

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

### I. Amtliches

[urn:nbn:de:bsz:31-257704](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-257704)

# I. Amtliches.

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

Die Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt hat im Jahre 1928 zwei Tagungen abgehalten, die erste im April und die zweite im November.

Zusammensetzung der Kommission. — Im Laufe des Jahres ist folgende Veränderung in der Zusammensetzung eingetreten.

Herr Kranzbühler ist verstorben und durch Herrn Ickes ersetzt worden.

Demgemäss setzte sich Ende des Jahres 1928 die Zentral-Kommission wie folgt zusammen :

Präsident : Herr Jean Gout.

Das Reich und die

deutschen Uferstaaten : die Herren Bevollmächtigten

Seeliger (vertritt insbesondere Bayern),
Peters (vertritt insbesondere Preussen),
Fuchs (vertritt insbesondere Baden),
Ickes (vertritt insbesondere Hessen) ;
Greuling.

der Herr stellvertretende Bevollmächtigte

Belgien : die Herren Bevollmächtigten

Brunet,
de Ruelle.

Frankreich : die Herren Bevollmächtigten

Mahieu,
Silvain Dreyfus,
Fromageot,
Herrenschmidt.

Grossbritannien : der Herr Bevollmächtigte

Baldwin.
----------

Italien : die Herren Bevollmächtigten

Rossetti,
Sinigaglia.

Niederlande : die Herren Bevollmächtigten

Jonkheer van Eysinga,
Kröller,
Schlingemann.

Schweiz : die Herren Bevollmächtigten

Herold,
J. Vallotton.

Das Sekretariat setzt sich wie folgt zusammen :

Generalsekretär :	Herr Hostie (Belgier),
Hilfsgeneralsekretär :	Herr Charguéraud - Hartmann (Franzose),
Mitglieder des Sekretariats :	Herr de l'Espinasse (Niederländer), Herr Gerlach (Deutscher),
Sekretär-Archivist :	Herr Corthésy (Schweizer).
Schiffahrtsinspektoren sind :	
für den schweizerischen Abschnitt :	Herr Moor, Kantons-Ingenieur in Basel,
für den Abschnitt I A :	Herr Montigny, Ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées in Strassburg,
für den Abschnitt I B :	Herr Oberbaurat Baer in Mannheim,
für den Abschnitt II :	Herr Oberbaurat Häusel in Mainz,
für den Abschnitt III :	Herr Oberbaurat Gelinsky in Koblenz,
für den Abschnitt IV :	Jonkheer Dittlinger im Haag.

Herr Ickes hat Herrn Kranzbühler in seiner Eigenschaft als Vorsitzender des mit der Ausarbeitung des Jahresberichtes beauftragten Ausschusses ersetzt.

Der Ausschuss setzt sich nunmehr wie folgt zusammen :

Herr Ickes, Vorsitzender,  
die Herren : van Eysinga und Herrenschildt.

#### Revision der Mannheimer Akte.

Die Revisionsarbeiten sind während der beiden Tagungen des Jahres fortgesetzt worden. Der Wortlaut aller grundlegenden Bestimmungen liegt nunmehr, in erster Lesung ausgearbeitet, vor (Freiheit der Schiffahrt, Gleichbehandlung, Abgabeverbot, Freiheit im Durchgangsverkehr), ebenso derjenige für die Mehrzahl der wirtschaftlichen Bestimmungen (Zoll und Häfen), der nautischen Bestimmungen (öffentliche Einrichtungen : Schiffpersonal, schwimmendes Material der juristischen Schiffahrtsgerichte) und der technischen Bestimmungen (Bauarbeiten). Die Prüfung der Bestimmungen über die Abweichungen, sowie über die Streitfälle zwischen Staaten, ist in Angriff genommen.

#### Beziehungen zu anderen internationalen Körperschaften.

Der Beratende und Technische Ausschuss des Völkerbundes zum Studium der Verkehrswege und des Transitverkehrs und die Zentral-Kommission haben ihre Zusammenarbeit an einer Vereinheitlichung des Binnenschiffahrtsrechtes weiter fortgesetzt.

