Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schiffahrt**

Band (Jahr): **15 (1922-1923)**

Heft 4

PDF erstellt am: **06.06.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

No. 2 vom 25. Januar 1923

Künftige Bearbeitung des Jahresberichts.

Die Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt hatte in ihrer Sitzung vom 23. Juni 1921 den Beschluss gefasst, eine Unterkommission zu ernennen, um der Frage einer Neugestaltung des Jahresberichts näher zu treten. Da notwendigerweise die Pläne für eine neue Bearbeitung vor dem 1. Januar desjenigen Jahres, für das sie erstmalig in Kraft treten sollen, den in Frage kommenden Dienststellen zugestellt sein müssen, um sie in die Lage zu setzen, die gewünschten Statistiken im Laufe des Jahres schon diesen Plänen entsprechend aufzustellen, war es vorauszusehen, dass erst der Jahresbericht für 1923 in der neuen Fassung werde erscheinen können.

Die Unterkommission vereinigte sich am 14. und 15. Februar 1922 in Darmstadt zu einer ersten Sitzung. Anwesend waren ausser Staatsrat Professor Dr. Koch, der schon seit einer Reihe von Jahren mit der Redaktion des Jahresberichtes betraut ist, der Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, sowie Vertreter der deutschen Staaten, Belgiens, Frankreichs, der Niederlande und der Schweiz. Sämtliche Staaten hatten zu diesem Zwecke Sachverständige entsandt. Den Vorsitz führte Staatsrat Professor Dr. Koch.

Aus den Beratungen ergab sich, dass eine neue Bearbeitung schon deshalb notwendig sei, weil dem Beitritt Belgiens und der Schweiz zur Zentralkommission Rechnung getragen werden müsse.

Im Laufe der Sitzung legte der Generalsekretär, Herr Hostie, einen von ihm ausgearbeiteten Plan vor, den er als Rahmen für die künftige Bearbeitung des Jahresberichtes empfahl. Dieser Plan wurde mit wenigen Abänderungen von der Unterkommission gutgeheissen und auch am 26. April 1922 von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt gelegentlich ihrer Plenarsitzung endgültig angenommen.

Der Inhalt der künftigen Jahresberichte wird sich demgemäss wie folgt gestalten:

I. Amtliches.

A. Zusammensetzung, Personal und Tätigkeit der Kommission.
B. Zusammensetzung der hauptsächlichsten, die Rheinschiffahrt betreffenden Amtsstellen.
C. Abänderungen an der Schiffahrtsakte und an den gemeinsamen Verordnungen, sowie an den, die Rheinschiffahrt betreffenden Landesgesetzen und Verordnungen.

II. Technisches.

A. Wasserstände.
B. Unterhaltung des Fahrwassers.
C. Aussergewöhnliche Bauten.
D. Signalwesen usw.
E. Brücken, Fähren, Schiffahrts-Hindernisse, Eisverhältnisse usw.
F. Häfen.

III. Nautisches.

A. Bemannung (Patente, Dienstbücher für Schiffer, Lotsen, Schulen, Heuern, Arbeitsorganisation).
B. Material:
  a) Zusammensetzung der Rheinflotte.
  b) Eichwesen.
  c) Sicherheitsmassregeln.
C. Unfälle.

IV. Wirtschaftliches.

A. Güterverkehr:
  a) Güterverkehr auf dem Rhein,
  b) insbesondere von und nach den Nebenflüssen und Kanälen.
B. Verkehr des schwimmenden Materials:
  a) Verkehr des schwimmenden Materials auf dem Rhein
  b) Flösserei.
  c) Nebenflüsse und Kanäle.
  d) Rhein-See-Verkehr.
C. Reeder.
D. Frachten, Versicherungswesen.

V. Juristisches.

A. Privatrecht der Binnenschiffahrt.
B. Gerichte und Rechtssprechung.

Um eine einheitliche Statistik des Güterverkehrs zu erhalten, war es vor allem notwendig, ein auf dem Rhein für die Folge allgemein gültiges Verzeichnis auszuarbeiten. Es lagen zu diesem Zwecke Entwürfe vor, die von den Vertretern der deutschen Staaten, Belgiens, Frankreichs und Hollands auf Grund des statistischen Materials ihrer Staaten zusammengestellt waren.

