

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

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

1837

13 (25.7.1837)

1837

Session de Juillet

N^o XIII.

PROCOLE.

de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin.

En présence de M. M. les Commissaires suivans

Pour Bade, de. M^r le Baron d'Andlaw." Bavière, " M^r de. Sau.

" France, " " Engelhardt.

" Hesse, " " Verdier.

" Nassau, " M^r le Baron de Knickelein." les Pays Bas, M^r Ruhr.

" la Prusse, " Westphal.

Mayence le 25. Juillet 1837.

Gaugeage des bateaux§ I

D'après le § I du protocole N^o 12 du 26 Novembre 1834 les Commissaires des Gouvernemens riverains, à l'effet de concilier les opinions divergentes au sujet du gaugeage des bateaux, étaient convenus de soumettre à leurs Cours les quatre propositions consignées dans l'annexe du dit §.

Dans la Session de Juillet 1835, protocole N^o VI, les votes émis sur ces propositions avaient pour résultat la conclusion:

d'attendre, quant à la première, le vote réservé de la Prusse, d'abandonner, par rapport à la 2^{eme}, aux Gouvernemens respectifs tout ce qui concerne la fixation et la perception des rétributions à payer pour le gaugeage, et d'accepter les propositions 3 et 4, sauf à demander, par rapport à cette dernière, les observations et l'avis de l'Inspecteur en chef sur la réflexion faite par le Commissaire de Hesse au sujet des mots, une si grande différence, dont il y est fait usage.

L'Inspecteur

L'Inspecteur en chef ayant, dans la Session de Juillet 1836, présenté le rapport demandé, il a été jugé convenable, de l'engager à soumettre la question à un nouvel examen, et de se concerter à cette fin avec les Inspecteurs de district.

N^o 1
Dans la séance d'aujourd'hui le Commissaire de Prusse a produit son vote arriéré sur la proposition N^o 1, lequel a été annexé sous le N^o 1 au présent protocole, et les autres Commissaires se sont référés, quant à la réserve y contenue, à leurs déclarations antérieures.

N^o 2
L'Inspecteur en chef ayant de même présenté le rapport ultérieur, qui lui avait été demandé relativement à la proposition 4, les Commissaires de Bade et de Hesse, chargés de son examen, ont soumis à la Commission l'avis ci-joint sous le N^o 2, tendant à amender la proposition en question.

N^o 3
En conséquence de cet avis, ainsi que du résultat des votes antérieurs sur la proposition N^o 2, et du vote de Prusse sur celle N^o 1, on est tombé d'accord sur la nouvelle rédaction des 4 propositions, contenue dans l'annexe N^o 3 du présent protocole.

§ II.

Après quoi les propositions ultérieures que les Commissaires de Bavière, de Hesse et de Nassau avaient faites dans la séance du 1^{er} Août 1835, protocole N^o 32, ainsi que les amendemens y relatifs, proposés par le Commissaire de Bade dans la Session de Juillet dernier, Protocole N^o 9, ont été mis en délibération, et le résultat de cette discussion a été ajouté sous les

sous les N^{os} 5, 6 et 7 aux 4 propositions
mentionnées au § 1^{er} du présent protocole
pour en former un ensemble et le sou-
mettre aux gouvernements.

/: Sig: / d'Andlaw.
de Nau.
Engelhardt.
Verdier.
de Kvierlein.
Ruhr.
Westphal.

Pour expédition conforme.
Le Président de la Commission Centrale.

N^o 1 pièce Annexée au Protocole
N^o 13 de la Session de Juillet 1837.

Preussen hat in fünf Rhein-Häfen mehrere Versuche machen lassen, um darüber zur Gewissheit zu gelangen, ob gelegentlich der Befrachtung oder der Ausladung der Schiffe diese nicht so erfolgen könne, dass auf den Grund der Letzteren die Aich-Scalen mit Sicherheit anzubringen wären, woru hauptsächlich gehört, dass die Ladungen so bewerkstelligt werden, dass das Schiff eine gleiche Einsenkung, von Decimeter zu Decimeter folgend, erhalte. Sämmtliche Versuche haben dem entsprochen.

