

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Protocoll der durch den Wiener Kongress für die Organisation und Administration der Rheinschiffahrt Instituirten Central-Commission. 1822-1832 1832**

560 (20.1.1832)

## 56tes Protocoll

der durch den Wiener-Congress für die Organisation und Administration der Rheinschiffahrt instituirten Central-Commission.

In Gegenwart der nachstehend benannten Herren Bevollmächtigten:

Für Baden des Herrn Büchler.

„ Baiern: nicht repräsentirt.

„ Frankreich des Herrn Engelhardt.

„ Hessen „ „ Verdier.

„ Nassau „ „ Ritter vom Roessler, Präsident.

„ Niederland „ „ J. Bourcourd.

„ Preussen „ „ Delius.

Mainz den 20<sup>ten</sup> Januar 1839.

51.

Nachdem das Protocoll eröffnet war, ließ der Königl. Preussische Herr Bevollmächtigte folgende Erklärungen auf die in den früheren Protocollen verhandelten Gegenstände einsprechen:

55. 3tes Protocoll.

Strom-Vermessung.

Preussen; Der Beitritt meiner allerhöchsten Regierung, sei es zu einer allgemeinen hydrographischen oder zu einer einfachen Längen-Vermessung des Rheins, ist bereits im Voraus erklärt worden. Ich darf mich also auch mit dem Beschlusse im 55. 3ten Protocoll vollständig einverstanden äußern und zugleich den Wunsch zu erkennen geben, daß die erforderliche Einleitung zu der Längenmessung unverzüglich getroffen werden möge. Um hierzu eventuell, dem früheren Erbiten gemäß, beizutragen, hat die Königl. Staats-Behörde den Wasserbau-Inspector Roessler zu Aachen, welcher das Geschäft in einer das Vertrauen seiner Committenten ehrenden Weise auszuführen, vollständig geeignet ist, zur Verfügung gestellt. Für den Fall, daß sämtliche theilnehmende Regierungen mit dieser Wahl einverstanden sind, kommt es nur darauf an:

- 1.) Dem Commissarius oder dem Herrn General-Inspector, für denselben, sämtliche vorhandene Längenmessungs-Pläne mitzutheilen, um dadurch die Kosten neuer Vermessungen möglichst zu ersparen;
- 2.) zu bestimmen: in welcher Weise die übrigen Uferstaaten von der Richtigkeit der schon beendigten preussischen Strom-Vermessung Ueberzeugung nehmen wollen;
- 3.) die Ortsbehörden anzuweisen, daß sie den Commissarius anerkennen und ihm nach Erforderniß Schutz und Unterstützung gewähren;
- 4.) die demselben gebührende Vergütung an Tagelohnern und Reisekosten zu bestimmen;
- 5.) zu dem unvermeidlich gleich vor kommenden Auslagen einen Vorschussfonds zu bilden und solchen der Verwaltung des Herrn General-Inspectors anzuvertrauen.

In Beziehung auf vorstehende Punkte nehme ich billig Anstand, dem Eröffnen meiner hochgeehrten Herren Collegen vorzugreifen.

Baden; Der Unterzeichnete ist in Betreff der Vollziehung des Art. 15. des Rheinschiff-

fahrts.

As.)

-fahrts-Vertrags, die Strom-Vermessung betreffend, nachträglich zu dem 553<sup>ten</sup> Protocoll vom 30<sup>ten</sup> v. M. u. J. nunmehr weiter zu erklären im Falle:

Nach dem zweiten Theile des von dem K. Preussischen Herrn Bevollmächtigten in dem 553<sup>ten</sup> Protocoll gestellten alternativen Antrags wird es zu der im Art. 15. des neuen Rheinschiffahrts-Reglements vorgeschriebenen Strom-Vermessung genügen, die aus der neuesten Zeit vorhandenen Vermessungs-Arbeiten, zum Behufe ihrer all-gemeinen Zusammenstellung einer näheren Prüfung zu unterwerfen, und sie sodann noch durch einen von der Central-Commission nach dem weiter zu gewartenden An-tragen K. Preussischer Seite zu ernennenden Sachverständigen auf den betreffenden Stromstrecken der einzelnen Uferstaaten revidiren zu lassen. - Im Falle jedoch keine Vermessung bereits vorhanden wäre; oder eine solche zu dem beabsichtigten Zwecke nicht genügen sollte, würde es angemessen seyn, demselben zugleich die Vornahme der ganz einfachen Längen-Vermessung aufzutragen.

Beschluss.

Dem K. Preussischen Wasserbau-Inspector Roesler zu Aachen wird von Seiten der Uferstaaten die Vollziehung der im Tractat vom 31<sup>ten</sup> März v. J. vorgeschriebenen Längen-Vermessung, zum Behuf der Prüfung der Repartition des Tarifs, nach der ihm noch nachträglich durch den K. Preussischen Herrn Bevollmächtigten, zukommenden, - vorher mit den übrigen Bevollmächtigten zu concertirenden Instruc-tion, übertragen. - Die Bevollmächtigten übernehmen es, demselben, nach Anleitung dieses Vertrags, die erforderlichen Subsidien und Unterstützung zu verschaffen: sie wollen, - um die Revisions-Vermessungen zu erleichtern, eine Lizenz von 1/1000<sup>ten</sup> passiren lassen, und ist die Vermessung nur auf dem einen oder anderen Ufer vorzunehmen, nach Maassgabe der Localität und der vorhandenen Subsidien. Wo bereits Karten vorhanden sind, - beschränkt sich die Vermessung auf eine nach Ermessen hier und da anzusetzende Strecken vorzunehmende Revision. - Dem Wasserbau-Inspector Roesler sollen, vorbehaltlich definitiver Verfügung, nach vollzogenem Auftrag, für seine Reisen zwei Postpferde und sieben Gulden Diäten für die Tage, welche er zu diesem Geschäft verwendet, bezahlt, und dazu ein Vorschuss-Fonds von Tausend Gulden gebildet, und zu Händen des Ober-Inspectors gestellt werden, - welcher nach der jetzt ange-nommenen Uferlänge beträgt: für Baden . . . . . 130 fl. 12 Sch.

• Bayern . . . . .	87	16
• Frankreich . . . . .	160	26
• Hessen . . . . .	111	10
• Nassau . . . . .	57	22
• Niederland . . . . .	161	16
• Preussen . . . . .	401	50

• . . . 1000 Florins.

Die Central-Commission überlässt sich mit Vertrauen der Hoffnung, dass die Arbeit eben so kunstgerecht als möglichst schnell vollzogen werden wird, und überträgt dem Ober-Inspector die Sorge, - dem jetzt ernannten Techniker auf den Grund der oben erwähnten Instruction für das gemeinschaftliche Interesse die Verpflichtung durch schriftlichen Revers abzunehmen.

§II.

Zum 55ten Protocoll.

Inspectionen. Bezirks. Grenze.