Der von dem Beratenden und Technischen Ausschuss für die Vereinheitlichung der Binnenschiffahrtsstatistik eingesetzte Unterausschuss hatte in grossen Umrissen einen Entwurf ausgearbeitet, der im wesentlichen unter dem Einfluss der in der Zentral-Kommission geleisteten Vorarbeiten steht. Einem Wunsche der dritten allgemeinen Konferenz für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr entsprechend, der die Wichtigkeit einer Zusammenarbeit bei der Vereinheitlichung der namentlichen Güterverzeichnisse und der Statistik der verschiedenen Verkehrsmittel hervorhob, wurde der vorerwähnte Unterausschuss in einen Unterausschuss zur Vereinheitlichung der Transportstatistiken umgewandelt. In seiner erweiterten Zusammensetzung

hat dieser Unterausschuss im Jahre 1928 auch die Frage untersucht, wie etwa die von ihm früher für die Binnenschifffahrt aufgestellten Grundsätze auch auf die Seeschifffahrt Anwendung finden könnten. Dabei war der Unterausschuss auch bestrebt, ein System auszuarbeiten, das sich in gleicher Weise auf die Binnenschifffahrt, auf die Seeschifffahrt und die Eisenbahnen anwenden lässt.

Die Prüfung der Frage der Verbesserung der Rheinstatistik, die ordnungsmässig bis zur ersten Tagung der Zentral-Kommission im Jahre 1928 zurückgestellt worden war, wurde vorläufig vertagt. Sie wird wieder auf die Tagesordnung gesetzt werden, sobald die Arbeiten des Völkerbundes soweit vorgeschritten sind, dass sie bei der Wiederaufnahme Erfolg versprechen.

### Abkommen und Verordnungen.

An den Verordnungen sind im Jahre 1928 folgende Änderungen vorgenommen worden: Die von der Zentral-Kommission in Ausführung des Brüsseler Uebereinkommens von 1898 erlassene Eichordnung ist am 1. April 1928 ausser Kraft getreten (siehe nachstehend: Eichung der Schiffe).

Die Rheinschiffahrtspolizeiordnung hat verschiedene Zusätze erhalten und verschiedene Änderungen erfahren, die sich auf die Kleinfahrzeuge beziehen. Diese Änderungen sind am 1. August 1928 in Kraft getreten.

Der letzte Absatz des § 41 dieser Polizeiordnung über die Wahrschaugebühren ist am gleichen Datum ausser Kraft gesetzt worden.

Die Rheinschiffahrtspolizeiordnung ist in der Schweiz am 29. Juni 1928 auf Verordnung des Bundesrates veröffentlicht worden.

### Technisches.

#### Wahrschauer.

Da Deutschland die Kosten des Wahrschauerdienstes übernommen hat, sind die von der Schifffahrt zu entrichtenden Gebühren in Wegfall gekommen.

#### Strombefahrung 1924.

Was die Frage der Erhöhung der Brücken von Strassburg—Kehl betrifft, so hat die Zentral-Kommission in ihrer Novembertagung von den Erklärungen der französischen und deutschen Bevollmächtigten Kenntnis genommen, wonach die französischen Behörden den deutschen Behörden technische Vorentwürfe für die Erhöhung dieser Brücken übermittelt haben. In gleicher Weise hat die Zentral-Kommission auch davon Kenntnis genommen, dass ihr endgültige Entwürfe baldmöglichst vorgelegt werden sollen.

#### Strombefahrung 1929.

Gelegentlich der Prüfung der Ergebnisse der Strombefahrung von 1924, wurde von einigen Mitgliedern der Zentral-Kommission angeregt, künftige Befahrungen auf Teilstrecken des Stromes zu beschränken, sie dafür aber häufiger stattfinden zu lassen. Dieser Anregung folgend, hat man ohne einer Entscheidung über die zukünftigen Befahrungen irgendwie vorgreifen zu wollen, beschlossen, eine Strombefahrung in der ersten Hälfte des Juli 1929 auf der Strecke Mannheim—Basel stattfinden zu lassen.

