

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Protocole de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. 1833-1869 1839

21 (26.7.1839) Annexe (Deutsch)

Annexe II du Protocole N^o XVI
du 26 Juillet 1839.

Die Schleppschiffahrt ist nicht nur im Allgemeinen kostspieliger als der Gebrauch des Leinpfades, sondern leistet auch, so wie sie jetzt beschaffen ist, nicht das, was nur schlüssigen und regelmässigen Beförderung der Waaren zu wünschen ist. In Ansehung der Kosten haben die auf dem Preussischen Rheine gemachten Versuche ergeben, dass die wirklichen Kosten der Schleppschiffahrt ungefähr das Doppelte von dem betragen, was für das Fortschaffen durch Pferdekraft entrichtet wird. Vergleicht man die wahrscheinlichen Kosten des Pferdewagens an der Waal einschließlich des Verlustes für Verschleiss der Leinen u. s. w. mit dem Schlepplohn nach dem jetzt für die Strecke von Gorcum nach Lobith geltenden Tarife, so gelangt man zu dem Resultate, dass ausser dem Abonnement letzteres theurer ist, im Abonnement die Ausgaben sich ziemlich gleich stehen. - Von einem grossen Theile der Schiffer kann aber die Schleppschiffahrt nicht benutzt werden. Fahrzeuge, welche in der Thalfahrt, Kohlen, Steine, Loh, Hobel und gewöhnliche landwirthschaftliche Producte geladen haben, und hin zu Berg zurückkehren, sind ausser Stande den Schlepplohn, welcher für eine Tragfähigkeit von 100 Lasten zwischen Gorcum und Lobith 138 Kth beträgt, zu erschwingen. - Könnten diese, wenn auch nur auf den weniger breiten Stromstrecken, wo sie dem ungünstigen Winde nicht ausweichen können, den Leinpfad benutzen, so würde ihnen dadurch schon wesentlich geholfen seyn.
Es

Es sind nur 3 Schiffschiffe vorhanden: der *Pho*
Hercules, *Simson*, letzteres oft dienstunfähig.
Ausnahmsweise verrichten einige andere Damp-
schiffe z. B. die Stadt Düsseldorf und der Ludw.
dieser Dienst. Bei dieser geringen Zahl sieht
sich genöthigt einem Boote nicht nur mehr Schiffe
anzuhängen, als es in mässiger Geschwindigkeit fort-
bringen vermag, sondern auch dasselbe Boot stü-
ckenweise wieder umkehren zu lassen um an-
dere Schiffe herbeizuführen bis dahin die ersten liegen
blieben müssen. Auf diese Art wird die Reise
von Rotterdam nach Lobith, die in regelmässiger Fahrt
in 3 kleinen Tagen vollbracht werden kann, auf
5 bis 6 Tage verlängert. - Bedeutender wird dieser
Verlust noch, wenn ein Schiff fertig wird, nach-
dem das Schleppboot bereits abgefahren ist
oder wenn ein Amsterdamer Schiff kurz vor
dem Ankommen eines Schleppbootes auf der Waal ankömmt.
Die Schiffer klagen aber nicht nur über die
Unzuverlässigkeit und Unzulänglichkeit der Einrichtung,
sondern auch über manche reglementarische Be-
stimmungen. - Dahin gehört besonders der grosse Vor-
zug, welchen die Beurtschiffe durch einen Rabatt
von 50% geniessen für den Fall, dass sämtliche
Schiffe der nämlichen Beurt für das ganze Jahr
abonnirt sind. Schiffe die nicht zu einer Beurt
gehören, können nur einen Rabatt von 35% im Ueberschuss
des Abonnements erlangen. Diese grundsätzliche
Bevorzugung der Beurtschiffer, bei einer so hohen
Ersätze des Leinpfades bestimmten und von der
Regierung geleiteten Anstalt, scheint eben so sehr
mit den Bestimmungen der Convention im Widerspruch
zu stehen, als sie nachtheilig auf die
Ganze der rheinischen Frachtschiffahrt zurückzuführen.
Zur Anmeldung des Abonnements wird eine peremptoria
Frucht

Frist in den ersten Monaten des Jahrs angesetzt,
welche unter den dabei erfordernten Formalitäten,
z. B. der namentlichen Angabe der Schiffe und
der Schiffer, nicht immer eingehalten worden
kann.