Es hat ferner damit die Prüfung der Aich-Angaben über das Gewicht der innehabenden Ladungen mit dem Gewichte der ein- resp. ausgeladenen Waaren verbinden lassen, und es haben sich dabei öfters ziemliche Ueberein-Stimmung, mit unter aber auch sehr grosse Abweichungen ergeben, ja sogar in dem Verhältnisse, dass bei 2,241 Centner Aich-Angabe sich an Waaren 2,864 Centner vorgefunden haben, also eine Differenz von 29 Procent.

In dem Bestreben die Aich-Anstalt für die Schifffahrt so wenig als möglich unbequem zu machen, und dieselbe gegen sehr schädliche Störungen die aus einer unrichtigen Veräichung nothwendig hervorgehen, zu schützen, hat man weiter sorgfältig geprüft, welche von beiden Verfahrungs-Weisen zur Anbringung der Aich-Scalen die bessere

bessere seyn möge, wobei sich nur soviel herausgestellt hat, dass keiner von beyden ein entschiedener Vorrug vor der andern zu geben ist. Unter diesen Umstaenden und da die Mehrzahl der Abstimmungen sich für das Vermessungs-System erklärt hat, nimmt auch Preussen solches, und besonders aus dem Grunde an, weil bey einer gleichen Ermittlungs-Weise die Nach-Revision der Veraichung sich eintretenden Falles leichter bewerkstelligen laesst.

Da aber ganz neuerlich zur Kenntniss gelangte Notizen das ganze Aich-Institut, sey es nun in Bezug auf die Methode der Veraichung, oder die Aufnahme der Aichung, als sehr unzuverlässig gereicht haben, so werden die Erörterungen darüber fortgesetzt, und die Königlich-Preussische Regierung behält sich hierdurch ausdrücklich vor, dann wenn die That-Sachen einen noch höheren Grad von Vollständigkeit erlangt haben, auf den Antrag wegen Aufhebung dieser Einrichtung zurück zu kommen.

Unter diesem Vorbehalte ist der Bevollmächtigte angewiesen, die noch rückständige Erklärung seiner hohen Regierung über die erste derjenigen vier Propositionen, welche die Anlage No 2 des Protocolls No XII der November-Session 1834 enthält beystimmend abzugeben und zwar so dass nach den Anträgen von Bayern, Hessen,

Hessen, Nassau, /: Protocoll N^o VI vom 10^{ten}
Julij 1835: / denen auch Niederland beigee-
treten ist /: Protocoll N^o IX vom 6^{ten} Julij
1836: / die Stereometrische Vermessung des Schiff-
Raumes von Innen als allein gültige Methode
von allen Ufer- Staaten angenommen werde.

N^o 2 pièce Annexée au Protocole N^o 13
de la Session de Juillet 1837.

Bekanntlich hat die Central-Commission in ihrer 12^{ten} Sitzung vom 26^{ten} November 1834, um zu einer gemeinsamen Verständigung über den Vollzug des Art. 17 der Rhein-Schiffahrts-Convention die Schiffs-tiche betreffend, zu gelangen, vier Punkte aufgestellt, über welche die Commissarien es übernommen hatten, bey ihren resp. Höfen Instruction einzuholen.

In Folge der hierüber im Protocoll N^o VI der Sitzung 1835 abgegebenen Stimmen machte der Grossherzoglich-Hessische Bevollmächtigte zu dem Art. 4 der erwähnten Propositionen, also lautend:

- „ Wenn zwischen dem Manifeste und der Aiche
- „ ein so grosser Unterschied erscheint, dass dies
- „ einen begründeten Verdacht erweckt, dann hat
- „ der Schiffer die Wahl;
- „ entweder das durch die Aiche angeregte Mehr-
- „ -gewicht zu vollziehen, oder sich der materiellen Ver-
- „ -fälschung zu unterwerfen, oder auch zur Umgehung
- „ dieser Revision, für das Mehr-Gewicht Cautio
- „ zu stellen.
- „ Im letzteren Falle entscheidet denn die auf Kos-
- „ des unterliegenden Theils, vorzunehmende Revision
- „ der Aiche.

folgende Bemerkungen:

- „ wie es wünschenswerth sey, dass zur Erreichung
- „ eines gleichförmigen Verfahrens die Festsetzung der
- „ Gränze der Gewichts-Differenz zwischen Mehr-
- „ -fest und Aiche in dreifacher Beziehung bestimm-
- „ werde, dass der Ausdruck:

gross

„grosser Unterschied, zu relativ sey, man früher
„4 procent und darüber Gewichts-Unterschied als
„indicium beabsichtigter Gebühren-Unterschlagung
„angenommen habe, dass man endlich das Gutachten
„des Ober-Inspectors über diese Frage einholen solle.

