

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

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

20 (3.9.1847)

Session de 1847.

N° XX.

PROTCOLE

de la

Commission Centrale de la Navigation du Rhin.

En présence des Commissaires ci-après dénommés :

Pour Bade ,	Mr. le Baron de Reizenstein.
» Bavière ,	» de Kleinschrod, Président.
» France ,	» Engelhardt.
» Hesse ,	» Schmitt.
» Nassau ,	» Scholz.
» Pays-Bas ,	» Ruhr.
» Prusse ,	» de Pommer-Esche I.

MAYENCE, le $\frac{3}{14}$ Septembre 1847.

Pilotage.

Reproduction faite du 7^e Protocole de 1846, et la discussion ayant été ouverte à deux reprises sur la question du pilotage, comme sur les Rapports de l'Inspecteur en Chef, dont extrait se trouve joint au présent Protocole, les Commissaires ont déclaré,
Bade, voir pièce jointe Nr. I.

Bavière, voir pièce jointe Nr. II.

France. Le Commissaire ignorait et devait ignorer jusqu'à présent, que ses Collègues de *Bade* et de *Bavière* attendaient de lui l'initiative à prendre pour le Haut-Rhin, et il ne manquera pas de provoquer actuellement les moyens d'arriver au but désiré.

Quant à la proposition de *Hesse*, portant modification de l'Article 59, le Soussigné ne prévoit pas d'empêchement à une solution favorable; mais avant de se prononcer, au nom de son Gouvernement, il lui importe de savoir la base positive qui prévaudra en dernier lieu.

Quant aux bateaux à voiles conduits à la traîne par des remorqueurs à la vapeur, les Rapports des Inspecteurs et des Chambres de Commerce sont à peu près unanimes pour ne pas pouvoir *encore* prononcer leur affranchissement de l'obligation du pilotage.

Enfin, quant aux autres points, le Commissaire de *France* s'est suffisamment déjà prononcé sur la nécessité de dégréver la navigation, des charges par trop onéreuses, qu'en général l'organisation actuelle des pilotes fait peser sur elle.

Hesse, voir pièce jointe Nr. III.

Nassau, voir pièce jointe Nr. IV.

Pays-Bas, voir pièce jointe Nr. V.

Prusse, voir pièce jointe Nr. VI.

Pays-Bas, voir pièce jointe Nr. VII.

Conclusion.

I. Il résulte des votes émis, que la permission de piloter, au retour, les bateaux à vapeur pour voyageurs, circulant à jour et à heure fixes, entre les Stations de *Mannheim*, *Mayence*, *Bingen* et *Caub*, existe déjà de fait, entre *Mayence* et *Mannheim*, et entre *Mayence* et *Bingen*, et que les Etats Riverains respectifs ont annoncé qu'ils étaient disposés à procurer de nouvelles facilités à ces bateaux à vapeur.

La Commission exprime le voeu que les facilités promises soient réalisées le plus tôt possible dans la voie de l'accord réciproque, entre les Gouvernements au territoire desquels les Stations sus-indiquées appartiennent, et que la permission de piloter au retour, soit également rendue applicable aux bateaux remorqueurs, comme à tous autres bateaux à voiles.

II. Il y a accord général sur la nécessité de réduire les taxes des pilotes, en général et partout où le pilotage est encore obligatoire, cependant, sans méconnaître que cette réduction ne peut pas être exécutée d'une manière uniforme pour tout le cours du Rhin, et qu'au contraire, il y a lieu d'y aviser spécialement, pour chaque distance fluviale, en ayant égard aux chargements, aux localités, aux difficultés de la navigation, à la longueur des Stations, à la fréquence de la navigation, et par conséquent en réglant les salaires d'après ce que le pilotage rapporte aux intéressés, — le tout conformément à l'appréciation dont les Etats respectifs resteront juges, mais avec le voeu formel qu'il soit bientôt et réellement avisé par eux à une réduction.