Die Erwähnung einiger von den Fällen, welche
dem Schifferstande zu Klagen Anlass gegeben
haben, und im Wege der Beschwerde zur
Kenntniß der preussischen Regierung gelangt
sind, wird zur näheren Begründung der ge-
sagten geruhen.

Unter dem 9^{ten} Februar 1837 wurden die beiden
ersten rheinischen Seeschiffe "der Rhein und der
Kronprinz" beim Rhein. Koll. Amte zu Gorcum,
als der dazu beauftragten Behörde zum Abonne-
ment: welches bis zum 15^{ten} Februar offen stand,
angemeldet, worauf unter dem 14^{ten} eisdem die
Antwort erfolgte: dass man darüber die Ent-
scheidung des Departements von de nationels Nyver-
heid nachgesucht habe. Diese Entscheidung
erfolgte jedoch nicht eher, als auf nochmalige Nach-
frage und zwar erst am 26^{ten} October näml. T. als
sich "der Rhein" schon in See befand und im
Begriffe war, nach dem Rheine zurückzukehren. -
Sie lautete:

"dass der Schlepplienst auf der Waal nur für
Flusschiffe eingerichtet sey, dass mithin gedachter 2.
Schiffe als Seeschiffe nicht zum Abonnement zu-
gelassen werden könnten."

In dieser Lage der Verhandlung wurde "der Rhein"
am 5^{ten} Januar 1838 bei Gorcum von Frost über-
rascht und bot alles auf um nach einem preussischen
Hafen zu gelangen. Der Schlepplienst wurde ihm
zwar nicht versagt, aber nicht im Abonnement son-
dern gegen Entrichtung des vollen tarifmässigen
Betrages

Botanus. - Der Eile wegen ersuchte der Capitän den Führer des Schleppschiffes, seine Fahrten des Morgens früher anzufangen, des Abends später zu beendigen, nicht noch mehr Schiffe anzuhalten, u. s. w. Seine Bitten wurden mit der Drohung erwidert: das Seeschiff loszuwerfen und sinken zu lassen. - Da der Capitän sah, dass er sein Ziel bei einer solchen Behandlung nicht erreichen könne, fand er sich genöthigt, sein Schiff nach Gorcum zurückschleppen zu lassen um dort Winterlager zu halten. - Ueber den Vorgang hat der Capitän am 9^{ten} Februar 1838 vor dem Notar Boonager zu Gorcum eine Erklärung abgegeben und gegen die ihm wiederfabrende Behandlung Protest eingelegt.

Zwar hat das Königlich Niederländische Gouvernement durch eine Declaration seines Schleppdienst-Reglements vom Jahr 1838 die Zulassung der Seeschiffe verordnet und zwar unter der Bedingung, dass von ihnen 10% mehr ab von Flusschiffen entrichtet werde, allein der ebenbeschriebene Vorgang hat besonders dazu beigetragen, dem rheinischen Handelsstande die Nachtheile seiner Abhängigkeit von einer unvollständig organisirten Schleppschiffahrt und den Mangel eines Leinpfades, dessen Benutzung jedem gestattet ist, fühlbar zu machen.

