

Zeitschrift: Schweizerische Wasser- und Energiewirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbau, Wasserkraftnutzung, Energiewirtschaft und Binnenschifffahrt

Band: 26 (1934)

Heft: 6

Rubrik: Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Inhalts-Verzeichnis

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission / Das Kraftwerk Bannalp / Einheitliche deutsche Energiewirtschaft / Wasserkraftausnutzung / Schifffahrt und Kanalbauten / Wasserbau und Flufkorrekturen / Elektrizitätswirtschaft / Wärmewirtschaft / Verschiedene Mitteilungen / Literatur / Kohlen- und Oelpreise.

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

No. 50 vom 25. Juni 1934

Bericht

über die Tätigkeit der Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt während des Jahres 1933.

VERWALTUNGSANGELEGENHEITEN.

Zentralkommission. A) Zusammensetzung: Der verstorbene deutsche Bevollmächtigte, Herr Peters, wurde für die Dauer der Tagungen von Juli und vom November durch Herrn Ministerialrat Baur ersetzt. Nachdem Herr Brunet auf seinen Antrag hin von seinen Amtspflichten entbunden worden war, wurde Herr Woestyn, Direktor im Ministerium der Oeffentlichen Arbeiten, zum belgischen Bevollmächtigten ernannt. Sir John Baldwin wurde nach Erreichung der Altersgrenze durch Herrn D. W. Keane ersetzt. Schließlich trat Herr Bruins zurück und wurde im Laufe des Jahres nicht ersetzt. Demgemäß setzte sich die Zentral-Kommission am Schlusse des Jahres 1933 wie folgt zusammen:

Präsident: Herr Jean Gout,

Bevollmächtigte: Reich und deutsche Uferstaaten: die Herren Seeliger (vertrat insbesondere Hessen), Baur (vertrat insbesondere Preußen), Fuchs (vertrat insbesondere Baden), Greuling (vertrat insbesondere Bayern),

stellv. Bevollmächtigter: Herr Ickes,

Belgien: die Herren de Ruelle, Woestyn,

Frankreich: die Herren Albert Mahieu, Silvain Dreyfus, Basdevant, Herrenschmidt,

Großbritannien: Herr Keane,

Italien: die Herren Graf A. Martin-Franklin, Sinigalla,

Niederlande: die Herren Kröller, Schlingemann,

Schweiz: die Herren Herold, J. Vallotton.

Das Sekretariat setzte sich Ende 1933 wie folgt zusammen:

Generalsekretär: Herr Hostie (Belgier),

Hilfsgeneralsekretär: Herr Charguéraud Härtmann (Franzose),

Mitglieder des Sekretariats: die Herren de l'Espinasse (Niederländer), Schwarzenberger (Deutscher),

Sekretär-Archivist: Herr Walther (Schweizer).

Schiffahrtsinspektoren sind:

für den Schweizer 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 182,070 (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 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: Jonkheer Dittlinger, im Haag.

B) Tagungen der Kommission und der Ausschüsse:

Die Zentral-Kommission hielt im Laufe des Jahres 1933

außer den beiden im April und im November abgehaltenen ordentlichen Tagungen eine außerordentliche Tagung im Juli ab.

Mannheimer Akte: Die Mannheimer Akte erfuhr im Jahre 1933 keine Aenderungen.

Die Verhandlungen zur Revision der Mannheimer Akte wurden im Laufe des Jahres 1933 innerhalb der Zentral-Kommission nicht wieder aufgenommen, da verschiedene Delegationen erklärt hatten, daß die Nachprüfung auf Grund der von der Kommission angearbeiteten Texte erster Lesung wahrscheinlich erst im Laufe des folgenden Jahres beendet sein würde.

Gemeinsame Verordnungen: Im Jahre 1933 wurden zwei Abänderungen der Rheinschiffahrts-Polizeordnung, die eine bei § 5 Ziffer 5, die andere bei § 5 Ziffer 11, sowie drei Abänderungen der Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe (§ 7, neuer § 9b und Anlage C) vorgenommen. (Siehe unter «Nautisches»).

Jahresbericht der Kommission: Der Jahresbericht der Kommission für das Jahr 1932 wurde unter Aufsicht des ständigen Ausschusses, der aus den Herren Ickes als Vorsitzendem, Herrenschmidt und Schlingemann als Mitgliedern besteht, ausgearbeitet und gegen Schluß des Jahres 1933 fertiggestellt.