In einer zweiten Sitzung der Unterkommission, die am 1. Mai 1922 in Strassburg stattfand, wurde, um eine allseitig befriedigende Lösung herbeizuführen, die endgültige Ausarbeitung eines solchen Güterverzeichnisses folgenden fachmännischen Vertretern vorgenannter vier Staaten übertragen:

für Frankreich: Herr Berninger, Direktor im Ministerium für Handel und Industrie von Elsass und von Lothringen;

für Deutschland: Herr Oberregierungsrat M Säger vom Statistischen Reichsamt, Berlin;

für Belgien: Herr van der Cruyssen, Generaldirektor der Zollämter; Herr R. Campen, Generaldirektor der Handelsstatistik beim Finanzministerium;

für die Niederlande: Herr Claessens, Administrator im Zentralbureau für Statistik.

Die Arbeit wurde sofort in Angriff genommen und zwar hauptsächlich in Anlehnung an die Brüsseler Konvention vom 31. Dezember 1913 und so schnell erledigt, dass bereits der Plenarsitzung der Zentralkommission am 10. Mai ds. J. nicht allein ein neu ausgearbeitetes Güterverzeichnis, sondern auch die

hierzu notwendigen erläuternden Anmerkungen vorgelegt werden konnten.

Durch Beschluss von gleichem Datum wurde dieses Güterverzeichnis nebst den dazugehörigen erläuternden Anmerkungen von der Zentralkommission angenommen, und es wird dieses vom 1. Januar 1923 ab zur Zusammenstellung der Statistiken für den Jahresbericht verwendet werden.

Das Güterverzeichnis umfasst 189 Warengattungen die sich auf 5 Abschnitte verteilen und zwar: 1. Lebende Tiere; 2. Nahrungsmittel und Getränke; 3. Rohstoffe oder einfach zubereitete Stoffe; 4. Fertigwaren; 5. Gold und Silber, unverarbeitet und Goldmünzen und Silbermünzen. Hierzu kommen noch Stückgüter im Einzelgewicht von weniger als 250 kg, sowie gebrauchte Umschliessungen.

In den erläuternden Anmerkungen sind diese in ihre Untergattungen zerlegt und so genau bestimmt, dass dem Statistiker kaum Zweifel aufkommen können.

Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt hat dieses namentliche Güterverzeichnis nebst den erläuternden Anmerkungen in einer Broschüre zusammengefasst und zwar auf gegenüberstehenden Seiten in deutscher und französischer Sprache, was den einzelnen Zollämtern bei der Anfertigung der Statistiken ebenfalls willkommen sein wird.

Ein alphabetischer, gleichfalls zweisprachiger Index zu diesem Verzeichnis ist in Bearbeitung.

Vereinheitlichung der privatrechtlichen Verhältnisse in der Schiffahrt.

Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt erhielt eine Einladung, sich bei der internationalen Konferenz für das Seerecht, die vom 17.—26. Oktober ihre fünfte Tagung in Brüssel abhielt, als Zuhörer vertreten zu lassen.

Das am Schlusse dieser Konferenz aufgestellte Protokoll lautet wie folgt:

„Die Konferenz hat die Begutachtung der Entwürfe zu Konventionen für die Beschränkung der Haftung der Schiffseigner und für Seeschiffshypotheken und Pfandrechte wieder aufgenommen und zwar in der Fassung, die ihnen von ihrer Unterkommission in 1913 gegeben worden war.

Sie hat fernerhin ihre Beratungen auf das Wesen des Konossements ausgedehnt, indem sie sich an die frühere Bearbeitung anlehnte, die im Laufe verschiedener internationaler Tagungen, namentlich solcher der International Law Association (Haager Konferenz), der Internationalen Schiffahrtskonferenz zu London und der XIII. Tagung des Comité Maritime International aufgenommen worden waren.

In diesen drei Fragen haben die unterzeichneten Vertreter unter Hinweis auf die Protokolle der Konferenz beschlossen, ihren Regierungen vorzuschlagen, die drei folgenden Entwürfe als Unterlage für die Konventionen, deren endgültiger Text im Laufe einer nächsten Tagung, oder aber auf dem üblichen diplomatischen Weg festgesetzt werden soll, zu benutzen."

Der Entwurf, der die Beschränkung der Haftung der Seeschiffseigner betrifft, hat, wie es scheint, keine wesentlichen Abänderungen erfahren.

Nach der Grundidee des Systems besteht die Wahl zwischen zwei Möglichkeiten: einerseits der Wert des Schiffes, der Fracht und des Zubehörs nach dem Unfall oder am Reiseziel (Kontinentales System) oder: die pauschale Ablösung mit L 8.— per ausgemessene Tonne des Schiffes (Britisches System).

