

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

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

1838

21 (4.8.1838)

de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin.

En présence de M. M. les Commissaires ci-après d'énommés.
 Pour Bade, de M^r de Kettner.
 „ la Bavière „ „ de Nau.
 „ la France „ „ Engelhardt.
 „ la Hesse „ „ Verdier.
 „ Nassau „ „ le Comte Favierlein.
 „ les Pays-Bas „ M^r Ruhr.
 „ la Prusse „ „ Westphal, Président.
 Mayence, le 4 Août 1838.

Chargements sur le Tillac. §. I.

Reproduction faite du Protocole N^o 9 de Juillet 1837, à l'effet de fixer d'une manière plus positive l'idée pratique des chargements sur le Tillac, d'après le sens de la Convention du 31 mars 1831, le Commissaire des Pays-Bas, lequel s'était réservé sa déclaration l'année dernière, a présenté, pour être inséré au protocole, l'avis ci-joint dont il avait déjà donné communication à ses Collègues.

Pays-Bas: Voir pièce jointe.

Bade: Voir pièce jointe.

Bavière et France: Se réfèrent à leurs déclarations au protocole sus-allégué;

Hesse: Voir pièce jointe.

Prusse: Voir pièce jointe.

Après avoir mûrement examiné les opinions émises à ce sujet, ainsi que les propositions faites, les Commissaires sont convenus de prendre ad referendum la conclusion suivante:

1^o

De déclarer authentiquement que les mots du texte allemand §. 62.

mit einer

"mit einer Oberlast auf dem Rheine zu fahren ist verboten."
n'expriment absolument que ce qui est exprimé par
les termes du texte français:

" Il est défendu de charger des marchandises sur
" le tillac "
mais qu'il y a lieu d'envoisager également comme tillac,
le toit en pavois solides dont le bâtiment est recouvert,
Qu'en conséquence il y a contravention à la défense
de charger sur le tillac, lorsqu'une partie du chargement
(à l'exception toutefois d'un ou de plusieurs objets insignifiants)
est déposée sur le tillac, ou perce extérieurement à travers
les pavois du toit, ou lorsque le batelier a exhaussé le toit
arbitrairement, c'est-à-dire sans l'autorisation préalable
des experts institués conformément à l'article 53.

Que sur les bateaux non pontés, seront envoisagés comme
chargements sur le tillac, les chargements qui dépasseraient,
à partir du franc bordage, la hauteur autorisée soit par
l'usage, soit par les Experts de vérification à ce commis
dans les divers ports d'embarquement;

2^e

D'étendre les cas d'exception à la défense de charger sur le
tillac, d'après les besoins du commerce, et d'en présenter les
propositions dans le cours de la Session prochaine;

3^e

D'ordonner que les marchandises qui, par exception,
peuvent être chargées sur le tillac, pourront l'être doréna-
-vant sans distinction entre les diverses sections du fleuve,
et n'importe que le chargement soit composé, en totalité
ou en partie seulement, de marchandises de cette espèce.

Signé: de Kettner, de Nau, Engelhardt, Verdier,
de Amierlein, Ruhr, Westphal, Président.

Pour expédition conforme
Le Président de la Commission Centrale.

W. Müller
J. P.

Annexe au Protocole N^o XVI.

Niederlande: Die Schwierigkeiten einer Auslegung des Art 62 der Rhein-Schiffahrts-Convention, hinsichtlich der eigentlichen Bedeutung des Wortes "Oberlast" haben vornehmlich in der verschiedenen Bauart der Rhein-Schiffe ihren Grund.

Die einzige Regel, die, nach diessätiger Ansicht, anzunehmen seyn dürfte, und die auch durch den Gebrauch allgemein sanctionnirt ist, würde seyn: diejenigen Güter als verbotene Oberlast zu betrachten, welche ein Schiffer mehr geladen hat, als die zur Deckung der Ladung bestimmten Lücken, in ihrer gewöhnlichen Lage und auf ihrer nagelfesten Stütze ruhend, / von den Niederländischen Schiffen der Tannenbaum genannt: / bergen können, gleichviel ob sich derselbe nur wenig über das Gang-Bort des Schiffes erhebe, oder bis zur Hoche der sogenannten Roef aufgezimmert sey.

