

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Protokoll der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt. 1832-1917 (1871) Ausserord.**

2 (27.10.1871)

# Protokoll

der

## Central-Commission für die Rheinschifffahrt.

In Gegenwart der nachbenannten Herren Bevollmächtigten:

Für <b>Baden</b> . . . . .	Herr <b>Muth</b> , Vorsitzender,
„ <b>Bayern</b> . . . . .	„ <b>Weber</b> ,
„ <b>Elsass-Lothringen</b> . . . . .	„ <b>Richter</b> ,
„ <b>Hessen</b> . . . . .	„ <b>Neidhardt</b> ,
„ <b>Niederlande</b> . . . . .	„ <b>van Opstall</b> , in Vertretung des Königl. Niederl. Bevollmächtigten,
„ <b>Preussen</b> . . . . .	„ <b>Jacobi</b> .

WESEL, den 27. October 1871.

Die Erbauung einer stehenden Brücke über den Rhein  
bei Duisburg-Rheinhausen betreffend.

Der Inhalt des von den Herren Technikern überreichten hier angeschlossenen Gutachtens wurde heute ausführlich erörtert:

Die Bevollmächtigten für Baden, Bayern, Hessen und Niederland erachten im Anschluss an die Meinung der Mehrheit der Herren Techniker für erforderlich, dass die Pfeiler der Brücke um sieben Zoll erhöht werden.

Abweichend hiervon und in Uebereinstimmung mit der Erklärung des Königlich Preussischen technischen Commissars, halten die Bevollmächtigten für Elsass-Lothringen und Preussen die nach den Vorlagen projectirte Höhe der Brücke für hinreichend, sind auch der Meinung, dass diese Höhe den Grundsätzen entspreche, welche bezüglich der früher erbauten festen Rheinbrücken, insbesondere auch der Brücke bei Coblenz vereinbart sind.

Die erstgenannten Bevollmächtigten ersuchen den Bevollmächtigten von Preussen eine Entschliessung seiner Regierung über den beregten Punkt herbeizuführen.

Unter Voraussetzung, dass die Erhöhung der Brückenpfeiler um sieben Zoll erfolgt, gibt das Project zu weiteren Bedenken nach keiner Seite Veranlassung.

Der Bevollmächtigte für Preussen erklärte:

Die Königl. Preussische Regierung verpflichtet sich, dafür zu sorgen, dass die Brücke nebst den damit in Verbindung stehenden Bauten genau nach demjenigen Projecte, welches dem Sitzungsprotocoll No. I. vom 25. October d. J. als Beilage angeschlossenen ist, bezüglich, wenn dem Gutachten der Mehrheit der technischen Herren Commissarien Folge gegeben werden sollte, unter entsprechender Erhöhung der Brückenpfeiler ausgeführt und unterhalten werde.



Die genannte Regierung übernimmt ausserdem die nachstehend bezeichneten Verpflichtungen :

#### Artikel 1.

Den Eigenthümern von Segel- und Dampfschiffen, welche nicht entweder schon jetzt zum Passiren fester, nach oben geschlossener Brücken eingerichtet sind, oder eine Entschädigung für die Ausführung solcher Einrichtungen, auf Grund einer, der bis jetzt in Betreff des Baues fester Brücken über den Rhein und dessen conventionelle Nebengewässer geschlossenen Verträge, erhalten haben, beziehungsweise erhalten werden, und welche bisher oder doch längstens bis zum 1. Juni 1872 den Strom an der Brückenstelle bei Duisburg-Rheinhausen vorüber befahren haben, wird eine Entschädigung für die Vorrichtungen zum Senken und Wiederaufrichten der Maste, beziehungsweise der Kamine aus der Preussischen Staatskasse gewährt werden.

#### Artikel 2.

Eine Entschädigung wird ferner denjenigen, zur Fahrt auf dem Rheine dormalen schon berechtigten Schiffseigenthümern gewährt werden, auf deren Schiffen eine Einrichtung zum Senken und Wiederaufrichten der Maste zwar schon vorhanden ist, welche aber durch die Errichtung einer festen Brücke bei Duisburg-Rheinhausen veranlasst werden, diese Einrichtung abzuändern oder zu vervollständigen, vorausgesetzt, dass sie mit dem betreffenden Schiffe bereits bisher oder längstens bis zum 1. Juni 1872 den Rhein an der Brückenstelle bei Duisburg-Rheinhausen vorüber befahren haben.

