

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

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 18 (1926)

Heft: 6

Rubrik: Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

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: 29.12.2025

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

Inhaltsverzeichnis

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission — Der Rechtsschutz des Wasserrechtskonzessionärs bei Streitigkeiten aus dem Verleihungsverhältnis — Wirtschaftliche Betrachtungen über Abfallenergieverwertung, insbesondere hydraulische Hochdruckspeicherung — Ueber Tarifbildung im Energie-Engrosverkauf aus Wasserkraftanlagen — Das Kraftwerk Lungernsee der Zentral-schweizerischen Kraftwerke A. G., Luzern — Das Kraftwerk Ilse-Turmann — Kraftwerke Oberhasli der Bernischen Kraftwerke A. G., Bern — Kraftwerke Palü-Cavaglia der Kraftwerke Brusio A. G. — Das Kraftwerk Muttensee-Limmern-Sandbach — Aus dem Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1925 — Das Gutachten über die Verantwortlichkeitsfrage in der B. K.-Angelegenheit — Wasserkraftausnutzung — Schiffahrt und Kanalbauten — Elektrizitätswirtschaft — Verschiedene Mitteilungen — Geschäftliche Mitteilungen — Kohlen- und Oelpreise.

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

No. 20 vom 25. Juni 1926

Tätigkeitsbericht der Zentral-Kommision für die Rheinschiffahrt für 1925.

Die Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt hat im Laufe des Jahres 1925 zwei Tagungen abgehalten, die erste im April und die zweite im November.

Zusammensetzung der Kommission.

Im Laufe des Jahres sind folgende Veränderungen in der Zusammensetzung eingetreten: Herr Wand und Herr Canter Cremers sind verstorben und durch Herrn Greuling resp. durch Herrn Schlingemann ersetzt worden.

Demgemäß setzte sich Ende des Jahres 1925 die Zentral-Kommission wie folgt zusammen:

Präsident: Jean Gout.

Das Reich und die deutschen Uferstaaten: Seeliger (vertreibt insbesondere Hessen); Peters (vertreibt insbesondere Preussen; Fuchs (vertreibt insbesondere Baden); Greuling (vertreibt insbesondere Bayern).

Stellvertreter: Kranzbühler.

Belgien: Brunet, de Visscher.

Frankreich: Mahieu, Silvain Dreyfus, Fromageot, Berninger.

Grossbritannien: Baldwin, Sir Cecil Hurst.

Italien: Rossetti, Sinigalia.

Niederlande: Jonkheer van Eysinga, Kröller, Schlingemann.

Schweiz: Herold, J. Valloton.

Das Sekretariat setzt sich wie folgt zusammen:

Generalsekretär: Hostie (Belgier);

Hilfsgeneralsekretär: Chagueraud-Hartmann (Franzose);

Mitglieder des Sekretariats: de l'Espinasse (Holländer), Gerlach (Deutscher).

Schiffahrtsinspektoren sind:

für den schweizerischen Abschnitt: Moor, Ingénieur Cantonal Basel;

für den Abschnitt I. A.: Antoine, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Strassburg;

für den Abschnitt I. B. Oberbaurat Baer, Mannheim;

für den Abschnitt II: Baurat Pabst, Mainz;

für den Abschnitt III: Geh. Baurat Degener, Coblenz;

für den Abschnitt IV: Jonkheer Dittlinger im Haag.

Revision der Mannheimer Akte.

Die Kommission hat in ihrer Dezembertagung die Revisionsarbeiten fortgesetzt und die erste Lesung der Texte, die sich auf die Bauarbeiten beziehen, beendet.

Beziehungen zu anderen, internationalen Körperschaften.

Die Kommission ist weiterhin über die Arbeiten des Beratenden und Technischen Ausschusses des Völkerbundes zum Studium der Verkehrswägen und des Transitverkehrs auf dem Laufenden geblieben.

Bericht Hines.

Unter den von dem Beratenden und Technischen Ausschuss zum Studium der Verkehrswägen und des Transitverkehrs behandelten Fragen, die die Zentral-Kommission im Besonderen betreffen, steht an erster Stelle die Ermittelung, mit der Herr Walker D. Hines beauftragt war.

Der Beratende und Technische Ausschuss hat in Ausführung von Beschlüssen der Konferenz von Genua Herrn Hines beauftragt, über die augenblickliche Lage der Binnenschiffahrt in Europa und zwar namentlich der Schiffahrt auf Rhein und Donau Ermittelungen anzustellen.

Hines hat diesen Auftrag mit dem Beistand von Major Breton Sommervell im Jahre 1925 ausgeführt und seinen Bericht am 1. August dieses Jahres vorgelegt. Der Generalsekretär war durch Beschluss vom 27. April 1925 ermächtigt worden, Herrn Hines alle Auskünfte, die er für die Erledigung seines Auftrages benötigen könnte, zu erteilen. In seinem Bericht über den Rhein hat Hines fünf Punkte besprochen:

Konkurrenz der Eisenbahnen.

