

Zeitschrift:	Der Schweizer Geograph: Zeitschrift des Vereins Schweizerischer Geographieleher, sowie der Geographischen Gesellschaften von Basel, Bern, St. Gallen und Zürich = Le géographe suisse
Herausgeber:	Verein Schweizerischer Geographieleher
Band:	6 (1929)
Heft:	7
Artikel:	Der Rhein als Schifffahrtsstrasse
Autor:	Frey, Jean R.
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-8139

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

bis 12 ha umfassend, werden vom Besitzer selber bewirtschaftet. Auch die Wasserförderung ist privat und untersteht keinem kommunalen Zwang. (Figur 2.)

Im Zentrum der Landschaft durchfährt man Rebenfelder. Hier und da sind einige Tabakkulturen auf Versuch hin angelegt, doch das Tabakmonopol verhindert noch ihre Ausdehnung. In Sineu streben aus den abgeernteten Getreidefeldern die Blütenruten der Kapernsträucher, deren Blütenknospen jährlich in Quantitäten von 20—30,000 q ausgeführt werden. Das quartäre Meer hat das Land mit einem Kalksandstein bedeckt, der in tiefliegenden Steinbrüchen in Block- und Plattenform ausgesägt wird. Er dient dem Aufbau der wie einem Ankerbaukasten entstammenden Häusern und Gartenmauern, wird aber auch exportiert.

(Schluss folgt.)

Der Rhein als Schiffahrtsstrasse.

Von Jean R. Frey, Basel.

1. Im Altertum.

Seit wann der Rheinstrom den Menschen als Verkehrsweg dient, weiß niemand zu sagen. Man hat jedoch feststellen können, dass schon 3000 Jahre vor Chr. ein reger Bernsteinhandel zwischen Jütland und den Mittelmeergebieten bestanden hat, der sich allerdings vorerst über die Elbe und das Adriatische Meer abspielte und erst nach Gründung von Massilia an der Rhonemündung (zirka 600 v. Chr.) auf die Rheinroute überging. Auf dem Landwege gelangte der Bernstein von der Elbe zum Niederrhein, wo ihn die massiliotischen Kaufleute übernahmen. Als zur Zeit Cäsars das römische Reich am Rhein Fuss fasste, waren die ältesten Bernsteinwege von der Elbmündung wohl schon verödet; denn das ergiebige Bernsteinland an der ostpreussischen Küste hatte neue Handelswege zur Adria aufkommen lassen.

Die ältesten Fahrzeuge auf dem Rhein waren nach römischen Berichten Flösse und Kähne aus ausgehöhlten Eichenstämmen oder mit Tierfellen überzogene Boote, die bis zu 30 Mann fassen konnten. Die Römer selbst erstellten auf dem Rheine nach und nach eine ansehnliche Flotte, die sowohl dem Handel und Verkehr wie auch militärischen Zwecken zu dienen hatte. Sehr wahrscheinlich bot damals der Wasserspiegel des Rheinstromes zeitweise ein äusserst belebtes Bild.

Als sich aber die Römerzeit langsam ihrem Ende näherte, ging auch der Rheinverkehr sehr stark zurück, bis er nahezu zum Stillstand kam, der anhielt, bis die über Europa hereingebrochenen Wogen der Völkerwanderung sich nach geraumer Zeit wieder gelegt hatten.

2. *Die Rheinschiffahrt im Mittelalter.*

Die mittelalterliche Rheinschiffahrt wird erstmals erwähnt in einer Urkunde Karls des Grossen aus der zweiten Hälfte des VIII. Jahrhunderts. Der Transport von Gütern zu Lande war wegen der räuberischen Ueberfälle gefährlich geworden, die Strassen waren planlos angelegt und nicht unterhalten. Anderseits aber blühte in den Städten der Wohlstand empor, und ein entsprechender Handelsverkehr verlangte gebieterisch nach Handelswegen. Der Handel und der Verkehr wandte sich wieder den Flüssen zu, auf denen sich ein reger Verkehr wieder einzuleben begann und, wenn im 12. Jahrhundert die rheinischen Städte zu einer bedeutenden Entwicklung gelangten, so steht diese Erscheinung sicher in engem Zusammenhange mit der Rheinschiffahrt. Der Rhein hatte wieder begonnen, die Verkehrslage vollständig zu beherrschen, und die Rheinschiffahrt wurde sogar zu einem bedeutenden Finanzierungsobjekt für die grossen und kleineren Herren am Rhein. Den vier Kurfürsten am Rhein hatte der König als Entgelt für die Beseitigung von Verkehrshindernissen im Strom das Recht zur Erhebung von Wasserzöllen verliehen, und dieses Recht hatten sich nach und nach auch kleinere Herren angemessen, so dass zuletzt auf dem Rheine zwischen Strassburg und Holland nicht weniger als 32 Zollstätten zu passieren waren. Trotz dieser Belastung des Rheinverkehrs entwickelte sich dieser zu einer ungeahnten Blüte; denn sonst hätte nicht der Ehrenfelser Zoll im 14. Jahrhundert geradezu die finanzielle Grundlage des Erzbistums Mainz werden können. Diese vorzügliche Einnahmequelle bewog denn auch die zollberechtigten Herren, durch Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse die Schiffahrt immer mehr zu fördern, um sich die Einnahmen zu erhalten und zu sichern. Diese Verbesserung der Fahrverhältnisse wurde aber auch da und dort nicht immer mit der nötigen Sachkenntnis vorgenommen, und später kam es auch öfters vor, dass die zollberechtigten Herren die Kosten für die Verbesserungen zu sparen begannen und die Arbeiten in knauseriger Weise ausführen liessen.

