Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schiffahrt**

Band (Jahr): **16 (1924)**

Heft 5

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

No. 8 vom 25. Mai 1924

Bericht des Büros über die Tätigkeit der Zentralkommission im Jahr 1923.

Strassburg, den 22. März 1924.

Die Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt hat im Laufe des Jahres 1923 zwei Tagungen abgehalten, die erste im Monat April und die zweite im Dezember.

Zusammensetzung der Kommission:

Im Laufe des Jahres sind folgende Veränderungen in der Zusammensetzung eingetreten:

Der Präsident, Herr Chargueraud, ist verstorben und durch Herrn Gout, Ausserordentlichen Gesandten, ersetzt worden. Herr Koch, hessischer Bevollmächtigter der Deutschen Staaten, ist durch Herrn Wand, bayerischen Bevollmächtigten der Deutschen Staaten ersetzt worden. Herr Kranzbühler hat den verstorbenen Herrn Koch in seiner Eigenschaft als hessischen, stellvertretenden Bevollmächtigten der Deutschen Staaten ersetzt; der verstorbene belgische Bevollmächtigte, Herr Royers, ist durch Herrn Staatsminister Segers ersetzt worden, und endlich ist Herr Rossetti, Ausserordentlicher Gesandter, an die Stelle des Herrn Marquis Paullucci de Calboli, Bevollmächtigten Italiens, getreten.

Hieraus ergibt sich, dass sich die Zentral-Kommission Ende des Jahres 1923 wie folgt zusammensetzte:

Präsident: Herr Gout.

Deutsche Staaten: die Herren Bevollmächtigten Seeliger, Peters, Fuchs, Wand, und der Herr stellvertretende Bevollmächtigte Kranzbühler;
Belgien: die Herren Bevollmächtigten Segers, Brunet;
Frankreich: die Herren Bevollmächtigten Mahieu, Dreyfus, Fromageot, Berninger;
Grossbritannien: der Herr Bevollmächtigte Baldwin;
Italien: die Herren Bevollmächtigten Rossetti, Sinigallia;
Niederlande: die Herren Bevollmächtigten van Eysinga, Kröller, Jolles;
Schweiz: die Herren Bevollmächtigten Herold und J. Vallotton;
Sekretariat: Generalsekretär Herr Hostie (Belgien), Generalsekretär-Adjunkt Herr Chargueraud (Franzose), Mitglieder des Sekretariates die Herren De L'Espinasse (Niederländer), Gerlach (Deutscher).

* * *

Innere Organisation.

Die Organisation des Sekretariats hat im Laufe des Berichtsjahres keine Abänderung erfahren.

* * *

Schiffahrts-Inspektoren sind:
für den schweizerischen Abschnitt: Herr Moor, Ingénieur Cantonal, Basel;
für den Abschnitt IA: Herr Antoine, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Strassburg;
für den Abschnitt IB: Herr Oberbaurat Spiess, Karlsruhe;
für den Abschnitt II: Herr Baurat Pabst, Mainz;
für den Abschnitt III: Herr Geheimer und Oberbaurat Degener, Coblenz;
für den Abschnitt IV: Herr Jonkheer Dittlinger, im Haag.

Generalkonvention und Revision der Mannheimer Akte.

Wie bereits im letzten Tätigkeitsbericht erwähnt, soll laut Artikel 354 des Versailler Vertrages der von der Zentralkommission auszuarbeitende Entwurf für eine Revision der Mannheimer Akte in Uebereinstimmung mit den Bestimmungen der Generalkonvention abgefasst werden, wenn diese in der Zwischenzeit zustande gekommen sein sollte. Die Generalkonvention ist in Barcelona in einer vom Völkerbund einberufenen Konferenz, die im März-April 1921 stattgefunden hat, aufgestellt worden. Seitdem hat eine gewisse Anzahl von Staaten diese Konvention ratifiziert; andere dagegen haben sich dessen enthalten. Dieser Umstand hat u. a. die Konferenz von Genua beschäftigt, die alle teilnehmenden Staaten aufgefordert hat, diese Konvention baldmöglichst zu ratifizieren.

Gelegentlich dieser Konferenz sind namentlich durch die Niederlande und die Schweiz gewisse Vorbehalte gemacht worden.

