

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

I. Amtliches

[urn:nbn:de:bsz:31-257762](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-257762)

I. Amtliches.

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

Verwaltungsangelegenheiten.

Zusammensetzung der Zentral-Kommission:

Der durch Gesundheitsrücksichten an der Teilnahme an der Apriltagung verhinderte deutsche Bevollmächtigte, Herr Seeliger, wurde für die Dauer dieser Tagung durch Herrn von Keller ersetzt. Herr Baur hat, wie im Jahre 1933, den verstorbenen deutschen Bevollmächtigten, Herrn Peters, ersetzt. In der zwischen den beiden Tagungen liegenden Zeitspanne ist Herr Seeliger von seinem Amte zurückgetreten. An seine Stelle trat der bevollmächtigte Minister, Herr Martius.

Die früher im Namen des Reichs und der deutschen Uferstaaten erteilten Vollmachten wurden zurückgezogen. Vollmacht im Namen des Deutschen Reichs wurde den Herren Martius, Baur und Fuchs erteilt.

Herr B. M. Telders, ausserordentlicher Professor für internationales Recht an der Universität Leyden, wurde im Oktober zum Mitglied der niederländischen Delegation ernannt.

Demgemäss setzte sich die Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt zu Ende des Jahres 1934 wie folgt zusammen:

Präsident:	Herr Jean Gout,
Bevollmächtigte:	
DEUTSCHLAND:	die Herren Martius, Baur, Fuchs,
BELGIEN:	die Herren de Ruelle, Woestyn,
FRANKREICH:	die Herren Albert Mahieu, Silvain Dreyfus, Basdevant, Herrenschmidt,
GROSSBRITANNIEN:	Herr Keane,
ITALIEN:	Herr Graf A. Martin-Franklin, Herr Sinigalia,

NIEDERLANDE: die Herren **Kröller**,
Schlingemann,
Telders,

SCHWEIZ: die Herren **Herold**,
J. Vallotton.

Das Sekretariat setzte sich Ende 1934 wie folgt zusammen :

Generalsekretär : Herr **Hostie** (Belgier),

Hilfsgeneralsekretär : Herr **Charguéraud-Hartmann** (Franzose),

Mitglieder des Sekretariats : Herr **de l'Espinasse** (Niederländer),
Herr **Schwarzenberger** (Deutscher),

Sekretär-Archivist : Herr **Walther** (Schweizer).

Der Schifffahrtsinspektor für den Abschnitt IV (niederländische Gewässer), **Jonkheer Dittlinger**, wurde durch Herrn **J. F. Schönfeld** ersetzt, sodass zu Ende des Jahres Schifffahrtsinspektoren waren :

für den Schweizer Abschnitt : Herr **Moor**, Kantonsingenieur in Basel,

für den Abschnitt I A (von der französisch-schweizerischen Grenze bis zur Lautermündung) :

Herr **Callet**, Ingénieur des Ponts et Chaussée in Strassburg,

für den Abschnitt I B rechtes Ufer : vom bad. km 182,070 (gegenüber der Lautermündung) bis zur badisch-hessischen Grenze :

Herr **Baer**, Oberregierungsrat in Mannheim,

für den Abschnitt II, linkes Ufer: von der Lautermündung bis zur Nahemündung, 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) :

Herr **Schönfeld**, Obergeringieur, Direktor des Rijkswaterstaat in Arnheim.

Tagungen der Kommission und der Ausschüsse:

Die Kommission trat im April und im November zusammen.

Ein Ausschuss tagte im März zur Beratung der neuen Bestimmungen über die Beförderung von Ferro-Silizium auf dem Rhein (siehe nachstehend unter « Nautisches »); ein Ausschuss

führte im Juli eine Rheinstrombefahrung von Köln nach Mannheim aus (siehe nachstehend unter «Technisches»); ein mit den Vorbereitungen zur Neufassung der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung betrauter Ausschuss trat im März, im Juni und im September zusammen (siehe nachstehend unter «Nautisches»).

Mannheimer Akte.

