

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Betrachtungen zur Geschichte der Rheinschifffahrt

Betrachtungen zur Geschichte der Rheinschifffahrt.

Von Dr. Sch.

Der Rhein ist der größte und wichtigste unter den Strömen Deutschlands; sein Lauf und sein Stromgebiet sind auch am reichsten und mannigfaltigsten entwickelt. Seine einzelnen Teile sind in ihrem natürlichen Charakter scharf von einander unterschieden, sie haben sich daher auch ein jeder eigenartig für sich entwickeln müssen.

Die Entfaltung der Schifffahrt hängt ab von den Bedingungen, die durch die Verschiedenheiten des Stromlaufes gestellt sind. Mannigfaltige Hindernisse mußten bewältigt werden; der Oberrhein war die verwahrloste Strecke des Flusses. Man hat sich begnügt, den Seitenbächen aus dem Schwarzwald ihren Lauf durch künstliche Landgraben anzuweisen. Im allgemeinen nahm man die Zustände, wie sie nun einmal lagen, ohne an eine künstliche Verbesserung zu denken, obgleich im eigentlichen Mittelalter gerade die Wasserstraße vom Verkehr bevorzugt wurde. Sie war trotz aller ihrer Hindernisse und Schwierigkeiten doch immer noch bequemer und sicherer als die meisten Landstraßen. So haben Karl der Große, gestorben 814 und Ludwig der Fromme, gestorben 840 gerne ihre Reisen zu Schiff gemacht. Aus demselben Grunde sind in Straßburg die Fischer verpflichtet, für die Beförderung des Bischofs auf seinen Reisen zu sorgen. Ebenso sind die Fischer von Koblenz gehalten, die Erzbischöfe von Trier Moselauwärts bis in diese Stadt zu geleiten. Kaiser Friedrich III. hat seine Reisen am Rhein noch wiederholt zu Schiffe gemacht. Auch die großen Scharen von Wallfahrern, die Reisegesellschaften früherer Zeit, mieten regelmäßig ein Schiff für ihren Weg den Rhein aufwärts. Selbst auf der heute unfahrbaren Strecke oberhalb Basel sind Personen wie Waren auf dem Wasser befördert worden. Der Kaufmann, welcher über den Aelberg kam, bestieg auf dem Bodensee das Schiff, das ihn den Rhein herabführte.

Auf den gefährdeten Strecken hatte man Hilfskräfte zur Unterstützung der Schiffer nötig, oder die Schiffer beschränkten sich auf diejenige Strecke des Flusses, die ihnen genau bekannt war. Daraus entwickelten sich je länger, je mehr die Monopolbestrebungen der einzelnen Schifferschaften. Die große Stromschnelle bei Laufenburg bildete kein Hindernis für die Schifffahrt. Eine eigene Genossenschaft, die Laufentnechte, führte die Schiffe an starken Seilen durch. Aber unablässig haderten die Schiffer von Laufenburg mit denen von Basel über das Recht der Waren- und Personenbeförderung aus der Schweiz. Noch hartnäckiger waren die Streit-

tigkeiten der Basler mit den abwärts am Rhein bis Straßburg wohnenden Schiffern. In besonderen Verträgen wurde der Rheinlauf streckenweise ausgeteilt unter die einzelnen Genossenschaften. Schon vor dem Ende des 16. Jahrhunderts kam die ganze Fahrt auf dieser gefährlichen Strecke zwischen Straßburg und Basel fast ganz in Abgang. Bis zur deutschen Besitzergreifung im Jahre 1871 war der Rhein in den Hintergrund gedrängt. Der Grund für diese Erscheinung ist einfach: Das stillere Fahrwasser der Ill genügte dem Lokalverkehr mit dem oberen Elsaß. Außerdem war das Land durch zahlreiche Kanäle mit Frankreich verbunden, zu dem es auch in immer stärkere politische Beziehungen trat.

Mit großen Schwierigkeiten war die Bergfahrt verbunden. Hier mußten entweder Menschen oder Zugpferde aushelfen, die das Schiff an starken Seilen aufwärts zogen. Man nennt dies den Leinpfad. Schon die Römer bedienten sich seiner an der Mosel und am Rhein, mindestens abwärts Koblenz. Oberhalb Speier war es unmöglich, in dem Gewirt von Altwässern und toten Armen den Leinpfad gleichmäßig fortzuführen.