Der Beratende und Technische Ausschuss des Völkerbundes zum Studium der Verkehrswege und des Transitverkehrs (Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit de la Société des Nations) hat sich in seiner Tagung von 1922 mit dieser Frage beschäftigt und hat einen Beschluss gefasst, der im Auszug folgendermassen lautet:

„Die Kommission . . . . . ist der Ansicht, es sei möglich, dass in einzelnen Fällen Missverständnisse diese Ratifizierung oder Beitrittserklärung erschweren und erachtet es aus diesen Gründen für wünschenswert, dass die beteiligten Regierungen und hauptsächlich solche Staaten, die an der gemeinsamen Bearbeitung der Schiffahrtsakte einer gleichen Wasserstrasse von internationalem Interesse teilnehmen, gegebenenfalls alle nötigen Massnahmen ergreifen, um sich zu vergewissern, dass solche Missverständnisse nicht bestehen, oder um sie aus der Welt zu schaffen, wenn sie bestehen sollten."

Dieser Beschluss ist der Zentral-Kommission übermittelt worden. Die Zentral-Kommission hat, da einerseits somit der Völkerbund an sie herangetreten war, und um andererseis einen Vorschlag ihres Büros zu befolgen, nämlich, dass es angebracht sei, vor der Revision der Mannheimer Akte eine eingehende Prüfung der Generalkonvention vorzunehmen, in ihrer diesjährigen Apriltagung damit begonnen, hierüber zu beraten.

Nach einem ersten Meinungsaustausch über die einzelnen Artikel der Generalkonvention, der von beiden obenerwähnten Gesichtspunkten aus durchgeführt wurde, hat die Zentral-Kommission ihren Generalsekretär damit beauftragt, ihr einen Bericht über die bereits erörterten Fragen vorzulegen, um die Fortsetzung der Diskussion über diese Angelegenheit zu erleichtern. Der Bericht des Generalsekretärs ist im November vorgelegt worden.

Beziehungen zu anderen internationalen Körperschaften.

Die Zentral-Kommission ist weiterhin über die Arbeiten des Beratenden und Technischen Ausschusses des Völkerbundes zum Studium der Verkehrswege und des Transitverkehrs auf dem Laufenden geblieben. Sie war gleichfalls bei der zweiten Generalkonferenz für Verkehrswesen in Genf, im November/Dezember 1923 vertreten.

Sie hat beschlossen, durch einen Austausch der Protokolle die Verbindung mit anderen Stromkommissionen aufrecht zu erhalten.

Freiheit der Schiffahrt im allgemeinen.

Im Laufe der Apriltagung von 1923 richtete sich die Aufmerksamkeit der Kommission hauptsächlich auf die

Auswirkungen, welche die politischen Ereignisse ab 11. Januar 1923 auf den allgemeinen Zustand der Rheinschifffahrt gehabt haben und besonders auf die strenge Einhaltung folgender Bestimmungen:

a) Für auf dem Rheine ein- oder ausgehende Waren Verbot, höhere Eingangs- oder Ausgangs-Abgaben zu erheben, als beim Eingange oder Ausgange über die Landgrenze. (Mannheim, Art. 6.)

b) Zugeständnis aller Erleichterungen, die für den Ein-, Aus- und Durchgang von Waren auf anderen Land- und Wasserstrassen eingeführt werden, auch auf dem Rheine. (Mannheim, Art. 14.)

c) Eine der Schiffahrtsakte entsprechende Behandlung der in den Rheinfreihäfen ein- oder ausgehenden Waren. (Mannheim, Art. 8.)

d) Die in den Häfen zur Erleichterung der Ein- und Ausladungen und zur Niederlage der Waren verlangten Einrichtungen. (Mannheim, Art. 27.)

e) Verbot jeglicher Abgabe auf dem Rhein, die sich lediglich auf die Tatsache der Beschiffung gründet, sowie jeglicher sonstigen Abgabe mit Ausnahme der Eingangs-Abgabe auf eingeführte Waren und der Ausgangs-Abgabe auf ausgeführte Waren (Mannheim, Art. 3), namentlich unter Ausschluss irgend welcher Durchgangs-Abgabe. (Mannheim, Art. 7.)

f) Bei direktem Durchgangsverkehr Verbot irgend welcher andern Formalitäten ausser der in Artikel 9 der Mannheimer Akte vorgesehenen, beschränkenden Formalitäten. (Uebergabe eines Manifestes in doppelter Ausfertigung bei der Eingangszollbehörde, amtliche Verschliessung der Laderäume, eventl. amtliche Begleitung an Bord und Anhalten am letzten Grenzzollamte, behufs Untersuchung des angelegten, amtlichen Verschlusses, beziehungsweise der Zurückziehung der amtlichen Begleiter.)

