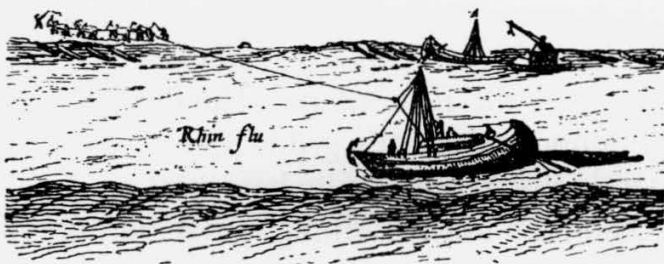


## Drei Beiträge zur Geschichte des Rheins in Mittelbaden

Ludwig Uibel

### 1 Der Beginn der Dampfschiffahrt auf dem Oberrhein und die Haltung der Freistetter Schiffahrtsgilde



*Rheinschiff aus dem 17. Jahrhundert.  
(Nach einem Original-Kupferstich)*



*Dampfschiff der 1. Generation*

Als James Watt die Dampfmaschine erfunden hatte, war klar, dass die Ingenieure den neuen „Motor“ überall dort einsetzen würden, wo man viel Kraft brauchte, um etwas zu bewegen. Das waren zuerst die Pumpen in den Bergwerken, dann die Wagen, um die Pferde zu ersetzen. Dann machte der Dampfmotor den Sprung auf die Schiffe, wo er versprach, die unzuverlässigen Segel zu ersetzen. Schiffsmühlen wurden auf allen größeren Strömen eingesetzt (auch auf dem Oberrhein!). Die Strömung bewegte die unterschlächtigen Wasserräder und diese die Mühlsteine. Wenn man in Gedanken diese Energie verbrauchenden Steine durch einen Energie spendenden Dampfmotor ersetzt, so ergibt sich das Prinzip eines Dampfschiffes mit Schaufelradantrieb.

Den Schritt, der diese Idee in die Praxis umsetzte, tat Robert Fulton. Er führte der staunenden Mitwelt im Jahre 1807 auf dem Hudson bei New York sein neues Dampfschiff vor. Er erhielt wenig Beifall. Auch Napoleon hielt nicht viel von dieser Erfindung, und doch fuhr ein Jahr, nachdem er von der Weltbühne abgetreten war (1816), das Dampfschiff „Caledonia“ in fünf Tagen den Rhein herauf nach Köln. Auch diese Fahrt machte vorerst wenig Eindruck.<sup>2</sup>

„Gut Ding will Weile haben“. Den nächsten Schritt taten Unternehmer in Frankreich. Im Jahre 1823 fuhren auf der Seine bereits 12 Dampfboote mit einem Schaufelrad am Heck wie die alten Mississippidampfer. Doch die Kaufleute waren von der Rendite der neuen Boote enttäuscht.<sup>1</sup>

Trotzdem gedachten die beiden führenden Männer der Kölner Handelskammer, Merkens und Bernhard Boisserée, nicht nur zuzuschauen, sondern der Dampfschiffahrt eine Chance zu geben. Um das Risiko nicht allein tragen zu müssen, suchten sie sich einen starken, erfahrenen Partner. Den glaubten sie in den niederländischen Handelskammern gefunden zu haben. Die Absicht der Kölner war auf eine Dampfschiffschleppfahrt gerichtet. Geschleppt werden sollten die Lastkähne der Berufsschiffer. So würde diesen das Vermögen und der Arbeitsplatz erhalten bleiben. Den Fortschritt sahen sie in der Zeitersparnis, die durch die Dampfer zu erzielen war.<sup>1</sup>

Jetzt schalteten sich Antwerpener Dampfschiffer ein in der Hoffnung, mit den Kölnern ins Geschäft zu kommen. Doch ihre Probefahrten mit zwei Dampfbooten überzeugten nicht.

Geschickter als die Antwerpener ging die Rotterdamer Handelskammer unter Leitung ihres Vorstandes Vollenhoven vor: Er gründete eine Dampfschiffahrtsgesellschaft und bot den Kölnern eine Teilhaberschaft an. In einer Sitzung der Kölner Handelskammer unter Leitung des Oberbürgermeisters hielt der Kunstgelehrte Sulpiz Boisserée einen Vortrag und warb für eine Beteiligung an der niederländischen Gesellschaft. Diese wurde beschlossen (24. April 1824) und durch den Kauf von 50 Aktien zu je 500 Gulden besiegelt. S. Boisserée war Kölner Bürger, ein Freund Goethes und einer der führenden Köpfe des deutschen Geisteslebens jener Zeit. Seine Meinung galt nicht nur in der Kunst, sondern auch im Wirtschaftsleben und in der Politik der Rheinstadt.<sup>1,5</sup>

Die leitenden Männer der Rotterdamer AG. hielten dafür, das Eisen zu schmieden, solange es warm ist und luden die maßgebenden Herren der Kölner Handelskammer zur Generalversammlung in Den Haag ein. Zu Beginn fuhren die Teilnehmer auf dem Dampfer „Der Seeländer“ von Antwerpen nach Rotterdam. Die unbeschreiblich schöne Fahrt beeindruckte alle Fahrgäste. Die Kölner konnten bei dieser Fahrt auch die verantwortlichen Techniker des Schiffes kennen lernen: den deutschen Schiffbauer Röntgen aus Neuwied und den englischen Maschineningenieur Cockerill. Es wurde verabredet, im kommenden Herbst (1824) das Schiff „Seeländer“ während einer Fahrt auf dem Mittelrhein bis Bingen einer echten Belastungsprobe zu unterziehen.<sup>1</sup>

Am 30. Oktober erschien wie ausgemacht das Dampfschiff vor Köln. An Bord befand sich die ganze Prominenz der holländischen Dampfschiffahrt: die Techniker Röntgen und Cockerill, der Kaufmann Vollenoven dergleichen Abordnungen aus Aachen und Lüttich. Der „Seeländer“ zeigte vor Köln seine Schlepperfähigkeit, indem er einen Lastkahn mit 2000 Zentner Ladung gegen die reißende Strömung zog, obwohl er eigentlich nur zur Personenfahrt gebaut war. Am nächsten Tag stieg der Rhein durch ein Moselhochwasser fast um zwei Meter. Die Strömung war die stärkste,

an die man sich je erinnerte. Der „Seeländer“ schaffte es mit Mühe bis St. Goar. Weiter reichten seine Kräfte nicht, da durch das lehmige und harte Rheinwasser sich reichlich Kesselstein angesetzt hatte. Die Dampferzeugung hatte so stark abgenommen, dass die Schaufelräder nur  $22\frac{1}{2}$  Umdrehungen in der Minute machten anstatt 32. Man musste einen Tag Pause einlegen, um die Röhren zu reinigen. Bei der Weiterfahrt umfuhr das Schiff die Pfalz bei Caub und wandte sich dann wieder rheinabwärts Koblenz zu. Sulpiz Boisserée war mit von der Partie und schrieb seinem Bruder Melchior in einem begeisterten Brief: *„Der Steuermann, ein tüchtiger Kerl, Urban von Köln, setzte was darein, so nahe als möglich am Ufer zu fahren, und weil der Fluß überall ausgetreten war, so kamen wir ganz dicht bei den Häusern und Gartenmauern vorbei, und konnten den Menschen genauer ins Gesicht sehen als sonst jemals.“*<sup>5</sup>

In Koblenz lenkte der Steuermann den „Seeländer“ in die Moselmündung bis zur Brücke. Von dort wandte er sich wieder mit einer eleganten Wendung dem Rhein zu, wobei er seine Manövrierfähigkeit unter Beweis stellte. Ergänzend sei bemerkt, dass der „Seeländer“ auch zwei Masten besaß, an denen bei geeignetem Wind die Segel gesetzt werden konnten.<sup>5</sup>

Die eben beschriebene Probefahrt hatte die Fähigkeiten, aber auch die augenblicklichen Grenzen der Möglichkeiten der Dampfschiffahrt aufgezeigt. Dem Vorteil der enormen Zeitersparnis ( $\frac{2}{3}$ ) standen die hohen Kosten des Schiffes und seiner starken Besatzung gegenüber: Es benötigte 23 Personen, darunter hochbezahlte Techniker, während ein Lastkahn mit 2000 Zentner Ladung nur 11 Mann brauchte. Es bestand also keine Eile, die Pferde durch die Dampfmaschine zu ersetzen.

### *Die Leinenzug-Schiffahrt*

Die Leinenzug- oder Segelschiffahrt hatte seit Jahrhunderten den Warentransport auf dem Rhein beherrscht. Die Lastschiffe hatten auf dem Oberrhein eine Ladefähigkeit bis zu 2500 Zentner. Sie waren Privateigentum der Schiffer, die sich in Zünften, die sich Schiffergilden nannten, örtlich zusammenschlossen. Die Zahl der Schiffe pro Gilde war festgelegt. Das „Schiffsrecht“ wurde in den Besitzerfamilien vererbt. Der Warentransportmarkt war also stabil aufgeteilt und die Aufteilung so beschaffen, dass jeder Schiffer ein gutes Auskommen besaß. Eine preisdrückende Konkurrenz war auf diese Weise ausgeschlossen. Ein Lastschiff der genannten Größe benötigte drei Steuerleute und acht Schiffsknechte. Zwei Steuermänner bewegten am Bug den langen Riemen (Ruder) und einer das Heckruder. Die Schiffsknechte waren auf die beiden Seitenruder verteilt. Bei kleineren Schiffen stand nur ein Steuermann am Bug. Die Bewegung des Schiffes erfolgte bei der Bergfahrt vom Niederrhein bis Schröck (= Leopoldshafen) mit Gespannen von bis zu 12 Pferden, die sich auf dem Leinpfad, hart am

Uferrand, bewegten und mit einer langen „Leine“ mit dem Kahn verbunden waren. Südlich von Schröck war die Strömung so stark und der Leinpfad so schlecht, dass die Pferde durch Männer ersetzt wurden. (Vergleiche Wolgaschiffer!, die Zugkraft eines Pferdes musste durch 7–8 Männer ersetzt werden.) Die Angaben über ihre Zahl gehen von 56 (Gothein) bis 80 (Eckert). Diese Männer mussten teilweise bis zu den Hüften im Wasser gehen (bei Einmündungen von Altrheinarmen). Entsprechend gut war die Entlohnung und die Verpflegung.

Als Lohn erhielt ein Zieher für die Strecke Schröck–Straßburg 17 Gulden. Dazu kam eine reichliche Verpflegung mit vier Mahlzeiten am Tag. Ein Gewährsmann spricht davon, dass in Schröck allein als Getränke 2500 Flaschen Wein an Bord genommen wurden. Bei günstigem Wind (Segel!) hatte die Mannschaft Glück. Da war man schon in acht Tagen am Ziel. Bei widrigem Wind konnte die Tour nach Straßburg 14 Tage dauern.<sup>1</sup>

#### *Schleppversuche mit dem „Herkules“*

Obwohl der Seeländer mit seiner Probefahrt nur halb überzeugte, beschloss die niederländische Gesellschaft auf Drängen der Kölner den Bau eines kräftigen Schleppdampfers mit 100 PS, der als „Herkules“ überzeugen sollte. Das neue Schleppschiff zog auch im Februar 1825 bei furchtbarem Schneesturm die Kähne von Rotterdam bis zur deutschen Grenze. Obwohl der „Herkules“ nicht versagt hatte, kündigten die Besitzer der geschleppten Kähne im Mai 1825 wieder.

Doch diesem Rückschlag erfolgte im Juli 1825 wieder ein neuer Impuls: Der preußische König und der preußische Generalpostmeister sprachen sich für die Dampfschiffahrt aus.<sup>1</sup>

#### *Das Jahr 1825, das Gründungsjahr der Dampfschiffahrtsgesellschaften*

Schon im Januar 1825 hatte der vorwärts drängende Geist des Kölners Sulpiz Boisserée in einer Sitzung die Idee entwickelt, die in den nachfolgenden Jahren der Rheindampfschiffahrt zum Durchbruch verhalf: In den Zentren der Rheinschiffahrt wie in Köln oder Mainz sollten territoriale Schiffahrtsgesellschaften gegründet werden, die durch gegenseitige Beteiligung und enge Zusammenarbeit den Erfolg herbeiführen könnten. Die Gesellschaften sollten sich auf bestimmte Rheinstrecken beschränken. So wie die Holländer die Strecke Rotterdam– bzw. Antwerpen nach Köln bedienten, sollten die Kölner nur den Mittelrhein (Köln–Mainz) und die Mainzer nur den Oberrhein und den Main befahren.

Mit dem Beginn des Jahres 1825 begann also die Saat der regionalen Dampfschiffahrt zu sprießen: Im Januar erhielt ein bayerischer Unternehmer vom König von Bayern die Konzession, die Strecke von Ludwig-

schanze (= Ludwigshafen) nach Mainz mit Dampfschiffen zu befahren. Am 31. August überreichte der König der Niederlande der Niederländischen Dampfschiffahrtsgesellschaft in einem feierlichen Rahmen die Konzession, obwohl sie schon drei Jahre den Rhein ohne Genehmigung befuhr.<sup>1</sup>

Ein Paukenschlag für die Rheindampfer war die Fahrt des Königs Friedrich Wilhelm III. von Preußen zusammen mit der Zentralkommission von Mainz auf dem Dampfer „Rhein“ von Koblenz bis Köln. Das Schiff fuhr anschließend noch von Köln nach Straßburg und zurück. Das war die erste Fahrt eines Dampfers auf dem Oberrhein. Nach dieser gelungenen Demonstration *„herrschte in der ganzen Kaufmannschaft nur eine Stimme“*. In diesem günstigen Klima erfolgte am 22. September 1825 in Karlsruhe die Gründung der „Großherzoglich badischen Dampfschiffahrtsgesellschaft.“<sup>1,2</sup>

Von besonderer Bedeutung war aber der Zusammenschluss aller oberrheinischen Interessenten an der Dampfschiffahrt zur Dampfschiffahrtsgesellschaft „Am Rhein und Main“ in Mainz, in der sich Kaufleute aus Mainz, Frankfurt, Straßburg und dem Großherzogtum Baden zusammenfanden. So wie sich die Kölner auf den Mittelrhein beschränken wollten, so wollten die Mainzer nur den Oberrhein und den Main bedienen. Die badische Gesellschaft blieb aber als eigenständige Gesellschaft innerhalb des größeren Rahmens der Mainzer Vereinigung bestehen.

Die Mainzer „Rhein-Main AG“ erwarb zum Zeichen der festen Verbindung und der guten Zusammenarbeit von der Kölnischen Preußisch-Rheinischen AG. sofort 300 Aktien.<sup>1</sup>

### *Die Gründung der „Großherzoglich badischen Dampfschiffahrtsgesellschaft auf dem Rhein“<sup>3</sup>*

Im Gesetz- und Regierungsblatt des Großherzogtums Baden wurde am 22. September 1825 die behördliche Genehmigung einer badischen Dampfschiffahrtsgesellschaft ausgesprochen. Die Gesuchsteller und Hauptaktionäre waren:

1. Frhr. v. Cotta, Verleger zu Stuttgart, 2. US-Konsul Church, 3. Kaufmann Kiesling, Rastatt.

In der Präambel zur Genehmigung stellte die Regierung ihre Stellung fest:

*„Es liegt außer unserer Macht, alle Nachteile zu beseitigen, welche nach aller geschichtlichen Erfahrung (auch) mit den nützlichsten Erfindungen verbunden sind, welche eine Umgestaltung längst bestehender Einrichtungen zur Folge hatten. Wir haben uns aber für verpflichtet erachtet, die gegenwärtig auf dem Rhein zu regelmäßiger Fahrt verpflichteten Schiffer*

*hinsichtlich der Nachteile, die ihnen durch die Dampfschiffahrt entgegen kommt, ... daß sie bei der neuen Anstalt Beschäftigung und Verdienst erhalten.*“<sup>3</sup>

Sechs Artikel werden der Gesellschaft zur Bedingung gemacht. Darunter sind besonders wichtig:

1. Spätestens in 9 Monaten soll der erste Dampfer in Bewegung gesetzt werden.
2. Den Gildenschiffen ist ein Drittel des Aktienkapitals anzubieten.
3. Es sollen badische Schiffer eingestellt werden.  
Das Aktienkapital wurde auf 250 000 Gulden festgesetzt (500 Aktien zu je 500 Gulden).

