

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Protocole de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. 1833-1869 1848

18 (8.8.1848) Annexe (Deutsch)

Annexe Nr. III. au Protocole Nr. XVIII. de 1848.

Hessen. Die Grossh. Hess. Regierung hat aus Veranlassung des Protocolls XX. von 1847 eine nochmalige und gründliche Untersuchung vornehmen lassen, ob es rätlich oder angemessen sei, das auf dem Hessischen Stromgebiet, und in gleicher Weise auch anderwärts noch bestehende Steuermanns-System durch Aufhebung des Zwanges, oder wenigstens durch *allgemeine* Gestattung der Retourfahrten, in seiner Wesenheit umzugestalten.

Das Ergebniss dieser Untersuchung hat indessen nur dahin geführt, die Ansicht zu bestätigen, dass eine so wesentliche Modification, ganz abgesehen von der Betrachtung, dass zu ihrer Durchführung der jetzige Moment aus den in der Abstimmung des Bevollmächtigten von *Frankreich* bereits angeführten Ursachen der allerungeeignetste sein würde — weder im allseitigen Interesse der Schifffahrt begründet erscheint, noch dass sie auch nur nöthig sei, um die dieses Gegenstandes wegen bestehenden Beschwerden zu beseitigen, dass vielmehr den letzteren, so weit sie auf rechtem oder auch nur auf billigem Grunde beruhen, schon durch einige weitere Zugeständnisse, bezüglich der Retourfahrten der Personen- und Schleppdampfboote, namentlich aber durch angemessene Herabsetzung des dermaligen Tarifs der Steuermannslöhne, was beides geschehen soll — abgeholfen zu werden vermag.

Das so beharrlich gestellte Verlangen auf Aufhebung des Steuermannszwanges, wo derselbe noch besteht, rührt lediglich von den Dampfschiffahrts-Gesellschaften und den einzelnen Besitzern von Dampfschiffen her, die dadurch eine Ersparniss an ihren Betriebskosten bezwecken, ohne nur gehörig zu erwägen oder zu berücksichtigen, ob daraus in anderer Beziehung für ihre Schiffe oder für die Schiffe Anderer nicht ein Nachtheil erwachsen möchte.

Die Segelschiffer verlangen für sich die Aufhebung des Zwangs schon aus dem Grunde nicht, weil sie auch selbst alsdann doch immer eines erfahrenen Steuermanns sich bedienen würden. Einen Beweis für das Gesagte liefert selbst die an die Central-Commission von den Segelschiffen deshalb gerichtete Eingabe. Die diesseits vernommenen Schiffer tragen dagegen ausdrücklich auch darauf an, dass man auch den Dampfbooten nicht gestatten möchte, sich nur nach Belieben eines Steuermanns zu bedienen, weil sie befürchten, dass durch ungeschickte Steuerung eines Dampfboo-

tes sie bei dem Zusammentreffen mit einem solchen an ihren Schiffen Schaden leiden würden.

Dass überhaupt auf den Strecken von *St. Goar* bis *Bingen* kein Schiff, sei es Segelschiff, sei es ein Dampfboot, eines der Oertlichkeit völlig kundigen Steuermanns entbehren kann, bedarf nach allem, was darüber schon gesagt worden, und selbst in der Central-Commission gelegentlich der vorjährigen Verhandlungen anerkannt worden ist — keiner weiteren Ausführung.

Aber auch auf der Strecke von *Bingen* bis *Mannheim* sind die Verhältnisse des Strombettes der Art, dass ein für Schiff und Ladung besorgter Schiffer nicht unterlassen wird, seine Fahrt durch Annahme eines kundigen Steuermanns zu sichern. Denn auch auf dieser Strecke sind viele an und für sich schwierig zu beschiffende Stellen, weil im Strombette Felsen, Gründe, Stöcke etc. etc. liegen, welche nach dem Urtheil Sachverständiger die Schifffahrt auch da gefährlich machen. Ausserdem erleidet auf dieser Strecke besonders zwischen *Bingen* und *Mainz* das Fahrwasser häufige Veränderungen durch Sandschieben, und der Fahrweg ist bei niederem Wasserstand oft so eng, dass nur durch genaue Kunde des Wegs beim Begegnen der Schiffe Unfälle können vermieden werden.