## Ausbau des Rheins zwischen Strassburg und Basel

In der Novembertagung 1928 hat die Zentral-Kommission die Erklärungen der französischen Bevollmächtigten zur Kenntnis genommen, wonach die Vorarbeiten des Kembser Stauwerkes (Peilungen, Errichtung der Gebäude, Eisenbahnanschluss) beendet, die Erdarbeiten in weitestem Masse, namentlich an der Einmündung des Kanals, bei dem Werk selbst und an den Schleusen, in Angriff genommen sind und die Aufstellung leistungsfähiger elektrischer Maschinen für die Erdarbeiten der Vollendung entgegen geht.

Zur Frage der Regulierung gab der schweizerische Bevollmächtigte die Erklärung ab, dass die zwischen Deutschland und der Schweiz eingeleiteten Besprechungen ihren Fortgang genommen und inzwischen auch zu einem gewissen Ergebnis geführt hätten, über das mit der französischen Regierung ein Meinungs-austausch eingeleitet sei.

### Nautisches.

#### Eichung der Schiffe.

In der Apriltagung hat die Kommission von der in Deutschland, Belgien, Frankreich, in den Niederlanden und der Schweiz stattgehabten Veröffentlichung der behördlichen Bestimmungen und technischen Instruktionen Kenntnis genommen, die für die Ausführung des Pariser Uebereinkommens erforderlich sind.

Demgemäss erfolgt seit dem 1. April 1928 die Eichung der Rheinschiffe nach dem Pariser Uebereinkommen, das in technischer Beziehung ein abgeschlossenes Ganzes bildet, sowie nach den von den Staaten zur Ausführung dieses Uebereinkommens getroffenen behördlichen Bestimmungen.

#### Identität der Schiffe.

(siehe nachstehend : Kleinfahrzeuge)

#### Mindestbemanning.

Die neue Fassung der Dienstanweisung für die Untersuchungskommissionen über die Mindestbemanning ist in der Novembertagung angenommen worden.

Der neue Wortlaut ist am 1. März 1929 in Kraft getreten.

Die für die Motorboote bestehenden Bestimmungen sind vorläufig beibehalten worden, da die Vorarbeiten für die Aufstellung neuer Vorschriften noch nicht abgeschlossen sind.

Die hauptsächlichsten Aenderungen des neuen Wortlautes gegenüber den alten Bestimmungen sind folgende :

Schlepper von 120 bis 200 qm. Heizfläche wurden seither verschieden behandelt, je nachdem sie unterhalb oder oberhalb St. Goar verkehrten ; oberhalb dieses Platzes musste das Deckpersonal verstärkt werden. Es hat sich jedoch herausgestellt, dass durch die Verbesserung der Wasserstrasse diese unterschiedliche Behandlung überflüssig wurde. Deshalb konnte auch die Erwähnung der Lotsen in der « Anweisung » wegfallen.

Der bisherige Unterschied zwischen Güterdampfern und Schleppern, die mit mechanischen Hilfsmitteln zur Handhabung der Anker und der Schlepstränge ausgerüstet sind, ist zu Gunsten der Güterdampfer mit mehr als 120 qm. Heizfläche in Wegfall gekommen.

Schliesslich ist noch eine Verminderung der Bemanning der Schraubendampfer mit einer Heizfläche von 200—260 qm. sowie der Raddampfer mit einer Heizfläche von über 320 qm.

zugelassen worden. Für letztere ist die Bestimmung, wonach die Zahl der Heizer keinesfalls auf weniger als fünf herabgesetzt werden darf, in Wegfall gekommen. Hiermit ist im Hinblick auf die Fortschritte der Heiztechnik den Untersuchungskommissionen ein grosser Spielraum bei ihren Festsetzungen ermöglicht.

### Vorschriften für die Fahrt und für das Signalwesen.

#### a) Kleinfahrzeuge.

Wie in dem Tätigkeitsbericht von 1927 angegeben war, war ein Ausschuss gebildet worden mit dem Auftrag zu prüfen, ob es zweckmässig sei, die bestehenden Vorschriften durch Bestimmungen über den Verkehr mit Kleinfahrzeugen und namentlich Vergnügungsfahrzeugen zu ergänzen.

Auf Grund des Berichtes dieses Ausschusses, sind von der Zentral-Kommission in ihrer Apriltagung verschiedene diesbezügl. Ergänzungen in die Schiffahrtspolizeiordnung aufgenommen worden.

