

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

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

23 (10.9.1847) Annexe (Deutsch)



Erläuternde Bemerkungen.

Es ist im Allgemeinen nach Kürze gestrebt und die Königlich Niederländische Verordnung berücksichtigt, so weit die Verhältnisse dies zu gestatten schienen. Alle mögliche Fälle zu umfassen, ist nicht ausführbar; Strom- Witterungs- Lokalverhältnisse üben immer einen grossen Einfluss aus, man muss im Allgemeinen dem verständigen Ermessen der Schiff- und Flossführer und sonst Betheiligten vertrauen, und wenn eine allgemeine Verbindlichkeit zur Aufmerksamkeit, wie es im Art. 1. geschehen ist, ausgesprochen wird, kann man sich im Einzelnen um so eher auf diejenigen Vorschriften beschränken, welche nach den bereits vorliegenden Erfahrungen sich als notwendig oder zweckmässig darstellen.

Art. 2. Es fehlt an allem Grunde dem Schiffer da, wo mehrere Fahrwege neben einander sich befinden, den von ihm zu wählenden vorzuschreiben, und ihn zu nöthigen, beim Vorbeifahren an einem anderen Schiffe das eingeschlagene Fahrwasser auch dann zu verlassen, wenn dies zum Zweck des Vorbeifahrens nicht erforderlich ist (vergl. auch Art. 3.)

Art. 2. (4-5) Der Ausdruck: "Steuerbord- und Backbordseite" und die Bedeutung dasselben ist dem Schiffer geläufig, auch in dem Königlich Niederländischen Reglement enthalten. - Durch rasches Fahren bei scharfen Strombiegungen sind wirklich schon Unglücksfälle herbeigeführt. -

Der Ausdruck, "verminderte Kraft" ist dem Ausdruck "halbe Kraft" deshalb vorgezogen, weil der letztere die Sache nicht richtig bezeichnet.

Art. 4-5. Ein Dampfboot, welches ein andres enthält, beweiset durch die That, dass es schneller, als dieses zu fahren vermag. Aus diesem Grunde ist die

Bin.  
dach.  
Fu.  
das  
fli.  
ier.  
er  
an  
fli.  
nen.  
ngen.  
müssen  
auch  
als  
noth.  
tes die  
en, bis  
mung  
Dampf.  
s dann  
mpf.  
Ponte  
Schlepp.



ist die letztere Fähigkeit nicht zur Bedingung des Vorbeifahrens in derselben Richtung gemacht.

Die Vorschrift über die Richtung, in welcher das Ausweichen erfolgen soll, stimmt mit der Anordnung in den Niederlanden überein.

Durch die Bestimmung, dass das vorfahrende Schiff die Kraft vermindern soll, (Art. 5 letzter Absatz.) wird den so gefährlichen Wettfahrten entgegengetreten.

Art. 6. Dass einem Schleppzuge jedes Vorbeifahren bei einem anderen, in derselben Richtung gehenden Schleppzuge verboten und der, rascher gehende Zug gezwungen würde, sich fortgesetzt durch einen langsamen aufhalten zu lassen, dürfte sich nicht rechtfertigen.

Da die Führer der geschleppten Fahrzeuge dem Krugführer nicht immer unbedingt gehorchen, so erschien zweckmässig, auch die im Art. 6 bezeichnete Verpflichtung der ersteren auszusprechen.

Art. 7. So, wie die Bestimmung wegen des Forttreibens über die Schiffseile, welches bei niedrigem Wasser nicht immer zu vermeiden ist, gefasst worden, wird von derselben kein Nachtheil zu besorgen sein.

Art. 8. Das Quertreiben von Segelschiffen ist so gefährlich, dass sich das Verbot desselben rechtfertigen wird, zumal da das quertreibende Schiff nicht schneller, als das stromrecht sich bewegende geht.

Art. 9. Die Vorschrift, welche nur für den Nieder. Rhein von Interesse sein wird, ist dem Niederländischen Reglement entlehnt.

Art. 10. Absatz 2. Die Erfahrung hat gelehrt, dass Nachensführer häufig aus Unverstand und Muthwillen sich den Dampfschiffen ohne Grund zu sehr nähern. Der Lauf eines zu Thal gehenden Dampfschiffes lässt sich nicht plötzlich hemmen und für thalwärts sich bewegende Schleppzüge würde ein solches Hemmen überdies gefährlich werden.

Art. 11.



Art. 11. Es wäre zweckmässig, wenn alle von dem Schiffer zu beachtende, jedoch denselben nicht immer zugängliche örtliche Verordnungen als besonderer Anfang gedruckt würden.

Durch die Vorschrift, dass die Dampfschiffe stets nur mit vermindeter Kraft durch eine Schiffbrücke fahren sollen, können bei starkem Winde, bei starker Strömung und auch sonst besonders für Schleppzüge Unglücksfälle herbeigeführt werden. Auch die Brückenreglements möchten hiernach zu ändern sein.

Art. 12. Eine allgemeine Vorschrift darüber, wann ehe die Räder eines Dampfschiffes, an welches ein Nachen anfährt, stille gestellt werden sollen, ist nicht wohl zu geben. Ein Schiff ist leichter zu lenken, als ein anderes, manche Dampfschiffe gehorchen bei Wind dem Steuer nicht, wenn die Räder stille stehen; immer aber ist die Strömung und der Wind von Einfluss. Es bleibt nur übrig, der Einsicht und Besonnenheit des Kapitäns dahin zu vertrauen, dass derselbe - worauf es ankommt - zeitig genug stoppen lassen werde, um gefährliche Schwankungen des Nachens zu vermeiden.