#### *Die badischen Schiffahrtstationen am Oberrhein*<sup>10</sup>

Auf dem badischen Anteil des Oberrheins konnten die Lastschiffe bis zu 2500 Zentner von Mannheim bis Kehl transportieren. An diesem Teilstück des Rheins lagen vier Haltestationen:

1. Freistett, 2a. Neuburg (nur Talfahrt), 2b. Schröck (nur Bergfahrt), 3. Mannheim.

Diese Stationen waren Hafenplätze mit Lagerhallen. Da ein Steuermannspatent in der Regel nur zwischen zwei Stationen galt (z. B. Freistett–Neuburg bzw. Schröck), musste dort auch ein Wechsel des Steuermanns erfolgen. Deshalb waren die Stationen auch bevorzugte Wohnorte der Steuermänner.

Die Stationen besaßen meist auch das Stapelrecht, in Baden bestimmt Freistett und Mannheim.

Was das bedeutet, drückt ein bezirksamtliches Schreiben so aus: ... *„In Freistett werden alle Güter, wohin ihre Bestimmung auch gehen möge, ausgeladen und zu Land transportiert.“*

Bekannte Rheinhäfen mit Stapelrecht waren Mainz und Köln. Das war für die Schiffahrt eine starke Behinderung. So mussten vor dem Wiedereinladen die Waren eventuellen Käufern präsentiert werden.

Im Freistetter Rheinhafen stand schon 1715 ein Lagerhaus. Für das Jahr 1818 wird ein Umsatz von 5000 Tonnen angegeben. Um dieselbe Zeit (1820) setzte Mannheim 10 000 Tonnen um.

Da in Schröck keine Schiffergilde bestand, waren deshalb die Steuermänner und Schiffer von Freistett zusammen mit denen von Mannheim in Fragen der Rheinschiffahrt die Ansprechpartner.

*Die Vorgeschichte der privilegierten badischen Rheinschiffahrtsgesellschaft<sup>3</sup>*

Am 21. November 1824 teilte der Kinzigkreis dem Bezirksamt Rheinbischofsheim mit, dass bei der badischen Regierung schon mehrfach die Gründung einer Rheindampfschiffahrtsgesellschaft beantragt wurde. Der Amtmann möge veranlassen, dass der Schiffahrtsdeputierte David Rohr von Freistett sich am 23. November beim Innenministerium in Karlsruhe einfinden möge. Man darf als sicher annehmen, dass bei dieser Begegnung die Probleme der Rheindampfschiffahrt besprochen wurden. Der Rat des Fachmanns war dem Minister so wichtig, dass er dem sparsamen Fiskus die nötigen Reisespesen (25 Gulden) abverlangte.

*Das „Nein“ der Freistetter Schiffergilde<sup>3</sup>*

Die großherzogliche Regierung hatte ein Interesse am Florieren der Gesellschaft und alle Ämter halfen mit, die Firma in Gang zu bringen. So forderte der Amtmann des Bezirksamts Rheinbischofsheim die Freistetter Schiffergilde auf, sich binnen zehn Tagen über den Kauf von Schiffahrtsaktien zu erklären (26. Mai 1826).

Die Vertreter der Gilde erklärten am 3. Juni 1826: „Die Freistetter Tourschiffer lehnen in diesem Augenblick den Erwerb von Aktien ab. Das Weitere vorbehalten. gez. David Rohr.“ Das war ein „Nein“ mit Vorbehalt.

Am 28. 6. 1826 teilte der Schriftführer der AG., Herr Kiesling, Rastatt, dem Innenministerium mit, dass er sowohl den Freistetter wie auch den Mannheimer Schiffern 83 Aktien angeboten habe, aber beide hätten abgelehnt (dasselbe gelte auch für Mainz und Straßburg). Dadurch sei die Firma ihrer Verbindlichkeit entbunden. Sie stelle das fest, um späteren Reklamationen vorzubeugen. Die AG. habe ihr Möglichstes getan. So hat sie den einzigen Schiffer in Schröck, der der Mannheimer Gilde angehört, die Stelle eines Schiffmeisters auf einem der Dampfboote angetragen und ihn nach Rotterdam gesandt, damit er dort die nötigen Kenntnisse und Eigenschaften erwerbe (28. Juni 1826).

Kiesling teilte diesen Sachverhalt dem Innenministerium mit. Dieses schaltete wieder das Bezirksamt ein.

(1. Vorladung): Deshalb bestellt Amtmann Jägerschmidt den Schiffahrtsdeputierten David Rohr und dessen Kollegen Martin Maier für den 3. Juli auf das Amt und bat sie um Stellungnahme zum Aktienkauf der Dampfschiffahrt-AG. Die beiden erklärten:

*„In ihren Schiffen und Gerätschaften stecke gegenwärtig ein Geldwert von 40 000 Gulden. Das sei ein großer Teil ihres Vermögens. Ohnedies hätte in den letzten 5 Jahren die Freistetter Schifferschaft durch das Emporkommen der Oberländer Kleinschiffer einen beträchtlichen Schaden erhalten. So*

werde ihnen jetzt durch das Privilegium der Dampfschiffahrt der Herzstoß gegeben und dieses Unternehmen gründe sein Glück auf den Untergang der Freistetters Schiffer.

Man biete ihnen deshalb ein Mittel an, die Existenz zu behaupten, und das sei der Kauf von Aktien der Dampf-AG. Doch gelte das nur bedingt. Das setze voraus, daß der Staat oder die AG. ihnen ihre Fahrzeuge abkaufe und sie für den zustehenden Verlust entschädige. Sie möchten nicht den Rest ihres Vermögens in ein „gewagtes Unternehmen“ setzen, dessen Ausgang zweifelhaft sei und an dessen Leitung sie keinen Anteil hätten.

Ihr Gesuch geht deshalb dahin, daß ihnen der Wert ihres Etablissements bezahlt werden möge, damit sie die Aktien kaufen könnten. Sie könnten es vor ihren Familien nicht verantworten, den Rest des Vermögens an jenes Unternehmen zu wagen.“

Dieser Bericht wurde dem Innenministerium vorgelegt. Dieses verfügte, dass es auf den Vorschlag eines Kaufs nicht eingehen könnte (10. Juli 1826).

Das hohe Amt wollte den Dialog aber noch nicht abbrechen und um Reklamationen zu vermeiden, sollten Beweise über die Haltung aller Schiffer bezüglich des Angebots erbracht werden.

(2. Vorladung): Deshalb lud der Amtmann alle Freistetters Schiffer auf den 4. August zu einer Versammlung ein. Dort forderte er sie auf, sich für Annahme oder Ablehnung des Angebots zu entscheiden. Die anwesenden 4 Schiffer (D. Rohr, M. Meier, Jac. Wolf, Friedr. Rohr) erklärten:

„Sie wollen angesichts des Aufkommens der Dampfschiffahrt das tun, was ihr Interesse gebietet. In ihrem Etablissement steckt soviel Geld, das durch die Kleinschiffahrt und durch die Dampfschiffe zu Grunde geht. Die Schiffer wollen auf welchem Weg auch immer einen Ersatz ihres Schadens erhalten.“

In der Antwort vom 14. August 1826 stellte das Hohe Amt fest, dass ihm Beweise fehlten, dass alle Schiffer sich schon entschieden hätten und beauftragt den Amtmann mit der Regelung der Angelegenheit.

(3. Vorladung): Dieser beruft die Schiffer nochmals ein, insbesondere aber auch die Beistände der Witwen der verstorbenen Zunftgenossen (29. August 1826). Der Amtmann stellte fest, dass alle früher nicht erschienenen Schiffer da wären und auch namentlich festgehalten wären:

Abraham Wolf (junior?)

Jacob Rohr

Abraham Wolf, Wwte., Beistand Martin Siehl

Georg Heck, Wwte. Beistand Vogt Kauz

Daniel Wolf, Wwte. Beistand Bürgermeister Hauß

Die bisherigen Erklärungen der Freistetters Schiffer wurden vorgelesen. Alle Anwesenden schlossen sich der früheren Erklärung von David Rohr und Martin Meier an.



### *Das Problem der Entschädigung der Schiffer*<sup>1,3</sup>

Ein Souverain des Deutschen Bundes entsprach mit seiner Maßnahme den Vorstellungen der Gildenschiffer: König Wilhelm von Württemberg. Er kaufte den acht Friedrichshafener Bodenseeschiffern ihre Fahrzeuge ab. Die arbeitslosen Schiffer machte er zu Staatsdienern, die er sofort wieder in Pension schickte. Der relativ geringe Umfang der Kosten erleichterte sicher die Aktion. Baden lehnte diese Lösung ab. Abgesehen von den höheren Ausgaben konnte sich das Land auf die Grundsätze der Gewerbefreiheit berufen. Der Staat hat sich aus dem Wirtschaftsleben herauszuhalten, im Guten wie im Schlechten. Preußen nahm dieselbe Haltung ein: Entschädigung nicht, bestenfalls Unterstützung. Bei den Kleinschiffern, deren Tätigkeit Freistett beklagte, handelte es sich um die Zunftgenossen zwischen Kehl und Basel, die mit kleinen Schiffen mit einer Ladekapazität von einigen Hundert Zentnern ihnen Konkurrenz machten. Offenbar hatte deren Kundschaft den Hafen von Freistett früher über die Landstraßen angefahren.

Stärker als durch die Kleinschiffer wurde der Hafen von Freistett durch die Eisenbahn bedroht. 1840 in Mannheim begonnen, erreichte der Eisenbahnbau Mitte der 40er Jahre das badische Oberland. Die Kaufleute, die ihre Waren ins Oberland schickten, stellten fest, dass die Bahnhöfe der neuen Bahn ihrer Kundschaft näher lagen als der Freistetter Hafen und wechselten das Transportmittel. Sie gingen vom Schiff zur Bahn. Bei den Transporten handelte es sich vornehmlich um Kolonialwaren wie Kaffee und Zucker. Nur bei diesen wertvollen Gütern lohnten sich die hohen Frachtkosten, die sich beim Mannschaftszug südlich Karlsruhe ergaben. Für Freistett gab es keinen Ausweg. Das war das Ende seines Frachthafens.<sup>1,2</sup>

Die Abnahme der Zahl der Freistetter Steuerleute entsprach höchstwahrscheinlich auch der Abnahme der Schiffer:<sup>10</sup>

Zahl der Freistetter Steuerleute: Im Jahr 1820: 14 Mann. Im Jahr 1842: 8 Mann. Im Jahr 1854: Null.

### *Die Start- und Probejahre der Dampfschiffe 1827–29*<sup>1,2</sup>

Das erste Dampfschiff, das den deutschen Teil des Rheins befuhr, war die „Caledonia“. Sie traf am 12. Juni 1816 in Köln ein. Sie kam von Rotterdam und hatte für die ganze Strecke fünf Tage gebraucht. Von der Demonstrationsfahrt des „Seeländers“ im Oktober 1824 hatten wir schon gehört, desgleichen von der Fahrt des preußischen Königs am 1. September 1825, die eine Serie von Gründungen auslöste. Im folgenden Jahre 1826 wurden die von den neu gegründeten Firmen bestellten Schiffe gebaut, die dann 1827 den Fahrbetrieb aufnahmen.

Am 1. Mai 1827 trat die „Konkordia“ die Fahrt von Köln nach Mainz an. Ungefähr ein Jahr später (am 1. Juni 1828) kam noch das Schiff „Prinz Wilhelm“ hinzu. 1827 sollte auch das Dampfboot „Ludwig“ von der badischen Gesellschaft den Dienst aufnehmen. Doch bei der Probefahrt erwies es sich als untauglich und erst nach einigen Umbauten konnte es 1830 den Dienst aufnehmen (Bericht folgt!). Nachdem die Kölner 1829 noch den „Prinz Friedrich“ in Dienst stellten, verkehrten auf dem Mittelrhein (Köln–Mainz) drei Dampfboote.

Im Mai 1830 erschien endlich nach drei Probe- und Umbaujahren das Badische Dampfschiff „Ludwig“ in Mannheim. Die „Mannheimer Zeitung“ vom 31. Mai veröffentlichte darüber einen ausführlichen Bericht:

*„Vorgestern, nachmittags  $1/2$  5 Uhr, ist das neue Dampfschiff auf dem Oberrhein, der „Ludwig“, zum ersten Mal wieder an unserem Freihafen, von Mainz kommend, angefahren. Es scheint durch die vorgenommenen Verbesserungen sowohl an Größe und Schönheit als an innerer Vollkommenheit, gewonnen zu haben. Die Handlungssinnung hat einen feierlichen Empfang desselben vorbereitet. Kanonenschüsse begrüßten es, Musik schallte ihm entgegen, und es wurde von einer eigenen Deputation bewillkommt und ist von Tausenden von Zuschauern von den Ufern aus begrüßt worden.*

*Gestern nachmittag geruhten Ihre Königliche Hoheit, die verwitwete Frau Großherzogin (Stefanie), mit den Prinzessinnen und einer zahlreichen Suite, eine Spazierfahrt, sowohl den Rhein ab- als aufwärts auf diesem Schiffe zu machen, die den erfreulichsten Anblick gewährte.*

*Heute früh um 6 Uhr ist es von Mannheim nach Schröck, bis wohin diese erste Probefahrt sich erstrecken sollte, abgefahren. Eine große Anzahl hiesiger Einwohner ... haben es nach Schröck begleitet.“*

Am 1. Juni 1830 erschien dieser Artikel auch in der „Karlsruher Zeitung“.

Vom 5. Juni 1830 ab nahm das Dampfschiff „Ludwig“ den regelmäßigen Fahrdienst zwischen Mannheim und Mainz auf. Abfahrt in Mainz: An ungeraden Tagen morgens 8 Uhr.<sup>9</sup>

### *Die Rheindampferflotte von 1830<sup>1,2</sup>*

Im Jahre 1830 waren also auf dem Rhein folgende Fahrdienste installiert:

Auf dem Oberrhein	2 Boote (Mannheim–Mainz)
Auf dem Mittelrhein	3 Boote (Mainz–Köln)
Auf dem Niederrhein	9 Boote (Köln–Rotterdam)
Schelde und Nordsee	4 Boote (von Rotterdam nach Antwerpen bzw. London)

Die oben angeführten 18 Boote stellten die erste Generation von Dampfbooten auf dem Rhein dar. Sie waren (wahrscheinlich) alle in Rotterdam

gebaut worden. Die Dampfmaschinen kamen von Birmingham. Die Dampfer machten noch alle Kinderkrankheiten der neuen Technik durch und fielen oft aus. Die „Konkordia“ wäre 1827 am Binger Loch fast gescheitert.

Als Anhaltspunkt für die Maße eines Bootes seien die Dimensionen der „Konkordia“ und des „Prinz Wilhelm“ angegeben: 43 Meter lang und 5 Meter breit.

Nur die Gerippe der Schiffe waren aus Eisen, die Schale bestand aus Forlenholz. Zwei Masten erlaubten den Segelbetrieb. Die Boote waren für die Personenfahrt eingerichtet. Man lobte ihre Bequemlichkeit. Doch war auch ein beträchtlicher Stauraum für Waren vorhanden, die als Eilgüter transportiert wurden. Sogar an einen Pferdestall mit Wagenremise war gedacht.

Es bestanden vier Preisklassen. Der billigste Fahrpreis von Mannheim nach Mainz betrug 3 Gulden 12 Kreuzer für die Vorkajüte. Die teuerste Klasse für dieselbe Strecke (Pavillon) kostete das Doppelte. Die Fahrzeit betrug nur ein Drittel einer bisher üblichen Segeljacht bzw. Postkutsche. Deshalb verschwanden die Jachten in wenigen Jahren.

Vom Jahre 1830 ab wurden auch in Deutschland Rheindampfer gebaut. Am 7. Mai d. J. lief in Ruhrort das Schiff „Stadt Mainz“ vom Stapel.

### *Die Rheinschiffahrtsakte (1831)*<sup>1</sup>

Das folgende Jahr (1831) brachte die schon lange erwartete Rheinschiffahrtsakte. Sie war noch vom Wiener Kongress in Auftrag gegeben worden und galt für alle sechs Uferstaaten. Sie dehnte die Gewerbefreiheit auf den gesamten Schiffsverkehr des Rheins aus. Besonders begrüßt wurde der Wegfall des Stapelrechts, wodurch das teure und zeitraubende Aus- und Einladen in Mainz und Köln wegfiel. Die Verbände der Gildenschiffer wurden aufgelöst, dadurch wurde in der Schifffahrt die Konkurrenz ermöglicht.

Seit den Sommermonaten 1833 wurde auch die Strecke *Mannheim–Straßburg* regelmäßig befahren. Als das neue Schiff zu einem Dienstantritt den Rhein heraufgefahren kam, wurde es bei seiner Ankunft in St. Goar mit Jubel und Kanonenschüssen begrüßt (Bericht von Sulpiz Boisserée).<sup>5</sup>

Die Schifffahrtsgesellschaft „Rhein und Main“ (Mainz) wollte nicht recht in Schwung kommen. Deshalb wurde sie 1832 von der Kölner Preussisch-Rheinischen Gesellschaft übernommen. Die Kölner hatten zwar jetzt das Verkehrsmonopol auf dem Rhein, waren aber nach allen Seiten vertraglich gebunden, so dass man nicht von einer Diktatur sprechen konnte. Das änderte sich auch nur vorübergehend, als die Düsseldorfer eine eigene Gesellschaft gründeten. Auch diese schloss sich nach einigen Jahren den Kölnern an. Bei dem Anschluss der „Mainzer“ ging auch der denkwürdige „Ludwig“ in Kölner Besitz über.