III. Concernant la proposition hessoise d'affranchir de l'obligation du pilotage, les bâtiments portant moins de 600 Quintaux de chargement, et de modifier en conséquence l'Article 59 du Traité, la majorité de la Commission reconnaît un pareil soulagement comme étant très à désirer, surtout appliqué d'une manière générale, et sans le restreindre aux bâtiments de construction moderne: En conséquence les Commissaires de *Bade*, de *Bavière* et de *Nassau* ont été invités à s'interposer de rechef auprès de leurs Gouvernements, à l'effet de les faire consentir à la proposition, et de manière à en porter le résultat à la connaissance de leurs Collègues, par voie de correspondance.

IV. Quant à affranchir les bateaux remorqueurs de l'obligation de prendre des pilotes pour la conduite des bateaux remorqués par

eux, et attendu que la proposition a été contestée de diverses parts, dans l'intérêt de l'ordre de la navigation, et sur la base des avis émis par les autorités compétentes consultées à ce sujet, il y a lieu, conformément à l'opinion de la majorité, de laisser, pour le moment, les choses dans leur situation présente.

- V. La majorité de la Commission continuera de prendre en considération la proposition du Commissaire de *Prusse*, tendant à faire supprimer, à l'exemple de ce qui a eu lieu sur le Rhin prussien, l'obligation du pilotage, et elle se réserve de revenir sur cet objet à la Session prochaine de la Commission.
- VI. Relativement aux *droits de balisage* perçus sur le Rhin Néerlandais, les autres Commissaires invitent leur Collègue des *Pays-Bas*, à les informer bientôt de la révision qui doit se faire des Réglemens de pilotage et de balisage.
- VII. D'après les pièces jointes et relatées en tête du Protocole, un remorqueur qui, sur la Section de *St. Goar* à *Bingen*, aurait été obligé de scinder son convoi, et par conséquent de faire à plusieurs reprises le même trajet, ne peut pas, pour le voyage de retour à *Caub*, se servir du pilote qui l'a conduit à la remonte de *Caub*, et il est tenu à prendre à *Bingen*, un nouveau pilote à bord.

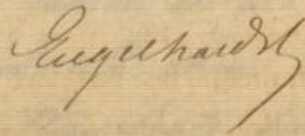
La Commission émet à ce sujet l'avis: combien, dans les cas donnés, où il ne s'agit effectivement que d'un *seul voyage*, il lui paraissait équitable que le bateau remorqueur retournant à val pût être conduit par le pilote qui tenait le gouvernail à la remonte.

La majorité invite les Commissaires de *Hesse* et de *Nassau* à s'interposer, dans le sens de cet avis, auprès de leurs Gouvernements, et d'informer les autres Commissaires du résultat de leurs démarches.

Signé: de **Reizenstein.**
de **Kleinschrod.**
Engelhardt.
Schmitt.
Scholz.
Ruhr.
de **Pommer-Esche I.**

Pour expédition conforme:

Le Président de la Commission Centrale.



Auszug

aus dem Berichte des Ober-Inspectors
der Rheinschiffahrt vom Monat
Juli und August 1847

Das Steuermauswesen betreffend.

Eine Hochverordnete Central-Commission wird sich aus dem Vorgetragenen geneigtest überzeugen wollen, dass die Ansichten über den hier in Rede stehenden Gegenstand sehr verschieden sind. - Ich habe geglaubt sie möglichst vollständig anführen zu müssen, und erlaube mir über den Gegenstand Folgendes zu bemerken:

1. In den Niederlanden ist das Fahrwasser durch Baaken bezeichnet und es wird dafür Baakengelder erhoben. -

Auf der preussischen Rheinstraße besteht kein Zwang zur Annahme von Steuerleuten an gewissen Stationen. -

Die vorgenommenen Fluss-Correctionen und die Bezeichnung des Fahrwegs, theils durch Baaken im Strome, theils durch Baakstangen am Ufer wofür nichts bezahlt wird, haben es möglich gemacht, den früheren Zwang aufzuheben, und sich darauf zu beschränken, Lootsen Stationen zu errichten und es dem freien Willen der Schiffer und Flösser zu überlassen, ob und wo sie sich eines Lootsen bedienen wollen, oder nicht. - Diese Anordnungen haben sich als zweckmässig bewährt, - das wird sehr allgemein anerkannt.

