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 dem Strombette des Rheins überhaupt, [...]

urn:nbn:de:bsz:31-119386

Visual Library

Selbst sehr ausgezeichnete Geographen, wie *Norrmann* und *Fabri*, haben in der Bestimmung der Distanzen, welche dieser Fluss zu durchlaufen hat, und die der Erste auf 350, der Zweite aber auf 360 Meilen angiebt, sehr geirrt; da, wie wir in der Folge dieses Werks beweisen werden, sich ein ganz anderes Datum hierunter herausstellt. Indem wir hier einige allgemeine Betrachtungen über das Strombett des Rheins und dessen verschiedene Abtheilungen vorausschicken, werden wir demnächst die eigentliche Länge des Laufs dieses Flusses näher zu bestimmen suchen.

## I.

## *Von dem Strombette des Rheins überhaupt, und von den verschiedenen Abtheilungen dieses Flusses.*

Es sind wenige Flüsse, die so mancherlei Abänderungen in ihrem Strombette erleiden, als der Rhein, dessen ursprüngliche Gewässer zuerst meist zwischen Felsen fortstürzen, und dann nach einem beinahe 20stündigen Laufe sich vereinigen, um ein weites Thal sanfter zu durchfliessen. Hier ist es, wo in der Gegend von Chur dieser Strom zuerst für eine Strecke von ohngefähr 24 Stunden sich zur Schifffahrt geeignet findet. Von eben diesen Gewässern des Rheins wird auch das sogenannte deutsche Meer, oder der Bodensee, an den Grenzen von Oberschwaben durchflossen, wo dessen Fluthen bereits Fahrzeuge von einer solchen Grösse tragen, wie

dieselben weiter unten auf dem Ober- und Mittelrhein angetroffen werden.

Die Fahrt dieser Schiffe, welche sich vom Bodensee aus bis nach Schafhausen erstreckt, wird hier durch den bekannten 60 bis 70 Fus hohen Felsendamm unterbrochen, welcher, da derselbe von Kalkstein ist, wohl leicht gesprengt werden könnte, und wo mittelst eines Seitenkanals und der gehörig angebrachten mehreren Schleusen, es vielleicht möglich seyn würde, die Fahrten, welche auf den übrigen Theilen des Oberrheins statt haben, mit jenen des Bodensee's in Verbindung zu setzen; nur müssten alsdenn zugleich auch diejenigen Hindernisse beseitigt werden, die in dem Strombette zwischen Schafhausen und Basel, zu Zurzach, Laufenburg und Rheinfelden angetroffen werden.

In dieser eben angeführten, mehr als 30 Stunden langen Distanz, hat der Rhein nämlich wieder ein sehr felsenreiches Bett, und derselbe nimmt zum Theil wieder die Natur eines wilden Waldstroms an, so dass selbst die Schifffahrt unsicher dadurch gemacht wird.

Von Basel aus wird dessen Bett von sehr vielen Inseln durchschnitten, wovon der grösste Theil jedoch blos aus Sand und Kiesbänken besteht, die häufig durch die Fluthen des Rheins von einer Seite weggerissen, und an der andern wieder angesetzt werden.

In dieser Abtheilung des Flusses werden die Schwierigkeiten der Schifffahrt des Rheins noch dadurch vermehrt, dass oberhalb Breisach zugleich noch Felsen angetroffen werden, welches in der Stromstrecke gegen Strasburg zu, nicht mehr statt findet.

Auch trifft man von Breisach herab schon auf mehrere Inseln, die nicht mehr blos aus Sand und Kies bestehen, sondern welche bestaudet, und selbst angebaut sind.

Zwischen Strasburg und Germersheim ist das Bett des Rheins noch immer sehr inselreich, wovon aber der grösste Theil mit Gebüsch bewachsen ist, und wo blos hie und da einige Kiesbänke angetroffen werden. Bis hierher hat die Schifffahrt noch immer ihre Schwierigkeiten; besonders aber müssen von Strasburg bis nach Neuburg, welches unterhalb der Mündung der Lauter liegt, die Fahrten mit sehr vieler Vorsicht unternommen werden. Nun aber fangen die beträchtlichen Krümmungen des Rheins an, die besondes für die Erleichterung der Bergschifffahrt so wichtig sind, und von welchen sich die Windungen des Flusses bei Philippsburg, Speier, Ketsch, Otterstadt, Altripp, im Dalberger Busch oberhalb Worms, ferner jene zwischen Gernsheim und Guntersblum, so wie die bei Oppenheim, am meisten auszeichnen.

