Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie**

Band (Jahr): **29 (1937)**

Heft 3-4

PDF erstellt am: **25.05.2024**

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

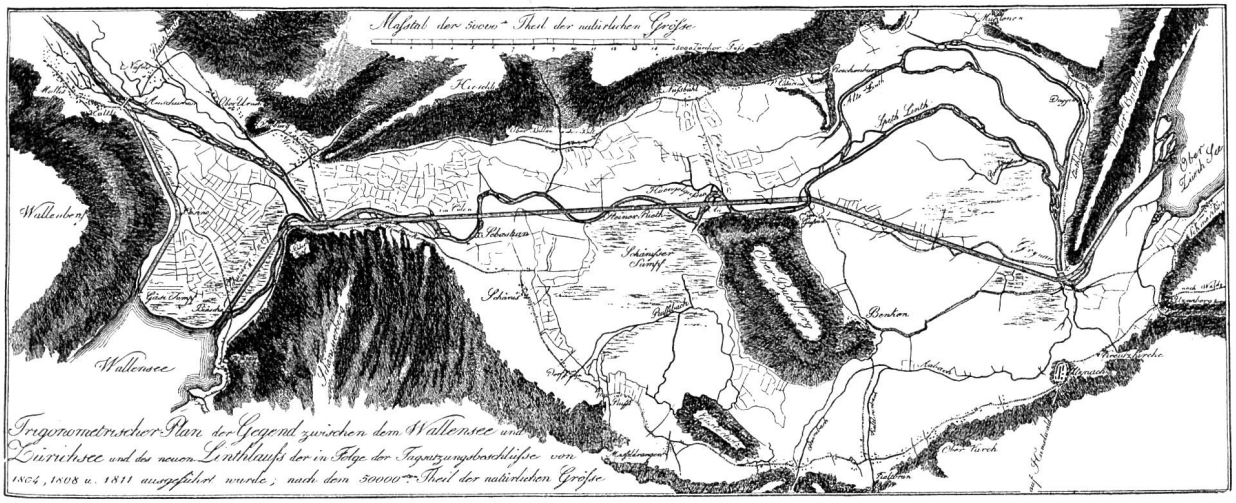

Abb. 9 Trigonometrischer Plan der Gegend zwischen dem Walensee und dem Zürichsee mit dem Linth-Kanal gemäss Tagsatzungsbeschlüssen von 1804, 1808 und 1811.

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission, Nr. 56 vom März/April 1937

Bericht über die Tagung der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt. November 1936.

Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt hielt ihre Herbsttagung 1936 in Strassburg vom 12. bis 18. November unter Vorsitz des ausserordentlichen Gesandten, Herrn Jean Gout, ab.

Berufungen an die Kommission.

Die Kommission trat als Berufungsgericht zusammen und verkündete als solches in Zivilsachen wegen Unfällen auf dem Rhein sechs Urteile.

Ausbau des Rheins zwischen Strassburg und Basel.

Die Kommission nahm die Erklärung der schweizerischen Abordnung über die Regulierungsarbeiten zwischen Istein und Strassburg-Kehl zur Kenntnis. Nach dieser Erklärung sind die Arbeiten des zweiten Ausbaus auf der ganzen Regulierungsstrecke von km 8 bad. bis km 125 bad. seit 1. April 1936 in der Ausführung begriffen. Die Arbeiten mussten während des Juli und August wegen hohen Wasserstandes unterbrochen werden, doch hatte dieses langandauernde Hochwasser den Vorteil, dass das Flussbett schnell verändert und die Bildung der Fahrrinne begünstigt wurde. Zur Zeit hat der Talweg die im Entwurf vorgesehene Richtung auf der ganzen Strecke Kehl-Istein erreicht. Die beabsichtigte Tiefe von 2 m ist bis auf einige Stellen, an denen der Unterschied übrigens unbedeutend ist, ebenfalls verwirklicht worden. Die Breite der Fahrrinne ist überall verbessert worden. Die Art, wie die Arbeiten ausgeführt wurden, hat zu guten Ergebnissen geführt, so dass man den Fortgang des Regulierungswerkes mit den grössten Hoffnungen entgegensehen kann.

Hebung der Strassburg-Kehler Brücken und Beseitigung der Hüninger Brücke.

