Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Schweizerische Wasser- und Energiewirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbau, Wasserkraftnutzung, Energiewirtschaft und Binnenschiffahrt**

Band (Jahr): **23 (1931)**

Heft 6

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

Inhalts-Verzeichnis

Bericht über die Tätigkeit der Zentral-Kommission während des Jahres 1930 — Kraftanlage für die Zementfabrik Unterterzen der Schweiz. Zementindustrie-Gesellschaft Heerbrugg — Das hydro-elektrische Kraftwerk Sembrancher (Wallis) — Kraftwerk Piottino — Fortschritte der Durchlaufspeicherung in der Praxis — Die Rheinschiffahrt im Jahre 1930 — Wasserkraftausnutzung — Schiffahrt und Kanalbauten — Elektrizitätswirtschaft — Wärmewirtschaft — Kohlen- und Oelpreise — Anwendungen der Elektrizität: Die lebendige Schule der Hausfrau — Förderung der elektrischen Küche durch das E.-W. der Stadt Aarau — Wissenswertes über Kochgeschirr — Elektrisch angetriebene Nähmaschinen — Der Stromverbrauch Amerikas für Haushaltzwecke.

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

No. 40 vom 25. Juni 1931

Bericht über die Tätigkeit der Zentral-Kommission während des Jahres 1930.

Die Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt hat im Jahre 1930 zwei Tagungen abgehalten, die erste im April, die zweite im November.

Zusammensetzung der Kommission.

Im Laufe des Jahres ist folgende Veränderung in der Zusammensetzung der Kommission eingetreten:

Der Bevollmächtigte Frankreichs, Herr Fromageot, der zum Richter bei dem Ständigen Internationalen Gerichtshof ernannt worden ist, wurde durch Herrn Basdevant, Professor der Pariser Rechtsfakultät und juristischer Beirat des französischen Ministeriums des Aeußern, ersetzt.

Demgemäß setzte sich Ende des Jahres 1930 die Zentralkommission wie folgt zusammen:

Präsident: Herr Jean Gout.

Reich und Deutsche Uferstaaten: Bevollmächtigte: die Herren Seeliger (vertritt insbesondere Bayern), Peters (vertritt insbesondere Preußen); Fuchs (vertritt insbesondere Baden); Ickes (vertritt insbesondere Hessen); stellvertretender Bevollmächtigter: Herr Greuling.

Belgien: Bevollmächtigte: die Herren Brunet, De Ruelle.

Frankreich: Bevollmächtigte: die Herren Albert Mahieu, Silvain Dreyfus, Basdevant, Herrenschmidt.

Großbritannien: Bevollmächtigter: Sir John Baldwin.

Italien: Bevollmächtigte: die Herren Rossetti, Sinigalia.

Niederlande: Bevollmächtigte: Jonkheer van Eysinga, die Herren Kröller, Schlingemann.

Schweiz: Bevollmächtigte: die Herren Herold, J. Vallotton.

Das Sekretariat setzte sich Ende des Jahres 1930 wie folgt zusammen:

Generalsekretär: Herr Hostie (Belgier);

Hilfsgeneralsekretär: Herr Charguéraud Hartmann (Franzose);

Mitglieder des Sekretariats: Herr de l'Espinasse (Niederländer; — (Deutscher);

Sekretär-Archivist: Herr Walther (Schweizer).

Schiffahrtsinspektoren sind:

für den schweizerischen Abschnitt: Herr Moor, Kantons-Ingenieur, in Basel;

für den Abschnitt I A: Herr Montigny, Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées, in Straßburg;

für den Abschnitt I B: Herr Oberregierungs-Baurat Baer, in Mannheim;

für den Abschnitt II: Herr Oberbaurat Häusel, in Mainz;

für den Abschnitt III: Herr Oberregierungs- und Baurat Gelinsky, in Koblenz;

für den Abschnitt IV: Jonkheer Dittlinger, im Haag.

Der mit der Ausarbeitung des Jahresberichtes beauftragte Ausschuß setzte sich im Jahre 1930 wie folgt zusammen:

Herr Ickes, Vorsitzender; die Herren Van Eysinga und Herrenschmidt.

Revision der Mannheimer Akte.

Die Revisionsarbeiten sind im Laufe der beiden Tagungen des Jahres fortgeführt worden. Wie im vorhergehenden Tätigkeitsbericht angegeben, hat die Kommission mit der Zusammenstellung der in erster Lesung angenommenen Texte begonnen.

Beziehungen zu anderen internationalen Körperschaften.

Genfer Konferenz für Binnenschiffahrtsrecht.

