

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

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

28 (9.12.1848) Pièce jointe (Deutsch)

Pièce jointe No. I. au Protocole No. XXVIII.
de 1848.

Niederlande. Das Lootsenwesen auf den Niederländischen Flüssen ist auf die nämliche Art wie das Institut der Seelootsen organisirt.

Sobald ein Schiff sich einer Lootsenstation nähert, kommt ihm der Lootse auf die Seite, bietet seinen Dienst an, zeigt den einzuschlagenden Weg, deutet die Richtung der Baaken an und macht auf die Schwierigkeiten, welchen zu begegnen ist, aufmerksam. Wünscht nun der Schiffer den Lootsen bei sich zu behalten, so ist dieser dazu gehalten, übernimmt aber, im eigentlichen Sinne, das Ruder nicht.

Wenn mehrere Schiffe beisammen sind, geht der Lootse, nach geschehener Anweisung wie oben erwähnt, entweder auf das vorderste Schiff, oder fährt in einem Nachen voraus, um den Weg vorzuzeigen.

Will der Schiffer aber die Verantwortlichkeit der Gefahr selbst übernehmen und sich des Lootsen, wie oben angezeigt, nicht bedienen, enthebt ihn solches nicht der Zahlung des tarifmässigen Lootsengeldes; denn, da die Lootsen auch zugleich die Baaken-Meister sind und die Niederländischen Flüsse ohne Baaken unmöglich zu befahren wären, diese aber, durch die anerkannte Veränderlichkeit des Fahrwassers, *fast täglich* versetzt werden müssen, so ist diese mühsame Arbeit nicht umsonst zu verlangen.

Da indessen die Lootsen selbst ihre Löhnung von den Schiffen entgegen zu nehmen haben, versteht es sich von selbst, dass diese ihnen kein Lootsengeld entrichten würden, wenn sie sich der vorgeschriebenen Dienstleistung nicht unterzögen.

Wenn bei Art. 58. der Mainzer Convention von 1831 den Schiffen auferlegt ist, Lootsen zu brauchen da, wo die Beschaffenheit des Fahrwassers solches erheischt, und weiter bei Art. 60. jedem einzelnen Uferstaate anheim gestellt bleibt, den Dienst und den Lohn seiner Lootsen zu regeln, wird dieses Recht der Niederländischen Regierung wohl auch nicht bestritten werden. Vergleicht man indessen die niederländischen Tarife mit dem, was die sogenannten Steuerleute auf dem deutschen Rheine sich bis jetzt bezahlen liessen, so kann kein Grund zu Klagen bestehen. Nichtsdestoweniger ist bei den jüngsten Berathungen in *Mainz* eine bedeutende Ermässigung in nahe Aussicht gestellt.

Was nun die Anwendung besagter Tarife betrifft, so wird folgendes bemerkt:

1) Baakengeld wird *ausschliesslich* erhoben:

a) von *inländischen* Schiffen,

b) von *Dampfschiffen*,

weil diese dem Lootsenzwang nicht unterliegen. Sie bezahlen an Baakengeld *drei Gulden jährlich*.

Schleppdampfschiffe, weil sie nicht ohne Lootsen fahren, unterliegen der Bezahlung des Baakengeldes nicht.

Wollen Dampfschiffe sich eines Lootsen bedienen, alsdann bezahlen sie nach dem unter **2.** erwähnten Tarife.

2) Alle *nach dem Auslande* fahrenden oder von dort kommenden Fahrzeuge von mehr als **300** Centner Ladungsfähigkeit bezahlen an *Lootsengeld* für jede Station:

Bei einer Ladung von	300 bis 1500 Ctr.	. . .	fl. — 50 c.
»	» 1500 » 2500	» . . .	» — 75 »
»	» 2500 » 3500	» . . .	» 1. —
»	» 3500 Ctr. und darüber	. . .	» 1. 25 »

Unbeladene Schiffe bezahlen nur die Hälfte. Baakengeld wird von den ad **2.** erwähnten Schiffen *nicht erhoben*.

Schliesslich muss noch bemerkt werden, dass bei der Zusammenkunft in *Mainz* im September d. J. der eigentliche Schifferstand sich mit der Einrichtung des Lootsenwesens auf dem *Niederländischen Rheine* vollkommen einverstanden erklärt habe.