In Folge dessen fahren in der Regel die Dampfschiffe auf dieser Strecke überall, ohne Lootsen anzunehmen, da ihre eigenen Steuerleute den Strom hinreichend kennen.

Viele

Viele Segelschiffer befinden sich in gleichem Falle. Andere nehmen bei jeder Fahrt einen kundigen Gehülften für die von ihnen zu befahrende Strecke, und bedürfen dann der Hilfe der Lootsen ebenfalls nicht. Andere Segel. Schiffer, die mit dem Strome weniger vertraut sind, und keinen eigenen qualifizirten Steuermann an Bord haben, können der Lootsen allerdings nicht entbehren, und sie bedienen sich ihrer ohne dazu gezwungen zu werden. -

Was insbesondere die von einem Dampfschleppboote geschleppten Schiffe betrifft, so wird in den Niederlanden jeder Schleppzug | 10-12 Schiffe | eventualiter von einem Lootsen geführt.

Derselbe besteigt nicht nothwendig das Schleppboot selbst, sondern in der Regel das im Zuge befindliche Schiff, welches am tiefsten geht, weil grade dieses am sorgfältigsten durch das so veränderliche Fahrwasser gesteuert werden muss. -

Auf der preussischen Rheinstraße brauchten weder das Schleppboot noch die geschleppten Schiffe besondere Steuerleute oder Lootsen an Bord zu nehmen, wenn sie solches anders nicht für gut finden. -

Die zur Begutachtung gestellte Eingangs dieses Berichts nähere artikulierte Frage ist also für die Strecke von dem Meere bis zur Herzoglich Nassauischen Gränze oder eigentlicher bis St. Goar ohne Bedeutung und als bereits erledigt zu betrachten.

II. Die Strecke von St. Goar bis Bingen ist eine für die Schifffahrt sehr schwierige und sehr gefährliche; sie erfordert eine so specielle Kenntniss der einzelnen Felsenriffe ihrer Lagen und Höhen, dass es kein Schiffer wagen darf, sie zu durchfahren, ohne einen Local. Steuermann an Bord zu nehmen. -

Darüber besteht ebenfalls gar keine Verschiedenheit der Ansicht; eben so wenig darüber, dass dorten auch jedes geschleppte Schiff seinen besondern Steuermann brauche
und

und ihm nicht werde entbehren wollen. -

Hier ist die Verpflichtung zu dessen Annahme durch die Natur geboten. -

Es beschränken sich darum auch alle Wünsche für diese Strecke nur auf eine anderweitige verhältnissmässigerer Regulierung der zu zahlenden Lohnsätze.

Die in Rede stehende Frage reducirt sich demnach hauptsächlich auf die Strecke oberhalb Bingen. -

III. Auf der Strecke von Bingen bis Mannheim und weiter hinauf ist zur Zeit noch die Annahme von Local-Steuerleuten geboten.

Während die Herzoglich Nassauische Regierung nach der im 4^{ten} Protocolle der vorjährigen Sitzung abgegebenen Erklärung auf der Strecke von Rudesheim bis Castel d. i. von Bingen bis Mainz eine solche Annahme im allgemeinen Interesse des Handels und der Schifffahrt nicht absolut nöthig erachtet, womit viele andere Meinungen übereinstimmen, erklärt die Grossherzogliche Hessische Regierung mit Berufung auf das Urtheil und den Ausspruch aller Sachkenner, ihre bestimmte Ansicht, das Steuermanns-System, wie es nicht blos für die ganze Hessische Stromstrecke sondern in ähnlicher Weise auch für das Stromgebiet der Mehrzahl der weiter oben belegenen Uferstaaten bis jetzt besteht, beibehalten zu wollen. -

Sie erklärt ferner ausdrücklich dem Antrage, die den Schleppdampfbooten angehängten Güterschiffe von der Verpflichtung zur Annahme eines besondern Steuermanns zu dispensiren, nicht beizupflichten zu können. -

Die Grossherzogliche Regierung befindet sich hierbei in ihrem vollkommenen Rechte, da nach der Uebereinkunft von 1831 / Art. 58 und 60 / jeder Uferstaat die nicht zu bestreitende Befugnis hat, das Steuermannswesen in der ihm geeignet scheinenden Weise zu reguliren, mithin auch den sogenannten Steuermannszwang ganz

ganz oder theilweise bestehen zu lassen oder aufzuheben.

