

Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 19 (1927)
Heft: 12

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: 31.12.2025

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

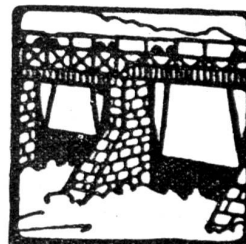
SCHWEIZERISCHE WASSERWIRTSCHAFT



Offizielles Organ des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes, sowie der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt : : : : . Allgemeines Publikationsmittel des Nordostschweizerischen Verbandes für die Schifffahrt Rhein-Bodensee

ZEITSCHRIFT FÜR WASSERRECHT, WASSERBAUTECHNIK
WASSERKRAFTNUTZUNG, SCHIFFAHRT

Gegründet von Dr. O. WETTSTEIN unter Mitwirkung von a. Prof. HILGARD in ZÜRICH
und Ingenieur R. GELPKE in BASEL



Verantwortlich für die Redaktion: Ing. A. HÄRRY, Sekretär des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes, in ZÜRICH 1
Telephon Selnau 3111 Telegramm-Adresse: Wasserverband Zürich.

Alleinige Inseraten-Annahme durch:
SCHWEIZER-ANNONCEN A. G. - ZÜRICH
Bahnhofstrasse 100 — Telephon: Selnau 5506
und übrige Filialen.

Insertionspreis: Annoncen 16 Cts., Reklamen 35 Cts. per mm Zeile
Vorzugsseiten nach Spezialtarif

Administration und Druck in Zürich 1, Peterstrasse 10
Telephon: Selnau 4634
Erscheint monatlich

Abonnementspreis Fr. 18.— jährlich und Fr. 9.— halbjährlich
für das Ausland Fr. 3.— Portozuschlag
Einzelne Nummern von der Administration zu beziehen Fr. 1.50 plus Porto.

No. 12

ZÜRICH, 25. Dezember 1927

XIX. Jahrgang

Inhaltsverzeichnis

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission — Betrachtung der Fahrwasserverschlechterung der Rheinstrecke Straßburg-Basel an Hand von Fahrergebnissen — Die rechtliche Ordnung der Elektrizitätsversorgung — Die Schaffhauser Einwände gegen die Bodensee-Regulierung — Die Elektrifizierung der Bundesbahnen in Oesterreich — Statistik der Energieerzeugung der schweizerischen Elektrizitätswerke — Ausfuhr elektrischer Energie — Wasserkraftnutzung — Wasserrecht — Schifffahrt und Kanalbauten — Wasserbau und Flußkorrekturen — Elektrizitätswirtschaft — Verschiedene Mitteilungen — Geschäftliche Mitteilungen — Kohlen- und Oelpreise.

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

No. 26 vom 25. Dezember 1927

Entwurf zu einem Uebereinkommen über gewisse Fragen des Binnenschiffahrtsrechtes.

Von dem Ausschuß für Privatrecht der Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt in seiner Sitzung vom 10. März 1927 angenommener Wortlaut.¹⁾

Vergleiche den Kommentar dazu in Nr. 9 dieser Zeitschrift vom September 1927.

Erstes Kapitel. Von der Eintragung.

Artikel 1. Die Vertragsstaaten verpflichten sich, entsprechend ihrer Gesetzgebung, öffentliche Register für die Eintragung der Binnenschiffe anzulegen.

Die Eintragung der Schiffe in diesen Registern muß zum mindesten enthalten:

1. den Eintragungsort (Registerort);
2. die Buchstaben und die Nummer der Eintragung;
3. den Namen oder das sonstige Kennzeichen des Schiffes;
4. die Bauart des Schiffes;

¹⁾ Dieser Entwurf ist mit dem Wortlaut gleichbedeutend, der von dem mit der Abfassung beauftragten Unterausschuß vorgeschlagen war, jedoch mit Ausnahme der Worte und Sätze in Kursivschrift, die den von dem Ausschuß in der Plenarsitzung angebrachten Zusätzen oder Abänderungen entsprechen.

5. die höchste Tragfähigkeit oder die Wasserverdrängung des Schiffes laut seinem Eichschein, sowie die Nummer dieses Scheines;

6. Name, Vornamen, Beruf und Wohnsitz des Eigentümers.

Artikel 2. Die Gesetzgebung jedes Vertragsstaates bestimmt, welche Schiffe in seine öffentlichen Register eingetragen werden können oder eingetragen werden müssen, sowie die Voraussetzungen, unter denen die Eintragung erfolgt.

