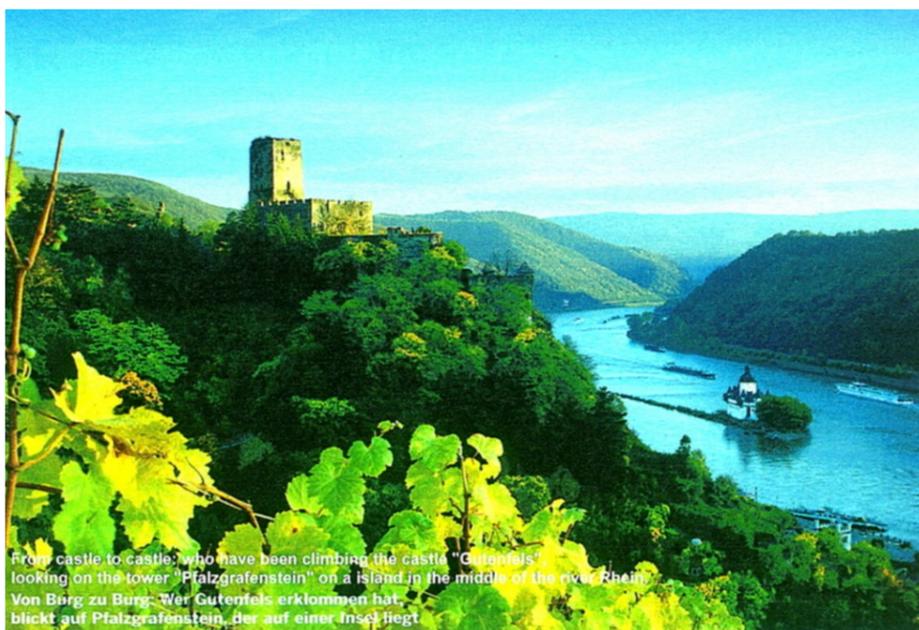


L'apparition de la vallée du Rhin et de la navigation

Le Rhin préhistorique remis seulement de sa source avec Brohl jusqu'à Bonn, alors que le fleuve était deux fois aussi longtemps dans la période glaciaire de Saale d'une telle manière indiquée avant 180.000 ans, si puissant glace décrire de Scandinavie loin l'excédent la Mer du Nord que vers l'Europe centrale étaient assez, comme aujourd'hui, parce qu'il a coulé pas direction Rotterdam, mais comme l'excédent Brügge et Cornwall seulement en la Grande-Bretagne dans la mer. Est donné son processus en descendant le secteur dans les fouilles du Rhin de serveur et vers le bas le compartiment du Rhin. Jusqu'à ce que le Rhin ait trouvé cependant son lit courant, un à long terme si l'offense. Après le dévoilement des alpes par celle sur l'autre dérive les plats continentaux européens et africains il y a 100 millions d'ans les montagnes d'abord seulement au-dessus du Danube ont été vidangés. Le Rhin avait atteint il y a 17 millions d'ans seulement la chaise d'empereurs, afin de rechercher là de son secteur de source en Lorraine. Il y a seulement 5 millions d'ans le fleuve a surmonté le seuil de Kaiserstühler et les fédérations grises ont atteint ainsi. Au lieu de s'accumuler avec être gêne, il a mangé par le paysage volcanique à travers, de sorte que le Rhin ait pris un avant approximativement un million d'ans avec le processus comparable d'aujourd'hui.

Toutefois il a coulé 350 mètres au-dessus de son niveau courant par un paysage peu profond accidenté, dans lequel il a formé d'abord une vallée de cuvette. Les témoins de cette phase sont au sujet du gravier et les pierres se produisent quand vie de coupure, où je vis et ai cherché les pierres pour mon étang dans notre jardin. Avant approximativement 400.000 ans alors il a formé la course faisande la moyenne, sur laquelle la haute ceux toujours aujourd'hui les châteaux et les églises, par exemple l'église d'Apollinaris dans Remagen ont été établies, parce qu'on a employé les pierres là déposées pour le bâtiment. Les dernières étapes de la formation de lit de fleuve étaient les terrasses de bas et de carter de vidange avant approximativement 10.000 ans. De cette force les en-têtes sont assez vous-même par exemple l'île d'Unkeler dehors, sur avec laquelle la vieille partie de la ville est descendue l'église une de Pantaleon construite. Le bras est de ponçage du Rhin devient aujourd'hui évident seulement avec l'inondation, si le Rhin de Erpel pénètre Heister fini dans Unkel. Comme la veine du trafic le Rhin a été utilisée naturellement déjà du Romains. En outre dans les âges moyens elle a placé le raccordement favorable pour l'Unkeler à son monsieur national, qui l'archevêque de Cologne et de la goupille Gradus d'annonce de Maria, qui avait établi comme yards de Domestiquer les dixièmes dans Unkel. Les différents types de bateau ont conduit sur le Rhin dépendant du but prévu, avec lequel les expériences de fleuve des pays supérieurs et les expériences de mer des Néerlandais ont été employées, et surtout la navigation du Rhin à la fin du colmatage du fleuve par les Français seulement correctement dans la longueur entière possible était. Si le Rhin avait été employé avant qu'en particulier comme itinéraire de transport pour des marchandises, alors plaçait dans 19. Le siècle renforce le trafic po de passager. Un rapport sur un voyage d'un fonctionnaire prussien, qui voyage à 1825 un désir de Mayence à Cologne a entrepris, a confirmé ceci. Il était avec un yacht de bureau de poste, un bateau de navigation, en outre, avec un Nachen (vieille initialisation), qui ramait, sur le chemin, jusqu'à ce qu'il devrait finalement voir une vapeur se transporter, qui avait conduit le Rhin vers le haut par Rotterdam à Cologne.