Wenn nun auch nicht zugegeben werden kann, dass alle Sachkenner der Meinung seien, dass die Beibehaltung dieses Systems im Interesse des Handels und der Schiffahrt nothwendig sei, so muss dagegen zugestanden werden, dass sich mehrere Stimmen dafür erhoben, und dass namentlich der Inspector des 2^{ten} Bezirks, wie sich aus dem Angeführten ergibt, sehr bestimmt für die Zweckmässigkeit ausgesprochen hat.

Nichts desto weniger haben dagegen andere gewichtige Stimmen, und zwar solche, die dem Handel- oder Schiffersstande oder sonstigen Sachverständigen und wesentlich Be-theiligten angehören, den dringenden Wunsch um Aufhebung des bestehenden Zwangs zu erkennen gegeben.

Jede Erleichterung der auf der hart bedrängten Schiffahrt ruhenden Lasten, muss als eine erwünschte erscheinen und die Aufforderung liegt nahe, dahin zu wirken, solche mehr und mehr zu erzielen. —

Es möchte darum des nähern Versuchs werth sein, ob nicht diejenigen Erleichterungen welche der Schiffahrt auf dem preussischen und niederländischen Rheine durch die Legung von Baaken der Schiffahrt gewährt werden und zu Statten kommen, auch auf dem obern Theile des Stromes möglich werden. —

Dass diese Strecke ungewöhnliche oder ausserordentliche Schwierigkeiten darbiete, ist nicht behauptet worden.

In Folge des wandernden Sandes und der Corrections-Arbeiten verändert sich allerdings öfters die Fahrbahn; einige wenige Felsen finden sich hier und da, und die Fahrinne ist an mehreren 1/15 Stellen besonders enge.

Solche und ähnliche Hindernisse, welche übrigens in Folge der Corrections-Arbeiten mehr und mehr verschwinden dürften, finden sich aber auch auf dem preussischen and dem niederländischen Rheine, sie werden dorten von den Lootsen aufgesucht, erkannt und dann

und dann auf so kenntliche Weise durch Baaken bezeichnet,
dass jeder einiger Massen kundige Schiffer sie vermeiden und
den richtigen Weg einschlagen kann, ohne Lootsen zu bedürfen.

Eine ähnliche Einrichtung wäre möglicherweise auch auf
der obern Strecke des Rheines zu treffen, so fern sie übrigens
für zweckmässig erachtet würde! Ihr müsste die Anstellung
von Lootsen folgen. -

So lange dies aber noch nicht geschehen, erscheint allerdings
die allgemeine Aufhebung des Steuermannszwanges nicht frei
von Bedenken, wenn auch vorausgesetzt werden kann, dass
jeder Schiffer, der eines Steuermanns wirklich bedarf, den-
selben auch ohne förmlichen Zwang annehmen werde,
wie solches die Erfahrung anderwärts zeigt. -

Die Bejahung der eigentlichen Frage ob es nämlich
zulässig sei, die von einem Dampfschleppboote, welches
einen Steuermann an Bord hat, geschleppt werdenden
Fahrzeuge auf der Strecke oberhalb Bingen von besondern
Steuerleuten zu besetzen?

scheint mir nach näherer Erwägung aller dagegen vorge-
brachten Bedenken allerdings für jetzt noch nicht räthlich,
so lange nicht die Fahrbahn in der angedeuteten Weise
bezeichnet sein wird, weil das Verlassen derselben und
ein dadurch entstehendes Unglück immer möglich
bleibt, wenn nicht an jedem Ruder der geschleppten
Fahrzeuge ein qualifizirter Rudersführer gestellt, und
die Aufmerksamkeit des auf dem Schleppboote befind-
lichen Steuermannes anderweitig in Anspruch genommen
ist. -

Dagegen glaube ich auf folgenden Umstand noch besonders
aufmerksam machen zu müssen.

