

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

I. Amtliches

[urn:nbn:de:bsz:31-257740](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-257740)

I. Amtliches.

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

Verwaltungsangelegenheiten.

Zentral-Kommission:

a) Zusammensetzung:

Herr Rossetti, Bevollmächtigter Italiens, wurde auf einen anderen Posten berufen und durch Herrn Grafen A. Martin-Franklin ersetzt. Demgemäss setzte sich die Zentral-Kommission am Schlusse des Jahres 1932 wie folgt zusammen:

Präsident: Herr Jean Gout,

Bevollmächtigte:

REICH UND DEUTSCHE

UFERSTAATEN: die Herren Seeliger (vertrat insbesondere Bayern),
Peters (vertrat insbesondere Preussen),
Fuchs (vertrat insbesondere Baden),
Ickes (vertrat insbesondere Hessen),

Stellv. Bevollmächtigter: Herr Greuling;

BELGIEN:

die Herren Brunet,
de Ruelle;

FRANKREICH:

die Herren Albert Mahieu,
Silvain Dreyfus,
Basdevant,
Herrenschmidt;

GROSSBRITANNIEN:

Sir John Baldwin;

ITALIEN:

Graf A. Martin-Franklin,
Herr Sinigalia;

NIEDERLANDE:

die Herren Kröller,
Schlingemann,
Bruins;

SCHWEIZ:

die Herren Herold,
J. Vallotton.

Das Sekretariat setzte sich Ende 1932 wie folgt zusammen :

- Generalsekretär : Herr Hostie (Belgier),
 Hilfsgeneralsekretär : Herr Charguéraud Hartmann (Franzose),
 Mitglieder des Sekretariats: die Herren de l'Espinasse (Niederländer),
 Schwarzenberger (Deutscher),
 Sekretär-Archivist : Herr Walther (Schweizer),
 Schiffahrtsinspektoren sind :
- für den Schweizer Abschnitt Herr Moor, Kantonsingenieur in Basel,
 für den Abschnitt I A von der französisch-schweizerischen Grenze bis zur Lautermündung :
 Herr Montigny wurde mit Wirkung vom 1. April ab zum Inspecteur des Ponts et Chaussées in Paris ernannt und an diesem Tage durch Herrn Callet, Ingénieur des Ponts et Chaussées in Strassburg, ersetzt,
- für den Abschnitt I B rechtes Ufer : vom badischen km 182,070 (gegenüber der Lautermündung) bis zur badisch-hessischen Grenze : Herr Baer, Oberregierungsbaurat in Mannheim,
 für den Abschnitt II linkes Ufer : von der Lautermündung bis zur Nahemündung und rechtes Ufer : von der badisch-hessischen Grenze bis zu preuss. km 27,4 unterhalb Rüdesheim : Herr Häusel, Oberbaurat in Mainz,
 für den Abschnitt III von der Nahemündung bis zur deutsch-niederländischen Grenze: Herr Gelinsky, Oberregierungs- und Baurat in Koblenz,
 für den Abschnitt IV niederländische Gewässer : Jonkheer Dittlinger, im Haag.

b) Tagungen der Kommission und der Ausschüsse :

Die Zentral-Kommission hielt im Laufe des Jahres 1932 zwei Tagungen ab, die erste im April, die zweite im November.

Drei Ausschüsse der Kommission hielten im Jahre 1932 Sitzungen ab. Ein aus Sachverständigen auf dem Gebiete der Rechtsprechung zusammengesetzter Ausschuss trat im Januar unter dem Vorsitze des Herrn de Ruelle, Bevollmächtigten Belgiens, zusammen, um die Arbeit zur Revision der Mannheimer Akte in Bezug auf die Rheinschiffahrtsgerichte vorzubereiten. Im März tagte ein Ausschuss von Sachverständigen für Abgabenfragen unter dem Vorsitze des Herrn Bruins, Bevollmächtigten der Niederlande, gleichfalls zur Vorbereitung der Revision der Mannheimer Akte. Endlich trat im Oktober unter dem Vorsitze des Herrn Schlingemann, Bevollmächtigten der Niederlande, ein Ausschuss von Ingenieuren zusammen, der mit den Vorarbeiten zur Nachprüfung des Gleichwertigen Wasserstandes 1923 beauftragt war.