Zur Hebung der Strassburg-Kehler Brücken und Beseitigung der Eisenbahnbrücke bei Hüningen erklärte die französische Abordnung, nachdem das Abkommen vom 6. November 1934 durch die Bevollmächtigten Frankreichs und Deutschlands unterzeichnet worden sei,[1] sei unter dem 13. August 1936 ein Gesetz erlassen worden, das den Präsidenten der Republik zur Ratifikation des Abkommens ermächtigte. Der Austausch der Ratifikationsurkunden hat zu Paris am 4. November 1936 stattgefunden, und das Abkommen ist gemäss den Bestimmungen seines Artikels 7 am gleichen Tage in Kraft getreten.

Ueber den geplanten Gang der Arbeiten hat die französische Abordnung folgende ungefähre Angaben gemacht:

Für die Strassenbrücke wird die Ausschreibung der Arbeiten wahrscheinlich im Dezember 1936 erfolgen. Wenn deren Ergebnis im März feststeht, kann, wie zu hoffen ist, die Entscheidung im Einvernehmen mit den deutschen Behörden im April 1937 getroffen werden. Kommt dieses Einvernehmen sowohl über die technischen Einzelheiten wie über den Zeitpunkt der Ausführung der Arbeiten zustande, so könnte sich die Kommission mit der Angelegenheit noch im April befassen, und die Arbeiten würden im Mai beginnen. Sie werden etwa sechs Monate dauern und gegen Ende des Jahres 1937 beendet sein.

Bei der Eisenbahnbrücke sind die Fristen für die vorbereitenden Arbeiten etwa die gleichen, die Ausführung wird sich aber mindestens über zwei Jahre erstrecken.

Was schliesslich die Beseitigung der Hüninger Brücke anlangt, hofft man die Arbeiten im Jahre 1937 durchführen zu können.

Die deutsche Abordnung hat erklärt, dass deutscherseits die Vorarbeiten genügend weit gediehen seien und die Arbeiten zur Hebung der Eisenbahnbrücke Strassburg-Kehl am 1. Januar 1938 beginnen können. Die beiden Uferverwaltungen werden sich über die Einzelheiten der Ausführung miteinander ins Benehmen setzen.

[1] Anm. d. Sekr.: vgl. das Januarheft 1936, S. 1.

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

Wie man sich erinnern wird, hat die Kommission im April 1934[1] an den Bestimmungen über die Beförderung ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rhein einige Aenderungen vorgenommen, die am 1. August 1934 in Kraft getreten sind; zugleich hatte die Kommission ausgesprochen, dass sich eine Ueberprüfung dieser Bestimmungen nach Ablauf von zwei Jahren auf Grund der inzwischen gewonnenen Erfahrungen empfehle.

Nachdem die niederländische Abordnung auf Grund dieses Beschlusses einige Aenderungen der im Jahre 1934 ausgearbeiteten Bestimmungen vorgeschlagen hat, hat die Kommission den Bericht eines Ausschusses, der unter Vorsitz des niederländischen Bevollmächtigten, Herrn Schlingemann, tagte, angehört und darauf folgende Aenderungen des § 2, Ziffer IV, 2. und 6. der Bestimmungen beschlossen:

§ 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. . . . . .

2. Die Behälter müssen die deutliche und dauerhafte Aufschrift tragen: «Ferrosilizium» oder «Mangansilizium» oder «Ferrosiliziumlegierung» und danach die Worte: «Giftig! Vor Nässe bewahren! Nicht stürzen!». Die Aufschrift muss in den Sprachen der Länder abgefasst sein, in denen das Schiff verkehrt.

Die Aufschrift kann den Gehalt an Silizium angeben. Ausserdem darf die Handelsbezeichnung hinzugefügt werden.

3. . . . . .

4. . . . . .

5. . . . . .

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 sowie die Dichtigkeit der Kofferdämme festgestellt werden kann. Eine kurzgefasste Gebrauchsanweisung dieser Mittel muss an Bord sein.

Diese Bestimmungen sollen am 1. April 1937 in Kraft treten.

Anweisung zur Festsetzung der Mindestbemannung.

An der Anweisung zur Festsetzung der Mindestbemannung hat die Zentralkommission wichtige Aenderungen vorgenommen.

I.: Satz 1 von I. ist wie folgt geändert:

«Diese Anweisung findet nur auf Schiffe Anwendung, die auf dem Rhein oberhalb der Spijkschen Fähre» (statt «oberhalb der Duisburg-Hochfelder Brücke») «verkehren».