Der fragliche Antrag ist von der Kaufmannschaft der Stadt
Ruhrodt, von den eigentlichen Köhlehändlern, die theilweise zu-
gleich selbst Eigenthümer von mehr oder weniger Schiffen sind,
auf denen sie erprobte Schiffsführer angestellt haben, - ausgegangen.

Eimelme

Einzelne von ihnen haben auch eigene Schleppkähne oder solche in Gemeinschaft erbauen lassen.

Z. B. das Schleppboot Haniel, das Schleppboot Stinnes, die Ruhr.

Mittelst dieser Schleppboote werden hauptsächlich die eigenen Schiffe dieser Kohlenbesitzer mit der ihnen gehörigen Ladung geschleppt: sie sind fortwährend, so lange die Schifffahrt offen ist, auf der Reise, und haben daher hinreichende Gelegenheit den Fluß genau kennen zu lernen; und sich bereits eigene kundige Steuerleute gebildet. — In ihren eigenen Interesse, haben sie alle irgend geeigneten Vorsichtsmaßregeln zu ergreifen. Der Nachtheil einer desfallsigen Vernachlässigung würde vorzugsweise und fast ausschließlich sie selbst treffen. — Man darf daher auch voraussetzen, dass sie freiwillig und ohne Zwang Steuerleute an Bord nehmen werden, wenn sie nicht in ihrer eigenen Mannschaft die Garantie finden sollten, dass das Ruder auf den geschleppten Schiffen gehörig werde geführt werden. — Sie würden aber durch diese ihnen gestattete Befreiung von dem bestehenden Zwange eine jährlich bedeutende Ersparnis machen, welche sie zu 25000 Gulden anschlagen, nach der Berechnung und Reduction des Inspectors des 2^{ten} Bezirks aber immer noch p. p. 12000 Th. betragen würde. —

Es scheinen mir die hier angeführten Umstände eine besondere Berücksichtigung zu verdienen und ich habe geglaubt, Eine Hochverordnete Central.Commission hierauf aufmerksam machen und ihrer Höhern Entschliessung anheim stellen zu müssen, ob sie sich bewegen finden wollen, zu Gunsten derselben eine weitere Ausnahme zu beantworten.

Mainz im Juli 1847.

Nachschrift:

Nachdem dieser Bericht mandirt, gehen mir noch von dem Inspector des 3^{ten} Bezirks zwei weitere Erklärungen der Ruhrorter Dampfschleppschiffahrt und des Kohlenhändlers Mathias Stinnes zu, in welchen die Aufhebung des Steuermannszwangs auf das dringendste befürwortet wird.

Ich verfehle nicht, dieselben nachträglich ebenfalls zu überreichen und erlaube mir auf die darin hervorgehobene Beschwerde besonders aufmerksam zu machen,

„dass nämlich ein Remorqueur, welcher auf der Strecke von St. Goar nach Bingen gewöhnlich nur den halben Zug schleppe, und folglich den Weg zweimal zurücklege, wenn er bei seiner Ankunft in Bingen umwende, um nach Caub zurückzufahren, den Steuermann, welcher das Boot so eben Berg auf gesteuert habe, nicht zum Zurücksteuern behalten, sondern einen andern Steuermann in Bingen annehmen müsse.“

Hier scheint unter allen Umständen eine Erleichterung und Kostenersparniß wünschenswerth und auch zulässig, wenn sich die betheiligten Höhen Regierungen darüber vereinigen wollen.

Mainz im August 1847.