Jeder Vertragsstaat verpflichtet sich, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, damit ein Schiff nicht gleichzeitig bei mehreren seiner Ämter eingetragen werden kann.

Artikel 3. Jedes Schiff, für das von der Bestimmung des vorstehenden Artikels Gebrauch gemacht ist, muß eingetragen werden. Die Verpflichtung, das Schiff eintragen zu lassen, liegt dem Eigentümer ob.

Erfüllt das Schiff die gesetzlichen Eintragungsvoraussetzungen nur in einem Vertragsstaate, so muß es bei dem zuständigen Amte dieses Staates eingetragen werden.

Erfüllt das Schiff die gesetzlichen Eintragungsvoraussetzungen in zwei oder mehreren Vertragsstaaten, so kann es nur bei dem zuständigen Amt eines dieser Staaten eingetragen werden. In diesem Falle hat der Eigentümer die Wahl, in welchem Lande das Schiff eingetragen werden soll.

Artikel 4. Treten in den in dem Register eingetragenen

Tatsachen Veränderungen ein, oder geht das Schiff zugrunde, oder wird es reparaturunfähig, so ist dies dem Eintragungsamt anzuzeigen. Die Gesetzgebung des Eintragungslandes bestimmt erforderlichenfalls, wer zur Abgabe dieser Erklärung verpflichtet ist.

Artikel 5. Für jedes Eintragungsamt besteht eine fortlaufende Reihe von Nummern, denen mehrere, von der zuständigen Behörde zu bezeichnende Anfangsbuchstaben vorangehen.

Der erste dieser Buchstaben ist der Anfangsbuchstabe des Staates, in dem die Eintragung bewirkt worden ist; nämlich B für Belgien, D für Deutschland, F für Frankreich, I für Italien, N für die Niederlande, C. H. für die Schweiz.

Jede Regierung wird ein Verzeichnis der übrigen Anfangsbuchstaben aufstellen. Dieses Verzeichnis und seine etwaigen Aenderungen sind den andern Vertragsstaaten bekanntzugeben.

Artikel 6. Die Schiffe führen die Anfangsbuchstaben ihres Eintragungsamtes sowie ihre Eintragsnummer.

Artikel 7. Am Heck eines jeden Schiffes sind sein Name oder sonstiges Kennzeichen sowie sein Registrierort anzubringen. Die Buchstaben und Nummern werden auf den beiden Seiten des Bugs angebracht. Diese Angaben müssen leserlich und sichtbar in Schriftzeichen von mindestens 8 cm Höhe und von 12 mm Strichbreite ausgeführt werden.

Artikel 8. Die an den Schiffen angebrachten Namen, Buchstaben und Nummern dürfen in keinerlei Weise beseitigt, geändert, unkenntlich gemacht, bedeckt oder verborgen werden.

Artikel 9. Ist ein Schiff in einem Vertragsstaat eingetragen, so kann es in einem andern Vertragsstaat nur eingetragen werden, wenn es gleichzeitig im Register des ersten Staates gelöscht wird.

Die Eintragung in dem zweiten Staate wird erst mit dem Tage der Löschung in dem ersten Staate rechtswirksam.

Das Eintragungsamt des ersten Staates hat dem Amt des zweiten Staates alsbald nach vollzogener Löschung hiervon unter Angabe des Datums der Löschung Mitteilung zu machen. Der über die frühere Eintragung erteilte Schein wird bei dieser Gelegenheit eingezogen.

Unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 17 kann das Eintragungsamt des ersten Staates die Löschung nur in Anwendung allgemeiner aus besonderem Anlaß von der Gesetzgebung dieses Staates getroffener Maßnahmen verweigern. Jedoch kann die Löschung nicht verweigert werden, wenn das Schiff nicht mehr die Eintragungsvoraussetzungen in diesem Staate erfüllt.

Artikel 10. Der Führer jedes Schiffes muß einen von den zuständigen Behörden ausgestellten und am Kopf mit der Bezeichnung des Eintragungsamtes versehenen Eintragungsschein bei sich führen.

Dieser Schein muß mindestens die in Artikel 1 bezeichneten Angaben enthalten; spätere Aenderungen in den eingetragenen Tatsachen müssen darin unter den in Artikel 4 vorgesehenen Bedingungen vermerkt werden.