II.: In II wird zwischen Absatz 2 und 3 folgender neuer Absatz eingefügt:

«Ist der Schiffsjunge nach Massgabe der Tabelle unter III A der einzige männliche Gehilfe des Schiffsführers, so muss er mindestens 16 Jahre alt und mindestens zwei Jahre zur See oder auf einem Fluss als Angehöriger der Deckmannschaft gefahren sein.»

Als II a wird hinzugefügt:

«Wenn unterhalb der Duisburg-Hochfelder Brücke eine Frau nach Massgabe der Tabelle unter III A einen Schiffsjungen ersetzt, muss sie

a) zur Familie des Schiffers gehören (Frau, Schwester, Tochter),

b) schiffahrtskundig sein,

c) mindestens 20 Jahre alt und körperlich geeignet sein.

Es muss seitens der zuständigen Behörden des Landes, dessen Staatsangehörigkeit die Frau besitzt, eine Bescheinigung darüber ausgestellt sein, dass die vorgenannten Bedingungen erfüllt sind. Diese Bescheinigung muss sich ständig an Bord befinden.

Auf Fahrzeugen bis 300 Tonnen Tragfähigkeit (gemessen bei einer Eintauchung von 1,90 m) kann der Schiffsjunge stets durch eine Frau ersetzt werden.»

VI.: In VI wird als letzter Absatz hinzugefügt:

«Auf Fahrzeugen bis zu 300 Tonnen Tragfähigkeit (gemessen bei einer Eintauchung von 1,90 m) kann unterhalb der Duisburg-Hochfelder Brücke der Matrose durch eine Frau ersetzt werden, bei der die unter II a Buchstabe a, b und c erwähnten Bedingungen erfüllt und, wie dort vorgesehen, durch eine Bescheinigung festgestellt sind, die sich ständig an Bord befinden muss. Diese Frau muss ferner mit der Handhabung des Motors so weit vertraut sein, dass sie ihn in Notfällen anlassen und abstellen kann.»

Infolge dieser Aenderung erhält die Tabelle III A in der Anweisung zur Festsetzung der Mindestbemannung eine neue Fassung (siehe Tabelle am Schluss).

Diese Aenderungen treten am 1. März 1937 in Kraft.

Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe.

Die Kommission war der Ansicht, dass die Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe nicht mehr den heutigen Bedingungen der Schiffahrt entspreche. Sie hat den Ausschuss zur Neufassung der Rheinschiffahrtspolizeiordnung beauftragt, eine grundlegende Neufassung der Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe vorzubereiten.

Vereinheitlichung der Verkehrsstatistiken.

Die Kommission hat auf dem Schriftwege unter dem 19. Oktober 1936 folgenden Beschluss gefasst:

«Das am 22. April 1936 grundsätzlich angenommene Güterverzeichnis für die Statistik des Rheinverkehrs soll am 1. Januar 1937 in Kraft gesetzt werden.»

Dieses Güterverzeichnis wird demnächst als Broschüre erscheinen.

Zeitpunkt der nächsten Tagung.

Die nächste Tagung der Kommission beginnt am 6. April 1937 um 16 Uhr 30.

[1] Anm. d. Sekr.: Siehe das Maiheft 1934, S. 59.

A. Schiffe ohne eigene Triebkraft

Tragfähigkeit in Tonnen	Schiffe, die *mit* mechanischen Hilfsmitteln zur Handhabung der schweren Anker und der Schleppstränge, sowie zum Anholen und Absetzen der Schiffe ausgerüstet sind.		Schiffe, die *nicht* mit mechanischen Hilfsmitteln zur Handhabung der schweren Anker und der Schleppstränge, sowie zum Anholen und Absetzen der Schiffe ausgerüstet sind.	
	oberhalb der Duisburg-Hochfelder Brücke	unterhalb der Duisburg-Hochfelder Brücke	oberhalb der Duisburg-Hochfelder Brücke	unterhalb der Duisburg-Hochfelder Brücke
15—300*	1 Matrose	1 Schiffsjunge** oder 1 Frau	1 Matrose	1 Schiffsjunge** oder 1 Frau
über 300—500	1 Matrose	1 Matrose oder 2 Schiffsjungen od. 1 Schiffsjunge** und 1 Frau	1 Matrose	1 Matrose oder 2 Schiffsjungen od. 1 Schiffsjunge** und 1 Frau
über 500—750	1 Matrose	1 Matrose oder 2 Schiffsjungen od. 1 Schiffsjunge** und 1 Frau	1 Matrose und 1 Schiffsjunge	1 Matrose und 1 Schiffsjunge oder 1 Matrose und 1 Frau
über 750—1000	1 Matrose und 1 Schiffsjunge	1 Matrose	2 Matrosen	2 Matrosen
über 1000—1500	2 Matrosen	1 Matrose und 1 Schiffsjunge	2 Matrosen und 1 Schiffsjunge	2 Matrosen und 1 Schiffsjunge
über 1500—2500	2 Matrosen und 1 Schiffsjunge	2 Matrosen	3 Matrosen	3 Matrosen
über 2500—3000	3 Matrosen	2 Matrosen und 1 Schiffsjunge	3 Matrosen und 1 Schiffsjunge	3 Matrosen und 1 Schiffsjunge
über 3000	3 Matrosen und 1 Schiffsjunge	3 Matrosen	4 Matrosen	4 Matrosen