Preußen; Der Commissär Sr. Majestät des Königs von Preußen findet sich, was die Compotenz der Rheinschiffahrts-Inspectionen anbelangt, nicht ermächtigt, einer allgemeinen von dem Inhalte der Rheinschiffahrts-Acte abweichenden Auslegung beizutreten; er glaubt vielmehr sich lediglich auf seine früheren Erklärungen und auf den Inhalt des 55ten Protocolls beziehen zu müssen. — Preußen befindet sich hierunter in einer andern Lage, als die Uferstaaten des Oberheims: sein Rheinaufseher hängt nur von einer Regierung ab, von welcher allein dessen Ernennung ausgeht. — Wollen jene Uferstaaten über die Territorial. Grenzen der Wirksamkeit ihrer gemeinschaftlichen Inspectionen im Sinne des gemachten Vorschlags eine besondere Verabredung treffen: so wird dagegen von preussischer Seite kein Anstand erhoben. — Der Zweck scheint hierdurch gesichert zu seyn.

Beschluss.

Es verbleibt in dieser Sache bis auf weitere Anregung bei den erfolgten Abstimmungen.

§III.

Zum 55ten Protocoll.

Tarif. Ermäßigungen.

Preußen; Meiner allerhöchsten Regierung ist mit der von dem französischen Herrn Commissär im 55ten Protocoll entwickelten Ansicht, dass beim Abschluss des Rheinschiffahrts-Vertrages eine Erhöhung der Sätze des Tarifs von 150/100 und seiner rechtsbeständigen Declarationen, der Absicht der Pacifisten fremd gewesen sei, völlig einverstanden — wie ich inhaltlich jenes Protocolls schon zu erklären die Ehre gehabt habe.

Diese Ansicht steht nunmehr durch den Beitritt, welchen wir der K. Niederländischen und der Herzogth. Nassauischen Regierung verdanken, als ein von keiner Seite bezweifelter Normal-Grundatz fest.

Ich wünsche meinen hochgeehrten Herrn Collegen und mir selbst Glück zu dieser Uebereinstimmung, wodurch wir dem uns in der Wiener-Acte zu Theil gewordenen ehrenvollen Berufe den bisherigen Zustand, im Interesse des Handels und der Schiffahrt zu verbessern und nicht zu verschlimmern treu geblieben sind.

Die nämliche Gesinnung wird uns zu weiteren Ausgleichungen und Erleichterungen führen, deren die rheinische Handelschiffahrt vor Allem in den Theilen des Stromgebirgs, wo die Belastung mit der Frequenz im umgekehrten Verhältniß steht, zu bedürfen scheint. Lasset uns die noch obwaltende Meinungsverschiedenheit und der Mangel an Instructionen, die gute Absicht nicht gleich erreichen: so werden wir, vollständiger beruhet, und mit besserer Hoffnung des Erfolgs, im Juli d. J. den Gegenstand wieder aufnehmen können. Ich setze mich im Voraus, hierzu in eben dem liberalen Sinne, welcher bis dahin alle Schritte der preussischen Regierung zum Besten der Rheinschiffahrt geleitet hat, mitwirken zu dürfen.

Was die von einigen Seiten angeregte Frage wegen der Verzollung des Personen-Transports, wovon in dem Rheinschiffahrts-Vertrage nichts erwähnt worden ist, anbelangt: so glaube ich mich für jetzt jeder Meinungs-Außerung enthalten und über den Gegenstand um so mehr höhere Anweisung einholen zu müssen, als meine allerhöchste Regierung die in Anspruch genommene Abgabe seit dem 1sten Juli v. J. nicht erhoben und dadurch dem rheinischen Verkehr ein sehr bedeutendes Opfer gebracht hat.

Niederland;

Niederland: Der Niederländische Commissar hat die Ehre gehabt, durch seine Erklärungen in  
*(Übersetzung)* den Protocollen Nr. 552 und 553, vom 30<sup>ten</sup> December v. J. die Bereitwilligkeit seiner  
Regierung zu der von andern Uferstaaten verlangten Tarif-Ermäßigung am Tag  
zu legen.

Zu derselben Zeit kündigte er an, daß am 20<sup>ten</sup> Januar seine Amts-Verrichtungen  
aufhören würden.

Derselbe müßte daher bedauern, an den Rathschlagungen, welche seine Herren  
Collegen zu jenem Zweck noch fortzusetzen wünschen möchten, nicht länger persön-  
lich Theil nehmen zu können.

Er schätzt sich jedoch glücklich, Ihnen die Versicherung geben zu können, daß  
seine Regierung mit Vergnügen das Zustandekommen einer Einigung unter Ihnen  
selbst über die zu ermäßigenden Artikel und über den Grad dieser Ermäßigung  
sehen und die Mittheilung des Resultats dieser Rathschlagungen entgegen-  
nehmen wird, um auch Ihrerseits, wenn einstimmig die Einführung dieser Ermä-  
gungen vor der Zeit der ersten Wiedervereinigung der Central-Commission gewünscht  
werden sollte, zur Sanction der in Vorschlag gebrachten Verfügungen mitzuwirken.  
Der Unterzeichnete rechnet zu diesem Ende auf eine gleichmäßig günstige Berück-  
sichtigung der Vorbehalte, welche der Unterzeichnete als Bedingungen des Beitritts  
seiner Regierung im 55<sup>ten</sup> Protocoll vorgestellt hat.

#### Beschluß.

Die bereits eingeleiteten weiteren Verhandlungen über die Tarif-Ermäßigungen sollen  
bis zur nächsten Juli-Sitzung ausgesetzt, - immittelst aber dem Ober-Inspector  
der Rheinschiffahrt aufgetragen werden, - unter der Mitwirkung der Inspectoren,  
nach dem Fingerzeig der Protocolle Nr. 556, 552 und 553, den Gegenstand von allen  
Seiten vorzubereiten, und ihn nach seiner commerciellen und finanziellen Beziehungen  
zu beleuchten.

Frankreich: Der K. Französische Bevollmächtigte glaubt, daß, um dem Handelsstande  
*(Übersetzung)* - dings die Sorgfalt der Central-Commission für dessen Wohl und jenes der Rheinschiff-  
fahrt zu betheiligen, alsobald die Ermäßigungen statt finden könnten, deren Dring-  
lichkeit allgemein anerkannt ist.

In dieser Unterstellung glaubt derselbe folgenden Beschluß-Entwurf vor-  
zuschlagen zu können:

"Nach Ansicht der Lage der Verhandlungen über die Tarif-Ermäßigungen,

"In Ermägung, daß an dem jetzigen Tarif nichts geändert werden darf, als  
im allgemeinen Einverständniß, und in der durch den Art. 19. der Rheinschiff-  
fahrts-Ordnung vorgeschriebenen Form:

"Sind die Bevollmächtigten von Baden, Hessen, Frankreich, Nassau und  
Preußen übereingekommen, im Einverständniß mit der K. Baiarischen Regierung, welche  
schon im Voraus ihre Einwilligung zu den Massregeln gegeben, denen Preußen beitreten  
würde, ihre Regierungen zu veranlassen, aus eigener Macht, Vollkommenheit und  
nach der ihnen durch den Art. 32. der besagten Ordnung eingeräumten Befugniß,  
in ihren resp. Bureaus die Ermäßigungen für nachbenannte Waaren einzuführen, und  
für welche augenblicklich im Einverständniß der 6 Commissarien vorhanden gewesen.

