

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

Objektyp: **Group**

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

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

Heft 6

PDF erstellt am: **10.08.2024**

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.

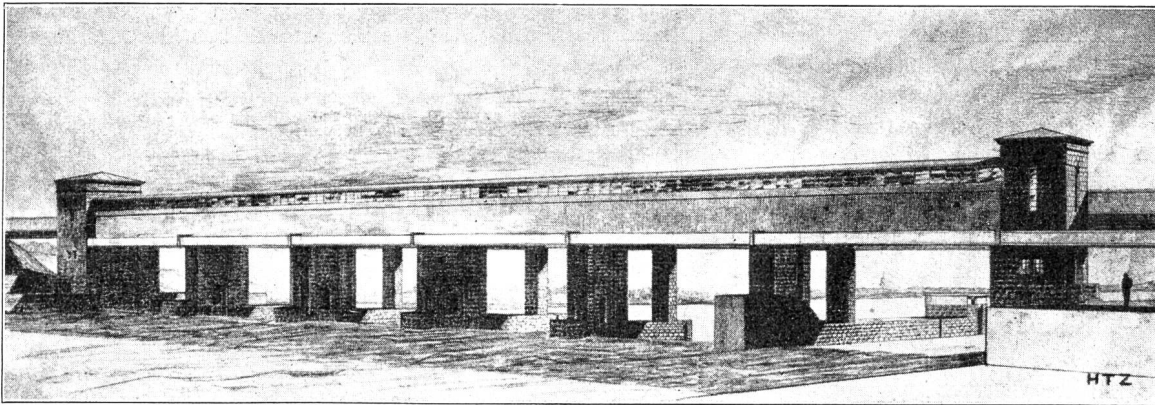


Abb. 36 **Stauwehr Nidau**
Gesamtansicht flussaufwärts.

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission, Nr. 57, vom Juni 1937

Bericht über die Tätigkeit der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt während des Jahres 1936

Verwaltungsangelegenheiten

Zusammensetzung der Zentralkommission

Die deutsche Regierung hat am 14. November 1936 die Vollmachten der deutschen Bevollmächtigten für erloschen erklärt; die Kommission setzte sich daher Ende des Jahres 1936 wie folgt zusammen:

Präsident: Herr *Jean Gout*

Bevollmächtigte:

Deutschland

Belgien

die Herren: *de Ruelle, Woestyn.*

Frankreich

die Herren: *Albert Mahieu, Silvain Dreyfus, Basdevant Herrenschmidt.*

Grossbritannien

Herr *Keane.*

Italien

die Herren: Graf *Martin-Franklin, Sinigalia.*

Niederlande

die Herren: *Kröller, Schlingemann, Telders*

Schweiz

die Herren: *Herold, J. Vallotton.*

Das Sekretariat setzte sich Ende 1936 wie folgt zusammen:

Generalsekretär: Herr *Hostie* (Belgier)

Stellvertr. Generalsekretär: Herr *Chargeraud-Hartmann* (Franzose)

Mitglied des Sekretariats: Herr *de l'Espinasse* (Niederländer)

Sekretär-Archivar: Herr *Walther* (Schweizer)

Rheinschiffahrtsinspektoren waren zu Ende des Jahres: für den schweizerischen Abschnitt:

Herr *Moor*, Kantonsingenieur in Basel,

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

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

für den Abschnitt IB, rechtes Ufer: vom bad. km 192,070 (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 — rechtes Ufer: von der badisch-hessischen Grenze bis zum 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 *J. F. Schoenfeld*, Chefingenieur, Direktor des Rijkswaterstaat in Arnheim.

Tagungen der Kommission und ihrer Ausschüsse

Die Kommission hielt Tagungen im April/Mai und im November ab. Am 5. Dezember 1936 hat die italienische Abordnung den Beschluss ihrer Regierung mitgeteilt, unter den gegenwärtigen Umständen an den Arbeiten der Kommission nicht mehr teilzunehmen.

Der mit der Vorbereitung einer neuen Fassung der Rheinschiffahrtspolizeiordnung beauftragte Ausschuss trat im Februar, Juni, September und November zusammen (siehe unter «Nautisches»).

Der Sachverständigenausschuss, der beauftragt war, ein neues Güterverzeichnis für die Statistik des Rheinverkehrs vorzubereiten, ist im April zusammengekommen (siehe unter «Wirtschaftliches»).

