Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **17 (1925)**

Heft 12

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. 15 vom 25. Dezember 1925

Bericht über die zweite Tagung in 1925.

Die Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt hat vom 4. bis 18. November an ihrem Sitze, dem Palais du Rhin in Strassburg, ihre zweite Tagung von 1925 abgehalten; den Vorsitz führte der Ausserordentliche Gesandte, Herr Jean Gout.

Die Kommission hat einen beträchtlichen Teil ihrer Tagung der Fortsetzung der Revision des Mannheimer Abkommens gewidmet, um eine endgültige Akte für den Rhein aufzustellen. Die Bevollmächtigten haben in erster Lesung den Wortlaut der Bestimmungen für die Bauten und Arbeiten festgesetzt. Die Besprechungen sollen in der nächsten Tagung fortgesetzt werden.

Ausser den Entscheidungen in internen Verwaltungsfragen, und den in Rechtsstreitigkeiten, die der Kommission im Berufungswege vorlagen, gefällten Urteilen, sind folgende Beschlüsse gefasst worden:

Rheinstrombefahrung 1924

Die Kommission stellt nach Kenntnisnahme vom Bericht des technischen Rheinstrombefahrungs-Ausschusses von 1924 mit Genugtuung fest, dass seit der letzten Strombefahrung im Jahre 1908 beträchtliche Verbesserungen der Schiffahrtsstrasse vorgenommen worden sind, die die Schiffahrt erleichtern und ihre Entwicklung fördern.

Zu den Behinderungen, denen die Schiffahrt noch ausgesetzt ist, und auf die der Ausschuss hingewiesen hat und zu den Verbesserungen, die der Ausschuss empfohlen hat, nimmt die Kommission wie folgt Stellung:

1. Sie nimmt die Erklärung der deutschen Bevollmächtigten zur Kenntnis, dass im Fahrwasser des Rheins keine Baggerungen mehr vorgenommen werden, um Kies zu Handelszwecken zu gewinnen, und dass die Baggerungen, die für die Unterhaltung und die Wiederherstellung des Fahrwassers ausgeführt werden, auf das notwendigste Mindestmass beschränkt sind.

2. Sie empfiehlt erneut, unbedingt zu verbieten, den beim Baggern gewonnenen Sand in das Niederwasserbett zurücklaufen zu lassen.

3. Sie nimmt die Erklärung der deutschen Bevollmächtigten zur Kenntnis, dass der Bau der neuen Brücke bei Duisburg-Hochfeld in ungefähr zwei bis drei Jahren beendet und somit das Schiffartshindernis, das die Pfeiler der bestehenden Brücke in Verbindung mit denen der im Bau befindlichen Brücke bilden, beseitigt sein wird.

4. Sie nimmt die Erklärung der deutschen Bevollmächtigten zur Kenntnis, dass der an der Düsseldorfer Brücke eingerichtete, unentgeltliche Schleppdienst bis Mitte 1926 in Betrieb sein wird, und dass sie während der nächsten Tagung die Massnahmen bekanntgeben werden, die von der deutschen Regierung geplant sind, um der Gefahr, der die Schiffahrt an dieser Stelle begegnet, vorzubeugen.

5. Sie nimmt die Erklärungen der deutschen Bevollmächtigten zur Kenntnis, dass die in dem zweiten Fahrwasser des Bingerlochs vorgenommenen Sprengungen den Zweck verfolgen, bei Niedrigwasser eine Tiefe von 2 m auf eine Breite von 60 m zu erreichen und bittet die Bevollmächtigten, die Kommission über das Fortschreiten der Arbeiten und über die Ergebnisse auf dem Laufenden zu halten.

6. Sie stellt die Vorteile fest, die die Beseitigung der Schiffbrücken von Wesel und Köln geschaffen hat und empfiehlt die Prüfung der Frage der allmäblichen Beseitigung der noch bestehenden, namentlich der Schiffbrücken von Maxau und Speyer, die dem Eisenbahnverkehr dienen und die Schiffahrt ausserordentlich belästigen.

Sie empfiehlt ausserdem die Prüfung der Frage der allmählichen Beseitigung der zwischen Strassburg und Basel gelegenen Schiffbrücken, in Anbetracht der Belästigungen, die sie der Schiffahrt infolge der starken Strömung verursachen.

7. Sie nimmt die Erklärungen der deutschen Bevollmächtigten zur Kenntnis, dass auf dem Rhein keine Gierfähren mit Längsseil mehr zugelassen werden, und dass die Beseitigung der noch bestehenden nach und nach durchgeführt werden wird.