Nachdem die belgische und die französische Delegation (die Delegation der deutschen Staaten, gegen welche gleichfalls ein gewisser Teil der Beschwerden gerichtet war, war bei dieser Tagung nicht vertreten) zum Ausdruck gebracht hatten: dass wenn zu Anfang der Besetzung Behinderungen eingetreten seien, dies Umständen zugeschrieben werden müsse, die von dem guten Willen ihrer Regierungen nicht abhingen, und dass die von anderen Regierungen getroffenen Massnahmen sich sehr wohl der genauen Ausführung der Mannheimer Akte widersetzen konnten, nahm die Kommission mit Genugtuung die ihr von diesen Delegationen gegebene Versicherung entgegen, dass ihre Regierungen das internationale Statut auf dem Rhein zu achten wünschen, und namentlich den Besatzungsbehörden zur Vorschrift gemacht hätten, dass keine Massnahme getroffen werden dürfe, die die Freiheit der Rheinschiffahrt beeinträchtigen könnte.

Die Kommission beschäftigte sich in der Zeit zwischen den beiden Tagungen mit den Geschehnissen, die ihr von der niederländischen und der schweizerischen Delegation gemeldet worden waren.

Andererseits trat die Delegation der Deutschen Staaten mit Beschwerden über gewisse Geschehnisse an sie heran, welche diese Delegation für Verletzungen des internationalen Statuts auf dem Rhein hielt, und gegen die sie das Einschreiten der Kommission beantragte.

Dieser Antrag behandelte namentlich folgende Punkte:

1. Beschlagnahmen deutscher Schiffe und der Ladungen dieser Schiffe (zu Reparationszwecken) durch die Besatzungsbehörden.

2. Den militärischen Befehl vom 19. Januar 1923, der es den deutschen Dampfern und den leeren deutschen Kähnen untersagte, die niederländische Grenze zu überschreiten.

3. Die von den Besatzungsbehörden getroffenen Zwangsmassnahmen gegen Schiffer, Bemannungen und Lotsen.

4. Den den Schiffern auferlegten Zwang, vor dem Laden oder Löschen die Genehmigung der Besatzungsbehörden einholen zu müssen.

5. Das Hineinmischen der Besatzungsbehörde in die deutsche Stromverwaltung.

6. Die Eingriffe der Besatzungsbehörden in den Verwaltungsdienst der deutschen Uferregierungen in den deutschen Häfen.

7. Die Errichtung eines besonderen Zollregimes.

Da die Beschwerden der Delegierten der Deutschen Staaten, wenigstens soweit Nr. 7 in Betracht kommt, mit den Fragen, die Gegenstand der vorhergehenden Beratungen der Kommission bildeten, verknüpft waren, schritt diese im Laufe ihrer zweiten Tagung von 1923 zu einer eingehenden Untersuchung der gesamten Frage.

Bei dieser Untersuchung konnte festgestellt werden, dass inzwischen den vor die Kommission gebrachten Beanstandungen zufriedenstellende Folge gegeben war, wenigstens in einer grossen Zahl von Punkten, die schon vorher zur Besprechung standen.

Sie führte schliesslich zu folgendem Beschluss:

„Nachdem die Kommission

die von der Delegation der Deutschen Staaten, der Delegation der Niederlande, der Delegation der Schweiz sowie die von der französischen und von der belgischen Delegation jeweils vorgebrachten Beanstandungen, die seit dem 11. Januar 1923 bestehende Allgemeinlage der Rheinschiffahrt betreffend, angehört,

sowie die Störung, welche durch die politischen Ereignisse in dem Verkehr auf dem Rhein und in der genauen Befolgung der Mannheimer Akte entstanden ist, festgestellt hat,

spricht sie, in der Ansicht, dass die Beurteilung dieser Ereignisse nicht in den Bereich ihrer Zuständigkeit fällt,

die bestimmte Hoffnung aus, dass die beteiligten Regierungen Anstrengungen machen werden, damit in kürzester Frist das Gedeihen der Rheinschiffahrt unter unbedingter Befolgung der Mannheimer Akte wieder seinen Fortschritt nimmt,

und bittet die Bevollmächtigten der in Frage kommenden Staaten, der Kommission so bald wie möglich, und zwar unter Berücksichtigung der nächsten Tagung mitteilen zu wollen, welche Folge dem vorstehend ausgedrückten Wunsche gegeben worden ist."

Ausserdem hat die Delegation der Deutschen Staaten folgende Erklärung abgegeben:

„Die deutsche Delegation behält ihren Rechtsstandpunkt bei, nämlich, dass die Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt die zuständige Körperschaft ist, um hinsichtlich der Verletzungen der Mannheimer Akte, welche die deutsche Regierung vorgebracht hat, eine Entscheidung zu treffen. Die deutsche Regierung behält sich vor, das deutsche Ersuchen dem Entscheid der Zentral-Kommission erneut vorzulegen, und schliesst sich der bestimmten Hoffnung an, dass die beteiligten Regierungen Anstrengungen machen werden, damit in kürzester Frist das Gedeihen des Rheinverkehrs unter unbedingter Befolgung der Mannheimer Akte wieder seinen Fortschritt nimmt."