Während dieser Tagung ist eine ziemlich wichtige Änderung an einer dieser Möglichkeiten vorgenommen worden. Der Wert der Fracht ist pauschal und für alle Fälle auf 10% des Schiffswertes bei Antritt der Reise festgesetzt worden. Die solidarische Haftung für durch Verschulden oder durch Fahrlässigkeit einer der im Dienste des Schiffes stehenden Personen herbeigeführte Todesfälle oder Körperverletzungen sind von L 7.— auf L 8.— per ausgemessene Tonne des Schiffes heraufgesetzt worden.

Es ist bestimmt worden, dass die Währungs-Einheiten, die in der Konvention erwähnt sind, als Goldwährung aufzufassen sind.

Der das Pfandrecht und die Hypotheken betreffende Entwurf scheint hingegen eine wesentliche Abänderung erfahren zu haben. Der aus den Arbeiten dieser Tagung hervorgegangene umgearbeitete Entwurf unterscheidet zwei Arten von Pfandrechten: solche Vorrechte, welche vor Hypotheken rangieren und solche, die letzteren nachstehen.

Die Vorrechte, die den Hypotheken voranstehen, sind in Zukunft mit Rücksicht auf die Kreditwürdigkeit der Seeschiffahrt auf 4 Kategorien beschränkt:

1. Gerichtskosten; Hafengebühren etc.
2. Schulden, die den Heuerverpflichtungen gegenüber Personen im Dienste des Schiffes entstammen.
3. Vergütungen für Rettungsarbeiten und Beistand und Beitrag des Schiffes in kleiner Haverei.
4. Infolge von Zusammenstoss oder eines andern Unfalles schuldiger Schadenersatz.

Der frühere Entwurf sah ausser diesen vier Kategorien noch eine fünfte vor, nämlich die Verbindlichkeiten, die Abmachungen oder Rechtsgeschäften entstammen, die der Kapitän ausserhalb des Heimatshafens in einem wirklichen Bedürfnis zur Erhaltung des Schiffes oder zur Fortsetzung der Reise abgeschlossen hat.

Der neue Entwurf sieht gleichfalls ein Vorrecht für die aus den Konnossementen erwachsenen Forderungen vor. Damit lehnt er sich an die deutsche Gesetzgebung an. Diese beiden Kategorien rangieren jedoch, wie oben gesagt, hinter den Hypotheken.

Die beiden von uns erwähnten Entwürfe sind schon während mehrerer Tagungen Gegenstand längerer Verhandlungen gewesen und können jetzt, wenigstens was die europäischen Staaten anbelangt, als abgeschlossen gelten.

Die Konferenz hat sich ausserdem damit beschäftigt, die Grundlagen zu einer internationalen Konvention für die Vereinheitlichung gewisser Regeln im Konnossementswesen zu legen.

Die Regeln stehen unter dem Einfluss der unsern Lesern bekannten Hague Rules.

Das System beruht, kurz gesagt, auf der Verpflichtung für den Frachtführer:

1. Bei Antritt der Reise das Nötige zu veranlassen, um das Schiff gut in Stand zu setzen;
2. der Ladung die nötige Sorgfalt angedeihen zu lassen (management of the cargo) und
3. ein Konnossement auszuhändigen, das die bestimmte Bezeichnung der Ware, ihre Menge oder ihr Gewicht, sowie deren Zustand und Beschaffenheit genau wiedergibt.

Hingegen ist der Frachtführer von Rechtswegen von den Verfehlungen seiner Stellvertreter bei der Verwaltung und Führung des Schiffes entlastet (management of the ship).

Die drei Konventionen, von denen wir notgedrungen einen nur sehr kurzen und unvollständigen Auszug bringen konnten, besitzen ein gemeinsames Band. Wenn einerseits der Frachtführer seinen Vorteil darin erblickt, durch die Verminderung der Vorrechte über die Hypotheken seine Verantwortung vermindert, jedoch seinen Kredit erhöht zu sehen, so haben andererseits die Verlader und Empfänger einen Vorteil davon, den Wert des Konnossements in seiner Eigenschaft als verhandelbaren Urkunde gestärkt zu sehen.