Tagungen und Zusammenkünfte, auf denen die Kommission vertreten war: Die Kommission war auf der XVIII. Tagung des Beratenden Fachausschusses des Völkerbundes für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr sowie auf der dieser vorangegangenen Zusammenkunft des Ständigen Ausschusses für Binnenschifffahrt vertreten.

Sie war ferner auf der Sachverständigenkonferenz vertreten, die auf Veranlassung der Regierung der Niederlande im Haag zur Ausarbeitung des Entwurfs einer zwischenstaatlichen Regelung der Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen abgehalten wurde.

Sie war schließlich auf der 27. Generalversammlung des Vereins für die Schifffahrt auf dem Oberrhein in Basel vertreten.

TECHNISCHES.

Straßenbrücke bei Neuwied: Im Laufe des Jahres 1927 war der Zentral-Kommission der Plan für eine Straßenbrücke unterbreitet worden, der von der Gemeinde Neuwied ausgearbeitet war und nur vorläufigen Charakter trug; sie hatte beschlossen, die Entscheidung über diesen Entwurf in seiner Gesamtheit bis zum Eintreffen näherer Unterlagen zurückzustellen. Die deutsche Delegation hatte erklärt, daß dieser Entwurf im Augenblick nicht weiter verfolgt werden sollte (siehe Tätigkeitsbericht für 1927).

Ein von den Dienststellen der Stadt Neuwied umgearbeiteter und von der deutschen Regierung genehmigter Entwurf wurde der Zentral-Kommission im Laufe des Jahres 1933 mit dem Bemerken unterbreitet, daß den von der Zentral-Kommission früher geäußerten Wünschen Rechnung getragen worden sei.

Der Entwurf wurde von dem Brückenausschuß unter dem Vorsitz des Herrn Herold geprüft. Dieser Ausschuß stellte fest, daß der neue Entwurf, demzufolge die Brückenstelle 200 m oberhalb der früher vorgesehenen

Stelle verlegt wird, insbesondere den Vorzug aufweist, daß kein Pfeiler im Strome selbst errichtet werden muß, und daß die Mittelpfeiler, die auf einer Insel errichtet werden sollen, die Sicht in keiner Weise beeinträchtigen. Die Kommission äußerte im übrigen keinerlei Bedenken gegen die im Interesse der Schifffahrt für die Dauer der Bauarbeiten vorgesehenen Bestimmungen.

Die Zentral-Kommission trat den Schlußfolgerungen des Ausschusses bei und stellte fest, daß gegen den unterbreiteten Entwurf vom Standpunkte der Schifffahrt und der Flößerei keine Bedenken bestehen, und daß die vorerwähnten Bestimmungen als angemessen erachtet werden.

Straßenbrücken bei Krefeld und bei Duisburg: Die Zentral-Kommission wurde von der deutschen Delegation mit zwei Entwürfen für den Bau von Brücken befaßt, von denen die erste zwischen Krefeld-Uerdingen und Mündelheim, die zweite zwischen Duisburg-Hochfeld und Rheinhausen errichtet werden soll. Die Entwürfe sind durch den ständig zunehmenden Straßenverkehr in dem der Ruhr benachbarten Industriegebiet begründet.

Der Brückenausschuß wies in seinem Bericht darauf hin, daß der Bau dieser Brücken durch den Fortfall zweier Fähren eine erfreuliche Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse bedeuten würde. Bezüglich der ersten dieser beiden Brücken, die nach dem Entwurf in der Nähe der Einfahrt zum Uerdinger Hafen errichtet werden soll, war der Ausschuß der Meinung, daß die beiden in Aussicht genommenen Pfeiler die Schifffahrt nicht beeinträchtigen würden, da der rechte Pfeiler unter Beachtung der Sichtverhältnisse einen reichlich genügenden Durchlaß gewährt, und da der linke Pfeiler auf dem Kopf der verlängerten rechten Mole der Einfahrt zum Uerdinger Hafen ruhen soll. Der Zugang zu diesem Hafen wird sogar erleichtert.

Für die Brücke zwischen Duisburg-Hochfeld und Rheinhausen ist ein einziger Pfeiler vorgesehen, während die ein wenig weiter oberhalb gelegene Eisenbahnbrücke deren zwei besitzt. Der Ausschuß erklärte, sich davon überzeugt zu haben, daß sich aus dieser Anordnung keinerlei Störungen für die Schifffahrt ergäben.