8. Sie empfiehlt in kürzester Frist die Prüfung der Frage der einheitlichen Bezeichnung der lichten Höhen der Brücken in Angriff zu nehmen.

9. Sie nimmt zur Kenntnis, dass die auf der Strecke Mannheim—Sondernheim erstrebte Tiefe die gleiche ist, wie die auf der Strecke Sondernheim—Strassburg, wobei Einverständnis darüber besteht, dass diese Tiefe nicht geringer als 2 m unter dem gleichwertigen Wasserstand sein darf.

10. Sie nimmt die Erklärungen der deutschen und der französischen Bevollmächtigten zur Kenntnis, dass die Frage der Fahrwasserbezeichnung des Oberrheins durch feststehende Landbaken gemeinsam geprüft werden soll und bittet die Bevollmächtigten, die Kommission zu gegebener Zeit von den Ergebnissen dieser Prüfung zu benachrichtigen.

11. Sie bittet, dass in kürzester Frist durch die deutsche und französische Verwaltung eine Untersuchung über die Beseitigung des gegenwärtig durch die Strassburg-Kehler Brücken geschaffenen Schiffahrtshindernisses vorgenommen wird, und bittet die Bevollmächtigten der beiden Staaten, die Kommission über das Ergebnis der hierüber gepflogenen Verhandlungen auf dem Laufenden zu halten.

12. Sie nimmt die Erklärungen der französischen Bevollmächtigten zur Kenntnis, dass die Eisbrecher an den Schiffbrücken von Schönau und Markolsheim beseitigt worden sind, und dass die Eisbrecher in Hüningen wegen der Beschaffenheit der Stromsohle, die eine Verankerung mit genügender Sicherheit nicht gestattet, nicht beseitigt werden können.

Die Kommission bittet die Bevollmächtigten der Uferstaaten, ihr mitzuteilen, welche Folge ihre Regierungen den anderen Empfehlungen des Ausschusses zu geben beabsichtigen.

Anmerkung des Sekretariats:

Das Schlussprotokoll des technischen Rheinstrombefahrungs-Ausschusses ist bereits veröffentlicht worden (siehe Nr. 6 vom 25. VI. 25. S. 144 dieser Zeitschrift).

Die Begutachtungsprotokolle werden demnächst veröffentlicht werden.

Mindestzahl der Bemannung

Die Artikel 2, 3, 4, 6 und 7 der Anweisung über die Zusammensetzung der Bemannung der oberhalb Duisburg verkehrenden Schiffe, die in allen Uferstaaten mit Ausnahme der Niederlande in Kraft ist, werden durch folgende Bestimmungen ersetzt:

Artikel 2. — Als Regel ist für Schiffe ohne eigene Triebkraft die nachstehend verzeichnete Zusammensetzung der Mannschaft — ausser dem mit einem Schifferpatent versehenen Schiffsführer — als genügend zu erachten:

a) für Schiffe unter 50 t Tragfähigkeit für die Rheinstrecke oberhalb Worms 1 Matrose und 1 Schiffsjunge.
b) für Schiffe von 15 bis 750 t Tragfähigkeit 1 Matrose,
über 750 t bis 1000 t Tragfähigkeit 1 Matrose und 1 Schiffsjunge,
über 1000 t bis 1500 t Tragfähigkeit 2 Matrosen,
über 1500 t bis 2500 t Tragfähigkeit 2 Matrosen und 1 Schiffsjunge,
über 2500 t bis 3000 t Tragfähigkeit 3 Matrosen,
über 3000 t Tragfähigkeit 3 Matrosen und 1 Schiffsjunge.

Von dieser Regel darf nur in den nachfolgend näher bezeichneten Fällen abgewichen werden.

Artikel 3. — Eine Verstärkung der Bemannung durch Vermehrung der Mannschaft oder dadurch, dass ein Matrose an die Stelle des Schiffsjungen zu treten hat, kann bei den unter Ziffer 2 b) genannten Schiffen verlangt werden:

a) wenn sie von schwerfälliger Form oder mit einer schwer zu handhabenden und unzweckmässigen Ausrüstung versehen sind.

b) wenn auf ihnen Grossegel angebracht werden.

Artikel 4. — Eine Verstärkung der Bemannung um einen Schiffsjungen oder, falls ein Schiffsjunge vorgeschrieben ist, der Ersatz des Schiffsjungen durch einen Matrosen, ist bei den unter Ziffer 2 b) genannten Schiffen über 500 t Tragfähigkeit zu verlangen, soweit sie nicht mit mechanischen Hilfsmitteln zur Handhabung der schweren Anker und Schleppstränge sowie zum Anholen und Absetzen der Schiffe ausgerüstet sind.