Konventionen und Verordnungen.

Die Beratungen betreffs einer Neuregelung der konventionellen Bestimmungen und der Verordnungen in der Angelegenheit der Schifferpatente haben in der Dezembertagung dieses Jahres zu einer gemeinschaftlichen Lösung geführt. Das bisherige Regime kann wie folgt zusammengefasst werden:

1. Auf einer, mehreren Uferstaaten zugehörigen Rheinstrecke ist für die Führung eines Schiffes ein Patent erforderlich. (Mannheim, Art. 15.)

2. Das Recht, das Patent auszustellen und einzuziehen, steht nur einem Uferstaat mit Bezug auf die jeweils in diesem Staat wohnenden Schiffer zu. (Mannheim, Art. 15 und 20.)

Die Schiffer der Nebenflüsse des Rheins und der Wasserstrassen zwischen dem Rhein und der Schelde sind, — unter der Voraussetzung der Gegenseitigkeit — den in den Rheinuferstaaten wohnenden Schiffern gleichgestellt, wenn einer dieser (Uferstaaten) erklärt, dass diese Personen anderweitig die von den Rheinschiffern verlangten Bedingungen erfüllen. (Mannheim, Art. 18.) Dabei hat derjenige Uferstaat, welcher diese Erklärung abgegeben hat, das ausschliessliche Recht, sie ausser Kraft zu setzen. (Mannheim, Art. 21.)

3. Die zur Patenterlangung benötigten und genügenden Bedingungen sind im günstigsten Falle (Bewerber, die die Abgangsprüfung einer von der Zentralkommission genehmigten Schifferschule bestanden haben) die folgenden:

Er muss

a) 21 Jahre alt sein;

b) die Schiffahrt tatsächlich während 4 Jahren ausgeübt haben (5 Jahre für die Führung eines Dampfschiffes, wovon 2 Jahre auf dem Rhein oder auf dem Abschnitt des Rheins, für welchen das Patent verlangt wird) (Abänderung an der Rheinschiffahrtsakte vom 4. Juni 1898).

Andererseits zeichnet sich das neue Regime durch folgende Bestimmungen aus:

1. Für die Führung eines Schiffes auf irgend welchem Teil des Rheins oberhalb der Brücke von Duisburg-Hochfeld ist ein Patent erforderlich.

2. Das Recht, ein Patent auszustellen oder zu entziehen steht jedem der bei der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt vertretenen Staate zu, ohne Berücksichtigung des Wohnortes.

3. Die notwendigen und genügenden Bedingungen für die Erlangung eines Patentes sind für jeden Bewerber neben den allgemeinen Ansprüchen betreffs körperlicher Befähigung die folgenden:

Er muss

a) 25 Jahre alt sein, für die Führung eines Schiffes mit eigener Triebkraft und 23 Jahre für die Führung anderer Fahrzeuge;

b) einer Deckmannschaft angehört haben: a) während 6 Jahren für die Erlangung eines Patentes für die Führung eines Kahnes, b) während 7 Jahren für die Erlangung eines Patentes für ein Fahrzeug mit eigener Triebkraft, wovon er mindestens 1 Jahr auf einem solchen Fahrzeug zugebracht haben muss;

oder aber mit einem Zeugnis über seine nautische Fähigkeit und seine Befähigung zur Führung versehen sein, das von einem der bei der Zentralkommission vertretenen Staaten ausgestellt sein muss;

oder aber mit irgend einem anderen Zeugnis versehen sein, welches von der Zentralkommission als ebenbürtig anerkannt wird.

In allen Fällen müssen die Patentbewerber nachweisen können, dass sie eine Vorbereitungszeit von 12 Monaten wirklicher Dienstzeit auf dem Rhein durchgemacht haben, wobei es verstanden ist, dass hierbei nur die Zeit in Anrechnung gebracht wird, während welcher das Fahrzeug fährt, einschliesslich der Zeit, welche für Be- und Entladung notwendig ist. Die ausgeführten Reisen müssen eine genügende Anzahl von Fahrten auf der Strecke, für welche das Patent verlangt ist, einbegreifen. Die Vorbereitung muss als Miglied der Bemannung (Schiffsjunge ausgeschlossen) [1]) an Bord von Fahrzeugen folgender Kategorien durchgemacht sein:

a) Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft von mindestens 500 t Rauminhalt;

b) Fahrzeuge mit eigener Triebkraft, andere als Schlepper, von mindestens 300 t Rauminhalt;

c) Schlepper von mindestens 300 PS.