Eine Konferenz der an der Vereinheitlichung des Binnenschiffahrtsrechts beteiligten Staaten, soweit die Schiffahrt auf den großen Netzen der schiffbaren Wasserwege des europäischen Festlandes in Betracht kommt, wurde vom Völkerbundsrat nach Genf einberufen (siehe Tätigkeitsbericht 1929). Die Zentralkommission wurde zur Teilnahme eingeladen und ließ sich durch Herrn Minister Rossetti, Bevollmächtigter Italiens, und durch ihren Generalsekretär vertreten. Die Konferenz tagte vom 17. November bis 9. Dezember 1930 unter dem Vorsitz des Herrn de Ruelle, Rechtsbeirat des Ministeriums der Auswärtigen Angelegenheiten in Brüssel und Bevollmächtigter Belgiens in der Zentralkommission.

Seit mehreren Jahren hatte der Ausschuß der Zentralkommission für Binnenschiffahrtsrecht unter dem Vorsitze des Herrn Rossetti an der Ausarbeitung des Wortlauts von drei auf das Gebiet des Binnenschiffahrtsrechts bezüglichen Uebereinkommen gearbeitet, deren Vereinheitlichung wünschenswert und möglich erschien, und die die erste Staffel auf dem Wege zur Vereinheitlichung dieses Rechts bilden sollten. Auf Grund der Bestimmungen für den Rhein bereitete der Ausschuß des Völkerbundes für die Vereinheitlichung des Binnenschiffahrtsrechts Entwürfe vor, die der Konferenz als Verhandlungsunterlage dienten. Die Konferenz nahm die folgenden drei Uebereinkommen an:

1. Uebereinkommen über die Verwaltungsmaßnahmen zum Nachweise des Flaggenrechts der Binnenschiffe (unterzeichnet von Belgien, Frankreich, Ungarn, Italien, der Tschechoslowakei und Jugoslawien);
2. Uebereinkommen über die Eintragung von Binnenschiffen, dinglich Rechte an solchen Schiffen und andere hiermit zusammenhängende Angelegenheiten (unterzeichnet von Deutschland, Belgien, der Freien Stadt Danzig, Frankreich, Ungarn, Italien, den Niederlanden, Polen, der Schweiz, der Tschechoslowakei und Jugoslawien);
3. Uebereinkommen zur einheitlichen Festlegung von Regeln über die Folgen des Schiffszusammenstoßes in der Binnenschiffahrt (unterzeichnet von Deutschland, Belgien, der Freien Stadt Danzig, Frankreich, Ungarn, Italien, den Niederlanden, Polen, Rumänien, der Schweiz, der Tschechoslowakei und Jugoslawien).

Die Konferenz nahm außerdem ein Schlußprotokoll

an, in der sie insbesondere dem Wunsch nach einem Abkommen über die Hilfeleistung und das Rettungswesen sowie einem Uebereinkommen über den Arrest zur Sicherung der Zwangsvollstreckung Ausdruck verlieh.

Die seit nahezu zehn Jahren von der Zentral-Kommission und gleichzeitig vom Völkerbund aufgewendeten Bemühungen um die Vereinheitlichung des Binnenschiffahrtsrechtes haben auf diese Weise ihre ersten Früchte getragen.

Der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes hat dem Vorschlage, der ihm unter den im vorigen Jahresbericht angegebenen Umständen gemacht worden war, Folge geleistet und einen gemischten Ausschuß eingesetzt. Dieser Ausschuß wurde mit der Feststellung derjenigen Fragen beauftragt, die den Gegenstand zwischenstaatlicher Regelung der Arbeitsbedingungen auf den hauptsächlichsten europäischen Binnenschiffahrtsnetzen bilden könnten; weiter sollte er untersuchen, ob und wo noch Fragen bestehen, die mangels besonderer Regelung zu Konflikten führen könnten, und für die daher eine Lösung gefunden werden sollte.

Dieser Ausschuß besteht einerseits aus Vertretern des Verwaltungsrates des internationalen Arbeitsamtes, von denen die einen von Arbeitgeber-, die anderen von Arbeitnehmerseite benannt sind, sowie aus unabhängigen Sachverständigen und andererseits aus Berichterstattern des Unterausschusses für Binnenschiffahrtsrecht des Beratenden Fachausschusses; er hat eine erste Tagung im September 1930 in Genf abgehalten. Auf dieser Tagung, deren sämtliche Beschlüsse von den anwesenden Mitgliedern einstimmig angenommen wurden, hat man sich über die Fragen geeinigt, die für eine erste Prüfung festzuhalten waren, sowie über die Untersuchungsmaßnahmen, deren Durchführung dem Ausschuß gestatten soll, seine Prüfung im Laufe einer zweiten Tagung mit Nutzen fortzuführen.

Bericht Hines.