Am 19 September 1838 sollten die gehörig angemeldet und eingeschriebenen Schiffe des Capitäns Meester und der Schiffer P. A. H. Kock und J. J. Duitz von Rotterdam weggeschleppt werden. Zur Dienststunde um 11 Uhr Vormittags war bloß das Fahrboot vorhanden, das nur Kock wegbringen konnte; Duitz und Meester wurden erst um 3 Uhr Nachmittags angehängt und nach Dortrecht gebracht. Am 20^{ten} blieben diese beiden aus Mangel eines Bootes bis zum Nachmittag liegen und

und segelten dann nach Gorcum. - Das Schleppschiff "Stadt Anheim" fuhr an ihnen vorbei, und wollte sie ihres Ansuchens ungeachtet, nicht anhängen, unter dem Vorwande, vom Kohlen-Vorrathe entblösst zu seyn, obgleich ein Schiff in der Nähe war, das Kohlen für die Dampfschiffahrt-Gesellschaft an Bord hatte. Am 21^{ten} fuhr auch das Fährboot zurück und alle drei Schiffe mussten liegen bleiben, bis zum 22^{ten} gegen Mittag. - Deutz und Meeske segelten darauf bis Curen, wo das Schleppschiff "Samson" herankam und nicht allein die Rotterdammer, sondern auch noch ein, nach dem 21^{ten} eingeschriebenes Amsterdamer Schiff, aufnahm. - Da die Fahrt sehr langsam voranging, und bei dem stark fallenden Wasser Gefahr vorhanden war, dass die seichten Stellen unter Deuten nicht mehr passiert werden könnten, ersuchten die Schiffer den Capitän des Schleppschiffes, dem Art. 6 des Reglements zufolge, das zuletzt aufgenommene Schiff abzuwerfen, jedoch vergebens. Am 23^{ten} wurden sämtliche Schiffe bis zum Haarweenernischen Monck gebracht, wo endlich der Amsterdamer losgelassen wurde; Deutz und Meeske kamen nach Fort St. Andre', wo der "Samson" aller Einreden ungeachtet zurückfuhr, um andere Schiffe nachzuholen. Im Ganzen dauerte die Reise von Rotterdam bis Lobith 7 Tage.

Die Amsterdamer Schiffer, wenn sie des niedrigen Wasserstandes nicht über den Rhein fahren können und deshalb über die Waal schleppen wollen, müssen gewöhnlich einige Tage in Gorcum auf das Schleppschiff warten, und sind auch dann noch immer in Gefahr, nicht aufgenommen zu werden. Schiffer H. Claasen kam am 11^{ten} November Morgens 8 Uhr

8 Uhr zu Gorcum an, wo ihn erst am 12^{ten} des Monats
mittags 3 Uhr das Dampfschiff "Stadt Düsseldorf" an-
langte. Am 13^{ten} wurde er schon um 10 Uhr Morgen
unter Bommel losgeworfen, weil der Schlepper
schwach war; den ganzen 14^{ten} musste er liegen bleiben.
Am 15^{ten} nahm ihn zuerst die "Stadt Strenheim" auf, die
ihn später, wieder mit zweistündigem Aufenthalt,
dem "Simson" übergab. Die Preise von Gorcum
bis Cöln, obgleich beständig geschleppt wurde, dauern
10 Tage. Vertragsmäßig ist die Lieferzeit von Am-
sterdam bis Cöln, wenn über die Waal geschleppt
wird, auf 12 Tage festgesetzt.

Am 23^{ten} November fuhr W. Claasen zu Rotter-
dam aus dem Hafen; erst am 24^{ten} Nachmittags
nahm ihn das Dampfschiff "Ludwig" an, brachte
ihn am 25^{ten} nach Gorcum, wo es aus Mangel an
Kraut, Claasen und noch 3 andere Schiffe, liegen
lassen musste.