1837 hatten die Kölner neun Dampfschiffe laufen (1830: 4 Schiffe). Dadurch war es möglich, die Frachttarife zu senken. Sie nahmen um rund ein Drittel ab.

### *Der Dampfbootverkehr Basel–Straßburg*<sup>11</sup>

Im Jahre 1838 wurden in Basel zwei Rheinschiffahrtsgesellschaften gegründet:

1. „Le Service general de navigation“, 2. „Die Adler vom Oberrhein“.

Die Schiffe beider Gesellschaften verkehrten zwischen Basel und Straßburg. Als im Elsass ab 1840 die Eisenbahn zwischen Basel und Straßburg fuhr, verringerte sich das Interesse an den Rheindampfern. Der Verkehr Basel–Straßburg wurde unrentabel und deshalb 1842 eingestellt.

### *Die Schiffverkehrsordnung*<sup>4</sup>

Ein Jahr nach der Aufnahme des *regelmäßigen* Dampfbootverkehrs auf dem Mittelrhein entstand das Bedürfnis, eine neue Ordnung zur Regelung des Schiffsverkehrs einzuführen, eine Ordnung, die auch die Besonderheit der Dampfschiffe berücksichtigt. Deshalb erließ die zuständige preußische Behörde am 9. Mai 1828 ein

*„Polizey Reglement für die den Rhein befahrenden  
Dampf- und Segelschiffe und Flöße“*,

das wir nachstehend auszugsweise zitieren:

#### § 1.

*Wenn zwei Dampfschiffe einander begegnen, so soll das stromaufwärtsfahrende Dampfschiff überall, soweit es das Fahrwasser zuläßt, das linke Rheinufer, das stromabwärtsfahrende Dampfschiff aber, soviel es das Fahrwasser zuläßt, das rechte Rheinufer halten.*

#### § 2.

*Wenn ein Dampfschiff stromaufwärts an einem andern ebenfalls stromaufwärts fahrenden Dampfschiff vorbeifahren will, so soll das Dampfschiff, das vorbeizufahren gedenkt, durch aufhissen einer blauen Flagge bis zum halben Mast, und durch fünf Schläge auf die Glocke dem vorfahrenden Dampfschiff ein Zeichen geben, worauf das vorfahrende Schiff gehalten ist, soweit es das Fahrwasser zuläßt, das linke Rheinufer zu halten, um das vorbeizufahren gesonnene Dampfschiff zwischen sich und dem rechten Rheinufer vorbei zu lassen, wobei das vorbeifahrende Schiff soweit als möglich das rechte Rheinufer halten muß.*

§ 8.

*Wenn die zu Tal fahrenden Dampfschiffe zu Berg fahrenden Segelschiffen begegnen, so sollen die Dampfschiffe immer soviel als das Fahrwasser es zuläßt, die entgegengesetzte Seite des Leinpfadufer halten, die Segelschiffe sollen dagegen, wo es nötig ist, auf dem Leinpfadufer beilegen.*

§ 9.

*Jedes Schiff, welches beim Dunkeln fährt, soll ohne Ausnahme, ob es ein Dampfschiff oder ein Segelschiff ist von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang bei der Bergfahrt mit zwei hellbrennenden Laternen am Mast versehen sein, bei der Talfahrt aber noch eine dritte hellbrennende Laterne auf halbem Mast führen.*

§ 11.

*Jedes Dampfschiff, welches bei Nebel an irgend einer Stelle auf dem Strome vor Anker liegt, soll von fünf Minuten zu fünf Minuten Zeichen durch 7 Schläge auf die Glocke geben.*

§ 12.

*Offene Fahrzeuge dürfen nie stärker beladen werden, als daß sie noch 6 Zoll Bord über Wasser haben. Kleinere Fahrzeuge, bis zu 10 Lasten Ladefähigkeit, müssen mit sog. Windborden versehen sein, welche sie sowohl vor dem Wellenschlage des Windes als derjenigen der Dampfschiffe schützen.*

§ 13.

*Wenn einem Dampfschiff in der Fahrt solche kleinen Fahrzeuge begegnen, die entweder zu Tal oder zu Berg, oder von einem Ufer zum andern fahren, so soll nichts desto weniger das zu tal fahrende Dampfschiff in der Nähe derselben die Räder still setzen oder sich so weit davon entfernt halten, daß Unglücken, welche durch Wellenschlag entstehen können, möglichst vorgebeugt werde.*

§ 14.

*Alle Flöße sind verpflichtet, einen Wahrschaunachen eine halbe Stunde ihrem Floße vorangehen zu lassen. Derselbe muß mit einer leicht in die Augen fallenden rot und schwarzen Flagge bezeichnet sein.*

Die oben stehenden Paragraphen sind zwar nur schlichte Verkehrsregeln. Sie geben aber auch das Atmosphärische der Rheinschiffahrt wieder: Es leuchten die Laternen vom Mast, die Glocke tönt durch den Nebel. Das war die romantische Seite der Rheinschiffahrt.

Die Verwaltung der Rheinischen Dampfschiffahrtgesellschaft, Köln, sandte am 29. Juli 1837 die zum Teil oben zitierte, aus 18 Paragraphen bestehende Rheinschiffahrtsverkehrsordnung an die badische Regierung und legte ihr nahe, ähnliche Regeln auch für die badische Rheinstrecke einzuführen. Ihr Fehlen „*ist in vielen Fällen von solchen nachteiligen Folgen für die Dampf- wie für die Segelschiffahrt gewesen ...*“. Auf der preußischen Rheinstrecke (Mittelrhein) habe sie sich seit neun Jahren bestens bewährt. Es ist zu vermuten, dass die badische Regierung dem guten Rat folgte.

### *Die Schleppdampfer verdrängen die Segelschiffe<sup>1,2</sup>*

Durch die Rheinschiffahrtsakte angeregt, fasste die Kölner Handelskammer den Entschluss, den ganzen Rheintransport an die Dampfschiffahrt zu ziehen: Die Personen- und Eilgüterbeförderung sollten die Dampfboote besorgen. Für die Massengüter sollte die Schleppdampferfahrt entwickelt werden. Doch die Holländer widersetzten sich dieser Regelung. Sie wollten an der alten Art der Schiffahrt nichts ändern: Ein starrer Fahrplan von Station zu Station, bedient von den Gildenschiffern mit festen Preisen. Die nächsten beiden Jahrzehnte (1831–1850) der Rheinschiffahrt waren erfüllt vom Ringen der beiden Verkehrssysteme, bei dem die Schleppschiffahrt langsam an Boden gewann. So sahen sich im Rheinhafen Mannheim 1843 bei nüchterner Überlegung die Gildenschiffer veranlasst, das Angebot der Dampfschiffer anzunehmen und mit ihnen zusammen einen gemeinsamen Dampfschleppverkehr aufzubauen. Dieses Beispiel war eine rühmliche Ausnahme und fand keinen Nachahmer. Der Mannheimer Schleppverkehr ließ sich so gut an, dass die neue Gesellschaft bereits ein Jahr später (1844) einen zweiten Schleppdampfer anschaffen mussten. Wie von Anfang an waren auch hier die Kölner die Vorreiter. Sie besaßen 1845 bereits vier Schleppdampfer und 18 eiserne Kähne. Die eisernen Kähne hatten gegenüber den alten Holzschiffen den Vorteil, dass sie bei derselben Zugkraft ein Drittel an Ladung mehr transportieren konnten.

### *Appell der Gildenschiffer an die Nationalversammlung<sup>1</sup>*

Als sich 1848 in Frankfurt die Nationalversammlung konstituierte, versammelten sich die Gildenschiffer in Köln in einer Generalversammlung und richteten an das neue Parlament in einem Appell die Forderung, sich für die alte Rheinschiffahrt einzusetzen. Man hörte die bekannten Schlagworte: „Arbeitsliebender Mittelstand gegen die Geldaristokratie“. Oder: „Arbeit gegen Kapital“. Oder: „Schiffahrtstreibende Handelsleute im Dienste des Mammon“. Die Dampfschiffahrt und die eisernen Kähne sollten verboten werden. Den Worten folgten bald die Taten: Auf die Dampfschlepper wurde geschossen. Kapitän und Steuerleute mussten sich verbarrikadieren.

Wie kann man die Appellanten verstehen? Sie waren Kinder des Absolutismus: Wenn oben befohlen wird, wird unten gehorcht, schnell und genau. Nachdenken ist zwecklos. Das Diktat der Tradition war noch sehr kräftig. Was über Jahrhunderte richtig war, kann doch nicht verkehrt sein. Was Freiheit bedeutet, auch im Wirtschaftsleben, war ihnen fremd.

Die Dampfschleppgesellschaften beantworteten den Appell mit einer gedruckten Denkschrift, in der die Vorwürfe als unbegründet zurückgewiesen wurden. Man versprach, die Zahl der Dampfer und der Kähne nicht zu erhöhen.

### *Das Ende des Leinenzugs<sup>1</sup>*

Die Bevorzugung der Schleppschiffahrt durch die großen Transportgesellschaften hatte sich ausgewirkt. So hat sich die Transportleistung von 1830 bis 1846 von rund 18 Millionen Zentner auf 42 Millionen Zentner erhöht, was nur der Schleppschiffahrt zu verdanken war.

Um den ehemaligen Gildeschiffen zu helfen, boten die Schleppergesellschaften diesen an, sie für billigen Lohn zu schleppen. Die Bundesversammlung ihrerseits hielt es für undenkbar, die Schleppschiffahrt zu behindern. Sie empfahl die Stiftung einer Unterstützungskasse, die den Segelschiffen Geld zur Anschaffung von Schleppdampfern geben sollte. Diese begannen einzusehen, dass eine Ablösung des Leinenzugs auch in ihrem Interesse lag. Diese Einsicht wirkte sich aus: Bei Düsseldorf fand von 1847 bis 1850 eine Abnahme der Leinenzugpferde um 85% statt. Die Masten und Segel verschwanden von den Schiffen und die eisernen Kähne vermehrten sich.

### *Dampfwagen gegen Dampfboot<sup>1,2</sup>*

Doch auch die Bäume der Dampfschiffahrt wuchsen nicht in den Himmel. Der Zwillingsbruder des Dampfboots, der „Dampfwagen“, sprich Lokomotive, hatte seit Beginn der 40er Jahre die Eisenbahnen entstehen lassen. Diese rissen mit ungeahnter Kraft die Personenfahrt und die Transportgüter an sich. Der Wandel vollzog sich in sensationeller Weise in wenigen Jahren. So fiel der Warenumsatz des Straßburger Hafens von rund 36 000 Zentner im Jahre 1843 auf ein Zwanzigstel im Jahre 1846. 1854 hörte dieser Transport ganz auf. Ein Jahr später (1855) wurde auch der Personenverkehr ganz eingestellt. Die Kölner Gesellschaft fuhr nur noch bis Mainz.

Diese revolutionäre Entwicklung wurde durch die beiden Eisenbahnlinien bewirkt, die zu beiden Seiten des Rheins, parallel zu ihm, entstanden waren und den Personen- und Güterverkehr an sich gezogen hatten.

### *Der Schiffsverkehr auf dem Oberrhein schläft (1855–1892)<sup>6</sup>*

Welches Bild der schlafende Oberrhein bot, beschreibt 1885 der badische Baurat Honsell, der als Wasserbauingenieur die Rheinkorrektion geleitet hatte:

*„Gegenwärtig, gehen einige Male im Jahr Schleppdampfer mit ein höchstens zwei Kohlenschiffen von der Ruhr bis Plittersdorf und Greffern, ganz selten, oft mehrere Jahre gar nicht, bis Kehl bzw. Straßburg.*

*Mehr belebt ist die Stromstrecke zwischen Maxau und Mannheim.“*

### *Das Wiederaufleben der Schifffahrt am Oberrhein (1892)<sup>6,7</sup>*

Wenn diese Verkehrssparte gegen Ende des Jahrhunderts (1900) aus ihrem Dornröschenschlaf erwachte, so war die Ursache dort zu suchen, wo sie Baurat Honsell versteckt wusste, nämlich in der Schiffbarkeit des Rheins. Diese ließ seiner Meinung nach zwischen Maxau (bei Karlsruhe) und Mannheim keine Wünsche offen, wohl aber oberhalb Karlsruhe. Die Tullasche Rheinkorrektion hatte eine Verbesserung der Landeskultur (Überschwemmungen usw.) zum Ziel, nicht aber die Schiffbarkeit. Jetzt wurde durch die Initiative des elsässisch-lothringischen Landesausschusses im Jahre 1893 beschlossen, die Regulierung des Oberrheins bis Straßburg durchzuführen. Die Wasserbauer verstanden unter dieser „Regulierung“ die „Ausbildung eines geregelten Fahrwassers von 2 Meter bei gemitteltem Niedrigwasser“. Das bedeutet, dass auch bei Niedrigwasser die Wassertiefe im Talweg mindestens zwei Meter betragen muss.

Dieser Beschluss wirkte als Startsignal zum Ausbau des Straßburger (Baubeginn bereits 1892) und des Kehler Hafens (1897–1902) wie letzten Endes auch des Karlsruher Hafens (1898–1901). Die Folgen von Regulierung und Hafenbau war ein ungeahnter Aufschwung der Transportleistungen des ganzen oberrheinischen Schiffsverkehrs.

### *Kohlenkähne in Greffern<sup>6</sup>*

Ein für die Wirtschaftsgeschichte der nördlichen Ortenau interessanter Aspekt sei noch aufgeführt: Honsell sprach davon, dass in der verkehrsarmen Zeit um 1885 ein bis zwei Kohlenschiffe im Jahr bis Plittersdorf und Greffern fuhren. Der Verfasser erinnert sich daran, dass nach dem Ende der Inflation in den 20er Jahren jedes Jahr in Greffern ein Kohlenschiff anlegte. Auftraggeber waren die beiden örtlichen Kohlenhändler von Stollhofen und Lichtenau, die Herren Mast und Bertsch. Diese hatten die Ankunft des Schiffes zehn Kilometer im Umkreis bekannt gemacht und zum Kauf eingeladen. Von allen Seiten rollten bespannte Dielenwagen nach Greffern. Dort lag am Rheinufer unterhalb des Dorfes der eiserne Kohlenkahn. Star-



ke Männer trugen die gefüllten großen Körbe über schwankende Planken ans Ufer und schütteten die Kohlen auf die dort wartenden Wagen. Eine lange Reihe von Pferde- und Kuh-bespannten Dielenwagen verstopften die Anfahrtsstraßen, darunter auch der des Vaters des Verfassers. Diese Kohlenfahrten wiederholten sich Jahr um Jahr. Sie waren ein Bestandteil des lokalen Wirtschaftslebens und reichten – durch den Krieg unterbrochen – wahrscheinlich bis in die Jahre um 1885 zurück.

### *Ausblick*

Nach der Jahrhundertwende (1900) hatte die Dampfschiffahrt auf dem Rhein einen Höhepunkt erreicht und die alte Art der Schifffahrt war total besiegt. Doch es war nur ein Sieg auf Zeit. Schon in den 20er Jahren machte die Transporttechnik den nächsten Schritt nach vorn. Da begann bereits der Dieselmotor der Dampfmaschine Konkurrenz zu machen. Die Schiffingenieure bauten in die Hecks der eisernen Kähne einen Dieselmotor mit Schiffsschraube ein und die neuen von uns Expressboote genannten Wasserfahrzeuge der Zukunft waren fertig. Besonders Basler Reedereien begannen diese Boote einzusetzen. Nach dem (2.) Krieg waren die Dampfer verschwunden. An die Stelle der Schlepper traten die Schieber. Man nannte sie „Schuber“. Das waren Schiffe mit sehr starken Dieselmotoren (bis zu 4600 PS), die die Lastkähne in einem Block vor sich herschoben. Bei den Schiffstypen auf dem Oberrhein scheint nur der Wechsel beständig zu sein.