Hines berichtet, dass sich Vertreter der belgischen, deutschen, französischen und niederländischen Interessen allgemein sehr besorgt über die ungünstige Auswirkung geäußert haben, von der die Rheinschiffahrt durch die kürzlich eingesetzte Ausdehnung der Konkurrenz der Eisenbahnen betroffen wird. Alle diese Vertreter waren sich darüber einig, dass diese Konkurrenz schweren Schaden zufügt, obwohl sie sich nicht immer darüber verstündigen konnten, die gleichen Eisenbahnen als Urheber des Schadens zu bezeichnen. Hines stellt selbst fest, dass die Lage außerordentlich verwickelt ist und sagt, man müsse, um eine vollständige Aufzählung aller Faktoren zu geben, eine viel eingehendere Untersuchung anstellen, als es ihm möglich war.

Nachdem Hines die ihm vorgetragenen Beschwerden zusammenfassend angeführt hat, gibt er der Meinung Ausdruck, diese Ausführungen erweckten durchaus den Eindruck, dass die verschiedenen Eisenbahnverwaltungen ein Vorgehen eingeschlagen haben, das für den Rhein und ebenso auch für das natürliche Interesse, das die einzelnen Staaten an der Förderung der Rheinschiffahrt haben, außerordentlich nachteilig ist. Er fügt hinzu, es scheine durchaus nicht sicher, dass die Eisenbahnen selbst aus diesem Vorgehen einen allgemeinen Nutzen ziehen.

Der Berichterstatter des Völkerbundes ist der Ansicht, es müsse möglich sein, eine Verständigung zu erzielen, um dem Rhein den Verkehr zu belassen, den er zu wirtschaftlichen Bedingungen bewältigen kann, und um zu verhindern, dass dieser Verkehr durch künstliche Tarife abgedrängt wird. Er empfiehlt deshalb eine eingehende Prüfung dieses Problems.

Hines steht unter dem Eindruck, dass die heutige Lage zwei Gründen zuzuschreiben ist: dem Wunsch der Eisenbahnen, einen Zuwachs an Frachtmengen heranzuziehen und dem Wunsch, die nationalen Seehäfen zu begünstigen. Der

Berichterstatter empfiehlt bei einer eventuellen Untersuchung des Problems eine klare Scheidung dieser beiden Faktoren.

Man hat zum Beispiel, sagt er, geglaubt, darauf hinzuweisen zu müssen, dass die Bedürfnisse des Dawesplanes sich jeglicher Revision der Eisenbahntarife widersetzen, falls dieselbe dazu bestimmt ist, den Anteil der rheinischen Flusshäfen an dem Allgemeinverkehr zu heben. Wenn es sich aber bei eingehender Prüfung herausstellen sollte, dass die deutschen Eisenbahnen mehr verdienen würden, wenn sie die ausserordentlich niederen Frachtsätze nach den deutschen Seehäfen abschaffen und dadurch annähmen, einen vernünftigen Teil des Verkehrs zu viel lohnenderen Sätzen nach den Rhein-Flusshäfen zu befördern, dann sollten doch wohl die Bedürfnisse des Dawesplanes mehr nach dieser Lösung neigen, als nach der Beibehaltung unberechtigt niedriger (und daher wahrscheinlich auch nicht lohnender) Sätze nach den deutschen Seehäfen. Wenn man so das Problem nach allen Seiten beleuchtet, gelangt man vielleicht zu dem Schluss, dass die gegenwärtige Regelung keine notwendige Folge der Grundsätze des Dawesplanes, ja nicht einmal förderlich für dessen Anwendung ist, sondern, dass es lediglich eine Aktion der deutschen Politik ist, nämlich eine Schutzmassnahme, um ihre Seehäfen — selbst auf Kosten ihrer Rhein-Flusshäfen — zu fördern.

Ueber die

französische «Surtaxe»

berichtet Hines, dass deutsche und niederländische Interessenten sich über die schwere Schädigung beschwert hätten, die dem rheinischen Verkehr von Rotterdam nach dem Elsass durch die französische Surtaxe erwächst.

Nachdem er etwas näher auf den Gegenstand dieser Beschwerden eingegangen ist, fügt der Verfasser hinzu: «diese französische Surtaxe scheint Sache der allgemeinen Politik zu sein gerade so wie es die Kürzung der deutschen Eisenbahnfrachtsätze wäre, die eine Schutzmassnahme darstellen, um den Verkehr über Hamburg und Bremen zu lenken, (wenn die Eisenbahntarifsätze unter dem Dawesplan hierzu benutzt werden könnten).»

Nachdem Hines die Frage der Auslegung von Artikel 14 der Mannheimer Akte, die bei dieser Gelegenheit angeschnitten wurde, erwähnt, sich jedoch einer Stellungnahme hierzu enthalten hat, betont er die Verbindung, die ihm zwischen dieser Frage und der vorhergehenden zu bestehen scheint und schliesst wie folgt:

«Es ist möglich, dass die Schutzpolitik dieser Staaten, die bezweckt, den Seehäfen eine bevorzugtere Stellung einzuräumen, die Rheinschiffahrt und ebenso die Rheinflusshäfen der einzelnen Staaten schädigt. Es wäre jedoch immerhin wünschenswert, diesen schädigenden Faktor genügend zu würdigen.»

Amtlich angelegte Zollverschlüsse.

Nachdem er diese Frage erwogen, empfiehlt der Berichterstatter, eine erneute Prüfung der grundsätzlichen Anerkennung der amtlich angelegten Zollverschlüsse auf der ganzen Fahrt, ohne Umladung, und stellt ausserdem fest, dass sämliche beteiligten Staaten gewillt schienen, eine solche Prüfung vorzunehmen. (1)

Kölner Lagerhaus.

Diese Frage ist in einem späteren Abschnitt behandelt.

