



## König Ludwig I. von Bayern und die Rhein-Seeschiffahrt.

Von

Geheimen Regierungsrat, Universitäts-Professor, Dr. Gottfried Zoepfl, Berlin <sup>1)</sup>.

Gerade im gegenwärtigen Zeitpunkt, in welchem einerseits die Frage der Rhein-Seeschiffahrt und der Schaffung einer deutschen Rheinmündung lebhaft erörtert, andererseits das hundertjährige Jubiläum der Zugehörigkeit Frankens zum Königreich Bayern gefeiert wird, dürfte eine Erinnerung an das erste im Jahre 1837 ins Leben gerufene Unternehmen einer direkten Rhein-Seeschiffahrt von Köln aus und an die bisher wohl nicht bekannte Tatsache, daß kein geringerer als der weitblickende König Ludwig I. von Bayern Protektor dieses Verkehrsunternehmens war, von allgemeinerem Interesse sein. Wie energisch der König für diese Bestrebungen eintrat, ergibt sich aus den nachfolgenden Entschliefungen der Bayerischen Staatsregierung an die besonders interessierten fränkischen Kreisregierungen.

I.

Königreich Bayern.

Staats-Ministerium des Innern.

Zu den erfreulichen Zeichen rühmlicher Thätigkeit und wachsenden Unternehmungsgeistes des deutschen Handels zählt der so eben stattgefundene Versuch zur Wiederherstellung der Seeschiffahrt von dem deutschen Rheine, resp. von Köln aus mittelst des am 29ten v. Mts. vom Stapel gelassenen und vollkommen befriedigend gebauten Schooners „der Rhein“. Seine Majestaet der König haben die über dieses höchst wichtige Ereigniß von dem k. Consul in Köln erstattete Anzeige mit besonderem Wohlgefallen aufzunehmen geruht und wollen dasselbe zur Kenntniß des bayerischen Fabrik- Gewerbs- und Handelsstandes gebracht wissen. Bayern erfreut sich bezüglich eines möglichst direkten überseeischen Handels, insbesondere mit Nordamerika, durch seine Verbindung mit den zwei großen Wasserstraßen, Main und Rhein, einer vorzugsweise günstigen Lage.

Schon gegenwärtig erreicht die Ausfuhr bayerischer Industrie-Erzeugnisse nach Nordamerika laut berichtlicher Anzeige des k. Consuls in New-York jährlich den Werth von mindestens 8 Millionen Gulden. Waren diese Waarensendungen über Holland überhaupt, insbesondere aber die schweren oder sogenannten Ballastgüter, als Stahl- und Eisenwaaren, Lithographie-Steine,

<sup>1)</sup> Anm. der Redakt. Der Herr Verfasser, ein geborener Franke, hat auf unseren Wunsch um einen Beitrag diese interessante Reminiscenz aus den Materialien zur Verfügung gestellt, die er für die Fortsetzung seines Buches „Fränkische Handelspolitik im Zeitalter der Aufklärung“, Leipzig 1894, seit Jahren gesammelt hat. Das Werk soll noch in diesem Jubiläumsjahr unter dem Titel „Die Fränkisch-Bayerische Volkswirtschaft unter den Wittelsbachern“ erscheinen.



Wein, Druckerschwärze, Fenster- und andere Gläser zc. der hohen Zwischenpeditions- und Umladekosten in den holländischen Seehäfen bisher höchst erschwert, und beinahe unmöglich, und mußten diese Waarensendungen beinahe ausschließlich mit bedeutendem Umwege, demnach auch mit erhöhten Kosten über Bremen dirigirt werden, so sind alle diese Erschwernisse durch die nun demnächst beginnende regelmäßige und direkte Seeschiffahrt von dem teutschen Rhein, resp. Köln aus beseitigt, und der Ausfuhr bayerischer Industrie-Erzeugnisse nach den überseeischen Staaten öffnen sich Combinationen, welche eine namhafte Vermehrung des bereits schon aufblühenden bayerischen Aftiohandels mit Recht erwarten lassen.