Artikel 6. — Als Regel ist — abgesehen von dem mit einem Schifferpatent versehenen Schiffsführer — die nachstehende Zusammensetzung der Bemannung als genügend zu erachten.

1. — Für Schrauben- und Raddampfer mit:

einer Gesamtheizfläche von 60 m² oder darunter		einer Gesamtheizfläche von mehr als 60 m², jedoch nicht über 120 m²	
1 Matrose	1 Maschinist	1 Matrose	1 Maschinist
—	—	—	1 Heizer
1 Mann	1 Mann	1 Mann	2 Mann
zusammen: 2 Mann		zusammen: 3 Mann	

einer Gesamtheizfläche von mehr als 120 m², jedoch nicht über 120 m²	
2 Matrosen	1 Maschinist
1 Schiffsjunge	2 Heizer
3 Mann	3 Mann
zusammen: 6 Mann	

2. — Für Schraubendampfer mit:

einer Gesamtheizfläche von mehr als 200 m², jedoch nicht über 320 m²		einer Gesamtheizfläche von über 320 m²	
3 Matrosen	2 Maschinisten	4 Matrosen	2 Maschinisten
—	2 Heizer	—	4 Heizer
3 Mann	4 Mann	4 Mann	6 Mann
zusammen: 7 Mann		zusammen: 10 Mann	

3. — Für Raddampfer mit:

einer Gesamtheizfläche von mehr als 200 m², jedoch nicht über 260 m²		einer Gesamtheizfläche von mehr als 260 m², jedoch nicht über 320 m²	
4 Matrosen	2 Maschinisten	5 Matrosen	2 Maschinisten
—	2 Heizer	—	4 Heizer
4 Mann	4 Mann	5 Mann	6 Mann
zusammen: 8 Mann		zusammen: 11 Mann	

einer Gesamtheizfläche von über 320 m²	
6 Matrosen	2 Maschinisten
—	6 Heizer
6 Mann	8 Mann
zusammen: 14 Mann	

Artikel 7. — Eine Verstärkung des Maschinenpersonals (Maschinisten und Heizer) kann verlangt werden bei Dampfern, deren Dampfapparate infolge ihrer Bedeutung oder ihrer Zahl mehr Aufsicht und Bedienung erfordern.

Eine Verminderung des Bestandes an Maschinisten und Heizern ist bei Schleppern zulässig, die nach Massgabe des Attestes nur für Lokalfahrten auf kurzen, festgelegten Abschnitten des Rheins bestimmt sind und auf welchen dem Maschinisten Zeit bleibt, neben seinem ordentlichen Dienst den Kessel mit zu versehen. Das gleiche gilt für Schlepper, deren besondere Bauart oder Einrichtung, insbesondere hinsichtlich der Kessel, der Maschinen oder Heizvorrichtungen — jedoch unbeschadet des geordneten Schichtwechsels — eine vereinfachte Bedienung ermöglicht. Bei Radschleppern von über 320 m² Gesamtheizfläche darf jedoch die Zahl der Heizer keinesfalls auf weniger als 5 herabgemindert werden.

Eine Verstärkung der Deckmannschaft (Matrosen und Schiffsjungen) kann verlangt werden bei Dampfern von schwerfälliger Form oder unzweckmässiger Einrichtung sowie ferner, wenn nach Grösse, Bauart und Zweckbestimmung des Dampfers anzunehmen ist, dass die vorgeschriebene Deckmannschaft nicht ausreicht, um die ordnungsmässige Bedienung unter allen Umständen zu sichern.

Eine Verstärkung der Deckmannschaft (Matrosen und Schiffsjungen) um einen Schiffsjungen oder falls ein Schiffsjunge vorgeschrieben ist, der Ersatz des Schiffsjungen durch einen Matrosen, ist zu verlangen:

a) für Schlepper mit einer Gesamtheizfläche von mehr als 120 m², die nicht mit mechanischen Hilfsmitteln zur Handhabung der Anker und Schleppstränge ausgerüstet sind.

b) für die Güter- und Personendampfer.

Unterhalb von St. Goar kann auf Schleppern, deren Gesamtheizfläche mehr als 120 m², jedoch nicht über 200 m² beträgt, und die mit mechanischen Hilfsmitteln zur Handhabung der Anker und Schleppstränge ausgerüstet sind, der Schiffsjunge wegfallen.