Die Urschrift des Scheines kann durch eine, von den zuständigen Behörden ausgestellte Zweitschrift ersetzt werden.

Artikel 11 (früherer Artikel 12 des Entwurfs). Für die Verfolgung und Bestrafung sind zuständig:

1. bei Zuwiderhandlungen gegen Artikel 3: die Behörden des Ortes oder der Orte, an denen der Eigentümer das Schiff gemäß den Bestimmungen des genannten Artikels eintragen lassen muß oder kann;

2. bei Zuwiderhandlungen gegen Artikel 4: die Behörden des Registerortes;

3. bei Zuwiderhandlungen gegen die Artikel 6, 7, 8 und 10: die Behörden des Ortes, wo die Uebertretung festgestellt worden ist.

Wird in den unter Nr. 1 und 2 bezeichneten Fällen die Zuwiderhandlung in einem andern Staate festgestellt, so treffen die Behörden dieses Staates die erforderlichen Maßnahmen, um die Verfolgung und Bestrafung durch die nach diesen Bestimmungen zuständigen Behörden herbeizuführen.

Artikel 12 (früherer Artikel 13 des Entwurfs). Die in Artikel 3 vorgesehene Verpflichtung gilt nicht:

1. für Lustyachten;

2. für Schiffe mit einer geringeren Wasserverdrängung als 20 Tonnen bei der tiefsten Eintauchung, welche für die von dem Schiffe zu befahrenden Wasserstraßen behördlich zugelassen ist;

3. für im Bau befindliche Schiffe;

4. für Schiffe, die noch nicht in einem Vertragsstaat eingetragen sind und sich aus dem Lande, wo sie erbaut oder erworben worden sind, nach dem Land begeben, wo sie eingetragen werden sollen.

Ist eines der vorstehend bezeichneten Schiffe eingetragen, so sind die Bestimmungen dieses Uebereinkommens auf das Schiff anwendbar.

Zweites Kapitel. Von dem Eigentum und dem Nießbrauch.

Artikel 13. Der Erwerb des Eigentums unter Lebenden bestimmt sich nach den Gesetzen des Vertragsstaates, in dessen Register das Schiff eingetragen ist.

Die in den Vertragsstaaten befolgten Regeln über das auf Erwerb von Todeswegen anzuwendende Recht bleiben unberührt. Die Gesetze des Eintragungslandes können jedoch bestimmen, daß das von Erben oder Vermächtnisnehmern erworbene Eigentum Dritten gegenüber nur geltend gemacht werden kann, wenn es in das in Art. 1 bezeichnete öffentliche Register eingetragen ist.

Artikel 14. Die Bestimmungen des vorstehenden Artikels gelten auch für den Nießbrauch.

Drittes Kapitel. Von der Hypothek.

Artikel 15. Die nach den Gesetzen des Vertragsstaates, in welchem das Schiff eingetragen ist, ordnungsmäßig begründeten und in ein öffentliches Register dieses Staates (Artikel 1) eingetragenen Hypotheken werden in allen andern Vertragsstaaten als wirksam angesehen und geachtet.

Artikel 16. Die in vorstehendem Artikel erwähnten Hypotheken haben in allen Vertragsstaaten die gleichen Wirkungen wie in ihrem Eintragungslande; dies gilt insbesondere auch im Falle der Veräußerung des Schiffes.

Kann jedoch das Verfahren zur Ablösung der Hypotheken auf Begehren des Erwerbers (purge) oder ein ähnliches Verfahren in dem Land, in dem das Schiff sich befindet, nicht durchgeführt werden, weil die Gesetzgebung dieses Landes es nicht geregelt hat, so erlöschen die eingetragenen Rechte erst, wenn dieses Verfahren ordnungsgemäß in einem Vertragsstaat durchgeführt ist.

Artikel 17. Die Eintragung eines mit Hypotheken belasteten Schiffes kann aus dem Register eines Vertragsstaates in das Register eines andern Vertragsstaates nur mit Zustimmung aller Hypothekengläubiger übertragen werden. Im Falle der Zustimmung werden die Hypothekeneinträge in das Register des neuen Eintragungslandes von amtswegen übertragen. Ihre Wirkungen bestimmen sich künftig nach den Gesetzen dieses Landes.