Der k. Kreisregierung, Kammer des Innern, wird dieses mit dem Austrage eröffnet, diesem wichtigen Ereignisse gegenüber des Fabrik- Gewerbs- und Handelsstandes die entsprechende Publizität zu geben, welcher sicher nicht ermangeln wird, namentlich mit New-York und Philadelphia, wo bereits sehr einsichtsvolle und thätige k. Consule aufgestellt sind, direkte Verbindungen anzuknüpfen, wobei ihnen der Beirath und die Vermittlung des um den vaterländischen Verkehr so hochverdienten k. Consuls und Kommerzienrathes Bartels in Köln vom besondern Nutzen seyn wird.

München den 25. September 1837.

Auf Seiner Königlichen Majestaet Allerhöchsten Befehl.

Die Wiederherstellung der Seeschiffahrt vom teutschen Rheine aus betreffend.

zc. zc.

## II.

Königreich Bayern.

Ministerium des Innern.

Der königlichen Regierung von Unterfranken und Aschaffenburg, Kammer des Innern, wird in Erledigung ihres Berichtes vom 7ten Oktober v. Js. untenbemerkten Berreffes zur Entschliezung erwiedert, daß die Ministerial-Entschliezung vom 25ten September v. Js., unbeschadet der früheren Entschliezung vom 1ten April v. Js. die unmittelbare Schiffahrt aus dem Ober- und Mittelmaine nach den Seehäfen Hollands betreffend, veröffentlicht werden könne, da die Seefahrt vom deutschen Rheine aus unmittelbar nach Südamerika gerichtet ist, demnach mit jener aus dem Mittel- und Obermain nach den holländischen Seehäfen nicht in Widerstreit steht, welche letztere ohnehin nach dem Regierungs-Berichte vom 27ten Juny v. Js. zur Zeit in den Mainstädten wenig Anklang findet, zum Theil auch wegen der Bauart der Mainschiffe mit Schwierigkeiten verbunden seyn soll, und auf das Anerbieten des Rangschiffers Sebastian Schoen vom 11ten May dict. al. wegen seinen später gelegenheitlich des Festungs-Geschütz-Transportes gemachten höchst überspannten Forderungen nicht eingegangen werden konnte.

Indeß wird die k. Regierung von Unterfranken und Aschaffenburg, Kammer des Innern, mit Veröffentlichung der genannten Entschliezung vom 25ten September v. Js. eine wiederholte Aufmunterung zur Unternehmung einer direkten Fahrt aus dem Main nach den Seehäfen Hollands unter erneuerter Aufzählung der in erwähnter Entschliezung vom 1ten April v. Js. angeführten manichfachen wichtigen Vortheile für den Handel Bayerns sowohl, als den Handels- und Schiffer- Stand am Maine zu verbinden wissen.

München den 18ten Februar 1838.

Auf Seiner Königlichen Majestaet Allerhöchsten Befehl.

Die Wiederherstellung der Seeschiffahrt vom teutschen Rheine aus betreffend.

zc. zc.

## III.

Königreich Bayern.

Ministerium des Innern.

Nachdem der bereits durch Ministerial-Entschliezung vom 25ten September des v. Js. zur öffentlichen Kunde gebrachte Versuch zur Wiederherstellung der See-Schiffahrt von dem teutschen Rheine resp. von Köln aus mittels eines eigens für die Fluß- und See-Schiffahrt gebauten Schooners „der Rhein“ so günstigen Erfolg gezeigt hat, daß dieses Unternehmen die allgemeine



Theilnahme erregte und sofort der Bau zweier neuen Schiffe zu demselben Zwecke begonnen worden ist, so hat sich nunmehr ein Verein der angesehensten Mitglieder des Handelsstandes in Köln zur Begründung einer

#### Rheinischen Seefahrtsgesellschaft

auf Aktien entschlossen, welche den Zweck hat, mittelst einer größeren Anzahl von Schiffen fortwährend den Vortheil einer unmittelbaren Schifffahrts-Verbindung zwischen rheinischen und überseeischen Häfen zu sichern, und hiedurch die kostspieligen Spesen fremder Zwischenhäfen zu beseitigen.

Dieses dem gesammten Flußgebiete des deutschen Rheines gemeinsame und gleichwichtige Unternehmen wird namentlich auch für den Ausfuhrhandel Bayerns, welcher auf der Wasserstrasse des Maines in den letzten Jahren fortwährend im Steigen begriffen ist, von der höchsten Bedeutung und nach der Vollendung des großartigen Ludwig-Kanals selbst auf dessen Benützung und auf den Handelszug im Donaugebiete von dem wesentlichsten Einflusse seyn.