Eine Veranlassung zur Aenderung oder Vervollständigung der bestehenden Einrichtung soll dann als vorhanden angenommen werden, wenn dieselbe zum Gebrauch für den Durchgang durch die feste Brücke bei Duisburg-Rheinhausen ungenügend ist.

Ausgeschlossen von dem Anspruche auf Entschädigung sind alle Schiffe, für welche auf Grund der vorbezeichneten, die Erbauung stehender Brücken betreffenden Conventionen eine Entschädigung gewährt ist, oder gewährt werden wird, sowie ferner alle Schiffe, welche vor ihrer Anmeldung (Artikel 6) eine der zunächst unterhalb oder oberhalb der Brückenbaustelle belegenen festen Brücken passirt haben.

#### Artikel 3.

Die nach den vorstehenden Bestimmungen (Artikel 1 und 2) zu gewährende Entschädigung gilt zugleich

für das Stillliegen des Schiffes während der zum Anbringen der Vorrichtungen erforderlichen Zeit;

für die etwaige Erschwerung des Dienstes auf dem Schiffe;

für die eventuelle Beschränkung des nutzbaren Laderaums;

endlich für alle sonstigen Anschaffungen und Anordnungen, welche in Folge der zu treffenden Vorrichtungen für einzelne Fahrzeuge nothwendig werden können.

Schiffe, welche an sich zur Entschädigung zuzulassen, aber erst nach dem zu Art. 1 und 2 bestimmten äussersten Termine an der Brückenstelle bei Duisburg-Rheinhausen vorüber gefahren sind, dergleichen Schiffe, bei welchen wegen Alters oder Schadhaftheit die Vorrichtung zum Senken und Heben nicht mehr ausgeführt werden kann; endlich alle vom Tage der Inkraftsetzung gegenwärtiger Uebereinkunft ab neu zu erbauenden Schiffe haben keinen Anspruch auf Entschädigung.



## Artikel 4.

Im Einverständniss mit sämmtlichen Rheinferstaaten wird die nach Inhalt des Artikels 1 zu leistende Entschädigung in Bausch und Bogen nach Massgabe der Tragfähigkeit der Schiffe auf feste Geldsätze festgestellt und ein für allemal wie folgt gewährt:

## A. Bei Dampfschiffen:

- |  |           |
|--|-----------|
| 1) Für Dampfschlepper von mehr als zweihundert Pferdekraft mit   | 350 Thlr. |
| 2) Für kleinere Dampfschlepper und grosse Personenboote mit  | 250 Thlr. |
| 3) Für kleinere Dampfboote, soferne sie überhaupt einer Vorrichtung zum Senken der Kamine bei ihrer Durchfahrt durch die Brücke bedürfen | 100 Thlr. |

## B. Bei Segelschiffen:

- |   |           |
|---|-----------|
| 1) Für Schiffe von 10,000 Ctr. und mehr mit       | 950 Thlr. |
| 2) Für Schiffe                                    | in Mittel |
| von 10,000 Ctr. bis 8000 Ctr. mit 950—750 Thlr. = | 850 Thlr. |
| 3) „ 8000 „ „ 6000 „ „ 750—550 „ =                | 650 „     |
| 4) „ 6000 „ „ 4000 „ „ 550—350 „ =                | 450 „     |
| 5) „ 4000 „ „ 3000 „ „ 350—250 „ =                | 300 „     |
| 6) „ 3000 „ „ 1500 „ „ 250—150 „ =                | 200 „     |
| 7) „ 1500 „ „ 800 „ „ 150—30 „ =                  | 90 „      |
| 8) „ 800 „ und weniger Tragfähigkeit              | 25 „      |

Der Centner wird zu 50 Kilogrammen gerechnet. Für Schiffe, deren Tragfähigkeit in die angegebenen Grenzen hineinfällt, ist nach Massgabe dieser Scala die Entschädigung verhältnissmässig auszumitteln.

Die Feststellung des Entschädigungsbetrages für jedes einzelne Schiff erfolgt durch das Königlich Preussische Eisenbahn-Commissariat zu Coblenz endgültig unter Ausschluss jedes Recurses.