Der Ansicht des Brückenausschusses folgend, stellte die Zentral-Kommission fest, daß gegen die beiden Entwürfe vom Standpunkte der Schifffahrt und der Flößerei keine Bedenken bestehen, und sie erachtete die von der deutschen Regierung im Interesse der Schifffahrt während der Ausführung der Arbeiten in Aussicht genommenen Maßnahmen als angemessen.

Brücken bei Straßburg-Kehl und bei Hünigen: Die Kommission nahm auf ihren Tagungen vom April und vom November von dem Stand der Unterhandlungen über die Hebung der Straßburg-Kehler Brücken sowie die Hebung oder gegebenenfalls Beseitigung der Hüniger Brücke Kenntnis.

Ausbau des Rheins zwischen Basel und Straßburg: Die Kommission hielt sich auf ihrer Novembertagung auch über den Fortgang der Arbeiten zum Ausbau des Rheins zwischen Basel und Straßburg auf dem Laufenden.

Aus den Erklärungen der Bevollmächtigten Frankreichs über die Arbeiten an der Kemsler Haltung geht hervor, daß der Stand der Arbeiten am 1. Oktober 1933 folgende Fortschritte aufwies:

1. Das **Stauwehr** ist vollständig fertiggestellt, mit Ausnahme der Zugangsrampen auf den beiden Ufern und der Versenkung der Blöcke zum Schutze gegen Auskolkungen unterhalb der Schwellen. Die Uferschutzanlagen unterhalb des Wehrs müssen noch vervollständigt werden. Die oberen Uferschutzanlagen sowie die Sickerleitungen sind fertiggestellt. Die Anlagen zur Ableitung der Abwässer sind in Betrieb.

2. Der **Kanal** ist fertiggestellt.

3. Die **Schleusen** sind fertiggestellt.

4. Das **Kraftwerk** ist vollendet. Die letzte Turbinengruppe ist am 20. September in Gang gesetzt worden. Die elektrischen Einrichtungen sind zu Ende geführt.

Bezüglich der **Anstauung** ist zu sagen, daß der Rückstau am 6. Mai 1933 die Marke 244 + N.N. erreicht hat. Am 29. Juli wurde er gesenkt, um eine Besichtigung der Anlagen möglich zu machen. Diese Senkung wurde bis zur Marke 239 + N.N. durchgeführt. Vom 21. September ab ist der Stau von neuem gehoben worden.

Aus den Erklärungen des Bevollmächtigten der Schweiz über die Regulierung des Rheins zwischen Istein und Straßburg geht hervor, daß die Arbeiten in den drei Bauabteilungen sehr tatkräftig betrieben worden sind; sie weisen einen starken Vorsprung gegenüber dem Arbeitsplan auf. Seit der Einsetzung von Baggermaschinen auf der Verschüttungsstrecke in der Gegend von Sasbach bis Ottenheim erstrecken sich die Arbeiten nahezu auf sämtliche Abschnitte zwischen Straßburg und Istein.

Der zweite Ausbau, d. h. die Ausführung der Buhnenkronen und die Errichtung von Leitwerken, konnte ebenfalls während der ganzen Dauer des Niedrigwassers sehr tatkräftig betrieben werden. Es wurde bisher festgestellt, daß auf der Strecke, wo die erste Anlage beendigt ist, die Achse der Fahrrinne im allgemeinen die im Entwurf vorgesehene Lage eingenommen hat. Auf einzelnen Strecken sind die Breite und Tiefe bereits befriedigend.

Rheinstrombefahrung 1934: Die Zentral-Kommission beschloß, im Laufe des Jahres 1934 eine Strombefahrung auf der Strecke Köln bis Mannheim zu veranstalten.

Auf dem Rhein und in den Häfen im Laufe des Jahres 1932 ausgeführte Arbeiten: Wie früher wurden der Kommission Uebersichten mit Angabe der auf dem Rhein und in den Häfen ausgeführten Arbeiten mitgeteilt. Diese Mitteilungen werden im Jahresbericht wiedergegeben.