Seine Königliche Majestät wollen daher daß dieses erfreuliche Unternehmen zur öffentlichen Kenntniß des Bayerischen Handels- und Fabrikstandes gebracht werde, welcher die aus einer Theilnahme an der beabsichtigten Aktiengesellschaft für seine Interessen zu erwartenden wichtigen Vortheile am richtigsten zu würdigen wissen wird.

Demgemäß empfängt die k. Regierung, Kammer des Innern, hieneben zwei Exemplare der von dem k. Consul Bartels in Köln vorgelegten Subscriptions-Einladungen sammt beigefügtem Statuten-Entwurfe mit dem Auftrage, die Handels-Vorstände der größeren Städte, sowie die bedeutenderen Fabrik-Besitzer des Regierungs-Bezirktes unter Hinweisung auf die Wichtigkeit und großen Vortheile des Unternehmens in angemessener Weise und mit dem Bemerken in Kenntniß zu setzen, daß allenfallsigen Beitritts-Erklärungen an das Comité für die Errichtung der rheinischen Seeschifffahrts-Gesellschaft, oder an den k. Consul und Commerzien-Rath Bartels in Köln eingeschendet werden können.

München den 27ten Februar 1838.

Auf Seiner Königlichen Majestät allerhöchsten Befehl.

2c. 2c.

#### IV.

Das Ende des sechszehnten, der Anfang des siebenzehnten Jahrhunderts war für Deutschland eine Zeit blutiger Verwirrung und verwüstender Kriege; und als den ermatteten Völkern der Friedensschluß zu Münster die Ruhe wiedergab, wurde durch ihn die Schelde dem Welt-handel geschlossen, dem höheren Rheine die frühere Theilnahme an demselben unmöglich gemacht.

Das Ende des achtzehnten, der Anfang des neunzehnten Jahrhunderts war für die deutsche Nation eine nicht minder traurige Zeit des Krieges, der Noth und der Unterdrückung; allein als die siegenden Völker in Paris den Frieden vorschrieben, wurde mit der eroberten Freiheit von fremder Herrschaft auch die Freiheit des Handels auf schiffbaren Strömen, die Freiheit der Schelde und des Rheins verkündet.

Dem Fürstentage zu Wien war es vorbehalten, die Verheißung zu erfüllen, und den deutschen Rheinländern den freien Gebrauch des Weges zu sichern, der in vergangenen Jahrhunderten ihre Flagge zu entfernten Meeren trug. Jedoch ein unglückliches Wort schmiedete von Neuem die halbgelösete Fessel, und sechszehn Jahre vergingen, bevor der Streit über jenes Wortes Bedeutung vertragen war.

Der Rheinschifffahrts-Vertrag vom Jahre 1831 gestattete den rheinischen Schiffen in die offene See und aus der See in den Rhein zu fahren; er schien zunächst die Stadt Köln, ehemals ein so mächtiges Glied im Hansabunde, aufzufordern, das einst besessene Bürgerrecht auf den benachbarten Meeren zurückzuerwerben. Von der näheren Sorge in Anspruch genommen, mit dem plötzlichen Verluste uralter Vorrechte nicht auch an die ringsum erwachte Thätigkeit diejenigen Vortheile abzutreten, welche Natur, Arbeit und Kapital angewiesen oder angezogen, erfolgten dennoch von Köln aus manche, theilweise nachhaltige Versuche, sowohl mit Seeschiffen den Strom, als mit Stromschiffen die See zu befahren. Sie blieben unvollständig, weil die Aufgabe, durch Aenderungen im Baue die Stromschiffe für die Seefahrt, die Seeschiffe für die Stromfahrt tauglicher zu machen, offenbar eine verloren gegangene Kunde der Vorfahren, noch nicht gelöst war.