Die Mannheimer Akte erfuhr im Jahre 1933 keine Änderungen.

Auf der Novembertagung wurde der Zusammentritt der Kommission in den ersten Monaten des Jahres 1935 zu einer ausserordentlichen Tagung zwecks Wiederaufnahme der Arbeiten zur Revision der genannten Akte beschlossen.

Gemeinsame Verordnungen.

Im Laufe des Jahres wurde nur § 2 Nummer IV der Bestimmungen über die Beförderung ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rhein geändert (siehe nachstehend unter «Nautisches»).

Jahresbericht der Kommission.

Der Jahresbericht der Kommission für das Jahr 1933 wurde unter Aufsicht des ständigen Ausschusses, der zu Ende des Jahres 1934 aus den Herren Baur als Vorsitzendem, Herrenschmidt und Schlingemann als Mitgliedern, bestand, ausgearbeitet und gegen Schluss des Jahres 1934 fertiggestellt.

Tagungen und Zusammenkünfte, auf denen die Kommission vertreten war.

Die Kommission war auf der im September 1934 in Basel abgehaltenen 28. Generalversammlung des Vereins für die Schifffahrt auf dem Oberrhein vertreten.

Technisches.

Brücken von Strassburg-Kehl und Hüningen.

Auf ihrer Novembertagung nahm die Kommission die von der deutschen und der französischen Delegation abgegebenen Erklärungen betreffend die Hebung der Strassburg-Kehler Brücken und die Beseitigung der Brücke von Hüningen zur Kenntnis. Hiernach ist zwischen den beiden Uferstaaten eine Vereinbarung über die Beseitigung der Hindernisse, die diese Bauwerke bilden, zustande gekommen.

Ausbau des Rheins zwischen Basel und Strassburg.

Die Kommission nahm auf ihrer Novembertagung die Erklärungen der französischen Delegation, laut denen die Arbeiten der Kembser Haltung beendet sind, sowie die Erklärungen der Schweizer Delegation zur Kenntnis. Aus diesen geht hervor, dass die Rheinregulierungsarbeiten zwischen Istein und Strassburg im Laufe des Jahres tatkräftig gefördert worden sind und immer noch einen Vorsprung gegenüber dem Arbeitsplan aufweisen. Nach den bisherigen Feststellungen hat die Achse der Fahrrinne auf den Strecken, auf denen die ersten Ausbuarbeiten beendet sind, im allgemeinen die im Entwurf vorgesehene Lage eingenommen. Es hat den Anschein, dass auf weite Strecken die angestrebte Breite und Tiefe fast erreicht ist.

Rheinstrombefahrung.

Die im letzten Tätigkeitsbericht angekündigte Rheinstrombefahrung wurde im Juli auf der Strecke Köln-Mannheim durch einen Ausschuss unter dem Vorsitz des Herrn Langen, Direktor der Rheinstrombauverwaltung in Koblenz, ausgeführt. Er setzte sich aus den Herren Spiess, Ertl, Häusel (Deutschland), de Brabandère (Belgien), Callet (Frankreich), Kirkpatrick (Grossbritannien), Schœnfeld (Niederlande), und Kuntschen (Schweiz) zusammen.

Auf Grund des Berichts des Ausschusses stellte die Zentral-Kommission auf ihrer Novembertagung 1934 mit Genugtuung fest, dass seit der letzten Strombefahrung im Jahre 1924 im Strome Verbesserungen vorgenommen wurden, die dazu angetan sind, die Schifffahrt zu erleichtern und ihre Entwicklung zu fördern.

Sie gab dem Wunsche Ausdruck, die zuständige deutsche Dienststelle möchte die Möglichkeiten zur Erzielung grösserer Tiefen untersuchen, insbesondere derjenigen, die im ursprünglichen Arbeitsplan von 1861 enthalten waren, nämlich

2,50 m zwischen Köln und St. Goar,

2,00 m zwischen St. Goar und Mannheim

unter den dem Gl. W. 1932 entsprechenden Wasserständen.