Den Begleitschein und die «Vrachtlijst» betreffend,

schlägt Hines vor, zu untersuchen, ob nicht eine Vereinheitlichung des Manifestes für die Rheinschiffahrt und des unter dem Namen Begleitschein (Vrachtlijst) bekannten Schriftstückes möglich wäre. (2)

Ueber den Bericht des Herrn Hines, der auf Antrag einer Delegation auf die Tagesordnung gesetzt worden war,

¹⁾ Die Gesamtheit der sich auf die Zollformalitäten beziehenden Fragen ist von der Zentralkommission gelegentlich der Revision der Mannheimer Akte (siehe Bericht 1924) geprüft worden. Sie sollen in der Frühjahrssitzung 1926 wieder aufgenommen werden.

²⁾ Diese Frage fällt ebenfalls unter die der Zollformalitäten.

hat in der Wintertagung 1925 der Zentral-Kommission ein Meinungsaustausch stattgefunden. Dieser Meinungsaustausch hat sich jedoch nicht mit dem Kern der Frage beschäftigt, da es nämlich unmöglich erschien, die von Hines angeschnittenen Fragen ohne den Beistand von Sachverständigen zu erörtern. Deshalb hat die Kommission beschlossen, eine eingehende Besprechung dieses Gegenstandes in ihrer Apriltagung 1926 vorzunehmen.

Privatecht.

Was die Vereinheitlichung des Privatrechtes anbelangt, so hat der Beratende Ausschuss (des Völkerbundes) den im Bericht von 1924 vorgesehenen Studienausschuss gebildet und denselben für den Beginn des Jahres 1926 einberufen.

Eichung.

Ein die Eichung betreffendes europäisches Uebereinkommen ist in einer Konferenz ausgearbeitet worden, die im November 1925 in Paris getagt hat. Diese Konferenz, bei welcher die Zentral-Kommission ad audiendum vertreten war, hat sich an die Arbeiten des Eichungsausschusses der Zentral-Kommission aufs engste angelehnt.

Das Uebereinkommen hat grundsätzlich die Vereinheitlichung der Eichmethoden erreicht, indem es von dem System ausgeht, das die Eichordnungen der Zentral-Kommission seinerzeit für den Rhein eingeführt haben, und das die Brüsseler Konvention (1898) erweitert hat. Es vervollkommen jedoch dieses System durch gewisse technische Verbesserungen, wodurch dasselbe für die Annahme durch alle europäischen Staaten geeigneter wird, wenigstens mit Bezug auf den internationalen Verkehr, d. h. auf den Verkehr, der sich über die Grenzen hinaus erstreckt oder sich auf den internationalen Gewässern abspielt.

Es besteht Einverständnis darüber, dass auf den Wasserwegen, die unter die Zuständigkeit einer internationalen Kommission fallen, das Uebereinkommen weder das Recht, selbst Ausführungsbestimmungen zu diesem Uebereinkommen aufzustellen, das die internationale Kommission aus eigenen Befugnissen besitzt, noch auch die Verpflichtungen berühren kann, die ihr aus den Verträgen, den Uebereinkommen und den Schiffahrtsakten, die ihre Rechtsordnung bestimmen, erwachsen.

Ausserdem besteht Einverständnis darüber, dass vorläufig die Eichscheine, die gemäss den Vermessungs- und Berechnungsvorschriften des Abkommens zwischen Oesterreich-Ungarn vom Jahre 1913 ausgestellt wurden, in dem Bereich der Dienststellen, in denen die Eichung augenblicklich nach diesen Vorschriften vorgenommen wird, den zu den Bedingungen des Uebereinkommens und seiner Anlage ausgestellten gleichgeachtet werden sollen. Falls nach Ablauf einer Frist von 10 Jahren, gerechnet vom 1. Oktober 1926, die Staaten, die solche Eichscheine ausstellen, nicht auf diesen Vorbehalt verzichtet haben, wird eine neue Konferenz zur Prüfung der Frage einberufen.

Hieraus ergibt sich, dass Eichscheine, die nach den so genannten Elbe-Vorschriften in dem Bereich der Dienststellen ausgestellt sind, in denen die Eichung augenblicklich nach diesen Vorschriften vorgenommen wird, vorübergehend den rheinischen Eichscheinen gleichgeachtet werden sollen.

Der von der Ständigen Vereinigung der Schiffahrtskonferenzen zum Studium der Vereinheitlichung der Binnenschiffahrts-Statistik gebildete Ausschuss hat 1925 zwei Sitzungen abgehalten, die eine in Brüssel, die andere in Paris.

Abkommen und Verordnungen.

Schifferpatente.

Das Abkommen vom 14. Dezember 1920 sowie das Zusatzprotokoll vom 22. Dezember 1923 sind von allen bei der Kommission vertretenen Staaten ratifiziert worden und am 8. Juli 1925 in Kraft getreten.

Die Verordnung vom 14. Dezember 1922 über den gleichen Gegenstand ist am selben Datum in Kraft getreten.

Zwei Zusatzbestimmungen zu dieser Verordnung sind von der Kommission im Jahre 1925 angenommen worden. Beide sind Uebergangsbestimmungen.

Mindesbestemannung.