* einschl. der Fahrzeuge von über 300 t Höchsttragfähigkeit, wenn ihre Tragfähigkeit, gemessen bei einer Eintauchung von 1,90 m 300 t nicht übersteigt.
** Schiffsjunge, der mindestens 16 Jahre alt und mindestens 2 Jahre zur See oder auf einem Fluss als Angehöriger der Deckmannschaft gefahren ist.

Die revidierte Rheinschiffahrtsakte

Mit der einseitigen Aufhebung der Versailler Flußschiffahrtsbestimmungen hat Deutschland auch von der ersten Kündigungsmöglichkeit des von ihm bereits unterzeichneten *«Modus vivendi»* Gebrauch gemacht. Durch diesen Modus vivendi sollten die hauptsächlichsten Bestimmungen der seit Jahren vorberatenen neuen Rheinschiffahrtsakte vorläufig in Kraft gesetzt werden. Wenn es Deutschland nun in überraschender Weise vorgezogen hat, sich von diesem Rheinpakte abzuwenden, so ist doch kaum anzunehmen, dass es damit auch die ihm bisher selbst am meisten dienende freiheitliche Ordnung der Rheinschiffahrt treffen will. Es scheint daher nicht überholt zu sein, wenn hier kurz über die wichtigsten, zum Teil neuen Bestimmungen des Modus vivendi und seines Anhanges, der in 94 Artikeln redigierten Akte, referiert wird.

Nach dem langen Hin und Her über die Anerkennung Belgiens als Rheinuferstaat und über die Unterstellung der Verbindungsgewässer Rhein-Antwerpen unter die Rheinakte ist diese politische Streitfrage im Abschnitt I *(«Anwendungsbereich»)* aus dem Vertrage herausgenommen worden. Die Verständigung ist Holland und Belgien überlassen. Das für den Kembserkanal eingeführte Schiffahrtsregime ist anerkannt und zugleich auf ähnliche künf-