Diese genaue Kunde kann aber nur durch öfters anzustellende besondere Untersuchung und durch ein ununterbrochenes Befahren der nämlichen Strecke, wie solches sich — bei für nur kurze Stationen angestellte Steuerleute von selbst ergibt — erlangt werden. Es ist also das Steuern hier als eine wesentliche und nothwendige rheinschifffahrtspolizeiliche Maasregel zu betrachten, deren Vollzug nicht füglich dem Gutdünken eines jeden Schiffsführers zu überlassen ist.

Anders verhält es sich mit dem Theil des Rheinstromes zwischen *Cöln* und *St. Goar*. Dort hat wegen günstiger Beschaffenheit des Strombettes zu keiner Zeit eine Einrichtung hinsichtlich des Steuermannswesens bestanden, wie oberhalb *St. Goar*. Wenn daher dort seit einigen Jahren aller Zwang aufgehoben ward, und diese Maasregel, wie versichert wird, sich bewährt hat — so ist damit doch noch nicht bewiesen, dass ohne Nachtheil für die einzelnen Ladungen und für die Schifffahrt im Allgemeinen auch oberhalb *St. Goar* es den Schiffsfahrern völlig anheim gegeben werden könne, ob sie patentisirte Steuerleute an Bord nehmen wollen oder nicht.

Dieses vorausgeschickt hat der Bevollmächtigte hinsichtlich der einzelnen Positionen des Conclusums im Protocoll XX. von 1847, folgendes zu erklären:

Zu I. Die Ausführung der früher schon zugesagten Retourfahrten auf der Strecke zwischen *Bingen* und *Caub* für die Personen-Dampfschiffe ist bis jetzt noch nicht erfolgt, weil man das auf der Strecke zwischen *Mainz* und *Mannheim* factisch bereits bestehende gleiche Verhältniss, gleichzeitig förmlich normirt zu sehen wünschte. Es soll jedoch hierauf nicht mehr länger gewartet, vielmehr die Ausübung der Retourfahrten zwischen *Caub* und *Bingen* den genannten Dampfschiffen gestattet werden, sobald nur die wegen gleichmässiger Ausübung derselben Seitens der Steuerleute beider Stationen, schon getroffenen Einleitungen ihre, hoffentlich recht baldige Erledigung werden gefunden haben.

Der Bevollmächtigte bezieht sich hierbei auf die seinem Collegen von *Nassau* in dieser Hinsicht noch besonders gemachte Eröffnung.

Bei allen übrigen Schiffen, welche nicht, wie die Personen-Dampfschiffe, an bestimmten Tagen und Stunden hin- und herfahren, ist das Retourfahren wenigstens als Norm nicht zulässig, weil an keiner Steuermannsstation, oder nur höchstzufällig gleichzeitig an dem nämlichen Tag, oder binnen kurzer Frist Thal- und Bergschiffe eintreffen. Die beantragte allgemeine Gestattung der Retourfahrten muss daher wiederholt abgelehnt werden. Die angesprochene billige Ausnahme hinsichtlich gewisser Dampfschleppboote findet bei pos. VII. die gewünschte Erledigung.