Genehmigung von Arbeiten, die in den die Grenze zwischen Deutschland und Frankreich bildenden Abschnitten im Laufe des Jahres 1933 ausgeführt wurden: In Anwendung des Artikels 359 des Vertrags von Versailles genehmigte die Zentral-Kommission einerseits den von der französischen Delegation vorgelegten Entwurf zweier in der Gegend der südlichen Zugangschleuse des Straßburger Hafens in den Rhein mündenden Kanäle und andererseits den von der deutschen Delegation eingebrachten Entwurf der Abflachung der steilen Uferböschungen am rechten Rheinufer im Abschnitt zwischen Kehl und Greffern.

NAUTISCHES.

Gegenüberstellung und Sammlung der für die Binnenschifffahrt geltenden europäischen Verordnungen: Der Ständige Ausschuß für Binnenschifffahrt des Beratenden Fachausschusses des Völkerbundes für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr beschloß auf Vorschlag des belgischen Mitgliedes auf seiner XVIII. Tagung, an die beteiligten europäischen Regierungen ein Rundschreiben zu richten, um genauere Aufschlüsse über die Auffassung dieser Regierungen über die Möglichkeit und Zweckmäßigkeit einer Gegenüberstellung und einer systematischen Sammlung der die Binnenschifffahrt betreffenden Verordnungen zu erlangen. Ohne den Umfang dieses Vorhabens endgültig zu begrenzen, war der Beratende Fachausschuß für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr der Meinung, für den Augenblick sollten nur diejenigen Bestimmungen ins Auge gefaßt werden, deren Vereinheitlichung besonders wünschenswert ist, d. h. die technischen Regeln betreffend die Schifffahrt und ihre Ausübung.

Neufassung der Polizeivorschriften: Die Zentral-Kommission beschloß, eine allgemeine Neufassung der Rhein-

schiffahrts-Polizeiordnung in Angriff zu nehmen. Die Prüfung einzelner Teilabänderungsorschläge, die keinen besonderen Dringlichkeitscharakter tragen, wurde vertagt und soll im Verlaufe dieser allgemeinen Neufassung wieder aufgenommen werden.

Es ist in Aussicht genommen, auch eine allgemeine Neufassung der Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe vorzunehmen.

Rheinschiffahrts-Polizeiordnung — Nebeneinandergekuppelte Fahrzeuge (§ 5 Ziffer 5): Nach § 5 Ziffer 5 der Polizeiordnung dürfen „mehr als zwei Schiffe nur in Notfällen nebeneinandergekuppelt fahren“.

Seit einigen Jahren führt eine große Anzahl von Kanalkähnen der auf dem Rhein-Rhône-Kanal verwendeten Bauart die Reise von Basel nach Straßburg auf dem Rhein aus. Da drei Schiffe dieser Bauart nebeneinandergereicht nur eine Breite von weniger als 16 m erreichen, die demgemäß geringer ist als die Breite, die zwei nebeneinandergekuppelte Rheinkähne besitzen können, schienen keine Bedenken dagegen zu bestehen, zu gestatten, daß drei dieser Kanalkähne nebeneinandergekuppelt werden. Mit Rücksicht auf den Beschluß, die Polizeiordnung einer allgemeinen Neufassung zu unterziehen, wurde die Aenderung im Augenblick nur oberhalb von Straßburg für anwendbar erklärt.

Da das an sich zugelassene Treiben der Schiffe für den Verkehr der anderen Schiffe wie bei der Durchfahrt durch die Schiffbrücken nicht unbedenklich ist, wurde die Abänderung des § 5 Ziffer 5 nur für den Fall vorgesehen, in dem eines von den nebeneinandergekuppelten Fahrzeugen mit eigener Triebkraft von genügender Stärke versehen ist.

Demgemäß wurde § 5 Ziffer 5 durch folgenden Absatz ergänzt:

«Auf der Strecke oberhalb Straßburg können drei Fahrzeuge nebeneinandergekuppelt fahren, wenn die Gesamtbreite der nebeneinandergekuppelten Fahrzeuge 16 Meter nicht übersteigt, und wenn mindestens eines der Fahrzeuge mit eigener Triebkraft von genügender Stärke versehen ist, oder die Fahrzeuge geschleppt werden.»

Diese Bestimmung ist am 1. August 1933 in Kraft getreten.