Da Genua und Venedig die goldenen Einfahrtstore für die Güter des Orients waren und diese über die Alpenpässe und über

Zürich und Basel nach dem Rheine strebten, überwog auf dem Strome fast während des ganzen Mittelalters die *Talfahrt*. Die Schiffe, die mit Passagieren und Gütern den Rhein hinunter fuhren, wurden am Niederrhein verkauft, denn das Hinaufziehen der Schiffe mit Tieren auf die gewaltigen Strecken von 4—500 km wäre im höchsten Grade unwirtschaftlich gewesen. Auf dem Mittelrhein verkehrten damals aber auch schon Segelschiffe, die den Rhein in beiden Richtungen befuhren.

3. Die Rheinschiffahrt in der neueren Zeit.

Gegen das Ende des 16. Jahrhunderts trat in der bisherigen Richtung des Welthandels eine Wendung ein, die auch für die Rheinschiffahrt nicht ohne Folgen blieb. Die grossen Entdeckungen hatten es mit sich gebracht, dass sich der Welthandel von den italienischen Städten nach dem Atlantischen Ozean verschob und dass Spanien und später die Niederlande das Erbe von Venedig und Genua im Weltverkehr übernahmen. Diese Tatsache und dazu der Umstand, dass die im 30jährigen Kriege ausgesogenen und verwüsteten oberrheinischen Gebiete zur Versendung rheinabwärts nicht mehr aufbrachten als Holz und daher auf eine Versorgung aus den Gebieten am Niederrhein und aus den holländischen Kolonien angewiesen waren, bewirkten es, dass auf dem Rheine allmählich die *Bergfahrt* überwog. Diese Erscheinung verstärkte sich noch, als im 17. Jahrhundert die Holländer auf dem Meere und auf dem Rheine die Herrschaft gewannen und die Erzeugnisse ihrer Kolonien auf dem Rheinwege nach Mitteleuropa beförderten.

Zu einer für die Schiffahrt recht unliebsamen Erscheinung gestaltete sich im Laufe der Jahre das sogenannte *Stapelrecht* (Niederlagsrecht), das der Kaiser den Städten verliehen hatte und welches u. a. auch zum Aufblühen der grossen Handelsstädte beigetragen hat. Dieses Stapelrecht bestand im allgemeinen darin, dass die Waren, die auf dem Wege zu ihrem Bestimmungsort zu Land oder zu Wasser die betreffende Stadt berührten, dort ausgeladen und einige Tage lang zum öffentlichen Verkauf gestellt werden mussten. Was davon nicht verkauft wurde, durfte weiter befördert werden. Da sich in den mit diesem Rechte ausgestatteten Städten ein lebhafter Marktverkehr ausbildete, suchten alle grossen Städten dieses Recht zu erwerben; viele massten es sich unberechtigter Weise an, und jeder dieser Stapelplätze war darauf erpicht, seine Rechte auszudehnen und das Stapelrecht nach allen Regeln der Kunst auszubeuten. Die Folge war, dass sich

die Kosten für den Wassertransport immer mehr steigerten. Die Kaufleute begannen den Rhein zu meiden, und dieser verödete immer mehr, zumal auch die Berechtigungen der Schifferzünfte und ihre masslosen Forderungen in bezug auf Schiffführung und Fahrrechte die durchgehende Schiffahrt schwer schädigten. So blieb es, bis im Jahre 1792 auf dem französischen Nationalkonvent der Grundsatz der Freiheit der Stromschiffahrt ausgesprochen wurde und damit einer Aenderung zu Gunsten der Wiederaufnahme der Rheinschiffahrt gerufen wurde.