Die Gründe und das Wesen dieser Aenderungen können wie folgt zusammengefasst werden :

Der Verkehr der Kleinfahrzeuge hat in den letzten Jahren derart zugenommen, dass die Berufsschiffahrt durch ihn stark behindert wurde. Um dieser stets wachsenden Gefahr der Behinderung der Schiffahrt vorzubeugen, schien es notwendig, den Vorschriften für die Fahrt und für das Signalwesen eine bestimmtere Fassung zu geben, sowie sie zu ergänzen und gleichzeitig Massnahmen zu ergreifen, um die Identität der Kleinfahrzeuge leichter feststellen zu können und dadurch die Befolgung dieser Vorschriften wirksamer zu gestalten.

Man hat deshalb erstens der Polizeiordnung einen § 5 a hinzugefügt, demzufolge die Kleinfahrzeuge (d. h. alle Fahrzeuge von weniger als 15 Tonnen, mit Ausnahme der Schlepper) «keinen Anspruch auf einen bestimmten Kurs haben» und folglich verpflichtet sind, dem Kurs der anderen Fahrzeuge auszuweichen.

Verschiedene andere Bestimmungen verfolgen den gleichen Zweck, namentlich das Verbot, zwischen den Fahrzeugen eines Schleppzuges hindurch zu fahren oder an ein anderes in Fahrt befindliches Fahrzeug ohne die vorherige Zustimmung seines Führers anzulegen oder sich an dasselbe anzuhängen. Die Kleinfahrzeuge geniessen nicht die der Schiffahrt für das Kreuzen der Fähren und die Fahrt durch die Schiffbrücken eingeräumten Rechte.

Zweitens hat man den unterhalb Karlsruhe und oberhalb der Spijkschen Fähre verkehrenden Kleinfahrzeugen grundsätzlich die Verpflichtung auferlegt, ein amtliches Kennzeichen zu führen, das durch die Uferstaaten erteilt wird. Von der Führung dieses Kennzeichens sind jedoch befreit «die Angehörigen von Sportverbänden, die von den zuständigen Behörden der Staaten, in welchen sie ihren Sitz haben, mit Rücksicht auf die Aufsicht, die sie über ihre Mitglieder ausüben, eine entsprechende Genehmigung erhalten haben.» (§ 3, Ziffer 3 in fine.)

#### b) Länge der Schlepptrossen.

Die Zentral-Kommission ist mit dem Vorschlag befasst worden, zu gestatten, den Abstand zwischen einem zu Berg fahrenden Schlepper und einem einzigen Anhangschiff, wenn dieses über 1000 t Tragfähigkeit hat, von 120 m (§ 11, Ziffer 6 der Rheinschiffahrtspolizeiordnung) auf 200 m zu vergrössern.

Eine Entscheidung über diesen Vorschlag konnte im Jahre 1928 nicht getroffen werden, da infolge der Erörterungen, die im Laufe der Herbst-Tagung stattgefunden hatten eine erneute Prüfung der Frage durch die zuständigen Behörden eines der Uferstaaten erforderlich erschien.

### c) Schifffahrt bei Nacht.

Eine Reederei hat die Streichung des § 21, Ziffer 8 der Rheinschiffahrtspolizeiordnung beantragt, wonach « die Anwendung elektrischer Bogenlichter und Scheinwerfer während der Fahrt untersagt ist ». Die Zentral-Kommission hat in ihrer Herbst-Tagung beschlossen, dass, wenigstens für den Augenblick, keine Veranlassung vorliege, diesem Antrag stattzugeben. Die Reederei, der diese Entscheidung mitgeteilt wurde, beharrte indessen auf ihrem Standpunkt, indem sie ihn eingehender begründete.

### Wirtschaftliches und Steuerfragen.

#### Rheinstatistik.

(siehe vorstehend : Beziehungen zu anderen internationalen Körperschaften.)

#### Bordvorräte.

(siehe nachstehend : Beschwerden.)