Rheinschiffahrts-Polizeiordnung — Flagge der Polizeifahrzeuge (§ 5 Ziffer 11): Auf Antrag der deutschen Delegation erhielt der zweite Satz des § 5 Ziffer 11 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung folgende Fassung:

«Dies hat zu geschehen, wenn auf dem Schiffe des Aufsichtsbeamten bei Tag eine Flagge gezeigt wird, die im französischen Staatsgebiet aus dreieckigen blau-weiß-roten, im Gebiet des Deutschen Reiches aus dreieckigen schwarz-weiß-roten, im niederländischen Staatsgebiet aus dreieckigen rot-weiß-blauen Feldern besteht, und bei Nacht am Steuerbord eine nach vorn sichtbare Laterne mit rotem Licht hin- und hergeschwenkt wird.»

Diese Aenderung ist am 1. Januar 1934 in Kraft getreten.

Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe — Fahrzeuge, die ein von einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft erteiltes Zeugnis besitzen (§ 7, neuer § 9b und Anlage C): Auf Anregung des französischen Bevollmächtigten beschloß die Zentral-Kommission zur Vereinfachung der Tätigkeit der Untersuchungskommissionen auf Vorschlag des Nautischen Ausschusses unter dem Vorsitz des Herrn Schlingemann, es dem Ermessen der Kommissionen zu überlassen, von der Untersuchung des Baues und der Ausrüstung der Schiffe, die ein von einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft herrührendes Zeugnis besitzen, abzusehen.

Diese Ergänzung zog eine Abänderung der Fassung des Artikels 7 und der Anlage C (Vordruck des Zeugnisses) nach sich.

Demgemäß wurden folgende Texte angenommen:

- A. Der erste Satz des § 7 der Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe erhält folgende Fassung:

«Ist in Anwendung der §§ 6 und 9, 9b oder 12 das Schiff zur Befahrung der Rheinstrecke, für die es bestimmt ist, für tauglich befunden, so hat die Kommission die höchstzulässige Einsenkungstiefe für das Schiff in beladenem Zustande festzusetzen und durch eiserne Klammern von 30 cm Länge und 40 cm Höhe zu bezeichnen.»

- B. Folgender § 9b wird eingefügt:

«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.»

- C. Der Anfang der zweiten Seite der Anlage C erhält folgende Fassung:

«Das vorseits beschriebene Schiff ist von der unterzeichneten Schiffsuntersuchungskommission in allen Teilen und Zubehörungen untersucht, in ihr Schiffsverzeichnis unter Nr. eingetragen,»

«Das Schiff besitzt ein Zeugnis der Klassifikationsgesellschaft vom, ist in das Schiffsverzeichnis der Untersuchungskommission unter Nr. eingetragen,»

(Der Rest bleibt unverändert.)

Diese Aenderungen sind am 1. August 1933 in Kraft getreten.

Bestimmungen über die Beförderung ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rhein — Vorschriften über die Beförderung von Siliziumlegierungen (§ 2 Ziffer IV):

Da die im Laufe der letzten Jahre namentlich im Hafen Rotterdam gemachten Erfahrungen die Aenderung der Bedingungen für die Beförderung von Siliziumlegierungen wünschenswert erscheinen ließen, schlug die niederländische Delegation der Zentral-Kommission vor, den § 2 Ziffer IV der obengenannten Bestimmungen abzuändern. Die Prüfung dieses Vorschlages wurde einem Fachausschusse unter dem Vorsitze des Herrn Schlingemann übertragen.

Mindestbemanning der Rheinschiffe. Die Kommission nahm auf ihrer ersten Tagung die im Jahre 1932 genehmigten Abweichungen von der vorgeschriebenen Mindestbemanning der Rheinschiffe zur Kenntnis.

WIRTSCHAFTLICHES.

Maßnahmen zur Behebung der Notlage in der Rheinschiffahrt: Die Kommission prüfte im Laufe einer im Monat Juli 1933 abgehaltenen außerordentlichen Tagung und ihrer ordentlichen Tagung vom November 1933 Maßnahmen für die Behebung der Notlage der Rheinschiffahrt.

Sie wurde mit einem von der deutschen Delegation ausgehenden Entwurfe befaßt, der in Anlehnung an die von einer großen Anzahl von Reedereien und Partikulierschiffen entwickelten Pläne eine Milderung der Notlage in der allgemeinen Herabsetzung der Beförderungsfähigkeit der Rheinschiffe suchte. Im Laufe ihrer Juli-tagung unterbreitete ihr die niederländische Delegation Änderungsanträge, die das gleiche Ziel bezweckten und von denselben Gedanken ausgingen.