tige Lösungen ausgedehnt. Durch die Preisgabe des Versailler Vertrages ist nun allerdings das Monopol Frankreichs auf den Bau von Kraftwerken, Schifffahrts- und Bewässerungsanlagen am Oberrhein bis Basel — möglicherweise nicht ohne Konsequenzen für die Schweiz — aufgehoben. Die *«leitenden Grundsätze»* (Abschnitt III) verbürgen erneut, und klarer herausgearbeitet als früher, die Freiheit der Schiffahrt, die Gleichbehandlung der Schiffahrtstreibenden, der Fahrzeuge und des Wasserstrassengutes auch im Verlad, Auslad, Umlad. Dem Rheinverkehr sind die gleichen Vorzüge und Erleichterungen zuerkannt, wie sie von den Ländern allen andern Arten der Beförderung und der Transportwege eingeräumt sind. Der Grundsatz der Abgabefreiheit ist neu und besser verankert. — Im Abschnitt IV *«Zollfragen»* besteht als wichtigste Neuerung der sogen. Reisebegleitschein, der alle Verrichtungen deckt, welchen die Ware im zollgebundenen Verkehr (Lagerungen etc.) bis zu seiner Bestimmung (definitiver Auslad) unterworfen ist. Detailliert geregelt sind die zulässigen Zollförmlichkeiten, wenn die beiden Ufer zum gleichen Zollgebiete gehören. Auf Strecken, wo der Rhein die Grenze bildet, darf der Schiffahrt keinerlei Zollförmlichkeit auferlegt werden. Der Abschnitt V behandelt die *«Schiffahrtspolizei»*. Das Rheinschifferpatent kann nicht mehr bloss den Angehörigen der Rheinuferstaaten, sondern jedermann erteilt werden. Vorgesehen sind einheitlich zu erlassende Spezialordnungen. *«Arbeiten und Anlagen»* (Abschnitt VI). Es ist vergeblich versucht worden, die Verpflichtungen der Staaten etwas konkreter zu fassen. Deren Zustimmung geht nur dahin, die Schifffahrtsstrasse wie bisher innerhalb ihrer Grenzen in guten Zustand zu setzen und darin zu erhalten. Der Betrieb aller Anlagen, Einrichtungen, Dienste ist von den Uferstaaten unentgeltlich zu besorgen. Für zwischenstaatliche Projekte ist nicht mehr die Rhein-Zentralkommission, sondern sind die beteiligten Staaten zuständig. Die Zentralkommission hat sich lediglich mit Anlagen und Arbeiten abzugeben, welche die Schiffahrt hindern könnten. Der Strombesichtigungskommission wurde neu auch das Recht der Antragstellung zu Stromverbesserungen eingeräumt. Abschnitt VII *«Oeffentliche Dienste»* und Gebühren: Monopolstellung eines öffentlichen Dienstes ist untersagt und es darf auch nicht zu dessen Benutzung verpflichtet werden. In Ausnahmefällen unterliegen die entsprechenden Gebühren der Genehmigung der Kommission. *«Häfen»* (Abschnitt VIII) gelten nach wie vor als Bestandteile der Wasserstrasse und sind der Stromakte unterstellt. Vorgeschrieben wird: genügende Ausrüstung, guter Zustand nach Massgabe des Verkehrsbedürfnisses, Gleichbehandlung der Benützer bei Bewilligung von Kaiplätzen, Lager- und Hafeneinrichtungen. Gesonderte Gebühren für die tatsächliche Benutzung der Anlagen, Einrichtungen, Dienste sind gestattet. *«Gerichte»* (Abschnitt IX). Es wird sorgfältig darüber gewacht, dass die Souveränität der Länder nicht in Dingen geschmälert wird, die auf anderem Wege geregelt werden können. Der Gedanke, die Zentralkommission als oberste richterliche Instanz auszubilden, wurde, unter Beibehaltung der bisherigen uferstaatlichen Rheinschiffahrtsgerichte, verworfen. Die Rheinakte betreffende Streitfragen sind zur Vermittlung der Zentralkommission, ev. nachher dem beratenden Verkehrs-Fahrausschusse des Völkerbundes zu unterbreiten (Abschnitt XII, *«Schlussbestimmungen»)*. Als richterliche Instanzen sind ein ad hoc gebildetes Schiedsgericht oder der internationale Gerichtshof im Haag vorgesehen. — Dass ein so umfassendes Vertragswerk der *«Ausnahmebestimmungen»* (Abschnitt X) nicht entbehren kann, ist verständlich (Vorschriften gesundheits- und sicherheitspolizeilicher Art, Fährenverkehr, bleibende Geltung für Kriegszeit). Der Schweiz wurde zuerkannt, im Kriegsfalle von den Signatarstaaten verlangen zu dürfen, dass ihren Verkehrsbelangen bei eintretender Rheinsperre in anderer Weise Rechnung getragen werde. Abschnitt II und XI befassen sich mit der «Zusammensetzung, dem Aufbau, den Befugnissen und der Tätigkeit der Zentralkommission». Trotz ganz bedeutender Zugeständnisse, die hier an Deutschland gemacht wurden, hat es dieses nun leider doch auf den Bruch ankommen lassen, womit es vorläufig eine Institution preisgibt, die durch Jahrzehnte hindurch zum Segen der Rheinuferstaaten wirksam war. Dass der Versailler Vertrag dieses wertvollste Stromabkommen auf politischen Boden stellte und dadurch zur Androhung des holländischen Desinteressements an den weiteren Arbeiten und jetzt zur Kündigung des Abkommens durch Deutschland geführt hat, erweist sich je länger je mehr als schmerzlicher Fehler. Ob man sich künftig nun mit zweiseitigen Verträgen behelfen kann, oder ob man nicht in anderer Form doch wieder auf gemeinsame Regelung aller Rheinfragen zurückkommen muss, wird die Zukunft lehren. Der Weg der einzelstaatlichen Verträge ist auf jeden Fall wenig befriedigend, indem er viel mehr als die bisherige Ordnung den Gefahren des politischen und wirtschaftlichen Interessenkampfes der einzelnen Länder ausgesetzt zu sein scheint. *Kr.*