

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

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

### I. Amtliches

[urn:nbn:de:bsz:31-257672](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-257672)

## I. Amtliches.

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

Die Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt hat im Laufe des Jahres 1923 zwei Tagungen abgehalten, die erste im Monat April und die zweite im Dezember.

#### Zusammensetzung der Kommission:

Im Laufe des Jahres sind folgende Veränderungen in der Zusammensetzung eingetreten:

Der Präsident, Herr Chargueraud, ist verstorben und durch Herrn Gout, außerordentlicher Gesandter, ersetzt worden. Herr Koch, hessischer Bevollmächtigter der Deutschen Staaten, ist durch Herrn Wand, bayerischer Bevollmächtigter der Deutschen Staaten, ersetzt worden. Herr Kranzbühler hat den verstorbenen Herrn Koch in seiner Eigenschaft als hessischer, stellvertretender Bevollmächtigter der Deutschen Staaten ersetzt; der verstorbene belgische Bevollmächtigte, Herr Royers, ist durch Herrn Staatsminister Segers ersetzt worden, und endlich ist Herr Rossetti, außerordentlicher Gesandter, an die Stelle des Herrn Marquis Paullucci de Calboli, Bevollmächtigter Italiens, getreten.

Hieraus ergibt sich, daß sich die Zentral-Kommission Ende des Jahres 1923 wie folgt zusammensetzte:

Präsident: Herr Gout.

Deutsche Staaten: die Herren Bevollmächtigten Seeliger, Peters, Fuchs, Wand und der Herr stellvertretende Bevollmächtigte Kranzbühler.

Belgien: die Herren Bevollmächtigten Segers, Brunet.

Frankreich: die Herren Bevollmächtigten Mahieu, Dreyfus, Fromageot, Berninger.

Großbritannien: der Herr Bevollmächtigte Baldwin.

Italien: die Herren Bevollmächtigten Rossetti, Sinigalia.

Niederlande: die Herren Bevollmächtigten Jonkheer van Eysinga, Kröller, Jolles.

Schweiz: die Herren Bevollmächtigten Herold, J. Vallotton.

Sekretariat: Generalsekretär Herr Hostie (Belgier);

Generalsekretär Adj. Herr Chargueraud (Franzose);

Mitglied des Sekretariats die Herren de l'Espinasse (Niederländer), Gerlach (Deutscher).

Innere Organisation: Die Organisation des Sekretariats hat im Laufe des Berichtsjahres keine Abänderung erfahren.

#### Schiffahrtsinspektoren sind:

für den schweizerischen Abschnitt: Herr Moor, Ingénieur Cantonal, Basel;

für den Abschnitt I, A: Herr Antoine, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Straßburg;

für den Abschnitt I, B: Herr Oberbaurat Spieß, Karlsruhe.

für den Abschnitt II: Herr Baurat Pabst, Mainz;

für den Abschnitt III: Herr Geheimer und Oberbaurat Degener, Coblenz;

für den Abschnitt IV: Herr Jonkheer Dittlinger, im Haag.



### Generalkonvention und Revision der Mannheimer Akte.

Wie bereits im letzten Tätigkeitsbericht erwähnt, soll laut Artikel 354 des Versailler Vertrages der von der Zentral-Kommission auszuarbeitende Entwurf für eine Revision der Mannheimer Akte in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der Generalkonvention abgefaßt werden, wenn letztere in der Zwischenzeit zustande gekommen sein sollte. Die Generalkonvention ist in Barcelona in einer vom Völkerbund einberufenen Konferenz, die im März/April 1921 stattgefunden hat, geschaffen worden. Seitdem hat eine gewisse Anzahl von Staaten diese Konvention ratifiziert; andere dagegen haben sich dessen enthalten. Dieser Umstand hat u. a. die Konferenz von Genua beschäftigt, die alle teilnehmenden Staaten aufgefordert hat, diese Konvention baldmöglichst zu ratifizieren.

Gelegentlich dieser Konferenz sind namentlich durch die Niederlande und die Schweiz gewisse Vorbehalte gemacht worden.