Auf Grund dieser Texte arbeitete die Kommission den Entwurf eines Abweichungs-Uebereinkommens aus, der den Regierungen unterbreitet wurde.

Im Verlaufe ihrer Arbeiten sah sich die Kommission veranlaßt, einen Beschluß zu fassen, der die Aufmerksamkeit der Regierungen ernstlichst auf die Notwendigkeit hinlenkte, einzelne Eisenbahntarife abzuändern, um zu verhüten, daß die Abweichungsmaßnahmen eine Ver-

schlimmerung der Notlage der Schifffahrt zur Wirkung hätten.

Im Verfolg der von den Regierungen vorgebrachten Bemerkungen überarbeitete die Kommission ihren Entwurf im Monat November. Da ein vollständiges Einvernehmen über einen verbesserten Wortlaut nicht herbeigeführt werden konnte, behielten einzelne Delegationen sich vor, ihren Regierungen darüber zu berichten.

Auf der Novembertagung legten die belgische, die britische, die französische, die italienische, die niederländische und die Schweizer Delegation in der Meinung, daß die Abeitung sämtliche an der Rheinschifffahrt Beteiligten angehe, dar, daß das Ausmaß dieser Abeitung durch einen Ausschuß festgesetzt werden sollte, der seinen Sitz in Köln hat und aus sieben Mitgliedern besteht, die je einer von jedem der in der Kommission vertretenen Staaten ernannt werden.

Der abgeänderte Wortlaut war in diesem Sinne abgefaßt.

Die deutsche Regierung hatte vorgeschlagen, die Entscheidung in Sachen der Abeitung einem engeren Ausschusse zu übertragen, der aus vier Vertretern für Deutschland, vier für die Niederlande, zwei für Belgien, zwei für Frankreich und einem für die Schweiz besteht und seinen Sitz in Duisburg hat. Sie erklärte in einer Mitteilung ihrer Delegation vom 8. Januar 1934, daß sie einem Entwurfe nicht beitreten könnte, der ihrer Ansicht nach der Kommission die Ausübung von Befugnissen auf Gebieten zuspricht, die der Zuständigkeit der Uferstaaten unterliegen.

Die Delegationen der anderen vertretenen Staaten blieben bei ihrer Meinung, daß der Entwurf des Uebereinkommens den Rahmen der Befugnisse der Kommission nicht erweiterte. Unter diesen Umständen stellte die Kommission auf ihrer ordentlichen Tagung vom April 1934 fest, daß dem Entwurf, den sie ausgearbeitet hatte, keinerlei Folge gegeben werden kann.

Meldestellen: Eine Speditionsfirma wandte sich an die Zentral-Kommission und teilte ihr mit, daß kürzlich Meldestellen eingerichtet worden wären, die in der Schifffahrt auf dem Rhein sowie in der Rhein-See-Schifffahrt Anwendung fänden, und in denen deutsche und niederländische Partikulierschiffer vertreten seien; es wären Bestrebungen im Gange, die Einrichtung dieser Stellen noch weiter auszubauen.

Die Antragsteller legten der Zentral-Kommission dar, daß diese Regelung in ihrer jetzigen Form für die freien Spediteure eine schwere Behinderung ihres Geschäftsverkehrs bedeute, und sie warfen die Frage auf, ob die genannte Einrichtung mit Artikel 1 der Mannheimer Akte vereinbar wäre.

Da die deutsche Delegation erklärte, daß die fraglichen Meldestellen ausschließlich privat und von jedem Einwirken seitens der Regierung wie von jeder Uebewachung durch die öffentlichen Gewalten unabhängig sind, nahm die Zentral-Kommission diese Aufklärungen zur Kenntnis und war der Meinung, daß die von den Partikulierschifferverbänden ins Leben gerufenen Meldestellen keinen Verstoß gegen Artikel 1 der Mannheimer Akte darstellen, da die Schiffer nicht gezwungen sind, sich dieser Stellen zu bedienen.

Vereinheitlichung der Verkehrsstatistiken: Auf seiner XVII. Tagung hatte der Beratende Fachausschuß für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr beschlossen, den beteiligten Regierungen den Bericht des Ausschusses für die Vereinheitlichung der Verkehrsstatistiken mit der Bitte zu übermitteln, diesen Bericht einer Prüfung unterziehen zu wollen.