Die oben erwähnten Konventionen beziehen sich nur auf Seeschiffe und bieten deshalb kein direktes grosses Interesse für die Schiffahrt oberhalb Rotterdam. Man kann ihnen aber einen hohen Wert als sachgemässer Unterlage für eine eventuelle Vereinheitlichung des rheinischen Privatrechts nicht absprechen, da sie das Ergebnis langwieriger Versuche zu einer Verständigung und gegenseitigem Entgegenkommen zwischen denjenigen Nationen bilden, die hauptsächlich an Seeschiffahrtsfragen Interesse haben. Unter diesen Nationen befinden sich auch, mit Ausnahme der Schweiz, alle an der Rheinschiffahrt am meisten beteiligten.

Sitzungen der Rhein-Zentralkommission.

Die Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt hat vom 1.—14. Dezember 1922 an ihrem Sitze (Palais du Rhin, Strassburg) ihre zweite Tagung für 1922 abgehalten.

Im Laufe dieser Tagung hat sie hauptsächlich über folgende Punkte verhandelt:

Monatliche Statistik.

Es ist bekannt, dass die Zentral-Kommission auf Grund der Brüsseler Konvention ein internationales, namentliches Güterverzeichnis zur Vereinheitlichung der Zollstatistik ausgearbeitet hat. Sie wurde in dieser Arbeit unterstützt durch die Herren Saeger, Oberregierungsrat beim statistischen Reichsamt (Deutschland); van der Cruyssen, Generaldirektor der Zollämter, und Campen, Generaldirektor der Handelsstatistik (Belgien); Berninger, Direktor des Handels und der Industrie von Elsass und Lothringen (Frankreich) und Claessens, Administrator des Zentral-Bureaus der Statistik (Niederlande).

Das neue namentliche Güterverzeichnis wird von 1923 an zur Aufstellung der Jahresstatistik des Rheinverkehrs dienen, welche die Zentral-Kommission in ihrem Jahresbericht veröffentlicht.

Die Kommission hat erwogen, ob es zweckmässig sei, ausserdem in ihren Publikationsorganen eine monatliche Statistik erscheinen zu lassen; sie ist jedoch zu der Ansicht gekommen, die Untersuchung dieser Frage sei zu verschieben, bis die für die Anfertigung des Jahresberichtes aufgestellten Richtlinien in die Praxis umgesetzt sind, was ermöglicht, deren Wert beurteilen zu können.

Jahresbericht.

Die Kommission hat den von dem hessischen Bevollmächtigten Staatsrat Koch ausgearbeiteten Text des Jahresberichts für 1921 gutgeheissen. Dieser Jahresbericht wird bald erscheinen. Hierdurch ist die Verzögerung in der Veröffentlichung der Jahresberichte, die durch den Krieg entstanden war, wieder eingeholt.

Um die Verbreitung der Jahresberichte möglichst zu erleichtern, ist der Verkaufspreis für 1921 auf 7,50 französische Franken, für die früheren Jahrgänge auf 5 französ. Franken festgesetzt worden.

Publikations-Organe.

Die Kommission hat folgende Zeitschriften hierzu bestimmt:

Der Rhein (Duisburg-Ruhrort);
La Navigation du Rhin (Strassburg);
Economisch-Statistische Berichte (Rotterdam);
Schweizerische Wasserwirtschaft (Zürich);
Bulletin Technique de la Suisse Romande (Vevey).

Völkerbund.

Die Zentral-Kommission, welche von den Arbeiten, die die Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit des Völkerbundes, bei welcher sie vertreten ist, im Laufe des Vorjahres erledigte, Kenntnis genommen, hat den Wunsch ausgesprochen, es möchten die zuständigen Organe beim Völkerbund die geeigneten Mittel untersuchen, um das Zusammenarbeiten der Schiffahrt und der Eisenbahnen sicherzustellen.

Gleichwertige Wasserstände und Vorbereitung auf eine technische Studienreise.

Es ist bekannt, dass laut Artikel 31 der Mannheimer Akte „Strombefahrungen von Zeit zu Zeit durch Wasserbau-Techniker der vertretenen Staaten vorgenommen werden sollen, um die Beschaffenheit des Stromes zu untersuchen". Die letzte Befahrung dieser Art hat 1908 stattgefunden. Die Kommission befasst sich damit, eine dieser periodischen Befahrungen vorzubereiten, der Zeitpunkt ist jedoch noch nicht festgesetzt. Im Hinblick auf die Vorbereitung zu dieser Fahrt hat sich das Bureau der Kommission, das zu diesem Zwecke hauptsächlich von Herrn Jolles, Bevollmächtigtem der Niederlande, unterstützt wird, mit den zuständigen Behörden der Uferstaaten in Verbindung gesetzt, vor allem mit der Landesanstalt für Gewässerkunde in Berlin, die damit beauftragt ist, die Mitteilungen über die gleichwertigen Wasserstände zu sammeln und deren Revision vorzubereiten.