Die Kommission hat am 16. November 1925 einen neuen

Wortlaut für die Artikel 2, 3, 4, 6 und 7 der Anweisung hinsichtlich der Festsetzung der Bemannung der den Rhein oberhalb Duisburg befahrenden Schiffe, die mit Ausnahme der Niederlande in den Uferstaaten in Kraft ist, aufgestellt. Es besteht Einverständnis darüber, dass die in den Niederlanden in Kraft befindliche Anweisung in gleichem Sinne abgeändert werden soll. Die abgeänderten Bestimmungen sind am 1. Januar 1926 in Kraft getreten. Die Abänderung bezweckt nicht, die Zusammensetzung der Bemannungen auf den Rheinschiffen zu ändern, sondern lediglich das Verfahren zu vereinfachen und (unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Mehrzahl der Fahrzeuge, auf die diese Anweisung anwendbar ist, jetzt mit mechanischen Hilfsmitteln zur Handhabung der Anker und Schleppstränge versehen sind), Fälle, die früher die Ausnahme bildeten, jetzt zur Regel zu machen und umgekehrt. Eine Gesamtausgabe dieser Anweisung ist in Vorbereitung und soll deren Anwendung erleichtern.

Verschiedenes.

Eine geringe, rein formelle Abänderung ist an § 2, Abs. 4 der Polizeiordnung von 1912 vorgenommen worden.

Im Laufe des Jahres sind kein weiteres Abkommen und keine anderen Verordnungen geschlossen oder erlassen worden.

Die Kommission hat am 24. April 1925 den französischen Wortlaut der Rheinschiffahrtspolizei-Ordnung von 1912 genehmigt und am 12. November 1925 noch einige weitere Abänderungen daran vorgenommen.

Technisches.

Ausbau des Rheins zwischen Strassburg und Basel.

Die Kommission hat die Mitteilungen der Bevollmächtigten Frankreichs und der Schweiz über die Verhandlungen wegen der Kembser Abzweigung zur Kenntnis genommen.

Wie bereits im vorhergehenden Bericht erwähnt, war zur Prüfung des von der schweizerischen Delegation vorgelegten allgemeinen Ausführungsentwurfes für die Rheinregulierung zwischen Basel und Strassburg und des von der französischen Delegation der Kommission unterbreiteten Entwurfes für die mit Schleusen versehene Abzweigung des Rheins zwischen Basel und Strassburg ein Ausschuss gebildet worden, in dessen Sitzungen vom 18. und 19. Dezember 1924 bereits ein allgemeiner Meinungsaustausch stattgefunden hatte. Dieser Ausschuss hat vom 5. bis zum 14. März 1925 wiederum getagt. Da die verschiedenen Delegationen Fragebogen gesandt hatten, die sich auf beide Projekte bezogen, und auf welche die französische und die schweizerische Delegation geantwortet hatten, sah sich der Ausschuss im Besitze einer vollständigen Sammlung von Unterlagen, so dass die verschiedenen, zu erledigenden Fragen aufs eingehendste geprüft werden konnten.

Der Ausschuss hat während seiner Tagung Ermittlungen angestellt und zu diesem Zwecke die Vertreter folgender Körperschaften angehört:

Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen,
Partikulierschiffer-Verband «Jus et Justitia»,
Deutscher Verkehrsbund,
Handelskammer von Antwerpen,
Handelskammer von Strassburg,
Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin,
Handelskammer von Amsterdam,
Handelskammer von Rotterdam,
Handelskammer von Basel,
Société Suisse de Remorquage in Basel.

Die Zentral-Kommission hat den ihr vom Vorsitzenden des Ausschusses vorgelegten Bericht in ihrer Apriltagung geprüft. Bei der Prüfung durch die Kommission handelte es sich um die eventuelle Genehmigung des von der schweizerischen Delegation vorgelegten Regulierungsentwurfes und ausserdem um die Feststellung, ob der von der französischen Delegation vorgelegte Entwurf für die mit Schleusen versehene Abzweigung die Bedingungen von Artikel 358 des Vertrages von Versailles erfüllt, laut welchem «das Recht, Wasser aus dem Rhein für die Schiffahrtskanäle zu entnehmen und das ausschliessliche Recht auf die durch den

Ausbau des Stromes erzeugte Wasserkraft.... weder die Schiffbarkeit schädigen noch die Schifffahrt beeinträchtigen dürfe, sei es im Strombett des Rheins, sei es in den Abzweigungen, die an seine Stelle treten sollen».

Die Kommission fasste in ihrer Sitzung vom 29. April 1925 hierzu folgenden Beschluss:

«Die Kommission hat von dem am 14. März 1925 verfassten Bericht des Ausschusses Kenntnis genommen, der damit beauftragt war, das von der Schweiz in Ausführung des Beschlusses vom 10. Mai 1922 vorgelegte Rheinregulierungs-Projekt zwischen Strassburg und Basel und das von Frankreich in Ausführung des Artikels 358 des Vertrages von Versailles eingereichte Projekt der sieben Haltungen des Rheinseitenkanals, die unterhalb der Haltung von Kembs liegen, zu prüfen.

Sie genehmigt in Ausführung des Artikels 359 des Vertrags von Versailles und des Artikel 359 des gleichen Vertrags das Regulierungsprojekt und stellt fest, dass das Projekt für den Seitenkanal die in vorgenanntem Artikel 358 angegebenen Bedingungen erfüllt, und zwar dies alles unter folgenden Vorbehalten und Bedingungen: (siehe Bericht über die erste Tagung 1925 Nr. 5 vom 25. Mai 1925 S. 31 dieser Zeitschrift.)»