Mannheimer Akte.

Die Mannheimer Akte erfuhr im Jahre 1932 keine Abänderungen.

Die Kommission führte sowohl auf der ersten wie auf der zweiten Tagung ihre Arbeiten zur Revision dieses Übereinkommens fort und beendete die Revision in erster Lesung.

Gemeinsame Verordnungen.

Im Jahre 1932 wurde die Verordnung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten (Artikel 1 und 4 und Muster eines Rheinschifferpatentes) geändert, ausserdem sind an zwei Stellen der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung Änderungen vorgenommen worden, nämlich in § 22 Ziffer 1 und § 32 Ziffer 2 (siehe weiter unten im Abschnitt « Nautisches »).

Jahresbericht der Kommission.

Der Jahresbericht der Kommission für das Jahr 1931 wurde unter Aufsicht des ständigen Ausschusses, der aus den Herren Ickes als Vorsitzendem, Herrenschmidt und Schlingemann als Mitgliedern besteht, ausgearbeitet und gegen Ende des Jahres 1932 fertiggestellt.

Tagungen und Zusammenkünfte, auf denen die Kommission vertreten war.

Auf eine an die Zentral-Kommission gerichtete Einladung der Gesellschaft « Energie Electrique du Rhin » zu Mülhausen nahmen das Büro und einige Mitglieder der Kommission am 9. Oktober an der Einweihung der Kembser Stufe des Elsässer Kanals durch den Präsidenten der französischen Republik teil.

Ferner war die Kommission auf der 26. Hauptversammlung des Vereins für die Schifffahrt auf dem Oberrhein in Basel vertreten.

Technisches.

Brücke zwischen Maxau und Maximiliansau.

Die Kommission hatte auf ihrer Novembertagung 1927 den Entwurf für den Bau einer festen Brücke zwischen Maxau und Maximiliansau zum Ersatz der bestehenden Schiffbrücke gebilligt (siehe Tätigkeitsbericht für das Jahr 1927).

Infolge von Änderungen in der Führung der Zugangswege muss die geplante Brücke 330 m weiter oberhalb von der ursprünglich vorgesehenen Stelle errichtet werden.

Der der Kommission zur Prüfung unterbreitete neue Entwurf wurde von einem Ausschuss unter dem Vorsitze des Herrn Schlingemann, Bevollmächtigten der Niederlande, geprüft.

Der Ausschuss stellte fest, dass der neue Entwurf die gleiche lichte Höhe und Öffnungen mit den gleichen Abmessungen wie der alte Entwurf vorsieht, dass an der neuen wie an der früheren Stelle das Fahrwasser am linken Rheinufer entlangzieht, und dass infolgedessen die Lage des Schiffsdurchlasses der Brücke im Verhältnis zum Fahrwasser keine Änderung erfährt.

Da auch die Bestimmungen, die die deutsche Regierung im Interesse der Schifffahrt den Unternehmern während der Ausführung der Arbeiten vorzuschreiben beabsichtigt, die gleichen sind, wie die von der Kommission im Jahre 1927 als angemessen erachteten, so hätten die Mitglieder des Ausschusses gegen den neuen Entwurf nichts zu bemerken, und die Kommission

stellte auf ihrer Apriltagung 1932 fest, dass gegen diesen Entwurf vom Standpunkt der Schifffahrt und der Flösserei keine Bedenken bestehen.

Winterhäfen.

Im Jahre 1929 hatte die Kommission Erklärungen der deutschen Regierung zur Kenntnis genommen, denen zufolge diese in Anbetracht der stets wachsenden Ausdehnung der Schifffahrt mit Kastenschiffen prüfte, welche Massnahmen zu treffen wären, um gegebenenfalls die Überwinterung dieser Schiffe sicherzustellen (siehe Tätigkeitsbericht für das Jahr 1929).