Ab/

Andert

Auf diesem Weg beabsichtigte die Central-Commission, die Eingaben des Handelsstandes, so wie das Bedürfnis des Ackerbaus und der Industrie soviel, als es jetzt schon in ihrem Mittelstande zu berücksichtigen, jedoch unbeschadet der weiteren Ermäßigungen, über welche sie am 1ten Juli nächsthin zu verfügen hat.

Es sollen die Hälfte der Gebühren bezahlen:

- 1.) Hanf und Flachs,
- 2.) Blätter-Tabac, einheimisches Product der Ober. Staaten.
- 3.) Schwefel,
- 4.) Castanien,
- 5.) Pottasche,

die Quart-Gebühr:

- 1.) Malz,
- 2.) Wau,
- 3.) Waide,
- 4.) Trapp, gemahlen und ungemahlen,
- 5.) Lithographie-Steine,
- 6.) Schmelztiegel,
- 7.) Alaun,
- 8.) Mineralwasser in Krügen,
- 9.) Quers,
- 10.) Weiße Erde, (Lonzin:)
- 11.) Trockenes Obst,

die 1/10tel Gebühr:

- 1.) Mineral und Vegetal-Theer,
- 2.) Gelbwurzel,
- 3.) Holzorn, Pfeife,
- 4.) Saft-Eicheln,
- 5.) Baum- und Reben-Setzlinge,
- 6.) Erdspick in Blöcken und Röhren,
- 7.) Rob und Harz,

die 1/20tel Gebühr:

- 1.) Tuffsteine und Trags,
- 2.) Schiff- und Ofen-Geräthe,

die doppelte Recognitions-Gebühr:

- 1.) Erdäpfel,
- 2.) Frisches Obst.

Baden: Der Unterzeichnete kann nur wiederholt bedauern; das die beschriebenen Bemühungen der Großherzoglichen Regierung, noch vor Auflösung der permanenten Central-Commission eine Vereinbarung wegen Herabsetzung der Schifffahrts-Gebühren, insbesondere auf dem Oberrhin, so wie wegen Verlegung des Neuburger-Oberri-Büreaus, zu erlangen, nicht zu dem gewünschten Ziele geführt haben, und bezieht sich hierunter auf die zu dem 53ten, 54ten, 55ten Protocolle abgegebenen ausführlichen Erklärungen. Dasselbe nimmt nach Massgabe der ihm erteilten Instructionen keinen Anstand, die Zustimmung

D. 11

der

der Großherzoglichen Regierung zu dem vorgängig in Antrag gebrachten Ermäßigungen zu erklären.

#### Beschluß.

Die anwesenden Bevollmächtigten erblicken in dem Vertrage des französischen Herrn Commissars, den Wunsch, der rheinischen Handelschiffahrt eine Erleichterung zu verschaffen, welche das Productions-Interesse unter verschiedenen Gesichtspunkten in Anspruch zu nehmen scheint. — Wenn gleich sie für jetzt in Ermangelung ausreichender Instructionen nicht im Stande sind, hierüber eine bestimmte Erklärung abzugeben: so werden sie sich doch mit Vergnügen beileben, die Vorschläge zu Kenntniß ihrer hohen Regierungen zu bringen und deren Entschlüsse sobald als thunlich mitzutheilen.

Frankreich; Nach vorstehenden Zusicherungen zweifelt der H. Französische Bevollmächtigte keineswegs an dem günstigen Erfolg, aber er wünscht, daß der Handel und die Industrie in den Stand gesetzt werden mochten, davon bei dem nahen Wiederanfang der Schiffahrt Nutzen ziehen zu können. Es ist besonders wegen des Knapp-, Tuffstein- und Erdpech-Transporten, daß dieser Wunsch der Ausdruck einer ganz besondern Dringlichkeit wird. Der Unterzeichnete glaubt die besondere Aufmerksamkeit seines Herrn Collegen auf diese Bemerkung hinführen zu müssen.

#### Beschluß.

Die anwesenden Commissarien verpflichten sich gern, die Entschlüsse über die Vorschläge wegen des Knapp- und des Mineraltheers bei ihren Regierungen noch besonders zu bevorzugen.

In Absicht der Tuffsteintragen sie kein Bedenken, sich schon gleich einverstanden zu erklären.

Baden; Der unterzeichnete Bevollmächtigte beehrt sich, er haltenem Auftrage gemäß, die hochverordnete Central-Commission, nachträglich zu dem hierher gehörenden Inhalte des heutigen Protocolls, ergebenst in Kenntniß zu setzen; daß in Vollziehung des von derselben, hinsichtlich der Ermäßigung und Revision des Tarifs der Rheinschiffahrt-Gebühren, gefaßten gemeinschaftlichen Beschlusses die Erhebungs-Comité Mannheim und Dreisach sofort angewiesen worden sind, von nun an, alle jene Waaren, welche speciell, entweder durch die Octroi-Convention von 1806, oder durch nachgefolgte Verordnungen niederer tarifirt waren, als es nach Maßgabe der Rubriken und Classen des neuen Tarifs der Fall seyn würde, nach jenen früheren speciellen niederen Tarif-Sätzen mit den Schiffahrt-Gebühren zu beladen; wenn aber in Bezug auf diese Waaren der neue Tarif günstiger ist, diesen anzuwenden. — Gedachte Weisung ist gleichzeitig durch die amtliche Anzeiger-Blätter zur öffentlichen Kenntniß gebracht worden.

#### §IV.

Preußen; Ueber das Verbot Oberlaste zu laden und mit Anhängen zu fahren.

Die Vorschriften der Rheinschiffahrts-Akte Art. 61 und 62. sind nicht neu; sie haben schon in alten Zeiten gegolten und sind oftmals in Erinnerung gebracht worden.

Eine Verordnung des Erzbischofs von Coeln, Maximilian Friedrich, vom 22ten Mai 1773, sagt Art. 1. : die Ladung der größten Schiffe dürfe nur 5' 2" hoch seyn; bei kleineren Schiffen aber nach Verhältniß geringer — und zwar damit kein

Unglück

Unglück entsteht.

Es könnte also von Oberlasten, die jetzt allein oft 5-10' hoch sind, keine Rede seyn.