Die Kommission hat in ihrer Novembertagung die Mitteilungen der Bevollmächtigten Frankreichs und der Schweiz über die Verhandlungen wegen der Ausführung obigen Beschlusses zur Kenntnis genommen.

Düsseldorfer Brücke.

Die Unfälle an der Düsseldorfer Brücke sind wiederum von der Kommission besprochen worden. Da die deutschen Bevollmächtigten darauf hingewiesen hatten, dass wegen der Verbreiterungsarbeiten an der gleichen Brücke ein unentgeltlicher Schleppdienst vorgesehen sei, hat die Kommission die Angelegenheit auf die Wintertagung verlegt. Während dieser Tagung haben die deutschen Bevollmächtigten erklärt, dass der unentgeltliche Schleppdienst bis Mitte 1926 in Betrieb sein wird, und dass sie während der nächsten Tagung die Massnahmen bekannt geben werden, die von der deutschen Regierung geplant sind, um der Gefahr, der die Schifffahrt an dieser Stelle begegnet, vorzubeugen.

Wasserstandsvorhersagedienst.

Wie bereits in dem letzten Bericht erwähnt, sind Massnahmen getroffen worden, um in Strassburg versuchsweise einen Wasserstandsvorhersagedienst einzurichten. Dieser Dienst hat am 27. Februar begonnen und war bis Mitte Oktober in Betrieb. Der Ausschuss für den Wasserstandsvorhersagedienst, der sich aus Sachverständigen der deutschen Staaten, Frankreichs, der Niederlande und der Schweiz zusammensetzt, hat am 3. Oktober getagt und festgestellt, er benötige noch einiger ergänzender Auskünfte, namentlich über die Leichterungsmöglichkeiten für Schiffe in Lauterburg, bevor er sich über den Wert eines endgültigen Dienstes aussprechen könne.

Die Zentral-Kommission hat in ihrer Novembertagung 1925 den Ausschuss für die Wasserstandsvorhersage — angesichts der Erklärung der französischen Bevollmächtigten, dass alle nötigen Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Leichterung der Schiffe in Lauterburg zu ermöglichen — gebeten, seine Studien auf der Grundlage dieser Erklärung fortzusetzen und ihr vor der nächsten Tagung endgültige Vorschläge zu machen.

Rheinstrombefahrt 1924.

Der Bericht des Bevollmächtigten Grossbritanniens, Baldwin, über die Feststellungs- und Begutachtungsprotokolle des technischen Ausschusses, der in 1924 die Rheinstrombefahrt vorgenommen hat (siehe letzten Bericht) ist von der Kommission einer eingehenden Prüfung unterzogen worden. Sie hat mit Genugtuung festgestellt, dass «seit der letzten Strombefahrt im Jahre 1908 beträchtliche Verbesserungen der Schiffahrtsstrasse vorgenommen worden sind, die geeignet sind, die Schifffahrt zu erleichtern und ihre Entwicklung zu fördern.

Zu den Behinderungen, denen die Schifffahrt noch ausgesetzt ist, und auf die der Ausschuss hingewiesen hat, zu den Verbesserungen, die der Ausschuss anempfohlen hat,

nimmt die Kommission wie folgt Stellung:» (Siehe Bericht über die zweite Tagung 1925 Nr. 12 vom 25. Dezember 1925 S. 246 dieser Zeitschrift.)

Entfernung eines Felsens aus dem Strombett des Rheins.

Gemäss Artikel 359 des Vertrags von Versailles hat die französische Delegation bei der Zentral-Kommission beantragt, aus dem Strombett des Rheins zwischen Strassburg und Basel bei dem franz. km 12,6 einen Felsen entfernen zu dürfen. Die Kommission hat die französische Delegation in ihrer Novembertagung ermächtigt, diese Entfernung vornehmen zu lassen.

Nautisches.

Eichung.

Im Bericht von 1923 war über den ersten Abschnitt der Tätigkeit des Eichungsausschusses berichtet. Die Zentral-Kommission hat, wie es dort vorgesehen war, die Berichte des Eichungsausschusses dem Beratenden und Technischen Ausschuss (des Völkerbundes) zum Studium der Verkehrswege und des Transitverkehrs übermittelt und den Abschluss eines europäischen Uebereinkommens hierüber anempfohlen. Wir haben bereits gezeigt, welche Folge dieser Anempfehlung gegeben worden ist.

Im Verfolge eines Meinungsaustausches zwischen seinem Vorsitzenden und dem Ausschuss für Privatrecht hatte sich der Eichungs-Ausschuss unterdessen bewogen gefühlt, seine Schlüsse erheblich zu ändern. Er entfernte nämlich aus seinem Entwurf alles, was sich auf die Eintragung bezog; diesen Punkt hat der Ausschuss für Privatrecht übernommen (siehe nachstehend). Es schien hierauf, ohne Unzuträglichkeiten in der Praxis befürchten zu müssen, möglich, zu dem System der freigestellten Eichung zurückzukehren, da die Eintragung, die in dem Entwurf des Ausschusses für Privatrecht obligatorisch geblieben ist, notwendigerweise die Eichung, durch die man allein die zur Identifizierung des Fahrzeugs nötigen Feststellungen machen kann, voraussetzt. Auf dieser abgeänderten Grundlage, die sich der Unterausschuss für Binnenschiffahrt des Beratenden und Technischen Ausschusses zu eigen gemacht hat, ist das Europäische Uebereinkommen abgeschlossen worden.

