handelsverhältnisse Englands mit dem west-südlichen Deutschland und der Schweitz nur desto mehr zu begünstigen.

Die letzte grosse Verbindung, welche dem Rhein noch vorbehalten zu seyn scheint, und die hoffentlich durch den Einfluss der eben so weisen als thätigen preussischen Regierung dereinst zu Stande kommen wird, ist die mit der Ems, der Weser und der Elbe durch die Lippe.

Dieser zuletzt genannte Fluss, welcher sich oberhalb der Festung Wesel in den Rhein ergiest, hat seinen Ursprung im Paderbornischen, und ist bis jetzt auf einer Strecke von ohngefähr 10 Stunden schiffbar. Man hatte aber bereits vormals die Absicht, die Fahrten auf demselben bis nach Hamm, welches mehr als 20 Stunden von Wesel entfernt ist, zu erweitern; seine Breite beträgt gegen 150 Fuss.

Die Vereinigung mit der Ems, welche bis zum Ort Rheine schiffbar ist, würde sehr leicht durch den 10 Stunden langen münsterischen Canal, der bis nach Maxhaven geht, bewirkt werden können. Die Ems selbst würde mit der Weser dadurch zu verbinden seyn, dass die Hunte aus dem Oldenburgischen, die oberhalb Elsfleth in die Weser fliest, mit der Leda vereinigt würde, die sich bei Leer in die Ems ergiest.

Nach den vormaligen französischen Planen scheint es, dass bereits von Haltern an der Canal gegraben werden sollte, durch welchen man die Verbindung des Rheins mit der Weser und Elbe zu bezwecken hoffte. Der Anschlag war auf 15 bis 18 Millionen Franken gemacht, und in Zeit von 5 oder 6 Jahren hatte man gehofft, denselben beendigen zu können; allein bei den Schwierigkeiten, welche einem solchen Unternehmen stets im Wege stehen, würde auch bei allem Ernst, mit welchem man eine so wichtige Sache hätte betreiben wollen, dieses doch kaum möglich gewesen seyn. Wenn wir einen Blick auf die Canalverbindungen des nördlichen Deutschlands werfen und erwägen, wie sehr die königl. preussiche Regierung immer geneigt ist, alles wahrhaft Gute aufzufassen und ins Werk zu setzen, so lässt sich kaum zweifeln, dass nicht mit der Zeit dasjenige ausgerichtet werden sollte, was, seit dem nunmehrigen grossen Länderbesitz am Rheine, von einem so hohen Interesse für diesen Staat ist, damit nemlich das bereits in demselben bestehende Verbindungssystem durch Canäle dahin erweitert werde, dass aus dem Innern seiner Provinzen eine Wasserstrasse bis an den Rhein bestehen möge.

Dasjenige, was bis jetzt im Preussischen, in Bezug auf die Verbesserung der innern Schifffahrt, bereits ist ausgeführt worden, besteht in Folgendem:

1) Der grosse und kleine Friedrichsgraben, welche während den Jahren 1688 bis 1696 sind hergestellt worden, vereinigen, mittelst der Deine und Wippe, den Niemen mit der Labiau und dem Pregel; hierdurch wird

also von dem äussersten Ende der preussischen Monarchie eine Wassercommunication bis zur Oder und Elbe möglich.

2) Indem man aus der Oder in die zwei schiffbaren Flüsse der Wartha und Netze kommt, so werden diese durch den Canal von Bromberg mit dem kleinen Fluss Brahe in Verbindung gesetzt, der sich in die Weichsel ergiest. Dieser Bromberger Canal, welcher auf die Weise die Weichsel mit der Oder vereinigt, ist in den Jahren 1773 bis 1774 zu Stande gebracht worden.

3) Durch den Finowcanal, der schon 1605 zum Theil angefangen, aber erst zwischen 1744 bis 51 völlig beendigt wurde, wird die Havel mit der Oder vereinigt.

4) Der Mühlrosencanal oder Friedrich-Wilhelms-Graben vereinigt die Spree mit der Oder; derselbe wurde von 1662 bis 1668 ausgeführt.

5) Mittelst des Plaueschen Canals wird die Fahrt zwischen Magdeburg und der Havel sehr verkürzt.

6) Indem die Havel, welche die Spree aufnimmt, in die Elbe fällt, so sieht man, dass durch die vorgenannten Canäle die Elbe eben so mit der Oder, als mit der Weichsel, und selbst mit dem Niemen in Verbindung steht.

Ausser dem, was wir von Canälen im Brandenburgischen und Preussischen antreffen, ist

7) Zwischen Lauenburg und Lübeck der Canal der Steckenitz und Delvenau, der 57 Fuss Fall gegen die Trave und das baltische Meer, so wie eine Neigung von 45 Fuss gegen die Elbe hat. Zur Verbesserung dieses Canals wurden 1783 Vorschläge von dem Obristen *Ho-*

grewe gemacht, deren Kosten selbiger auf 300,000 Thaler angeschlagen hatte, welche Vorschläge aber nicht berücksichtigt worden sind.

8) Mittelst der Schwinge und dem Elmerbach, ist die schiffbare Oste, von Bremervörde her, einerseits mit der Elbe bei Stade verbunden; auf der andern Seite aber sind es die Gewässer der Humme, Kolbeck und Wumme, wodurch der Canal gebildet wird, der die Oste mit der Weser, oberhalb Vegesack, vereinigt, so dass durch diese in der Oste eingemündete Canäle eine vollständige Wasserstrasse zwischen der Elbe und Weser hergestellt ist.