Auf ihrer Apriltagung 1932 stellte die Kommission mit Genugtuung fest, dass in Verfolg dieser Prüfung in mehreren deutschen Rheinhäfen, namentlich in den Häfen Rudesheim, Neuss und Duisburg, Teile der Hafenbecken für die Überwinterung der Kastenschiffe bestimmt worden sind.

Nachprüfung des Gleichwertigen Wasserstandes 1923.

Wie schon aus dem vorhergehenden Tätigkeitsbericht zu ersehen ist, hatte die Kommission beschlossen, die Nachprüfung des Gleichwertigen Wasserstandes 1923 vorzunehmen, und zu diesem Zwecke einen Fachausschuss unter dem Vorsitz des Herrn Schlingemann, Bevollmächtigten der Niederlande, damit beauftragt, diese Frage zu untersuchen und der Kommission einen Bericht vorzulegen. Auf Grund des Berichtes dieses Ausschusses setzte die Zentral-Kommission auf ihrer Novembertagung einen neuen Gleichwertigen Wasserstand fest, der den durchschnittlichen Verhältnissen des Stromes während des Jahrzehnts 1926-1930 entspricht. Die für die einzelnen Pegel angenommenen Höhenmarken entsprechen den Abflussmengen, die durchschnittlich an zwanzig eisfreien Tagen im Jahre während des Zeitraumes von 1906 bis 1930 nicht überschritten worden sind. Folgendes sind die Höhenmarken des Gl. W. 1932 an einigen Rheinpegeln (der frühere Gl. W. ist in Klammern angegeben) :

Basel	— 37 (13)	Caub	108 (144)
Strassburg . . .	148 (191)	Köln	61 (127)
Maxau	316 (342)	Ruhrort	— 64 (31)
Mannheim	184 (230)	Nimwegen . . .	691 (773)

Brücken von Strassburg-Kehl und Hünningen.

Die Kommission nahm auf ihrer zweiten Tagung vom Stande der Frage der Hebung der Strassburg-Kehler und Hünninger Brücken Kenntnis.

Ausbau des Rheins zwischen Basel und Strassburg.

Ausführliche Angaben über die Rheinregulierung zwischen Istein und Kehl und über die Arbeiten bei Kembs befinden sich auf Seite 10 (Strecke Basel-Strassburg, aussergewöhnliche Bauten).

Auf dem Rhein und in den Häfen im Jahre 1931 ausgeführten Arbeiten.

Wie früher wurden der Kommission Übersichten mit Angabe der auf dem Rhein und in den Häfen ausgeführten Arbeiten mitgeteilt. Diese Mitteilungen werden im Jahresbericht wiedergegeben.

Nautisches.

Verordnung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten.

Die Kommission nahm im Jahre 1932 eine Änderung der Verordnung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten vor, um den Schiffern der mit Hilfsmotoren ausgerüsteten Kähne die Erlangung eines Schifferpatentes zu erleichtern.

Auf Grund der neuen Bestimmungen werden die Schleppkähne mit Hilfsmotor in die gleiche Gruppe wie die Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft eingereiht.

Daraus ergibt sich, dass von nun ab diejenigen Schiffer, die die Ermächtigung zur Führung solcher Schleppkähne wünschen, den strengeren Bedingungen hinsichtlich des Lebensalters und der praktischen Erfahrung, die von den Inhabern der Patente für Schiffe mit eigener Triebkraft verlangt werden, nicht mehr unterworfen sind.

Der Wortlaut des Artikels 1 der Verordnung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten sowie das dieser Verordnung beigefügte Muster eines Rheinschifferpatentes wurden in diesem Sinne abgeändert.