Schifferpässe.

Die in dem letzten Bericht zum Ausdruck gebrachte Hoffnung, die Verhandlungen zwischen der deutschen und der belgischen Regierung zur Abschaffung des Sichtvermerks auf den Rheinschifferpässen zu einem guten Ende geführt zu sehen, hat sich erfüllt.

Während der Verhandlungen, die hierfür in der Frühjahrstagung geführt wurden, hat die Kommission feststellen können, dass ein grundsätzliches Einverständnis zwischen den beiden Regierungen bestand, dass jedoch der geographische Anwendungsbereich für die Abschaffung des Sichtvermerks noch festzusetzen war. Die Vereinbarung, die im Monat Oktober 1925 auf Betreiben der beiden Delegationen zustande kam, bestimmt diesen Anwendungsbereich durch die Feststellung, dass die Befreiung vom Sichtvermerkszwang wie folgt anwendbar ist: auf belgischem Gebiet auf den Strömen, Flüssen und Kanälen, die mit dem Rhein in Verbindung stehen, ausserdem in Deutschland auf dem Rhein und auf gewissen andern Wasserstrassen, die noch in einer späteren Vereinbarung zu bestimmen sind, und zu denen in allen Fällen der Rhein-Herne-Kanal und der Main gehören sollen.

Die Kommission hat ausserdem in ihrer Frühjahrstagung von einem Uebereinkommen Kenntnis genommen, das zu Anfang des Jahres 1925 zwischen Deutschland und Frankreich zustande gekommen ist, und das einen gebührenfreien Sichtvermerk auf den Pässen der Beamten und Landangestellten der rheinischen Reedereien vorsieht.

Wirtschaftliches.

Rheinisches namentliches Güterverzeichnis.

An diesem Güterverzeichnis sind zwei kleine Abänderungen vorgenommen worden:

Nr. 37/38 — Die Worte «Kakao, roh und zubereitet» sind durch die Worte: «Kakao, roh oder zubereitet; Schokolade» ersetzt worden.

Die Nummern 86c und 86b sind umgestellt worden, so dass die verschiedenen Positionen jetzt nachstehende Reihenfolge einnehmen:

Nr. 86a = Pflastersteine,

Nr. 86b = Andere rohe oder einfach behauene Steine,

Nr. 86c = Natürlicher, fester Asphalt.

Zollangelegenheiten.

Zollposten in den französischen Lagerhäusern in Köln.

Nachdem die Interessenten die Errichtung einer Zollabfertigungsstelle in den von dem französischen Staat im Kölner Hafen gemieteten Anlage beantragt hatten und diesem Antrag seitens der zuständigen Zollbehörde, in Anbetracht des geringen Umfangs des in diesen Anlagen bewältigten Verkehrs, nicht stattgegeben worden war, wurde die Angelegenheit in der Frühjahrstagung 1925 der Zentral-Kommission unterbreitet. Diese stellte fest, dass zwischen den beiden direkt beteiligten Delegationen noch Unterhandlungen im Gange waren und glaubte deshalb nicht, sofort Untersuchungsmassnahmen anordnen zu sollen. Angesichts des allgemeinen Interesses jedoch, den dieser Fall für die Rechtsordnung in den Freihäfen bieten könnte, bat sie die beiden Delegationen, ihr sämtliche Unterlagen zur Verfügung stellen zu wollen, um sie in die Lage zu setzen, in ihrer nächsten Tagung mit Sachkenntnis zu entscheiden. In ihrer Wintertagung konnte die Kommission feststellen, dass die Hoffnung auf eine Verständigung, die diesen Beschluss abzuwarten, veranlasst hatte, in Erfüllung gegangen war. Die zustande gekommene Vereinbarung sah eine Zollabfertigung in den privaten Lagerhäusern gebührenfrei für die Seeschiffe und gegen Bezahlung von Gebühren nach Massgabe der Vorschriften für die anderen Fahrzeuge vor. Bei letzteren soll jedoch die Abfertigung von Stückgütern nur «versuchsweise bis auf weiteres nach Massgabe der dienstlichen Verhältnisse» stattfinden, während die Abfertigung von Massengütern «in dem Masse» vorgenommen werden wird, «wie diese Vergünstigung auch den übrigen im Hafen ansässigen Firmen gewährt werden kann».

Privates und soziales Recht.

Der Ausschuss für die Vereinheitlichung des Privatrechtes in der Binnenschiffahrt hat unter dem Vorsitz des Bevollmächtigten Italiens, Rossetti, im Laufe des Jahres 1925 zwei Tagungen abgehalten, die erste im März in Genf und die zweite im Oktober in Paris.

Gelegentlich seines allerersten Zusammentritts in 1924 batte der Ausschuss in erster Lesung den Wortlaut eines Entwurfs zu einem Abkommen betreffs der Nationalität der Binnenschiffe angenommen und beschlossen, denselben der Zentral-Kommission vorzulegen, wobei er dieselbe auf «die Zweckmässigkeit einer zweiten Lesung, während welcher es wünschenswert wäre, gegebenenfalls, diesen Wortlaut mit den Eintragung betreffenden Texten, wie sie sich aus den Arbeiten des Eichungsausschusses ergeben, zu verschmelzen» aufmerksam machen wollte.