Es würde jedoch zu den Vorrichtungen der gewöhnlichen Schiffs-Bescher gehören, zu bestimmen: ob derselbe nicht so hoch angelegt sey, dass dadurch die Sicherheit des Schiffes gefährdet seyn koennte, was bei sehr leicht gebauten Schiffen nicht aus dem Auge verloren werden darf.

Es wird hierbei von der Ansicht ausgegangen, dass das Verbot: mit Oberlast zu fahren" gehandhabt bleiben müsse, ein Verbot, das bei der natürlichen Neigung des Schiffers, seinen Gewinn so viel moeglich zu vergrössern, ohne Zweifel als durchaus begründet und nothwendig erscheint. Um die Zweckmaessigkeit oben-erwähnter Regel nacher darzuthun, können die Bemerkungen dienen:

1^o dass

1.^o) dass dadurch der Unterschied verschwinden würde, welcher unwiderrsprechlich zwischen dem französischen und dem deutschen Texte der Convention besteht, denn "Charger sur le tillac" drückt nicht den Begriff des deutschen "mit einer Oberlast fahren" aus, da ein Schiffer, der die Lukken willkürlich erhöht hat, allerdings mit Oberlast fahren würde, ohne dass man sagen könnte, er habe auf das Verdeck des Schiffes geladen.

2.^o) dass dadurch das Interesse der Schiffer mit dem des Handels vereinigt würde; denn wird dem Schiffer ausdrücklich erlaubt: wie diess jetzt stillschweigend geschieht: seine Lukken so hoch zu legen, als der Roef seines Schiffes, oder auch in einzelnen Fällen mehr oder minder hoch, je nachdem es, nach dem Urtheile der Schiffsbescher, mit der Sicherheit des Schiffes vereinbarlich ist; so gewinnt derselbe dadurch einen ansehnlichen Ladungsraum, der durch einen festen hölzernen Verschlag gehörig begrenzt und gedeckt ist, und daher die noethige Garantie für die trockene und sichere Ubergung der Güter anbietet, die Plombirung des Schiffes erleichtert, und die Schiffer hindert ihre Stiche zu überschreiten.

3.^o) dass eine solche Bestimmung auch einer allgemeinen Erlaubniss, bis zur Höhe der Roef zu laden, vorzuziehen seyn würde, da es Schiffer giebt, die keine Roef haben, und die jetzt auf die angedeutete Weise ihre Lukken erhöhen.

Dies, was die Regel betrifft.

Die Ausnahmen von dem Verbote anlangend, so ist von dem Badischen Bevollmächtigten der Vorschlag gemacht worden, dem auch der Hessische und Französische Bevollmächtigte beigetreten sind, die Entscheidung wegen Zulassung von Oberlast, für jeden einzelnen Fall, besondern Beamten zu übertragen, welche dazu in jedem Rhein-Hafen anzustellen wären, wie deren bereits zu
Strasburg

Strasburg und Neu-Trarstadt unter dem Namen von
"Fertiger" vorhanden wären.

Wie sehr auch eine solche Einrichtung sich auf den
ersten Blick als nützlich anzuerkennen scheint, so zeigt
doch eine nähere Prüfung, dass dieselbe, wenigstens hier
zu Lande, unnöthig seyn würde.

Denn abgesehen davon, dass es sehr schwer seyn dürfte,
überall Leute zu finden, die mit hinlänglicher Unparthei-
lichkeit die nöthige Einsicht vereinigen, um richtig zu
bestimmen, was bei Fahrten eines und desselben Schiffes
über fast den ganzen Rheinstrom, überall und unter
allen Umständen, als nicht Gefahr bringend zu betrachten
sey, so würde dadurch.

1.) Gehalg den Schiffen eine neue Geld-Contribu-
tion zugezogen werden.