Bei Dampfern, deren Gesamtheizfläche mehr als 120 m², jedoch nicht über 200 m² beträgt, darf ein das Ruder bedienender, patentierter Steuermann (Lotse) in den Bestand der Deckmannschaft nur eingerechnet werden, falls der Bestand ein verstärkter Bestand ist.

Die in den Niederlanden in Kraft befindliche Anweisung wird in gleichem Sinne abgeändert werden.

Obige Abänderungen treten am 1. Januar 1926 in Kraft.

Die Bevollmächtigten der Uferstaaten werden gebeten, der Kommission baldmöglichst den Wortlaut der Anweisung bekannt zu geben, der in ihren Ländern, zwecks Durchführung des vorliegenden Beschlusses, erlassen worden ist.

Anmerkung des Sekretariats:

Vorstehende Abänderungen bezwecken nicht, die augenblickliche Zusammensetzung der Bemannungen auf den Rheinschiffen zu ändern, sondern lediglich, der Tatsache Rechnung zu tragen, dass die Fälle, die früher die Ausnahme bildeten, jetzt zur Regel geworden sind und umgekehrt.

Eichung der Binnenschiffe.

I.

Der Eichungsausschuss wird in der zweiten Hälfte des Monates März, an einem noch näher zu bestimmenden Tag zusammentreten. Er wird der Kommission über die Arbeiten der Pariser Konferenz Bericht erstatten. Die Kommission behält sich vor, gelegentlich ihrer nächsten Tagung die Vorschäge ihres Ausschusses in ihrer Gesamtheit zu prüfen.

II.

Die Kommission beauftragt ihren Generalsekretär, sie bei der Eichungskonferenz zu vertreten, die am 20. November in Paris ihren Anfang nimmt (siehe Nr. 5 vom 25. V. 1925, Seite 133 dieser Zeitschrift).

Schifferpässe.

Die Kommission nimmt von dem zwischen Deutschland und Belgien getroffenen Abkommen Kenntnis, das die Abschaffung des Sichtvermerks auf den Pässen für die den internationalen Strom befahrenden Rheinschiffer betrifft. (Siehe Nr. 5 vom 25. V., Seite 133 dieser Zeitschrift.)

Schifferpatente.

Die Zentralkommission nimmt folgende Bestimmung an, die einen zweiten Zusatzartikel zu der Verordnung vom 14. Dezember 1922 über die Ausstellung von Rheinschifferpatenten bildet, und die am 1. Februar 1926 in Kraft treten wird.

Zweiter Zusatzartikel.

Die Patentbewerber, die im Laufe des Jahres 1926 die Abgangsprüfung der im Jahre 1924 in Antwerpen gegründeten Rheinschiffer-Schule bestehen, sollen die Vorteile des Zusatzartikels vom 27. April 1923 zu der Verordnung vom 14. Dezember 1922 über die Ausstellung von Rheinschifferpatenten geniessen (siehe Nr. 5 vom 25. V. 25, S. 132 dieser Zeitschrift).

Zollposten im Lagerhaus der Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin in Köln.

Die Kommission stellt fest, dass in der Angelegenheit des Zollpostens im Schuppen der Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin in Köln eine Verständigung erzielt worden ist. Der Wortlaut ist ihr zur Kenntnis gebracht worden und hat ihrerseits zu keiner Bemerkung Anlass gegeben. Sie stellt ferner fest, dass die ihr unterbreitete Beschwerde zurückgezogen worden ist.

Ausbau des Rheins zwischen Strassburg und Basel.

Die Kommission nimmt von den Mitteilungen der Bevollmächtigten Frankreichs und der Schweiz über die Verhandlungen wegen der Ausführung der Beschlüsse vom 10. Mai 1922 und vom 29. April 1925 Kenntnis (siehe Nr. 5 vom 25. V. 25, S. 131 dieser Zeitschrift).

Wasserstandsvorhersagedienst.

Die Kommission

nimmt von der Erklärung der französischen Bevollmächtigten Kenntnis, dass alle nötigen Massnahmen gemäss der Artikel 11 und 27 der Mannheimer Akte ergriffen werden sollen, um die Leichterung der Schiffe in Lauterburg, falls sie sich für die Bedürfnisse der Schiffahrt als notwendig erweisen sollte, zu ermöglichen,

und bittet den Ausschuss für die Wasserstandsvorhersage, seine Studien auf der Grundlage dieser Erklärung fortzusetzen und ihr vor der nächsten Tagung endgültige Vorschläge zu machen (siehe Nr. 6 vom 25. VI. 25, S. 144 dieser Zeitschrift).

