

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Protocole de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. 1833-1869 1837**

9 (11.7.1837)



1837.

Session de Juillet

## P R O T O C O L E .

N° IX.

de la Commission-Centrale pour la navigation du Rhin.

En présence de M. M. les Commissaires suivans.  
 Pour Bade, de Mr le Baron d'Andlau  
 „ Bavière, „ Mr de Nau.  
 „ France, „ „ Engelhardt.  
 „ Hesse, „ „ Veidier.  
 „ Nassau, „ Mr le Baron de Swierlein.  
 „ les Pays-Bas, „ Mr Ruhr.  
 „ la Prusse, „ Westphal. Président.  
 Mayence le 11 Juillet 1837.

Chargement sur le  
Tillac.S. I.

Reproduction faite du Protocole N° 23 de la Session de Juillet dernier, contenant la motion faite par le Commissaire des Pays-Bas à l'effet de fixer plus précisément l'idée d'un chargement sur le tillac dans le sens de la Convention et du règlement du 31 Mars 1831, les Commissaires respectifs ont consigné au présent Protocole les déclarations ci-après:

Bade: / voir l'annexe N° 1 /  
 Bavière: / voir l'annexe N° 2 /  
 France: / comme Bade /  
 Hesse: / voir l'annexe N° 3 /  
 Nassau: / voir l'annexe N° 4 /  
 Pays-Bas: / se réserve sa déclaration /  
 Prusse: / voir l'annexe N° 5 /

France: Le Commissaire français a toujours été d'avis, et il y persiste que l'idée d'un chargement sur le tillac Ober-  
last, n'est pas absolue, mais relative, et que le traité du Rhin n'a pu et n'a fait que défendre d'une manière absolue, l'idée relative et pratique de ces sortes de chargement.

C'est



C'est du moins ce qui a toujours eu lieu sur le haut Rhin, et ce qui attesterait au besoin les nombreuses exceptions qu'il a fallu maintenir comme établies de tout temps. Dans ces questions c'est donc l'usage et l'idée pratique qui doit prévaloir pour décider ce qui est chargement sur le tillac et dès lors prohibé.

### Conclusion.

Les Commissaires croient devoir se borner pour le moment à soumettre à leurs Gouvernements les déclarations qui précèdent ainsi que celle qui est encore attendue de la part du Commissaire des Pays-Bas; et vu la tendance générale des opinions vers l'introduction de modifications et facilités ultérieures, ils abandonnent en même temps à l'appréciation et au jugement de leurs très hauts et hauts Commettans, si et en combien il pourra déjà dis à présent, en attendant l'accord commun à ce sujet, être tenu compte des dites dispositions favorables dans l'exercice de la surveillance, sans perdre toute fois de vue le but principal de la défense en question.

/ Sig. / d'Andlaw.

de Nau.

Engelhardt.

Verdier.

de Kvierlein.

Ruhr.

Westphalen.

Pour expédition conforme

Le Président de la Commission Centrale.

W. Müller  
J. H.



*Pices Annexes au Protocole N.º IX du 11 Juillet 1837.*

Baden: Die Grossherzogliche Regierung, indem sie  
N.º 1. im Allgemeinen die in dem Protocole N.º 23  
der vorigen July-Session niedergelegten Be-  
merkungen des Königlich-Niederländischen  
Bevollmächtigten theilt, geht zugleich von  
der Ansicht aus, dass bei der Verschiedenheit  
der Construction der Fahrzeuge, sowie der  
Local-Verhältnisse, endlich bei der Mannig-  
faltigkeit der zu ladenden Waaren selbst es  
schwer



schwer fallen dürfte, ganz bestimmte allgemeine  
Vorschriften über den Begriff der Oberlast fest-  
zustellen. Solche allgemein gehaltene Bestim-  
mungen würden voraussichtlich auf einer Seite  
den Nachtheil haben, die Schiffer ohne Noth  
zu sehr zu beschränken, während sie auf der  
andern Seite wieder einen zu grossen Spielraum  
übrig lassen könnten. Indem die Aller-  
höchste Regierung des Unterzeichneten daher  
aus Schiffahrtspolizeilichen Rücksichten die  
Handhabung des Art. 62 der Rhein-Schiffahrts-  
Convention wünscht, glaubt sie doch, dass durch  
eine genauere Auslegung oder Modification derselben  
manche für die Schiffahrts-Ausübenden drückende  
Maassregel verhindert werden dürfte. Sie geht daher  
von der Ueberzeugung aus, dass dem oben-bezeichneten  
doppelten Uebelstande, am besten dadurch begegnet  
werden könnte, wenn in jedem Hafen bei den  
jeweils aus demselben abfahrenden Schiffen Sach-  
verständige zur Prüfung der Oberlast aufgestellt  
würden.