Im Verlaufe seiner Märztagung 1930 hatte der Beratende Fachausschuß für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr die Prüfung und Erörterung des Berichtes des Sonderausschusses unter dem Vorsitz des Herrn Professor Heckscher in Angriff genommen. Wie bereits in den vorhergehenden Tätigkeitsberichten angegeben, hatte dieser Sonderausschuß den Auftrag erhalten, die durch den Bericht des Herrn Hines aufgeworfenen Fragen des Wettbewerbes zwischen den Eisenbahnen einerseits und den Wasserwegen, namentlich dem Rhein, anderseits zu untersuchen. In Verfolge dieses Meinungsaustausches hatte der Beratende Fachausschuß für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr nachstehende Entschließungen angenommen:

«Der Ausschuß

spricht der gründlichen und unparteiischen Arbeit seine Anerkennung aus, die der Sonderausschuß der Untersuchung der Fragen des Wettbewerbes zwischen Eisenbahnlinien und Wasserwegen gewidmet hat, dessen Bericht allen späteren Untersuchungen als Grundlage wird dienen können, die der Fachausschuß aus diesem Gebiete in Angriff zu nehmen sich entschließen wird, und der schon jetzt zweifellos einen der bedeutendsten Beiträge zur Untersuchung bildet und die Lösung von Problemen erleichtern wird, die die europäische Wirtschaft in hohem Maße angehen;

hält es nicht für angebracht, in Verbindung mit dem einzigen den Gegenstand des Berichtes des Sonderausschusses bildenden Problem die Frage der Verwendung innerstaatlicher Beförderungsmittel zum Schutze gewisser Teile der innerstaatlichen Wirtschaft zu untersuchen;

stellt fest, daß, abgesehen von dieser Frage und unter Bezugnahme allein auf den Gesichtspunkt der berechtigten Interessen einerseits und der die Verkehrswege benutzenden Gesamtheit andererseits, nämlich der Unternehmungen für den Transport auf der Eisenbahn und auf dem Wasserwege, die allgemeinen Schlußfolgerungen des Berichtes geeignet sind, die allgemeinen und mustergiltigen Richtlinien der Tarifpolitik besser in den Vordergrund zu rücken,

und beschließt, den Regierungen den Bericht des Sonderausschusses zusammen mit dem gegenwärtigen Beschluß und einem Auszuge aus dem Protokoll des Fachausschusses zu übermitteln.»

Nach Einsichtnahme in diese Entschließungen hat die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt ihrerseits folgenden Beschluß gefaßt:

«Nachdem die Zentralkommission

1. von dem ersten Kapitel (Konkurrenz der Eisenbahnen) des Berichts über die Rheinschiffahrt, den Herr Walker D. Hines dem Beratenden Fachausschuß des Völkerbundes für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr vorgelegt hat,

2. von dem Bericht, der dem genannten Ausschuß durch den Spezialausschuß zum Studium der Konkurrenzfragen zwischen Eisenbahn und Wasserstraßen unterbreitet worden ist,

3. von den Beratungen des Ausschusses für den Durchgangsverkehr während seiner 14. Tagung und von dem durch diesen Ausschuß gefaßten Beschluß

Kenntnis genommen hat,

schließt sie sich,

in Erwägung, daß der Bericht des Herrn Hines lautet:

«It would certainly seem that the State authorities and the Rhine shipping interests, and it is believed also the railway interests, ought to be able to agree that broad public policy, both from a national standpoint and from a international standpoint, makes it desirable, that the Rhine should continue to carry the traffic which it is naturally adapted to carry on an economical basis» [1]),

grundsätzlich diesem Standpunkt an, ebenso den Schlußfolgerungen im Bericht des Spezialausschusses und der von dem Ausschuß für den Durchgangsverkehr im dritten Absatz seines Beschlusses vom 15. März 1930 ausgesprochenen Beurteilung des genannten Berichts.»

Abkommen und Verordnungen.

Die obenerwähnten Genfer Uebereinkommen vom 9. Dezember 1930 enthalten eine gewisse Anzahl vertraglicher Bestimmungen des internationalen öffentlichen Rechtes, deren wesentliche Punkte in der Anlage wiedergegeben sind.

An den Verordnungen sind im Jahre 1930 folgende Aenderungen vorgenommen worden:

Paragraph 1 der Ordnung vom 14. Dezember 1922, betreffend Erteilung der Rheinschifferpatente, ist durch folgenden Absatz ergänzt worden:

> «Für die Erlangung eines Patentes zur Führung von Schiffen, wie sie auf dem Rhein-Rhone-Kanal verkehren, auf der Strecke Basel-Straßburg genügt anstelle des obengenannten Nachweises einer wirklichen Fahrzeit auf dem Rhein von 12 Monaten die Tatsache, daß die Bewerber diese Strecke während der der Bewerbung um das Patent vorangegangenen zwei Jahre 24mal zu Tal befahren haben.»