Bei einigen dieser ziemlich grossen Krümmungen würde es vielleicht zur Deckung der Grenze von Deutschland nicht unwichtig seyn, wenn man bei denselben die Durchstiche von der Art machen wollte, dass nach dem Beispiel von Fort-Louis zugleich solche Festungen angelegt würden, die so leicht nicht zur Uibergabe gezwungen werden könnten; dieses würde besonders

1) zwischen Germersheim und Philippsburg zu bewerkstelligen seyn,

2) bei Otterstadt,

3) am sogenannten Kälberteich zwischen Stockstadt und Guntersblum.

Durch die Befestigungen, welche vorzüglich an diesem letzten Orte angebracht würden, könnte besonders die Flanke von Mainz sehr gut gedeckt werden, und es würde alsdann nicht so leicht mehr möglich seyn, eine Belagerung dieser so wichtigen Festung zu unternehmen.

Von Mannheim wird, ausser der Schifffahrt, die schon von Strasburg her sehr beträchtlich ist, die Flösserei ins Grosse getrieben; indem man das in kleinen Abtheilungen hierher geflösste Holz aus der Kintzing und Murg vom Oberrhein, mit jenem, welches aus dem Neckar kommt, zusammensetzt, und öfters in völlig gebauten Flössen bis nach Holland verführt.

Zwischen Mannheim und Mainz ist nur wegen den Uferabbrüchen die Bergfahrt an einigen Orten beschwerlich, ohne dass jedoch einige Gefahr dabei zu besorgen wäre.

Zu Mainz, wo eine sehr blühende Schifffahrt ist, werden zugleich häufig die verschiedenen Holzgattungen des Mains zu eignen Flössen gerichtet, oft aber auch denen von Mannheim kommenden Flössen hinzugefügt, und den Rhein hinab bis nach Dortrecht und Amsterdam verführt.

In der Distanz zwischen Mainz und Bingen sollte billig ausser dem, was bereits hierunter geschehen ist, die Stärke der Strömung des Rheins durch zweckdienliche Mittel noch vermehrt werden.

Unterhalb Bingen erhält das Strombett des Rheins wieder eine ganz andere Gestalt, als dieselbe bis hieher war. Hier werden nämlich die Gewässer dieses Flusses

für eine Strecke von beinahe 10 Stunden so zwischen den Gebirgen eingeengt, dass die Breite um einige hundert Fuss vermindert wird; denn in der Gegend von Mainz sowohl als bei Neuwied giebt man die Breite des Rheins auf 1400 Fuss an, da selbige im Durchschnitt zwischen den Gebirgen kaum 1100 bis 1160 Fuss beträgt. Durch diese Verengung des Bettes, ist die Geschwindigkeit des Stromstrichs weit grösser, daher auch für die Bergschifffahrt zwischen den Gebirgen ein weit grösserer Zeitaufwand gefodert wird, als da, wo die Ufer des Rheins breiter und flacher sind.

Die Durchfahrt bei dem sogenannten wilden Gefährde, zwischen Bacharach und Caub, ist bei niedrigem Wasserstande für die Schifffahrt weit gefährlicher, als die Bank bei St. Goar, wo der starke Zug des Wassers nur den grösseren Flössen nachtheilig werden kann. Einige andere ehemals gefährliche Stellen, wo die Fahrzeuge zwischen den Gebirgen leicht verunglücken konnten, sind seit den letzten Jahren unschädlich gemacht worden.

Bei Coblenz tritt der Rhein aus den Gebirgen zwar heraus, doch bleibt derselbe bis zu dem sogenannten Siebengebirge, grösstentheils zwischen hohen Ufern eingeengt, von dort aber wird das Land immer flacher, und folglich erweitern sich auch nach und nach die Ufer dieses Flusses, der in seinem Lauf unterhalb Bonn immer sanfter wird, da zumal hier abermals wieder solche beträchtliche Krümmungen vorkommen, welche den schnellen Lauf seiner Gewässer hemmen.