## 2 Das Steuermannswesen vor der Rheinkorrektion unter besonderer Berücksichtigung des Freistetters Hafens<sup>1</sup>

Die Handelsschiffahrt auf dem unkorrigierten Rhein war auf seinem Oberlauf (Oberrhein zwischen Mannheim und Basel) mit einem besonders hohen Risiko behaftet. Durch die hohe Geschwindigkeit des Wassers, die dauernden Veränderungen des Strombetts mit der Fahrrinne waren die Wasserfahrzeuge ständig vom Schiffbruch bedroht, und nur durch ein besonders geschicktes Verhalten der Steuerleute konnte ein Debakel verhindert werden. Während des behandelten Zeitabschnitts (1800–1854) wohnten die Steuermänner in der Nähe der Rheinhäfen. Entsprechend den damals noch in allen Handwerksberufen üblichen Zusammenschlüssen in Zünften bestand in jedem Rheinhafen ein Verein der Steuermänner. Diese Vereine gaben sich Statuten, die von manchen Vereinen zu Steuermannsordnungen erweitert wurden.

Beweggründe, eine solche Ordnung zu haben, waren mehrfach vorhanden. Sie sollte:

1. das gegenseitige Verhalten der Mitglieder regulieren,
2. das fachgerechte Steuern der Rheinschiffe gewährleisten,
3. das Verhalten der Steuermänner der Schiffsbesatzung gegenüber regeln,
4. in ihrer Gesamtheit bei dem hohen Geldwert des Transportguts eine solide Rechtsgrundlage bieten, falls es bei Schiffsunfällen zu Gerichtsverhandlungen käme.

Die Freistetterschiffahrtsgilde unter Leitung des Schiffahrtsdeputierten David Rohr legte bereits am 29. Februar 1816 den Entwurf einer Steuermannsordnung vor. Natürlich rechneten die Freistetters nicht damit, dass sich die Rheinschiffahrt nach ihren Vorschlägen richten werde. Ihr Entwurf war sicher als Anregung für den Staat gedacht, der als Träger der Verkehrshoheit in der Pflicht war, eine allgemein verbindliche Steuermannsordnung vorzuschreiben.

*Entwurf einer Steuermannsordnung der Freistetterschiffahrtsgilde vom 29. 2. 1816*

*Prolog: Steuermänner sollen nur die sein, die sich nach dem Gildereglement qualifiziert haben und deren Kenntnisse geprüft sind. Folgende Pflichten sind verbindlich:*

1. *Wer sich für ein Schiff verpflichtet hat (als Steuermann!), muß bis zum Ziel mitfahren, sonst 10 Reichsthaler Strafe.*

2. Aus einem Hafen nur mit Genehmigung der Hafenpolizei abfahren.
3. Soll das Schiff und die Güter behutsam begleiten.
4. Der Steuermann darf das Ruder nie verlassen. Beim Landen ist darauf zu achten, daß das Schiff gut verankert ist.
5. Gegen Unfug, gute Sitte und Ehrbarkeit, anstössige Unordnung auftreten.
6. Mit gutem Beispiel vorangehen, sich eines nüchternen Lebenswandels befleißigen.
7. Schiffsleuten mit Bescheidenheit begegnen.
8. Sich mit dem festgelegten Steuerlohn begnügen.
9. Keinen unnötigen Aufenthalt veranlassen (Strafe!).
10. Beschwerden, wenn bei Bergfahrten zu wenig oder zuviel Pferde verwendet werden.
11. Nach jedem Hochwasser und Eisgang ist die Fahrtstrecke mit einem kleinen Nachen zu befahren und genau feststellen, ob sich Änderungen im Strom oder auf dem Leinpfad ergeben haben und diese der Behörde anzeigen. Die Ausgaben der Untersuchung werden erstattet. Der ober-rheinische Steuermann ist gehalten, jedesmal vor der Abfahrt die Strecke, die er befahren will, mit einem kleinen Nachen zu untersuchen.
12. Er soll, wenn er etwas der Schifffahrt Hinderliches oder Gefahrdrohendes entdeckt, Anzeige machen.
13. Die Steuerleute haben das Monopol, geladene Schiffe auf ihrem Distrikt zu steuern.
14. Das Schiff nicht zu sehr beladen, damit sie das Schiff auf Distanz halten können.
15. Neu angehende Steuerleute sollen nur als 2. und 3. (Steuerleute) mitfahren.
16. Der Schiffer muß für die hinlängliche Mannschaftsbespannung sorgen und auch dafür, daß der Mannschaft ihre Unterhaltungsmittel zu seiner Zeit verabreicht werden, um sie, ihre Schuldigkeit zu tun, auffordern zu können.
17. Die Schiffsherrn sollen durch ihr Betragen keinen Anlaß zu Unordnung geben, die Schiffsmannschaft nicht zu gerechten Beschwerden reizen.
18. Beschwerden der Schiffsmannschaft gegen den Schiffsherrn beim Vorstand anbringen.
- 19–21. Die Schiffsmannschaft soll auf das Geschirr achten und sich nicht an den Kaufmannsgütern vergreifen. Solches wird den einschlägigen Behörden zur strengen Strafe übergeben.

Unterschrieben von: David Rohr (Schiffahrtsdeputierter),  
Abraham Wolff sen., Abraham Wolff jun., Georg Heck, Martin Meier

Obiger Entwurf hatte 1816 wohl keinen rechtsverbindlichen Charakter erhalten, sonst hätte die zuständige Behörde nicht 1820 einen ziemlich anders formulierten Entwurf vorgelegt. Diese staatliche Haltung hatte sich offenbar 1835 geändert, als Freistett aufgefordert wurde, eine Abschrift des Entwurfs von 1816 vorzulegen. Man hatte sicher erkannt, dass beide Vorschläge sich vorzüglich ergänzen.

Der eben angeführten Abschrift war noch eine *Tabelle des Steuermannlohns* beigegeben, wie sie nachstehend wiedergegeben wird:

<i>Freistett–Neuburg von einem Schiff mit 2000 Zentner und mehr</i>		<i>18 Gulden</i>
	<i>2. Steuermann</i>	<i>12 Gulden</i>
	<i>3. Steuermann</i>	<i>6 Gulden</i>
<hr/>		
	<i>1000 Zentner 1. Stm.</i>	<i>12 Gulden</i>
	<i>2. Stm.</i>	<i>8 Gulden</i>
	<i>500 Zentner 1. Stm.</i>	<i>8 Gulden</i>
	<i>2. Stm.</i>	<i>5 Gulden</i>
<hr/>		
<i>Neuburg–Germersheim</i>	<i>2000 Zentner 1. Stm.</i>	<i>8 Gulden</i>
	<i>1000 Zentner 1. Stm.</i>	<i>7 Gulden</i>
<hr/>		
<i>Schröck–Mannheim</i>	<i>1000 Zentner und mehr</i>	<i>15 Gulden</i>
	<i>unter 1000 Zentner</i>	<i>12 Gulden</i>
<hr/>		
<i>Schröck bis Freistett</i>	<i>2000 Zentner und mehr</i>	<i>20 Gulden</i>
	<i>1000 Zentner und mehr</i>	<i>13 Gulden</i>
	<i>500 Zentner und mehr</i>	<i>10 Gulden</i>

Wie – leider – zu erwarten war, bekam der Freistetter Entwurf nicht die staatlichen Weihen. Denn das badische Finanzministerium schickte – datiert mit dem 1. Juni 1821 – dem Kinzigkreis einen eigenen Entwurf mit der Auflage, denselben der versammelten Freistetter Schifferschaft und den Steuerleuten vorzulegen und den Vollzug nach Mainz (Generalschiff-fahrtskommission!) zu melden.

Wegen der Vollständigkeit dieses Entwurfs und seines amtlichen Charakters, sei er nachfolgend ausführlich wiedergegeben:

*Staatlicher Entwurf einer Steuermannsordnung (1821)*

*Der Leitgedanke: „Eine bestimmte Verfügung ist notwendig, um unfähige Hände auszuschalten.“*

*Artikel 1.*

*Nur Steuerleute, die anerkannt sind und das Patent haben, dürfen ein Schiff führen.*

*Artikel 2.*

*Um das Patent zu erhalten, sind die Steuerleute innerhalb 6 Wochen angehalten Beweise zu liefern, daß sie*

- 1. für die Stromstrecke (z. B. Straßburg–Neuburg), auf der sie fernerhin fahren wollen, bisher befahren haben und die nötige Flußkenntnis besitzen.*
- 2. Ihre moralische Aufführung muß einwandfrei sein. Sie müssen das Vertrauen des Schifferstandes genießen. Sie müssen Zeugnisse der Gildeschiffer der Strecke, die sie befahren wollen, beibringen.*

*Artikel 3.*

*Sie müssen:*

- 1. Volljährig sein (Nachweis!).*
- 2. 4 Jahre Lehrzeit absolviert haben.*
- 3. 4 Jahre als Schiffsknecht die Strecke befahren haben, auf welcher sie Steuermann werden wollen.*
- 4. Deutsch lesen und schreiben können.*
- 5. Sie müssen sich einer Prüfung unterziehen in Gegenwart des Rheinspektors der betreffenden Strecke.*
- 6. Sie müssen sich durch ein Führungszeugnis und durch ein Attest der Lokalbehörde des Wohnorts und des Handelsvorstandes ausweisen.*

*Artikel 4.*

*Wer unter den Steuerleuten die Vorschriften Nr. 2 und 3 erfüllt hat erhält von der Rheinschiffahrtsverwaltung ein Zeugnis, mit dem sie bei der Regierung die Ausstellung des Patents beantragen können. In ihrem Patent muß die Strecke angegeben sein, auf der sie als Steuermann fahren dürfen.*

*Artikel 5.*

*Sobald die Steuerleute das Patent erhalten haben, müssen sie dieses der Rheinschiffahrtsverwaltung vorlegen. Die Schiffahrtsverwaltung wird eine Liste der patentierten Steuerleute öffentlich bekannt machen.*

Artikel 6.

Um einen hinlänglichen Verdienst der Steuerleute zu garantieren, soll die Zahl der Steuerleute auf eine bestimmte Zahl beschränkt werden. Qualifizierte Kandidaten sollen aber als Steuermannsgehilfen arbeiten dürfen. Sie bekommen dann die erste frei werdende Steuermannsstelle. Sie dürfen auch fahren, wenn kein Steuermann zur Stelle ist.

Artikel 7.

Die für jede Station (z. B. Straßburg, Neuburg) patentierten Steuerleute bilden einen eigenen Verein. Sie wählen sich einen Obersteuermann als Vorstand. Diese haben eine Adjunkt. Sie sind verantwortlich für die pünktliche Erfüllung aller Vorschriften. Streitigkeiten sollen sie gütlich beilegen. Sie haben zu sorgen: Für die Kontrolle des Flußbetts, für den Eingang der Gelder der Unterstützungskasse.

Artikel 8.

Wegen der verschiedenen Beschaffenheit des Rheinbetts werden Stationen festgelegt:

<i>Straßburg</i>	<i>Bingen</i>
<i>Neuburg</i>	<i>Caub</i>
<i>Germersheim</i>	<i>St. Goar</i>
<i>Mannheim</i>	<i>Coblenz</i>
<i>Mainz</i>	<i>Cölln</i>

Die nicht genannten Häfen haben eigene Steuerleute.

Artikel 9.

An allen diesen Stationen haben die Schiffer mit ihren beladenen Schiffen die Steuermänner zu wechseln und kein Steuermann darf das überschreiten (bei Strafe!).

Artikel 10.

Aber von Cölln bis Holland können auf der ganzen Strecke diesselben (Cöllnischen!) Steuerleute fahren.

Artikel 11.

Der Schiffer kann den Steuermann seines Vertrauens frei wählen. Ein Vorbestellen, auch schriftlich, ist verboten.

Artikel 12.

Wenn mehrere Schiffe zu gleicher Zeit einen Hafen verlassen, darf das mit der größten Ladung den Steuermann (wenn mehrere gleichzeitig abfahren wollen.) frei wählen.

Artikel 13.

*Der Steuermann soll gegen den Schiffmeister mit Bescheidenheit auftreten ... bei Gefahr mit ihm die Maßnahmen besprechen und der Meinung des Schiffmeisters sich unterwerfen, im Trunke nicht übernehmen, das Schiff erst auf der Station verlassen.*

Artikel 14.

*Solange der Steuermann das Ruder führt, hat das Schiffsvolk demselben unbedingt Folge zu leisten. Doch bleibt dieser verantwortlich für alle unglücklichen Ereignisse als Folge nachlässiger Führung. Er muß vor der Abfahrt Mängel rügen und abstellen und schriftlich Anzeige machen.*

Artikel 15.

*Nimmt die Ladung durch die Schuld des Steuermanns unterwegs Schaden, so kann er 3–4 Monate oder für immer das Patent verlieren.*

Artikel 16.

*Wenn der Steuermann während der Fahrt etwas im Flußbett oder auf dem Leinpfad gewahr wird, was der Schifffahrt hinderlich ist, so muß er das dem nächsten Erhebungsamt melden.*

Artikel 17.

*Zweimal im Jahr (März und September) sollen die Steuerleute auf ihren Stationen das Flußbett und auch den Leinpfad befahren und untersuchen und das Resultat melden. Steuerleute, die sich dieser Pflicht zu entziehen versuchen, werden bestraft (bis zu 20 Francs).*

Artikel 18.

*Bei Unglücksfällen, Sturm, Hochwasser und Eisgang muß der Steuermann tätig helfen. Verweigerte Hilfe wird geahndet.*

Artikel 19.

*Klagen der Schiffer gegen Steuerleute sollen gerichtlich geklärt werden. Vorher soll eine schriftliche Vernehmung erfolgen.*

Artikel 20.

*Der Lohn der Steuerleute soll unter Leitung der Lokalbehörden durch die Vorstände, durch Steuerleute und 3 qualifizierte Schiffer reguliert werden. Der Lohn bleibt solange bestehen, bis beide Teile eine Erhöhung oder eine Erniedrigung verlangen.*

*Artikel 21.*

*Bei jedem Verein ist eine Unterstützungskasse anzulegen. Bei Krankheit und Dienstunfähigkeit werden daraus Unterstützungen bezahlt. Für Witwen und Kinder gilt dasselbe. Bei Empfang des Patents sind 20 Francs in die Kasse zu zahlen. Darüber hinaus sind vom Lohn jeder Fahrt 3% zu entrichten.*

*Artikel 22.*

*Die Kasse steht unter der Aufsicht der Lokalbehörde oder Ortsvorstände, die die Gelder aufbewahren.*

*Artikel 23.*

*Wer aus dieser Kasse Unterstützung beziehen will, muß sich an den Vorstand der Steuerleute wenden. Er braucht auch eine Genehmigung der Ortsvorstände.*

*Artikel 24.*

*Jedes Jahr ist diese Kasse (des Beauftragten der Lokalbehörde) zu prüfen.*

*Artikel 25.*

*Diese Regeln sollen für den ganzen Rhein gelten, auch für den Hafen von Straßburg (da die Strecke zwischen Straßburg und Neuburg einer ganz besonderen Vorsorge und Aufsicht bedarf!). Vor jeder Fahrt zu Tal nach Neuburg muß der Talweg untersucht und die gefährlichen Stellen bezeichnet werden.*

*Artikel 26.*

*Für die Holzflöße wird eine gesonderte Ordnung ergehen, damit die Schifffahrt auf keinen Fall durch die Flöße benachteiligt wird.*

*Erläuterungen zu den Steuermannsordnungen*

Beim Lesen der Steuermannsordnungen regt sich bei dem einen oder anderen Artikel das Bedürfnis nach einer näheren Erläuterung derselben. Wir beginnen mit der Freistetters Ordnung.

In ihr ist in starkem Maße die Tendenz zu spüren, die Gesamtheit der an einem Schiffstransport beteiligten Männer zu einer partnerschaftlichen Gemeinschaft zu vereinigen. Gegenseitige Rücksichtnahme soll das Aufkommen von Differenzen vermeiden. Die Rechte der Gegenseite sind jeweils zu respektieren. Das Bild des Steuermanns, wie es von der Ordnung gezeichnet wird ist ein Muster an Ehrbarkeit. Man spürt das Bangen um seine Haltung, was nicht verwundert, wenn man an die großen Vermögenswerte



denkt, die seiner Hand anvertraut sind, mit denen wirtschaftliche Existenzen stehen und fallen. Da Beschwerden Spannungen erzeugen, sind diese nicht während der Fahrt, sondern anschließend beim Schiffervorstand anzubringen.

Nr. 1 der Ordnung erinnert an die Vertragstreue. Die Nr. 4 verlangt, dass der Steuermann das Ruder nicht verlassen darf. Da die Talfahrt von Freistett nach Neuburg 15 Stunden dauert, hieße das, dass er 15 mal 60 Minuten das Ruder in den Händen halten muss. Sicher sind für die unausweichlichen Pausen Vertretungen durch die 2. oder 3. Steuermänner vorgesehen. In der Lohntabelle der Freistetter Ordnung sind diese Steuermannskategorien ja vorgesehen. Allerdings fehlen Erläuterungen. Nur in Artikel 6 der ministeriellen Ordnung werden neben den voll konzessionierten Steuermännern, die im „Numerus clausus“ sind, auch die „Steuermannsgehilfen“ genannt, die in Vertretung fahren dürfen und auch „angehende Steuermänner“ genannt werden. Die Steuermannsklassen eins bzw. zwei ergänzen sich jeweils aus den darunter liegenden Klassen, so dass sich eine dreifache Staffelung nach den Dienstjahren ergibt, die offenbar jeder Steuermann nacheinander durchläuft.