---

[1]) Uebersetzung (veröffentlicht im «Rhein», Jahrgang 1926, Heft 1):

«Man sollte annehmen dürfen, daß die Regierungsbehörden und die Rheinschiffahrtsinteressenten sowie wahrscheinlich die Eisenbahninteressenten sich darüber einigen müßten, daß das Allgemeininteresse sowohl vom nationalen als vom internationalen Standpunkt aus es wünschenswert erscheinen läßt, daß der Rhein fortfahren sollte, den Verkehr zu bewältigen, den er normalerweise zu wirtschaftlichen Bedingungen bewältigen kann.»

Artikel 7 der Bestimmungen über die Beförderung von Petroleum und dessen Destillationsprodukten in Kastenschiffen auf dem Rhein ist wie folgt abgeändert worden:

«In Schleppzügen dürfen beladene Kastenschiffe nur am Ende eingereiht werden. Der Abstand zwischen Schleppboot und Kastenschiff muß mindestens 50 m betragen.»

Die Kommission hat den französischen Wortlaut folgender Bestimmungen gebilligt:

1. Bestimmungen über die Beförderung ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rhein,
2. Bestimmungen über die Beförderung feuergefährlicher, nicht zu den Sprengstoffen gehörender Gegenstände auf dem Rhein,
3. Bestimmungen über die Beförderung von Petroleum und dessen Destillationsprodukten in Kastenschiffen auf dem Rhein.

Nautisches.

a) Schifferpatente auf der Strecke Straßburg-Basel.

Wie oben erwähnt (Abkommen und Verordnungen), hat die Zentralkommission auf ihrer ersten Tagung den Artikel 1 der Ordnung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten vom 14. Dezember 1922 dahin ergänzt, daß den Führern von Schiffen, wie sie auf dem Rhein-Rhone-Kanal verkehren, die Erlangung eines Rheinschiffahrtspatentes, das ihnen erlaubt, ihr Schiff auf der Strecke Basel-Straßburg talwärts zu führen, erleichtert wird.

b) Bestimmungen über die Beförderung von Petroleum und dessen Destillationsprodukten in Kastenschiffen auf dem Rhein.

Wie oben erwähnt (Abkommen und Verordnungen), hat die Kommission auf ihrer zweiten Tagung den Paragraphen 7 dieser Bestimmungen abgeändert. Bei strenger Auslegung ergab sich aus dem alten Wortlaut, daß ein Schleppzug immer nur ein einziges beladenes Kastenschiff führen dürfte. In dieser Fassung entsprach die Bestimmung nicht mehr den berechtigen Erfordernisssen der Praxis.

Technisches.

Brücken.

Zwei Entwürfe für neue Rheinbrücken, bei Nijmwegen und bei Arnheim, vorgelegt von der niederländischen Delegation, wurden der Zentralkommission im Laufe des Jahres 1930 unterbreitet. Diese Entwürfe wurden von einem technischen Ausschuß unter dem Vorsitz des Herrn Herold, Bevollmächtigten der Schweiz, geprüft.

a) Brücke bei Nijmwegen.

Der ursprüngliche Entwurf für diese Brücke war von der Zentralkommission bereits im Jahre 1914 angenommen worden. Da dieser Entwurf nicht ausgeführt worden ist, hat die niederländische Regierung ihn wieder aufgenommen und unter Berücksichtigung der ständig zunehmenden Bedeutung der Schiffahrt auf dem Rhein verbessert. Namentlich ist die Breite der Schiffahrtsöffnung von 170 m auf 220 m gebracht worden und die Höhe der Konstruktionsunterkante von 22 m + N. A. P. auf 23,60 m + N. A. P., d. h. 9,65 m über dem höchsten bekannten Wasserstand und 10,65 m über dem der Marke III entsprechenden Wasserstand, die gemäß § 22, Ziff. 3, der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung in Emmerich den höchsten schiffbaren Wasserstand im deutschen Teile des Stromes bezeichnet.[1]) Die von der niederländischen Regierung im Interesse der Schiffahrt während der Ausführung der Bauarbeiten in Aussicht genommenen Maßnahmen sehen unter anderem vor, daß zwei Oeffnungen, die eine von 80 und die andere von 60 m Breite, zwischen den Gerüsten der Benutzung durch die Schiffahrt freigehalten werden. Die niederländische Regierung behält sich vor, die beiden Schiffahrtsöffnungen durch eine einzige von 120 m Breite zu ersetzen. Die lichte Höhe dieser Oeffnungen wird mindestens 8,10 m über einem Wasserstand von 12,50 m + N. A. P. aufweisen (dieser Wasserstand wird nur unter ganz außergewöhnlichen Umständen überschritten). Die übrigen Maßnahmen stimmen inhaltlich fast vollständig mit den im vorigen Tätigkeitsbericht erwähnten Maßnahmen beim Bau der Eisenbahnbrücke bei Rheinkassel überein.

[1]) Die Polizeiordnung bezeichnet keinen höchsten schiffbaren Wasserstand in den Gewässern unterhalb der deutsch-niederländischen Grenze.

b) Brücke bei Arnheim.