## Artikel 5.

Der Betrag der nach den Bestimmungen unter Artikel 2 zu gewährenden Entschädigung soll nach Massgabe der besonderen Beschaffenheit der auf dem einzelnen Schiffe bereits vorhandenen und nur abzuändernden oder zu ergänzenden Einrichtung in jedem einzelnen Falle festgestellt werden, zu welchem Behufe das Schiff in den Hafen zu Duisburg oder an's dortige Ufer zur Besichtigung zu stellen ist. Bei dieser Feststellung soll der Gesichtspunkt leitend sein, dass die nöthige Abänderung oder Ergänzung in genügender, aber am wenigsten kostspieliger Weise auszuführen ist; und es soll in keinem Falle bei Schiffen von mehr als 4000 Centnern Tragfähigkeit ein höherer Betrag als zwei Drittheile und bei Schiffen von 4000 Centnern Tragfähigkeit und darunter ein höherer Betrag als drei Viertheile desjenigen Betrags festgestellt werden, welchen der Schiffseigenthümer, zufolge der Bestimmung unter Artikel 4, dann anzusprechen haben würde, wenn sein Schiff mit Einrichtungen zum Passiren fester, nach oben geschlossener Brücken gar nicht versehen wäre.

Die Feststellung dieses Entschädigungsbetrags geschieht endgültig unter Ausschluss jedes Recurses durch Sachverständige, von welchen die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft den einen, der betheiligte Schiffer den anderen, beide Sachverständige aber mit einander den Obmann wählen. Können sich die Sachverständigen über den Obmann



nicht einigen, so bezeichnet die Handelskammer zu Duisburg drei weitere Sachverständige, von welchen der Sachverständige jeder Partei einen streicht. Der Uebrigbleibende ist Obmann.

#### Artikel 6.

Die Schiffseigenthümer, welchen nach den vorstehenden Bestimmungen ein Entschädigungsanspruch zusteht, haben denselben nach der amtlichen Aufforderung, welche die Regierungen der Rheinuferstaaten in ihren Gebieten erlassen werden, spätestens bis zum 1. September 1872, bei Verlust ihres Anrechts, bei dem Königlich Preussischen Eisenbahn-Commissariat in Coblenz anzumelden. Diese Anmeldung muss von der Vorlage des Schiffs-Attestes und des Nachweises über die Tragfähigkeit des Schiffes begleitet sein. Dieselben haben ferner durch eine Bescheinigung des Königl. Wasserbau-Inspectors zu Düsseldorf nachzuweisen, dass sie mit dem in dem Schiffs-Attest bezeichneten Schiffe einmal, und spätestens bis zum 1. Juni 1872, auf dem Rhein an der Brückenstelle bei Duisburg-Rheinhausen vorübergefahren sind, zu welchem Ende sie die Vermittelung des Brückenmeisters der Schiffbrücke zu Düsseldorf in Anspruch nehmen können.

Das Eisenbahn-Commissariat zu Coblenz wird den Schiffseigenthümern über die erfolgte Anmeldung eine Beurkundung mit der Zusage ertheilen, dass, wenn die nachstehend bezeichneten Bedingungen von ihnen erfüllt sein werden, die Schiffseigenthümer auf den im Falle der Art. 1 und 4 der Summe nach genau zu bezeichnenden, im Falle der Art. 2 und 5 aber auf den durch die Entscheidung der Sachverständigen festzusetzenden Entschädigungsbetrag Anspruch haben.

Nach Feststellung des Entschädigungsbetrages haben die Schiffseigenthümer die zum Senken und Heben der Maste und Kamine nöthigen Vorrichtungen anfertigen, beziehungsweise abändern und vervollständigen zu lassen und mit den so hergerichteten Schiffen die stehende Brücke bei Duisburg-Rheinhausen spätestens ein Jahr nach deren Vollendung zu passiren.

Schiffe, für welche eine Entschädigung auf Grund der Bestimmungen unter Art. 2 und 5 zugesagt ist, sind innerhalb der gleichen Frist im Hafen zu Duisburg zur Besichtigung zu stellen, und es ist der Nachweis zu liefern, dass eine der Feststellung der Sachverständigen entsprechende Abänderung oder Vervollständigung seit dieser Feststellung wirklich stattgefunden hat.