Vereinheitlichung der privatrechtlichen Verhältnisse in der Flußschiffahrt.

Es ist der Beschluss gefasst worden, dass jede der Delegationen eines ihrer Mitglieder oder eine geeignete Persönlichkeit für ein Komite bezeichnen solle, das die Vorstudien zur Vereinheitlichung der privatrechtlichen Verhältnisse auf dem Rhein fortsetzen wird. Zunächst sollen die Immatrikuations- und die Hlypothekenfragen untersucht werden.

Die Bevollmächtigten der Deutschen Staaten haben erklärt, die Ansichten ihrer Regierungen über diesen Punkt vorbehalten zu müsse.

Pässe für Schiffer.

Die Zentral-Kommission hat seit ihrer Wiederherstellung fortgefahren, sich mit dieser Angelegenheit zu beschäftigen. Es ist bekannt, dass die niederländische und die schweizerische Regierung seitdem jegliche Gebühr für das Visum auf Schifferpässen abgeschafft haben. Die belgische und die französische Regierung haben sich bereit erklärt, im Gegenseitigkeitsverhältnis die Gebührenfreiheit zu gewähren. Die deutsche Regierung will im Gegenseitigkeitsverhältnis die Gebühren für das Visum auf die Hälfte ermässigen.

Die Kommission hat von dem Vorschlag Kenntnis genommen, die Schifferpässe durch die Patente und die Dienstbücher zu ersetzen. Sie wird die Untersuchung dieser Angelegenheit bei ihrer nächsten Tagung fortsetzen.

Eichung der Fahrzeuge.

Auf Grund einer Anregung der Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit hat die Zentral-Kommission ihr Bureau, das zu diesem Zwecke von einem technischen Komite unterstützt wird, beauftragt, die Materialien zu sammeln, die einer eventuellen Ausdehnung der in Kraft befindlichen internationalen Vorschriften in der Eichungsfrage als Unterlage dienen könnten. Es ist beschlossen worden, dass das technische Komite gleichzeitig die Immatrikulationsfrage vom behördlichen Standpunkt aus untersuchen solle.

Ausbau des Rheines zwischen Basel und Strassburg.

Die Zentral-Kommission ist von den französischen und schweizerischen Delegationen verständigt worden, in wieweit den Beschlüssen, die sie in ihrer April-Tagung über den Ausbau des Rheins zwischen Basel und Strassburg gefasst hatte, Rechnung getragen worden ist.

Schifferpatente.

Die Kommission hat über den Bericht diskutiert, der ihr von dem Komite, das mit der Bearbeitung dieser Frage beauftragt war, eingereicht worden ist. Die französische Delegation hatte ihr vorgeschlagen, zur Erlangung des Rheinschiffer-Patentes solchen Bewerbern Erleichterungen zu gewähren, die mit Erfolg den Unterricht auf einer schwimmenden Schifferschule absolviert hätten, die man in Frankreich auf dem Rhein zwecks Ausbildung eines Personals von Rheinschiffern einzurichten gedenkt. Dieser Vorschlag, der im Kreise der Zentral-Kommission keinen Widerspruch fand, hat diese dazu geführt, eine vollständige Umarbeitung der Bestimmungen in dieser Angelegenheit ins Auge zu fassen.

General-Konventionen.

Es war in der Veröffentlichung vom 13. Oktober 1922 gesagt worden, dass die Zentral-Kommission in ihrer Dezember-Tagung wahrscheinlich die Einführung der General-Konvention für ein internationales Verwaltungssystem für die Wasserstrassen auf dem Rhein besprechen werde, das im letzten Jahre gelegentlich der Konferenz zu Barcelona aufgestellt worden ist. Verschiedene Umstände haben die Kommission daran gehindert, im Laufe dieser Tagung diesen Meinungsaustausch vorzunehmen. Dies wird bei Beginn der nächsten Tagung geschehen.

Baggerungen im Niederrhein.

Es waren Klagen vorgebracht worden über die ungünstige Wirkung, welche Baggerungen, die zur Kiesgewinnung vorgenommen wurden, auf den Zustand des Flussbettes ausgeübt hätten.