2.) müsste man doch solchen Anstellungen einige allge-
meine Vorschriften geben, um zu verhüten, dass nicht das,
was in dem einen Uferstaate zugelassen würde, in dem
andern verboten und bestraft werden könnte. Dann
aber würde man wieder auf dieselben Schwierigkeiten
wie jetzt stossen.

Wären aber solche Vorschriften einmahl angenommen,
so könnte auch ihre Ausführung sehr flüchtig den Ober-
ämtern bei den Rhein. Zoll-Ämtern übertragen werden,
so dass die Anstellung von besondern Beamten überflüssig
wäre!

Es dürfte daher vorzuziehen seyn, der Ansicht des Preuss.
-ischen und Bayerischen Bevollmächtigten beyzutreten,
welche beide sich gegen die Aufhebung des Verbots erklärt,
jedoch, wenigstens der erstgenannte, vorgeschlagen haben,
die Liste der von diesem Verbote ausgenommenen Arti-
kel zu erweitern, wobei, nach diessseitiger Ansicht,
es sich immer verstände, dass die Verladung dieser
Artikel als Oberlast, mit Gutheissung der Betheiligten
statt finden müsse, wie solches auch in einem der Supple-
-mentar

mentair. Artikel zur Rhein-Schiffahrts-Convention bestimmt worden. Ohne Zweifel verdient auch eine solche Vermehrung der Ausnahmen, in vielen Hinsichten, den Vorzug vor einer allgemeinen Erlaubnis, Güter, welche ohne Nachtheil dem Witterungs-Wechsel blosgestellt werden können, als Oberlast zu laden, weil hierdurch der Willkür der Schiffer zu viel Spielraum und zu grossen Missbräuchen Veranlassung gegeben würde.

Bedenfalls aber wäre eine der Bestimmungen des ebenerwähnten Supplementair Artikels zu modificiren, diejenige nämlich, wonach die von dem Verbote ausgenommenen Artikel nur dann als Oberlast verladen werden dürfen wenn die ganze Ladung aus solchen Artikeln besteht.

Auch von dieser Regel werden überall Abweichungen nachgesehen, und darum scheint es sowohl das Interesse des Handels, als das der Schiffer zu erheischen, ausdrücklich zu gestatten, dass alle Ausnahme-Artikel, wie solches schon für Baumwolle der Fall ist, in allen Fällen als Oberlast verladen werden dürfen.

Da das Verbot des Art. 62 der Convention, wie der Preussische Bevollmächtigte sehr richtig bemerkt hat, mehr der Sicherheit der Güter, als der der Schiffe wegen erlassen ist; so dürfte es auch nicht nöthig seyn, die Schiffer beim Laden von Gütern, welche von jenem Verbote ausgenommen sind, noch gewissen Beschränkungen zu unterwerfen, wie z. B. den Oberlast auf solche Weise zu laden, dass der Steuermann jederzeit darüber hin sehen könne, was in den meisten Fällen alles Laden von Oberlast unmöglich machen würde.

Es würde sehr schwer, selbst unmöglich seyn, in ein allgemeines Reglement alle dergleichen Details aufzunehmen; das einrige was etwa zu verbieten seyn dürfte, wäre Oberlast auf die Gangborde des Schiffes zu legen, da diese immer frey seyn müssen. Doch alle
alle

alle solche Einzelheiten sind am füglichsten der Vorsich-
tigkeit der Schiffer zu überlassen, welche nach allgemei-
nen Rechtsprincipien, und insonderheit nach Art: 56 &
64 der Rhein-Schiffahrts-Acte, für den durch ihre
Schuld verursachten Schaden verantwortlich sind.

Was endlich die Schwierigkeiten betrifft, welche
eine strikte Handhabung der Bestimmungen des
Art: 62 und des erwähnten Supplementair-Artikels
hinsichtlich der ungedeckten Schiffe oder grösseren
Nachen haben könnte, so ist nicht aus dem Auge zu
verlieren, dass kein vorsichtiger Handelsmann Güter,
die dem Verderben durch Witterungs-Wechsel aus-
gesetzt sind, in solche Fahrzeuge verladen wird; die
meisten Güter, die nicht in diesem Falle sind, sind auch
bereits im mehrerwähnten Supplementair-Artikel an-
geführt, und können daher in offene Schiffe als
Oberlast geladen werden; aber auch in dieser Hinsicht
würde eine wünschenswerthe Vermehrung der Aus-
nahmen die etwa bestehenden Schwierigkeiten be-
deutend vermindern.