Die lichte Höhe der neuen Brücke wird 9,10 m über der Marke III betragen, die in Emmerich den höchsten schiffbaren Wasserstand im deutschen Teile des Stromes bezeichnet.[1]) Die Hauptöffnung wird eine Breite von 112 m zwischen den Pfeilern haben, so daß sie die natürliche Breite des Niederwasserbettes, das für diesen Teil des Stromes mit 100 m angenommen wird, vollständig frei lassen wird. Die von der niederländischen Regierung im Interesse der Schiffahrt während der Ausführung der Bauarbeiten in Aussicht genommenen Maßnahmen sehen u. a. vor, daß eine Oeffnung von 60 m Breite zwischen den Gerüsten für die Benutzung durch die Schiffahrt freigelassen wird. Diese Oeffnung wird unter der mit 20,20 m + N. A. P. angenommenen Linie so freigehalten werden, daß eine lichte Höhe über dem höchsten schiffbaren Wasserstand von mindestens 7,60 m bleibt. Die übrigen Maßnahmen stimmen in ihrem Inhalt fast vollständig mit den im vorigen Tätigkeitsbericht erwähnten Maßnahmen beim Bau der Eisenbahnbrücke bei Rheinkassel überein.

Die Zentralkommission hat in ihrer zweiten Tagung über die Berichte des Ausschusses für die Brücken von Nijmwegen und Arnheim Beschluß gefaßt und festgestellt, daß gegen die beiden Entwürfe vom Standpunkt der Schiffahrt und der Flößerei keinerlei Bedenken bestehen, und daß die Maßnahmen, die die niederländische Regierung im Interesse der Schiffahrt in Aussicht genommen hat, angemessen sind.

c) Hebung der Straßburg-Kehler Brücken.

Wie im vorigen Tätigkeitsbericht erwähnt, hatte die Zentralkommission Erhebungen angestellt, um in voller Sachkenntnis über die Frage der den Straßburg-Kehler-Brücken bei ihrer Hebung zu gebenden lichte Höhe Beschluß fassen zu können.

Nach Kenntnisnahme des Berichtes eines Ausschusses unter dem Vorsitz des Herrn Herold, Bevollmächtigten der Schweiz, den sie mit der Prüfung der Frage beauftragt hatte, hat die Zentralkommission im Laufe ihrer Apriltagung 1930 die Höhe, auf die die Straßburg-Kehler Brücken gebracht werden sollen, auf 7 m über dem Wasserstand festgesetzt, der dem Wasserstand von 3 m am jetzigen Basler Pegel entspricht. Außerdem hat die Kommission davon Kenntnis genommen, daß sich Frankreich verpflichtet, Schiffe, die wegen der Höhe ihrer Aufbauten nicht unter den erwähnten Straßburg-Kehler Brücken durchfahren können, deren Ausmaße es ihnen jedoch gestatten, ihren Weg durch die Kunstbauten des Hafens zu nehmen, durch den Straßburger Hafen vom nördlichen zum südlichen Vorhafen oder in umgekehrter Richtung fahren zu lassen. Solche Schiffe treten für ihre direkte Fahrt durch den Hafen in den Genuß der Verwaltungsordnung für den Elsässer Kanal, die in der Bestimmung 11 des Beschlusses vom 29. April 1925 angegeben ist. Das Schleppen solcher Schiffe in dem Hafen wird überdies vom französischen Staat unentgeltlich gewährleistet werden.

[1]) Die Polizeiordnung bezeichnet keinen höchsten schiffbaren Wasserstand in den Gewässern unterhalb der deutsch-niederländischen Grenze.

d) Erhöhung der Hüninger Eisenbahnbrücke.

Auf ihrer ersten Tagung hat die Kommission die Delegationen der beteiligten Staaten gebeten, die Frage zu untersuchen, welche Aenderungen an der Eisenbahnbrücke bei Hüningen vorzunehmen sind, um der Erhöhung des Wasserspiegels infolge des Baues des Kembser Stauwehrs Rechnung zu tragen.

e) Schiffbrücke von Rheinau.

Auf ihrer ersten Tagung hat die Kommission die Erklärung der französischen Delegation zur Kenntnis genommen, daß die Eisbrecher an der Brücke bei Rheinau entfernt worden sind.

Fahrwasserbezeichnung.

Wie im vorigen Tätigkeitsbericht erwähnt, waren die beteiligten Delegationen gebeten worden, der Kommission das Ergebnis der Erhebungen mitzuteilen, die die zuständigen Behörden hinsichtlich der Fahrwasserbezeichnung zwischen Mannheim und Basel anstellen sollten.