Der Ausschuss, der beauftragt war, gewisse Aenderungen der Bestimmungen über die Beförderung ätzender und giftiger Stoffe vorzubereiten, trat im November zusammen (siehe unter «Nautisches»).

Mannheimer Akte

Die Kommission nahm in ihrer Tagung von April/Mai ihre Arbeiten an der Revision der Mannheimer Akte wieder auf. Es war ihr gelungen, nach langjährigen schwierigen Verhandlungen der Verwirklichung ihrer Aufgabe, die Mannheimer Akte vom 17. Oktober 1868 einer Revision zu unterziehen und den gegenwärtigen Verhältnissen der Rheinschifffahrt anzupassen, erheblich näherzukommen.

In Anbetracht gewisser Meinungsverschiedenheiten, die noch nicht völlig ausgeglichen werden konnten, und welche die sofortige Zeichnung einer neuen Akte ver-

hinderten, war von der deutschen und der französischen Abordnung ein Modus vivendi vorgeschlagen worden. Er sollte dazu dienen, die Anwendung der Bestimmungen der geplanten Akte in Kürze sicherzustellen; ausgenommen waren einige Punkte, die durch die zur Zeit geltenden Vorschriften auch weiterhin geregelt werden sollten. Dieser vom 4. Mai 1936 datierte Modus vivendi war von den Bevollmächtigten Deutschlands, Belgiens, Frankreichs, Grossbritanniens, Italiens und der Schweiz unterzeichnet worden.

Im Laufe ihrer Herbsttagung, die am 12. November 1936 eröffnet wurde, erhielt die Kommission am 14. November Kenntnis davon, dass die deutsche Regierung an diesem Tage den Modus vivendi gekündigt hatte; infolge der durch Deutschland erfolgten Kündigung kündigten Belgien und Frankreich ihn ebenfalls.

Gemeinsame Verordnungen

Aenderungen wurden im Jahre 1936 vorgenommen: an dem französischen Wortlaut der Rheinschiffahrtspolizeiordnung, an den Bestimmungen über die Mindestbemanning, sowie an den Bestimmungen über die Beförderung ätzender und giftiger Stoffe (siehe nachstehend unter «Nautisches»).

Jahresbericht der Kommission

Der Jahresbericht der Kommission wurde unter Aufsicht des ständigen Ausschusses ausgearbeitet, der zu Ende des Jahres 1936 aus den Herren Woestyn, Herrenschildt und Schlingemann bestand.

Tagungen und Zusammenkünfte, auf denen die Kommission vertreten war

Die Kommission war auf dem «Deutschen Binnenschiffahrtstag» (Duisburg, Mai 1936) vertreten.

Technisches

Hebung der Strassburg-Kehler Brücken und Beseitigung der Hüniger Brücke

In ihrer Novembertagung hat die Kommission eine Erklärung der französischen Abordnung zur Kenntnis genommen, wonach ein Gesetz vom 13. August 1936 den Präsidenten der Republik zur Ratifikation des am 6. November 1934 von den Bevollmächtigten Frankreichs und Deutschlands unterzeichneten Abkommens ermächtigte (vgl. den vorhergehenden Bericht, Juniheft 1936, S. 60). Der Austausch der Ratifikationsurkunden hat am 4. November 1936 in Paris 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 ungefähren Angaben gemacht:

Für die Strassenbrücke wird die Ausschreibung der Arbeiten wahrscheinlich im Dezember 1936 erfolgen. Wenn ihr Ergebnis im März feststeht, kann, wie zu hoffen steht, 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 die Kommission mit der Angelegenheit im April 1937 befasst werden, und die Arbeiten würden im Mai beginnen. Sie werden etwa sechs Monate dauern und somit gegebenenfalls 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 Hüniger Brücke anbelangt, hofft man, die Arbeiten im Jahre 1937 aufnehmen 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 Einvernehmen setzen.

Ausbau des Rheins zwischen Basel und Strassburg

In ihrer Novembertagung nahm die Kommission 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 bad. km 8 bis bad. km 125 seit dem 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 Lage auf der ganzen Strecke Kehl-Istein eingenommen. Die beabsichtigte Tiefe von 2 m ist bis auf einige Stellen, an denen der Unterschied übrigens unbedeutend ist, ebenfalls verwirklicht worden. Die Art, wie die Arbeiten ausgeführt wurden, hat zu guten Ergebnissen geführt, so dass man dem Fortgang des Regulierungswerkes mit den grössten Hoffnungen entgegensehen kann.