Ein Institut dieser Art ist bereits seit längerer  
Zeit unter dem Namen von Fertigern in den  
Häfen zu Strassburg und Neu-Freystadt mit  
Erfolg in's Leben getreten. Bei unpartheyischen, mit  
hinlänglicher Erfahrung und practischen Kennt-  
nissen ausgerüsteten Männern lässt sich annehmen,  
dass, wenn in einem vorliegenden Falle Zweifel  
über die Bestimmung einer Oberlast  
entstehen, sie je nach Beschaffenheit  
der Fahrzeuge selbst sowohl, als nach der  
Natur der zurückzulegenden Strom-Stücke,  
den Begriff derselben genau und richtig  
feststellen werden. Eine derartige  
Prüfung



Prüfung wäre aber am sichersten geeignet, eines Theils die Schiffe und ihre Ladungen vor übermässiger Oberlast zu schützen, anderen Theils eben die Schiffer selbst vor Schaden und den sich nur zu häufig ergebenden Bestrafungen zu bewahren. Es würden bei solcher Einrichtung die von Zeit zu Zeit wiederkehrenden Versuche zu einer Auslegung des gedachten Art. 62 von selbst wegfallen, Auslegungen, welche sich sowohl auf den Begriff des Worts „Oberlast“, selbst, als auf die Verschiedenheit des Deutschen mit dem französischen Texte, endlich aber auch auf den Unterschied zwischen gekimmerten, und Schiffen mit offenen Racumen beziehen.

Der Unterzeichnete ist daher beauftragt, einen Antrag in dem angedeuteten Sinne zu stellen, und seine Hochverehrten Herrn Collegen zur Prüfung desselben, die Commission zu dessen Annahme einzuladen.

Bayern: Oberlast ist jede Lagerung von Gütern, die über dem Verdeck angebracht ist, oder in den Öffnungen über das Geböck sich erhebt.

Nº 2.

Der Artikel 62 der Uebereinkunft verbietet im Allgemeinen mit Oberlast zu fahren, weil die Oberlast durchnässt und beschädigt, auch bei Wind und Sturm ab und in's Wasser geworfen werden kann.

Der Art. 62 begründet eine Sicherheits-Maasregel für die dem Schiffer vom Eigenthümer anvertrauten Güter.

Die



Die Regierungen der Rhein-Staaten haben zwar einige Ausnahmen im 20<sup>en</sup> Protocoll vom 1<sup>en</sup> December 1834 gestattet, aber unter der Bedingung dass der Eigenthümer oder Versender mit dieser Ladungsweise /: Oberlast /: einverstanden sey.

Dem Schiffer liegt ob, seinem Fahrzeuge die Einrichtung zu geben, dass der Versender für die Verwahrung seiner Güter Sicherheit hat.

Die Hafen-Polizey hat zu wachen, dass der Schiffer die hierüber bestehenden gesetzlichen Bestimmungen beobachte, und kann nicht gestatten, dass sie übertreten werden, weil dem Fahrzeuge die erforderliche Einrichtung fehlt.

Das Verdeck des Schiffes kann nicht als Ladungs-Raum angesehen werden, weil die Güter, über dem Verdeck liegend, kein Verdeck haben, und das Verdeck am Schiff lediglich dazu bestimmt ist, die Güter zu decken.

Es giebt eine Menge Güter die kein Verdeck bedürfen, wollte man ohne Unterschied gestatten, diese als Oberlast zu lagern, so würde diese Zulassung zu Misbräuchen Veranlassung geben, welche üble Folgen haben könnten, die der Art: 62 zu verhüten beabsichtigt.

Doch dürfen auf dem Hinter- und Vorder-Raum über das Geböck hinaus gelagerte Güter bis zur Höhe des Verdecks mit Segel-Tüchern oder Blasen hinreichend gedeckt, so anzusehen seyn, als wären sie unter dem wirklichen Verdeck.