Ausserdem hatte der Ausschuss einen Arbeitsplan vorbereitet, laut welchem er damit anfangen wollte, die Fragen der dinglichen Rechte (Eigentum, Hypotheken) und der bevorzugten Gläubigerrechte (Pfandrechte) sowie die Fragen des Zusammenstosses und der Hilfeleistung zu bearbeiten. Alle diese Fragen sind bereits in der internationalen Konferenz für das Seerecht einem eingehenden Studium unterzogen worden. Für jede dieser Fragengruppen war ein Berichterstatter ernannt worden mit dem Auftrag, einen Fragebogen auszustellen, der an die Delegationen versandt werden sollte, um diesen Gelegenheit zu geben, dem Ausschuss über das gemäss der Gesetzgebung in ihrem Lande geltende System und gleichzeitig über die Wünsche der Interessenten zu berichten.

Im März 1924 wurde der Text betreffs der Nationalität der Binnenschiffe der Zentral-Kommission vorgelegt, die hierauf durch Beschluss vom 22. März den Ausschuss aufforderte, eine zweite Lesung dieses Entwurfes vorzunehmen. Als jedoch der Ausschuss im März 1925 in Genf zusammentrat, erklärten zwei Delegationen, dass ihre Regierungen durchaus nicht den Nutzen des Abschlusses eines derartigen

Uebereinkommens sehen könnten, und dass sie deshalb nicht in der Lage seien, bei seiner Ausarbeitung mitzuwirken. Unter diesen Umständen war es recht schwierig geworden, ein Abkommen unter der Leitung der Zentral-Kommission abzuschliessen. Die anderen Delegationen glaubten jedoch, auf das bereits erzielte Ergebnis, das ihrer Ansicht nach im Vergleich zu den früheren Verhältnissen einen Fortschritt bedeutete, nicht vollständig verzichten zu dürfen. Sie beschlossen deshalb, den inzwischen etwas abgeänderten Entwurf ihren Regierungen mit der Bitte um Unterzeichnung vorzulegen.

Die Ratifikationsurkunden sollten im Sekretariat des Völkerbundes hinterlegt werden. Nach einem Meinungsaustausch in der Zentralkommission beschloss dieselbe in ihrer Apriltagung 1925, nachdem sie festgestellt hatte, dass «der Grundsatz der Anerkennung der Flagge der Binnenschiffe seit langem einen Bestandteil des öffentlichen internationalen Rhein-Rechtes bildet»¹⁾, sie habe den Entwurf nicht weiter zu verfolgen und beschränkte sich darauf, ihre Mitglieder zu bitten, den Entwurf ihren Regierungen zur weiteren Veranlassung zu übermitteln.

Nach Aufgabe des Entwurfs für ein Uebereinkommen über die Nationalität der Binnenschiffe fragte man sich, ob der Ausschuss unter Annahme des Vorschlags einiger Delegationen — nicht dennoch aus den in Strassburg von dem Eichungsausschuss im Dezember 1923 ausgearbeiteten Entwurf alle sich auf die Eintragung der Binnenschiffe in den beiden, von dem Ausschuss in 1925 abgehaltenen Tagungen erörtert. Der von dem Ausschuss bei der Pariser Konferenz im Oktober 1925 in zweiter Lesung angenommene Entwurf hat in einzelnen Punkten noch Anlass zu Vorbehalten der deutschen und auch der französischen Delegation gegeben. Man kam deshalb überein, eine dritte Lesung vorzunehmen.

Die bemerkenswertesten Bestimmungen des Entwurfs, der übrigens in den Publikationsorganen der Zentralkommission veröffentlicht worden ist (siehe Nr. 2 vom 25. II. 26 S. 20 dieser Zeitschrift), können wie folgt zusammengefasst werden:

Die Eintragung ist für jedes Schiff, welches nach der Gesetzgebung eines der Vertragsstaaten eingetragen werden kann oder eingetragen werden muss, und zwar bevor es endgültig in Dienst gestellt wird, obligatorisch. (Zusammengest. aus Art. 3 und Art 2., Abs. 1)²⁾ Dies heisst, dass dieser Eintragungzwang nicht allen auf dem Rhein fahrenden Schiffen auferlegt wird. Es war nämlich unmöglich, in einem derartigen Abkommen dieser Verpflichtung den Charakter einer auf alle, die an der Rheinschiffahrt teilnehmen, anwendbaren Polizeibestimmung zu geben, ohne den Grundsatz der Freiheit zu verleugnen, die in dem ersten Artikel der Rheinschiffahrtsakte bestätigt ist. Dieser Gedanke ist in Artikel 15 zum Ausdruck gebracht, der bestimmt, dass «keine der Bestimmungen dieses Uebereinkommens so ausgelegt werden darf, als ob sie die Rechte der Nichtvertragsstaaten auf den internationalen Wasserstrassen beeinträchtigte.»