In demselben Artikel heißt es ferner:

„ Auch ist nur denen Schiffen so nicht von erster Größe und denen Tugden, so nicht 1000 Zentner führen können, ein Anhang, durchaus aber nicht mehr, vergönnt, in welchem Anhang jedoch anders keine Güter, als nur solche, so die Häfen vertragen können, und zwar höchstens 2 Last Heilthran oder 1 Last obbeschriebener Güter (anderer nasser Waaren) geladen werden mögen.“

Zu der neueren Gesetzgebung über diesen Gegenstand gehört die Binger Ranglade-Ordnung vom 3ten April 1831, erlassen durch die provisorische Verwaltungs-Commission. Eine Stelle des Art. 5. lautet:

„ Es kann kein Schiffer zwei oder mehrere Fahrzeuge zu einer Rangladung im Hafen von Bingen hinstellen; nur bei niedrigem Wasser ist der Gebrauch von sogenannten Lichtschiffen erlaubt etc. etc. Die Lichtschiffe dürfen aber niemals den Hauptschiffen angehängt werden, sondern müssen von denselben abgesondert und durch besondere Steuerleute und Schiffsknechte geführt werden.“

Auf eine ähnliche Weise spricht sich das Règlement provisoire pour la navigation sur le Rhin des Pays-bas vom 10ten September 1826, im Art. 10. Litt. b. und c. aus:

„ Il est défendu de naviguer, tant en remontant qu'en descendant la rivière, avec deux ou plusieurs embarcations amarrées ensemble ou attachées l'une à la suite de l'autre. Si l'eau venant à baisser, obligé d'alléger le bâtiment, les allèges seront conduites, et en cas de remonte, attelés séparément.“

„ Toutes les marchandises doivent être placées à l'intérieur du bâtiment; il n'est pas permis, en naviguant sur le Rhin, d'en charger sur le tillac.“

Wie wohlbegündet die Besorgnisse waren, welche diese gesetzlichen Beschränkungen hervorriefen, zeigt eine Reihe von Unglücksfällen, welche durch Anhängung von Schiffen und Aufnahme von Oberlasten verursacht wurden. Einige derselben waren besonders geeignet, die Aufmerksamkeit der Regierungen zu erregen.

Als vor etwa 30 Jahren das Schiff der Wittwe Fratz, in Cola für Mainz befrachtet, sich in der Nähe von Ober-Wiesel befand, hatte ein angehängtes Schiff an dem Hintertheil des Hauptschiffes unvermerkt ein Loch eingerissen oder eingestossen. Als nun beim Anhalten das Hintertheil des Hauptschiffes sich tiefer ins Wasser senkte, war das letztere unaufhaltsam eingedrungen und hatte in sehr kurzer Zeit das Schiff sammt der ganzen reichen Ladung zum Sinken gebracht.

Die Gefahr, welcher sich die Segelschiffe durch Anhänge und Oberlasten aussetzen, beruht ganz besonders auf ihrer Construction und der Art ihrer Bewegung. Wollte man ihnen gestatten, Waaren auf das Verdeck zu laden, so würde doch wenigstens eine dazu passende Einrichtung vorausgesetzt werden müssen. Was aber auf den Segelschiffen an festem Verdeck sich befindet, wird zur Bewegung der Matrosen und des Steuermanns zur Aufhebung der Tauer, Anker, Segel u. s. in Anspruch genommen. Das übrige besteht aus leicht bedeckter Wohnung und loser Bedachung.

Die geräumigen Wohnungen für die Schiffer, ihre Familien u. s. sind über dem Verdeck angebracht und auch ein sehr bedeutender Theil des Güter-Raums unter

der



der sogenannten Ruff, ragt über das eigentliche Deck des Schiffes hervor. Kommt noch eine bedeutende Oberlast hinzu, so entsteht dadurch der verderbliche Umstand eines zu großen Windfanges und einer zu hohen Belastung. Fahren die Schiffe dem Winde entgegen, so wird hindurch eine vermehrte Gegenwirkung erzeugt und der Gebrauch des Steuerruders beschränkt. Benutzen sie aber die Segel, so werden Oberlasten und Anhangs darum gefährlich, weil der vielen Stromkrümmungen wegen die Wirkung des Windes niemals gleich bleibt; so daß die Segel oft in derselben Stunde vollen, halben und Viertel-Wind, selbst entgegengesetzten Wind haben. Nun aber ist es begreiflich, daß ein Schiff schon mit halbem Winde geneigt ist, aus der Fahrbahn zu weichen, und daß dann jeder Anhang hinderlich wird, besonders auf dem Rheine, wo der äußerst engen Passagen so viele sind. Hilft hier auch der Zufall die Gefahren glücklich überstehen, so ist, namentlich bei der Bergfahrt eine nachtheilige Verzögerung die notwendige Folge. Während ein einzelnes Schiff in 5 Tagen von Köln nach Mainz gebracht wird, bedurfte man, zur Zeit als die Anhangs üblich waren, zu dieser Fahrt wohl 3 Wochen, weil an vielen Stellen Schiff und Anhang nicht gleichzeitig fortgeschafft werden konnten, sondern der letztere zurückbleiben mußte, bis man ihn mit den nämlichen Pferden, Seinen, Knecchten und Steuerleuten nachholte.

Nicht minder Gefahr drohend erscheint für Segelschiffe die Aufnahme von Oberlasten. Abgesehen davon, daß ihre Aufstellung auf dem schlecht gebauten und unsicheren Verdeck oder gar über den Wohnungsraum, dem Steuermann die freie Aussicht sehr beschränkt, so sind sie für das beständige Gleichgewicht des Schiffes höchst störend. Bei jeder schiefen Richtung des Windes vermehrt die Oberlast den Antrieb des Schiffes, sich auf eine Seite zu legen und macht die Wiederaufrichtung desselben schwer, wo nicht unmöglich. Werden die Fahrzeuge nur durch vorgespannte Menschen oder Pferde bewegt, so verlieren sie schon dadurch die wagrechte Stellung und werden durch die eben beachtete Wirkung der Oberlast noch mehr gefährdet. Sind bei dieser Bewegungsort mehrere Schiffe aneinander gehängt und das Unglück will, daß die Linen, bei einer starken Strömung oder aus einer sonstigen Ursache, reißen, so entsteht Verwirrung und das Anker wird dadurch äußerst unsicher.

Es giebt der warnenden Beispiele genug, worin sich die vorhergehenden Bemerkungen bestätigt finden.

Der Unfall des Schiffers Cuack im Jahr 1816, wobei Schiff und Ladung gänzlich zu Grunde gingen, war unzweifelhaft lediglich durch die Oberlast verursacht. Vor 2 Jahren bißte das Schiff des Philipp Hartmann bei Rodenkirchen den größten Theil seiner Ladung ein, weil die aus schweren Collis bestehende Oberlast bei leichter Bodenlast die Wiederaufrichtung des Fahrzeuges hinderte, nachdem dasselbe durch ein unsinniges Antreiben der Pferde, bei kurz gehaltenen Linen, so schief gelegt hatte, daß das Wasser von oben hinein drang.

Alle diese Umstände, welche das angefochtene Verbot für die Segelschiffe mehr als hinlänglich begründen, finden auf die Dampfboote durchaus keine Anwendung. In den Eigenthümlichkeiten der letzteren liegt vielmehr die vollständigste Abhilfe jener Mängel der Segelschiffe, so wie die größte Beruhigung über alle daraus hervorgehenden

gehende Besorgnisse. Strömung, Wind und Verspann stehen bei den Dampfschiffen in einem untergeordneten Verhältnisse gegen die Kraft der Dämpfe. Diese aber giebt ihnen einen so wesentlichen Vorzug, weil sie, in dem Fahrzeug selbst befindlich, dasselbe sowohl Stromauf- als abwärts, gleichförmig bewegt und dabei nach Gutfinden gehemmt oder gemildert, in beliebiger Richtung, vorwärts, seitwärts und rückwärts benutzt werden kann.