Auf seiner XVIII. Tagung nahm er von den eingegangenen Antworten Kenntnis und beriet über die Schlußfolgerungen, die aus dieser Umfrage gezogen werden sollten. Angesichts der von der Mehrzahl der Regierun-

gen zum Ausdruck gebrachten Einwendungen verschiedener Art, beschloß er schließlich, die Prüfung der Frage, welche Folgen den Vorarbeiten zur Vereinheitlichung der Verkehrsstatistiken zu geben sind, auf gelegener Zeit zu vertagen.

SOZIALE FRAGEN.

Sachverständigenausschuß zur Prüfung der Arbeitsbedingungen auf den hauptsächlichlichen Binnenschiffahrtsnetzen Europas: Da der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamts diesen Ausschuß, dessen zweite Sitzung auf Antrag einzelner Vertreter der Arbeiterschaft von ihm vertagt worden war, nicht einberief, so bleibt die Prüfung der an die Zentral-Kommission gerichteten und im vorigen Tätigkeitsbericht erwähnten Beschwerde wegen gewisser sozialer Fragen (Kranken-, Unfall- und andere Versicherungen) vorbehalten.

RECHTLICHE FRAGEN.

Vor die Kommission gebrachte Berufungen: In ihrer Eigenschaft als zweite und letzte Rechtsprechungsinstanz in den von den Rheinschiffahrtsgerichten abgeurteilten Sachen wurde die Kommission im Jahre 1933 mit vier Berufungen in Zivilsachen befaßt (diese Anzahl hatte im Jahre 1932, gleichfalls in Zivilsachen, 7 betragen). Alle Sachen wurden erledigt.

Aus Anlaß einer bei ihr anhängig gemachten Berufung gegen die Entscheidung eines Schifffahrtsgerichts mit dem Sitz in den Niederlanden nahm die Zentral-Kommission, nachdem sie festgestellt hatte, daß Stempelpapier Anwendung gefunden hatte und Gerichtsschreiberei-Abgaben erhoben worden waren, eine Erklärung der Regierung der Niederlande zur Kenntnis, derzufolge 1. die irrtümlich erhobenen Gerichtsschreiberei-Abgaben zurückerstattet worden waren, 2. die Gerichtsvollzieher bei den zur Entscheidung in Rheinschiffahrtsachen zuständigen Gerichten darauf aufmerksam gemacht worden waren, daß die Schriftstücke, die sie in diesen Sachen zustellen haben, von der Stempelabgabe befreit sind.

Ein Auskunftersuchen über die Rechtslage auf dem Gebiete der Vollstreckung der Erkenntnisse der Rheinschiffahrtsgerichte in Belgien und in der Schweiz wurde an die Zentral-Kommission gerichtet; die Kommission glaubte, im vorliegenden Falle dem Ersuchen nicht stattgeben zu können.

Binnenschiffahrtsrecht: Wie in den vorigen Jahren unterrichtete sich die Kommission auf ihrer ersten Tagung von 1933 über den Stand der Ratifizierung der von der Genfer Konferenz für Binnenschiffahrtsrecht von 1930 angenommenen Uebereinkommen durch die einzelnen Staaten. Aus den abgegebenen Erklärungen ergibt sich folgendes:

In Deutschland war die Prüfung der Uebereinkommen durch die beteiligten Verwaltungen noch nicht beendet.

In Belgien waren die Gesetzentwürfe zur Ratifizierung der Genfer Uebereinkommen, die im Jahre 1932 die Genehmigung des Ministerrats erhalten hatten, noch nicht eingebracht worden, weil die Prüfung derjenigen Maßnahmen, die zu treffen sind, um die Landesgesetzgebung mit den Uebereinkommen in Einklang zu bringen, durch die Verwaltung noch nicht abgeschlossen war.

In Frankreich wurden die Gesetzentwürfe zur Ratifizierung der Uebereinkommen über die Vereinheitlichung bestimmter Regeln beim Zusammenstoß und über die Eintragung von Binnenschiffen, dingliche Rechte an solchen Schiffen und andere hiermit zusammenhängende Angelegenheiten sowie zur Angleichung der französischen Gesetze an diese Uebereinkommen am 9. Dezember 1932 in der Deputiertenkammer eingebracht; sie sind im März 1933 Gegenstand eines befürwortenden Berichtes gewesen.