Der wechselnde Zustand des Fahrwassers erforderte Fahrzeuge von verschiedener Größe auf den einzelnen Strecken. Die Murgschiffer, die wichtigsten unter den rheinischen Holzflößern, durften nur ausnahmsweise auf ihren Flößen auch Güter verladen. Sonst war die Beförderung von Waren auf Flößen, die in dem Handel von Danzig eine so große Rolle spielt, niemals von besonderer Bedeutung. Oberhalb Straßburg hatte man große Schiffe, die nur mit Plöcken ganz roh aus Balken zusammengefügt waren. Am Ziele angekommen, wurden sie zerlegt und als Holz verkauft. Oberhalb Basel hatte man nur sehr stark gezimmerte Schiffe, die den Felsen und Stromschnellen Widerstand leisten konnten. Erst seit dem Anfange des 16. Jahrhunderts hatte man begonnen, größere Schiffe zu bauen. Aber man beschwerte sich bald, daß die ohnehin langsame Verfrachtung noch langsamer werde, weil sie jederzeit mit der Abfahrt warteten, bis sie volle Ladung hatten. Auch fürchtete man, den Kleinern könnte die Konkurrenz unmöglich gemacht werden und die Gefahr des Schmuggels würde steigen mit der erhöhten Durchsuchungsschwierigkeit des Schiffrumes. Die Reise ging mit erstaunlicher Langsamkeit vor sich. Bei der Personenfahrt ging es etwas rascher. Das Marktschiff von Mainz nach Frankfurt bedurfte,

eine Mittagspause eingerechnet, des ganzen Tages zur Fahrt und bis man von Mainz nach Straßburg kam, dauerte es regelmäßig etwa 8 Tage, also länger, als wenn man heute von Hamburg nach Amerika fährt. Aber die Frachtschiffe konnten auf derselben Strecke bei ungünstigem Wasserstande bis gegen 34 Tage brauchen.

Wir haben oben gesehen, daß der Zustand des Verkehrswezens die Schiffer zwang, sich genossenschaftlich zu organisieren. Auch die Flößer am Oberrhein hatten sich auf diese Weise zusammengeschlossen. Besonders zwei derselben kommen in Betracht: die Murg- und Kinzigflößer; die letzteren hatten ihren Sitz in Wolsach und in den umliegenden Tälern des Schwarzwaldes. Das Kinzigholz ging kaum über Straßburg hinaus, dagegen lieferten die Murgschiffer Holz- und Sägewaren bis hinab nach Mainz. Sie bildeten eine Genossenschaft von bäuerlichen Wald- und Sägemühlbesitzern, die zugleich mit ihren Knechten das Flößen auf Murg und Rhein besorgten. Sie hatten mit den Städten und den Fürsten feste Lieferungsverträge. Das Holz des Schwarzwaldes und das „Mainholz“ aus dem Speßart begegnete sich in Mainz, dem wichtigsten Platz des Holzhandels während des ganzen Mittelalters. „Menzerbretter“ waren auch am Niederrhein eine beliebte Ware. Erst in der 2. Hälfte des 16. Jahrhunderts griff die Holzflößerei vom Oberrhein auch unmittelbar nach dem Niederrhein über. Damals war die Genossenschaft in einer solchen Abhängigkeit von ihrem Vorstand, dem Hauptschiffer Jakob Kast, daß sie fast nur noch die Rolle seines Lieferanten spielte. Er dehnte seine Handelsbeziehungen bis in die Niederlande aus. Damals sah der Rhein zum erstenmal ein einheitlich geleitetes Schiffsfahrtsunternehmen von größten Dimensionen, zu einer Zeit, als die gewohnten Organisationen verknöcherten. Auch nach dem westfälischen Frieden übernahm der Holzhandel die Führung auf dem Rhein. Aber nicht die Deutschen standen an der Spitze, der unselige Krieg hatte sie wirtschaftlich zu sehr geschwächt, sondern die Holländer. Da neugegründete Mannheim, der Vorposten Hollands in Deutschland, wird seitdem Mittelpunkt des Holzhandels. In einer Zeit, wo jede andere Schiffsfahrt auf dem Rhein dahinstreckte, zeigte wenigstens dieser eine Zweig Leben und Betriebsamkeit und trug einen internationalen Charakter.