Das neue Regime soll jedoch nur provisorisch in Kraft treten, da die Frage spätestens nach Ablauf von 2 Jahren aufs neue geprüft werden soll. Auf diese Weise wird die Erfahrung lehren, ob die für die Befähigungsbedingungen gewährten, bedeutenden Erleichterungen berechtigt sind, oder nicht.

Ausserdem soll auch, und zwar bis das neue Regime erprobt ist, das Patent zwischen der Spijkschen Fähre (niederländische Grenze) und der Brücke von Duisburg-Hochfeld erforderlich sein. Die Forderung eines Minimums von Tonnengehalt für das Fahrzeug, auf welchem die Vorbereitungszeit abgedient sein muss, ist dagegen aufgehoben.

Die aussergewöhnlichen Umstände, von denen weiter oben die Rede war, haben die Kommission veranlasst, in ihrer Apriltagung vorübergehende Massnahmen zu ergreifen, die dazu bestimmt waren, mittels Ausnahmepatenten die für die Handelsschiffahrt nötige Anzahl von Schiffern sicher zu stellen.

In der Dezembertagung wurde vorgesehen, dass diesem vorübergehenden Regime durch einen auf brieflichem Wege zu fassenden Beschluss ein Ende gesetzt werden sollte, sobald es festgestellt sei, dass die Verhältnisse, welche zu seiner Annahme geführt haben, nicht mehr bestehen.

* * *

Die Vorschriften, die Dienstflagge der Beamten betreffend (Polizeiordnung vom 14. September 1912, § 5, Nr. 11) sind insofern abgeändert worden, als mit Bezug auf die Dienstflagge der Beamten in den Deutschen Staaten die Worte „schwarz, weiss, rot" durch die Worte „schwarz, rot, goldgelb" ersetzt worden sind.

Die Bestimmungen in der Untersuchungsordnung für Schiffe sind ebenfalls in einem Punkt abgeändert worden:

Die Vorschrift (Verordnung vom 10. November 1904, § 6, h) laut der das Deck der Tankschiffe mit hölzernem Ueberdeck versehen sein muss, das so eingerichtet sein soll, dass genügend frische Luft zwischen dem Metalldeck und dem hölzernen Deck sich bewegen kann, ist abgeschafft worden.

* * *

Was die von den Behörden der Deutschen Staaten für die Schiffsuntersuchungen erhobenen Gebühren betrifft, hat die Kommission (am 2. Mai 1922) die, des Wechselkurses wegen, deren Erhöhung genehmigt hatte, durch Beschluss vom 20. Dezember 1923 die Erhebung in Goldmark, und zwar gemäss dem Tarif, der vor den Erhöhungen in Kraft war, genehmigt.

* * *

Der Technische Ausschuss für Eichung und Registrierung, der in 1922 gebildet war, hat erst im Dezember 1923 zusammentreten können. Er hat einen Vorentwurf zur Revision der Konvention von Brüssel vom 4. Februar 1898 ausgearbeitet. Dieser Vorentwurf enthält bedeutende Neuerungen.

Er führt den Eichzwang wieder ein und verallgemeinert gleichfalls den Registrierungszwang, um dem in Deutschland und Frankreich bereits bestehenden Beispiel zu folgen und hierdurch einen wirklichen „état civil" des Schiffes aufzustellen.

Um den Rechtsstand der Binnenschiffe international festzulegen und den Kredit in der Binnenschiffahrt zu heben, plant der Entwurf gleichfalls Vorschriften, die dazu bestimmt sind, eine doppelte Immatrikulierung zu vermeiden.

---

[1]) Nach der Begriffserklärung des Beschlusses in Protokoll 27 der ersten Tagung von 1923, „ist es wohl verstanden, dass sich in Patentangelegenheiten der Ausdruck ‚Mitglied der Bemannung' (Schiffsjunge ausgeschlossen) nur auf Inhaber eines Zeugnisses über nautische Fähigkeit und Befähigung zur Führung und auf die Schiffer, die wenigstens 2 Jahre lang zur See oder auf einem Strom gefahren sind, bezieht".

Schliesslich ist nach dem Wortlaut des Entwurfes die Schweiz, die Rheinuferstaat und Mitglied der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt ist, als vertragschliessender Staat in die revidierte Konvention aufgenommen.