Entfernung eines Felsens aus dem Strombett des Rheins.

Auf Grund des Artikels 359 des Vertrages von Versailles und

auf Grund des Berichtes des mit der Untersuchung der Angelegenheit beauftragten Ausschusses,

ermächtigt die Kommission

die französische Delegation, einen Felsen entfernen zu lassen, der sich in dem Strombett des Rheins zwischen Strassburg und Basel bei Kilometer (Stromstation) 12,6 des französischen Ufers befindet.

Abänderungen am Jahresbericht.

I.

Das im Jahre 1922 angenommene, namentliche Güterverzeichnis sowie die dazu gehörenden erläuternden Anmerkungen werden wie folgt abgeändert:

1. Nr. 37/38. — Die Worte „Kakao, roh und zubereitet", werden durch die Worte: „Kakao, roh oder zubereitet; Schokolade", ersetzt.

2. Die Nr. 86 c und 86 b werden umgestellt, so dass die Positionen nachstehende Reihenfolge einnehmen:

Nr. 86 a. — Pflastersteine.
Nr. 86 b. — Andere, rohe oder einfach behauene Steine.
Nr. 86 c. — Natürlicher, fester Asphalt.

Es besteht Einverständnis darüber, dass (in dem französischen Wortlaut) unter dem Ausdruck „pavés" nur Steinpflasterung zu verstehen ist.

Vereinheitlichung des Privatrechts in der Binnenschiffahrt.

Die Kommission beschliesst, dass ihr Ausschuss für Privatrecht am 7. April 1926 im Haag zusammentreten soll (siehe Nr. 5 vom 25. V. 25, S. 132 dieser Zeitschrift).

Anmerkung des Sekretariats:

Der Ausschuss für Privatrecht hat Entwürfe zu Abkommen über die Eintragung und die Hypotheken in zweiter Lesung angenommen. Diese Entwürfe werden demnächst veröffentlicht werden.

Bericht des Herrn Walker Hines.

Die Kommission beschliesst, in ihrer Apriltagung 1926 die durch den Bericht des Herrn Walker Hines angeregten Fragen einer Prüfung zu unterziehen.

Französischer Wortlaut der Polizeiordnung.

Die dem Protokoll beigefügten Abänderungen des französischen Wortlauts der Polizeiordnung von 1912 sind angenommen (siehe Nr. 5 vom 25. V. 25, Seite 133 dieser Zeitschrift).

Regelung der Arbeitsverhältnisse.

Die Angelegenheit wird bis zur nächsten Tagung zurückgestellt (siehe Nr. 1 vom 25. I. 25, S. 23 dieser Zeitschrift).

Datum der nächsten Tagung.

Die nächste Tagung wird am 12. April 1926, 3 Uhr nachmittags ihren Anfang nehmen und am 27. April geschlossen werden.

Bekanntmachung der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt.

Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt macht die Rechtssuchenden auf die Bestimmungen in Artikel 37 der Mannheimer Akte aufmerksam, worin das in Berufungsfällen gegen Entscheidungen der Rheinschiffahrtsgerichte zur Anwendung kommende Verfahren geregelt ist.

Laut diesem Artikel ist diese Berufung, falls sie bei der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt angebracht werden soll, unter summarischer Angabe der Beschwerden und mit dem ausdrücklichen Bemerken, dass die Entscheidung der Zentral-Kommission verlangt werde, binnen 10 Tagen nach der in Gemässheit der Landesgesetze erfolgten Insinuation des Urteils erster Instanz dem Gerichte, das entschieden hat, anzumelden und der Gegenpartei in dem von ihr in erster Instanz erwählten Domizil oder in dessen Ermangelung gleichfalls dem Gerichte zu zustellen. In welcher Weise die Anmeldung bei dem Gerichte und die Zustellung zu erfolgen hat, bleibt der Bestimmung der Landesgesetzgebung überlassen.

Innerhalb vier Wochen nach erfolgter Anmeldung hat der Appellant sodann die schriftliche Rechtfertigung der Appellation dem Gericht zu übergeben, das solche dem Appellaten binnen einer ihm zu bestimmenden präklusivischen Frist zur Beantwortung zufertigt und die geschlossenen Akten an die Zentral-Kommission in Strassburg einzusenden hat.

Werden von dem Appellanten die in diesem Artikel vorgeschriebenen Formen nicht beobachtet, so wird die Appellation für nicht angebracht erachtet.

Strassburg, den 27. November 1925.