Ferner gab die Kommission nach Anhörung der Mitteilungen der deutschen Delegation der Hoffnung Ausdruck, es möchte möglichst bald die Beseitigung der Schiffbrücke bei Koblenz in Erwägung gezogen werden können.

Auf dem Rhein und in den Häfen im Laufe des Jahres 1933 ausgeführte Arbeiten.

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

Nautisches.

Schifferpatente.

Wie früher nahm die Kommission auf ihrer ersten Tagung von 1934 die Nachweisungen über die im Jahre 1933 erteilten Schifferpatente zur Kenntnis. Es entfielen 451 Patente auf Deutschland, 41 auf Belgien, 31 auf Frankreich und 726 auf die Niederlande.

Neufassung der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung.

Die im letzten Tätigkeitsbericht angekündigte Vorbereitung der allgemeinen Neufassung der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung wurde einem Ausschuss unter dem Vorsitz des Herrn Herold, Bevollmächtigten der Schweiz, anvertraut, der sich aus den Herren Fuchs, Robinow (Deutschland), Wœstyn (Belgien), Hælling (Frankreich), Schlingemann (Niederlande) und Buser (Schweiz) zusammensetzt. Die Arbeiten dieses Ausschusses sind seit dem Monat März 1934 in vollem Gange.

Tauchtiefe der Schiffe.

Die Zentral-Kommission war der Meinung, dass kein Anlass bestehe, einem Antrage auf Festsetzung einer höchstzulässigen Tauchtiefe der Schiffe auf der Strecke Bingen—St. Goar

stattzugeben. Ebensowenig wurde einem anderen Antrage stattgegeben, in dem ausgeführt war, dass es auf dem oberen Rhein, namentlich zwischen der Illmündung und dem Strassburger Hafen, häufig vorkomme, dass Schiffe infolge zu grosser Tauchtiefe festfahren, und die Ergreifung von Massnahmen zur Verhütung von Behinderungen der Schifffahrt erbeten war.

Bestimmungen über die Beförderung ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rhein.

Der Fachausschuss, dessen Bildung im letzten Tätigkeitsbericht angekündigt wurde, und der ausser seinem Vorsitzenden, Herrn Schlingemann, die Herren Reiter, Schmidt, Weber (Deutschland), Woestyn (Belgien), Haelling, Mattarel, Bonét-Maury (Frankreich), Mörzer-Bruyns, Schut (Niederlande) und Rynicker (Schweiz) zu Mitgliedern zählte, hat neue Bestimmungen über die Beförderung von Siliziumlegierungen ausgearbeitet.

Die Zentral-Kommission nahm die Vorschläge dieses Ausschusses an und änderte demzufolge den § 2 Ziffer IV der Bestimmungen über die Beförderung ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rhein ab; die neue Fassung ist unter dem Abschnitt I c, dieses Berichtes auf Seite 7 aufgenommen worden.

Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe.

Zwecks Anwendung des § 9 b der Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe (siehe den letzten Tätigkeitsbericht) nahm die Kommission auf ihrer ersten Tagung von 1934 die Anerkennung der British Corporation Register of Shipping and Aircraft in Glasgow, des Bureau Veritas in Paris und des Germanischen Lloyd in Berlin durch sämtliche Uferstaaten zur Kenntnis.

Mindestbemanning.

Wie früher nahm die Kommission auf ihrer ersten Tagung von 1934 die im Jahre 1933 durch § 10 der Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe bewilligten oder verlangten Abweichungen von der vorgeschriebenen Mindestbemanning zur Kenntnis. Die Untersuchungskommissionen von Mannheim und von Mainz billigten 10 Schiffen Abweichungen zu, darunter 5 Motorgüterschiffen, 3 Motorpersonenschiffen, einem Motorschlepper und einem Motormessschiff. Die Mindestbemanning der drei Motorpersonenschiffe, die aus 1 Matrosen, 1 Schiffsjungen und 1 Maschinisten bestand, wurde auf 1 Matrosen und 1 Schiffsjungen herabgesetzt. Die Mindestbemanning des Motorschleppers mit 2 Matrosen und 1 Maschinisten wurde auf 2 Matrosen und 1 Schiffsjungen herabgesetzt, während für die anderen Schiffe mit 1 Matrosen und 1 Maschinisten die Mindestbemanning auf 1 Matrosen vermindert wurde. Die Verminderung der Mindestbemanning wurde damit begründet, dass die Vorrichtungen zur Bedienung des Motors vom Führerstand aus leicht zu handhaben sind.