Nur durch die Anwendung des Segels, durch die Wirkung des Ruders bei schnellen Wendungen oder dadurch, daß viele Passagiere sich plötzlich von einer Seite zur andern begeben, kann das Dampfschiff eine geringe Neigung erhalten, deren Besichtigung aber durch die Ballast-Wägen augenblicklich und so oft sie eintritt, bewirkt wird.

Dieser habe frei Stellung des Steuermanns setzt denselben in den Stand, mittelst Benutzung einer anerkannt vortrefflichen Steuermaschine das Dampfschiff mit Sicherheit und Genauigkeit zu lenken.

Die Aufstellung der schweren Maschinenteile, ihr fester Zusammenhang und die Vertheilung ihres Gewichtes, sowie die solide Bauart und die ansehnliche Breite des Dampfschiffs geben demselben eine Widerstandskraft, welche bei gewöhnlichen Segelschiffen nicht anzutreffen ist. Während die wagerechte Stellung des Dampfboots nicht durch den gewaltigen Hebel des Mastes mit dem daran befindlichen Segel und Zugleinwand gestört wird, ist es eine Hauptfrage der Schiffsbeamten, das Fahrzeug in der Lage auf dem Strom zu halten, daß beide Wasserräder gleich tief eingreifen und dadurch den größten Effect hervorbringen.

Durch die Überlastung entsteht zwar auch für die Dampfschiffe ein Windfang; dieser ist aber bei der zur Verfügung stehenden Kräfte, weder gefährlich noch hinderlich und ohnehin nicht zu vermeiden, weil die Räderkasten nicht zu entbehren sind und die Reiserwagen; deren schon 13 nebst 5 Pferden ohne den mindesten Nachtheil auf einem Dampfschiffe des Mittelrheins Platz gefunden haben; nur auf dem Verdecke unterzubringen sind. Dazu sind die Verdecke, welche den Segelschiffen großen Theil fehlen, bei den Dampfschiffen sehr fest und solide gebaut und mit einem starken, zum Schutz der Reisenden und der Ladung dienenden Geländer versehen.

Betrachtet man die Wohnungen und Ruße der Segelschiffe, so wird man finden, daß ihr Kubikinhalt das Volumen der größten Oberlaste der Dampfschiffe übersteigt.

Die Dampfschiffe sind nach den Regeln und Berechnungen gebaut, welche für die besten Kriegsschiffe gelten, wogegen die Bauart der Segelschiffe, von dem gewöhnlich sehr sparsam berechneten Goldaufwande abhängig ist.

Der Rumpf eines der größten der Rhein befahrenden Segelschiffe kostet kaum 5000 Gulden, der Körper eines gewöhnlichen Dampfschiffs mindestens 20,000 Gulden. Der Boden eines Segelschiffs besteht aus zwei über einander liegenden zweizölligen Planken; der Boden eines Dampfschiffes besteht gewöhnlich aus einer eizölligen Plank oder er ist durch einen eisernen Kiel, eiserne Kimmungen g. g. verstärkt.

Der Boden eines Segelschiffs ist bloß mit eisernen Nägeln und hölzernen Zapfen an seiner Krumm- und Spann-Kurven befestigt; statt dessen hat das Dampfschiff Schraubenbolzen und drei der Länge nach durch das ganze Schiff durchlaufende



5-9 zöllige Saathölzer. Eben so sind die Kimmern und Seitenwände der Dampfschiffe von vielfach größerer Stärke und festerem Verbands.

Hieraus geht die größere Solidität der Dampfschiffe zur Genüge hervor und die Erfahrung selbst hat die ganz irrige Behauptung widerlegt, daß die Dampfschiffe größeren und häufigeren Unfällen ausgesetzt seyen als die Segelschiffe. Während der Reihe von Jahren, daß die ersteren auf dem Rhein in Gebrauch sind, ist, der anfänglichen Unvorsichtigkeit unerachtet, nur das einzige Ereigniß mit der Concordia vorgekommen. Trotz des gewaltigen Stoßes, den dieses Schiff im Jahr 1827 durch Auffahren auf den Felsen im Binger Loch erlitt, konnte es gleichwohl noch bis Laub fahren, und sich eine bequeme Stelle zum Auffahren auf dem Grund aussuchen. Die ganze Ladung wurde gerettet. Ein Segelschiff, dem die Kraft der Maschine und die Hülfe der vielen Pumpen abgeht, würde unfehlbar verloren gewesen oder gar durch das bloße Aufkommen schon völlig zertrümmet seyn.

Das Schiff des H. Kuenlin hatte kurz vorher ein ähnliches Unglück, wurde aber durch einen weit geringeren Stoß so beschädigt, daß es schon bei der Clemens-Fürche mit der ganzen Ladung versank. Eben so ging das Fahrzeug des Schiffers Dumm im wilden Gefähr mit ganzer Ladung zu Grunde und das Schiff des Jacob Reichart hatte im laufenden Jahre durch bloßes Antreiben an die Insel des Mühlthurms daselbe Schicksal; während die Dampfschiffe zur Nachtzeit nicht selten auffahren und anstoßen ohne Schaden zu nehmen.

Der Vorwurf, daß man von den Dampfschiffen, bei Anordnung der Ladungen nicht gleiche Behutsamkeit wie von den Segelschiffen erwarten könne, g. g. erscheint völlig ungegründet. Die Matrosen der Dampfschiffe stehen unter der Aufsicht gut besoldeter und von den Agenten der Gesellschaft controlirter Capitäne. Ein solcher bei dem Entzuge der Ladung nicht betheiligter Capitän hat kein größeres Interesse, als das ihm anvertraute Schiff rasch und sicher zu führen. Er ist verpflichtet, die strengste Ordnung zu handhaben, von jeder gebrauchten Minute Rechenschaft abzuliegen und jeden Vorfall aufzuzeichnen, um Ursachen und Wirkung erkennbar zu machen. Der Segelschiffer ist sich dagegen selbst überlassen und leichter in der Gefahr, durch Erwerbs-Interesse irre geleitet zu werden.

Nun wissen aber die Segelschiffer recht gut, daß Waaren-Dampfschiffe, wenn sie keine Oberlast laden und keine Anhänge führen, wegen der Beschränktheit des innern Schiffsraums zur Bergung der Güter, gar nicht bestehen können, und daß die Waarenladungen bei Passagier-Schiffen vollends sehr unerheblich seyn würden, wenn das Verdeck nicht mitbenutzt werden dürfte.

Aus dem W. welche einer lästigen Concurrenz los zu werden, erklärt sich daher allein der Antrag, das Verbot der Verdeckladungen und der Anhänge auch auf die Dampfschiffe anzuwenden. Dies würde nicht nur der Untergang der Dampfschiffahrt seyn; sondern die Segelschiffer selbst würden sich dadurch zugleich der Benutzung einer bewegenden Kraft beraubt sehen, welche so ganz zur Beschleunigung und Erleichterung ihrer Fahrt geeignet und bei überschwemmten oder gänzlich fehlenden Luffpfaden von der entschiedensten Wichtigkeit ist.