Der Beratende und Technische Ausschuß des Völkerbundes zum Studium der Verkehrswege und des Transitverkehrs (Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit de la Société des Nations) hat sich in seiner Tagung von 1922 mit dieser Frage beschäftigt, und hat einen Beschluß gefaßt, der im Auszug folgendermaßen lautet:

„Die Kommission . . . ist der Ansicht, es sei möglich, daß in einzelnen Fällen Mißverständnisse diese Ratifizierung oder Beitrittserklärung erschweren und erachtet es aus diesen Gründen für wünschenswert, daß die beteiligten Regierungen und hauptsächlich solche Staaten, die an der gemeinsamen Bearbeitung der Schiffsakte einer gleichen Wasserstraße von internationalem Interesse teilnehmen, gegebenenfalls alle nötigen Maßnahmen ergreifen, um sich zu vergewissern, daß solche Mißverständnisse nicht bestehen oder um sie aus der Welt zu schaffen, falls sie bestehen sollten.“

Dieser Beschluß ist der Zentral-Kommission übermittelt worden. Die Zentral-Kommission hat nun, einerseits auf Grund dieser Anregung seitens des Völkerbundes und andererseits auf den Vorschlag des Büros, daß es angebracht sei; vor der Revision der Mannheimer Akte eine eingehende Prüfung der Generalkonvention vorzunehmen, in ihrer Apriltagung mit den diesbezüglichen Beratungen begonnen.

Nach einem ersten Meinungsaustausch über die einzelnen Artikel der Generalkonvention, der von beiden, obenerwähnten Gesichtspunkten aus durchgeführt wurde, hat die Zentral-Kommission ihren Generalsekretär damit beauftragt, ihr einen Bericht über die bereits erörterten Fragen vorzulegen, um die Fortsetzung der Diskussion über diese Angelegenheit zu erleichtern. Der Bericht des Generalsekretärs ist im November vorgelegt worden.

### Beziehungen zu anderen internationalen Körperschaften.

Die Zentral-Kommission ist weiterhin über die Arbeiten des Beratenden und Technischen Ausschusses des Völkerbundes zum Studium der Verkehrswege und des Transitverkehrs auf dem laufenden geblieben. Sie war gleichfalls bei der zweiten Generalkonferenz für Verkehrswesen in Genf im November/Dezember 1923 vertreten.

Sie hat beschlossen, durch einen Austausch der Protokolle die Verbindung mit anderen Stromkommissionen aufrecht zu erhalten.

### Freiheit der Schifffahrt im allgemeinen.

Im Laufe der Apriltagung von 1923 richtete sich die Aufmerksamkeit der Kommission hauptsächlich auf die Auswirkungen, welche die politischen Ereignisse ab 11. Januar 1923 auf den



allgemeinen Zustand der Rheinschifffahrt und besonders auf die strenge Einhaltung folgender Bestimmungen gehabt hatten:

- a) das Verbot, für auf dem Rheine ein- oder ausgehende Waren höhere Eingangs- oder Ausgangs-abgaben zu erheben, als beim Eingange oder Ausgange über die Landgrenze (Mannheim, Art. 6);
- b) Zugeständnis aller Erleichterungen, welche für den Ein-, Aus- und Durchgang von Waren auf anderen Land- und Wasserstraßen eingeführt werden, auch auf dem Rheine (Mannheim, Art. 14);
- c) eine der Schifffahrtsakte entsprechende Behandlung der in den Rheinfreihäfen ein- oder ausgehenden Waren (Mannheim, Art. 8);
- d) die in den Häfen zur Erleichterung der Ein- und Ausladungen und zur Niederlage der Waren verlangten Einrichtungen (Mannheim, Art. 27);
- e) Verbot auf dem Rhein jeglicher Abgabe, welche sich lediglich auf die Tatsache der Beschiffung gründet, sowie jeglicher sonstigen Abgabe mit Ausnahme der Eingangsabgabe auf eingeführte Waren und der Ausgangsabgabe auf ausgeführte Waren (Mannheim, Art. 3.), namentlich unter Ausschluß irgendwelcher Durchgangsabgabe (Mannheim, Art. 7);
- f) bei direktem Durchgangsverkehr Verbot irgendwelcher anderer Formalitäten außer den in Artikel 9 der Mannheimer Akte vorgesehenen, einschränkenden Formalitäten. (Übergabe eines Manifestes in doppelter Ausfertigung bei der Eingangszollbehörde, amtliche Verschließung der Laderäume, ev. amtliche Begleitung an Bord und Anhalten am letzten Grenzzollamte behufs Untersuchung des angelegten, amtlichen Verschlusses, beziehungsweise Zurückziehung der amtlichen Begleiter.)

