Die Schonerbrigg RHEIN von Köln

Aus den Anfängen der Rhein-See-Schifffahrt (Teil 1)

Hans-Jochen Nickel, Meckenheim

Seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert bildete sich unter den seegehenden Zweimast-Rahseglern ein zwischen Brigg und Schoner einzuordnender Typus heraus, der in England als *brigantine, brig-schooner* oder *hermaphrodite brig* bezeichnet wurde, in Frankreich als *brigantine* bzw. *brick-goelette*. Ab etwa 1830 wurden solche Schiffe auch auf deutschen Werften gebaut; bei uns hießen sie Schonerbrigg. Ihre Kennzeichen waren ein vollgetakelter Fockmast mit zwei losen Stengen [1] und ein gaffelgetakelter Großmast. Bis etwa zur Mitte des 19. Jahrhunderts fuhren sie, besonders in Deutschland, am Fockuntermast als zusätzliches Schratsegel ein Schonersegel. Anders als bei den Engländern und Franzosen, wurde dieses Gaffelsegel bei uns erst nach der Jahrhundertmitte durch ein Großstagsegel ersetzt – etwa zeitgleich mit der Einführung des Klipperbugs.

Die beschriebene ältere Form der deutschen Schonerbrigg aus dem zweiten Viertel des Jahrhunderts sieht man gelegentlich auf Kapitänsbildern dargestellt. Zeitgenössische Risszeichnungen individueller Schiffe dieser Art scheinen bei uns dagegen kaum zu existieren. Mir ist nur eine einzige bekannt. Sie ist an unvermuteter Stelle veröffentlicht: im Anhang eines längeren Aufsatzes zur Geschichte der Rheinschifffahrt, abgedruckt im Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft von 1903. Dort berichtet ein Mitglied, diese Zeichnungen eines *„hölzernen Rhein-See-Schiffes aus dem Jahre 1837"* habe es (zusammen mit den, ebenfalls abgedruckten, Plänen der bekannten eisernen Rhein-See-Brigg HOFFNUNG von 1844) von dem Konstrukteur und Schiffbaumeister Alexander Seydell erhalten. An den Rissen fällt eine ungewöhnliche Formgebung des Unterwasserschiffs auf [2].

Der Text des Beitrags gibt nichts weiter her. Nachforschungen brachten ein – gescheitertes – Unternehmen eines namhaften Protagonisten der rheinisch-westfälischen Technik- und Wirtschaftsgeschichte aus der Frühzeit der modernen Rhein-See-Schifffahrt ans Licht. Es lohnt sich, diese Vorgänge für einen Augenblick der Vergessenheit zu entreißen.

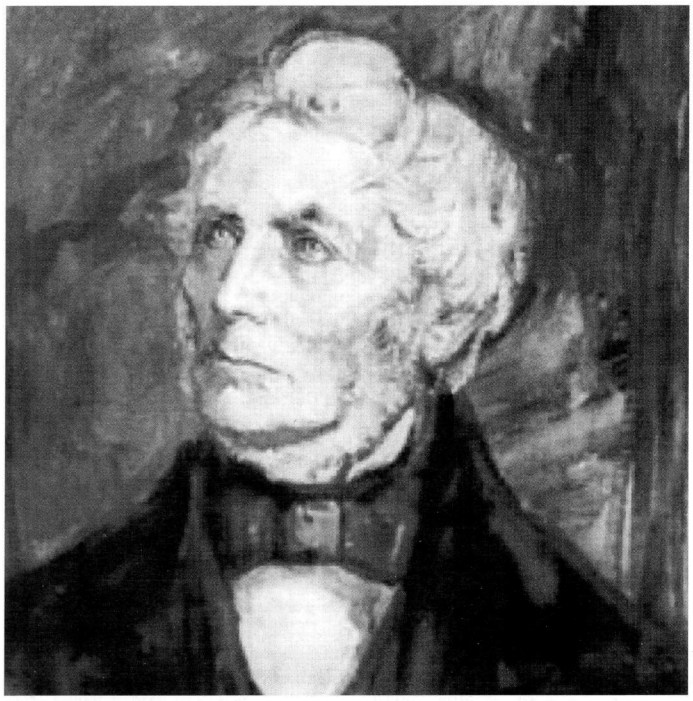

Abb. 1: Friedrich Harkort (1793-1880)