Die Schiffsuntersuchungskommission in Strassburg hat Verstärkung der Bemanning bei 104 Fahrzeugen verlangt, nämlich bei 76 gedeckten Kähnen, 23 gedeckten Motorkähnen, 4 offenen Kähnen und einem Dampfbagger ohne eigene Triebkraft. Die Mindestbemanning dieser Fahrzeuge, die aus einem Matrosen bestand, wurde auf 1 Matrosen und 1 Schiffsjungen erhöht, weil diese Fahrzeuge von schwerfälliger Form und wenig zweckmässig ausgerüstet waren.

Wirtschaftliches.

Meldestellen.

Die Kommission hat auf ihrer Novembertagung eine Erklärung der deutschen Delegation zur Kenntnis genommen. Aus dieser geht hervor, dass die von der deutschen Regierung seit der Zeit des von der Zentral-Kommission gefassten und im letzten Tätigkeitsbericht wiedergegebenen Beschlusses getroffenen Massnahmen zur Organisation der Meldestellen nur auf die Schiffer deutscher Staatsangehörigkeit Anwendung finden, und dass die mit der Aufsicht über die ausführenden Stellen beauftragten Verwaltungen die Aufgabe haben, dafür Sorge zu tragen, dass sich daraus keinerlei mit der Mannheimer Akte in Widerspruch stehende Störung für die Angehörigen anderer Länder ergibt.

Die niederländische Delegation erklärte auf der gleichen Tagung, es werde in der Anwendung des Gesetzes über die Verteilung der Fracht — ein Gesetz, dessen Anwendung übrigens auf die zwischen niederländischen Häfen ausgeführten Transporte beschränkt ist — keinerlei Unterschied zwischen niederländischen und ausländischen Schiffen gemacht. Sie fügte hinzu, dass die Frage der Anwendung dieses Gesetzes auf die Rheinschifffahrt zur Zeit der höchsten richterlichen Instanz der Niederlande vorliege.¹⁾

Vereinheitlichung der Verkehrsstatistiken.

Auf Grund der im letzten Tätigkeitsbericht dargelegten Sachlage beschloss die Zentral-Kommission die Wiederaufnahme der Frage betreffend Verbesserung der Rheinstatistiken und der Übereinstimmung dieser Statistiken mit den innerstaatlichen Statistiken auf eine spätere Tagung zu verlegen.

Soziale Fragen.

Sachverständigenausschuss zur Prüfung der Arbeitsbedingungen auf den hauptsächlichlichen Binnenschiffahrtstrassen Europas.

Die im vorigen Tätigkeitsbericht geschilderte Sachlage hat keine Änderungen erfahren.

Rechtliche Fragen.

Siehe unter Juristisches dieses Berichts, Seite 40.

¹⁾ Die beregten Entscheidungen wurden am 17. Dezember 1934 erlassen. Das vorerwähnte Gesetz wird als nicht anwendbar erklärt auf Ladungen, die in den Häfen der im Artikel 1 der Mannheimer Akte genannten Wasserstrassen vorgenommen werden.

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

Im Jahresbericht 1933 ist auf Seite 50 die Zusammenstellung dieser Amtsstellen wiedergegeben.

Im Jahre 1934 haben folgende Änderungen stattgefunden :

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

In den Niederlanden ist der Ingenieur E. H. M. Schaank vom Arrondissement « Ryn en Yssel » durch den Hoofdingenieur C. Giltjes ersetzt worden.

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

An der Rheinschiffahrtsakte sind keine Änderungen vorgenommen worden.