Die Vorschrift mit der „Distanz“ (Nr. 14) wird verständlich, wenn man sich daran erinnert, dass das befahrbare Strombett nur eine begrenzte Breite hat, dessen Tiefe von der Mitte nach außen abnimmt. Der beim Beladen der Schiffe ausgenutzte Tiefgang muss sich also nach den weniger tiefen Randbereichen richten, um ein seitliches Ausweichen („Distanz“) zu ermöglichen. Ein weiterer beachtenswerter Umstand ergibt sich aus den Bedingungen der Bergfahrt, bei der die Lastschiffe gegen den Strom gezogen werden müssen. Rheinaufwärts wurden dazu bis Schröck (heute Leopoldshafen) Pferde eingesetzt. Das konnten je nach Ladung bis zu 12 Tiere sein. Diese bewegten sich auf dem Leinpfad, der hart am Ufer angelegt war. Ab Schröck wurden die Stromverhältnisse so schwierig, dass man die Pferde durch Menschen ersetzen musste. So wurden im Mannschaftszug bis zu 56 Männer eingesetzt. Diese mussten an manchen Stellen (Altrheinmündungen!) bis zu den Hüften im Wasser gehen. Nur durch hohen Lohn und eine sehr gute Verpflegung fanden sich Männer, die diese Strapazen auf sich nahmen. Ein gutes Verhältnis von Schiffsmeister und Steuermann zu diesen Männern und den Pferdehaltern war unabdingbar (Nr. 16).

Das Verhältnis Schiffsmeister–Steuermann–Schiffsvolk wird in den Artikeln 13 und 14 behandelt. So muss das Schiffsvolk dem ruderführenden Steuermann unbedingt Folge leisten. Die Stellung des Schiffsmeisters zum Steuermann ist schwieriger. Unausgesprochen steht offenbar fest, dass der Schiffsmeister unter normalen Umständen nicht in die Tätigkeit des Steuermanns eingreifen darf. Das ändert sich erst bei Gefahr, die ja evtl. von diesem verschuldet sein kann. Dann muss der Steuermann die zu treffen-

den Maßnahmen mit dem Schiffsmeister besprechen und „sich der Meinung des Schiffsmeisters unterwerfen“.

Die ständigen Veränderungen des Talwegs und des Leinpfads durch den „wilden“ Strom erforderte eine ständige Kontrolle der beiden. Das galt besonders für die Strecke Straßburg–Neuburg. Die diesbezüglichen Forderungen der Steuerordnungen (Nr. 11 bzw. Artikel 17) scheinen das Nötige doppelt zu verlangen. So fordert die Nr. 11, dass der oberrheinische Steuermann die Fahrtstrecke vor der Fahrt „mit einem kleinen Nachen untersucht“. Wird diese Forderung durchgeführt, dann erübrigt sich die halbjährliche Kontrolle (Artikel 17), wie auch die Kontrolle nach Eisgängen und Hochwassern. Es sei denn das „vor jeder Fahrt“ gälte nur für die Strecke Straßburg–Neuburg. Verdoppelung jeder Fahrt war eine teure Forderung und belastete die Kassen und die körperliche Leistungsfähigkeit der Beteiligten. Wahrscheinlich waren das die Steuerleute selbst, da sie die einzigen kompetenten Männer für diese Aufgabe waren. Ihre Tätigkeit vor einer Talfahrt Freistett–Neuburg hätte dann ungefähr so aussehen können:

- 2 Tage vor der Abfahrt eine Kontrollfahrt mit dem Nachen nach Neuburg,
- 1 Tag vor der Abfahrt Rückreise nach Freistett (ca. 50 km mit der fahrenden Post?),
- 1 Tag danach Talfahrt nach Neuburg.

Bis jetzt bewegten wir uns in der dünnen Luft der Verordnungen. Wir wollen uns jetzt in die Realität des Freistetter Hafens begeben und die Menschen kennen lernen, die diese Ordnungen befolgen mussten. Aus dem Jahre 1820 liegen uns zwei Namenslisten dieser Leute vor:

*Die Freistetter Steuermänner von 1820 mit der Fahrlizenz für die Talfahrt Kehl–Neuburg und die Bergfahrt Schröck–Kehl*

1805	1820
Jacob Haus (Bischofsheim)	Georg Wolff
Jacob Wolff X	Michel Bläß (Diersheim)
Jacob Rohr X	Georg Schott
Michael Siehl X	Daniel Wolff X
Friedrich Eisen	Friedrich Fischer
Jacob Siehl	Michael Hummel
Friedrich Böhringer	
Jacob Meyer X	Die X sind zugleich auch Setzschiffer.

Beim Hafen Freistett sind also 14 Steuerleute ansässig, davon sind fünf auch als Setzschiffer tätig, d.h. diese können auch die Funktion eines

Schiffsmeisters übernehmen, nur sind sie nicht Schiffseigner, sondern gegebenenfalls Beauftragte derselben.

Mit Freistett als Heimathafen sind folgende acht Schiffseigner *als Rangschiffer der Schiffergilde* dort ansässig (1820):

Jahrgang der Annahme als Rangschiffer	Jahrgang
1798 Abraham Wolff sen.	1807 Martin Meier (Diersheim)
1798 David Rohr (seit 1805 Schiffervorstand)	1809 Friedrich Rohr
1804 Daniel Wolff (jetzt fährt die Witwe)	1819 Abraham Wolff jun.
1805 Georg Heck	
1807 Jacob Rohr (jetzt fährt die Witwe)	

Zu den acht Schiffseignern gehörten auch zwei Witwen als Erben ihrer Ehemänner. Alle Angehörigen der Freistetter Schiffergilde waren „Rangschiffer“, d. h. sie unterwarfen sich in ihrer Berufsausübung den gemeinsam erarbeiteten Übereinkünften der Gilde. Dabei handelte es sich vor allen Dingen um die Abfahrts- und die Ladezeiten. Aus einer Übereinkunft (1820) und einer Meldung des Schifffahrtsvorstandes an die badische Rheinschifffahrtsbehörde über eine Vereinbarung vom Jahre 1807 erfahren wir Einzelheiten:

Ab dem Monat März fahren die Güterschiffe in einem festen Turnus. Die Abfahrten erfolgen alle 14 Tage und zwar unabhängig davon, ob viele oder wenige Güter geladen sind. Zuwiderhandlungen unterliegen einer Strafe. Nur in bestimmten Ausnahmefällen – z. B. bei schlechtem Wetter oder Eisgang – kann der Schifffahrtsdeputierte den Abfahrtstermin der in Ladung befindlichen Schiffe um 3–4 Tage hinausschieben.

Die Ladezeit in Mainz wird auf zehn Tage festgesetzt. Wenn dort mehrere Schiffe gleichzeitig geladen werden, darf der Schiffer nach Freistett vor dem Schiffer nach Straßburg abfahren. Aber von einem solchen früher abfahrenden Schiff ist bei 600 Zentner Ladung 150 Francs Entschädigung zu zahlen. Trotz des Risikos gelegentlich nur mit geringer Last und geringem Verdienst fahren zu müssen, hielt die Gilde an ihrem starren Kalenderplan fest. Sie war sich sicher, dass die Kaufmannschaft feste Termine schätzte und mit Aufträgen honorierte.

#### *Der Erlass des Straßburger Präfekten*

In den gewohnten Ablauf der Schifffahrt am Oberrhein ertönte 1824 ein Paukenschlag des Straßburger Präfekten. Dieser ließ im Straßburger Hafen einen zweisprachigen, gedruckten Text anschlagen, in dem er das bisherige

Verfahren der freien Steuermannswahl der Rheinschiffer im Bereich des Straßburger Hafens verbot. In Zukunft sollten alle Lastschiffe auf der großen Rheininsel im Eingang des Hafens ihren Steuermann wechseln und für die Weiterfahrt talwärts einen französischen Steuermann nehmen. Das würde im Bereich von Straßburg vornehmlich die aus dem Süden (Basel, Breisach) kommenden Schiffe treffen. Der Freistetter Steuermannsverein schlägt vor, in Kehl auch eine Hafenstation einzurichten. Dann könnten die Freistetter Steuerleute dort die Oberländer Schiffe übernehmen, die ohnehin ohne Steuerleute dort ankämen. Da sie nur kleinere Lasten (bis zu 200 Zentner) transportierten, glaubten sie, die Steuermänner ersparen zu können. Die Freistetter meinten, die Oberländer könnten Straßburg mit demselben Recht umfahren, mit dem die Straßburger Freistett umgingen.

Wegen der einseitigen Maßnahmen des Straßburger Präfekten fand (in Mannheim oder Mainz) im Juli 1824 eine Konferenz statt, an der der Freistetter Schifffahrtsvorstand David Rohr teilnahm. In einem Bericht an das Bezirksamt Rheinbischofsheim vom 29. Juli 1824 schildert Rohr die Situation, und was er als Gegenmaßnahme in die Wege geleitet habe. Im nachfolgenden Abschnitt soll der wichtigste Passus aus seinem Bericht wörtlich wiedergegeben werden:

*„... Der Erlaß des Straßburger Präfekten ist eine Polizeimaßnahme. Sie betrifft die Schiffer, die von oberhalb Straßburg kommen und nur 200 Zentner geladen haben. Sie müssen in Straßburg Steuerleute nehmen. Dieser Beschluß ist der Rheinschifffahrtsverwaltung in Mainz zugegangen und ich habe in einer Sitzung Einwendungen gegen dieses einseitige Vorgehen des Präfekten gemacht. Da die Freistetter Steuerleute wie die von Straßburg von Kehl und Freistett bis Neuburg allgemein anerkannt sind, daß sowohl denjenigen, die auf diesem Rheinufer wie auf dem jenseitigen oberhalb Kehl und Straßburg, die mit ihren Schiffen den Rhein unterhalb Kehl bis Neuburg fahren, es freistehen muß, welcher Steuerleute sie sich bedienen wollen. Es ist nicht gesetzlich bestimmt, welche Steuerleute man ab Straßburg nehmen muß, vom jenseitigen oder diesseitigen Ufer ...*

*Ich habe meine Erklärung aus dem Protokoll abschreiben lassen, sowie auch den Beschluß des Präfekten von Straßburg und dasselbe dem Großherzoglich badischen Kommissar bei der Hohen Zentralkommission in Mainz (Herr Beck) übergeben, welcher es übernommen hat, alles Weitere zu besorgen.“*

### *Rivalität im Freistetter Hafen (1829)*

Im April 1829 offenbarten sich wie in einem Aprilscherz Spannungen, die sich im Freistetter Hafen aufgebaut hatten. Wegen der Wünsche der Basler Schiffer in Bezug auf die Rückladung in den badischen Häfen, bestellte der Freistetter Hafenmeister Wagner die anwesenden Schiffer auf den 13.

April 1829, nachmittags 2 Uhr in den „Löwen“, um ihre Meinung zu vernehmen. Es erschien keiner der Schiffer, obwohl der Schiffervorstand Rohr und drei weitere Schiffer zu Hause waren und Wagner 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Stunden wartete. Der Hafenmeister war empört und verlangte vom Bezirksamt, durch eine „hochgefällige Dekretur“ ihm wegen Zeitversäumnis eine Entschädigung zu verschaffen. Rohr wies die Unterstellung einer bösen Absicht zurück, obwohl sein Hinweis auf Missverständnisse nicht überzeugen konnte. Amtmann Jägerschmid befreite ihn nicht von der Bezahlung einer Entschädigung.

Einige Monate später (am 18. September 1829) wurden die Freistetter Schiffer wegen desselben Problems abermals zusammengerufen, dieses Mal aber vom Amtmann selbst. Dieser stellte zuerst fest, dass sie sich im April „in ungehorsamer Weise“ nicht gestellt hätten. Dieses Mal kostete es aber „3 Gulden Strafe für jeden, der nicht gehorcht“. Im Biedermeier konnte die Behörde recht scharf reagieren, wenn sie meinte, man wolle sie an der Nase herumführen.

David Rohr war offenbar der Meinung, dass man ihn mit der Einberufung der Sitzung hätte beauftragen sollen. Er war schon seit 1805 Schiffervorstand und nach allem, was wir wissen, ein kluger und energischer Mann. Aber wie viele Leute dieses Charakters überzog er sein Prestige-konto im Bestreben, im Freistetter Hafen die Nr. 1 zu sein. Der Hafenmeister Wagner erwies sich in diesem Streit aber als genauso hart wie sein Rivale.

Ob sie sich anschließend wohl wieder vertrugen? Jedenfalls ist David Rohr zehn Jahre später (1839) noch immer Schiffervorstand.

Im Jahre 1832 wandte sich der neu geschaffene Mittelrheinkreis Rastatt an den Amtsbezirk Rheinbischofsheim wegen der Ausarbeitung einer neuen Steuermannsordnung. Nähere Einzelheiten sind aber in den Akten nicht zu finden. 1839 machte dieselbe Behörde wieder einen Versuch, eine Reform der Steuermannsordnung durchzuführen, und verlangte vom Bezirksamt Rheinbischofsheim, die Meinung der Freistetter Steuermänner und Schiffer über den Entwurf festzustellen. Amtmann Jägerschmid schickte dem Schiffervorstand Rohr diesen Entwurf zu zusammen mit einem Gutachten der Mannheimer Schifferschaft mit der Weisung, sich mit den Mannheimern auf eine gemeinsame Stellungnahme zu einigen und das Gutachten ihm zu übergeben. Es ist bemerkenswert festzustellen, dass damals die Freistetter und die Mannheimer Schiffer als gleichberechtigte Partner miteinander verhandelten.

Amtmann Jägerschmid entschloss sich, die Ausarbeitung der Stellungnahme selbst durchzuführen und diese Sache nicht David Rohr zu überlassen. Für dieses Mal wollte er wohl vor Überraschungen sicher sein. Seine Handschrift zeugt heute noch von seinem klaren Willen:

Am 17. Juni 1839 schrieb er ein

*Gutachten über den Entwurf einer Steuermannsordnung (1839) nach dem Vernehmen des Freistetter Schifferstandes*

I.

*Ganz damit einverstanden, daß Steuermänner ein Patent haben müssen. Wegen der Zuteilung des Patents sollen sie ein Gesuch machen. Das Patent soll den Steuerleuten nicht entzogen werden, die von der Kreisverwaltung Mannheim bereits eines haben. Der Besitz des Gemeindebürgerrechts wird nicht verlangt.*

III.

*Die zweimalige Befahrung einer Strecke, für die einer Steuermann werden will, genügt nicht. Er soll als Schiffsknecht 2 Jahre lang Dienst tun und das bei allen Wasserständen und sich mit dem Strom vertraut machen bei Berg- und Talfahrt. Über den Leumund des Kandidaten sollen der Schiffsvorstand und der Gemeinderat zu hören sein.*

IV.

*Das Ende eines Steuervertrags kann erfolgen:*

*Wenn der Steuermann mit den Schiffsknechten in Streit gerät.*

*Wenn er sich in einen Gegenstand vergafft zum Nachteil der Schiffsführung.*

*Er soll das Steuerruder aber erst dann aus der Hand geben, wenn der Schiffsführer es selbst in seine Hand übernimmt.*

V.

*Bei den ersten absichtlichen Zuwiderhandlungen soll seine Entlassung sofort erfolgen.*

Zusätzlich werden noch folgende Vorschläge gemacht:

Artikel 1.

*Nach jedem hohen Wasserstand und nach Eisgängen ist die Stromstraße mit einem Nachen zu befahren und Änderungen im Strom und am Leinpfad der Schifffahrtspolizeibehörde zu melden gegen Empfang der Auslagen. Ferner sollen sie den Weg, den sie befahren wollen, ein oder zwei Tage vor der Abfahrt mit dem Nachen untersuchen. Diese Vorsicht wird selbst ohne besonderes Gebot von den Freistetter Steuerleuten geübt.*

Artikel 2.

*Die oberrheinischen Steuerleute sollen den Strom nicht zu tief befahren, d. h. nicht so viele Güter auf die Lastschiffe bringen lassen, so daß sie nicht außerstande sind, das Schiff in seiner Distanz halten zu können (Breite des Talwegs!).*

### Artikel 3.

*Die neu angehenden Steuerleute sollen während des ersten Jahres nur als 2. oder 3. Steuerleute fahren.*

Die Forderungen von Vorschlag 1 sind bereits in den Artikeln 17 und 25 des amtlichen Entwurfs von 1821 enthalten. Dieser Vorschlag lässt vermuten, dass er damals nicht in die amtliche Steuerordnung aufgenommen worden ist.

