Schild 4: Ein ort der hafenaktivitat

Der Hafen von Libourne liegt zwar rund 100 km vom Meer entfernt, ist aber dennoch Fluss- und Seehafen zugleich. Zwei Flüsse führen zu ihm, die Isle und die Dordogne, und er ist dank des Spiels der Gezeiten und der Fahrrinne, die am Zusammenfluss beider Flüsse ausgehoben wurde, ebenfalls für Hochseeschiffe erreichbar. Die Wichtigkeit dieses Zusammenflusses ruft eine Verwaltungsorganisation auf den Plan, die sich im Laufe der Zeit weiterentwickelt und auch in Sachen Diplomatie einiges ins Rollen bringt.

Verwaltungsorganisation

Die Polizeigewalt im Hafen oblag zunächst den Juraten: Sie erhoben Zölle oder Mauten von den Fähren, die die Flüsse überquerten, und setzten Polizeimaßnahmen durch, darunter das Verbot Ballast von den Schiffen ins Flussbett zu werfen. So sollte eine Beschädigung der Fahrrinnen vermieden werden, durch die die Schiffe fuhren. Zudem wurden bei Epidemien auch Sanitärmaßnahmen und Quarantänen durchgesetzt.

Anfang des 16. Jahrhundert führte die französische Monarchie eine Verwaltungsorganisation ein, die nach und nach die mittelalterlichen Strukturen ersetzte. Für ländliche Gebiete wurde eine Forstverwaltung geschaffen und eine Admiralität für Seegebiete. Der Zuständigkeitsbereich der Admiralität erstreckte sich auf die Küsten und ihre Häfen sowie auf die Bereiche von Flussläufen, in denen der Rückfluss der Gezeiten spürbar war. Diese Bereiche wurden als „Meer“ bezeichnet. Daher stammt auch der Begriff „entre deux mers“ (zwischen zwei Meeren), der auch heute noch als Bezeichnung für den Médoc genutzt wird.

Der Hafen von Libourne hing von der Admiralität Guyenne ab, deren Sitz ab 1490 Bordeaux war. Diese juristische Instanz war für maritime Aktivitäten zuständig und stellte die sogenannten „*congés*“ aus. Dabei handelte es sich um Genehmigungen zum Ein- und Auslaufen in den Hafen von Libourne. Die Schiffe mussten also zuerst Bordeaux anlaufen, bevor sie nach Libourne zurückkehrten. Die Einrichtung einer Außenstelle der Admiralität vor Ort setzte diesem großen Umweg 1728 ein Ende. Allerdings verlor die Stadt Libourne in der Folge per Beschluss des Conseil d’Etat im Jahr 1738 jegliche Zuständigkeit über den Hafen.

Das 18. Jahrhundert war ein goldenes Zeitalter für die Stadt und ihren Hafen. Der Wohlstand wurde noch verstärkt, als die Stadt 1756 das Recht erhielt, freie Handelsbeziehungen zum amerikanischen Kontinent zu unterhalten und somit über den europäischen Handelsrahmen hinauszuwachsen.

Internationale Beziehungen

Die Hafenaktivität brachte viele Seeleute und Reisende in die Stadt, die aus allen Ländern der Atlantikküste und aus dem Norden Europas stammten. Diese Situation führte zu einem vermehrten Bedarf an Dolmetschern sowie zur Notwendigkeit, die wichtigsten im Hafen verkehrenden Nationen zu vertreten. An dieser Stelle soll Pierre Beylot genannt werden, der 1781 als Vizekonsul der deutschen Nation und der holländischen und flämischen Niederlande Kaperbriefe erhielt. Diese diplomatischen Vertretungen hielten bis ins 19. Jahrhundert an. An dieser Stelle sei auch erwähnt, dass Paul Princeteau, der Vater des berühmten Libourner Malers, während seiner Karriere auch die Funktion

des Vizekonsuls der Niederlande bekleidete.

Die Wichtigkeit der flämischen Gemeinschaft war zwischen dem 18. und dem 19. Jahrhundert lange Zeit durch die „Allées Flamandes“ (flämische Alleen) ersichtlich, wie die heutigen Straßen Quai d’Amade und Cours des Girondins zu jener Zeit genannt wurden.

Einige Boote des Hafens

Auf den Flüssen waren zahlreiche Boote unterwegs. Das Boot, das aus den Häfen der Dordogne nicht wegzudenken ist, ist die **Gabarre**, ein Segelschiff, das zum Warentransport genutzt wurde.Ihr Rumpf ist abgerundet und sie verfügt über eine umklappbare Bemastung, um unter Brücken hindurchfahren zu können. Gabarren sind vornehmlich im unteren Dordognetal, flussabwärts von Libourne, unterwegs und werden manchmal zur Ergänzung des Transports von einem **Gabarrot**, einer kleineren Gabarre, begleitet.

Coureaux besitzen die gleichen Segel- und Nutzungseigenschaften wie die Gabarren, haben jedoch eine flache Unterseite, wodurch sie auch durch flache Gewässer fahren können. Ein kleiner Coureau wird **Couralin** genannt.

Schließlich gibt es noch die **Argentat**, ein Schiff, das für den Transport von Brennholz genutzt wird. Es unternimmt nur eine einzige Reise. Sobald die Ladung am Bestimmungsort angekommen ist, wird auch die Argentat auseinandergebaut und als Brennholz verkauft.

ville de Libourne

HOTEL DE VILLE
42 place Abel Surchamp
33500 Libourne

HORAIRES :
8h30 > 12h30
13h15 > 17h