Viertes Kapitel. Von der Zwangsvollstreckung.

Artikel 18. Falls ein in einem Vertragsstaat eingetragenes Schiff beschlagnahmt wird, regelt sich das Verfahren nach den Gesetzen des Ortes, wo diese stattfindet. Die Beschlagnahme wird binnen fünf Tagen der für die Eintragung der Hypotheken zuständigen Behörde des Registerortes mitgeteilt. Diese Behörde benachrichtigt die eingetragenen Gläubiger.

Artikel 19. Die Anordnung der Zwangsversteigerung muß mindestens einen Monat vor dem Zuschlag der in Artikel 18 bezeichneten Behörde mitgeteilt werden. Diese benachrichtigt die eingetragenen Gläubiger.

Die Zwangsversteigerung vollzieht sich nach den Gesetzen des Versteigerungsortes. Sie bewirkt den Uebergang des Eigentums und das Erlöschen der eingetragenen Hypotheken ungeachtet gegenteiliger Bestimmungen der Gesetze des Eintragungslandes.

Artikel 20. Der Versteigerungserlös wird unter die Gläubiger, nach den am Beschlagnahmeorte geltenden Verfahrensvorschriften und unter Berücksichtigung des Ranges, der ihnen nach den Bestimmungen dieses Uebereinkommens zusteht, verteilt.

Artikel 21. Die Behörde des Eintragungslandes hat die

Hypothesen zu löschen, wenn ihr eine Ausfertigung des Versicherungsprotokolles vorgelegt wird.

Fünftes Kapitel. Von den Vorzugsrechten.

Artikel 22. Nur folgende Forderungen können ein den Hypothesen an Binnenschiffen vorgehendes, gesetzliches Vorzugsrecht gewähren:

1. Gerichtskosten; öffentliche Schiffsgebühren- und Auflagen; Bewachungs- und Unterhaltungskosten;
2. Lohnforderungen des Schiffes und der Schiffsmannschaft seit ihrer letzten Anmusterung, jedoch höchstens für sechs Monate;
3. Entschädigungsforderungen für Bergung und Hilfsleistung;
4. Entschädigungsforderungen, die einem anderen Binnenschiffe, seiner Ladung, seiner Besatzung oder seinen Reisenden wegen eines Zusammenstoßes oder eines anderen, durch nautische Fehler des Schiffes verursachten Unfalles zustehen.

Artikel 23. Forderungen, die sich auf dieselbe Reise beziehen, sind in der Reihenfolge bevorzugt, in der sie in Artikel 22 aufgeführt sind. Die unter einer Nummer aufgeführten Forderungen sind gleichberechtigt und kommen bei Unzulänglichkeit des Erlöses zur Hebung.

Von den unter Nr. 3 bezeichneten Forderungen gehen die später entstandenen den früher entstandenen vor.

Forderungen, die sich auf dasselbe Ereignis beziehen, gelten als gleichzeitig entstanden.

Artikel 24. Die bevorzugten Forderungen der letzten Reise gehen den Forderungen der früheren Reisen vor.

Jedoch haben alle Forderungen, die aus einem einheitlichen mehrere Reisen umfassenden Dienstvertrage herrühren, den gleichen Rang wie die Forderungen der letzten Reise.

Artikel 25. Die bevorzugten Forderungen folgen dem Schiff, in dessen Hand es auch gelangt.

Artikel 26. Vorzugsrechte am Schiff erlöschen, abgesehen von den sonstigen in den Landesgesetzen vorgesehenen Fällen, mit dem Ablauf eines Jahres seit dem Tage, an dem der Gläubiger Zahlung verlangen kann.

Von den in den Landesgesetzen vorgesehenen Erlösungsgründen führt jedoch die Veräußerung des Schiffes nur dann zum Erlöschen der Vorzugsrechte, wenn die in Artikel 19 vorgesehenen Förmlichkeiten für die Bekanntmachung des Verkaufs beobachtet werden.

Der Lauf der Frist beginnt für das Vorzugsrecht der Forderungen auf Vergütung für Bergung und Hilfsleistung mit dem Tage, an dem die Dienste beendet sind; für das Vorzugsrecht der Ersatzansprüche aus Schiffszusammenstoß und die sonstigen in Nr. 4 des Artikels 22 bezeichneten Ersatzansprüche mit dem Tage, an dem der Schaden verursacht worden ist.

