

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

I. Amtliches

[urn:nbn:de:bsz:31-257724](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-257724)

I. Amtliches.

I. A. Zusammensetzung, Personal und Tätigkeit der Zentral-Kommission.

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 Äussern, ersetzt.

Demgemäss setzte sich Ende des Jahres 1930 die Zentral-Kommission 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).

stellv. Bevollmächtigter: Herr Greuling.

Belgien: Bevollmächtigte: die Herren Brunet, de Ruelle.

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

Grossbritannien: Bevollmächtigter: Sir John Baldwin.

Italien: Bevollmächtigte: die Herren Rossetti, Sinigaglia.

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 Jan Hostie (Belgier),
 Hilfgeneralsekretär : Herr Ch argu é r a u d H a r t m a n n (Franzose),
 Mitglieder des Sekretariats : Herr de l' E s p i n a s s e (Niederländer),
 (Deutscher),
 Sekretär-Archivist : Herr W a l t h e r (Schweizer).

Schiffahrtsinspektoren sind:

für den schweizerischen Abschnitt : Herr M o o r, Kantons-Ingenieur in Basel,
 für den Abschnitt I A : Herr M o n t i g n y, Ingénieur en Chef des Ponts et
 Chaussées in Strassburg,
 für den Abschnitt I B : Herr Oberregierungsbaurat B a e r, in Mannheim,
 für den Abschnitt II : Herr Oberbaurat H ä u s e l in Mainz,
 für den Abschnitt III : Herr Oberregierungs- und Baurat G e l i n s k y in Koblenz,
 für den Abschnitt IV : Jonkheer D i t t l i n g e r im Haag.

Der mit der Ausarbeitung des Jahresberichts beauftragte Ausschuss setzte sich im Jahre 1930 wie folgt zusammen:

Herr I c k e s, Vorsitzender,
 die Herren v a n E y s i n g a und H e r r e n s c h m i d t.

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 Schifffahrt auf den grossen Netzen der schiffbaren Wasserwege des europäischen Festlandes in Betracht kommt, wurde vom Völkerbundsrat nach Genf einberufen (siehe Tätigkeitsbericht 1929). Die Zentral-Kommission wurde zur Teilnahme eingeladen und liess sich durch Herrn Minister Rossetti, Bevollmächtigten 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 Zentral-Kommission.

Seit mehreren Jahren hatte der Ausschuss der Zentral-Kommission für Binnenschiffahrtsrecht unter dem Vorsitze des Herrn Rossetti an der Ausarbeitung des Wortlauts von drei auf das Gebiet des Binnenschiffahrtsrechts bezüglichen Übereinkommen 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 Binnenschiffahrtsrechtes Entwürfe vor, die der Konferenz als Verhandlungsunterlage dienten. Die Konferenz nahm die folgenden drei Übereinkommen an :

- 1) Übereinkommen über die Verwaltungsmassnahmen zum Nachweis des Flaggenrechts der Binnenschiffe (unterzeichnet von Belgien, Frankreich, Ungarn, Italien, der Tschechoslowakei und Jugoslawien) ;
- 2) Übereinkommen über die Eintragung von Binnenschiffen, dingliche 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) Übereinkommen zur einheitlichen Festlegung von Regeln über die Folgen des Schiffszusammenstosses in der Binnenschifffahrt (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 dem sie insbesondere dem Wunsch nach einem Abkommen über die Hilfeleistung und das Rettungswesen sowie einem Übereinkommen 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 dieser 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, andererseits zu untersuchen. In Verfolg dieses Meinungs-austausches 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; sein Bericht wird allen späteren Untersuchungen als Grundlage dienen können, die der Fachausschuss auf diesem Gebiete in Angriff zu nehmen sich entschliessen wird; er bildet schon jetzt zweifellos einen der bedeutendsten Beiträge zur Untersuchung und wird die Lösung von Problemen erleichtern, die die europäische Wirtschaft in hohem Masse angehen.

er 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;

er stellt fest, dass, abgesehen von dieser Frage und unter Bezugnahme allein auf den Gesichtspunkt der berechtigten Interessen der die Verkehrswege benutzenden Gesamtheit einerseits und der Unternehmungen für den Transport auf der Eisenbahn und auf dem Wasserwege andererseits, die allgemeinen Schlussfolgerungen des Berichts 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 Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt ihrerseits folgenden Beschluss gefasst:

«Nachdem die Zentral-Kommission

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 an 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⁾,

¹⁾ Übersetzung (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.»