De bonnes expositions de roche de château sur Pfalzgrafenstein.

Sur ce chemin également Johannes Leutweiler doit avoir voyagé dans 1742 de Bâle au-dessus de Rotterdam après Vlissingen. 1816 ont eu soi-même le gouvernement anglais pour un monopole sur la navigation de vapeur sur le Rhin appliqué, étaient à ce moment-là déjà l'économie déjà longue en Europe entière ajustée et pas comme cela étroit occupée comme la politique elle a

orienté, n'est pas malheureusement encore jusqu'ici la Suisse, et en novembre 1817 le Caladonia avait augmenté jusqu'à Koblenz. La première compagnie de navigation de vapeur a créé les Néerlandais en 1823, trois ans après de prussique. On le bateau le plus important des ingénieurs était l'enfant nouveau encore du roentgen d'Abraham de charpentiers de meubles, roentgen de Gerhard Moritz.

Par les machines lourdes cependant que le bois se transporte s'est tordu extrêmement, ce problème a été seulement résolu par le bâtiment des vapeurs de fer à partir de 1838. Néanmoins environ 1829 étaient seuls vers les sud 14.000 passagers par année sur le Rhin sur le chemin, un trafic, qui ont laissé le poète Freiligrath se plaindre, il viendraient tellement plus longtemps à travailler, n'ont pas dit le conseiller. Tandis que la navigation de vapeur laissait les voiles traînées deviennent presque insignifiantes, vous ont surgi à partir de 1844 par le chemin de fer une grande concurrence, que 1858 de l'excédent de Cologne Roland-a frappé un coin jusqu'à ce que Koblenz ait conduit. Néanmoins 44 vapeurs étaient toujours sur le Rhin sur le chemin, depuis 1890 également d'abord avec un moteur à explosion avant la première guerre mondiale. En outre les plus petites vedettes à moteur locales innombrables sont venues comme la Christine, le bac plus tôt d'Unkeler. Elles ont été principalement construites en hiver étroit de roi. Ensuite dans la deuxième guerre mondiale beaucoup de vapeurs ont été détruits, Cologne Düsseldorf et la compagnie de navigation de Bonn a construit encore beaucoup après, qui sont sous des noms changeants constamment sur le Rhin sur le chemin. Même le moteur se transporte comme Mobby profondément, un vapeur de roue à aubes du Mississippi, en outre, on pourrait observer des voiles semblants de l'espace d'allié futuriste sur le fleuve. Même les bateaux de cabine de croisière de Suisse et les Pays Bas sont sur le fleuve sur le chemin, également beaucoup de cargos chassent sans interruption au Rhin vers le haut et. Les derniers tracteurs de racheta ont été utilisés après la guerre. On a vu alors pour pousser des voiles postérieures, qui ont été remplacées des fédérations de couples d'une telle manière indiquée. Commander aujourd'hui les grandes voiles de récipients la scène, qui peut transporter jusqu'à 3.000 tonnes. Sont en évidence ici encore les Néerlandais, qui portent 53 pour cent du tonnage de fret. En Allemagne la partie de la navigation libre de pollution s'élèverait à seulement 20 pour cent au transport, alors que 45 pour cent du trafic de marchandises entier roulent au-dessus des routes. Des années 2003 et 2004 elle était au séchage, le niveau du Rhin en été où les mois pour la navigation étaient devenu souvent si critiques que les grands bateaux ne chargeront pas vers le haut pourraient. Critique également la diminution des glaciers est dans les Alpes, qui alimente le Rhin continu au printemps et l'été avec de l'eau.



L'image ci-dessus montre le Rhin par la ville mauvais Honnef, qui vous montre de la roche de dragon de la ville Königswinter.
Auteur : Frederik Luitwieler (2005)