Die Forderung des Vorschlags 2 (Grenzen der Beladung) ist bereits als Nr. 14 im Freistetter Entwurf, war also bis dato amtlich nicht verlangt.

Der letzte Vorschlag mahnt zur Vorsicht bei jungen Steuerleuten.

Am 13. Febr. 1842 wurde die Freistetter Schiffferschaft vom Bezirksamt Rheinbischofsheim wieder nach ihrer Meinung über die Probleme der Rheinschifffahrt befragt und zwar, ob sie 1. eine Vereinbarung mit Frankreich über die Steuerleute zwischen Straßburg und Neuburg wünsche und 2., wie sie über die Einrichtung einer neuen Steuermannstation denke. Die Freistetter lehnten beides ab. Neue Stationen seien unnötig.

Über das Verhalten der Oberländer Schiffer gaben sie folgende Auskunft:

Wenn diese zu Berg fahren, bestellen sie in Leopoldshafen (= Schröck) Freistetter Steuerleute und fahren über Freistett bis Straßburg, es sei denn, sie transportieren meist Güter nach Straßburg. Dann nehmen sie Straßburger Steuermänner. Die Freistetter begleiten die Oberländer bis zur Kehler Brücke und übergeben dann für die Heimfahrt die Schiffe an Steuermänner aus Ober-Neuenburg.

Die Freistetter Schiffer dürfen nur bis an den Anfang des Straßburger Hafens fahren (Wache an der Breusch), obwohl dieser Hafen ein Freihafen sein soll. Wollen sie in die Stadt fahren, dann müssen sie einen Straßburger Steuermann nehmen, der für die Stunde fünf Francs verlangt.

Schon 1824 erschwerte der Straßburger Präfekt die Schifffahrt im Straßburger Hafen. Im Jahre 1841 soll aber ein für ganz Frankreich geltendes Gesetz erlassen worden sein, das auf französischen Gewässern (Strömen, Kanälen, Seen) keine ausländischen Steuerleute zulässt.

Dreizehn Jahre später (1854) wurde ein neues Problem akut. Die Rheinfahrtskommission in Karlsruhe äußerte sich als oberste badische Schifffahrtsbehörde über die Frage, ob man auch in Zukunft zur Führung von Rheinschiffen nur patentierte Steuermänner zulassen solle. Gegner dieser Vorschrift nannte diese auch Lotsenzwang. Am Mittelrhein, also von Mainz an abwärts wäre der Lotsenzwang von Preußen und Nassau aufgehoben. Nassau hatte ihn nur noch für das gefährliche Stück von Rudesheim bis St. Goarshausen beibehalten. Frankreich und Bayern (Rheinpfalz) seien geneigt, ihrem Beispiel zu folgen. Mit der Kunst der Steuermänner wäre es

auch nicht so weit her. Aus Humanitätsgründen lasse man bei den Prüfungen fünf gerade sein. Überdies zeige die Statistik, dass die Zahl der Unfälle auf den preußischen Strecken ohne Lotsen nicht größer wäre als auf dem Oberrhein. Die Schiffe nähmen Lotsen aber nur dort, wo es gefährlich wäre und nicht überall. Das wäre bedeutend billiger.

Der Freistetter Schiffervorstand Jacob Meier war in seiner Antwort der Meinung, man solle den Lotsenzwang noch solange gelten lassen, wie die Rheinkorrektion im Gang sei. Es bestünde allerdings kein Grund mehr, sie auf dem korrigierten Rhein beizubehalten. Bezüglich des augenblicklichen Zustandes der Freistetter Rheinschifffahrt stellte er das Ende der Güterschifffahrt des Hafens fest:

*„In Freistett wird die Schifffahrt auf dem Rhein nicht mehr betrieben, daher die dortigen Steuerleute den Rhein auch nicht mehr befahren. Soviel mir bekannt ist, ist auf dem oberen Rhein in Ober- und Niederhausen noch die einzige Steuermannstation.“*

Nachdem die Dampfmaschine in der ganzen Industrie eine technische Revolution hervorgerufen hatte, wurde nun auch das Verkehrswesen von diesen Umwälzungen erfasst. Dampfschiffe und Lokomotiven verdrängten die bespannten Schiffe von den Wasserstraßen und die Pferde von den Landstraßen. Die Dampfschiffe waren viel schneller und billiger. Die Ablösung auf dem Rhein vollzog sich ab 1830. Während die Steuermannsliste von 1820 von Freistett noch 14 Steuerleute meldet, waren es 1842 noch acht und 1854 keine mehr. Da der Mannschaftszug südlich Leopoldshafen (= Schröck) sehr teuer war, wurden nur hochwertige Güter (Kolonialwaren, Kaffee, Zucker) transportiert. Mit der Eröffnung der Rheintallinie übernahm die Eisenbahn diese Transporte.<sup>2</sup>

So kam der Freistetter Hafen ins Abseits. Die Freistetter Schiffer, soweit sie ihren Beruf nicht aufgaben, lösten sich von ihrem Heimathafen und übernahmen zum Beispiel einen Lastkahn, der von einem Schleppdampfer gezogen wurde.

Die Aufhebung des Lotsenzwangs – oder umgekehrt ausgedrückt – die Pflicht, ein Rheintransportschiff nur einem geprüften Steuermann anzuvertrauen, war schon 1854 bei einigen Staaten (Preußen und Hessen) abgeschafft. Die Liberalisierung des Wirtschaftslebens schritt rasch voran. Die Zünfte verschwanden. Sogar die Gesellen- und Meistertitel hielt man für überflüssig.

Den historisch Beflissenen wird es interessieren, welchen weiteren Weg die Geschichte der Rheinschifffahrt einschlug. Schon im neuen Jahrhundert schlug das Pendel wieder nach der anderen Seite aus.

Heute stellt das Bundesverkehrsministerium als staatlicher Wächter aller Transportsysteme die Weichen mit Gesetzen, die jedem Wasserfahrzeug auf dem Rhein bis hin zum Fischerkahn seinen Platz zuweisen. Im Zentrum dieser gesetzlichen Bestimmungen steht



*Die Rheinpatentverordnung vom 15. Dez. 1997.<sup>3</sup>*

Ihr § 1.03 Nr. 1 dekretiert:

*Wer auf dem Rhein ein Fahrzeug führen will, bedarf eines Rheinpatents nach dieser Verordnung für die jeweilige Fahrzeugart und -größe sowie für die zu durchfahrende Strecke.*

Der Schiffsgröße angepasst werden zwei Patente erteilt:

1. Das Große Patent. Es berechtigt zur Führung aller Fahrzeuge.
2. Das Kleine Patent. Es berechtigt zur Führung eines Fahrzeugs unter 35 Metern Länge und zur Führung eines Passagierfahrzeugs mit nicht mehr als 12 Fahrgästen.

Es gibt besondere Patente zur Führung von Sportbooten, Behördenbooten, Feuerlöschbooten. Keine Fahrerlaubnis benötigen die kleinen Wasserfahrzeuge unter 15 Metern Länge (Ruderboote, Segelboote, Motorboote mit einer Antriebsleistung unter 4 PS).

Die Liste der Anforderungen an einen Bewerber eines Rheinpatents ist umfangreich:

1. Erfahrung in der Rheinschifffahrt (in Dienstjahren).
2. Körperliche Tauglichkeit wird verlangt. Eine ärztliche Untersuchung mit einem ausführlichen ärztlichen Zeugnis wird verlangt.
3. Die geistige Befähigung wird durch eine gründliche, fachliche Prüfung festgestellt.
4. Ein guter Leumund ist Voraussetzung.

*Lotse = Steuermann der Sonderklasse<sup>4</sup>*

In der Mitte des 19. Jahrhunderts, als sich einige Staaten aus der Kontrolle des Steuermannswesens zurückzogen, bildete sich eine Gruppe von Steuerleuten heraus, die auf die Bitten der Schiffsführer hin an besonders gefährlichen Stellen das Steuerruder übernahmen. Diese Berufsgruppe konsolidierte sich zur Gruppe der Lotsen. Ihre Mitglieder verfügten über ein überdurchschnittliches Maß an Berufserfahrung und Fahrgeschicklichkeit. Als der Staat sich wieder stärker in das Steuermannswesen einschaltete, institutionalisierte er diese Berufsgruppe und schuf für ihre Mitglieder das Lotsenpatent. Der Erwerb dieses Patents setzte den Besitz des Großen Patents voraus. Nach der Bundesverordnung vom 18. Juni 1956 musste ein Steuermann, der das Lotsenpatent erwerben wollte, darüber hinaus noch folgende Fakten nachweisen:

1. Eine 1–2-jährige Lernzeit als Lotsengehilfe bei einem Lehrlotsen.
2. Das Bestehen einer Prüfung mit erhöhten Anforderungen.
3. Eine lange Dienstzeit als Steuermann.

Das Lotsenpatent gilt (1956) nur für die Rheinstrecke von Basel bis Mannheim–Ludwigshafen.

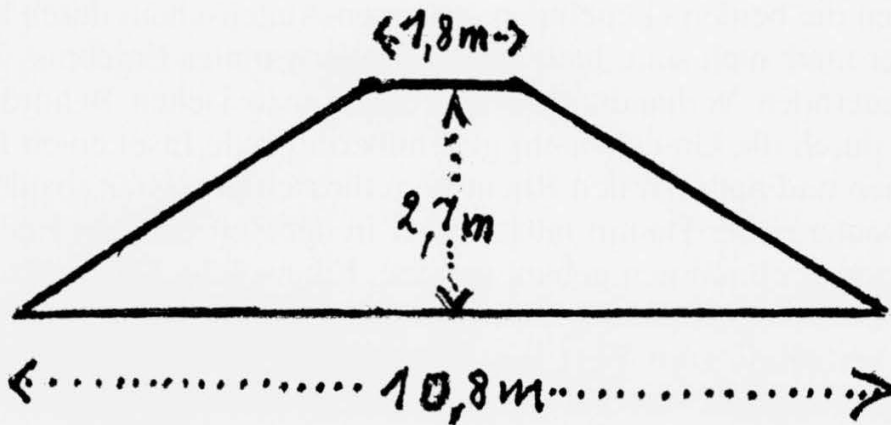
Die Annahme eines Lotsen durch einen Schiffsführer ist in jedem Falle freiwillig.

Damit war die Rheinschifffahrt wieder bei drei Steuermannsklassen angelangt (Lotsenpatent, Großes Patent, Kleines Patent), wie sie die Freistetter Steuermannsordnung (1. Steuermann, 2. Steuermann, 3. Steuermann) bereits im Jahre 1816 vorgesehen hatte und praktizierte.

### **3** Der Rheineinbruch von 1813 bei Grauelsbaum<sup>1</sup>

Im 14. Jahrhundert schuf sich das unterelsässische Adelsgeschlecht der Lichtenberger ein souveränes Territorium, das sich mit den Ämtern Lichtenau und Willstätt auch auf rechtsrheinisches Gebiet erstreckte. Zur Verbindung der durch den Rhein getrennten Landesteile richteten die Landesherren in der Nähe der Amtstadt Lichtenau eine Fährre ein. Die Fährleute sollten ihre Unterkünfte unter den Augen des Lichtenauer Amtmanns auf der rechten Rheinseite errichten. Das war die Geburtsstunde von Grauelsbaum. Die kleine Siedlung umfasste entsprechend der Zahl der Fährleute nur eine kleine Zahl von Haushaltungen. Sie war nie als selbständiges Dorf geplant. Ihre Einwohner waren Bürger von Scherzheim. Erst bei der Lichtenau-Scherzheimer Allmendteilung im Jahre 1773 wurde Grauelsbaum als selbständiges Dorf etabliert. Der Dorfname „Grauelsbaum“ war bei den umliegenden Gemeinden noch in der Jugendzeit des Verfassers nicht populär. Man fuhr ins „Fahr“ zu den „Fahrmern“. Der Beruf der Gründerväter wurde zum Ortsnamen. Die Bezeichnung „Grauelsbaum“ hatte nur amtlichen, aber keinen volkstümlichen Charakter.

Wenn sich im Lauf der Jahrhunderte die Zahl der Haushaltungen auf über 20 vermehrte, so ging das zu Lasten der Lebensqualität aller Einwohner. In einer Zeit, in der die Selbstversorgung aus der eigenen Scholle eine unabdingbare Voraussetzung der Existenz war, drohte den Siedlern am Rheinufer immer wieder der Verlust des Landes als Ernährungsbasis. Der labile Rheinstrom riss dieses Land immer wieder weg. Bei sechs Haushal-



Querschnitt durch den 1811 geplanten Rheindamm

tungen lässt sich eher wieder neues Land finden als bei 20. Da wird der Zwischenfall zur Katastrophe und im Laufe der Jahrhunderte mussten die Grauelsbaumer mehrere solche Katastrophen überstehen.

Mit Dämmen und Faschinenbauten versuchten die Rheingemeinden die Schäden abzuwenden oder zu reparieren. Der Rhein war aber letzten Endes immer der Stärkere. Seit 1806 war das ganze rechte Rheinufer von Weil bis Mannheim im Großherzogtum Baden vereinigt. Für den Rheinbau im Bereich des Bezirksamts Rheinbischofsheim war der Rheinbauingenieur Beisenherz verantwortlich. Zuständig für den gesamten Straßen-, Brücken- und Wasserbau war Major Tulla.

Im Jahr 1811 berichtet Ing. Beisenherz, dass der Rhein schon seit drei Jahren seine Richtung auf das Rheinufer bei Grauelsbaum richte und drohe, „das ohnehin wenige Feld der Gemeinde wegzureisen“. Die Gemeinde bittet um Hilfe gegen den Rhein, „der ihr Weniges zu verschlingen drohe. Dem gefräßigen Strom sollte durch einen soliden Bau Schranken gesetzt werden“. Durch bloßes Abwarten würde dem Rhein immer mehr Terrain geopfert.

Ing. Beisenherz erhielt den Auftrag, bei Grauelsbaum einen Dammbau vorzubereiten. Amtsschultheiß Götz, der letzte Amtsschultheiß von Lichtenau, setzte deshalb eine Versteigerung an, zu deren Teilnahme zehn Gemeinden im Umkreis von Grauelsbaum eingeladen waren. Die Gesamtlänge des geplanten Dammes sollte 324 Meter (1080 Fuß) betragen. Diese Länge wurde in 18 Lose mit einer Länge von jeweils 18 Metern abgeteilt. Diese Lose sollten einzeln versteigert werden. Die Versteigerung fand am 20. April 1811 statt. Die Zuschläge erhielten neun Lichtenauer, acht Grauelsbaumer und ein Ulmer. Die Kosten lagen pro Los zwischen 56 und 78 Gulden. Der Gesamtbetrag des Voranschlags kam auf 1194 Gulden.

Am 11. Mai 1811 wurde der fragliche Dammbau genehmigt. Da inzwischen der Damm auf der Ulmer und Grefferner Gemarkung gebrochen

war, baten die beiden Gemeinden um einen Augenschein durch Major Tulla. Dieser fand auch statt, hatte aber ein unerwartetes Ergebnis: Tulla stünde in dauernden Verhandlungen mit den französischen Behörden. Es sei geplant, durch die Grauelsbaum gegenüberliegende Insel einen Durchstich zu machen und dadurch den Rhein vom diesseitigen Ufer abzulenken. Ein jetzt gebauter neuer Damm müsste aber in der Zeit bis zum Ende der Verhandlungen nochmal neu gebaut werden. Eine solche Uferdeckung müsste aber nach einer Berechnung 20 000 Gulden kosten. Diese Summe steht in keinem Verhältnis zum Wert des Terrains, das dadurch geschützt werden soll. Deshalb müsste man mit einer solchen Dammarbeit noch warten. Das Angebot der Gemeinde Grauelsbaum, die 1400 Gulden Entschädigungsgeld für verlorenes Gelände zum Rheinbau zu verwenden, sei höchst unzweckmäßig. Schon am 12. Januar 1811 lauteten die Richtlinien des Innenministeriums für den Rheinbau: Bis zur Aufklärung über die Rheinrektifikation (= Regulierung) und die neue Grenze „sind daher die dem Rheinangriff ausgesetzten Ufer einstweilen unbedeckt zu belassen“. Man sieht, dass Tulla schon 1811 auf eine Korrektur des gesamten Rheins setzte und die Kosten des Rheinbaus nach dem alten Muster für rausgeschmissenes Geld hielt.