Die Zentral-Kommission hat beschlossen, den Bericht ihres Ausschusses dem Beratenden und Technischen Ausschuss des Völkerbundes zum Studium der Verkehrswege und des Transitverkehrs (Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit de la Société des Nations) zu übermitteln, der die Anregung zu diesen Arbeiten gegeben hatte, indem sie diese Körperschaft auf die Nützlichkeit aufmerksam machte, die sich aus dem Abschluss einer Generalkonvention über diese Frage zwischen den europäischen Staaten, die in den internationalen Stromkommissionen vertreten sind (Donau, Elbe, Oder) ergeben würde. Der Entwurf des Ausschusses sah eine solche Generalkonvention schon vor mit der Bestimmung, dass in dem zu schliessenden, internationalen Abkommen andere Staaten zum späteren Beitritt zugelassen werden sollten.

Der Meinungsaustausch, der innerhalb des Ausschusses stattgefunden hat, hat die Wichtigkeit erkennen lassen, die Flaggenfrage der Binnenschiffe einer eingehenden Untersuchung zu unterwerfen.

Die Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt hat beschlossen, ihren Ausschuss für Privatrecht mit dieser Untersuchung zu betrauen.

* * *

Technische Studien.

Hydrometrischer Dienst. — Der Unter-Ausschuss für den hydrometrischen Dienst hat seine Arbeiten über die Wasserstände fortgesetzt, und eines seiner Mitglieder damit beauftragt, mit den Studien über die Voraussage der Rheinwasserstände fortzufahren.

Der Unter-Ausschuss hat in seiner Sitzung im Juni 1923 den Bericht über die bereits gemachten Studien eingehend geprüft und folgenden Beschluss gefasst:

„Die Studien haben ergeben, dass unter Benützung der schweizerischen Pegelstellen von Nol, Zürich, Mühlau und Murgenthal eine Vorhersage der Nieder- und Mittelwasserstände auf höchstens 30 Stunden innerhalb mässiger Grenzen der Genauigkeit für die Station Marlen, oberhalb Strassburg, voraussichtlich erwartet werden kann. Die Untersuchungen bedürfen noch der Ergänzung durch Einbeziehung der Pegelstelle Andelfingen an der Thur, tabellarische Zahlenwerte und Ausdehnung auf das Jahr 1922.

Die Zentral-Kommission hat von diesem Beschluss Kenntnis genommen und festgestellt, dass der Ausschuss für den hydrometrischen Dienst seine Arbeiten fortsetzt. Sie behält sich vor, sich von Zeit zu Zeit über den Wert der Ergebnisse auszusprechen.

Im gleichen Gedankengange hat man im Laufe des Jahres eine Revision des gleichwertigen Wasserstandes 1908 vorgenommen. Der aus Vertretern der Deutschen Staaten, Frankreichs, der Niederlande und der Schweiz zusammengesetzte Ausschuss ist am 13. und 14. Dezember 1923 unter dem Vorsitz des Herrn Jolles, Bevollmächtigten der Niederlande, zusammengetreten.

Dieser Ausschuss hat den von der Landesanstalt für Gewässerkunde in Berlin vorbereiteten Bericht geprüft und als Ergebnis seiner Beratungen einen Bericht angefertigt.

Die Zentral-Kommission hat in ihrer Sitzung vom 19. Dezember 1923 diesen Bericht durchberaten und folgenden Beschluss gefasst:

„1. Die Kommission nimmt die von dem Ausschuss für den gleichwertigen Wasserstand zum Vorschlag gebrachten Zahlen an.

2. Gl. W. 1908 soll durch die gleichwertigen Wasserstände bei einem Pegelstand von 1,27 m am Kölner Pegel ersetzt werden.

3. In Zukunft sollen die gleichwertigen Abflussmengen an einer genügenden Anzahl von Richtpegeln bestimmt und bei etwaiger Aenderung des Strombettes die ihnen gleichwertigen Wasserstände neu festgesetzt werden."

* * *

Arbeiten und Massnahmen.

Die Kommission hat mit Aufmerksamkeit verfolgt, was auf Grund der in 1922 über den Ausbau des Rheins zwischen Basel und Strassburg gefassten Beschlüsse geschehen ist.

Wie erinnerlich hatte die Kommission, nachdem sie die am 10. Mai 1922 zwischen der deutschen, der französischen und der schweizerischen Delegation getroffenen Vereinbarungen zur Kenntnis genommen hatte, den Zeitpunkt für den Beginn der Arbeiten auf 18 Monate, von dem Tag der Einreichung des Konzessionsbegehrens oder der Ermächtigung an gerechnet, festgesetzt.