Einer der auffallendsten Beweise von der schlech-
ten Einrichtung des SchleppeDienstes, ist aber im Mo-
nat April vorgekommen. Am 31^{ten} März c. soll-
ten durch das Schleppschiff "Simson" die Schiffe
"cordia" von 140 Lasten des C. Bissinger nach Mann-
heim "Mein Vergnügen" von 90 Lasten des J. Brilow
er nach Frankfurt, "Hermann" des H. Linx von 90
Lasten nach Mainz "Gunst en Vlijt" von 217 La-
sten des H. Kock nach Cöln und "Aurora" 90 Lasten
des J. W. Wilson nach Urdingen, von Rotterdam
weggeschleppt werden. Um 11 Uhr fuhren zuerst
Linx und Kock ab; wegen des starken Ostwindes
wurde Linx schon in Pathausreck abgeworfen, - Kock
nach Spanjes-Dijck gebracht, Linx nachgeholt
und am Abend fuhr das Boot zurück, um
die 3 andern Schiffe nachzuholen. Am 1^{ten} April
Morgens 8 Uhr wurden Linx und Kock angemacht
nach

nach 2 Stunden jener abgeworfen, dieser an den
Ort gebracht, dann Linn nachgeholt und bis
Dordrecht geschleppt, um 5 Uhr Kock angemacht
und nach Papendrecht gefördert, darauf Linn und
Wilson nachgeholt und endlich kehrte der Schlep-
per zu den übrigen Schiffen zurück. Am 2^{ten}
kam erst Nachmittags 2 Uhr der "Hercules" an
und brachte Kock nach Slidrecht, worauf er
zurückfuhr. - Am 3^{ten} brachte der "Hercules" den
Linn nach Slidrecht, dann ihn und Kock nach
Gorcum; eben dahin den Wilson allein. - Die
Schiffer baten nun, der "Hercules" möge bei ihnen
bleiben; und der "Simson" den Bissinger und Bril-
meier nachholen; aber der "Simson" kehrte, von
der Maatschappij erhaltene Befehle vorschiekend,
nach Rotterdam zurück und der "Hercules"
fuhr nach Slidrecht, von wo er am 4^{ten} Mor-
gens um 9 Uhr zurückkehrte, Linn und Kock bei
fortwährendem Ostwinde bis Brakel brachte und
dann schon um 3 Uhr umdrehte. Am 5^{ten} brach-
te dasselbe Schlepsschiff Linn und Kock von Mor-
gens 7 Uhr bis Mittags 1 Uhr nach Bommel und
am 6^{ten} von Morgens 6 Uhr bis 11 Uhr nach Fort
St. Andries, mithin schleppte es sie an beiden To-
gen kaum ein Drittel der Zeit die benutzt wer-
den konnte. Am 7^{ten} wurden zuerst Bissinger,
Wilson und Brilmeier von Rossum nach Thiel
geschleppt, dann Linn und Kock nachgeholt und
zu Thiel noch obendrein ein leeres Kohlschiff
angehängt. - Nach einigen Stunden mussten ab-
ber Bissinger und Brilmeier losgeworfen werden;
die übrigen kamen Nachmittags 4^{ten} in Leuven
an, von wo das Schlepboot den Zurückgeliebenen
entgegen fuhr. Am 8^{ten} Morgens 6 Uhr wurden
zuerst Linn und Kock fortgebracht gegen 1 Uhr
fuhr

fuhr das Schlepsschiff "der Rhein" zu Thal vor
bei den übrigen entgegen. Anstatt nun die
anhängenden Schiffe vorläufig noch weiter
schleppen durfte auch der Hercules sogleich
um, "der Rhein" kam erst um 3 Uhr an
und die 6 Schiffe nach Soenen. Am 9^{ten}
schleppte er sie bis Groeiland, wo er Bissinger
und Brilmeijer laswarf, dann die andern
erst nach Petershoek und am Abend alle
zusammen nach Millingen brachte. Am 10^{ten}
waren sie um 7^{1/2} Uhr in Lobith und um 1 Uhr
in Emmerich. - Somit hatte also die Reise von
Rotterdam nach Emmerich 10^{1/2} Tag gedauert,
da sie ohne den unnöthigen Aufenthalt, trotz
des Gegenwindes, bei weitem nicht die Hälfte
dieser Zeit hätte dauern dürfen.

