Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 58 (1966)

Heft: 11-12

Artikel: 150 Jahre Rheinzentralkommission = Commission centrale pour la navigation du Rhin

Autor: Auer, E.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-921182

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

150 JAHRE RHEINZENTRALKOMMISSION

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN 1816–1966

DK 656.62

Vom 24. bis 28. Oktober 1966 fanden in Basel, Strassburg, Mannheim, Frankfurt a.M., Rotterdam und Antwerpen die Festlichkeiten zur Feier des 150jährigen Bestehens dieser internationalen Institution statt. Die guten Gedanken, denen die Rhein-Zentralkommission verpflichtet ist, zielen darauf, in ihrem Bereich die Freiheit und die friedliche Zusammenarbeit der Völker sicherzustellen. Deshalb wollen wir in einem kurzen historischen Abriss die Geschichte dieser Institution aufzeigen.

Die Rheinzentralkommission (RZK) ist eine der ältesten Einrichtungen des Völkerrechts auf dem Gebiete zwischenstaatlicher Zusammenarbeit in Angelegenheiten des Verkehrs. Am 15. August 1816 trat die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt zum ersten Mal zusammen. Die ersten Ansätze gemeinschaftlicher Bemühungen zur Erleichterung der Schiffahrt auf dem Rhein reichen tief in die Vergangenheit zurück. Die früheste einheitliche Verordnung für den als gemeinwirtschaftlich erklärten Rhein ist der am 15. August 1804 in Paris unterzeichnete Octroi-Vertrag zwischen Frankreich und Deutschland, der sieben Jahre später auf die Niederlande ausgedehnt wurde. Bereits im Pariser Friedensvertrag vom 30. Mai 1814 wurde der Rhein Gegenstand einer internationalen Regelung. Darin wurde festgelegt, dass die Schiffahrt auf dem Rhein frei und niemandem verboten sein soll von dem Punkte an, wo er schiffbar wird, bis zum Meere und umgekehrt. Der Wiener Kongress verkündete in den Art. 108 bis 117 seiner Schlussakte vom 9. Juni 1815 die Prinzipien des internationalen europäischen Binnenschiffahrtsrechtes, wobei er namentlich die Freiheit aller Flüsse, die mehrere Staaten trennen oder durchfliessen, konkretisierte. Am 5. August 1816 trat die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt – bestehend aus den Delegierten Badens, Bayerns, Frankreichs, Hessen-Darmstadts, Nassaus, der Niederlande und Preussens – zum ersten Mal in Mainz zusammen. Die Zentralkommission vermochte für die Rheinschiffahrt ihre grundlegende Aufgabe jedoch erst fünfzehn Jahre nach der Gründung zu lösen mit der Schaffung der am 31. März 1831 unterzeichneten Rhein-Ordnung, der sogenannten «Mainzer Akte». Mit der Inkraftsetzung der Mainzer Akte trat die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt aus ihrem bisherigen provisorischen in einen definitiven Status über. In Ausübung ihrer Rolle als Hüterin des Rheinregimes war sie in den folgenden Jahrzehnten vor allem mit Fragen der Schiffahrtsabgaben beschäftigt. Zugleich fiel ihr die Aufgabe zu, die Bestimmungen über die Rheinschiffahrt fortlaufend der Entwicklung, namentlich auf dem Gebiete des technischen Fortschrittes anzupassen. Die dadurch bedingten Abänderungen machten im Laufe der Zeit eine grundlegende Revision der Mainzer Akte notwendig, die am 17. Oktober 1868 zustandekam. Nachdem die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt ihren Sitz inzwischen im Jahre 1861 nach Mannheim verlegt hatte, erhielt die neue Rheinordnung die Bezeichnung «Mannheimer Akte». Mit der Mannheimer Akte von 1868 wurde die grundsätzliche Abgabenfreiheit auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen verankert. Der Versailler Friedensvertrag vom 28. Juni 1919 legte in Art. 354 grundsätzlich fest, dass die Mannheimer Akte weiterhin in Kraft bleiben soll. Zudem sollten ihr in Zukunft sämtliche Uferstaaten, also auch die Schweiz, sowie eine Reihe von Nichtuferstaaten angehören. Obwohl am Wiener Kongress ausdrücklich von der Rheinschiffahrt bis nach Basel die Rede gewesen war, wurde die Schweiz zunächst übergangen mit der Begründung, sie habe keine lebendigen Beziehungen zur Rheinschiffahrt mehr. Mit den zu Beginn des 20. Jahrhunderts einsetzenden Bemühungen, den Anschluss Basels an die moderne Rheinschiffahrt herbeizuführen, trat nunmehr an den Bundesrat die Aufgabe heran, die Aufnahme der Schweiz in die Mannheimer Konvention von 1868 in die Wege zu leiten. In einer ausführlichen Note vom 11. April 1919 verlangte eine schweizerische Delegation das Recht, als Rheinuferstaat an den Verhandlungen der Abänderung der Mannheimer Akte teilzunehmen, und ebenso forderte sie eine Vertretung der Schweiz in der Zentralkommission mit allen Rechten eines Rheinuferstaates. Seit der Sitzung vom 21. Juni 1920, an welcher die Schweiz zum ersten Mal offiziell eingeladen wurde, ist sie ununterbrochen in der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt vertreten.