Die französische Konzessionsbewerbung ist der Schweiz im Frühjahr eingereicht worden; weitere, ergänzende Angaben sind im Juli nachgeliefert worden. Die schweizerische Regierung hat die Angelegenheit sofort in die Hand genommen, und französisch-schweizerische Besprechungen sind für den Beginn des Jahres 1924 vorgesehen. Ueber eine eventuelle Auswirkung des Staues auf badischem Gebiet, sind Unterhandlungen noch im Gange.

Da die Kommission anderseits im Prinzip ihre Einwilligung zu der von der Schweiz verlangten Rheinregulierung gegeben hat, erklärte deren Delegation, sie beabsichtige in Kürze der Kommission feste Vorschläge zu unterbreiten, mit deren Vorbereitung die badischen Behörden infolge eines zwischen den beiden Staaten getroffenen Abkommens betraut worden sind.

Technische Befahrung. — Die Kommission hat in ihrer zweiten Tagung von 1923 das Programm für die in Artikel 31 der Mannheimer Akte vorgesehene Strombefahrung, die von Zeit zu Zeit vorgenommen werden soll aufgestellt. Ein technischer Ausschuss wird sie gemäss der Vorschriften der Kommission im August/September 1924 ausführen.

* * *

Kraft Artikel 359 des Versailler Vertrages hat die Kommission ausserdem die Ermächtigung zu den von der Delegation der Deutschen Staaten vorgeschlagenen Abänderungen an der Einfahrt zum Kehler Hafen und an der Mündung der Kinzig erteilt.

Kraft gleichen Artikels hat die Kommission auch die Aufgabe des Wendebeckens unterhalb des Kehler Hafens, die von der französischen Delegation vorgeschlagen worden ist, genehmigt, jedoch unter dem Vorbehalt; dass dieses Wendebecken, falls die Erfahrung es als notwendig erscheinen lässt, entweder an seinem alten Platz oder an irgend einem anderen, geeigneten Platz wieder hergestellt werde.

* * *

Der Tätigkeitsbericht für 1922 enthielt die Angabe, die Zentral-Kommission habe infolge bei ihr eingereichter Beschwerden über Baggerungen, die zwischen Ruhrort und der niederländischen Grenze ausgeführt waren, folgende Beschlüsse gefasst:

„1. Es ist ausserordentlich wünschenswert, tatsächlich zu verhindern, dass der Sand, der sich bei Baggerungen ergibt, in das Niederwasserbett des Flusses zurückgeleitet wird, selbst wenn dies nur dadurch erreicht werden könnte, dass es auf dem Rhein verboten wird, sich solcher Gerätschaften zu bedienen, die dazu dienen könnten, Sand und Kies zu trennen.

2. Es erscheint wünschenswert, nach und nach zu einer Verminderung, und wenn möglich zu der gänzlichen Abschaffung der Baggerungen in dem Niederwasserbett des deutschen Niederrheins zu gelangen."

Da die französisch-belgische Rückerstattungskommission am 14. Juni 1923 die Kiesbaggerfelder zwischen der niederländischen Grenze und Bingerbrück beschlagnahmt hatte, machte die Delegation der Deutschen Staaten die Kommission darauf aufmerksam, die deutschen Strombaubehörden hätten die Ausdehnung der Baggerungen im Strombette des Rheins auf das Mindestmass beschränkt, welches im Interesse der Unterhaltung des Fahrwassers nötig sei, es deute jedoch alles darauf hin, dass die französisch-belgischen Behörden, welche an die Stelle der deutschen Behörden getreten seien, den Beschlüssen der Z. K. f. d. R. nicht nachkämen, weder hinsichtlich der Ausdehnung der Baggerungen, noch in der Art und Weise, wie diese ausgeführt würden, und dass vor allem festgestellt worden sei, dass die Unternehmer den Sand in den Rhein zurückleiten.

Die belgische und die französische Delegation behaupteten ihrerseits, die ausgeführten Baggerungen seien im Interesse des Fahrwassers notwendig, die Ueberwachung durch den Schiffahrtsinspektor des III. Bezirks könne ruhig fortgesetzt werden, und die Behauptung, dass Sand in den Strom zurückgeleitet werde, sei neu.

Die Angelegenheit kam nicht zum Abschluss, da die niederländische Regierung den Wunsch ausgesprochen hatte, die belgische und die französische Delegation möchten weitere Untersuchungen anstellen, und eine genaue Ausführung des Beschlusses der Zentral-Kommission herbeiführen.

* * *

Infolge von Beanstandungen durch einige Interessenten hat sich die Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt des Zustandes der Verbakung des Bingerlochs angenommen. Sie hat eine Untersuchung angeordnet, deren Ergebnis ihr mitgeteilt worden ist. Diese versuchte zu beweisen, dass der Zustand dauernd zufriedenstellend sei.