Ausserdem wurde der Artikel 1 durch einen Absatz ergänzt, der klarstellt, was unter Schleppkähnen mit Hilfsmotor zu verstehen ist. Dies sind Motorschiffe, die weder der Ausführung von Schleppleistungen noch der gewerbsmässigen Personenbeförderung dienen, und bei denen alle Handgriffe zur Bedienung des Motors am Ruderstuhl vereinigt sind, vorausgesetzt, dass der Motor nur zur Erhöhung der Steuerfähigkeit des Schiffes oder zur Vornahme kleiner Ortsveränderungen Verwendung findet.

Artikel 4 wurde durch einen Absatz mit der Vorschrift ergänzt, dass vor dem 1. August 1932 erteilte Patente zur Führung eines Fahrzeuges ohne eigene Triebkraft auch für die Führung eines Kahns mit Hilfsmotor gültig sind.

Der genaue Wortlaut dieser Änderungen, die am 1. August 1932 in Kraft traten, befindet sich auf Seite 45.

Rheinschiffahrts-Polizeiordnung — Abschnitt 7: Verhalten bei hohem Wasserstand (§ 22 Ziffer 1).

Wie im vorhergehenden Tätigkeitsbericht erwähnt ist, war der in (§ 22 Ziffer 1 vorgesehene Wasserstand von 5 m am Strassburger Pegel durch einen Wasserstand ersetzt worden, der dem Stande von 3 m am Baseler Pegel gleichkam. Da indessen dieser Pegel durch den Rückstau des Kembser Wehrs in Mitleidenschaft gezogen wird, ist es nötig geworden, ihn durch einen anderen Pegel zu ersetzen.

Die Kommission nahm auf ihrer zweiten Tagung 1932 diesen Ersatz vor und beschloss, wegen der Länge der Strecke Basel-Strassburg und der Schwankungen im Abflussvorgang, die sich daraus ergeben können, zwei Pegel zu wählen, und zwar den von Rheinfeldern für den Abschnitt Basel-Neuenburg und den Breisacher Pegel für den Abschnitt Neuenburg-Strassburg. Demgemäss erfuhr der erste Satz des § 22 Ziffer 1 eine Abänderung, deren genauer Wortlaut sich auf Seite 44 befindet, und die am 1. Januar 1933 in Kraft getreten ist.

Rheinschiffahrts-Polizeiordnung — Breite und Länge der Flösse (§ 32, Ziffer 2).

Durch die Regulierungsarbeiten auf dem Neder-Rijn ist das Niederwasserbett unterhalb der Abzweigung der Yssel auf 100 m eingeengt. Infolgedessen mussten auf dem Abschnitt zwischen

dem Punkte, wo Neder-Rijn und Gelder'sche Yssel sich teilen, einerseits und Vreeswijk andererseits Breite und Länge der Flösse herabgesetzt werden. Die Breite wurde von 47 m auf 28 m und die Länge von 220 m auf 160 m ermässigt.

§ 32 Ziffer 2 wurde dementsprechend abgeändert. Der genaue Wortlaut dieser Abänderung, die am 1. Mai 1933 in Kraft treten soll, befindet sich auf Seite 44.

Mindestbemannung der Rheinschiffe.

Die Kommission nahm auf ihrer ersten Tagung die Mitteilungen über die im Jahre 1931 bewilligten Abweichungen von der vorschriftsmässigen Mindestbemannung der Schiffe auf dem Rhein zur Kenntnis.

Wirtschaftliches.

Zollordnung für den Kembser Kanal.

Im vorigen Tätigkeitsbericht war vermerkt, dass die Verordnung, die die Massnahmen betreffend die Zollordnung auf dem Kembser Kanal zur Anwendung bringen soll, sowie die gegebenenfalls zwischen den Zollverwaltungen getroffenen Abmachungen hierüber der Kommission möglichst bald zur Kenntnis gebracht werden sollten. Die Massnahmen waren in einer Note der französischen Delegation vorgesehen, von der die Kommission unter Vorbehalt aller grundsätzlichen Fragen Kenntnis genommen hatte.

Die Kommission nahm auf ihrer ersten Tagung 1932 die zwischen der französischen und der Schweizer Zollverwaltung in Ausführung dieses Beschlusses vereinbarte Verordnung zur Festsetzung der Zollordnung auf dem Kanal zur Kenntnis.

