

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Protocole de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. 1833-1869 1849

11 (9.10.1849) Pièce jointe (Deutsch)

Pièce jointe N^o I. au Protocole N^o XI. de 1849.

Déclaration Néerlandais.

Niederlande. Nachdem von Seiten der Königlich Bayerischen Regierung der Wunsch ausgedrückt worden ist, dass das fragliche Polizei-Reglement zur allgemeinen Polizei-Verordnung für die gesammte Rheinschiffahrt erhoben und sodann, nach geschehener Vereinbarung, mittelst Supplementar-Artikel zur Convention, als integrierender Bestandtheil derselben aufgenommen werden möchte, hat die Niederländische Regierung — ohnedem schon überzeugt von dem wünschenswerthen einer gleichförmigen Regelung dieser Angelegenheit — dieser Frage ihre Aufmerksamkeit gewidmet und überwogen, in wie fern die auf der Niederländischen Rheinstrecke bestehenden Verordnungen es möglich und rathsam machen, dem erwähnten deutschen Reglement beizupflichten.

Bei dieser Gelegenheit hat die Niederländische Regierung gerne bemerkt, dass die verschiedenen Bestimmungen des Königlichen Erlasses vom 9. December 1845 alle in das fragliche Reglement aufgenommen sind. Ihrerseits würde dem Verlangen der Königlich Bayerischen Regierung entsprochen werden können, wäre es nicht, dass zwischen beiden Verordnungen ein überwiegender Unterschied in Betreff der Anwendung der *Sein-Lichter* bestünde.

Art. 13. des Mainzer Reglements verlangt auf der Bergfahrt zwei übereinander angebrachte Laternen am Maste oder, in Ermanglung des Mastes, am Kamine, und bei der Thalfahrt ausserdem noch eine *dritte* Laterne unter dem Bugspriete, wobei noch, zur bessern Erkennung, bestimmt wird, dass die *eine Laterne* bei *Dampfschiffen zur Beförderung von Personen von rother*, bei *Dampfschleppern von grüner* Farbe sein soll.

Die Niederländische Verordnung dagegen verlangt bei *Bergs* sowohl wie bei *Thalfahrt* eine *grüne* Laterne am vordersten und eine *rothe* Laterne am hintersten Maste, oder bei Ermanglung des Letztern, an dem Flaggenstock.

Ein zweiter Unterschied liegt darin, dass, nach dem Niederländischen Reglement, für Vorbeifahrende ein *weisses* Licht am *Bugspriete*, nach dem Mainzer Entwurfe dagegen ein solches Licht auf *halbem Mast* verlangt wird.

Von dem einmal angenommenen Systeme der Beleuchtung abzugehen, ist der Niederländischen Regierung auch darum unmöglich, weil nach demselben die Lichter nicht nur die Stelle andeuten, wo das Schiff sich befindet, sondern auch die Richtung desselben angeben. Diese Bedeutung ist nicht nur bei allen seefahrenden Völ-

181 kern angenommen, sondern auch auf allen Niederländischen Nebenflüssen und Canälen eingeführt.

Für eine allgemeine Anwendung auf diesen Nebenflüssen wäre der Mainzer Entwurf schon deswegen gänzlich unmöglich, weil die verschiedene Beleuchtung bei Thal- oder Bergfahrt dabei vorgeschrieben, auf mehreren der besagten Nebenflüssen unanwendbar wäre. Auf den Zeeuwsche Stroomen z. B. ist es sehr oft nicht zu unterscheiden, ob ein Fahrzeug in einem gegebenen Augenblicke sich auf der Thal- oder auf der Bergfahrt befindet.

Die Niederländische Regierung sieht sich demnach genöthigt, ihre Beipflichtung zu dem mehrerwähnten Mainzer Entwurfe von einer Umgestaltung der dabei vorgeschriebenen Beleuchtung in Einklang mit der in *Niederland* bestehenden, abhängig zu machen. In dem Falle aber würde sie nicht nur bereit sein, dem gesagten Entwurfe aber auch den von Seiten *Preussens* und *Bayerns* nachträglich in Vorschlag gebrachten Modificationen, für *Niederland* beizutreten.

Bei dieser Gelegenheit hat die Niederländische Regierung gerne bemerkt, dass die verschiedenen Bestimmungen des Königlich-niederländischen Reglements vom 9. December 1845 alle in das kgl. Reglement aufgenommen sind. Ihrerseits würde dem Verlangen der Königlich-bayerischen Regierung entsprochen werden können, wäre es nicht, dass zwischen beiden Verordnungen ein überwiegender Unterschied in Betreff der Anwendung der zwei-Lichter bestünde.

Art. 13. des Mainzer Reglements verlangt auf der Bergfahrt zwei übereinander angebrachte Laterne am Mast oder, in Ermanglung des Mastes, am Kamine, und bei der Thalfahrt ausserdem noch eine dritte Laterne unter dem Bugspitze, wobei noch zur bessern Erkennung, bestimmt wird, dass die eine Laterne bei Dampfmaschinen zur Beförderung von Personen von **rother**, bei Dampfmaschinen von **grüner** Farbe sein soll.

Die Niederländische Verordnung dagegen verlangt bei Berg- sowohl wie bei Thalfahrt eine grüne Laterne am vordersten und eine rothe Laterne am hintersten Mast, oder bei Ermanglung des Masten, an dem Flaggenstock.

Ein zweiter Unterschied liegt darin, dass, nach dem niederländischen Reglement, für Vorbeifahrer ein weisses Licht am Bugspitze, nach dem Mainzer Entwurfe dagegen ein solches Licht auf halbem Mast verlangt wird.

Von dem einmal angenommenen Systeme der Beleuchtung abzugehen, ist der Niederländischen Regierung auch darum unmöglich, weil nach demselben die Lichter nicht nur die Stelle andeuten, wo das Schiff sich befindet, sondern auch die Richtung desselben anzuzeigen. Diese Bedeutung ist nicht nur bei allen seefahrenden Vol-