Die Gründe für die Hemmung und Unterbrechung dieser Fristen bestimmen sich nach dem Rechte des mit der Sache sich befassenden Gerichtes.

Artikel 27. Soweit in diesem Uebereinkommen nicht ein anderes bestimmt ist, bestehen für die darin vorgesehenen Vorzugsrechte weder Formenhindernisse noch besondere Beweisregeln.

Artikel 28. Die vorstehenden Bestimmungen gelten auch für Schiffe, die von einem Ausrüster, dem das Schiff nicht gehört, oder von einem Hauptbefrachter verwendet werden, es sei denn, daß dem Eigentümer der Besitz durch verbotene Eigenmacht entzogen worden und der Gläubiger nicht im gutem Glauben ist.

Artikel 29. Die Bestimmungen dieses Kapitels kommen in jedem Vertragsstaate zur Anwendung, wenn das belastete Schiff in einem Vertragsstaate eingetragen ist.

Allgemeine Bestimmungen.

Artikel, die an das Ende des Uebereinkommens zu stellen sind.

Artikel A. Dieses Abkommen ist nicht anwendbar:

1. auf Kriegsschiffe und sonstige Kriegsfahrzeuge.
2. auf Schiffe, die einer öffentlichen Verwaltung gehören und ausschließlich für einen anderen Zweck als den des Erwerbers bestimmt sind oder verwendet werden.

Artikel B. Die Staaten, deren Gesetzgebung nicht schon jetzt genügen sollte, um die Ausführung dieses Abkommens sicherzustellen, werden die dazu erforderlichen Maßnahmen und Strafbestimmungen treffen.

Artikel C. Zwecks Anwendung dieses Uebereinkommens sind die Gerichte, die Eintragungsämter und die anderen zuständigen Verwaltungs- und Gerichtsbehörden der Vertragsstaaten ermächtigt, unmittelbar miteinander zu verkehren.

Artikel D. Die Vertragsstaaten werden sich gegenseitig die von ihnen zur Ausführung dieses Uebereinkommens erlassenen Rechts- und Verwaltungsvorschriften und ein Verzeichnis der Behörden mitteilen, die mit der Führung der in diesem Uebereinkommen vorgesehenen Register betraut sind.

Artikel E. Keine Bestimmung dieses Uebereinkommens darf so ausgelegt werden, als ob sie Pflichten auferlege oder Rechte gewähre, die mit der Rechtsordnung der internationalen Wasserstraßen unvereinbar sind.

Artikel F. Streitigkeiten zwischen Staaten. (Vorbehalten).

Schlußprotokoll.

Zu Artikel 2. Absatz 2. Es besteht Einverständnis darüber, daß die Bestimmung des Artikel 2 Absatz 2 der Eintragung von Zentralregistern, in denen die Eintragungen wiederholt werden, nicht entgegensteht.

Zu Artikel 12. Absatz 2. Die Vertragsstaaten behalten sich das Recht vor, bei Unterzeichnung dieses Uebereinkommens zu erklären, daß sie die Anwendung anderer Gesetze als ihrer eigenen auf die in ihrem Gebiet im Bau befindlichen Schiffe in Ansetzung des Eigentums, des Nießbrauchs, der Hypothesen und der Zwangsvollstreckung nicht anerkennen werden. Von diesem Vorbehalt können die Vertragsstaaten, welche diese Erklärung nicht abgeben, in ihren Beziehungen zu den Vertragsstaaten, die sie abgegeben haben, Gebrauch machen.

Zu den Artikeln 13 und 15. Es besteht Einverständnis darüber, daß die Bestimmungen des Artikels 13, Absatz 2 und des Artikels 15 der Führung verschiedener Register für die Eintragung der Schiffe und für die Verlautbarung der Rechte nicht entgegenstehen, sofern diese verschiedenen Register auf einander verweisen.

Zu Artikel 15. Unter Hypothesen im Sinne dieses Uebereinkommens sind auch eingetragene Pfandrechte an eingetragenen Schiffen sowie zu verstehen.

* * *

Entwurf zu einem Uebereinkommen über den Zusammenstoß von Binnenschiffen.

Vom Ausschuß für Privatrecht der Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt in seiner Tagung vom 10. März 1927 angenommener Wortlaut.