Nachdem die belgische und die französische Delegation (die Delegation der Deutschen Staaten, gegen welche gleichfalls ein gewisser Teil der Beschwerden gerichtet war, hat dieser Tagung nicht beigewohnt) zum Ausdruck gebracht hatten, daß wenn zu Anfang der Besetzung Behinderungen eingetreten seien, dies Umständen zugeschrieben werden müsse, die von dem guten Willen ihrer Regierungen nicht abhingen, und daß die von anderen Regierungen getroffenen Maßnahmen sehr wohl der genauen Ausführung der Mannheimer Akte widersprechen konnten, nahm die Kommission mit Genugtuung die ihr von diesen Delegationen gegebene Versicherung entgegen, daß ihre Regierungen das internationale Statut auf dem Rhein zu achten wünschen, und namentlich den Besatzungsbehörden zur Vorschrift gemacht hätten, daß keine Maßnahme getroffen werden dürfe, die die Freiheit der Rheinschifffahrt beeinträchtigen könnte.

Die Kommission beschäftigte sich in der Zeit zwischen den beiden Tagungen mit den Geschehnissen, die ihr von der niederländischen und der schweizerischen Delegation gemeldet worden waren.

Andererseits trat die Delegation der Deutschen Staaten mit Beschwerden über gewisse Geschehnisse an die Kommission heran, welche sie für Verletzungen des internationalen Statuts auf dem Rheine hielt, und gegen welche sie das Einschreiten der Kommission beantragte.

Diese Beschwerden betrafen namentlich folgende Punkte:

1. Beschlagnahmen deutscher Schiffe und der Ladungen dieser Schiffe (zu Reparationszwecken) durch die Besatzungsbehörden;
2. den militärischen Befehl vom 19. Januar 1923, der es den deutschen Dampfern und den leeren deutschen Kähnen untersagte, die niederländische Grenze zu überschreiten;
3. die von den Besatzungsbehörden getroffenen Zwangsmaßnahmen gegen Schiffer, Besatzungen und Lotsen;



4. den den Schiffern auferlegten Zwang, vor dem Laden oder Löschen die Genehmigung der Besatzungsbehörden einzuholen;
5. die Einmischung der Besatzungsbehörden in die deutsche Stromverwaltung;
6. die Eingriffe der Besatzungsbehörden in den Verwaltungsdienst der deutschen Uferregierungen in den deutschen Häfen;
7. die Errichtung eines besonderen Zollregimes.

Da die Beschwerden der Delegation der Deutschen Staaten, wenigstens soweit Nr. 7 in Betracht kommt, mit den Fragen, die Gegenstand der vorhergehenden Beratungen der Kommission bildeten, verknüpft waren, schritt letztere im Laufe ihrer zweiten Tagung von 1923 zu einer eingehenden Untersuchung der gesamten Frage.

Bei dieser Untersuchung konnte festgestellt werden, daß inzwischen den vor die Kommission gebrachten Beanstandungen zufriedenstellende Folge gegeben war, wenigstens in einer großen Zahl von Punkten, die schon vorher zur Besprechung standen.

Sie führte schließlich zu folgendem Beschluß:

„Nachdem die Kommission die von der Delegation der Deutschen Staaten, der Delegation der Niederlande, der Delegation der Schweiz sowie die von der französischen und von der belgischen Delegation jeweils vorgebrachten Beanstandungen, die seit dem 11. Januar 1923 bestehende Allgemeinlage der Rheinschiffahrt betreffend, angehört, sowie die Störung, welche durch die politischen Ereignisse in dem Verkehr auf dem Rhein und in der genauen Befolgung der Mannheimer Akte entstanden ist, festgestellt hat, spricht sie, in der Ansicht, daß die Beurteilung dieser Ereignisse nicht in den Bereich ihrer Zuständigkeit fällt, die bestimmte Hoffnung aus, daß die beteiligten Regierungen Anstrengungen machen werden, damit in kürzester Frist das Gedeihen der Rheinschiffahrt unter unbedingter Befolgung der Mannheimer Akte wieder seinen Fortschritt nimmt und bittet die Bevollmächtigten der in Frage kommenden Staaten, der Kommission so bald wie möglich, und zwar in Hinblick auf ihre nächste Tagung mitteilen zu wollen, welche Folge dem vorstehend ausgedrückten Wunsche gegeben worden ist.“