Wie es in den Veröffentlichungen vom 18. November 1922 gesagt war, ist ein technisches Komite am 28. November zusammengetreten, um sich mit dieser Angelegenheit zu beschäftigen. Den Vorsitz führte Herr Berninger, Bevollmächtigter von Frankreich.

Auf Grund des Berichtes dieses Komites hat die Zentral-Kommission folgenden Beschluss gefasst:

1. Es soll verhindert werden, den Sand, der sich bei Baggerungen ergibt, in das Niederwasser-Bett des Flusses zurücklaufen zu lassen, selbst wenn dies nur dadurch erreicht werden könnte, dass es auf dem Rhein verboten wird, sich solcher Gerätschaften zu bedienen, die dazu dienen könnten, Sand und Kies zu trennen.

2. Es erscheint wünschenswert, nach und nach zu einer Verminderung, und wenn möglich zu der gänzlichen Abschaffung der Baggerungen im Niederwasser-Bett des deutschen Niederrheins zu gelangen.

Dienst der Wahrschauer.

Der Herr Oberpräsident der preussischen Rheinprovinz, Chef der Rheinstrombauverwaltung, hatte durch seine Verordnung vom 7. Juli 1922 den Gebührensatz für die Wahrschauer erhöht. Die Kommission hat hierzu folgenden Beschluss gefasst:

Die Kommission will zur Zeit die Bedingungen, unter denen Verordnungen über Gebührensätze für der Schifffahrt geleistete Dienste erlassen werden dürfen, nicht festsetzen, und macht hierzu ihren Vorbehalt. Sie zieht anderseits in Betracht, dass in dem vorliegenden Falle die Verordnung des Herrn Oberpräsidenten der preussischen Rheinprovinz vom 7. Juli 1922 nur den Zweck und auch nur den Erfolg gehabt hat, den bestehenden Gebührensatz für die Wahrschauer der Entwertung der deutschen Währungseinheit anzupassen, und erhebt deshalb gegen die Anwendung der Verordnung keinen Einwand.

Gleichmässige Kilometereinteilung.

Die Zentral-Kommission hat nach einem Meinungsaustausch über die Vor- und Nachteile einer Vereinheitlichung der Kilometereinteilung des Rheins beschlossen, diese Frage bis zu ihrer nächsten Tagung aufzuschieben

Statistische Gebühren, die auf französischem Hoheitsgebiet erhoben werden.

Die französischen Behörden erheben eine statistiche Gebühr auf Transitgütern, die in einem Rheinhafen vom Schiff auf Waggon oder umgekehrt geladen oder gelöscht werden. Da die Rechtmässigkeit dieser Gebühren bestritten worden ist, wurde der Beschluss gefasst, an der nächsten Tagung diese Anlegenheit, die unterdessen untersucht werden soll, zu erörtern.

Bau der Brücke Duisburg-Hochfeld.

Die Kommission hat von den Schritten, die von den deutschen Behörden zur Wiederaufnahme der Arbeiten getroffen worden sind, Kenntnis genommen.

Arbeiten am Bingerloch.

Es waren Befürchtungen ausgesprochen worden über die Folgen, die diese Arbeiten auf den Zustand des Flusses oberhalb des Bingerloches ausüben könnten.

Die Kommission hat die Erklärungen der Delegation der deutschen Staaten entgegengenommen, nach denen der Wasserstand oberhalb des Bingerlochs keine Veränderung erfahren soll.

Beziehungen zu der Interalliierten Rheinland-Kommission für die rheinischen Gebiete.

Die Zentral-Kommission hat in einer Sitzung, bei der die Rheinland-Kommission durch einen ihrer Kommissare, den Baron Rolin Jacquemeyns, Kommissar für Belgien, Präsidenten des Verkehrskomites der H. C. I. T. R. vertreten war, einige Fragen untersucht, die durch die Besetzung entstanden sind. Die beiden internationalen Körperschaften bemühen sich, diese gemeinschaftlich auf eine zufriedenstellende Weise zu erledigen.

Hydrometrischer Dienst.

Das permanente Komite für hydrometrische Studien hat sich, wie es in der Veröffentlichung vom 18. November 1922 gesagt war, am 29. November versammelt, um seine Arbeiten über Voraussage der Rheinwasserstände fortzusetzen.

Den Vorsitz dieses Komites führte Herr Royers, Bevollmächtigter Belgiens.