Zur mehreren Erleichterung der Schifffahrt auf dem Unterrhein wird unterhalb Cölln mit der Zeit die Kiss-

bank, welche am Casselberg den Rhein quer durchzieht, mehr ausgetieft werden müssen.

Eine der merkwürdigsten Stellen in dem Bette des Rheins ist die des sogenannten Rossgats, bei der Bodberger Insel zwischen Uerdingen und Essenberg, wo freilich sehr schwer durch die Kunst etwas zu verbessern seyn wird; — doch ist hier der Fluss so fahrbar, als möglich gemacht worden.

Bei den Stellen des beweglichen Sandes, die in den Gegenden des Unterrheins angetroffen werden, und wodurch oft selbst das Fahrwasser verlegt wird, sind überall erfahrne Lothsen, welche das Bett des Stroms von Zeit zu Zeit untersuchen, und so die Schiffe zwischen den Stellen dieser Sandanhäufungen durchführen, damit dieselben keinen Auffenthalt erleiden.

Dieselbe Sorgfalt wird auch in Holland angewendet, so dass also weder die Fahrzeuge, noch die Flösse in diesen Gegenden das Mindeste zu befürchten haben.

Ueberhaupt ist es äusserst selten, dass man in der Gegend des Unterrheins von einigem Unglück hört, wenn selbiges nicht durch ausserordentliche Stürme veranlasst worden ist.

Die Krümmungen des Flusses am Unterrhein sind besonders beträchtlich:

1) Zwischen Bonn und Cöln;
2) Zwischen Wörringen, Sturzelberg und Düsseldorf;
3) Bei Uerdingen;
4) Zwischen Ruhrort und Orsoy;
5) Dann zwischen Wesel und Xanten, wo seit 1790 der Bisslicher Durchstich gemacht worden ist.

6) Endlich bei Lobith, wo man ebenfalls im vorigen Jahrhundert den Bylandischen Durchstich gemacht hat.

Von diesen beträchtlichen Windungen des Stroms rührt es gröstentheils mit her, dass dessen Gefäll in den Gegenden des Unterrheins so sehr gering ist; und indem derselbe hier zugleich auf einem fast wagerechten Boden fliesst, so lässt es sich erklären, dass der kleinste Unterschied in dem Widerstand des Erdreichs denselben von seiner graden Bahn abbringen, und die erste Veranlassung dazu hat geben können, dass derselbe sich in mehrere Arme getheilt, auch zugleich mit andern Gewässern so vermischt hat, dass derselbe bei seinem Ausfluss in das Meer kaum seinen Namen noch beibehält. — Den grösten Theil seiner Gewässer, und man kann füglich annehmen, zwei Drittheile davon, nimmt die *Waal* mit sich fort, die sich mit der Maas vereinigt, und so dem Nordmeere zueilt.

Von dem übrigen Drittheil geht ohngefähr wieder der 4te Theil der Wassermasse für die *Ysel* ab, welche sich nach einem mehr als 25 stündigen Lauf in die Zuydersee ergiesst; die übrigen 3/4 Theile aber bilden unterhalb Wyk bei Durstede den Lech, der bei Schonhoven vorbeifliesst und oberhalb Rotterdam sich wieder mit demjenigen Theil der Gewässer von der Waal und Maas vereinigt, die unterhalb Maassluis und Briel sich in das Meer ergiessen.

Nach dieser allgemeinen Uebersicht der Veränderungen, welche der Rhein, von seinem Ursprunge an bis zu seiner Theilung an der holländischen Grenze, in seinem

Strombette erleidet, wollen wir nun noch folgende Bemerkungen über die verschiedenen Abtheilungen desselben hinzufügen.

Wenn man den Rhein als eines der grössern westlichen Strombecken unsers Erdtheils überhaupt betrachtet, so lassen sich, in Hinsicht seines Laufs, folgende Abtheilungen bei demselben festsetzen:

1) Von dem Ursprung seiner verschiedenen Quellen, bis zu deren Vereinigung, und von da bis zu dessen Einfluss in den Bodensee, während welchem Lauf seine Hauptrichtung meist gegen *Norden* geht.