Als fernern Nachtrag zu meinem gehorsamsten Berichte über das Steuermannswesen, bekre ich mich Einer Hochverordneten Central-Commission auch das heute eingegangene, an den Inspector des 3^{ten} Bezirks gerichtete Schreiben der Cölnischen Dampfschleppschiffahrts Direction vom 16^{ten} c. originaliter vorzuliegen.

Es enthält dasselbe einige interessante Notizen.

So gehet daraus hervor, dass die Niederländischen Lootsen in der Regel die Schiffe nicht besteigen, aber überall die Lootsengebühr, das Baakengeld erheben, wofür die genannte Gesellschaft allein, auf den Grund einer vereinbarten Ermässigung im Jahr 1846, für die Strecke von Lobith bis Rotterdam

Schlepp.
las.

Stinnes,

hlich

Innen

so

haben

n zu

t. -

meten

il einer

last aus.

veraus.

an

ren

Ruder.

den. -

reiung

Er.

anschla

Inspecc.

000 Fl.

nde

und

d. Com.

hrer

en, ob

erselben

dennoch die Summe von 5459 fl. 33 c. ausgegeben hat! -

In der Strecke von St. Goar bis Bingen (1:2 $\frac{1}{2}$ Meilen) wird ausser dem Kostgelder von dem Schleppboote 19 Rthl. 5 Sgr. = 34 fl. 33 kr. und für einen Schepprug von 6 Schiffen für einen 10 - 15 stündigen Dienst circ. 100 Rthl. = 175 fl. Steueremannslohn entrichtet. -

Bei der Thalfahrt kosten das Schleppboot

der Steuermann von Mannheim - Mainz - 7 fl.

" " " Mainz - Bingen - 7 fl.

" " " Bingen - Caub - 5 fl. 30 kr.

" " " Caub - St. Goar - 3 fl. 30 kr.

Eine Ermässigung aller dieser unverhältnissmässig hohen Gebühren, scheint mir wirklich recht notwendig und an der Zeit. -

Mainz den 20^{ten} August 1847.

Der Ober-Inspector der Rhein-Schiffahrt.

von Auer.

lat. -
len. /
Wb.
Schif-
1754.
30 kg.
30 kg.
hen
an
ahrt.

Ueber die Frage: in wiefern der Lootsen- und Steuermanns - Zwang auf dem Rheine, auf welchen Stellen und aus welchen Gründen aufzuheben wünschenswerth ist, und ob, wenn er aufgehoben werden sollte, anderweitige Sicherheitsmassregeln alsdann für nothig erachtet werden und welche? - beehren wir uns soweit unsere Erfahrungen reichen, folgendes ergebenst zu erwiedern.

Folgt Königl. Beschlusses vom 15 September 1834 besteht in den Niederlanden der Lootsenzwang, und es sind längs der Waal, auf einer Strecke von 18 Meilen, 15, und längs dem Leck einer Strecke von 18 1/2 Meilen, 12 Lootsen Stationen. Die Lootsen- und Backenmeister Gebühren sind für jede Station für Schiffe von der Grösse der unsrigen auf flg. 1. 25 stipulirt.

Nach Eröffnung unseres Schleppdienstes im Jahr 1842 stellte sich das Lootsenwesen in den Niederlanden bald als ein grosses Hinderniss dar, indem nach einer Fahrzeit von öfters weniger als einer Stunde, immer ein Lootse angefahren kam, um die Lootsengebühr zu erheben, und dadurch ein fortdauernder Aufenthalt verursacht wurde.

Um diesen Uebelstand zu beseitigen, haben wir die Vereinbarung getroffen, dass die Lootsen- und Backengelder zu einem ermässigten Satze von den sämtlichen Schiffen eineszugs an der ersten Rheinrollstelle für alle Stationen bezahlt werden. Halten die Schiffer bei ganz niedrigem Wasserstande, oder aus einer sonstigen Ursache es für nöthig, einen Lootsen an Bord zu nehmen, so wird derselbe dafür besonders entschädigt.

Ueberhaupt

Ueberhaupt wurden im vorigen Jahre von den Schiffen unserer Gesellschaft auf der Strecke zwischen Lobith und Rotterdam für Lootsen- und Backen-Gebühren fl. 5459.33.0 ausgegeben.