Die Kommission hat von dem von diesem Herrn vorgelegten Bericht Kenntnis genommen. Sie hat sich vorbehalten, sich gegebenen Falles später je nach den erzielten Ergebnissen über den Wert der vorgeschlagenen Arbeitsmethode auszusprechen. Das permanente Komite wird vor der nächsten Tagung aufs neue zusammentreten.

Unfälle bei der Düsseldorfer Brücke, der Germersheimer Brücke, bei der Einfahrt zum Strassburger Hafen usw.

Die Kommission hat von den gesammelten Berichten und von eingelaufenen Klagen über verschiedene Unfälle Kenntnis genommen.

Prozesse.

Die Kommission hat über die Berufungen entschieden, die bei ihr gegen Urteile der Rheinschiffahrtsgerichte eingelegt worden waren

Nächste Tagung.

Die nächste Tagung ist auf den 4. April 1923 am Sitze der Kommission, Palais du Rhin, Strassburg, festgesetzt worden.

Sind elektrische Leitungen Mobilien oder Immobilien?

(Aus dem Bundesgericht.)

Das Bundesgericht hat die Frage einmal vor dem Inkrafttreten des schweizerischen Zivilgesetzes in letzterem Sinne beantwortet (B. G. E. Bd. 30, Abt. 1, S. 648) und dabei ausgeführt, es entspreche auch durchaus anerkannten allgemeinen Rechtsgrundsätzen, „wenn solchen mit Grund und Boden oder mit Gebäuden fest und dauernd verbundenen Einrichtungen Immobiliarqualität verliehen wird". In einem der letzten Urteile der staatsrechtlichen Abteilung des Bundesgerichts ist die Frage in gleichem Sinne gelöst worden. Rekurrentin waren die Bernischen Kraftwerke, die vom Verwaltungsgericht des Kantons Bern zu einem Beitrag an die Kosten der Eindämmung der Simme gegenüber der Gemeinde Wimmis verurteilt worden waren. Die Starkstromleitung der Bernischen Kraftwerke durchzieht nämlich das Gebiet der Gemeinde in der Nähe des Flusses; nach dem bernischen Wasserbaupolizeigesetz von 1857 sind alle beteiligten Grundeigentümer zur Beitragsleistung an die Kosten solcher Arbeiten verpflichtet, und sowohl die Gemeinde Wimmis, als das von ihr angerufene Verwaltungsgericht stellten sich auf den Boden, dass der Starkstromleitung der Charakter eines Grundstückes zukomme. Gegen diese Auffassung richtete sich der staatsrechtliche Rekurs der Kraftwerke.

Das Bundesgericht hat indessen an dem früher eingenommenen Standpunkt festgehalten und ausgeführt, dass dieser durch das Zivilgesetzbuch noch bekräftigt werde. Gemäss Art. 667 Z. G. B. umfasst das Grundeigentum unter Vorbehalt der gesetzlichen Schranken „alle Bauten und Pflanzen sowie die Quellen". Die Stangen der elektrischen Leitungen sind sehr schwer, häufig in Eisenkonstruktion ausgeführt und sind sehr fest im Boden verankert oder sogar mit Fundamenten versehen; es erscheint daher durchaus angebracht, sie als Immobilien zu behandeln, ebenso die mit diesen Trägern fest verbundenen Drähte und Isolatoren der Leitung. Nach Art. 676 Z. G. B. sind sodann derartige Leitungen, die sich auf fremdem Grund und Boden befinden, Eigentum des Werkes, dem die Leitung dient. Die Bernischen Kraftwerke haben sonach in der Tat die Stellung eines Grundeigentümers bezüglich dieser Starkstromleitung; da sie anderseits am Schutz der Leitung gegen Überschwemmungen ein Interesse haben und das kantonale Wasserbaupolizeigesetz eine Beitragspflicht der „beteiligten Grundeigentümer" vorsieht, kann in dem angefochtenen verwaltungsgerichtlichen Urteil nicht eine willkürliche Auslegung des Gesetzes liegen. Die in diesem Entscheid vertretene Auslegung erscheint sogar als die einzig richtige. Der staatsrechtliche Rekurs der Bernischen Kraftwerke wurde daher einstimmig als unbegründet abgewiesen.

Der elektrische Eisenbahnbetrieb in Deutschland.

Von W. Wechmann,

Oberregierungsbaurat im Reichsverkehrsministerium.