#### Kapitalsteuer, Umsatzsteuer und Einkommensteuer.

Eine Reederei hatte in der Befürchtung, dass ihr Schifffahrtsbetrieb auf dem Rhein auch im Auslande zu den von diesem eingeführten Kapital-, Umsatz- und Einkommensteuern herangezogen würde, sich unter Vorlage des mit den Steuerbehörden geführten Schriftwechsels an die Zentral-Kommission gewandt. Die Zentral-Kommission hat die Beschwerde zur Kenntnis genommen und erstens die bei der Kommission vertretenen Regierungen an die Notwendigkeit erinnert, jegliche mit dem Wortlaut oder mit dem Geiste der Mannheimer Akte von 1868 unvereinbare Besteuerung zu vermeiden, und zweitens diese Regierungen gebeten, gegebenenfalls diesbezügliche Massnahmen zu ergreifen.

#### Binnenschifffahrts- und soziales Recht.

Der Ausschuss für die Vereinheitlichung des Binnenschifffahrtsrechts trat in Berlin im Mai 1928 zusammen.

Er hat den Entwurf zu einem Uebereinkommen festgestellt, der folgende Gegenstände behandelt : Eintragung, Eigentum, Hypothek, Zwangsvollstreckung und Vorzugsrechte. Der Entwurf wurde der Zentral-Kommission vorgelegt.

Eine neue Tagung des Ausschusses ist für den Beginn des Jahres 1929 vorgesehen.

Der Ausschuss zum Studium einer Vereinheitlichung des sozialen Rechtes in der Rheinschifffahrt ist noch nicht zusammengetreten.

#### Gerichtliche Tätigkeit der Z. K.

Wie in dem vorhergehenden Tätigkeitsbericht angegeben, hat die Zentral-Kommission untersucht, welche Anwendung Artikel 40 der Mannheimer Akte in den Uferstaaten und in Belgien findet und zwar sowohl hinsichtlich der Ausführung der Erkenntnisse der Rheinschifffahrtsgerichte als auch der Uebermittlung, der auf die Rheinschifffahrtssachen bezüglichen Mitteilungen und namentlich der von den Rheinschifffahrtsgerichten ausgehenden Rechtshilfeersuchen. Diese Untersuchung wurde auch während der beiden Tagungen von 1928 fortgesetzt, konnte jedoch bis jetzt noch nicht abgeschlossen werden.

Die Gesamtzahl der bei der Zentral-Kommission eingelegten Berufungen ist etwas grösser geworden. Sie ist von 14 in 1927 auf 18<sup>1)</sup> in 1928 angewachsen. Von diesen 18 Berufungen sind 8 in Strafsachen eingelegt worden, während die 14 in 1927 bei der Zentral-Kommission eingelegten Berufungen sich auf Zivilsachen bezogen. Die Zahl der Berufungen in Zivilsachen ist demnach von 14 auf 10 gesunken.

### Beschwerden.

Im Berichtsjahre sind bei der Kommission zwei Beschwerden eingelaufen. Die erste bezog sich auf eine Steuerangelegenheit (Kapital-, Umsatz- und Einkommensteuer) die zweite auf eine wirtschaftliche Frage (Bordvorräte). Die Untersuchung dieser Beschwerden hat im Jahre 1928 zu Beschlüssen geführt.

### Innere Angelegenheiten.

Der Haushaltplan für 1928 ist auf 175.000 Schweizer-Franken belassen worden.

## I. B. Zusammensetzung der hauptsächlichen, die Rheinschiffahrt betreffenden staatlichen Stellen.

Keine Änderungen (siehe Beilage Seite 94).

## 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 anbelangt, hat die Zentral-Kommission

- a) eine Änderung betreffend die Anweisung über die Mindestbemanning vorgenommen,
- b) eine Änderung an der Rheinschiffahrtspolizeiordnung betreffend die Regelung des Verkehrs der Kleinfahrzeuge vorgenommen, ausserdem ist
- c) die Bestimmung über die von der Schiffahrt zu entrichtenden Wahrschauggebühren (§ 41, letzter Absatz der Rheinschiffahrtspolizei-Ordnung) in Wegfall gekommen. (Siehe Beilage S. 96).

Über die Landesgesetze, Verordnungen und Bekanntmachungen der Landesbehörde ist nichts besonderes zu berichten. (Siehe Beilage S. 102).

<sup>1)</sup> In dieser Zahl sind zwei Gruppen zusammenhängender Prozessesachen einbegriffen.