Die Commission trat diesem letzten Vor-
-schlage bei, und in Folge der deshalb an
den Ober-Inspector ergangenen Auflage, erstattete
derselbe im July 1836 hierüber einen um-
-fassenden Bericht.

Die Central-Commission unterwarf diese
Vorlage einer näheren Prüfung, und beschloss,
da sich nicht alle Bevollmächtigten mit den
darin entwickelten Ansichten vereinigen konnten, im
Protocoll N: IX der vorjährigen July-Session,
den Ober-Inspector nochmals zu beauftragen:
sich über die Frage wegen Bestimmung einer
Grenz-Linie bei einem sich ergebenden Gewichts-
-Unterschiede zwischen Manifest und Sicke,
besonders bei Ladungen, welche Feuchtigkeit
anziehen, wiederholt gutachtlich zu äussern,
und sich deshalb auch mit den Vier
Districts-Inspectoren in's Einvernehmen zu
setzen.

Die Erstattung dieses Berichts des Ober-
-Inspectors unter Zugrundlage der verschied-
-enen Gutachten der einzelnen Inspectoren
ist es nun, welche gegenwärtigen Vertrag
veranlasste.

Soviel von dem historischen der vorliegenden Frage.
Was nun aber den Inhalt der Frage selbst be-
-trifft, so sind zu deren Beantwortung ver-
-schiedene Ansichten aufgestellt worden, welche
sich wohl auf folgende zwei Hauptsysteme zurück-
führen lassen.

2.

1.) Wenn

1.) Wenn sich ein Unterschied zwischen dem Manifeste und der Tische ergibt, so treten facultativ für den Schiffer die im Art: 4 der Anlage 2 zum §. I des Protocolls XII vom 26^{ten} November 1834 vorgesehene Fälle ein.

2.) Wenn der bezeichnete Unterschied sich ergibt, und die Tische mehr nachweist, als das Manifest, so dient erstere als Anhalt, und dem Schiffer bleibt der Beweis vorbehalten, dass der Anschlag zu hoch oder irrig war.

An die erste dieser Ansichten schliesst sich das Grossherzoglich-Hessische Bedenken an: ob beidem zu Vag gegriffenen Ausdrücke:

„zu grosser Unterschied“ nicht eine Gränz-Linie angenommen werden sollte, wo die Gewichts-Differenz ein Anzeichen von beabsichtigter Defraudation begründe.

Man schlägt daher analog mit den frühern bei Gewichts-Unterschieden zwischen Manifest und Waage angenommenen Bestimmungen vor, dass dabei ein Spiel-Raum von 4 Procent gestattet, jeder Unterschied in plus aber angesehen werden solle, als habe der Schiffer eine Unterschlagung der Gebühren beabsichtigt.

Die zweite Ansicht ist jene des Ober-Inspector's. Ihr schliessen sich grösstentheils die Aeusserungen der Inspectoren des 1^{ten}, 2^{ten} und 4^{ten} Rhein-Districts an, während der Inspector des 3^{ten} Districts sich dafür ausspricht, dass ein Gewichts-Unterschied von 4 Procent in plus eine Defraudations-Absicht hinreichend constatiren dürfte.

Für Wiederlegung der ersten von der Central-Commission adoptirten, und von Hessen erweiterten Ansicht, und zur Begründung des unter N: 2 bezeichneten