2) Von der Mündung des Rheins in den Bodensee, wo derselbe eine *westliche* Wendung nimmt, bis nach Basel.

3) Von Basel, wo die Richtung seines Laufs wieder *nördlich* geht, hat derselbe meist einen sehr schnellen Lauf, bis nach Schröck und Germersheim, von welcher Gegend aus die Transporte der Waaren auf demselben weniger Gefahr ausgesetzt sind.

4) Zwischen Germersheim und Mainz hat der Rhein mehrere beträchtliche Krümmungen, welche zwar die Fahrten auf demselben verlängern, aber auch diesen Fluss zur Bergschifffahrt desto geschikter machen.

5) Bei Mainz nimmt der Rhein für eine kleine Distanz eine westliche Richtung bis unterhalb Bingen, wo derselbe *nordwestlich* seinen Lauf bis Coblenz fortsetzt.

6) Schon oberhalb dieser letztern Stadt tritt derselbe aus dem Gebirge wieder heraus, und wird nun sanfter in seinem Lauf, indem er, unter mancherlei Windungen, sich bis nach Cöln fortzieht, bei welcher letztern

Stadt derselbe die Belastung von grössern Fahrzeugen gestattet.

7) Von Cöln bis zu seiner Theilung an den Grenzen von Holland, geht die Richtung des Laufs des Flusses *nördlich* fort. Man belegt diese Distanz gewöhnlich mit der Benennung des *Unterrheins*.

8) Nachdem der Lauf des Rheins bis zu seinem Eintritt in die Niederlande meist von Süden nach Norden fortgegangen ist, so trennt sich unterhalb Millingen der Hauptstrom, welcher den Namen der *Waal* erhält, *) von dem Rhein, und nimmt seine Richtung mit 2 Drittheilen der gesammten Wassermasse nach Westen, um sich nach geschehener Vereinigung mit der Maas in die Nordsee zu ergiessen. Eben diese Richtung nimmt nachmals auch der Rhein selbst, der weiterhin den Namen *Lech* erhält, indem die sogenannte *Yssel*, als der dritte Arm des Rheins, allein gegen Norden fortläuft, und seine Mündung in die Zuydersee hat.

Da, mittelst des Rheins, die Communication der Schweitz mit Holland bereits von Basel her statt hat, so belegt man die ganze Strecke des Flusses, bis nach Mainz herab, mit der Benennung des *Oberrheins*.

Als *mittelrheinische* Häfen sieht man alle diejenigen an, welche zwischen Mainz und Cöln liegen; und mit dem Namen des *Unterrheins* bezeichnet man die Strecke dieses Flusses, welche von Cöln bis zur Grenze von Holland geht.

---

*) Vid. Henrici Hondii descriptio Rheni, Vahalis et Mosae, Amstelod. 1641 fol.

In geographischer Hinsicht werden seit dem jüngsten Frieden die Abtheilungen des Laufs dieses Stroms wohl am besten so zu bezeichnen seyn, dass man unterscheidet:

*I.* Den *rhätischen* oder *bündnerischen Rhein*, von seinem Ursprung, bis zu dessen Austritt aus Graubünden;

*II.* Den *schweitzerisch-deutschen Rhein*, von oberhalb des Bodensee's bis nach Basel;

*III.* Den *deutsch-französischen Rhein*, von Klein-Basel und Hüningen, bis zur Mündung der Lauter;

*IV.* Den *deutschen Rhein*, wo die beiden Ufern jetzt wieder zu unserem Vaterlande gehören, bis zur Grenze von Holland, mit folgenden Unterabtheilungen:

1) von der Mündung der Lauter bis nach Mainz;
2) von Mainz bis Cöln;
3) von da bis zur Theilung dieses Flusses in seine verschiedene Arme.

*V.* Endlich der *holländische Rhein*, wobei man die drei Hauptabtheilungen:

1) der Waal,
2) des Lechs, und
3) der Yssel, unterscheidet.

Nach diesen verschiedenen Abtheilungen werden wir bemüht seyn, dasjenige weiter unten darzustellen, was sich über die Natur des Flusses und über dessen Schifffahrtsverhältnisse sagen lässt.