Auf der Strecke zwischen Lobith und Coeln (23 Meilen), wo kein Lootsenzwang besteht, werden an jeden der Lootsen zu Wirdorf, Düsseldorf, Hamm, Wessel, Emmerich und Spick von jedem Schiffe 10 Rthl. 15 Sgr. freiwillig bezahlt, dieselben begleiten die Schiffe aber nur bei niedrigem Wasserstande und beengtem Fahrwasser. Im v. J. wurden dafür ausgegeben: 619 rthl. 27 sgr. 6 d.

Oberhalb Coeln, wo unsere Boote Segelschiffe gegen Lohn schleppen, werden zwischen Coeln und St. Goar (18 1/2 Meilen) ein Steuermann aber keine Lootsen genommen. Zu St. Goar nimmt das Schleppboot und jedes geschleppte Schiff einen Lootsen, ebenso zu Caub, Bingen und Mainz. Wegen der stärkeren Strömung und des gefährlichen Fahrwassers zwischen St. Goar und Bingen, lässt das Schleppboot bei einem Zuge von 6 und mehr Schiffen die Hälfte in St. Goar resp. Caub liegen und kehrt von Caub resp. Bingen zurück, um diese abzuholen, es kommen dann ausser den Lootsen für die Bergfahrt auch noch die Lootsen für die Thalfahrt zu Caub und Bingen an Bord, und es werden für die Strecke von St. Goar bis Bingen (12 1/2 Meilen) bei der Bergfahrt allein, ausser dem Kostgelder, von dem Schleppboote 19 rthl. 5 sgr. und für einen Schleppzug von 6 Schiffen für einen 10 bis 15 stündigen Dienst überhaupt c^a 100 rthl. an Lootsengebühren entrichtet. Von Bingen bis Mainz (4 Meilen) werden 4 rthl. und von Mainz bis Mannheim (11 1/2 Meilen) 9 rthl. an die Lootsen vergütet. Bei der Thalfahrt kosten das Schleppboot, der Lootse von Mannheim bis Mainz 4 rthl.

von

von Mainz bis Bingen 4 rt., von Bingen bis Caub
rt. 3. 5 sq. und von Caub bis St. Goar 2 rt.

Es ist nicht zu bestreiten, dass der Lootsen- und Steuermannszwang an und für sich, und noch besonders durch die hohen Lohnsätze für die Schifffahrt sehr belästigend und drückend ist. Dieser Zwang mag früher, wo ein Schiffer jährlich nur 2-3 Reisen machte, mithin ausser Stand war, sich mit dem Fahrwasser vertraut zu machen, und ebenso, wegen der geringen Frequenz, die hohen Lohnsätze angemessen und bei den hohen Frachten für die Schiffer nicht drückend gewesen sein; jetzt aber, wo z. B. unsere Schiffer circa alle 14-20 Tage die Reise nach und von Amsterdam und Rotterdam, die Schleppboote aber auf dem Niederrhein alle 5 Tage und zwischen hier und Mannheim alle 6-8 Tage die nämliche Strecke befahren, also Gelegenheit haben, das Fahrwasser genau kennen zu lernen, wird diese Belästigung der Schifffahrt nicht mehr zu rechtfertigen seyn.

Unter diesen Umständen dürfte demnach im Interesse der Schifffahrt, der Lootsen- und Steuermannszwang auf dem ganzen conventionellen Rheine aufzuheben, und jedem Schiffer anheimzugeben seyn, ob er auf gewissen Strecken sich eines Lootsen bedienen wolle oder nicht, ohne dass dadurch der allgemeinen Sicherheit ein Eintrag geschähe. Auch ist zu erwarten, dass die Schiffer, wenn ihre Wahl frei ist, ihre Schiffe nur den Föchtigsten anvertrauen werden.

Köeln, den 16 August 1847.

Die Direction der kölnischen Dampf- und Schleppschifffahrt Gesellschaft.