Auf ihrer zweiten Tagung hat die Kommission festgestellt, daß die deutsche und die französische Wasserbauverwaltung sich über die Art und Weise der Fahrwasserbezeichnung einig geworden sind und beschlossen haben, drei Talwegsübergänge unterhalb der Straßburg-Kehler Brücke zu bezeichnen. Die Erfahrung wird lehren, ob diese Bezeichnungsart zufriedenstellend ist. Es soll außerdem die Bezeichnung anderer Talwegsübergänge zwischen Straßburg und Mannheim geprüft werden.

Ausbau des Rheins zwischen Straßburg und Basel.

Bezüglich der Regulierung hat die Kommission bei ihrer zweiten Tagung festgestellt, daß die Verhandlungen über die Regelung der technischen und administrativen Zusammenarbeit der Uferstaaten (siehe den vorigen Tätigkeitsbericht) eine Vereinbarung zwischen Frankreich, Deutschland und der Schweiz zum Ergebnis gehabt haben, die am 19. Mai 1930 in Kraft getreten ist. Sie hat die Tatsache zur Kenntnis genommen, daß die vorbereitenden Arbeiten für diese Regulierung im Gange sind, so daß die Ausführungsarbeiten demnächst begonnen werden können.

Bezüglich des Kembser Stauwehrs geht aus den Erklärungen der französischen Bevollmächtigten hervor, daß die beendeten Arbeiten Ende November den Landpfeiler auf dem linken Ufer, das obere Mauerwerk auf dem linken Ufer, die Fundamente des Pfeilers Nr. 1, die Schwellen 4 und 5, den Pfeiler Nr. 4, den Landpfeiler auf dem rechten Ufer, den unteren Teil des Pfeilers Nr. 3 (der vorläufig auf eine der Schwelle entsprechende Höhe abgeglichen werden muß, um die Schiffahrt in den Oeffnungen 3 und 4 zu ermöglichen) und das Joch 5 der oberen Dienstbrücke umfaßten.

Im Gange waren: die Montierung der Schützenwehre der Oeffnung 5 und des Joches 1 der unteren Dienstbrücke, die Uferschutzbauten, die vorbereitenden Arbeiten für den Bau der Schwelle 1 und des Pfeilers 2.

Am Kanal waren die Erdarbeiten nahezu beendet. Die Betonierung war sehr weit vorgeschritten: an den Schleusen und am Werk waren 250,000 m³ Beton verarbeitet worden. Die Dichtungsverkleidungen aus Beton waren auf 3,5 km Länge ausgeführt. Der erste Fundamentring für die Turbinen war gelegt worden.

Rechtsangelegenheiten.

Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt hat im Laufe ihrer ersten Tagung 1930 die Untersuchung fortgeführt, die sie über die Auslegung und so die Anwendung des Artikels 40 der Mannheimer Akte in den Uferstaaten und in Belgien eingeleitet hatte, und zwar sowohl hinsichtlich der Durchführung der Entscheidungen der Rheinschiffahrtsgerichte wie auch des Verfahrens bei der Uebermittlung der auf Rheinschiffahrtssachen bezüglichen Mitteilungen. Da indessen einerseits, um die Prüfung dieser Fragen tunlich zu fördern, die Mitwirkung der mit ihrer Anwendung besonders befaßten Beamten notwendig erschien, und da anderseits die französische Gerichtsbehörde, die die Aufmerksamkeit der Zentralkommission auf diese Fragen gelenkt hatte, in der Zwischenzeit erklärte, daß die unmittelbare Uebersendung der von den französischen Rheinschiffahrtsgerichten ausgehenden Rechtshilfeersuchen durch den Staatsanwalt in Straßburg sich gegenwärtig zu ihrer Zufriedenheit vollzöge, hat die Zentralkommission im Laufe ihrer zweiten Tagung beschlossen, die obenerwähnte Untersuchung vorerst auszusetzen und sie, wenn nicht neue Umstände eintreten sollten, erst bei der zweiten Lesung der neuen Schiffahrtsakte wieder aufzunehmen.

Bei der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt eingelegte Berufungen.

Die Zentralkommission ist in ihrer Eigenschaft als zweite und letzte Instanz in den von den Rheinschiffahrtsgerichten abgeurteilten Prozessen im Jahre 1930 mit 10 Berufungen in Zivil- und 4 Berufungen in Strafsachen befaßt worden. Im Jahre 1929 waren 4 Berufungen in Zivil- und 5 in Strafsachen bei ihr anhängig gemacht worden. Der jährliche Durchschnitt der bei der Kommission eingelegten Berufungen von 1926 bis 1930 beträgt vierzehn.

Bezirke der Schiffahrtsgerichte.

Die Zentralkommission hat beschlossen, eine besondere Druckschrift zu veröffentlichen, die die genaue Angabe der Grenzlinien der Bezirke der Rheinschiffahrtsgerichte enthält. Diese Veröffentlichung soll auf dem laufenden gehalten und neu herausgegeben werden, so oft sich das Bedürfnis dafür geltend macht.