Nach Erfüllung dieser Bedingungen, worüber ein Zeugniß des Königl. Wasserbau-Inspectors zu Düsseldorf beizubringen ist, wird den Schiffseigenthümern der Betrag der Entschädigung auf Anweisung des Königl. Preussischen Eisenbahn-Commissariats zu Coblenz von der Regierungshauptkasse zu Düsseldorf ausbezahlt werden. Die Zahlung erfolgt an den Schiffseigenthümer, oder an dessen gehörig legitimirten Bevollmächtigten.

#### Artikel 7.

Sobald die Durchfahrt der Schiffe mit stehenden Masten durch die feste Brücke bei Duisburg-Rheinhausen nicht mehr thanlich sein wird, wird die Preussische Regierung bei eintretendem Bedürfnisse Krahen zum Heben und Senken der Maste oberhalb und unterhalb der Brücke für die Dauer eines Jahres errichten lassen. Die Schiffer haben für die Benutzung dieser Hilfsanstalten keinerlei Gebühren zu entrichten.

#### Artikel 8.

Die Königlich Preussische Regierung macht sich anheischig, dafür zu sorgen, dass während des Brückenbaues der Verkehr mit Schiffen und Flößen auf dem Rhein an



der Brückenstelle nicht unterbrochen und möglichst wenig gestört werde, und dass auch die Gewährung der zum Passiren der Brückenstelle etwa erforderlichen Hilfsmittel unentgeltlich erfolge. Zu diesem Behufe sind zwei Dampfboote jederzeit bereit zu halten und die Führer der Segelschiffe und Flosse sind verpflichtet, sich mittelst der gedachten Boote durchführen zu lassen. Zu Thal gehende Segelschiffe müssen, wenn sie nicht sofort befördert werden können, oberhalb der bei der Rheinhauser Rheinfährstelle dessfalls bereits errichteten Warnungstafeln vor Anker gehen. Zu Berg gehende Schiffe müssen in diesem Falle vor den unterhalb der Brückenbaustelle zu errichtenden Warnungstafeln vor Anker gehen. Den Flossen müssen auf Ankündigung der vorausgehenden Wahrschauer die Dampfboote sofort entgegenfahren.

Artikel 9.

Wegen Gewährung der in den Art. 7 und 8 der Uebereinkunft bezeichneten Hilfsmittel zum Passiren der Brückenbaustelle haben sich die beteiligten Schiffer an die Brückenbauverwaltung auf der Baustelle bei Duisburg zu wenden.

Die übrigen Bevollmächtigten — und zwar die Bevollmächtigten für Baden, Bayern, Hessen und Niederland unter der Voraussetzung, dass die Brückenpfeiler um sieben Zoll erhöht werden — erkennen an, dass Preussen durch die vorstehend übernommenen und von ihnen hiermit acceptirten Leistungen denjenigen Forderungen genügt, welche in Beziehung auf die Anlage der festen Brücke bei Duisburg-Rheinhausen im Interesse der freien Schifffahrt auf dem Rheine aus den die Rheinschifffahrt betreffenden völkerrechtlichen Verträgen hergeleitet werden können.

Beschluss.

- 1) Die Central-Commission constatirt, dass, sobald die vorbezeichnete Voraussetzung eingetreten sein wird, dieses Uebereinkommen in Kraft tritt und dem Bau der festen Brücke über den Rhein bei Duisburg-Rheinhausen vom Standpunkte der Schifffahrt aus ein Hinderniss nicht entgegensteht.
- 2) Die sämmtlichen Bevollmächtigten werden ersucht, sobald sie die Mittheilung über die Erledigung des mehrerwähnten Vorbehaltes empfangen haben werden, die Veröffentlichung des gegenwärtigen Uebereinkommens bei ihren resp. Regierungen in Antrag zu bringen und über die geschehene Veröffentlichung sich gegenseitig im Correspondenzwege Nachricht zu geben.

Muth,  
Weber,  
Richter,  
Neidhardt,  
van Opstall,  
Dr. Jacobi.

Für gleichlautende Ausfertigung:  
Der Vorsitzende der Central-Commission.