Heute liegen die glücklichen Erfolge dahin gerichteter Bestrebungen vor. Die Commission des hiesigen Schifffahrts-Vereins, in Verbindung mit dem Rheder Herr Fr. Harkort, unterstützt von Mitgliedern des Handelsstandes, hat dem Rheine ein erstes Schiff von eigenthümlicher Bauart, geeignet zur Fluß und Seefahrt übergeben. Bereits wehte die kölnische Flagge von Neuem in dem großen Emporium des Welthandels an der Themse, wo sie sich vormals reich, stolz und kräftig entfaltete; Kundige nannten das Fahrzeug tauglich zur Beschiffung aller Meere; in Lloyd's Register zu London ist ihm für sieben Jahre die niedrigste Versicherungs-Prämie zuerkannt. Von zwei neuen Schiffen wurde der Bau begonnen; die Behörden betrachten mit Gunst die vielversprechenden Versuche; eine erlauchte Theilnahme giebt sich in der huldvollen Bewilligung kund, einem der Fahrzeuge den gefeierten Namen „Kronprinz von Preußen“ beizulegen, und, wie öffentliche Blätter berichten, geruhten des Königs von Bayern Majestät zu befehlen, daß der bayerische Fabrik- und Handelsstand auf das wichtige Unternehmen aufmerksam gemacht werde.

Bei dieser vorgerückten Lage, bei der Bereitwilligkeit der bisherigen Förderer der Sache, mit ihrer gewonnenen Erfahrung einen größeren Verein zu unterstützen, und demselben ihre Rechte zur Benutzung der bald vollendeten drei ersten Schiffe zu übertragen, haben wir den Beruf erkannt, dem Zwecke einer erneuerten und innigeren Verbindung zwischen rheinischen und überseeischen Häfen mit rascherem Schritte näher zu treten, und durch die Vereinigung getheilte Kräfte, der wachsenden Ausbreitung des deutschen Rheinhandels eine feste Grundlage zu geben. Die besonnene, sorgliche Prüfung rechtfertigt ein entschlossenes Handeln. Wir werden einem zu bildenden Actien-Vereine die Aufgabe übertragen, mit einer größeren Anzahl von Schiffen die lohnenden Erfolge der gemachten Versuche zu schneller Reife zu bringen, den Betheiligten einen gemessenen Vortheil, den Rheinländern reichen Gewinn zu sichern. Die Gesellschaft wird sich der Dampfkraft zum Schleppen der Schiffe bis ins Meer und vom Meere in die Rheinhäfen bedienen, um die letzteren den Mündungen des Stromes nahe zu rücken; sie wird von fremden Häfen nach fremden Häfen Ladung suchen, wenn sie noch dem Rheine mangeln sollte; sie wird um so mehr jeder erreichbaren Stadt des Rheine ihre Dienste unmittelbar anbieten, und dem zurückgewichenen Systeme gezwungener Vermittlung die Rückkehr ernst verwehren.

Bei solcher Richtung dürfen wir den Wunsch und die Hoffnung äußern, daß das Unternehmen als ein dem deutschen Rheine gemeinsam angehörendes anerkannt werden, daß es als deutsche Sache Schutz, Theilnahme und Liebe finden möge.

Köln, indem es den Vortritt nimmt, macht nur darauf Anspruch, zu der mannigfaltigeren Gestaltung des deutschen Rheinhandels, vorbereitet durch die Rheinschifffahrts-Convention, durch die eröffneten Verbindungen mit Main und Neckar, durch die großartigen Arbeiten zur Verknüpfung von Main und Donau, den Impuls zu geben; hofft aber zugleich dem kühnen Streben reicheres Vertrauen zu erwerben, weil Mittel und Kräfte, den neuen Weg zu bahnen, sich hier sammendrängen, weil, um ein Beispiel anzuführen, Kölns eigener Bedarf an zwei Gegenständen des überseeischen Handels, an Zucker und Häuten nämlich, schon hinreicht, eine nicht geringe Zahl von Schiffen zu beschäftigen.

Bevölkerung, Gewerbsfleiß und Kapital befördern in den Rheinländern eine ausgedehnte Consumtion, und die Dienste rheinischer Schiffe werden für die Einfuhr stets willkommen und gesucht sein. Sie sind für die Ausfuhr Bedürfniß, wenn, wie viele Anzeichen verkünden, in Nordamerika die Importation von Getreide stehend wird. Seit dem Herbst 1836 gingen in großer Anzahl Getreide-Ladungen, für Nordamerika bestimmt, rheinabwärts, und bedeutende Verluste sind entstanden, weil in Holland die Schiffe zur weiteren Beförderung fehlten.