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 Übereinkommen 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 Änderungen vorgenommen worden:

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

«Für die Erlangung eines Patentbesitzes zur Führung von Schiffen, wie sie auf dem Rhein-Rhone-Kanal verkehren, auf der Strecke Basel—Strassburg genügt an Stelle 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 24 Mal zu Tal befahren haben.»

Paragraph 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 Zentral-Kommission 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 Rheinschifferpatentes, 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 berechtigten Erfordernissen der Praxis.

Technisches.

Brücken.

Zwei Entwürfe für neue Rheinbrücken, bei Nijmegen und bei Arnheim, vorgelegt von der niederländischen Delegation, wurden der Zentral-Kommission 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 Nijmegen.

Der ursprüngliche Entwurf für diese Brücke war von der Zentral-Kommission 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 Schifffahrt auf dem Rhein verbessert. Namentlich ist die Breite der Schifffahrtsöffnung 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 Rheinschifffahrts-Polizeiordnung in Emmerich den höchsten schiffbaren Wasserstand im deutschen Teile des Stromes bezeichnet.¹⁾ Die von der niederländischen Regierung im Interesse der Schifffahrt während der Ausführung der Bauarbeiten in Aussicht genommenen Massnahmen sehen unter anderem vor, dass zwei Öffnungen, die eine von 80 und die andere von 60 m Breite, zwischen den Gerüsten der Benutzung durch die Schifffahrt freigehalten werden. Die niederländische Regierung behält sich vor, die beiden Schifffahrtsöffnungen durch eine einzige von 120 m Breite zu ersetzen. Die lichte Höhe dieser Öffnungen wird mindestens 8,10 m über einem Wasserstand von 12,50 + 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.

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, sodass 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 Schifffahrt während der Ausführung der Bauarbeiten in Aussicht genommenen Massnahmen sehen u. a. vor, dass eine Öffnung von 60 m Breite zwischen den Gerüsten für die Benutzung durch die Schifffahrt freigelassen wird. Diese Öffnung 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 Zentral-Kommission hat in ihrer zweiten Tagung über die Berichte des Ausschusses für die Brücken von Nijmegen und Arnheim Beschluss gefasst und festgestellt, dass gegen die beiden Entwürfe vom Standpunkt der Schifffahrt und der Flösserei keinerlei Bedenken bestehen,

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

und dass die Massnahmen, die die niederländische Regierung im Interesse der Schifffahrt in Aussicht genommen hat, angemessen sind.

c) Hebung der Strassburg—Kehler-Brücken.

Wie im vorigen Tätigkeitsbericht erwähnt, hatte die Zentral-Kommission Erhebungen angestellt, um in voller Sachkenntnis über die Frage der den Strassburg—Kehler Brücken bei ihrer Hebung zu gebenden lichten 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 Zentral-Kommission 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 vom 3 m am jetzigen Baseler 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.

d) Erhöhung der Hünninger Eisenbahnbrücke.

Auf ihrer ersten Tagung hat die Kommission die Delegationen der beteiligten Staaten gebeten, die Frage zu untersuchen, welche Änderungen an der Eisenbahnbrücke bei Hünningen 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 beseitigt 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, sodass 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 Schifffahrt in den Öffnungen 3 und 4 zu ermöglichen) und das Joch 5 der oberen Dienstbrücke umfassten.

Im Gange waren: die Montierung der Schützenwehre der Öffnung 5 und des Joches 1 der unteren Dienstbrücke, die Uferschutzarbeiten, 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 cbm 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 Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt hat im Laufe ihrer ersten Tagung 1930 die Untersuchung fortgeführt, die sie bezüglich der Auslegung und der Anwendung des Artikels 40 der Mannheimer Akte in den Uferstaaten und in Belgien eingeleitet hatte, und zwar sowohl hinsichtlich der Durchführung der Entscheidungen der Rheinschifffahrtsgerichte wie auch des Verfahrens bei der Übermittlung der auf Rheinschifffahrtssachen 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 andererseits die französische Gerichtsbehörde, die die Aufmerksamkeit der Zentral-Kommission auf diese Fragen gelenkt hatte, in der Zwischenzeit erklärte, dass die unmittelbare Übersendung der von den französischen Rheinschifffahrtsgerichten ausgehenden Rechtshilfeersuchen durch den Staatsanwalt in Strassburg sich gegenwärtig zu ihrer Zufriedenheit vollzöge, hat die Zentral-Kommission 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 Schifffahrtsakte wieder aufzunehmen.

Bei der Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt eingelegte Berufungen.