Die Kommission erhob unter Vorbehalt aller grundsätzlichen und rechtlichen Fragen keinen Einspruch gegen die Inkraftsetzung dieser Verordnung. Jede der Delegationen kann auf Grundgemachter Erfahrung auf diese Frage zurückkommen, und es besteht Einverständnis darüber, dass, falls die Bedürfnisse der Schifffahrt die Ausdehnung dieser Rechtsordnung auf Schiffe erforderlich machen sollten, die von anderen Häfen als Basel kommen, die zuständigen Zollverwaltungen sich über eine geeignete Ordnung ins Einvernehmen setzen werden. Die vereinbarten Bestimmungen besagen im wesentlichen folgendes: Jeder auf dem Kembser Kanal fahrende Schiffer muss sein Manifest mit einem unentgeltlich erteilten Sichtvermerk versehen lassen, der unmittelbar unter dem letztverzeichneten Posten der Ladung so angebracht wird, dass er jeden späteren Zusatz verhindert. Auf der Talfahrt wird der Sichtvermerk von der Schweizer Zollbehörde in Basel und auf der Bergfahrt von der französischen Behörde bei der Kembser Schleuse angebracht. Die französische Zollbehörde nimmt keinerlei Prüfung der Ladung noch irgend eine Nachschau der Reisenden oder des Gepäcks vor. Durch ihr Eingreifen darf der Schiffer nicht zum Verlassen seines Fahrzeugs veranlasst werden. Ausserdem soll die Förmlichkeit des Sichtvermerks für die Schifffahrt keinerlei Verzögerung mit sich bringen. Andererseits ist der Schiffer weder auf der Talfahrt noch auf der Bergfahrt irgend einer Kontrolle durch die französische Zollbehörde unterstellt, mit Ausnahme des Aufenthalts infolge höherer Gewalt oder bei Schmuggelversuch. Ausladungen, Umladungen oder Anlandlegen von Waren sind untersagt. Ausserdem sieht die Verordnung Vorkehrungen, die die Schiffer im Falle höherer Gewalt treffen müssen, vor.

Abgaben für Rundfunkgeräte an Bord der Rheinfahrzeuge.

Der vorige Tätigkeitsbericht wies darauf hin, dass sich im Verlaufe der zweiten Tagung 1931 ein Meinungs austausch über die Frage der Abgaben für Rundfunkgeräte an Bord der Rheinfahrzeuge entsponnen hatte, der auf der nächsten Tagung fortgeführt werden sollte.

Die Kommission erörterte diese Frage auf beiden Tagungen und war der Meinung, dass es im Interesse der Schifffahrt auf dem Rhein angebracht sei, die in den Vereinbarungen zwischen Deutschland einerseits, den Niederlanden und der Schweiz andererseits vorgesehene Rechtsordnung auf die Fahrzeuge sämtlicher beteiligten Staaten auszudehnen, und zwar auf dem den genannten Staaten am zweckmässigsten erscheinenden Wege, ohne dass jedoch durch die Wahl des Weges dem Grundsatz der Gleichbehandlung Eintrag geschehen dürfe.

Vereinheitlichung der Verkehrsstatistiken.

Im vorhergehenden Jahresbericht wurde erwähnt, dass im Jahre 1931 durch einen vom Ausschuss zur Vereinheitlichung der Verkehrsstatistiken des Völkerbundes eingesetzten Redaktionsausschuss ein Vorentwurf für ein Übereinkommen ausgearbeitet und den Mitgliedern dieses Ausschusses zur Prüfung unterbreitet worden war.

Der Beratende Fachausschuss für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr nahm auf seiner im Juni 1932 in Genf abgehaltenen 17. Tagung den endgültigen Bericht des Ausschusses zur Kenntnis und beschloss, diesen Bericht den beteiligten Regierungen mit der Bitte um Prüfung zu übersenden. Der Ausschuss behielt sich vor, im Verlaufe seiner nächsten Tagung die von den Regierungen eingelaufenen Antworten zu prüfen und über die Weiterbehandlung dieser Frage Beschluss zu fassen.