Außerdem hat die Delegation der Deutschen Staaten folgende Erklärung abgegeben:

„Die deutsche Delegation behält ihren Rechtsstandpunkt bei, nämlich, daß die Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt die zuständige Körperschaft ist, um hinsichtlich der Verletzungen der Mannheimer Akte, welche die deutsche Regierung vorgebracht hat, eine Entscheidung zu treffen. Die deutsche Regierung behält sich vor, das deutsche Ersuchen dem Entscheid der Zentral-Kommission erneut vorzulegen, und schließt sich der bestimmten Hoffnung an, daß die beteiligten Regierungen Anstrengungen machen werden, damit in kürzester Frist des Gedeihen des Rheinverkehrs unter unbedingter Befolgung der Mannheimer Akte wieder seinen Fortschritt nimmt.“

#### Konventionen und Verordnungen.

Die Beratungen betreffs einer Neuregelung der konventionellen Bestimmungen und der Verordnungen in der Angelegenheit der Schifferpatente haben in der Dezembertagung dieses Jahres zu einer gemeinschaftlichen Lösung geführt. Die bisher in Kraft befindliche Regelung war, kurz gefaßt, folgende:

1. auf einer, mehreren Uferstaaten zugehörigen Rheinstrecke ist für die Führung eines Schiffes ein Patent erforderlich (Mannheim, Art 15);
2. das Recht, einem Schiffer das Patent zu erteilen oder zu entziehen, steht nur dem Uferstaat zu, in welchem er seinen Wohnsitz hat. (Mannheim, Art. 15 und 20.)



Die Schiffer der Nebenflüsse des Rheins und der Wasserstraßen zwischen dem Rhein und der Schelde sind — unter der Voraussetzung der Gegenseitigkeit — den in den Rheinuferstaaten wohnenden Schiffern gleichgestellt, wenn einer dieser Uferstaaten erklärt, daß diese Personen anderweitig die von den Rheinschiffen verlangten Bedingungen erfüllen. (Mannheim, Art. 18.) Dabei hat derjenige Uferstaat, welcher diese Erklärung abgegeben hat, das ausschließliche Recht, sie außer Kraft zu setzen. (Mannheim, Art. 21.)

3. Die zur Patenterlangung benötigten und genügenden Bedingungen sind im günstigsten Falle (für Bewerber, welche die Abgangsprüfung einer von der Zentral-Kommission genehmigten Schifferschule bestanden haben) die folgenden:

Der Bewerber muß

- a) 21 Jahre alt sein;
- b) die Schifffahrt tatsächlich während 4 Jahren ausgeübt haben (5 Jahre für die Führung eines Dampfschiffes, wovon 2 Jahre auf dem Rhein oder auf dem Abschnitt des Rheins, für welchen das Patent verlangt wird). (Abänderung der Rheinschiffahrtsakte vom 4. Juni 1898.)

Das Bemerkenswerteste an der zukünftigen Regelung ist folgendes:

1. Für die Führung eines Schiffes auf irgendwelchem Teil des Rheins oberhalb der Brücke von Duisburg-Hochfeld ist ein Patent erforderlich.

2. Das Recht, ein Patent auszustellen oder zu entziehen, steht jedem der bei der Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt vertretenen Staaten zu, ohne Berücksichtigung des Wohnortes (des Inhabers oder Schiffers).

3. Die notwendigen und genügenden Bedingungen für die Erlangung eines Patenten sind für jeden Bewerber, neben den allgemeinen Ansprüchen betreffs körperlicher Befähigung, die folgenden:

Er muß

- a) 25 Jahre alt sein, für die Führung eines Schiffes mit eigener Triebkraft und 23 Jahre für die Führung anderer Fahrzeuge;
- b) einer Deckmannschaft angehört haben:

1. während 6 Jahren für die Erlangung eines Patenten zur Führung eines Fahrzeugs ohne eigene Triebkraft;

2. während 7 Jahren für die Erlangung eines Patenten zur Führung eines Fahrzeugs mit eigener Triebkraft, wovon er mindestens 1 Jahr auf einem solchen Fahrzeug zugebracht haben muß;

oder mit einem Zeugnis über seine nautische Fähigkeit und seine Befähigung zur Führung versehen sein, das von einem der bei der Zentral-Kommission vertretenen Staaten ausgestellt sein muß;

oder mit irgendeinem anderen Zeugnis versehen sein, welches von der Zentral-Kommission als gleichwertig anerkannt wird.