Wir beehren uns den Entwurf der Statuten eines unter dem Namen

#### Rheinische Seefahrt-Gesellschaft

in Köln zusammentretenden Actien-Vereines beizulegen und zur Betheiligung an demselben einzuladen <sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Hier nicht mitgeteilt. Red.



Sparfamkeit, Vorsicht und Thätigkeit sind die Grundsätze, welche die Gesellschaft leiten sollen; sie in dem Vertrags-Entwurfe auszuprägen war unser Bemühen; daß der deutsche Rhein sich des Unternehmens wohlwollend und theilnehmend erfreue ist unser Hoffen.

Köln, den 23. Januar 1838.

Das Comité zur Errichtung der Rheinischen Seefahrt-Gesellschaft:

J. A. Böcker, Camphausen, Ph. Wm. Heck, J. J. Langen, J. Moll, Sim. Oppenheim, Pelzer, Th. Rautenstrauch, Reuß-Zaefferer, Clemens Schmits, E. Stein, von Wittgenstein.

Die Lektüre dieser alten Aktenstücke versetzt uns drastisch in jene Zeit der großen wirtschaftspolitischen Hoffnungen auf den der Vollendung entgegengehenden Ludwig-Donau-Main-Kanal, sie zeigt uns aber auch deutlich die mannigfachen Berührungspunkte der Verkehrsprobleme jener Zeit mit denen unserer Tage. Die direkte Schifffahrt vom Obermain nach Holland, von der in den Reskripten die Rede ist, steht heute wieder ebenso auf der Tagesordnung wie damals, nur soll sie mit den technischen Mitteln unserer Zeit, der Main-Kanalisation, durchgeführt werden und nicht, wie damals, mittels Verbesserung der Treidelwege und einer zünftlerischen Rangfahrt. Daß die Schaffung eines deutschen Rhein-Seeschiffhafens heute wieder eine aktuelle Frage ist, wurde schon erwähnt. Ferner sind wir heute wieder ebenso voll Hoffnungen auf das Gelingen einer den gegenwärtigen Verhältnissen entsprechenden neuen Kanalverbindung vom Rhein zur Donau wie die damalige Zeit. Die Renaissance der Binnenschifffahrt, die nach dem Ausbau der Eisenbahnsysteme überall und — in weit überwiegendem Maße — mit Erfolg einsetzte, hat diese merkwürdige Analogie zwischen den Bestrebungen unserer Zeit und denen vor 80 Jahren geschaffen. Nach menschlichem Ermessen steht nicht zu erwarten, daß eine so ungeheure Umwandlung des Landverkehrs, wie sie die Erfindung der Eisenbahn damals mit sich brachte, in unabsehbarer Zukunft wieder die Entwicklung der Binnenschifffahrt in so tief greifender Weise hemmen wird, wie dies damals vor 80 Jahren der Fall war. Wir können uns heute der Hoffnung hingeben, — und das gleichmäßige Vorgehen aller Kulturstaaen nach dieser Richtung bestärkt uns hierin — daß unsere Bestrebungen, die Binnenwasserstraßen zu leistungsfähigen Verkehrswegen in Ergänzung zu den Eisenbahnnetzen mit allen Mitteln der neuzeitlichen Technik auszubauen, und die besonderen natürlichen, durch die Eisenbahn vielfach gar nicht zu ersetzenden Vorzüge der Wasserstraßen als Verkehrswege dem hoch gesteigerten Verkehrsbedürfnis unserer Zeit dienstbar zu machen, von dauerndem Erfolg sein werden. Für unsere fränkische Heimat bedeutet dieses Programm eine volkswirtschaftliche Lebensfrage und nichts ist geeigneter, die nunmehr 100 jährige politische Verbindung Frankens und Bayerns als für Franken segensreich erscheinen zu lassen, als die Erwägung, daß auch heute wieder, wie vor 80 Jahren, ein König Ludwig von Bayern mit derselben sachkundigen Energie und dem gleichen weiten Blick aus der Lösung dieser Lebensfrage der fränkischen Volkswirtschaft sich eine Lebensaufgabe gemacht hat.