Es war also kein Wunder, wenn der geplante Damm trotz Versteigerung und Baugenehmigung nicht gebaut wurde. Die Person Tullas verkörperte die eine Konzeption der Rheinuferpolitik, die seit Jahrhunderten Geltung hatte und die auch bei der Rheinkorrektur (1840–72) realisiert wurde. Die bei der Besiedelung des Ufergeländes festgelegten Gemarkungsgrenzen der Gemeinden sollten durch eine Verlagerung der Wasserläufe des vielgestaltigen Rheinstroms nicht tangiert werden. Dadurch kamen die Gemeinden im Lauf der Jahrhunderte zu Geländebesitz auf der anderen Seite des Hauptstroms. So hatte Grauelsbaum etwas Gemeindebesitz auf der elsässischen Seite des Rheins. Erst die Politik der französischen Revolution lehnte einen Gemeindebesitz auf der jeweils anderen Rheinseite ab. Der Hauptstrom (Talweg) sollte nicht nur Hoheitsgrenze, sondern auch Gemeindegrenze sein. Das brachte Unzuträglichkeiten mit sich. Wenn zum Beispiel der Hauptstrom ein Stück des rechten Rheinuferes abspaltete, konnte das Frankreich nur recht sein. Das traf für Grauelsbaum zu. An anderer Stelle mochte das Gegenteil der Fall sein. Ja, manche Ufergemeinden unterstützten den Hauptstrom noch durch zweckentsprechende Faschinenbauten, wenn seine Tendenz ihnen Geländezuwachs versprach. Man sprach vom „Faschinenkrieg“. Vielleicht hatten die Verhandlungen Tullas mit den französischen Behörden bezüglich Grauelsbaums deshalb kein Ergebnis, weil derartige Gedanken eine Rolle spielten.

Als die Jahre 1811 und 1812 vergingen, ohne dass etwas geschah, fühlte die Bevölkerung von Grauelsbaum das Unheil näher kommen. Sie sahen sich als Opfer der amtlichen Rheinuferpolitik.

„Wir sehen uns genötigt, unsere Bitte höchsten Ortes anzubringen. Wir flehen mit Tränen in den Augen um Erbarmen (4. Febr. 1812). Die unglückliche, arme Gemeinde ist nun schon mehr als 100 Jahre durch Einbrüche des Rheins in Not und Dürftigkeit versetzt. Sie ist schon wenigstens dreimal zurückgebaut worden. Manchmal hat sie bis zu 10 Jahre Ruhe gehabt (1790–1800). Aber seit drei Jahren haben wir wieder einen Rheineinbruch.“ Die Rückbauten waren dadurch nötig geworden, weil der Rhein dabei war, den alten Standort des Dorfes zu verschlingen. Die Härten eines Rückbaus waren nur dadurch gemildert, dass die kleinen Fachwerkhäuser wie Zelte abgeschlagen und wieder aufgerichtet werden konnten.

Der Verzicht Tullas auf Rheinbaumaßnahmen alter Art setzten voraus, dass er die französische Behörde von der Richtigkeit seiner Pläne überzeugen konnte. Das gelang ihm aber nicht. Er war deshalb genötigt, die traditionellen Rheinbaumaßnahmen wieder aufzugreifen. Auch nach dem Sturz Napoleons und der Neuordnung Europas durch den Wiener Kongress verhinderte Frankreich noch 25 Jahre lang die Rheinkorrektion, bis sie endlich 1840 nach Tullas Plänen unter Zusammenarbeit von Baden und Frankreich begonnen wurde.

Die Änderung der Meinung Tullas über die Rheinbaumaßnahmen zeigte sich in einem Erlass des badischen Innenministeriums vom 23. März 1813, das den sofortigen Beginn des Dammbaus bei Grauelsbaum anordnete (Schreiben an das Bezirksamt Rheinbischofsheim) und forderte, dass die Arbeiten noch vor dem Sommerhochwasser durchgeführt werden sollten. Um die Arbeiten zu beschleunigen, wurde auch Vergabe durch Akkord angeordnet und Frohnarbeit abgelehnt.

Am 5. Mai 1813 fand auf dem Damm bei Grauelsbaum ein Augenschein statt, an dem Oberstleutnant Tulla und die Rheinbauingenieure Beisenherz und Ludwig teilnahmen. Ing. Ludwig war offenbar für die Dörfer des Murgkreises zuständig (Ulm und Greffern).

Eine Woche später genehmigte auch der Kinzigkreis den Neubau des Dammes (11. Mai 1813). Da die Versteigerung der Baulose bereits im April 1811 stattgefunden hatte, hätte der Dammbau sofort beginnen können. Dem standen aber die Bedenken des Ing. Beisenherz entgegen: „*Unter diesen Umständen (ist es) höchst gefährlich am Grauelsbaumer Damm mit der Arbeit zu beginnen, weil kein Anschluß bei Ulm vorhanden wäre. Schon ein mittleres Wasser hätte am Endpunkt des Dammes beginnend nach und nach den ganzen Damm weggeschwemmt.*“ Das Nichteinsetzen des Dammbaus im Ulmer Bann blockierte den Beginn der Arbeiten bei Grauelsbaum. Angesichts der drohenden Gefahr und der gebotenen Eile bemühten sich die Bürgermeister von Ulm und Schwarzach, eine amtliche Verfügung für den Baubeginn zu erreichen. Es ist schwer zu verstehen, dass sie damit keinen Erfolg hatten.

Beisenherz musste tatenlos zusehen, wie die wertvolle Zeit verstrich, in der man durch Dammarbeit die Katastrophe noch hätte verhindern können.

Mit dem Monat Juli kam wie jedes Jahr mit der Schneeschmelze in den Alpen auch das Hochwasser. Es strömte ungehindert durch die Lücke des Damms im Ulmer Wörth ins freie Feld und verwandelte das Land bis gegen Lichtenau in einen See. Pfarrer Schoch nützte die einmalige Gelegenheit und fuhr zusammen mit dem Förster Götz und dem Apotheker Wagner mit dem Nachen von Lichtenau bis Grauelsbaum.<sup>2</sup> Dort stellte er fest, dass nur noch die vier höchstgelegenen Häuser auf dem Trockenen standen. Die übrigen standen im Wasser und bei manchen floss dasselbe durch die Fenster in die Stuben. Während der Kahnfahrt konnte er beobachten, dass nur noch bei den hochgelegenen Äckern die Ähren des Getreides aus dem Wasser schauten. Die Frauen von Grauelsbaum waren mit ihren Kindern nach Lichtenau gefahren und wurden dort einquartiert. Das Vieh konnte gerettet werden.

Nun war also die Katastrophe hereingebrochen, ohne dass irgendjemand versucht hätte, sie aufzuhalten. Beim Murgkreis herrschte das große Schweigen. Erst ein Vierteljahr nach dem Hochwasser, am 29. Oktober 1813, dekretierte der Murgkreis den Bau des Rheindamms im Ulmer Wörth und ein halbes Jahr später (am 10. Mai 1814), als dort der Rheinbau nur schleppend voranging, versprach der Murgkreis dem Kinzigkreis nach dessen Intervention, sich von Ingenieur Ludwig einen Bericht über den Stand der Rheinbauarbeiten vorlegen zu lassen.

Im Grauelsbaumer Bann hatten die Dammarbeiten während des Winters 1813/14 gute Fortschritte gemacht, so dass der Helmlinger Rheinbauaufseher Wagner am 28.2.1814 meldete, dass der Damm bei Grauelsbaum soweit fertig sei. Doch sei der Damm im Ulmer Kriegwörth erst zu  $\frac{1}{6}$  fertig. Bei den übrigen  $\frac{5}{6}$  sei aber noch gar nichts gemacht, so dass der neue Damm bei Grauelsbaum immer noch bei Hochwasser weggeschwemmt werden könnte, solange nicht der ganze Damm fertiggestellt wäre. Beisenherz meldete diesen Tatbestand beim Bezirksamt Rheinbischofsheim und bat dieses, beim Murgkreis zu intervenieren. Von der Reaktion des Murgkreises (am 10. 5. 1814) hatten wir früher schon Kenntnis genommen. Angesichts der ungenügenden Arbeit des Murgkreises erhebt sich – man denke an die katastrophalen Folgen – die Frage der Verantwortung. Der im Jahre 1815 geplante Prozess der Gemeinde Grauelsbaum hätte hier sicher einige Klarheit geschaffen. Leider liegen hierüber keine Akten vor. Aber bei dieser bitteren Angelegenheit müssen sich alle Amtsvorstände, angefangen bei den Amtmännern über die Kreisdirektoren bis hinauf zum Minister fragen lassen, warum sie nicht rechtzeitig Alarm geschlagen haben. Was tat Oberstleutnant Tulla in den entscheidenden Tagen nach seinem Augenschein in dieser Sache? Die badische Verwaltung hatte einen guten Ruf. Warum hat sie hier in ihrer Gesamtheit versagt? (Nicht nur der Murgkreis!) Gut verwalten heißt, nicht nur Anordnungen erlassen, sondern auch deren Durchführung zeitgerecht zu kontrollieren.

Schon bevor das Hochwasser weggelaufen war, machten sich die Verantwortlichen Gedanken, wie man der ruinierten Gemeinde Grauelsbaum helfen könnte. Diese Gemeinde war denkbar arm. Sie besaß nur 13 Morgen Ackerfeld bei einer Einwohnerschaft von 113 Köpfen. Diese setzte sich zusammen aus 19 Haushaltungen und fünf Witwen. Der Verlust des linksrheinischen Landbesitzes wurde durch einen Akt der Regierung kompensiert: Die Gemeinde erhielt 17 Morgen der Hobbelsäcker und sechs Morgen der Sandmatt, wofür allerdings noch ein Finanzausgleich von 4000 Gulden zu zahlen war.

Der Stabhalter David Hänsel bemühte sich jetzt um eine umfassende Unterstützung der Gemeinde. Da das Hochwasser durch das Unterlassen des Dammbaus verursacht war, wäre der Staat in der Pflicht. Zu allererst gälte es aber die Ernährung der Geschädigten sicherzustellen. Da die Grundbirnen (Kartoffeln) als Grundnahrungsmittel auf den Äckern verfaulten, wäre die Überlassung der Hälfte des Grundbirnenzehnten von Lichtenau und Scherzheim eine erste Hilfe. Diese Hilfe würde aber nicht ausreichen. Der Stabhalter bat deshalb noch um eine Spende von einem Viertel Korn für jede Familie.

(1 Viertel = 6 Sester =  $6 \times 15$  Liter). Auch wäre es angebracht, die staatlichen Abgaben (Steuern) für das Jahr 1813 zu erlassen. Eine allgemeine Kollekte lehnte Hänsel ab. Bei dem allgemeinen Geldmangel würde da ohnehin nicht viel zusammenkommen. Das war ein Hinweis auf die am 2. August 1813, als das Hochwasser gerade am Ablaufen war, geforderte allgemeine Kriegssteuer, denn das Großherzogtum Baden befand sich als Verbündeter Frankreichs im Krieg mit Russland. Napoleon befand sich auf dem Rückzug und sammelte gerade seine Truppen, um sich bei Leipzig den Gegnern zu stellen. Zum finanziellen Desaster kam noch die menschliche Tragödie: Nur ein Zehntel der badischen Truppen sahen die Heimat lebend wieder.

Auch Lichtenau hatte bei dem Julihochwasser 1813 Schaden genommen. Deshalb bat der Stadtbürgermeister Dietrich um Überlassung des halben Grundbirnenzehnten. Dem wurde stattgegeben. Die Gemeinde musste aber den Marktpreis bezahlen. Dieser betrug nach der Festsetzung durch das Domänenamt Kork 39 Gulden und 58 Kreuzer.

Die bedürftige Gemeinde Grauelsbaum erhielt den halben Grundbirnenzehnten von Lichtenau und Scherzheim als Spende. Außerdem war noch die Verteilung von 20 Vierteln Getreide vorgesehen. Diese sei so vorzunehmen, dass eine Haushaltung nach ihrem individuellen Bedürfnis und nicht nach dem entstandenen Schaden berücksichtigt werde. Die Frucht kam vom herrschaftlichen Speicher in Lichtenau. Am 7. Oktober 1813 erfolgte die Verteilung an die Grauelsbaumer Familien. Aus der Liste der Empfänger seien vier Beispiele herausgegriffen:

Es erhielten:

- 1) Michael Zimmer (3 Personen): 5 Sester 5 Mässel Korn, 40 Sester Kartoffel.
- 2) Christian Ludwig, Witwe (6 Personen): dieselbe Mengen wie Michael Zimmer.
- 3) Matthias Ludwig, Gerichtsschöffe (10 Personen): 5 Sester 5 Mässel Korn, 60 Sester Kartoffel.
- 4) Friedrich Hänsel, Witwe (1 Person): 2 Sester 6 Mässel Korn, 20 Sester Kartoffel.

Der Verteilungsmodus ist schwer zu begreifen. So erhielt Nr. 1 soviel wie Nr. 2 bei halber Personenzahl. Nr. 4 kommt als Einzelperson ganz gut weg. Ohne genaue Kenntnis der Familienverhältnisse lassen sich die Zahlen nicht beurteilen.

Am Tage nach der Verteilung bedankt sich Stabhalter Hänsel brieflich beim Oberamt Rheinbischofsheim. Wegen des zeitgemäßen Stils sei dieser Brief wörtlich wiedergegeben:

*„8. Oktober 1813 ... für die erwiesene Wohltat dankt er und seine Mitbürger ... er dankt Hochwürden dem Amtmann herzlich und wünscht ihm Gesundheit bis in die späteste Zeit ... und verbleibt als gehorsamster, untertänigster Diener*

*Stabhalter David Hänsel.“*

Nachdem das Ernährungsproblem für die kommenden Monate gelöst war, erhob sich die Frage der Unterkünfte. Die staatlichen Stellen neigten dazu, die Grauelsbaumer Familien in ihren Notquartieren in Lichtenau den Winter über wohnen zu lassen. Man glaubte ihnen nicht zumuten zu können, in die nassen und verschlammten Häuser zurückzukehren. Die Grauelsbaumer lösten das Problem in der festen Hoffnung, mit eigener Kraft die Schwierigkeiten meistern zu können. Sie kehrten so bald als möglich heim, säuberten und trockneten die Wohnräume und richteten sich wieder häuslich ein. Der Lichtenauer Pfarrer Schoch wurde vom Bezirksamt Rheinbischofsheim gebeten, ihm mitzuteilen, ob er es für richtig hält, die Grauelsbaumer den Winter über in den Nachbarorten unterzubringen. Pfarrer Schoch, beeindruckt von dem Willen der meisten Grauelsbaumer, so bald als möglich in ihre Häuser zurückzukehren, begrüßte die schnelle Heimkehr. Er schreibt: *„Die Einwohner schätzen ihre Lage richtig ein und wünschen nichts sehnlicher, als die Herstellung des Rheindamms. Allein ihr Wohnen am Wasser bietet ihnen mancherlei Vorteile (Fischen, Goldwaschen, Rheinschiffahrt), die sie an anderen Orten nicht hätten. Deshalb werden sie schwer zu bewegen sein, Grauelsbaum zu verlassen, wenn nicht größte Not sie zwingt. Natürlich sitzen die armen Leute bei dem derzeiti-*



gen Zustand wie der Vogel auf dem Zweige, denn der Rhein darf nur etwas anschwellen, so wird er Grauelsbaum aufs Neue überschwemmen.“

Nachdem durch die gespendeten Naturalien die augenblicklichen Nahrungssorgen der Grauelsbaumer beseitigt waren, ergab sich als nächster Schritt in die schwierige Zukunft das Problem des Schadenersatzes für die verdorbenen Feldfrüchte. Zu diesem Zweck verlangte das Bezirksamt Rheinbischofsheim die Bildung einer Kommission, die die Felder begehen und die Schäden der einzelnen Bürger feststellen sollte. Die Kommission bestand aus drei Mann: Dem Stadtbürgermeister Dietrich von Lichtenau, dem Stabhalter David Hänsel von Grauelsbaum und dem Lichtenauer Sachverständigen Heinrich Heiland. Die drei Männer begingen das Feld und stellten einen 4-seitigen Schadensbericht zusammen. Nachstehend bringen wir einige Beispiele aus der Schadensliste vom 1. August 1813:

## 1) David Hänsel, Stabhalter

Jüch	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{8}$	Feldfrucht	Gulden	Flächenmaße:
3	1		Gerste	48	1 Jüch (Morgen) = 36 Ar
1	1	1	Weizen	93	$\frac{1}{4}$ Jüch = 9 Ar
1			Haber	15	$\frac{1}{8}$ Jüch = 4,5 Ar
1	1		Saubohnen	12	
2			Welschkorn	32	252
2			Klee	18	
1			Hanf	22	
1			Mattwuchs	4	
	1		Grundbirnen	8	

## 2) Georg Korn

–	1	–	Weizen	18	
–	1	–	Gerste	16	52
–	2	–	Grundbirn	18	

## 3) Michael Zimmer

–	1	–	Gerste	16	
–	1,1		Weizen	14	44
–	1,1		Grundbirn	14	

## 4) Jakob Kautz

–	–	1	Grundbirn	8	
			Haus- und Gartenschaden	10	18

## 5) David Ludwig

–	–	1	Grundbirn	8	
---	---	---	-----------	---	--

## 6) Daniel Stengel, Lichtenau (Blumwirt)

1, 1,	–		Weizen	87	
-------	---	--	--------	----	--

Auf der Liste sind insgesamt 33 Geschädigte aufgeführt, mehr als Grauelsbaum Haushaltungen hat (24). Darunter sind nämlich auch einige Lichtenauer und Scherzheimer Bürger, die in dem überschwemmten Gelände Schaden erlitten haben.