Auf dem Rhein und in den Häfen im Laufe des Jahres 1935 ausgeführte Arbeiten

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

Nautisches

Rheinschiffahrtspolizeiordnung

Revision

Die Arbeiten des mit der Vorbereitung einer allgemeinen Revision der Rheinschiffahrtspolizeiordnung beauftragten Ausschusses wurden im Jahre 1936 fortgesetzt. Voraussichtlich wird ein Entwurf der Ordnung der Kommission in ihrer Tagung im April 1937 vorgelegt werden können.

Aenderung des französischen Wortlautes des Artikels 23 Nr. 7

Die Kommission hat den französischen Wortlaut des Artikels 23, Nummer 7 der Polizeiordnung, wie folgt geändert:

«L'enlèvement a lieu sans délai si, de l'avis de l'autorité compétente, l'opération ne peut être différée ou (statt «et») si les intéressés se refusent à l'exécution ou ne peuvent être touchés. . . .»

Der deutsche Wortlaut bleibt unverändert. Diese Aenderung ist am 1. Juli 1936 in Kraft getreten.

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 Schifffahrt entspreche. Sie hat den Ausschuss für die Neufassung der Rheinschiffahrtspolizeiordnung beauftragt, die Neufassung der Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe vorzubereiten.

Mindestbemanning

A. Beschwerde eines Schiffers gegen eine Strafverfügung wegen der Zusammensetzung der Bemanning seines Fahrzeuges

An die Kommission gelangte die Beschwerde eines Schiffers, gegen den die Wasserpolizeibehörde auf der Duisburg-Ruhrorter Reede eine Strafverfügung erlassen hatte, weil die Zusammensetzung der Bemanning seines Fahrzeuges, bestehend aus ihm selbst, seiner Frau und seinen Töchtern, nicht der Rheinschiffahrtspolizeiordnung entsprochen hätte. Nach Prüfung der Frage stellte die Kommission fest:

a) dass die deutschen Strompolizeibehörden das Recht haben, Strafverfügungen zu erlassen, wenn sie der Ansicht sind, dass eine Bestimmung der Polizeiordnung verletzt worden ist,

b) dass die Bestimmungen über die Mindestbemanning nur oberhalb der Duisburg-Hochfelder Brücke gelten, dass indessen § 1, Nummer 3, und § 8 der Rheinschiffahrtspolizeiordnung Bestimmungen über die Bemanning enthalten, die für den ganzen Lauf des Rheins gelten.

B. Aenderungen an der Anweisung zur Festsetzung der Mindestbemanning

Die Kommission hat an der Anweisung zur Festsetzung der Mindestbemanning folgende Aenderungen vorgenommen:

I. —: Satz 1 wird wie folgt geändert:

«Diese Anweisung findet nur auf Schiffe Anwendung, die auf dem Rhein oberhalb der Spijk'schen 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) schiffskundig sein,
- c) mindestens 20 Jahre alt und körperlich geeignet sein.

Es muss von den 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 sind und dies, wie dort vorgesehen, durch eine Bescheinigung festgestellt ist, 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 Aenderungen erhält die Tabelle in III A der Anweisung zur Festsetzung der Mindestbemanning eine neue Fassung (s. März/April-Heft 1937, Seite 33):

Diese Aenderungen treten am 1. März 1937 in Kraft.

C. Im Jahre 1935 genehmigte Abweichungen

Die Kommission nahm auf ihrer April/Mai-Tagung die von den verschiedenen Schiffsuntersuchungskommissionen genehmigten Abweichungen von der Mindestbemanning zur Kenntnis.

Nach den ihr zugegangenen Mitteilungen haben die Schiffsuntersuchungskommissionen von Mannheim und von Mainz die Bemanning von 37 Fahrzeugen, an deren Ruderstuhl Handgriffe zur Bedienung des Motors angebracht sind, und deren Maschinen durch den Schiffsführer bedient werden, um einen Maschinisten vermindert (Art. VI der Anweisung über die Mindestbemanning).

Die Schiffsuntersuchungskommissionen Belgiens, der Niederlande und der Schweiz haben keine Abweichungen genehmigt.

Die Schiffsuntersuchungskommission in Strassburg hat die Bemanning von 20 Fahrzeugen um einen Schiffsjungen erhöht, da diese Schiffe Kanalkähne von schwerfälliger Form oder auch mit einer wenig geeigneten Ausrüstung versehen sind.

