

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Protocole de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. 1833-1869 1847**

17 (31.8.1847) Annexe (Deutsch)

## Annexe au Protocole Nr. XVII de 1847.

**Hessen.** Der §. 4 der durch den Supplementarartikel X. zum allgemeinen Regulativ für die gleichförmige Aichung der Schiffe auf dem Rheine erhobenen Bestimmungen (Anlage 3. des Protokolls Nr. XIII. von 1837) schreibt vor, dass, wenn die Aichberechnung ein grösseres Gewicht ergiebt, als das Manifest des Schiffers, dieser Mehrbefund nach der Aiche jedesmal mit zur Verzollung angesetzt werden soll. Dieser erhobene Rheinzoll von dem Mehrbefund soll späterhin wieder zurückbezahlt werden, wenn der Schiffer, sey es durch Revision der Aiche oder durch Verification bei der Ausladung einen genügenden Beweis darüber beibringt, dass er durch die Erhebung des Rheinzolles nach der Aiche prägravirt worden ist. Die strenge Ausführung dieser Vorschrift bezüglich der Verzollung des durch die Aichberechnung ermittelten Mehrbefundes führt zu Härten gegen die Schiffer und zu Prägravationen, welche durch das hiergegen an die Hand gegebene Mittel nur in seltenen Fällen wieder ausgeglichen werden können.

Die Aichung eines Schiffes kann nämlich auch bei der grössten Sorgfalt nie mit einem solchen Grad von Genauigkeit geschehen, dass der hierdurch ermittelte kubische Inhalt der einzelnen Decimeterschichten mit dem entsprechenden Gewicht der Ladung ganz genau übereinstimmt; bei grösseren Schiffen beträgt der Unterschied immer bis zu 50—60 Centner mehr oder weniger. Während einer längeren Reise versenkt sich der Schiffskörper durch das Einsaugen von Wasser von aussen immer mehr. Fährt ein solches Schiff bei Regen oder feuchter Witterung, so wird durch die Nässe des Segel- und Tauwerks, und durch das Anziehen der Güter selbst, die Einsenkung des Schiffes noch vermehrt werden. Auf diese Weise werden auch bei ganz unveränderter Ladung bei den zuletzt berührten Rheinzollämtern häufig grössere Tiefgänge von einigen Centimetern gefunden, als bei der ersten Aichaufnahme am Ort der Einladung, und es muss nach dem angeführten Regulativ der Mehrbefund an Gewicht zur Verzollung angesetzt werden, obgleich die feste Ueberzeugung vorliegt, dass der Schiffer diese Quantität nicht geladen hat.

Die Beibringung einer amtlichen Bescheinigung durch die Schiffer, dass bei der Ausladung an Gewicht nicht mehr gefunden worden, als in dem Manifest declarirt war, ist mit Weitläufigkeiten und Schwierigkeiten verbunden, da nicht alle Ladungen in Orten mit

öffentlichen Waaganstalten ausgeladen, viele Güter bei der Ausladung gar nicht gewogen werden, und die Ausladung auch nicht immer auf einmal, sondern in mehreren Zwischenorten geschieht.

Die Ermittlung des Gesamtgewichts einer Ladung durch die Aichaufnahme und Aichberechnung erscheint demnach nicht als ein absolut zuverlässiges Verificationsmittel, sondern nur als ein Controlmittel, um bedeutendere Abweichungen von der auf die Frachtbriefe gegründeten Declaration zu entdecken. Bei den angeführten Eigenthümlichkeiten dieses Controlmittels dürfte es daher nur in der Rücksicht auf Billigkeit gegen die Schiffer gegründet seyn, dass eine gewisse Fehlergrenze von etwa 5% der declarirten Ladung als Maximum in der Art angenommen werde, dass innerhalb derselben in unverdächtigen Fällen, wo der Mehrbefund durch die Aichberechnung augenscheinlich von den obenangegebenen Ursachen herrührt, dieser ausser Acht gelassen, und erst bei Ueberschreitung jener Grenze der Mehrbefund zur Verzollung angesetzt werde.

Der Grossherzoglich Hessische Bevollmächtigte ist beauftragt, diesen Gegenstand zur Herbeiführung eines gleichförmigen Verfahrens der Rheinzollämter hierunter, in der Central-Commission zur Verhandlung zu bringen, und auf Erlassung einer drossfallsigen Vorschrift, wie hiermit geschieht, den Antrag zu stellen.

geschien, dass der hierdurch ermittelte kubische Inhalt der ein-  
zelnen Deckschichten mit dem entsprechenden Gewicht der  
Ladung ganz genau übereinstimmt, bei grossen Schiffen beträgt  
der Unterschied immer bis zu 100 Centner mehr oder we-  
niger. Während einer längeren Reise versetzt sich der Schiff-  
körper durch das Einsaugen von Wasser von aussen immer  
mehr. Führt ein solches Schiff bei Regen oder feuchter Witter-  
ung, so wird durch die Wasse des Regen- und Tauwerks, und  
durch das Anziehen der Güter selbst, die Einsaugung des  
Schiffes noch vermehrt werden. Auf diese Weise werden auch  
bei ganz unvorbereiteter Ladung bei der zuletzt erwähnten Rhein-  
zollämtern häufige grosse Fortgänge von einigen Centnern  
gefunden, als bei der ersten Abnahme am Ort der Einla-  
dung, und es muss nach dem angeführten Resultat der Mehr-  
befund an Gewicht zur Verzollung angesetzt werden, obgleich  
die feste Ueberschätzung vorliegt, dass der Schiffer diese Quantität  
nicht geladen hat.  
Die Befragung einer amtlichen Beschreibung durch die Schiffer,  
dass bei der Anladung an Gewicht nicht mehr gefunden worden,  
als in dem Manifest declarirt war, ist mit Wohlthätigkeiten und  
Schwierigkeiten verbunden, da nicht alle Ladungen in Orten mit