Die Bestimmung des Ortes, an dem die Eintragung vorzunehmen ist, hat grosse Schwierigkeiten bereitet, weil hierüber zwischen den Gesetzgebungen der verschiedenen Uferstaaten grosse Unterschiede bestehen. Deshalb hat man auch, weil eine Einstimmigkeit für ein einziges Kriterium — sei es persönlich oder dinglich — nicht zu erzielen war, sich darauf beschränken müssen, in Artikel 2 an die Landesgesetzgebung zu verweisen. Artikel 2 bestimmt: «die Gesetzgebung jedes Vertragsstaates bestimmt, welche Schiffe in seine Register eingetragen werden können oder eingetragen werden müssen sowie die Voraussetzungen, unter denen die Eintragung erfolgt.» Um jedoch Gesetzeskonflikte zu vermeiden, falls ein Schiff gleichzeitig die Eintragungsvoraussetzungen zweier oder mehrerer Vertragsstaaten erfüllen sollte, hat man den Zusatz gemacht, dass der Eigentümer in diesem

¹⁾ Diese Erklärung hat der Delegation des Reichs und der deutschen Uferstaaten Anlass zu Vorbehalten gegeben.

²⁾ Artikel 3, der die Eintragung obligatorisch macht, war Gegenstand eines Vorbehaltes der Delegation des Reichs und der deutschen Uferstaaten.

Falle die Wahl des Landes haben soll, in dem das Schiff einzutragen ist. (Art. 2, Abs. 2).³⁾

Ist ein Schiff bereits in einem der Vertragsstaaten eingetragen, so kann es in einem andern nur eingetragen werden, wenn es im Register des ersten Staates gleichzeitig gelöscht wird. (Art. 9). Dies ist eine ausserordentlich praktische Bestimmung, die dazu berufen ist, doppelte Eintragungen zu vermeiden, die gewöhnlich die Vorläufer doppelter Hypotheken sind. Die Einführung dieser Bestimmung war wiederholt von den Interessenten gefordert worden.

Schliesslich wäre noch Artikel 12 zu erwähnen, der dazu bestimmt ist, Konflikte wegen der Zuständigkeit zu regeln. Gemäss dieser Bestimmung ist dem Gerichte des Ortes, an dem die Eintragung hätte stattfinden sollen, für alle Zu widerhandlungen gegen die Eintragung selbst, Zuständigkeit erteilt. (Fehlen der Eintragung; versäumte Anzeige der Änderungen, die in den im Register eingetragenen Tatsachen eingetreten sind). Für alle Zu widerhandlungen gegen die Bestimmungen, die die Identifizierung des Schiffes be zwecken, (die namentlich darin bestehen können, die Eintragungsbuchstaben oder Nummern zu beseitigen oder zu ändern) ist das Gericht des Ortes zuständig, an welchem die Zu widerhandlung festgestellt worden ist.

Ausser diesem Entwurf hat der Ausschuss auch noch vier Artikel, die sich auf die internationale Anerkennung der Hypotheken an Binnenschiffen beziehen, in erster Lesung angenommen.

Dies sind die Ergebnisse, die der Ausschuss seit seiner Bildung bereits erzielt hat. Der Unterausschuss des Völkerbundes für Binnenschiffahrt hat in seiner letzten Tagung, die gerade teilweise der Vereinheitlichung des Privatrechts in der Binnenschiffahrt gewidmet war, Wert darauf gelegt, zu betonen, dass diese Ergebnisse ausgezeichnete Unterlagen für die Arbeiten aller derer bilden, die sich bereits an dem Werke der Vereinheitlichung des Privatrechts in der Binnenschiffahrt beteiligen oder in Zukunft beteiligen werden.

Es ist beschlossen worden, dass der Ausschuss in seiner nächsten Tagung, die er im Frühjahr 1926 abzuhalten gedacht, die zweite Lesung der Texte, die sich auf die Hypotheken beziehen und die dritte Lesung der Texte für die Eintragung vornehmen und ausserdem die Untersuchung der Fragen der bevorzugten Gläubigerrechte und der des Zusammenstosses und der Hilfeleistung in Angriff nehmen soll.

Der Studienausschuss für die Vereinheitlichung des sozialen Rechtes in der Binnenschiffahrt, der in dem Bericht von 1924 erwähnt war, hat noch nicht tagt.

Prozesse.

Die Tätigkeit der Kommission in ihrer Eigenschaft als wahlfreier Berufungsgerichtshof in privatrechtlichen Streitigkeiten über Rheinschiffahrtssachen ist in normaler Weise fortgesetzt worden.

Innere Angelegenheiten.

Die Kommission hat die Prüfung der Vollmachten der neuen Bevollmächtigten vorgenommen.

Die Beamten des Sekretariats, deren Anstellung in 1926 abläuft, werden ab 15. April 1926 auf weitere drei Jahre verpflichtet.

Die Kommission hat ihren Haushaltplan beraten und ihn für 1926 auf 180.000 Schweizerfranken festgesetzt.

Sie hat die Abrechnung für 1924 geprüft und gutgeheissen.

Infolge verspäteten Eintreffens der zur Anfertigung des Jahresberichtes 1924 benötigten Angaben konnte dieser im Jahre 1925 nicht fertiggestellt werden.

Die nötigen Massnahmen sind getroffen worden, um eine Wiederholung dieses Misstandes zu vermeiden. Der Preis des Jahresberichtes ist bis auf weiteres auf 8 Schweizerfranken festgesetzt worden.

Der Generalsekretär:
gez. Jan Hostie.

Der Präsident:
gez. Jean Gout.

³⁾ Der zweite Absatz von Artikel 2, der somit dem Eigentümer eines Schiffes, das die Eintragungsvoraussetzungen mehrerer Staaten erfüllt, die Wahl des Eintragungsortes überlässt, hat der französischen Delegation Anlass zu einem Vorbehalt gegeben.