Zwei Gründe haben dahin gewirkt, die Bedeutung des Rheinverkehrs abzuschwächen. Beide haben ihn seit dem 14. Jahrhundert bis in die ersten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts unabläßig gelähmt: Die Stapelrechte und die Ausgestaltung des Zollwesens. Das Stapelrecht besteht in der Verpflichtung des Kauf-

mannes, seine Waren an der Stapelstadt auszuladen. Häufig wird die andere Verpflichtung hiermit verbunden, die Waren eine bestimmte Zeit hindurch im Kaufhaus der berechtigten Stadt feilzubieten, ehe er sie einladen und weiterführen darf.

Diese Stapelrechte entwickelten sich erst allmählich und unter beständigem Widerstand der davon Betroffenen. Der Dortrechter Stapel, der die freie Schifffahrt von der See auf den Rhein hindern sollte, trug noch am Ende des 15. Jahrhunderts Spuren eines gewalttätigen Ursprungs. Die Dortrechter fuhren den Schiffen, die ihn brachen, nach, suchten sie zu kapern und führten sie, wenn ihnen das gelingen war, auf den Richtplatz. Dort wurde an ihnen eine symbolische Hinrichtung vollzogen: ein Pfahl wurde mitten durch sie geschlagen und die Planken wie der Leichnam eines Missetäters der allmählichen Verwesung preisgegeben. Auch Köln, Mainz und Speier machten Stapelrechte geltend, und auch Straßburg hat sie für sich gewonnen. Mannheim dagegen, von dem Kurfürsten Karl Ludwig von der Pfalz gegründet, blieb immer ein Freihafen mit unbeschränktem Verkehr. Die Vorteile davon für die Pfalz waren bedeutend, wie ihr rasches Ausblühen beweist.

Das eigentlich entscheidende Moment bei der Entwicklung der Rheinschifffahrt lag bei den Zöllen. Die enorme Verteuerung aller Waren durch diese Zölle hat am meisten dazu beigetragen, die einzelnen Landschaften und ihren Verkehr zu isolieren. Am Oberrhein ist die Anzahl der Zölle zwar geringer gewesen als am Mittelrhein, wo der Schiffer, namentlich in der Talenge zwischen Bingen und Koblenz, eigentlich nie von einer Zollstätte wegfahren konnte, ohne gleich die nächste zu erblicken. Am Niederrhein waren die Zollbeträge am höchsten. Aber der Oberrhein, dessen Waren alle diese Beträge zu zahlen hatten, mußte am meisten darunter leiden. Die pfälzischen Zollregister vom Ende des 16. Jahrhunderts beweisen deutlich, wie bedeutungslos die oberrheinische Schifffahrt damals geworden war. Auch das aufstrebende Mannheim hatte darunter zu leiden.

Erst der Wiener Kongreß hat sich zu dem Gedanken einer völligen Freiheit des Rheines aufgeschwungen, wohl der fruchtbarste Gedanken, den er gehabt hat. Die Denkschriften der Kölner Handelskammer aus den nächsten Jahren zeigen, wie hoffnungsfreudig der Handelsstand wieder in die Zukunft zu blicken begann. Aber ehe die letzten Spuren einer Zollerhebung im deutschen Binnenlande verschwanden, hat es doch noch bis zum Jahre 1866 gedauert.

Wenn der Rhein heute in einem Bette strömt, das ihm menschliche Kraft angewiesen und befestigt

hat, wenn seine Tiefe achtsam für das Bedürfnis der Schifffahrt reguliert ist, wenn die Dampfer der Nordsee schon jetzt bis Köln hinauffahren, wenn der Rhein zur Hauptverkehrsader des mittleren Europa geworden ist, so ist dies alles das Werk des 19. Jahrhunderts. Die Geschichte der Rheinschifffahrt ist auch in unseren Tagen geblieben, was sie von jeher war: ein getreues Spiegelbild

der deutschen Geschichte. Auch sie führt uns zur Erkenntnis, die aller Geschichtschreibung gemeinsam ist: Daß der Staat zwar nur die Kräfte, die das Kultur- und Wohlfahrtsleben der Nation entwickelt, in seiner Hand zusammenfassen kann, daß aber auch die Wirtschaft eines Volkes nur in einem starken, selbstbewußten Staate gedeihen kann.

Ein Künstlerstreich.

Künstler-Novelle nach dem Holländischen des Jan Sleer.