Rechtliche Fragen.

Vor die Kommission gebrachte Berufungen.

In ihrer Eigenschaft als zweite und letzte Instanz in den von den Rheinschiffahrtsgerichten abgeurteilten Sachen wurde die Kommission im Jahre 1932 mit sieben Berufungen in Zivilsachen befasst (im Jahre 1931 hatte die Anzahl der Berufungen, gleichfalls in Zivilsachen, 9 betragen). Alle Sachen wurden erledigt.

Angaben über das Binnenschiffahrtsrecht und die Sprengel der Rheinschiffahrtsgerichte finden sich unter Juristisches auf Seite 42.

I. B. Zusammensetzung der hauptsächlichsten, die Rheinschiffahrt betreffenden staatlichen Stellen.

In 1932 haben folgende Änderungen stattgefunden :

In Frankreich ist Herr Montigny, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, durch Herrn Haelling, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, ersetzt worden.

In Bayern ist der Regierungspräsident Dr. Pfülf durch den Regierungspräsidenten Dr. Osthelder ersetzt worden. Die Ausstellung der Schiffer- und Steuermannspatente

erfolgt durch die Regierung der Pfalz, Kammer des Innern, die Verhandlung geschieht durch das Strassen- und Flussbauamt Speyer.

In Hessen wird die Untersuchung der Dampfkessel durch die Dampfkesselinspektion in Mainz, statt wie früher in Darmstadt, vorgenommen.

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

(Beilage auf Seite 44)

An der Rheinschiffahrtsakte sind keine Änderungen vorgenommen worden.

Was die gemeinsamen Verordnungen anlangt, hat die Zentral-Kommission auf ihrer ersten Tagung die Artikel 1 und 4 der Verordnung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten abgeändert, um die Erlangung eines Schifferpatentes für Schiffe, die mit einem Hilfsmotor ausgerüstet sind, zu erleichtern; diese Änderungen sind am 1. August 1932 in Kraft getreten.

Auf ihrer zweiten Tagung hat die Kommission § 22 Ziffer 1 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung (Verhalten bei hohem Wasserstand) abgeändert, indem sie den Pegel Basel, der durch den Rückstau des Kembser Wehrs in Mitleidenschaft gezogen ist, durch die Pegel Rheinfeldern und Breisach ersetzt hat. Ausserdem hat die Kommission § 32 Ziffer 2 (Breite und Länge der Flösse) abgeändert, um die Ausmasse dem durch die Regulierungsarbeiten der niederländischen Verwaltung auf dem Niederrhein unterhalb der Abzweigung der Yssel bis Vreeswijk eingengten Niederwasser anzupassen. Die erste Änderung ist am 1. Januar 1933, die 2. am 1. Mai 1933 in Kraft getreten. (Der vollständige Text dieser Änderungen und Ergänzungen wird in der Beilage auf Seite 44 wiedergegeben.)

Über die Landesgesetze, Verordnungen und Bekanntmachungen der Landesbehörden ist nichts Besonderes zu berichten. (Siehe Beilage auf Seite 46).

II. Technisches.

II. A. Fahrwasser.

Allgemeines.

Die Wasserstände im Jahre 1932 waren im allgemeinen günstig für die Schifffahrt. An einzelnen Pegeln wurden folgende höchste Jahreswasserstände notiert (die höchsten Jahreswasserstände von 1931 sind in Klammern beigefügt): Basel 3,30 m (3,14 m), Strassburg 4,85 m (4,70 m), Caub 4,98 m (5,45 m), Nijmwegen 11,99 m + N. A. P. (12,09 m + N. A. P.).

Über die Ausgaben der verschiedenen Uferstaaten für die Unterhaltung des Fahrwassers (U.), Aussergewöhnliche Bauten (A.) und Signalwesen (S.) gibt nachstehende Tabelle einen