Die Regierungen haben um so weniger Ursache, hierunter eine den Interessen des Handels

Handels völlig widersprechende Verfügung zu treffen, als sie bereits der Segelschiffahrt die großen Kosten der Unterhaltung der Leinpfade zum Opfer bringen, welche von der Dampfschiffahrt gar nicht in Anspruch genommen werden.

Dagegen scheint es nothwendig zu seyn, Maaßregeln zur strengeren Befolgung des öfterwähnten Verbots von Seite der Segelschiffe zu treffen, da die Uebertretungen an der Tagesordnung sind, wie noch neuerlich an einigen holländischen Dampfschiffen wahrgenommen worden ist.

Will man hierunter Ausnahmen gestatten, so dürfen sie nur solche Gegenstände treffen, welche auch die niedrigste übliche Fracht nicht tragen können, wenn die Bildung der Oberlaste und das Aneinanderhängen mehrerer Schiffe für unzulässig erachtet wird.

Hierher gehören: Korb, Fleu, Lohrinde, Holzbohlen, Bettfedern, Traubharden, Kork, Steingut, Taschinnen, Korbweiden, Fische und anderes Weidengeflecht, Binsen, leere Fässer, Hofengeräthe, leere Flaschen und andere Hohlglaswaaren. Außer den obenbenannten Artikeln noch insbesondere auf dem Oberrhein: 1, roher Hanf, 2, Segras, 3, Gelbwurzel, 4, Krapp, 5, unverpackter, 6, Lufftholz, 7, Baum- und Pedensetzlinge und 8, Möbel-Transporte. — Wenn Schiffsladungen allein aus solchen Gegenständen bestehen, so sind Oberlaste allerdings kaum zu vermeiden, und es wird alsdann durch das solide Zusammenhoppeln zweier Fahrzeuge noch mehr Sicherheit gewährt, als wenn ein Fahrzeug allein fährt.

Ausnahmen dieser Art würde man daher, vorbehaltlich der Einigung zwischen dem Schiffer und dem Waaren-Eigenthümer wohl zugeben können.

Vielleicht wäre auch dann die Bildung von Oberlasten auf Segelschiffen nachzugeben, wenn große Partien Schaafrulle einen Theil der Ladung bilden und sämtliche Verladee des Schiffs sowohl als die Versicherer der Ladung damit einverstanden sind.

#### Conclusum.

Auf den Grund der vorstehenden sehr gründlichen Abstimmung des Königl. Preussischen Herrn Bevollmächtigten, beschließt die Central-Commission, daß von dem vertragmäßig festgesetzten Verbot, mit Oberlast zu fahren, — alsdann eine Ausnahme gemacht werden könne, wenn das Schiff ausschließlich geladen hat: Korb, Fleu, Lohrinde, Holzbohlen, Bettfedern, Traubharden, Kork, Steingut, Taschinnen, Korbweiden, Fische und anderes Weidengeflecht, Binsen, leere Fässer, Hofengeräthe, leere Flaschen und andere Hohlglaswaaren, auch Schaafrulle. Außer den obenbenannten Artikeln noch insbesondere auf dem Oberrhein: 1, roher Hanf, 2, Segras, 3, Gelbwurzel, 4, Krapp, 5, unverpackter, 6, Lufftholz, 7, Baum- und Pedensetzlinge, 8, Möbel-Transporte. Es müssen aber in jedem Fall der Waaren-Eigenthümer, — auch der Versicherer der Ladung, — wo eine Versicherung eintritt, — mit dem Schiffer über die von der Regel abweichende Ladeart einverstanden seyn, — und hat der Schiffer für die Constaturung dieser Einwilligung zu sorgen.

Die Bevollmächtigten werden ersucht, — dieser nachträglichen Vereinbarung die erforderliche Publicität geben zu lassen.

Frankreich und Niederland nehmen den Gegenstand ad referendum.

Reurolaute.

St. V.

Preußen; Nach dem § 66. des Rheinschiffahrts-Vertrags soll es, was den Dienst der

Steuereute

1831

Steuerleute und Lootsen anbelangt, bei den Bestimmungen sein Bemühen haben, die jeder Staat dasfalls erlassen hat oder noch erlassen wird, gleichwie auch hinsichtlich der Tax-Ordnung für dieselben.

Die Central-Commission hat lange vor dem Abschluss der Rhinschiffahrts-Acte eine Steuermanns-Ordnung einzuführen beabsichtigt, welche ist aber nicht zu Stande gekommen. Es bleibt jedoch wünschenswerth, daß in dieser Beziehung ein möglichst übereinstimmendes und sorgsames Verfahren statt finden möge.

Ich erlaube mir daher, folgende von einigen Seiten vorgeschlagene Bestimmungen der näheren Prüfung meiner hochgeehrten Herrn Collegen anheimzustellen:

- 1.) Segelschiffe von 1200 und mehr Zentner Ladungsfähigkeit dürfen nur dann den Rhein befahren, wenn sie durch geprüfte und obrigkeitlich bestellte Steuerleute geführt sind.
- 2.) Der Schiffer selbst kann nur dann die Stelle des Steuermanns vertreten, wenn er vorher schon als solcher angestellt war; mit Beschränkung jedoch auf die ihm früher angewiesenen Strecken.
- 3.) Die Zahl der anzustellenden Steuerleute ist unbeschränkt und daher auch jeder tüchtige Bewerber zuzulassen.
  - a.) Niemand kann als Steuermann angestellt werden, wenn er nicht vorher nachweist:
    - a.) daß er 1 Jahr als Lehrling und mindestens 3 Jahre als Schiffsknecht oder Geselle diejenige Stromstrecke, für welche er die Concession als Steuermann nachsucht, befahren und sich während dieser Zeit immer gut aufgeführt hat;
    - b.) daß er die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten zu der nachgesuchten Stelle besitzt. Dies Zeugniß muß von mindestens 3 patentirten Schiffern, welche die bezügliche Stromstrecke befahren, ausgestellt werden, mit obrigkeitlicher Beglaubigung der Unterschriften;
    - c.) daß er das Vertrauen des Handelsstandes eines an dieser Stromstrecke oder zunächst derselben belegenen Freihafens besitzt. Diese Bescheinigung hat die Orts-Obrigkeit nach Anhörung der Handelskammer oder des Handelsvorstandes zu ertheilen;
    - d.) daß er sich in seinen bürgerlichen Verhältnissen jederzeit untadelhaft aufgeführt, insbesondere keinen Hang zum Trunk gezeigt hat.
- 4.) Die Verpflichtungen des Steuermanns bestehen vorzüglich darin, daß er
  - a.) sich während der Fahrt nach den Anweisungen des Schiffers oder Sitzschiffers zu richten;
  - b.) dieselben auf alle Mängel am Schiff und Geräthschaften, die er bei jedesmaliger vor der Fahrt zu veranlassender Untersuchung wahrnehmen sollte, aufmerksam zu machen, deren Abstellung zu verlangen und die etwaige Weigerung der Orts-Obrigkeit anzuzeigen; — daß er
    - c.) während der Fahrt sich von dem Steuerruder nicht entfernen darf, selbst dann nicht, wenn die Führung den Local-Lootsen oder dem Schiffsknechten anvertraut seyn sollte;
    - d.) daß er bei widrigen Ereignissen sich mit dem Schiffer zu berathen, gemeinschaftlich mit ihm alle zweckdienlichen Anstalten zu treffen, und
    - e.) jede Uebernennung in geistigen Getränken auf das sorgfältigste zu vermeiden hat.
  - 5.) Diejenige Behörde, welche die Steuerleute ernennt, hat auch das Recht, sie durch Suspension zu bestrafen, oder nach Maassgabe des Vergehens ihnen die Concession zu entziehen, vorbehaltlich

vorbehalten der außerdem etwa eintretenden Privat-Ansprüche.