Schiffserpatente

Die Kommission nahm auf ihrer April/Mai-Tagung die Nachweisungen über die im Jahre 1935 erteilten Schiffserpatente zur Kenntnis. Von diesen Patenten entfielen 579 auf Deutschland, 45 auf Belgien, 25 auf Frankreich, 592 auf die Niederlande und 1 auf die Schweiz.

Bestimmungen über die Beförderung ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rhein

Im April 1934 hatte die Kommission 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 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 deutlich 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 kurz gefasste Gebrauchsanweisung für diese Mittel muss an Bord sein.

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

Wirtschaftliches

Beschwerde verschiedener Reedereien gegen eine in Belgien auf Erztransporte gewährte Prämie.

Die Kommission nahm in ihrer April/Mai-Tagung eine Beschwerde verschiedener Reedereien über Massnah-

men des «Comité spécial des relations fluviales Belgique-Rhin» zur Kenntnis, wonach eine Prämie von 3 Fr. je Tonne auf Erztransporte unter der Bedingung gewährt wird, dass die Verfrachter zu mindestens 50 % belgischen Laderaum benutzen. Sie stellte fest, dass den Erklärungen der belgischen Abordnung zufolge die bemängelten Vereinbarungen frei zustande gekommen sind und nur ihre Urheber binden, und dass die darin vorgesehene Prämie von jedem anderen Interessenten erlangt werden kann.

Die Kommission nahm Kenntnis von dieser Erklärung, die lediglich zum Zwecke der Unterrichtung abgegeben wurde, ohne dass sie eine Anerkennung der örtlichen Zuständigkeit der Kommission in dieser Sache in sich schliesst.

Vereinheitlichung der Verkehrsstatistik.

Wie im vorigen Tätigkeitsbericht erwähnt wurde, hatte die Kommission den Bericht des Ausschusses für die Vereinheitlichung der Verkehrsstatistiken einer ersten Prüfung unterzogen. Der Ausschuss hielt im April 1936 eine zweite Zusammenkunft ab und unterbreitete der Kommission einen Entwurf des Güterverzeichnis für den Rheinverkehr.

Unter dem 19. Oktober 1936 hat die Kommission auf dem Schriftwege das neue Güterverzeichnis angenommen und bestimmt, dass es am 1. Januar in Kraft treten soll.

Rechtliche Fragen

Vor die Zentralkommission gebrachte Berufungen

In ihrer Eigenschaft als zweite und letzte Rechtsprechungsinstanz in von Rheinschiffahrtsgerichten abgeurteilten Sachen hat die Zentralkommission 13 Entscheidungen in Zivilsachen, die sich auf Schiffsunfälle auf dem Rhein bezogen, und eine Entscheidung in einer Strafsache gefällt.

Bericht über die Tagung der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt April 1937

Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt hielt ihre Frühjahrstagung am 6., 7. und 8. April 1937 in Strassburg unter Vorsitz des Ausserordentlichen Gesandten, Herrn Jean Gout, ab. Die deutsche Regierung war entsprechend ihrer Note vom 14. November 1936 in der Kommission nicht mehr vertreten. Andererseits hatte die italienische Abordnung den Beschluss ihrer Regierung bekannt gegeben, unter den gegenwärtigen Umständen an den Arbeiten der Kommission nicht mehr teilzunehmen.

In Erledigung der laufenden Verwaltungsangelegenheiten erhielt die Zentralkommission die Mitteilung, dass im Jahre 1936 in Belgien 58, in Frankreich 19, in den Niederlanden 453 und in der Schweiz 2 Rheinschifferpatente erteilt worden seien; ferner wurden 1936 in Frankreich 8, in Belgien, in

den Niederlanden und in der Schweiz keine Abweichung von der Mindestbemanning bewilligt.

Wie aus den vorhergehenden Berichten bekannt ist, arbeitete ein Ausschuss unter dem Vorsitz des Herrn Herold, Bevollmächtigten der Schweiz, seit mehreren Jahren an der Neufassung der Rheinschiffahrtspolizeiordnung. Da der Ausschuss seine Arbeit beendet hatte, nahm die Zentralkommission Kenntnis von dem Entwurf, stellte aber den Beschluss über ihre Annahme bis zur nächsten Tagung zurück.

Es wurde beschlossen, den Jahresbericht 1936 wie bisher an Hand der amtlichen Unterlagen, die der Zentralkommission von den beteiligten Verwaltungen mitgeteilt werden, aufzustellen.

Der Zeitpunkt der nächsten ordentlichen Tagung wurde auf Donnerstag, den 11. November 1937 festgesetzt.