Bei den Arbeiten der Rheinzentralkommission haben die technischen Aufgaben stets einen mehr oder weniger breiten Raum eingenommen. Es sind dies sowohl die spezifisch baulichen als auch jene, die für die Aufstellung der Schiffahrtsreglemente der Rheinzentralkommission jeweilen zu lösen sind. Zu Beginn der zwanziger Jahre wurden die mit dem Ausbau des Rheins zwischen Basel und Strassburg zu regelnden Fragen von sehr grosser Bedeutung.

Entsprechend dem Stufe um Stufe erfolgenden Ausbau der Strecke zwischen Basel und Strassburg hatte sich die Kommission auch sukzessive eingehend mit den einzelnen Staustufen zu befassen, besonders mit den Bauprogrammen, die in einer für die Schiffahrt annehmbaren Weise zu gestalten sind. Das deutsche Projekt für den Ausbau St. Goar–Neuburgweier/Lauterburg bildet ebenfalls Gegenstand einer eingehenden Behandlung in der Rheinzentralkommission, welche seit 1963 in verschiedenen Resolutionen die Dringlichkeit seiner Durchführung, aber auch die Wichtigkeit eines weiteren systematischen Ausbaues der Wasserstrasse feststellte. Von grosser Bedeutung für die Verwirklichung von Projekten für Wasserbauten, für Brücken, für die Anlage von Umschlagstellen und für andere Massnahmen sind die ausgearbeiteten Richtlinien und Normen; diese sollen auf den verschiedenen Stromstrecken eine angemessene Einheitlichkeit gewährleisten und der Wahrung und Förderung der Schiffahrt dienlich sein. Auch Freiheit und Wirtschaftlichkeit der Rheinschiffahrt sind Aufgabe und Anliegen der Rheinzentralkommission. Im Mittelpunkt der Beratungen der Kommission zu Anfang der fünfziger Jahre und wieder seit 1959 standen und stehen Ueberlegungen, die Funktionsfähigkeit der Schiffahrtsunternehmungen bei Ausnutzung aller Rationalisierungsmöglichkeiten und unter gleichzeitiger Anpassung an die wirtschaftliche Integrität zu stärken. Im Juli 1951 beschloss die Zentralkommission, eine Wirtschaftskonferenz durchzuführen, die sich zu einem ständigen Beratungsorgan der Kommission entwickelte; sie hat bisher drei Sitzungsperioden zu verzeichnen, und zwar 1951/52, 1959/60 und 1963/64. Im Mittelpunkt aller drei Wirtschaftskonferenzen standen die Fragen einer Wettbewerbsordnung der Rheinschiffahrt. Im Interesse der wirtschaftlichen Gesundung dieses Gewerbezweiges hat sich die Zentralkommission seit Jahren bemüht, eine liberale, der technischen Konzentration und der betrieblichen Rationalisierung dienende Kapazitätsregelung zu entwickeln.

E. Auer

Literaturnachweis: Strom und See Nr. 7/8 1966