Der Rhein, seit alters her ein unentbehrlicher Transportweg von übernationaler Bedeutung, war seit dem hohen Mittelalter durch die Stapelrechte der Städte Mainz, Köln und Dordrecht, noch mehr aber durch die zahlreichen Zollstationen der vielen souveränen Territorialanlieger in seiner Effektivität für den Austausch von Waren und Gütern weitgehend gelähmt. Erst der frische Wind der französischen Revolution brachte in die festgefahrenen Verhältnisse Bewegung. Die umwälzenden politischen Veränderungen im Frieden von Lunéville (1801) und im Reichsdeputationshauptschluss (1803) führten zunächst zu einer einheitlichen Neuregelung des gesamten Rhein-Schifffahrtswesens in der sog. Oktroikonvention vom 15. August 1804. Darin wurden unter anderem die vielen Schifffahrtszölle der einzelnen Anlieger durch eine einheitliche, zentral verwaltete Abgabe, das *octroi de navigation,* ersetzt. Nach dem Zusammenbruch des napoleonischen Frankreichs regelte der Wiener Kongress (1815) die territorialen Verhältnisse neu, hielt aber am Prinzip der freien Rheinschifffahrt fest und verpflichtete die neu formierten Anliegerstaaten, unter anderem auch die noch bestehenden Umschlagsrechte von Köln und Mainz durch bilaterale Verträge abzuschaffen.

Vorerst blieb es allerdings bei Absichtserklärungen. Die nach dem Ende der französischen Herrschaft wiedererstandenen Niederlande, vergrößert um das Gebiet des heutigen Belgien, betrieben unter der Ägide König Wilhelms I. eine protektionistische Wirtschaftspolitik und hatten alsbald ihre alten Abgaben und Zölle wieder eingeführt. Nach ihrer Ansicht endete der Rhein als freie Binnenwasserstraße bereits an der deutschen Grenze bei Lobith; auch wollten sie nur den Lek als „Rhein" ansehen, nicht den zweiten Hauptarm, die Waal, der allein ausreichend Wasser für die Schifffahrt führte. Es versteht sich, dass Preußen, die neue Großmacht am deutschen Niederrhein, diese von national-fiskalischen Interessen bestimmte Auffassung nicht hinnahm. Der Streit drehte sich um die Auslegung des Leitbegriffs *libre jusq' à la mer* des ersten Pariser Friedens und der Wiener Kongressakte. Hieß das Freiheit nur bis zur Grenze der Gezeitenwirkung auf dem Rhein oder Freiheit auf dem gesamten Strom bis ins offene Meer hinein, also auch für seegängige Schiffe? Als Druckmittel gegen Holland ließen die deutschen Anlieger den Umschlagzwang in Köln und Mainz weiter bestehen. Die Verhandlungen zogen sich anderthalb Jahrzehnte hin, bis die Sezession der südlichen Niederlande (seit 1830 Königreich Belgien) die Holländer endlich kompromissbereit machte.

Zuvor hatten bereits vorausschauende Kölner Kaufleute, aber auch preußische Beamte über neue Verkehrsformen nachgedacht, die der Stadt Ersatz für die Einnahmen aus dem historischen Stapelrecht würden bieten können, von dem sie eigentlich lebte, dessen Wegfall aber bereits abzusehen war. Eine Initiative ging dahin, die Dampfkraft für die Rheinschifffahrt zu nutzen. Die Vorarbeiten dafür hatte in Holland ein gebürtiger Deutscher geleistet, der aus einer Neuwieder