7) Der Zustand der Trunkenheit ist allein schon hinreichend, die Entsetzung des Steuermanns zu bewirken.

8) Die Suspension oder Entsetzung eines Steuermanns soll in den Häfen der Stromstrecke, welche er befährt, bekannt gemacht werden.

9) Ein von seinen Dienstverrichtungen suspendirter Steuermann darf von keinem Schiffer eher wieder angenommen werden, als bis die Straffzeit abgelaufen ist.

Einer Taxordnung für die Steuerleute wird es nicht bedürfen, wenn die freie Concurrenz aller tüchtigen Bewerber eintritt.

Eine besondere Verordnung für die auf dem Rhein fast nicht mehr gebräuchlichen Lootsen scheint eben so wenig erforderlich zu seyn, als hierunter ein Zwang gegen die Schiffer auszuüben ist.

Sollten wir uns über den Gegenstand dieser Mittheilung nicht gleich vereinigen können: so bitte ich, dieselbe als Vorbereitung zu der im Monat Juli stattfindenden Berathung gefälligst ansehen zu wollen.

#### Conclusum.

Die Central-Commission ist übereingekommen, dem Vortrag des St. Preussischen Herrn Bevollmächtigten über ein förmige Grundsätze in dem Steuermanns-Dienst auf dem Rhein den Höfen vorzulegen: und da bereits von mehreren Staaten Anordnungen getroffen worden sind, um der Schifffahrt in dieser Beziehung die erforderliche Sicherheit zu gewähren; so behalten die Bevollmächtigten sich vor, einander wechselseitig Mittheilung über diese Anordnungen zu machen, auch bei der nächsten auf den ersten Juli festgesetzten Versammlung zu versuchen, aus allen diesen Particular-Vorschüften, mit der erforderlichen Rücksicht auf die Local-Verhältnisse und die bisher mit Nutzen bestandenen Einrichtungen, ein den ganzen Rhein umfassendes Steuermanns-Regulativ zu bilden, als welches der Ober-Inspector unmittelbar vorzubereiten hat.

Frankreich: Der St. Französische Bevollmächtigte bezieht sich auf die der Commission im Jahr 1821 über den nämlichen Gegenstand abgegebene Arbeit, worin er die Grundsätze aus einander gesetzt hat, welche allein als Regel für den Oberrhein gelten können, um zu einem guten Steuermanns-System zu gelangen.

#### Schiffer-Annahme.

SVL.

Preussen: Meine hochgeachteten Herrn Collegen werden vielleicht mit mir im übereinstimmenden Verfahren in der Aushändigung von Schifffahrts-Patenten für wünschenswerth erachten, weshalb ich eine vorläufige Vereinbarung über die wesentlichsten hierbei zu beachtenden Grundsätze ergebenst anheimzustellen mir erlaube.

In Beziehung auf dieormaligen Mitglieder aufgehobener Schiffergilden wollen wir uns zuvörderst ab. Sie hatten ihre Tüchtigkeit früher schon dargethan und sind vertragsmäßig berechtigt, die Ausfertigung neuer Patente für den ganzen Rheinstrom und dessen See-Mündungen zu verlangen. — Es fragt sich nur: wie soll es a.) mit den früher schon für die große Schifffahrt anerkannten Getzschiffen —

D.)

b.)

b.) mit den bisherigen Klein- oder Intermediär-Schiffen und  
c.) mit neuen Competenten, welche vor dem 1<sup>ten</sup> Juli v. J. noch in keiner Weise concessionsfähig  
waren,

wenn sie sich zur Rheinschiffahrt melden gehalten werden?

Zu a.) scheint mir die Zulassung bereits anerkannter tüchtiger Gitzschiffer keinem Bedenken  
zu unterliegen, sobald sie sich als Führer oder Besitzer eines geeigneten Fahrzeuges  
d. h. eines solchen, welches solide eingerichtet, gut halbfertig und nach Maßgabe  
seiner Größe mit allen Erfordernissen an Tau- und Segelwerk, Anker, Pumpen,  
Ketten, Winden, Decken und anderen Utensilien vollständig versehen ist, ausweisen.  
Das Urtheil von Sachverständigen, welche die Vermuthung der Unbefangenheit für  
sich haben, würde hierüber in jedem Falle entscheiden müssen.

Zu b.) würde ich rücksichtlich der Fahrzeuge den nothwendigen Nachweis für erforderlich halten.  
Außerdem hätten die Bewerber darzuthun, daß sie den Betrieb des Schiffahrts-  
gewerbes gründlich erlernt haben; im guten Rufe der Sittlichkeit stehen und selbst  
die unentbehrlichen Schulkenntnisse als Lesen, Schreiben und Rechnen besitzen.  
Rücksichtlich der technischen Qualifikation wären die Bestimmungen der Conven-  
tion von 1851 Art. 14 und 15 seq. und der Gildes-Reglements, soweit solche nicht  
nothwendig das Vorhandensein von Schiffergilden voraussetzt, in Anwendung  
zu bringen. Das Zeugniß der sittlichen Führung hätte die Obrigkeit des Wohn-  
orts; das Zeugniß der gewerblichen Tüchtigkeit hätten die patentirten Schiffmeister,  
bei denen die Lehrjahre ausgehalten wurden und außerdem noch 2 angestellte  
Schiffer, aus eigener Bekanntschaft zu ertheilen. Es müßte außerdem noch  
der Beweis hinzukommen, daß der Bewerber das Vertrauen des Handelsstandes  
besitze. Dies Zeugniß dürfte von dem Handelsvorstande oder von der Handels-  
Kammer eines Freihafens desjenigen Gebiets, dem der Bewerber angehört, auszu-  
stellen sein.

Vielleicht wäre es nützlich, die Gesuche um neue Schiffspatente 14 Wochen vor der Ent-  
schließung durch Aushang in den Freihäfen des bezüglichen Gebiets zu veröffentlichen,  
damit etwaige Erinnerungen gegen die Persönlichkeit des Competenten zur Kenntniß  
der Behörde gebracht werden könnten.

Diese oder ähnliche Anordnungen dürften wohl geeignet sein, dem Handelsstande  
einen erwünschten Grad von Sicherheit zu gewähren und unzuverlässige Bewerber zurück-  
zuhalten, ohne der nützlichen Concurrenz irgend etwas in den Weg zu legen.