In einer Anmerkung unter der Liste steht noch eine die Bilanz sehr belastende Bemerkung: „*Das Feld von Grauelsbaum ist 2–3 Schuh hoch mit Kies und Sand bedeckt. Wenn das nicht weggeführt wird, kann das Land nicht eingesät werden.*“

In einer Kurzbeschreibung der Gemeinde Grauelsbaum wird vermerkt, dass der Grundbesitz im Mittel nur dazu ausreichte, den halben Nahrungsbedarf der Einwohner zu decken. Die andere Hälfte müssten sie durch eine anderweitige Tätigkeit (Fischen usw.) dazuverdienen.

Fünf Beispiele aus der Schadensaufstellung der Dreierkommission geben einen anschaulichen Querschnitt durch diese Besitzverhältnisse. David Hänsel ist der Einzige, der aus seinem Grundbesitz leben könnte. Mit 3,5 Hektar hatte er ungefähr so viel wie ein Kleinbauer in der Rheinebene der Umgegend. Er verdankte sein Stabhalteramt neben seinen menschlichen Qualitäten sicher auch seinem „überdurchschnittlichen“ Grundbesitz. Einem armen Schlucker gab man das Amt nicht. Außer David Hänsel besaßen noch vier Grauelsbaumer Bürger jeweils einen Acker von einem Jüch Größe.

Die mit Abstand wichtigste Ackergröße war das „Viertel“ (= 9 Ar) mit 69 Stück. Ein solches Grundstück nennt man in der Umgangssprache „Äckerlein“. Ein richtiger Acker hat ungefähr die doppelte Fläche. Doch die Tendenz zur Aufteilung ging noch weiter. Man zählte in Grauelsbaum 19 Zwergäcker mit einer Größe von einem „Achtel“ (= 4,5 Ar).

Kennzeichnend für den Ackerbau jener Zeit war auch die Diversifizierung, d. h. man pflanzte beim Getreide nicht nur Weizen, sondern dazu auch Gerste und Hafer. Wenn eine Getreideart (z. B. der Weizen) nicht gut gerät, so kann der Getreideausfall nie katastrophal werden. Merkwürdigerweise fehlt der Roggen und der Halbweizen (Roggen + Weizen). Einige Male erscheint auch der Hanf, das damals rentable Handelsgewächs. Saubohnen pflanzte nur Hänsel. Die anderen Feldfrüchte kommen aber bei allen Bürgern vor. Als Grundnahrungsmittel spielte aber die Kartoffel (Grundbirne) die wichtigste Rolle. Jeder Haushalt pflanzte jeweils ein Ackerstück. Das waren zur einen Hälfte Viertels-Äcker, zur andern Hälfte Achtels-Äcker. Zwei Haushaltungen gaben sich mit einem halben Achtel zufrieden (oder mussten sich zufrieden geben). Nicht ohne Grund wurde deshalb Grauelsbaum eine „arme Gemeinde“ genannt.

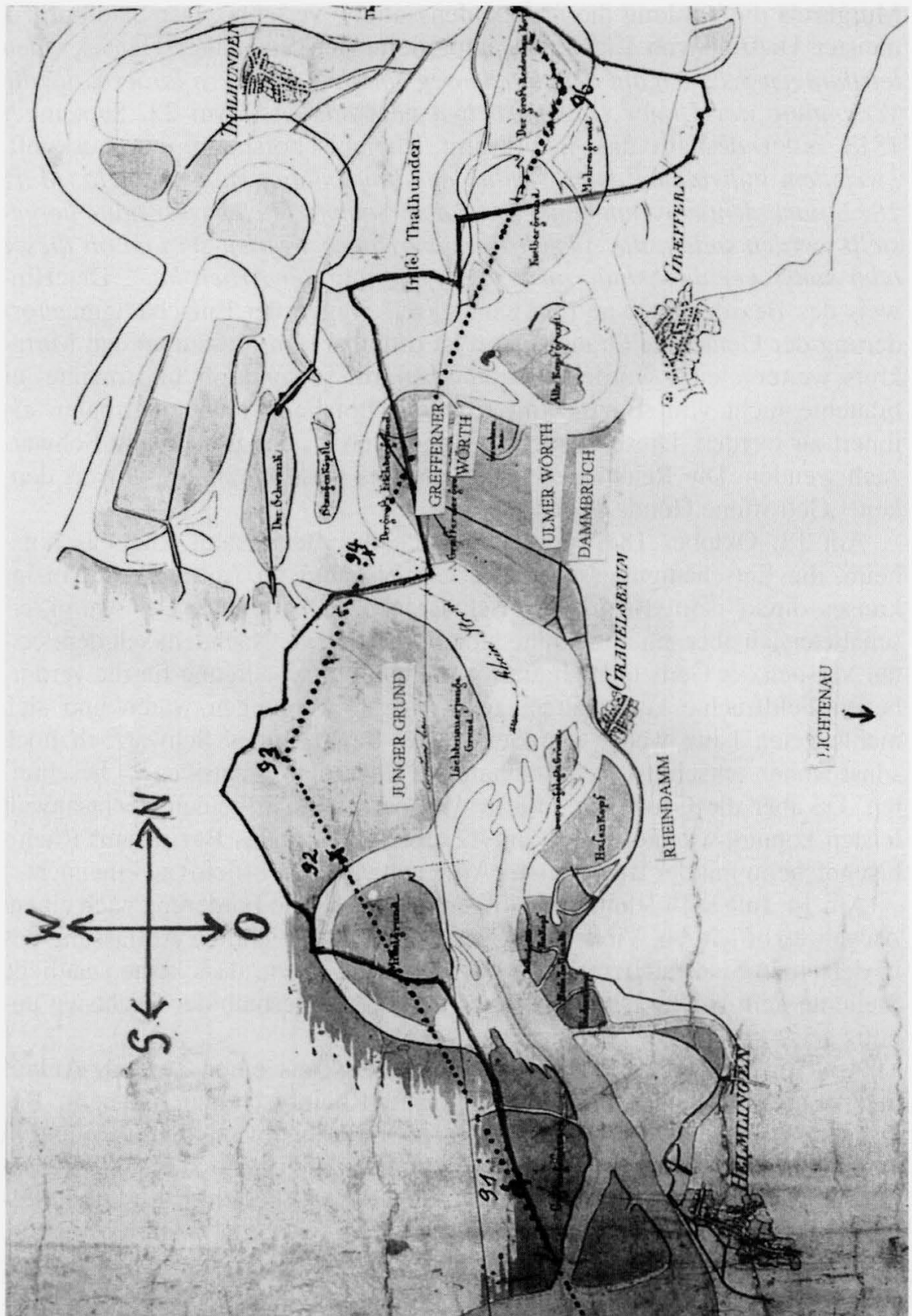
Die Dokumentierung der Verluste an Feldfrüchten im Gesamtwert von 1516 Gulden diente als Grundlage für die anschließende Entschädigungsforderung. Am 13. September 1813 wies das Bezirksamt Rheinbischofsheim den Kinzigkreis darauf hin, dass die Gemeinde Grauelsbaum vom

Murgkreis die Zahlung dieser Schadenssumme verlange. Der Stadtbürgermeister Dietrich von Lichtenau autorisierte den Stabhalter Hänsel, „den letzthinigen Schaden auf dem Rechtsweg von denjenigen zu fordern, die die Verspätung der Ulmer Dammarbeiten verschulden“. Am 22. September 1813 bittet deshalb das Bezirksamt Rheinbischofsheim um Auskunft, „welchem Individuum der Beschluß des Innenministeriums vom 15. März 1813, nach dem der Damm noch vor dem Sommerhochwasser hätte hergestellt werden sollen, die Ausführung übertragen worden sei und ob dieser oder sonst wer die Schuld an der Verzögerung der Arbeit hat“. Der Hinweis des Bezirksamtes an den Kinzigkreis wegen der Entschädigungsforderung der Gemeinde Grauelsbaum ist offenbar von diesem an den Murgkreis weitergeleitet worden. Dieser reagierte verschnupft und meinte, er bräuchte nicht vom Bezirksamt Rheinbischofsheim an Grauelsbaum erinnert zu werden. Diese Gemeinde möge sich an das Bezirksamt Schwarzach wenden. Die Reaktion des Murgkreises lässt an das Sprichwort denken: „Getroffene Hunde bellen.“

Am 13. Oktober 1813 entschloss sich das Bezirksamt Rheinbischofsheim, die Entschädigungssache von Grauelsbaum im Auftrag des Kinzigkreises direkt beim Bezirksamt Schwarzach zu betreiben. Der Murgkreis schaltete sich aber ein und lehnte jede Forderung ab. Nachdem seit dem ersten Versuch der Gemeinde Grauelsbaum, eine Entschädigung für die verdorbenen Feldfrüchte zu erhalten, zehn Monate vergangen waren und sich nichts getan hatte weder von Seiten des Bezirksamtes Schwarzach noch sonst woher, entschloss sich Stabhalter Hänsel, den Rechtsweg zu beschreiten. Da aber die Gemeinde so arm war, dass sie sich keinen Rechtsanwalt leisten konnte, wandte er sich am 12. Juli 1814 an das Bezirksamt Rheinbischofsheim mit der Bitte, einen „Armenanwalt“ (ex officio) zu ernennen.

Am 14. Juli 1814 lehnte das Hofgericht Rastatt die Forderung nach einem Anwalt ex officio ab. Vielleicht machte sich das Gericht die Auffassung des in derselben Stadt amtierenden Murgkreises zu eigen, dass keine staatliche Stelle an dem Hochwasser schuld wäre und dass deshalb der Rechtsweg unnötig sei.

Am 16. November 1814 nahm der Kinzigkreis einen zweiten Anlauf und beauftragte abermals das Bezirksamt Rheinbischofsheim, beim Bezirksamt Schwarzach die Entschädigung Grauelsbaums zu betreiben und in 14 Tagen zu berichten, „in welchen terminis die Sache stehe“. Das Bezirksamt Schwarzach wies darauf hin, dass das Hofgericht Rastatt die Stellung eines Armenanwalts abgelehnt habe und bittet um weitere Weisung. Jetzt machte der Stabhalter den riskanten Schritt und nahm einen Anwalt auf Kosten der Gemeinde. Er beauftragte den Rastatter Anwalt Krapf mit der Wahrung der Grauelsbaumer Interessen. Dieser bat am 5. Januar 1815 beim Bezirksamt Rheinbischofsheim, ihm Akteneinsicht zu verschaffen. Diese Bitte veranlasste den Kinzigkreis am 11. Januar 1815, Rheinbauin-



Situationsplan des Rheins v. Krauth (1816) mit Noblatgrenze (nachgezogen) und der Rheinbanngrenze v. 1840 (vom Verf. punktiert eingetragen)

spektor Beisenherz zu beauftragen, ein Gutachten darüber zu erstellen, „*ob die Dammarbeiten bei Ulm im Sommer 1813 wegen des Hochwassers wirklich nicht durchgeführt werden konnten*“.

In dem am 28. Januar 1815 überreichten, mehrseitigen Gutachten schilderte Beisenherz bis ins Einzelne das Geschehen bezüglich des problematischen Dammbaus und kam zu dem Ergebnis, dass von Seiten des Murgkreises versäumt wurde, die nötigen Bauarbeiten anzuordnen.

„*Inzwischen (Sommer 1813) geschah im Ulmer Bann nichts, obwohl man auch einen Notdamm hätte bauen können.*“ Diese Zeilen sind nur ein kleiner, aber zentraler Ausschnitt aus dem Gutachten, das in seiner Gesamtheit die Schuld des Murgkreises beweist.

Mit diesem Gutachten hatte Rechtsanwalt Krapf schwerwiegende Argumente zur Hand, um die Sache der Gemeinde Grauelsbaum mit Erfolg durchzufechten. Leider brechen an dieser Stelle die Akten ab, und wir erfahren nicht, wem die Richter in Rastatt Recht gaben.

### *Die Karte des Rheins zur Zeit des Dammbbruchs<sup>3</sup>*

Die Krautsche Karte von 1816 bietet uns die Gelegenheit, das Hochwasser bei Grauelsbaum im Jahre 1813 unter den örtlichen geographischen Verhältnissen zu beurteilen. Vorbemerkung: Die Karte ist westorientiert!

Im Bereich von Grauelsbaum treffen sich im Hauptstrom zwei nach Westen ausgreifende Stromschleifen:

1. Der von Helmlingen kommende Strom zielt in nordwestlicher Richtung auf die Halbinsel „Junger Grund“. Dort wird er nach rechts (Ostnordost) direkt in Richtung auf das Dorf Grauelsbaum abgelenkt. Hier ist der Hochwasserdamm am Westrand des Dorfes zugleich Rheinufer (schwarze Linie!).
2. An diesem Dorfrand beginnt die zweite Rheinschleife. Der Strom wendet sich nach Nordwesten. Die Wucht der Beharrungskräfte der Wassermassen trifft die südostnordwest-orientierte Flanke des Grefferner Wörths. Dort – genau beim „Ulmer Wörth“ – durchbrachen sie 1813 den Hochwasserdamm.

Um den Damm direkt bei Grauelsbaum und nördlich davon zu entlasten, plante Tulla 1811 einen Durchstich durch die Halbinsel „Junger Grund“. Im Verlauf der späteren Rheinkorrektion schnitt der Rhein tatsächlich einen Teil dieser Halbinsel ab. Im Verlauf der angedeuteten Korrektion wurde der Hauptstrom soweit in westlicher Richtung verlegt, dass heute das Rheinufer fast 900 Meter westlich des (alten) Dorfes liegt.

Anmerkungen zu **1**

- 1 Gothein, Eberhard: Geschichtliche Entwicklung der Rheinschifffahrt im XIX. Jahrhundert. Leipzig 1903
- 2 Eckert, Christian: Rheinschifffahrt im XIX. Jahrhundert. Leipzig 1900
- 3 Staatsarchiv Freiburg (= STAF) B713/2/17–18
- 4 STAF B713/7/69
- 5 Boiserée, Sulpiz: Briefwechsel – Tagebücher, 3 Bände, Göttingen 1970. Die Briefe und Tagebücher sind streng chronologisch geordnet, so dass das Auffinden eines Zitats leicht möglich ist
- 6 Das Großherzogtum Baden, Verkehrswesen, Baurat Honsell, Karlsruhe 1885
- 7 Das Großherzogtum Baden, Wasserstraßen, Barck, L., Karlsruhe 1912
- 8 Quetsch, Franz: Geschichte des Verkehrswesens am Mittelrhein, Freiburg 1891
- 9 Karlsruher Zeitung, 1830–33
- 10 STAF B713/7/73
- 11 Badische Zeitung, 1960–1990

*Die Bilder sind entnommen:*

1. Der Nr. 8, das Segelschiff mit Leine und Pferdezug.
2. Der Nr. 3, das Dampfschiff. Es ist abgebildet auf dem Briefkopf der rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft, Köln, vom Jahre 1843.

Anmerkungen zu **2**

- 1 Freiburger Staatsarchiv (STAF), B713/7/73
- 2 Gothein, Eberhard: Die geschichtliche Entwicklung der Rheinschifffahrt im 19. Jahrhundert, Leipzig 1903
- 3 Bundesgesetzblatt II, 2174, vom 15. Dezember 1997
- 4 Bundesgesetzblatt II, Nr. 19, vom 15. Juni 1956

Anmerkungen zu **3**

- 1 Die Akten für das vorliegende Thema befinden sich im Freiburger Staatsarchiv: B713/7/89–90 und B713/4/5 (Akte Buchweiler vom 23. 10. 1763)
- 2 Der Bericht über die Kahnfahrt des Pfarrer Schoch ist der Lichtenauer Pfarrchronik entnommen
- 3 Die Krauthsche Karte befindet sich im GLA Karlsruhe, Abteilung H, Rheinstrom 55

Literatur: Lauppe, Ludwig: Das Rheindörflein Grauelsbaum. In: Die Ortenau (1966), 172 ff.