Die Deutsche Reichsbahn betreibt ihre Fernzüge im wesentlichen mit Dampflokomotiven. Von der gesamten Streckenlänge, die etwa 53,500 km beträgt, sind zwar gegenwärtig erst 439 km in elektrischem Betrieb; doch werden zurzeit noch 816 km elektrisch ausgebaut, nach deren Fertigstellung also 1255 km, das sind etwa 2,4% der gesamten Streckenlänge, elektrisch befahren werden. Die Elektrifizierung weiterer Strecken ist geplant. Die zurzeit elektrisch betriebenen Fernzugstrecken verteilen sich zunächst noch auf fünf getrennte Gebiete. Es sind dies erstens die Wiesentalbahn von Basel nach Zell an den Abhängen des südlichen Schwarzwaldes mit ihrer Zweiglinie Schopfheim-Säckingen; zweitens der deutsche Teil der Mittenwaldbahn Garmisch-Partenkirchen-Mittenwald-Reichsgrenze nebst der Strecke Garmisch-Griesen; drittens die Reichenhaller Gruppe Salzburg-Freilassing-Bad Reichenhall-Berchtesgaden nebst Schellenberg-Berchtesgaden-Königsee; viertens die Flachlandstrecken im mitteldeutschen Braunkohlenbezirk Halle-Leipzig, Wahren-Engelsdorf und Leipzig-Dessau; fünftens die schlesischen Gebirgsbahnen Lauban-Königszelt, Nieder-Salzbrunn-Halbstadt, Ruhbank-Liebau. Im elektrischen Ausbau begriffen sind die von München nach Süden und Südosten verlaufenden Strecken nach Garmisch, Bad Tölz, Bayr. Zell, Kufstein und Freilassing, so dass in kurzer Zeit der ganze Südosten von Bayern elektrisch betrieben sein wird. Auch die Strecke München-Regensburg, die einen Teil der Durchgangslinie München-Leipzig-Berlin bildet, ist im Ausbau begriffen. Ein anderer, wenn auch kleiner Teil dieser Linie, die Strecke Leipzig-Bitterfeld, wird bereits elektrisch betrieben. Eine Erweiterung des elektrischen Betriebes zwischen Halle-Leipzig und Magdeburg ist ebenfalls vorgesehen und zum Teil in Ausführung. Die schlesischen Bahnen werden zurzeit bis Görlitz elektrisch ausgebaut. Die den Riesengebirgskamm überschreitende Bahn Hirschberg-Schreiberhau-Grünthal wartet nur noch auf die Lieferung der elektrischen Lokomotiven. Auf allen diesen Fernstrecken, ausgenommen die Nebenbahn Schellenberg-Königssee, dient zum Zugbetrieb Einphasen-Wechselstrom mit der Frequenz $16^2/_3$ Perioden in der Sekunde, der in einer Fahrleitung mit einer Spannung von 15,000 kV den Lokomotiven zugeführt wird. Die gleiche Stromart ist auch von Österreich, Schweden und der Schweiz für Fernbahnen gewählt worden.

Selbstverständlich richtet die Reichsbahn nur auf solchen Strecken die elektrische Zugförderung ein, wo unzweifelhaft ihre Überlegenheit dem Dampfbetrieb gegenüber zu erwarten ist. Die Überlegenheit steht in drei Fällen fest:

1. Wenn die Jahresbetriebskosten der elektrischen Zugförderung geringer ausfallen als die einer gleichwertigen Dampfzugförderung, oder

2. wenn volkswirtschaftlich wertvolle Bodenschätze, die den Reichtum des Landes verkörpern, wie vor allem die Steinkohle, eingespart werden können und nicht mehr wie bei dem Damfbetrieb vergeudet werden oder

3. wenn durch die Einführung der elektrischen Betriebsweise ohne kostspielige Vermehrung der Gleise die Leistungsfähigkeit der Bahn erheblich gesteigert wird.

Die Erfahrungen in Schlesien und an andern Stellen haben die bemerkenswerte Tatsache ergeben, dass der elektrische Betrieb bereits bei mittelmässiger Belastung des Kraftwerks nur rund 60% der beim gleichwertigen Dampfbetrieb benötigten Kohle, auf gleichen Wärmeinhalt bezogen, verbraucht. Dies bedeutet schon jetzt eine erhebliche und erwünschte Entlastung des Steinkohlenbedarfs. In jedem Fall kann hochwertige Steinkohle gespart werden. So werden im Kraftwerk Mittelsteine der schlesischen Gebirgsbahnen eine geringwertige für Dampflokomotiven ungeeignete Steinkohle,