- bezeichneten Verfahrens wird nun angeführt:
- 1.) die Schiffs-Ticke sey ein durch lange Erfahrung erprobtes, bei guten Anstalten so sicheres, und zugleich nützliches Verifications-Mittel, dass es nothwendig und unentbehrlich geworden sey:
wolle man bei dem sich öfters ergebenden Gewichts-Unterschiede zwischen Ticke und Manifest einen Spielraum wegen möglichen zufälligen Einwirkungen zu Gunsten des Schiffers gewähren, so wäre zu befürchten, dass solche Bestimmungen dem Institute der Ticke selbst schaden, Misstrauen in ihre Zuverlässigkeit erwecken, und am Ende ihre gänzliche Aufhebung herbeiführen könnte.
 - 2.) die Einwirkungen der Feuchtigkeit die Verschiedenheit des Wassers, die zufälligen Umstände bei Einladung, Verpackung u. d. seyen aber nicht so gross, oder doch wenigstens nicht so gewiss und bedeutend, um deshalb einen feststehenden, in gewissen Procenten ausgedrückten, Spielraum zu gestatten, eine solche Bestimmung würde vielmehr:
 - 3.) gar zu leicht zu Misbräuchen führen, und den Schiffer gewissermassen berechtigen, innerhalb des ertheilten Spielraums einen Theil seiner Ladung der Entrichtung der schuldigen Schiffahrts-Abgaben zu entziehen.
 - 4.) die 2^{te} Alternative im Art. 4 für den Schiffer, wenn er nicht freiwillig das Mehr bezahlen wolle, sich der materiellen Verifikation zu unterwerfen, sey für denselben mit so vielen Kosten verbunden, der dadurch verursachte Aufenthalt so unangenehm und bedeutend, dass er von dieser Wohlthat wohl schwerlich Gebrauch machen werde, im Falle diese Verifikation an der Stelle geschehen sollte, wo sich der Anstand ergeben. Würde dieselbe jedoch erst am Orte der Bestimmung vorgenommen, so falle, bei der Ungewissheit, ob daselbst ein

Rhein-Foll-Amt

Rhein-Koll.-Amt bestehe, oder überhaupt eine,
und welche Controlle statt finde, jede Garantie für
den betreffenden Ufer-Staat weg.

Derselbe Fall trete

5.) bei der 3^{ten} unterstellten Alternative, bei Cau-
tions-Leistungen ein. Auch hier entstehe wieder die
Frage: wo und von wem die Revision vorgenommen
werden solle, und in wie ferne der Stich-Commissair
des einen Ufer-Staates jenen eines andern zu con-
trolliren berufen sey. u. s. w.

Da es nicht in der Aufgabe des Ober-Inspectors
lag, diese Frage in Beziehung auf die Penal-
-Folgen und den *stimmum defraudandi* des Schiffers
bei sich ergebendem Gewichts-Unterschiede zu belach-
ten, so kann auch hiervon hier nicht weiter die
Rede seyn.

Es handelt sich daher lediglich um die Redac-
-tion des mehr erwähnten Artikels 4 des Vorschlags
vom 26^{ten} November 1834, und da dürfte
wohl der Beifall sich der einfachern Entschei-
-dung dahin zuwenden, dass man, festhaltend
an dem bisher beobachteten Verfahren die Frage
wegen des Unterschieds im Gewichte etwa auf
die Art erledigte, wie sie der Inspector
des 4^{ten} Rhein-Districts, mit Hinwei-
-sung auf die bisherige Praxis in jener
Strom-Strecke, beantwortet hat: Wenn
sich zwischen der *Stiche* und dem Mani-
-feste ein Gewichts-Unterschied ergibt, so
entscheidet die Stiche, es mag dieser Unterschied
in einem Mehr oder Minder bestehen, und
hiernach werden die Gebühren erhoben. Kann
der Schiffer bei seiner Rückkehr rechtsgemügend
beweisen, dass ihm durch jene Mehr-Erhebung

je durch wirklichen Irrthum, oder zufällig eingetreten, von ihm unabhängige Umstände Unrecht geschehen, so wird das von ihm Mehr erhobene zurückerstattet, so wie von ihm im Gegentheile, wenn sich darin, dass die Siche weniger als das Manifest auswies, ein hinreichend bestätigter Irrthum vorgefunden, das zu wenig bezahlte nach erhoben wird.

Mainz den 17^{ten} Julij 1837.

Ger. von Andlaw.

Einverstanden
Vordier.

N^o 3 piéce Annexié au Protocole N^o 13
de la Session de Juillet 1837.

1.