Hessen



Hessen: Ist der Ansicht: dass da der Bau  
N<sup>o</sup> 3. der auf den verschiedenen Rhein-  
Strecken steuernden Schiffen so  
sehr verschieden, es allzu schwierig  
ist, den Begriff desjenigen, was Ober-  
last im Sinne des Artikels 62 der Rhein-  
Schiffahrts-Convention seyn soll,  
im Allgemeinen genau zu fixiren.  
Sollte jedoch die Mehrheit der Ufer-  
Staaten sich für ein solches Auskunft-  
Mittel, wie es in dem Grossherzoglich-  
Badischen Voto vorgeschlagen ist,  
aussprechen; nämlich: der Untersuchung  
durch Sachverständige unter Aufsicht der  
Hafen-Polizey-Behörde: ob in dem con-  
creten Falle eine unstatthafte Oberlast vorliege,  
so würde Hessen seines Orts alsdann nicht  
entgegen seyn, wenn zuvor auch die  
den Handels-Stand vertretenden Be-  
hörden in den respectiven Ufer-  
Gebieten darüber gehört seyn, und  
sich dafür ausgesprochen haben  
würden.

Nassau: Es erscheint wünschenswerth,  
N<sup>o</sup> 4. dass genauere und den Begriff  
einer Oberlast näher bereich-  
nende Bestimmungen erlassen  
werden.

Wenn die Ladung eines Schiffes  
mit der auf demselben befind-  
lichen Roef /: auch Kajüte  
oder Küche / gleiche Höhe hat,  
dabei jedoch die durch die Tische  
festgesetzte



festgesetzte Einsenkung des Schiffes nicht übersteigt, und mit der Verschalung des Dachs gehörig gedeckt ist, so zwar jedoch, dass der Steuermann die ungehinderte Aussicht über das ganze Schiff frei behält, so dürfte dieses nicht als Oberlast anzusehen, vielmehr würde es für den Schiffer äusserst beschwerlich sein, wenn man auch bei nicht in das Gewicht fallenden Gütern darauf beharren wollte, dass die Gebärdhöhe des Schiffes nicht übersteigen werden dürfte. Dasselbe Verhältniss bleibt für kleinere Fahrzeuge, welche nur selten ein gezimmertes Dach und eine Roef führen, jedoch müsste bei letzteren wegen der zu gestattenden oder anzunehmenden Höhe eines Oberbaues auf die Grösse des Fahrzeuges selbst besonders Rücksicht genommen werden, damit kein Missverhältniss und keine Gefahr entsteht.

Bei grösseren Schiffen von 2400 Centner, und mehr Ladungsfähigkeit, möchte die Höhe des Oberbaues und die Ladung oberhalb des Gebärdes nur dann als Oberlast zu betrachten sein, wenn der am Ruder stehende Steuermann nicht im Stande wäre, darüber hinweg zu sehen.

Preussen: Das Verbot mit Oberlast zu fahren, bezweckt nicht sowohl die Sicherheit der Fahrt als die Sicherstellung der Ladung vor Beraubung und Beschädigung, sowie die Verhütung des Schleichhandels.

Dies



Dies geht unabweifelhaft aus dem  
übrigen Inhalte des Art 62 hervor, und aus der  
Hinweisung, am Schlusse desselben, auf  
§ 39. Wie würde es sich auch erklären  
lassen das die hohen Facisrenten, die  
mögliche Gefahr durch Oberlast, ver-  
mittelst eines allgemeinen Verbots, be-  
seitigt hätten, während sie die min-  
destens ebenso wahrscheinliche, welche  
durch ungeschickte Verpackung inner-  
halb des Schiffs-Raumes entstehen  
kann, ganz unbeachtet liessen.

Nach der Ansicht meiner hohen  
Regierung kann es daher auch nicht  
darauf ankommen, den Begriff von  
„Ober-Last“ nach Sprach- und Orts-  
Gebrauch festzustellen. Was durch diesen  
Ausdruck hat bezeichnet werden sollen  
ist durch den französischen Text der  
Convention:

„Il est defendu de charger des marchan-  
dises sur le tillac des bateaux.“  
hinreichend zu erkennen gegeben. Ich bin  
daher angewiesen, für die Aufrechthaltung  
eines solchen Verbots zu stimmen, und  
schliesse mich in dieser Hinsicht dem  
Bayerischen Voto an; Zugleich bin ich  
aber auch ermächtigt worden, zu einer  
Vermehrung der Ausnahmen davon, wie  
deren im 20<sup>ten</sup> Protocolle vom 1<sup>ten</sup> December  
1834 beschlossen worden sind, mich bereit  
zu erklären, insofern sie solche Waaren  
betreffen, welche, weder der Beraubung und  
Beschädigung vorzugsweise ausgesetzt, noch  
hohen



1881  
hohen Landes-Abgaben unterworfen sind.  
Der lediglich Sicherheits-polizeiliche  
Zweck wird daneben füglich berücksich-  
tigt werden können.