Die Zentral-Kommission ist in ihrer Eigenschaft als zweite und letzte Instanz in den von den Rheinschifffahrtsgerichten 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 Schifffahrtsgerichte.

Die Zentral-Kommission hat beschlossen, eine besondere Druckschrift zu veröffentlichen, die die genaue Angabe der Grenzlinien der Bezirke der Rheinschifffahrtsgerichte 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 einer 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 Änderungen vorgenommen werden, sowie auf Kähnen und Güterdampfern, die durch Deutschland fahren, ohne dass an ihrer Ladung Änderungen 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 gegebenen 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 Zentral-Kommission hat beschlossen, den Verkaufspreis für den Jahresbericht, um seine Verbreitung zu fördern, von 8 Schweizer Franken auf 25 französische Franken herabzusetzen.

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 Vollzugausschuss 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 Schifffahrt auf dem Oberrhein in Basel vertreten zu lassen.

Anlage zum Tätigkeitsbericht 1930.

Auf Grund des Übereinkommens über die Eintragung von Binnenschiffen usw. verpflichtet 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 Vertragsstaaten 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 Schifffahrt 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 Übereinkommen 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 Eintragsnummer. 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.

II. Technisches.

- (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 Übereinkommen 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 Übereinkommens 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 Übereinkommen die erforderlichen Bestimmungen, um Doppeleintragungen zu vermeiden (Art. 2, 4 und 5). Diese Bestimmungen entsprechen denen über die Register- eintragung.

Das Übereinkommen über den Schiffszusammenstoss in der Binnenschifffahrt schliesst sich in weitem Umfange an das Brüsseler Übereinkommen 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).

Über einen wichtigen Punkt, hinsichtlich dessen der Wortlaut des Brüsseler Übereinkommens zu abweichenden Auslegungen Anlass gegeben hat, enthält das Übereinkommen für die Binnenschifffahrt 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).

(2) Die im Absatz 1 vorgesehene Angabe muss deutlich sichtbar in Buchstaben von mindestens 12 cm Höhe angebracht werden.

(3) Es ist verboten, diese Namen, Buchstaben und Nummern in irgendeiner Weise zu beschriften zu ändern, unkenntlich zu machen, zu bedecken oder zu verdecken oder andere Aufschriften hinzuzusetzen, die geeignet wären, die Deutlichkeit der oben

I. B. Zusammensetzung der hauptsächlichen, die Rheinschiffahrt betreffenden staatlichen Amtsstellen.

(Beilage auf Seite 106).

Die einzige Änderung, welche in der Besetzung der staatlichen Amtsstellen stattgefunden hat, besteht darin, dass in Hessen in der Abteilung für Bauwesen des hessischen Ministeriums der Finanzen Ministerialdirektor Dr. Kratz durch Staatsrat Balsler ersetzt worden ist.

I. C. Abänderung der Rheinschiffahrtsakte und der gemeinsamen Verordnungen, sowie die Rheinschiffahrt betreffende Verträge, Landesgesetze, Verordnungen und Bekanntmachungen der Landesbehörden.

(Beilage auf Seite 108).

An der Rheinschiffahrtsakte sind keine Änderungen vorgenommen worden.

Was die gemeinsamen Verordnungen anlangt, hat die Zentral-Kommission auf ihrer ersten Tagung den Artikel 1 der Ordnung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten vom 14. Dezember 1922 ergänzt durch eine Bestimmung über die Erlangung eines Rheinschifferpatentes für Führer von Schiffen, wie sie auf dem Rhein-Rhone-Kanal verkehren, die ihr Schiff talwärts von Basel nach Strassburg führen wollen. Auf ihrer zweiten Tagung hat die Kommission den Paragraphen 7 der Bestimmungen über die Beförderung von Petroleum in Kastenschiffen abgeändert, sodass nunmehr mehrere beladene Kastenschiffe am Ende eines Schleppzuges eingereiht werden dürfen. (Der vollständige Text dieser Ergänzung und dieser Änderung ist in die Beilage auf Seite 108 aufgenommen worden.)

Ausserdem hat die Kommission auf ihrer ersten Tagung den französischen Wortlaut von den Bestimmungen über die Beförderung von ätzenden und giftigen Stoffen, von feuergefährlichen, nicht zu den Sprengstoffen gehörenden Gegenständen und von Petroleum und dessen Destillationsprodukten in Kastenschiffen auf dem Rhein gebilligt.

Über die Landesgesetze, Verordnungen und Bekanntmachungen der Landesbehörden ist nichts Besonderes zu berichten. (Siehe Beilage auf Seite 109.)