Baden:

Indem der Bevollmächtigte sich auf die in dem
Protocoll No IX der vorjährigen July-Sitzung
abgegebene Erklärung bezieht, spricht er den Wunsch
aus, dass auch diejenigen Herrn Bevollmächtigten,
welche nicht schon dem in gedachtem Protocoll enthal-
tenen Grossherzoglich Badischen Antrage wegen Auf-
stellung von Sachverständigen zur Prüfung der Ober-
last beigestimmt haben, sich gleichfalls darüber näher
erklären moechten.

Bei der auf der einen Seite immer deutlicher hervor-
tretenden Schwierigkeiten den Begriff der Oberlast abso-
lut festzustellen, und bei dem auf der andern Seite
sich stets mehrenden Klagen über häufige und harte
Bestrafungen, welche so lange die gegenwärtige
Ungewissheit

Ungewissheit fort dauert, nicht ausbleiben können, möchte der gedachte Vorschlag wohl als der passendste Ausweg erscheinen, und der Bevollmächtigte kann denselben daher nur wiederholt zur allseitigen Annahme empfehlen.

Nimt im Wesentlichen auf seine Abstimmung in dem IX Protocoll vom 11^{ten} Julij v. J. Bezug.

Wie zweckmässig auch die von verschiedenen Seiten versuchten Umschreibungen und nähere Bestimmungen des Verbots einer zu führenden Oberlast für einzelne Stromstrecken seyn mögen, so passen sie doch nicht auf alle, passen nicht auf die, unter Bedingung der Gegenseitigkeit, zur Rhein-Schiffahrt Traktaten gemäss zulässigen Fahrzeuge der Neben-Ströme, die wegen deren Theilweisen Untiefen und zu vermindernenden Tiefgangs, aufgezimmerte Bedachungen und Verdecke nicht wohl führen können.

Die grosse Verschiedenheit in der Beschaffenheit des Strombettes und der Wasser-Masse desselben, die dadurch bedingte gänzliche Verschiedenheit in dem Bau der Schiffe auf den einzelnen Strom-Strecken, auf welche selbst die abweichende Art des Bergzugs namentlich auf dem Ober-Rheine durch Menschen, von Einfluss ist, selbst in dem einzelnen Falle die Natur und Zusammensetzung der Güter, woraus die Ladung besteht, bewirken, dass dem prüfenden Blicke eines Sachverständigen die nämliche Oberlast auf dem einen Fahrzeuge und Stromgebiete als unschädlich erscheinen kann, welche auf einem andern Fahrzeuge und Stromgebiete als bedenklich, ja gefährlich anzusehen wäre.

Man ist desshalb der Ansicht:

I, dass das Verbot einer Oberlast, als Regel, allerdings aufrecht zu erhalten, dass aber

II, den

II, den nach Art. 53 der Convention in jedem Hafen aufzustellenden vereideten Sachverständigen, deren mindestens zwei sein müssten, die Befugnis zu ertheilen wäre, davon Ausnahmen zuzulassen, und deshalb, mittelst eines Supplementär-Artikels, dem 1^{ten} Absatze des Art. 62 der Rhein-Schiffahrts-Ordnung einzuschalten wäre: "Mit einer Oberlast, die nicht vorgängig von den gemäss Art. 53 in jedem Hafen aufzustellenden vereideten Sachverständigen für zulässig erkannt worden, auf dem Rheine zu fahren ist verboten."

III, Würde auf diese Idee eingegangen, so würde alsdann noch reglementarisch die Anordnung zu treffen sein, dass den Haupt-Befrachtern Gelegenheit gegeben werde, der Untersuchung der Sachverständigen beizuwohnen und ihre allenfallsigen Einwendungen gegen die von dem Schiffer gewünschte oberlästige Verladung vorzubringen.