4. Die Rheinschiffahrt im 19. und 20. Jahrhundert.

Die Forderung nach vollkommener Freiheit der Stromschiffahrt, aus dem Geiste der damaligen revolutionären Ideen geboren, wurde beharrlich weiter verfolgt. Sie gehörte zu den Instruktionen, welche das Direktorium den französischen Bevollmächtigten für den Rastatter Kongress, der allerdings ergebnislos verlief, mit auf den Weg gab, und auch Napoleon hielt später daran fest. Als der Vertrag von Lunéville den Franzosen das linke Rheinufer überliess, schickte sich Napoleon an, mit Deutschland über die vollständige Aufhebung aller Schiffahrtsabgaben zu verhandeln, und diese Unterhandlungen gaben den Anstoss zum Reichs-Deputations-Hauptschluss vom 25. Februar 1803, in welchem sich Deutschland und Frankreich dahin einigten, dass die Schiffahrt auf dem Rheine frei sein solle, wenn er auch beiden Ländern noch das Recht zur Erhebung eines Oktrois einräumte. Die holländische Rheinstrecke war damals noch nicht mit inbegriffen. Als aber Holland in den nächsten Jahren unter das Protektorat des französischen Kaisers fiel, proklamierte Napoleon am 31. Oktober 1810 die Freiheit der Rheinschiffahrt in Holland und auf dem ganzen Laufe des Rheins bis zu dem Punkte, wo er schiffbar wird. Seither ist die Schiffahrt auf dem Rheine frei, und diese Freiheit wurde formell sanktioniert durch Art. 5 des Pariser Friedensvertrages vom 30. Mai 1814 und die Art. 108—117 der Wiener Schlussakte vom 9. Juni 1815.

Auf Grund dieser letztgenannten Bestimmungen kam in der Folge, allerdings erst 16 Jahre später im Jahre 1831, die Internationale Zentralkommision für die Rheinschiffahrt zustande, und zwar durch den Erlass der Rheinschiffahrtsakte, in welcher alle auf die Rheinschiffahrt bezüglichen Bestimmungen des Wiener Vertrages zu einem besonderen Rheinschiffahrtsgesetz vereinigt wurden. Die Kodifikation der Rheinschiffahrtsgrund-

sätze und -gebräuche, sowie die Einführung der Dampfschiffahrt gaben dem ganzen Schiffahrtsbetrieb auf dem Rhein einen neuen Impuls. (Fortsetzung folgt).

Geographentagungen in Deutschland.

Von F. Nussbaum, Hofwil.

(Fortsetzung.)

Die Ozeanographische Konferenz in Berlin, die sich zur Hauptsache mit den Darbietungen der Ergebnisse der Deutschen Atlantischen Expedition des Forschungsschiffes « Meteor » befasste, erhielt eine weitere wissenschaftliche Vertiefung durch mehrere andere Vorträge, die ebenfalls von der Erforschung der Ozeane handelten und die sich teils auf bereits schon ausgeführte, teils auf geplante Forschungsexpeditionen bezogen. So hatte schon zu Beginn der Konferenz, wie bereits angeführt, Sir D. Mawson über die australische antarktische Expedition gesprochen; sodann berichtete Prof. B. Helland-Hansen aus Bergen über Meeresforschung mit kleinen Forschungsschiffen, wobei er in erster Linie die Erfahrungen wiedergab, die er mit dem von ihm geleiteten Schiff « Armauer Hansen » im nördlichen Atlantischen Ozean gemacht hatte, dessen methodische Erforschung das Ziel seiner gemeinsam mit Fridtjof Nansen durchgeführten Expedition war.¹⁾ Ferner sprachen Prof. J. Hjort aus Oslo über die Pläne der internationalen Meeresforschung und M. van Riel über die geplante Niederländische Expedition, welche die Erforschung der die Sunda-Inseln umgebenden Meeresteile bezweckt. Endlich hielt Prof. H. U. Sverdrup aus Bergen ein Referat über den Plan und die Arbeiten der « Carnegie »-Expedition; diese will sich hauptsächlich mit der Erforschung des polaren Magnetismus beschäftigen, zu welchem Zweck das Schiff ohne Magnet- und Eisengeräte, sondern mit Maschinen und Apparaten aus Aluminiumbronze ausgerüstet ist.

In seinem Schlusswort hob Staatsminister Schmidt-Ott hervor, dass die Erforschung der Meere wie keine andere Wissen-

¹⁾ Die Ergebnisse dieser Forschungen liegen bereits in einem reich mit Karten und Profilen ausgestatteten Band vor: Björn Helland-Hansen and Fridtjof Nansen The Eastern North Atlantic. Geofysiske Publikasjoner Vol. IV No. 2. Usgitt av det Norske Videnskaps-Akademi i Oslo 1926.