Die Amsterdamer Rangschifferin W^{te} Engel
sah sich am 4^{ten} December 1838 durch die Besorg-
niss vor dem Eintreten des Frostes genöthigt, so
schleunig als möglich nach Emmerich zu eilen.
- Diese Verlegenheit benutzte das Schlepsschiff
und lies sich von Spijk bis Emmerich 40 Cents
per Last bezahlen, während regelmässig von
dem entfernteren Lobith bis Emmerich nur
30 Cents erlegt werden; für die Fahrt nach
aber wurde nach Ausweis des darüber aufgenom-
menen Protestes statt des gewöhnlichen Satzes
von fl. 3. das doppelte gefordert.

Die Commission des kölnischen Schiffahrts. Ver-
eins meldete in Gemässheit des Reglements
Schiffe ihrer Rotterdammer Priehfahrt vor dem
15^{ten} Februar 1837 an, mit dem Vorbehalte der
angestellten Schiffer und die Ladungsfähigkeit je
des Schiffes später genau zu bezeichnen. - Sie er-
hielt darauf den Bescheid, dass dem departement

vor de nationale Nijverheid Anzeige davon gemacht sey.
Ofters wiederholter Anfragen ungeachtet erfolgte kei-
ne Entscheidung. - Die kölnischen Rangfahrten wur-
den unterdessen für 1834 vollständig regulirt und in
die Rotterdammer Fahrt 4 neue Schiffer an die Stelle
von eben so viel Ausgewählten angestellt. - Zwei
der ersteren, Oswald Herberich und F. F. Brillmeyer,
traten in der Voraussetzung, dass sie im Abonnement
einbegriffen seyen, in Rotterdam in Ladung. - Ihre
Schiffe wurden auch von dort aus ins Schlepptau ge-
nommen, bei ihrer Ankunft in Gorcum wurden sie
aber nur Fahlung des vollen Schlepplohnes ange-
halten weil sie nicht in der vorigen Beurt ange-
stellt gewesen, auch vor dem 15^{ten} Februar nicht
namentlich angemeldet worden seyen. - Da man also
den 4 neu angestellten Schiffern die Vortheile des
Abonnements nicht gewähren wollte, so blieb nichts
andere übrig als dieselben zu Segeltouren zu verwen-
den. Schiffer P. Hartmann, einer derselben legte
sich also als Segelschiffer zu Rotterdam in La-
dung während sein älterer Mitschiffer G. J. Willem-
sen eben davelbt in der Schlepptour lud. Als letzterer
zu Gorcum ankam, wurde ihm bedeutet, dass man
ihm nur 35 nicht 50 % am Schlepplohn nachlassen
könne, weil der Verein zu dem er gehöre auch Se-
gelschiffer in sich begreife, mithin nicht alle Glie-
der desselben in das Abonnement aufgenommen seyen.
Vorgänge dieser Art thun dar, wie schwer die
Erfüllung der reglementarischen Bestimmungen ist
um der Vortheile des Abonnements theilhaftig zu
werden, und wie drückend sie für diejenigen Be-
theiligten sind, gegen welche rücksichtslos auf die
Beobachtung der vorgeschriebenen Formalitäten ge-
halten wird. Es erregen derartige Erschwerungen um
so grösseres Missvergnügen, als die Commission des
kölnischen

kollnischen Schifffarts-Vereins bemerkt haben,
dass nicht durchgängig mit gleicher Strenge verfahren
wird; namentlich sollen zu derselben Zeit, wo die
Cöln's. Rotterdamer Beurt.-Fahrt die dargestellte
Behandlung wiederfuhr, die nur Rangfahrt von
sichen Leopoldshafen und Niederland gehörigen Schif-
fer zum Abonnement im Laufe des Jahrs 1835
angenommen worden seyn, obgleich sie vor dem 15
Februar namentlich angereizt worden waren.

183
Mission
N: XX

Profe
Lun
mercep
navig
mode
vier