Artikel 1. Die Vertragsstaaten verpflichten sich, in ihre Gesetzgebung folgende Bestimmungen über die Verpflichtung zum Ersatz des Schadens aufzunehmen, der einem Binnenschiff oder den an Bord befindlichen Sachen oder Personen zugefügt ist.

Artikel 2. Ist der Zusammenstoß durch Zufall oder höhere Gewalt herbeigeführt oder besteht Ungewißheit über seine Ursachen, so wird der Schaden von denen getragen, die ihn erlitten haben.

Dies gilt auch dann, wenn die Schiffe oder eines von ihnen zur Zeit des Unfalls vor Anker gelegen haben.

Artikel 3. Ist der Zusammenstoß durch Verschulden eines der Schiffe herbeigeführt, so liegt der Ersatz des Schadens dem Schiffe ob, dem das Verschulden zur Last fällt.

Bei Schleppzügen haftet jedes Fahrzeug nur für sein eigenes Verschulden.

Artikel 4. Bei gemeinsamem Verschulden sind die Schiffe nach Verhältnis der Schwere des ihnen zur Last fallenden Verschuldens zum Ersatze des Schadens verpflicht-

tet; kann jedoch nach den Umständen ein solches Verhältnis nicht festgestellt werden oder erscheint das beiderseitige Verschulden als gleich schwer, so sind die Schiffe zu gleichen Teilen ersatzpflichtig.

Den Schaden, der den Schiffen oder ihrer Ladung oder dem Reisesgut oder sonstigem Eigentume der Besatzung, der Reisenden oder anderer an Bord befindlicher Personen zugefügt ist, tragen die schuldigen Schiffe nach dem bezeichneten Verhältnis, ohne den Beschädigten als Gesamtschuldner zu haften.

Die schuldigen Schiffe haften Dritten gegenüber für den durch Tötung oder Körperverletzung entstandenen Schaden als Gesamtschuldner, vorbehaltlich des Rückgriffsrechts desjenigen Schiffes, das mehr bezahlt hat, als ihm nach Absatz 1 endgültig zur Last fällt.

Der Landesgesetzgebung bleibt überlassen, zu bestimmen, welche Tragweite und Wirkung in bezug auf dieses Rückgriffsrecht die vertraglichen oder gesetzlichen Bestimmungen haben, durch welche die Haftung der Schiffseigentümer gegenüber den an Bord befindlichen Personen beschränkt wird.

Artikel 5. Die in den vorhergehenden Artikeln vorgesehene Haftung tritt auch ein, falls der Zusammenstoß durch das Verschulden eines Lotsen verursacht wird, selbst wenn dieser ein Zwangslotse ist.

Artikel 6. Der Anspruch auf Ersatz eines infolge eines Zusammenstoßes entstandenen Schadens ist weder von der Erhebung eines Protestes noch von der Beobachtung einer anderen, besonderen Förmlichkeit abhängig.

In bezug auf die Haftung für den Zusammenstoß bestehen keine gesetzlichen Schuldvermutungen.

Artikel 7. Die Ansprüche auf Schadenersatz sowie die durch Absatz 3 von Artikel 4 zugelassenen Rückgriffsansprüche verjähren in einem Jahr.

Für die Ansprüche auf Schadenersatz läuft die Frist von dem Ereignis ab, für die Rückgriffsansprüche vom Tage der Zahlung ab.

Die Gründe für die Hemmung und Unterbrechung dieser Verjährungen bestimmen sich nach dem Rechte des Gerichts, das sich mit dem Anspruch befaßt.

Die Hohen vertragschließenden Teile behalten sich das Recht vor, in ihrer Gesetzgebung eine Verlängerung der vorstehend festgesetzten Fristen auf Grund des Umstandes

zuzulassen, daß das in Anspruch genommene Schiff in den Hoheitsgewässern des Staates, in dem der Kläger seinen Wohnsitz oder seine Hauptniederlassung hat, nicht hat in Beschlag genommen werden können.

Artikel 8. Nach einem Zusammenstoß von Schiffen ist der Kapitän jedes Schiffes verpflichtet, dem andern Schiffe und dessen Besatzung und Reisenden Beistand zu leisten, soweit er dazu ohne ernste Gefahr für sein Schiff und für dessen Besatzung und Reisende instande ist.