* * *

Schliesslich ist die Kommission, an die man mit dem Projekt des Baues einer Rampenanlage im Pionierpark zu Mainz herangetreten war, der Ansicht gewesen, der Bau dieser Rampenanlage stelle keine Behinderung für die Schiffahrt dar, vorausgesetzt, dass gewisse von ihr gestellte Bedingungen erfüllt werden.

* * *

Abgaben und Gebühren.

Auf Grund der Untersuchung, von der im letzten Tätigkeitsbericht die Rede war, und die sich auf in Frankreich erhobene statistische Gebühren auf Waren im Durchgangsverkehr erstrecken sollte, hat die Kommission feststellen können, dass keine statistischen Gebühren auf Waren im Durchgangsverkehr auf dem Rhein erhoben werden, wenn sie in französischen Häfen direkt oder an Land ausgeladen oder in der Niederlage gelagert werden.

* * *

Im gleichen Gedankengange hat sich die Kommission weiterhin mit der Gebührenfrage für das Visum auf Schifferpässen beschäftigt. Sie hat davon Kenntnis genommen, dass die deutsche Regierung auf diplomatischem Wege Belgien, Frankreich, den Niederlanden und der Schweiz die völlige Abschaffung des Visums vorgeschlagen hat. Sie hat die Bevollmächtigten der Staaten, denen dieser Vorschlag gemacht worden ist, aufgefordert, sie unter Berücksichtigung ihrer ersten Tagung in 1924 wissen zu lassen, welche Folge diesem Vorschlag gegeben worden ist.

* * *

Da man an die Kommission wegen eines von den französischen Behörden in St. Goar eingerichteten fakultativen Lotsendienstes, dessen Tarif je nach der Nationalität der Schiffe angeblich Verschiedenheiten aufweist, herangetreten war, hat sie beschlossen, über die Tätigkeit und die Tarife dieser Lotsenstation Erkundigungen einzuziehen.

* * *

Diebstähle auf dem Rhein.

Bei der Kommission war eine Beschwerde der Interessenten über die Häufigkeit der Diebstähle auf dem Rhein anhängig gemacht; sie hat beschlossen, sich ergänzendes Material zu beschaffen, um eine gerichtliche Untersuchung zu veranlassen.

* * *

Häfen.

Gemäss Artikel 65 des Vertrags von Versailles hat die Kommission am 20. August 1923 Herrn Haelling zum Direktor der Häfen von Strassburg und von Kehl ernannt. Er ersetzt Herrn Detoeuf, der um seine Entlassung gebeten hatte.

* * *

Privatrecht und soziale Gesetzgebung.

Die erste Versammlung des Ausschusses für Privatrecht, der damit beauftragt ist, die Vereinheitlichung der nationalen Gesetzgebungen der an der Rheinschiffahrt hauptsächlich beteiligten Staaten mit Bezug auf die Binnenschiffahrt, vorzubereiten, hat 1923 nicht stattfinden können.

Die Arbeiten dieses Ausschusses werden im März nächsten Jahres beginnen.

Ueber die Vereinheitlichung des sozialen Schiffahrtsrechts ist nichts Neues zu berichten.

* * *

Prozesse.

Die Tätigkeit der Kommission in ihrer Eigenschaft als wahlfreier Berufungsgerichtshof in Streitigkeiten über Rheinschiffahrtssachen zwischen Privaten, ist in normaler Weise fortgesetzt worden. Die Kommission hat davon Kenntnis genommen, dass die Zuständigkeit des Rheinschiffahrtsgerichts in Duisburg-Ruhrort auf den Amtsbereich des Amtsgerichts Hamborn ausgedehnt worden ist.

* * *

Innere Angelegenheiten.

Die Kommission hat die Prüfung der Vollmachten der neuen Bevollmächtigten vorgenommen; sie hat ihren Haushaltsplan beraten und ihn für 1924 auf 400,000 franz. Franken festgesetzt. Sie hat die Abrechnung für 1922 geprüft und gutgeheissen. Sie hat sich weiterhin mit der Frage der Zollvergünstigungen für ihre Mitglieder und für ihr Personal beschäftigt.

Der von Herrn Staatsrat Koch für 1922 vorbereitete Jahresbericht ist im Laufe des Jahres 1923 genehmigt worden.

Um die Verbreitung dieser Berichte zu fördern, sind die Preise von 7,50 franz. Franken für 1918 und die folgenden Jahre und 5.— franz. Franken für die vorhergehenden Jahrgänge beibehalten worden.

Der Generalsekretär: gez. **Jan Hostie.**

Der Präsident: gez. **Jean Gout.**