Wirtschaftliches.

Bericht Hines.

(Siehe oben: Beziehungen zu anderen internationalen Körperschaften.)

Bordvorräte.

Die im Tätigkeitsbericht für das vorangegangene Jahr erwähnte Frage der Bordvorräte hat während der ersten Tagung den Gegenstand eine gründlichen Erörterung gebildet. Diese hat zu der Feststellung geführt, daß Meinungsverschiedenheiten zwischen der Mehrzahl der Delegationen und der deutschen Delegation in dieser Angelegenheit bestehen. Die deutsche Delegation hat jedoch erklärt, daß die deutsche Regierung bereit wäre, die erforderlichen Anweisungen zu geben, damit die Bordvorräte zollfrei zugelassen werden:

a) auf Schleppern, die durch Deutschland fahren, ohne daß an ihren Schleppzügen oder deren Ladungen Aenderungen vorgenommen werden, sowie auf Kähnen und Güterdampfern, die durch Deutschland fahren, ohne daß an ihrer Ladung Aenderungen vorgenommen werden;

b) auf allen Schiffen, die nicht zu den unter a) aufgeführten gehören, in Mengen, die, reichlich bemessen, für eine normale und tatsächliche Fahrt von 48 Stunden ausreichen.

Die Kommission hat sich vorläufig und unter ausdrücklichem Vorbehalt der Rechtsfrage damit begnügt, diese Erklärung entgegenzunehmen.

Die Anweisungen der deutschen Regierung sind am 1. Juli 1930 in Kraft gesetzt worden.

Zollförmlichkeiten an der deutsch-niederländischen Grenze.

Die Kommission hat von einem Abkommen zwischen Deutschland und den Niederlanden über die Verlängerung der Dienststunden der Zollämter an der deutsch-niederländischen Grenze an Sonn- und Feiertagen Kenntnis genommen.

Privates und soziales Recht.

(Siehe oben: Beziehungen zu anderen internationalen Körperschaften.)

Beschwerden.

Die Untersuchung der Beschwerde über soziale Fragen (Kranken-, Unfall- und andere Versicherungen), die im vorigen Tätigkeitsbericht erwähnt wurde, ist in Erwartung des Ergebnisses der Arbeiten des oben (S. 3) erwähnten gemischten Ausschusses aufgeschoben worden. Die Beschwerde bezüglich der Bordvorräte hat im Laufe des Jahres 1930 zu einem Beschluß geführt (siehe oben: Wirtschaftliches).

Im Laufe des Jahres ist die Kommission nur mit einer neuen Beschwerde befaßt worden, die im übrigen vielleicht nur eine einfache Bekanntgabe von Tatsachen darstellte.

Diese Mitteilung bezog sich auf das Auslobungsverfahren, das in einem gegebenenen Zeitpunkte von der Reichsbahn befolgt worden war und den Verkehr zwischen dem Kehler Hafen und den östlich von Basel gelegenen deutsch-schweizerischen Grenzbahnhöfen betraf.

Innere Angelegenheiten.

Der Haushaltplan für 1930 ist auf 875,000 französische Franken festgesetzt worden.

Die Zentralkommission hat beschlossen, den Verkaufspreis für den Jahresbericht, um seine Verbreitung zu fördern, von 8 Schweizer Franken auf 25 französische Franken berabzusetzen.

Verschiedenes.

Die Kommission hat im April 1930 die Arbeiten am Kembser Stauwehr besichtigt.

Die Kommission hat sich an der Ausstellung für den Völkerbund und den Frieden beteiligt, die im Haag im Februar 1930 stattgefunden hat, und beschlossen, dem Vollzugsausschuß dieser Ausstellung graphische Darstellungen und Lichtbilder zur Bildung einer ständigen Sammlung zu übermitteln. Sie ist eingeladen worden, sich auf der Jahresversammlung des Vereins für die Schiffahrt auf dem Oberrhein in Basel vertreten zu lassen.

Anlage zum Tätigkeitsbericht 1930.

Auf Grund des Uebereinkommens über die Eintragung von Binnenschiffen usw. verpflichten sich die Staaten, Register für die Eintragung von Binnenschiffen zu führen (Art. 1); die Bedingungen für die Eintragung werden grundsätzlich durch die innerstaatlichen Gesetzgebungen aufgestellt, und jedes Land verpflichtet sich, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, damit ein Schiff nicht gleichzeitig bei mehreren seiner Registerbehörden eingetragen werden kann (Art. 3); die Registereintragung ist Vorschrift; wenn das Schiff die Eintragungsvoraussetzungen zweier oder mehrerer Vertagsstaaten erfüllt, so hat der Eigentümer grundsätzlich die Wahl, in welchem Lande das Schiff eingetragen werden soll; dieses Wahlrecht ist indessen durch das zweifache Recht jedes Vertragsstaates eingeschränkt, von seinen Staatsangehörigen die Eintragung derjenigen Schiffe, die ihnen zu mehr als der Hälfte gehören, in seine Register zu verlangen,

1. wenn diese Staatsangehörigen ihren gewöhnlichen Wohnort oder, sofern es sich um Gesellschaften handelt, die Hauptleitung ihrer Geschäfte in seinem Gebiete haben,
2. wenn die Schiffe, jedoch nur soweit es sich um natürliche Personen handelt, ihrer Bestimmung nach ausschließlich zur Schiffahrt in den Gewässern dieses Staates verwendet werden (Art. 4).