Indem nun, wie wir oben bemerkt haben, die Weser mit der Ems, mittelst der Hunte und der Leda, so wie mit dem Rhein durch die Lippe verbunden werden kann: so zeigt sich, wie wenig eigentlich noch fehlt, um eine vollständige Vereinigung zwischen dem Rhein und den sämmtlich nördlichen Flussgebieten unsers Vaterlands zu Stande zu bringen.

Unter den Flüssen Deutschlands ist zwar eigentlich die *Donau* der grösste, indem der Rhein, mit allen seinen Krümmungen, doch noch nicht die Hälfte der Länge des Laufs der Donau hat; allein in Rücksicht der Provinzen, welche derselbe durchströmt, und in Betracht seiner fast allgemeinen Schiffbarkeit, von welcher wir oben die Beweise geführt haben, ist derselbe für den Handel ungleich wichtiger, als jener, obgleich auch die Schifffahrtsverhältnisse der Donau sich um vieles erhöhen werden, wenn dereinst, nach den vorhandenen Planen, seine

Verbindung mit den Häfen des adriatischen Meeres zu Stande kommen sollte.

Durch keinen Fluss kann übrigens der grosse, für das Interesse von ganz Deutschland und von mehreren Staaten Europens so wichtige, Handelscanal gebildet werden, als durch den Rhein, da

1) Schon von dem Bodensee aus, mittelst der Schüsse, des Federsee's und der Kanzach, eine Vereinigung mit der Donau möglich seyn würde, wenn auch auf die übrigen Flussverbindungen in Schwaben keine Rücksicht genommen werden sollte.

2) Eben so wird mittelst des Mains nicht allein dieselbe Verbindung mit der Donau, und folglich auch mit dem adriatischen und schwarzen Meere, vollkommen zu Stande gebracht werden können, sondern auch mit der Elbe und den übrigen nördlichen Flussgebieten ist eine Vereinigung möglich.

3) Durch den elsasser Canal wird dereinst nicht blos die Verbindung zwischen dem mittelländischen Meere und der Nordsee hergestellt werden, sondern die Wassercommunicationen des Rheins werden zugleich durch ganz Frankreich bis nach dem brittischen Canal und nach dem atlandischen Ocean hingehen.

4) Durch die Mosel und deren Verbindungen sowohl, als durch den bereits angefangenen Nordcanal, würden gegen Westen die Wasserstrassen des Rheins sich sehr bedeutend ausdehnen, und besonders würden dieselben, durch den eben genannten Nordcanal, sich bis an die Häfen erstrecken, welche unmittelbar mit Grosbrittanien in den engsten Handelsverbindungen stehen.

5) Mittelst des Mains einerseits, und der Lippe andrerseits, würde endlich gegen Nordosten die Wassercommunication des Rheins bis zu dem baltischen Meere hin sich erstrecken.

Man erkennt deutlich hieraus, dass durch keinen Strom unserer Erdfeste alle die grossen Handelsvortheile, welche aus diesen verschiedenen Verbindungen so entfernter Meere unter sich entspringen müssten, werden erreicht werden können, als durch den Rhein. In welch einem ganz andern Verhältnisse, in der That, würde alsdann der Handel unsers Vaterlandes und seiner Verbündeten erscheinen, wenn jemals alles das zu Stande käme, wozu bereits seit dem vorigen Jahrhundert die Plane sind entworfen worden, und deren Realisirung freilich wohl vormals die Kräfte einzelner deutschen Fürstenlande würde überstiegen haben, die aber gewiss jetzt durch den gesammten grossen deutschen Bundesverein zur Erfüllung werden gebracht werden können, da zumal das allgemeine Interesse von Deutschland dieses erheischt, indem der Wohlstand der Bewohner unseres gemeinsamen Vaterlandes sehr dadurch erhöht werden würde, und auf keine andere Weise, nach den erhabenen Bestimmungen des Wiener Congresses, der gegenseitige Verkehr der Völker besser befördert werden könnte, als durch diese erweiterte Communication unserer Wasserstrassen, und durch die Vervollkommnung unseres, für die innere Schifffahrt so wichtigen, Canalsystems.

Indem daher in dem Art. 19 des deutschen Bundesvertrags es ausdrücklich bestimmt ist:

„ dass die hohen Mitglieder, bei der ersten Zusam-
„ menkunft der Bundesversammlung, wegen des Han-
„ delsverkehrs zwischen den Bundesstaaten, so wie
„ wegen der Schifffahrt, nach Anleitung der auf dem
„ Congresse zu Wien angenommenen Grundsätze, in
„ Berathung treten werden. "

so dürfte wohl kein würdigerer Gegenstand, als eben dieser, in eine nähere Beachtung zu nehmen seyn, da zumal, nach der nun völlig hergestellten Waffenruhe, mit Ernst an dasjenige wird zu denken seyn, wodurch, nach so grossen Kriegsverheerungen und nach so vielen Drangsalen, welche über unser Vaterland gekommen sind, die Wunden wieder geheilt, und der Wohlstand seiner Bewohner wieder wird hergestellt werden können.

Nach diesen allgemeinen Betrachtungen über den Rhein und dessen mögliche Verbindungen mit andern Flussgebieten, wenden wir uns nun zu den besondern Bemerkungen über dessen Schifffahrtsverhältnisse.