Autorisierte Uebersetzung von Wilhelm Thal.

Unter den zahlreichen Künstlern, die in der letzten Hälfte des 17. Jahrhunderts die reiche Stadt Amsterdam bewohnten, hätte man wohl schwerlich innigere und glücklichere Freunde finden können als den Maler Jan van Pee und seinen treuen Kameraden Jakob de Nys. Wenn sie nicht — jeder in seinem Atelier — arbeiteten, so waren sie stets zusammen und nie sah man außerhalb einen ohne den anderen. Da sie keinerlei Ehrgeiz besaßen und Künstlereifersucht ihrem Wesen vollständig fern lag, so waren sie stets heiter und zufrieden und erfreuten sich der Achtung und Bewunderung aller ihrer Kollegen.

Beide waren talentvolle Künstler, was auch von aller Welt anerkannt wurde. Jan van Pee, der Sohn eines vornehmen Bürgers von Brüssel, Emanuel van Pee, hatte sich als Kunsthändler in Amsterdam niedergelassen und verstand es so gut, die Werke der italienischen Schule zu kopieren, daß man seine Kopien von den Originalen nur schwer zu unterscheiden vermochte. De Nys, der aus Antwerpen stammte, war ein Schüler des berühmten Coert von Nasti gewesen und malte Blumen und Früchte, Wildpret und Geflügel, mit einem Worte, sogenannte Stilleben, und zwar mit einer solchen Feinheit und Lebenswahrheit, daß seine Werke von Kunstkennern und Liebhabern ebenso bewundert und begehrt wurden, wie die seines berühmten Lehrers.

Wie schon erwähnt, waren die beiden Freunde stets heiter und zufrieden, nur zu der Zeit, in der unsere Erzählung spielt, wurden sie von ernster Sorge gequält.

Zu jener Zeit war Antwerpen für die holländischen und flämischen Maler, was nacheinander Rom, Florenz, Venedig und die übrigen italienischen Städte gewesen waren. Jeder Künstler besuchte damals, wenigstens einmal in seinem Leben, die Stadt Antwerpen, ganz wie die Muselmanen die Wallfahrt nach Mekka unternehmen.

War es da nicht ganz natürlich, daß Jan van Pee und Jakob de Nys eines Tages die Lust anwandte, Amsterdam auf einige Wochen zu verlassen und sich nach Antwerpen zu begeben? Diejenigen Kollegen, die die Reise schon gemacht hatten, wurden nicht müde, von den Kunstschätzen, die sie dort gesehen, zu erzählen, und diese Berichte trugen nur dazu bei, das Verlangen der beiden Freunde zu stärken.

Es war indes nicht so leicht, den Plan auch zur Ausführung zu bringen.

Jan van Pee war verheiratet, und wenn man seine Frau auch gerade nicht mit dem Namen Kantippe belegen konnte, so gehörte sie doch keineswegs zu der Kategorie der Frauen, die in jedem Falle den Willen ihres Herrn und Meisters befolgen; die Frau war der Herr und Meister im Hause. Kurze Zeit nach der Hochzeit hatte sie bemerkt, daß ihr Gatte zwar sehr rechtschaffen und nachsichtig, aber auch sehr schwach und zur Bequemlichkeit geneigt war; den Wert des Geldes schien er gar nicht zu kennen und oft verlor er kostbare Stunden mit unnützen Beschäftigungen. Sie hatte also eingesehen, daß es in ihrem eigenen Interesse und auch im Interesse ihrer Familie ihre Pflicht war, die Leitung des Hauswesens in die Hand zu nehmen, und in der Tat mißfiel diese Lebensweise weder ihr noch ihrem Gatten, der seinem Freunde de Nys gegenüber sehr häufig seine Zufriedenheit mit seiner Häuslichkeit ausdrückte. Frau van Pee liebte es nicht, ihren Gatten aus dem Gesicht zu verlieren, und daher war sie auch gegen die Reise nach Antwerpen.

Zur Unterstützung ihrer Weigerung führte sie tausend Gründe an, einen immer überzeugender als den anderen, und da sie im Haushalt auch gleichzeitig die Funktionen eines Kassierers versah, so weigerte sie sich auf das hartnäckigste, ihrem Gatten das Reisegeld zu geben. Ohne die Erlaubnis seiner Frau konnte van Pee also nicht an den