Ebenso ist er verpflichtet, dem andern Schiffe, soweit möglich, den Namen und den Heimathafen seines Schiffes sowie den Ort, von dem es kommt, und den Ort, nach dem es geht, anzugeben.

Eine Zuwiderhandlung gegen die vorstehenden Bestimmungen begründet für sich allein keine Haftung des Schiffseigentümers.

Artikel 9. Die Hohen vertragschließenden Teile, deren Gesetzgebung keine Vorschriften zur Bekämpfung von Zuwiderhandlungen gegen den vorstehenden Artikel enthält, verpflichten sich, die zur Bekämpfung dieser Zuwiderhandlungen erforderlichen Maßnahmen zu treffen oder ihren gesetzgebenden Körperschaften vorzuschlagen.

Die Hohen vertragschließenden Teile werden sich sobald wie möglich die Gesetze und Verordnungen mitteilen, die zur Ausführung der vorstehenden Bestimmung in ihren Staatsgebieten schon erlassen worden sind oder künftig noch erlassen werden.

Artikel 10. Vorbehaltlich späterer Vereinbarungen werden die in den einzelnen Ländern bestehenden Vorschriften über die Beschränkung der Haftung der Schiffseigentümer sowie die Rechtsverhältnisse aus Beförderungsverträgen und anderen Verträgen durch die gegenwärtigen Bestimmungen nicht berührt.

Artikel 11. Dieses Uebereinkommen findet auf den Ersatz des Schadens, den ein Schiff durch Ausführung oder Unterlassung eines Manövers oder durch Nichtbeobachtung einer Verordnung einem anderen Schiffe oder den an Bord der Schiffe befindlichen Personen oder Sachen zugefügt hat, auch dann Anwendung, wenn ein Zusammenstoß nicht stattgefunden hat.

Artikel 12. Im Sinne dieses Uebereinkommens stehen die Flöße den Schiffen gleich.

Betrachtung der Fahrwasserverschlechterung der Rheinstrecke Straßburg-Basel an Hand von Fahrergebnissen.

Von Julius Ott, S.I.A., Schifffahrt- und Schiffbau-Sachverständigem, Basel.

Zu den ständigen Hemmnissen der Oberrheinschifffahrt gehört nicht nur die Abhängigkeit von den Witterungseinflüssen mit ihren in großen Ausmaßen fallenden und steigenden Pegelständen, sondern auch die tatsächlich festgestellten stetigen Veränderungen des Fahrwassers durch den Einfluß der Unregelmäßigkeit und Veränderlichkeit des Strombettes.

Auch die verschiedenen Strömungsgeschwindigkeiten, die auf dieser Strecke angetroffen werden, stellen die Maschinenkonstrukteure, sowie das Personal beim Betrieb der Schiffe vor Aufgaben, die nicht immer restlos zu lösen sind.

Bei den Raddampfern weisen auf dieser Strecke die vollarbeitenden Maschinen auf der Bergreise Verschiedenheiten in der Umdrehungszahl bis zu 10 und mehr Umdrehungen in der Minute auf, als direkte Folge der notwendigen

Maschinenforcierung in Stromschnellen, und als Folge des erhöhten Radleerlaufs in Strecken größerer Strömungsgeschwindigkeit. Es ändert sich der Kohlenverbrauch der Maschine im Verhältnis der Maschinenleistung oder der dritten Potenz der Umdrehungszahlen. Die Kessel müssen deshalb, ebenso wie die Maschinen, dem Zuwachs dieser Ansprüche von Anfang an angepaßt werden, wenn nicht ein solches Schleppboot bei diesen Teilstrecken einen starken Abfall in seiner Leistung und seiner Wirtschaftlichkeit als Traktionswerkzeug erleiden soll.

Wie verschieden sich die Wassergeschwindigkeiten auch im Querschnitt des Strombettes bei einem normalen regelmäßigen Profil verteilen, zeigt Abb. 1, in die ein größerer Rheindampfer im Stromprofilmaßstab einskizziert ist. Ein Dampfer von dieser Größe wird wegen der Stadtbrücken in Basel allerdings nicht bis zu dem skizzierten Stromprofil hinauffahren. Diese Abbildung zeigt jedoch, wie in diesem regulären Profil der Fahrweg I mit Stromliniengeschwindigkeiten von 2,7 bis 2,9 m/sec. im Nachteil ist ge-