Für die conventionsmässige Aichung der Schiffe von Decimeter zu Decimeter, von ihrer geringsten bis zur höchsten Ladungs-Einsenkung, ist die Stereometrische Vermessung des Schiffs-Raumes von innen, als allein gültige Methode, von allen Ufer-Staaten angenommen.

Die bestehenden Instructionen über die Anwendung dieser Aich-Methode, so wie über die äussere Bezeichnung des Schiffes, mittelst Anbringung der Aich-Scalen, bleiben vorbehaltlich einer Revision derselben in Kraft.

2.

Die Feststellung und Erhebung der Aich-Gebühren bleibt den respectiven Regierungen anheimgestellt.

3.

Das vollständige Resultat der Aiche von Decimeter zu Decimeter ist in den Aich-Schein aufzunehmen, welcher dem Schiffer ausgestellt wird, und den derselbe verpflichtet ist, bei sich auf dem Schiffe zu haben, und den Rhein-Koll-Beamten vorzulegen.

4.

Jedes Rhein-Koll-Amt hat nach jedesmal zu machender Aufnahme der Aiche, die Resultate auf dem Manifeste genau und vollständig zu vermerken.

Beigt die Aich-Scala ein grösseres Gewicht, als das Manifest des Schiffer's, so wird der Rhein-Koll nach der Aiche erhoben.

Beij.

Bei Güter-Ladungen aus verschiedenen Tarif-
-Classen, wird zu diesem Ende der Mehrbefund,
wie früher, verhältnismässig auf die verschiede-
nen Tarif- Classen der manifestirten Güter
vertheilt.

Bringt der Schiffer späterhin, sey es durch
Revision der Stiche, welche, wenn sie zu
Gunsten des Schiffers ausfällt, kostenfrei
geschickt, sey es durch Verification bey der
Ausladung, den rechtsgenügenden Beweis
bey, dass er durch die Erhebung des Rhein-
-Zolls nach der Stiche, praegravirt worden,
so findet Rückerstattung des zu viel Er-
-hobenen Statt.

Eine Ausnahme von vorstehender Bestim-
-mung tritt jedoch alsdann ein, wenn in
der im Artikel 28 der Rhein-Schiffahrts-
-Ordnung vorgesehener Weise, das Manifest
des Schiffers und die Einsenkung des Schif-
-fes bey der Abfahrt, beglaubigt sind,
und diese Einsenkung noch unverändert
dieselbe ist. In diesem Falle wird der
Rheinzoll nach dem attestirten Manifeste
erhoben.

Bei wirklichen oder beabsichtigten
Defraudationen der Schiffahrts- Abgaben,
finden die Bestimmungen des 4^{ten} Titels
der Rhein-Schiffahrts-Ordnung ihre Anwendung.

5.

Jeder Rhein-Ufer-Staat wird, so weit dies noch nicht
geschehen, allein oder im Verein mit andern Rhein-
-Ufer-Staaten die nöthigen Stich-Anstalten
einrichten, bey welchen die Schiffe seiner Unter-
-thanen zu aichen sind.

6. Die

Die Schiffer der Neben-Ströme, welche den Rhein befahren wollen, und dazu berechtigt sind, müssen gleichfalls bei einer solchen Anstalt des Landes, dem sie angehören, ihre Fahrzeuge aichen lassen, wenn ihnen nicht von Seiten ihrer Regierung die Aich-Anstalt eines andern Ufer-Staats mit dessen Einverständniss, dazu bezeichnet wird.

Anderer den Rhein befahrende und dazu berechtigte Schiffer müssen ihre Schiffe bei irgend einer Aich-Anstalt eines Rhein-Ufer-Staats aichen lassen.

7.

Schiffe, die nicht vorschriftsmässig geaicht sind, sollen vom 1^{ten} Januar 1839 an, in keinem Rhein-Hafen zur Ladung zugelassen werden.

Wenn die Schiffe zwar geaicht sind, der Schiffer aber den Aich-Schein nicht vorlegt, geschieht die rheinrollamtliche Abfertigung zwar nach dem Manifeste, jedoch ist der Schiffer alsdann gehalten, für den etwaigen Mehrbetrag des Rhein-Stolls, nach Ausweis des nachzubringenden Aich-Scheins, bis dieses geschehen, eine von dem Rhein-Stoll-Amte zu bestimmende Caution zu leisten.