Was die gemeinsamen Verordnungen anlangt, so ist nur eine Änderung an den Bestimmungen über die Beförderung ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rhein vorgenommen worden; sie betrifft die Bestimmungen über die Beförderung und die Verpackung von Siliziumlegierungen. Infolgedessen hat § 2, IV die folgende Fassung erhalten :

« § 2.

Verpackung und Beförderung giftiger Stoffe.

Die nachstehend verzeichneten giftigen Stoffe dürfen auf dem Rhein nur bei Erfüllung folgender Bedingungen versandt werden :

- I.
- II.
- III.
- IV. Ferrosilizium und Mangansilizium mit einem Gehalt an Silizium von mehr als 30 % und weniger als 90 % ; ferner Ferrosiliziumlegierungen, die Zusätze von anderen Elementen enthalten, und deren Gesamtgehalt an diesen Elementen einschliesslich des Siliziums (unter Ausschluss des Eisens) mehr als 30 % und weniger als 90 % beträgt :

1. Die Stoffe müssen in starken Behältern aus Holz oder Metall verpackt sein.
2. Die Behälter müssen die deutliche und dauerhafte Aufschrift tragen: « Ferrosilizium (bezw. Mangansilizium usw.) — Giftig! Vor Nässe zu bewahren! Nicht stürzen! »
Diese Aufschriften müssen in den Sprachen der Länder abgefasst sein, in denen das Schiff verkehrt.
3. Die Stoffe dürfen nicht auf Schiffen befördert werden, die sich im Fahrgastdienst befinden.
4. Die Stoffe und deren Verpackung müssen, soweit möglich, bei der Übernahme an Bord trocken sein und in diesem Zustand erhalten bleiben.
5. Die Behälter dürfen nur wie folgt verstaut werden:
 - a) auf Deck: vor Nässe geschützt;
 - b) unter Deck: in sämtlichen Laderäumen, falls sie durch einen gasdichten Kofferdamm von den Wohnräumen abgetrennt sind, oder, falls kein Kofferdamm vorhanden ist, in Laderäumen, die den Wohnräumen nicht unmittelbar benachbart sind, vorausgesetzt, dass die Laderäume durch ein dichtes eisernes Schott von den Wohnräumen abgetrennt sind.
 Sämtliche Lade- und Wohnräume müssen dauernd so gut wie möglich gelüftet werden.
6. Auf Schiffen, die in Ziffer IV genannte Stoffe unter Deck befördern, müssen wirksame Mittel vorhanden sein, mit denen auf einfache Weise das Eindringen von Phosphorwasserstoff in die Wohnräume festgestellt werden kann. Eine kurz gefasste Gebrauchsanweisung dieser Mittel muss an Bord sein.»

Die Änderung ist am 1. August 1934 in Kraft getreten. Es wurde jedoch beschlossen, die Bestimmungen nach Verlauf von zwei Jahren erneut zu prüfen, da allein die Erfahrung erlauben wird, sich darüber Rechenschaft zu geben, ob sie dazu angetan sind, die befürchteten Gefahren abzuwenden.

Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe.

Zwecks Anwendung des § 9 b der Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe¹⁾ haben Deutschland, Belgien, Frankreich, die Niederlande und die Schweiz die British Corporation Register of Shipping and Aircraft in Glasgow, das Bureau Veritas in Paris und den Germanischen Lloyd in Berlin anerkannt.

Ausserdem ist von Deutschland und den Niederlanden noch Lloyd's Register of Shipping in London anerkannt worden.

Die Landesgesetze, Verordnungen und Bekanntmachungen der Landesbehörden sind in der Beilage auf Seite 42 aufgenommen worden.

¹⁾ Anm. d. Sekr. — § 9 b der Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe lautet wie folgt:

«Die Kommission kann davon Abstand nehmen, eine Untersuchung des Baues und eine Feststellung der Ausrüstung des Schiffes (§§ 6 und 9) vorzunehmen, falls das Schiff ein Zeugnis einer von sämtlichen Uferstaaten anerkannten Klassifikationsgesellschaft besitzt, das der Kommission die Gewähr bietet, dass das Schiff die in den genannten Paragraphen festgesetzten Bedingungen erfüllt.»