Die Bestimmung, dass der abfahrende Nachen eine gewisse Zahl von Schritten entfernt sein müsse, bevor die Räder des Dampfschiffes wieder in Bewegung gesetzt werden dürfen, ist nicht aufgenommen. Theils ist die Befolgung derselben nicht wohl zu controliren und die Bestimmung bereits zu Chikanen benutzt, theils ist diese Vorschrift nicht nöthig. Denn das Dampfboot und der Nachen entfernen sich rasch von einander und der Wellenschlag wird erst nach mehreren Radumgängen stark. So viel bekannt geworden, ist übrigens bisher noch kein Nachen beim An- oder Abfahren, durch den von den Dampfschiffen verursachten Wellenschlag umgeworfen.

Gewöhnlich



Gewöhnlich genügt Ein Nachen zum Abholen der Passagiere. Welches Zeichen für den Ausnahmefall, dass zwei Nachen anfahren sollen, zu geben sei, dürfte den Gesellschaften zu überlassen und in dem Polizeireglement nicht besonders vorschreiben seyn. — Dasselbe gilt von der Hilfe, welche Seitens der Matrosen den ein- und aussteigenden Personen zu leisten ist.

Art. 13. Da nicht alle oberhalb Emmerich fahrende Schiffe zwei Masten oder einen Mast und einen Helmstock haben, ist die in den Niederlanden angewendete Beleuchtungsart im Art. 13 nicht vorgeschrieben.

Weisse Laternen verdienen vor farbigen deshalb den Vorzug, weil sie heller leuchten.

Art. 14. Das gänzliche Verbot der Dampfschiffahrt bei einem gewissen Wasserstande erscheint um so mehr als eine bedenkliche Gewerbebeschränkung, da die Dampfschiffe bei Hochwasser und Ueberschwemmung in manchen Gegenden allein die Communication vermitteln. Dagegen erfordert die Rücksicht auf die Anwohner, dass die Dampfschiffe, beim Eintritt des im Art. 14 bezeichneten Wasserstandes, die Mitte des Stromes halten.

Nachtsfahrten sind, wenn das im Art. 14. bezeichnete Hochwasser Ufer und Inseln bedeckt, zu gefährlich, als dass sie bei jenem Wasserstande gestattet werden könnten.

Art. 15. Es ist nicht immer zu vermeiden, dass Schiffe oder Flösse auf Untiefen festfahren und dadurch ein ungewöhnliches Hinderniss für die Thalfahrt entsteht. Bisher gelangte die Nachricht von einem solchen wohl gelegentlich durch zu Berg gehende Schiffe zur Kenntniss der auf der Thalfahrt begriffenen Schiffer und Flösser, jedoch hing dies von Zufälligkeiten ab. Die Nichtkenntniss des ungewöhnlichen Schiffahrts-Hindernisses hat bereits zu Unglücksfällen Anlass gegeben. Um diesen für die Folge vorzubeugen, ist der Art. 15 vorge-schlagen.

Art. 16-17.



Art. 16-17. Es erscheint billig, die neuerdings öfters vorgekommene-  
nen Beschwerden der ohne hin schon bedrängten Segel-  
Schiffer über Belästigungen in der im Art. 16 zu 1. und 2.  
und im Art. 17 Absatz 1 vorgeschlagenen Weise zu berücksichtigen.

Art. 18. Ob das Strafmaas zweckmässig gegriffen worden, wird anheim gestellt. Sehr angemessen würde es sein, wenn die Befolgung der Verordnung dadurch eine grössere Gewähr erhielte, dass die, wegen Zuwiderhandlungen gegen dasselbe in einem Uferstaate festgesetzten Strafen in allen andern für vollstreckbar erklärt würden. (vergl. Art. 85. der Akte.)

Eine Bestimmung darüber, welche Beamten zur Feststellung von Zuwiderhandlungen befugt und verpflichtet sein sollen, ist nicht aufgenommen. Die Anzeiger solcher Vorgehen steht wohl jedermann zu und welche Beamte zur Ueberwachung der Verordnung und zur Denunciation wahrgenommener Uebertretungen verbunden sind, hängt wohl von der polizeilichen Einrichtung und Anordnung jedes Uferstaates ab.

Art. 23. Die besonderen Vorschriften über den Wärschaudienst dürfen in den oben zum Artikel 11 erwähnten Anhang gehören. Im Betreff der Wärschau für das Binger Loch &c. ist zu bemerken, dass dieselbe am angemessensten auf dem Mäusethurm eingerichtet werden würde, wobei eine weisse Flagge, als besser sichtbar, vor einer schwarzen den Vorrug verdienen möchte. Weitere Mittheilung hierüber von Seiten Preussens ist vorbehalten.

Art. 25. Das Bemühen ist dahin gegangen, die Schlepsschiffahrt auch auf der Strecke von St. Goar bis Bingen nicht weiter zu beschränken, als durch sicherheitspolizeiliche Rücksichten geboten ist.