Zu II. Das Verlangen nach angemessener Reduction des Steuermannslohnes auf der Strecke zwischen *Caub* und *Mannheim* wird fortwährend als ein Begründetes anerkannt, und es würde, was den Hessischen Steuermannstarif anbelangt, demselben auch in diesem Jahre bereits entsprochen worden sein, wären nicht die bekannten ausserordentlichen Ereignisse gerade zu der Epoche eingetreten, wo, nach Vorschrift der hiesigen Steuermanns-Ordnung, die Regulirung alljährlich stattfinden soll. Selbst bis daher waren die Verhältnisse — was keiner näheren Ausführung bedürfen wird — hierzu nicht die günstigsten. Es ist aber eine Commission bereits ernannt, welche sich unter Zuziehung der Betheiligten, also auch der Bevollmächtigten der Dampfschiffs-Gesellschaften mit der Reductions-Frage jetzt gründlich befassen wird und auf den Grund des von derselben abzugebenden Gutachtens wird das Nöthige von der einschlägigen Behörde sofort festgesetzt werden.

Sollte indessen, um nicht sonstige Nachtheile für die Schifffahrt hervorzurufen, die Reduction sich etwa nicht gleich in dem Grade als ausführbar darstellen, wie es wünschenswerth sein dürfte, so wird das Nöthige doch successiv zu erreichen sein und alsdann nach erfolgter Zurückführung der Löhne auf einen

angemessenen Betrag, auch jede gerechte Ursache zur Klage gegen das System überhaupt hinwegfallen, indem alle Beschwerden gegen den s. g. Lootsenzwang, der keinem Schiffer Aufenthalt oder anderen Nachtheil verursacht, sich lediglich auf die zu grossen Kosten beziehen.

Zu III. Dem Vorschlage, die diesseits beantragte Befreiung der Fahrzeuge bis zu 600 Centner Ladung von der Verpflichtung, einen Steuermann an Bord zu nehmen, auch auf die Schiffe älterer Bauart auszudehnen, wird beigestimmt.

Zu IV. Für die Befreiung der Schleppboote von der Verbindlichkeit, Lootsen für ihre Anhänge an Bord zu nehmen, kann man sich fortwährend *nicht* aussprechen.

Zu V. Mit Bezug auf das im Eingang ausführlicher bereits Bemerkte, bedauert man, dem Königl. Preussischer Seits wiederholt vortragenen und jetzt auch von Grossherzogl. Badischer und Königl. Bayerischer Seite unterstützten Wunsche um Aufhebung des Lootsenzwanges, nicht entsprechen zu können.

Zu VI. Bei der in dem vorjährigen Protocoll niedergelegten Erklärung, dass man Hessischer Seits die in den *Niederlanden* hinsichtlich des Baakenwesens bestehende Einrichtung als eine dem Geiste und Sinne der Convention widerstrebende nicht zu erkennen vermöge, lag die Ansicht zu Grunde, dass durch die Ausstellung der Baaken es überflüssig sei, Steuerleute an Bord zu nehmen, und dass folglich das Baakengeld gewissermassen nur den Lohn des sonst nöthigen Steuermannes repräsentire. Da indessen nach den in dem Protocoll XX. von dem Königl. Niederländischen Bevollmächtigten selbst ertheilten Erläuterungen hervorgeht, dass wenigstens die Segelschiffer sich überall auch noch der Steuerleute bedienen, folglich Steuermannslohn und Baaken-Geld zugleich zu entrichten haben, so darf wohl die Erwartung ausgesprochen werden, dass bei der als bevorstehend angekündigten Revision des Lootsen- und Baaken-Reglements, auf Beseitigung der besonderen Abgabe für die Baaken, so wie auf amtliche Regulirung der Lootsen-Gebühren, um die Schiffer gegen Ueberforderungen zu schützen, billiger Bedacht werde genommen werden.

Zu VII. Den Antrag zu gestatten, dass ein Remorqueur, welcher nur den halben Zug auf der Strecke von *Caub* nach *Bingen* schleppt, und allda sogleich umkehrt, um die zurückgelassenen Schiffe nachzuholen, durch denselben Steuermann zurückgesteuert werden dürfe, welcher auf der Bergfahrt das Ruder führte, wird die Genehmigung ertheilt und zu dessen Ausführung alsbald die nöthige Anordnung getroffen werden.