Die vorgenommenen Registereintragungen müssen in einem von der zuständigen Behörde auszustellenden Schiffsbrief wiedergegeben werden, den jedes Schiff mit sich führen muß (Art. 12).

Das Uebereinkommen bestimmt ferner folgendes (Art. 14):

(1) «Jedes eingetragene Schiff muß auf beiden Seiten oder am Heck bezeichnet werden, und zwar:
1. mit seinem Namen oder seiner Devise und, wenn mehrere Schiffe mit gleichem Namen oder gleicher Devise demselben Eigentümer gehören, mit einer Unterscheidungsnummer;
2. mit der in Artikel 10 erwähnten Eintragungsnummer. Ihr müssen in lateinischer Schrift der oder die Anfangsbuchstaben der Registerbehörde oder der Name dieser Behörde vorangehen und in lateinischer Schrift der oder die Anfangsbuchstaben des Staates folgen, dem die Behörde angehört.

(2) Die im Absatz 1 vorgesehenen Angaben müssen deutlich sichtbar in Buchstaben von mindestens 15 cm Höhe angebracht werden.

(3) Es ist verboten, diese Namen, Buchstaben und Nummern in irgendeiner Weise zu beseitigen, zu ändern, unkenntlich zu machen, zu bedecken oder zu verbergen oder andere Aufschriften hinzuzusetzen, die geeignet wären, die Deutlichkeit der oben erwähnten Angaben zu beeinträchtigen.»

Das Uebereinkommen enthält schließlich Bestimmungen über die Behörden, die zuständig sind für die Verfolgung und Bestrafung von Zuwiderhandlungen, namentlich gegen die Anmeldepflicht, gegen das Verbot der Doppeleintragungen, gegen die Pflicht zur Mitführung des Schiffsbriefes und gegen die Pflicht der Bezeichnung, die das Schiff tragen muß (Art. 16).

Auf Grund des Uebereinkommens über Verwaltungsmaßnahmen zum Nachweis des Flaggenrechts darf ein Binnenschiff nur zur Führung einer einzigen Landesflagge berechtigt sein (Art. 1). Zum Nachweis seines Rechts auf die Landesflagge muß jedes Schiff in ein hierzu bestimmtes Register eingetragen sein, das von der zuständigen Behörde des Staates geführt wird, der das Recht auf die Flagge verleiht (Art. 3). Das Recht zur Führung der Flagge wird durch eine Urkunde nachgewiesen, die die Erkennung des Schiffes ermöglicht (Art. 6). Im übrigen enthält das Uebereinkommen die erforderlichen Bestimmungen, um Doppeleintragungen zu vermeiden (Art. 2, 4 und 5). Diese Bestimmungen entsprechen denen über die Registereintragung.

Das Uebereinkommen über den Schiffszusammenstoß in der Binnenschiffahrt schließt sich in weitem Umfange an das Brüsseler Uebereinkommen über den Zusammenstoß auf See vom 23. September 1910 an.

Ist der Zusammenstoß durch Zufall (oder höhere Gewalt) herbeigeführt, so wird der Schaden von denen getragen, die ihn erlitten haben (Art. 2).

Hat ein Verschulden des Schiffes, das beschädigt worden ist, oder auf dem sich die beschädigten Personen oder Sachen befinden, zu dem Zusammenstoß beigetragen, so sind die Schiffe nach Verhältnis der Schwere des ihnen zur Last fallenden Verschuldens zum Ersatz des Schadens verpflichtet, ohne daß, außer bei leiblichen Schäden, eine Gesamthaftung Dritten gegenüber eintritt (Art. 5).

Ueber einen wichtigen Punkt, bei dem der Wortlaut des Brüsseler Uebereinkommens zu abweichenden Auslegungen Anlaß gegeben hat, enthält das Uebereinkommen für die Binnenschiffahrt eine Klarstellung; ist der Zusammenstoß durch das Verschulden von zwei oder mehreren Schiffen herbeigeführt, so sind diese Schiffe als Gesamtschuldner zum Ersatz des Schadens verpflichtet, der dem schuldlosen Schiff sowie den an Bord dieses Schiffes befindlichen Personen und Sachen zugefügt worden ist (Art. 4).