Gegen die Entscheidung der Sachverständigen würde Rekurs an den Hafen-Commissär oder Hafen-Polizey-Beamten statt finden, der in letzter Instanz auch bei getheilter Ansicht der Sachverständigen, entscheide, die erfolgte Entscheidung würde in jedem Falle in das Schiffs-Revisions-Buch eingetragen.

IV Jedenfalls ist man auch diessits geneigt durch Erweiterung der Ausnahmen von dem Oberlast-Verbot, und respective Beseitigung der Bedingung des II^{ten} Supplementär Artikels: dass die ganze Ladung aus solchen Ausnahms Gegenständen bestehen müsse, bei den geeigneten Ladungs-Objecten, zu helfen. Formell setzt diess jedoch allseitige Ratification voraus.

Nassau: Bezieht sich auf seine Erklärung im 9^{ten} Protocoll der vorjährigen July-Session und bemerkt weiter: Bei der grossen Verschiedenheit der Gegenstände, die auf dem Rheine transportirt werden, und bei der Ungleichmässigkeit der zu diesem Transporte gebraucht werden-den Schiffe, ist die nähere Bezeichnung dessen, was als verbotswidrige

verbotswidrige Oberlast angesehen werden soll, äusserst schwierig. Bei Vorschriften, welche hinsichtlich der Construction der Schiffe selbst gegeben werden sollen, ist die grösste Vorsicht nöthig; indem nicht nur die besondern Verhältnisse der verschiedenen Strom-Strecken, eine eigenthümliche Construction der auf ihnen gewöhnlich vorkommenden Schiffe verlangen sondern auch diejenigen Schiffe, welche aus Neben-Strömen in den Rhein einlaufen so eingerichtet seyn, müssen, dass sie auf diesen Neben-Strömen leicht fortkommen können, was z. B. in manchen Fällen mit einem festgezimmerten Verdeck nicht wohl geschehen kann, weil bei seichtem Wasser ein häufiges Umladen und Lichten erforderlich ist. Uebrigens ist man diessseits sehr bereit zum Zustandekommen eines Einverständnisses mitzuwirken, wodurch Erleichterungen für den Schiffer hinsichtlich des Verbots der Oberlast herbeigeführt werden.

Preussen: Damit die bisher vorgekommenen Missverständnisse sich nicht wiederholen, wäre authentisch zu erklären, dass die Worte des deutschen Textes der Convention S. 62, "mit einer Oberlast auf dem Rheine zu fahren ist verboten" nichts anders besagen sollen als was der Französische Text ausgedrückt hat, nämlich: "Waaren auf das Verdeck zu laden ist verboten." Es sind aber als Waaren, die sich unter Verdeck befinden, auch diejenigen zu betrachten, welche von einer festgezimmerten Bedachung eingeschlossen sind, gleichviel ob zwischen dieser und dem eigentlichen Schiffs-Raume ein Verdeck vorhanden ist.

[Ob die Dimension dieser Bedachung mit der Tragfähigkeit des Schiffes in gehörigem Verhältniss stehe, ist Gegenstand der nach S. 53 der Convention vorzunehmenden Prüfung.]

Dagegen ist es eine Überschreitung des Verbots, wenn die Ladung an Stellen, wo das Verdeck weggebrochen ist, über dessen

deren Höhe hinausragt.

Auf Fahrzeugen, welche mit keinem Verdecke oder keiner festgezimmerten Bedachung versehen sind, darf die Ladung höchstens 3 Fuss das feste Gebörd übersteigen und muss jedenfalls durch Bretter oder Thier-Tücher, welche mit Tauen befestigt sind, geschützt seyn.



erst
der
en,
sie
cken.
hn.
h
len
sie
ren,
mer.
ei
hten
bereit
rit-
ffer
rt

nd.
u
ention
sichts
xt
len
iter
welche
sind,
Schiff.

Trag-
tehe,
rxu-

La-
über