Wenn wir uns hierüber einigen: so möchte ich ergebenst vorschlagen, die Abrede  
nur bis zur nächsten Juli-Zusammenkunft gelten zu lassen und alsdann aus den  
mittlerweile gesammelten Erfahrungen der Behörden, insonderheit der Schiffahrts-  
Aufsicher und des Ober-Inspectors für eine weitere Vereinbarung Nutzen zu ziehen.

#### Beschluss.

Gegenwärtiger Vortrag des N. Preussischen Herrn Bevollmächtigten ist dem Hofe  
gleichzeitig aber dem Ober-Inspector der Rheinschiffahrt mitzutheilen. Und da  
von Seiten mehrerer Uferstaaten in den angelegten Beziehungen bereits Verfügungen  
erlassen worden sind: so hat der Ober-Inspector solche zu sammeln, und der  
Central-Commission am 1<sup>ten</sup> Juli d. J. mit einem Haupt-Vortrag vorzulegen, in

der Absicht, eine allgemeine Vereinigung über die Grundsätze zu erleichtern.

Sum. 551<sup>tes</sup> Protocoll. Neuburg.

S VII.

Prufen; Die Schilderung des K. Bayerischen Herrn Commissärs von den Nachtheilen, welche mit der Beibehaltung des Rhein-Octroi-Erhebung in Neuburg verknüpft sind, finden großentheils in den Klagen von Schiffern und Holzhändlern ihre Bestätigung. Die Gesamtheit der Uferstaaten ist daher dabei interessiert, daß die von den Umständen gebotene Verlegung jener Zollstelle, sobald als thunlich, stattfinden möge. Die Königl. Preussische Regierung wird sich mit jeder dieser Bedürfnisse zuragenden Vereinigung unter den hierbei zunächst beteiligten hohen Regierungen gern einverstanden erklären, sobald diese Uebereinkunft keine größere Belastung der Rheinschiffahrt als die bisherige zur Folge hat.

Baden; Der Bevollmächtigte wird die vorstehende K. Preussische Erklärung seiner allerhöchsten Regierung mit diesem Protocoll unterlegen; sieht sich jedoch zu der Bemerkung veranlaßt; daß der Inhalt der zu dem 551<sup>ten</sup> Protocoll vom 30<sup>ten</sup> v. M. u. F. Großherzogb. Badischer Stits abgegebene Erklärung hinlänglich die Bereitwilligkeit beurkundet, eine billige Vereinbarung über diesen Gegenstand herbeizuführen, wobei nur bedauert werden kann; daß die diesseits gemachten Vorschläge keinen nähern Eingang gefunden haben.

Beschluß.

Die Central-Commission bezieht sich wiederholt auf ihren Beschluß im 551<sup>ten</sup> Protocoll und erwartet, nach der vorliegenden Verpflichtung, daß der Gegenstand bis zum 1<sup>ten</sup> Juli in jedem Fall erledigt seyn wird.

S VIII.

Prufen; Mit Bezug auf die dem nunmehrigen Ober-Inspector Herrn von Auer bereits ertheilte unbedingte Bescheinigung, beklage ich mich, in meiner Eigenschaft als Königlicher Bevollmächtigter, die Entlassung des Ersten aus dem preussischen Staats-Dienst noch besonders anzuzeigen.

S IX.

Sum. 557<sup>tes</sup> Protocoll.

Archiv, Mithes, Pote, Richter, Niche, Moderation.

Prufen; Laßt in Beziehung auf den Inhalt des 557<sup>ten</sup> Protocolls folgende Erklärungen abgeben:  
 Nach Inhalt des 93<sup>ten</sup> Artikels des Rheinschiffahrts-Vertrages soll dem Ober-Aufscha für die Rheinschiffahrt gleich nach seiner Ernennung das Archiv der Central-Commission zur Aufbewahrung übergeben werden. Es scheint kein Grund vorhanden zu seyn, die Ausführung dieser Bestimmung aufzuschieben. Die vorläufige von preussischer Seite vorgeschlagene Ordnung und Säuberung des Archivs kann sehr füglich und zweckmäßig, unter den Augen des gedachten Beamten, durch den vormaligen General-Secretär und den Registrator der Commission bewirkt werden.

Auf solche Weise ist das gemeinschaftliche Interesse an dem Archiv-Bestandtheilen gehörig sicher gestellt und von der Verantwortlichkeit des General-Inspectors der vertragsmäßige Gebrauch gemacht. Außerdem wird jener sich oftmals selbst in der Lage befinden, das Archiv ämtlich benutzen zu müssen, weshalb es ihm nur erwünscht seyn kann, sich damit bald bekannt zu machen.

Sum. 559<sup>tes</sup> Protocoll; ist man mit der beschlossenen Mithes-Aufkündigung rücksichtlich des Archiv-Locals einverstanden.

231



einverstanden.

Nr. 3. scheint der Punkt wegen des Unkosten-Fonds bis zur weiteren Beschlußnahme in der nächsten Juli-Zusammenkunft, durch das 55<sup>te</sup> Protocoll erledigt worden zu sein.

Nr. 4. Einverstanden - vorbehaltlich der gewiß billigen und zweckmäßigen Mitwirkung beider Beamten, um das an den General-Inspector zu überliefernde Archiv in Ordnung zu bringen.

Nr. 5. ist Preussischer Seite wegen der Porto-Freiheit des Ober-Inspectors und des Inspectoren vorläufig das Nöthige angeordnet worden.

Nr. 6. Die Preussischen Landesbehörden, an welche der Ober-Aufscher sich eventuell zu wenden hat, sind, bis auf anderweite Bestimmung, die Königlichen Regierungen zu Coblenz, Cöln und Düsseldorf, sowie die Provinzial-Steuer-Direction in Cöln.

Nr. 7. beschäftigt man sich mit der Organisation der Zoll-Gerichte 1<sup>ter</sup> und 2<sup>ter</sup> Instanz für den preussischen Rhein - und es wird hierüber bald eine vollständige Mittheilung erfolgen können.

Nr. 8. Am Hafen von Cöln besteht eine vorläufig bekannte Sichtung-Anstalt - der Sichtung-Commissar ist jedoch neuerlich mit Tode abgegangen. Sobald sein Nachfolger ernannt sein wird, hat der Herr General-Inspector davon Nachricht zu erwarten.

Nr. 9. wird auf die zum 55<sup>ten</sup> Protocoll abgegebene Erklärung Bezug genommen.

### Beschluß.

Die vorstehende Abstimmung des N. Preussischen Herrn Bevollmächtigten dient zur Nachricht und Bemerkung des Ober-Inspectors.

Was insbesondere die Zeit der Uebergabe des Archivs betrifft, so hat solche mit dem Augenblicke zu beginnen, wo die dormalige Versammlung der Central-Commission sich auflöst.

Hierauf wurde das gegenwärtige Protocoll geschlossen, am Tage, Monat und Jahre wie oben. Und da der N. Bawrische allerhöchste Hof dormalen in der Central-Commission nicht vertreten ist, so wird Allerhöchstdemselben das Protocoll ausdrücklich offen gehalten.

Geg. Büchler.

„ Engelhardt.

„ Veit.

„ von Roßler, Präsident.

„ J. Bourcard.

„ Julius.

Für gleichlautende Expedition,

Derzeitliche Präsident der Central-Commission,