In allen Fällen müssen die Patentbewerber nachweisen können, daß sie eine Vorbereitungszeit von 12 Monaten wirklicher Dienstzeit auf dem Rhein durchgemacht haben, wobei vorausgesetzt ist, daß hierbei nur die Zeit in Anrechnung gebracht wird, während welcher das Fahrzeug fährt, einschließlich der Zeit, welche für Be- und Entladung notwendig ist. Die ausgeführten Reisen müssen eine genügende Anzahl von Fahrten auf der Strecke, für welche das Patent verlangt ist, einbegreifen. Die Vorbereitung muß als Mitglied der Besatzung (Schiffsjunge ausgeschlossen)<sup>1)</sup> an Bord von Fahrzeugen folgender Kategorien durchgemacht sein:

<sup>1)</sup> Nach dem Wortlaut des Beschlusses in Protokoll 27 der ersten Tagung von 1923 ist wohl verstanden, daß sich in Patentangelegenheiten der Ausdruck „Mitglied der Besatzung“ (Schiffsjunge ausgeschlossen) nur auf Inhaber eines Zeugnisses über nautische Fähigkeit und Befähigung zur Führung und auf die Schiffer, die wenigstens 2 Jahre lang zur See oder auf einem Strom gefahren sind, bezieht.



- a) Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft von mindestens 500 t Rauminhalt;
- b) Fahrzeuge mit eigener Triebkraft, mit Ausnahme von Schleppern, von mindestens 300 t Rauminhalt;
- c) Schlepper von mindestens 300 PS.

Die neue Regelung soll jedoch nur provisorisch in Kraft treten, da die Frage spätestens nach Ablauf von zwei Jahren aufs neue geprüft werden soll. Auf diese Weise wird die Erfahrung lehren, ob die für die Befähigungsbedingungen gewährten, bedeutenden Erleichterungen berechtigt sind oder nicht.

Außerdem soll auch, und zwar bis die neue Regelung erprobt ist, das Patent zwischen der Spijk'schen Fähre (niederländische Grenze) und der Brücke von Duisburg-Hochfeld erforderlich sein. Von der Forderung eines Minimums von Tonnengehalt für das Fahrzeug, auf welchem die Vorbereitungszeit abgedient sein muß, wurde dagegen abgesehen.

Die außergewöhnlichen Umstände, von denen weiter oben die Rede war, haben die Kommission veranlaßt, in ihrer Apriltagung vorübergehende Maßnahmen zu ergreifen, die dazu bestimmt waren, mittels Ausnahmepatente die für die Handelsschiffahrt nötige Anzahl von Schiffen sicherzustellen.

In der Dezembertagung wurde vorgesehen, daß dieser vorübergehenden Regelung durch einen schriftlich zu fassenden Beschluß ein Ende gesetzt werden sollte, sobald es festgestellt sei, daß die Verhältnisse, welche zu seiner Annahme geführt haben, nicht mehr bestehen.

Die Vorschriften, die Dienstflagge der Beamten betreffend (Polizeiordnung vom 14. September 1912 § 5 Nr. 11), sind insofern abgeändert worden, als mit Bezug auf die Dienstflagge der Beamten in den Deutschen Staaten die Worte „schwarz-weiß-rot“ durch die Worte „schwarz-rot-goldgelb“ ersetzt worden sind.

Die Bestimmungen in der Untersuchungsordnung für Schiffe sind ebenfalls in einem Punkt abgeändert worden:

Die Vorschrift (Verordnung vom 10. November 1904 § 6, h), laut welcher das Deck der Tankschiffe mit hölzernem Überdeck versehen sein muß, welches so eingerichtet sein soll, daß genügend frische Luft zwischen dem Metalldeck und dem hölzernen Deck sich bewegen kann, ist aufgehoben worden.

Was die von den Behörden der Deutschen Staaten für die Schiffsuntersuchungen erhobenen Gebühren betrifft, hat die Kommission (am 2. Mai 1922), die des Wechselkurses wegen deren Erhöhung genehmigt hatte, durch Beschluß vom 20. Dezember 1923 die Erhebung in Goldmark, und zwar gemäß dem Tarif genehmigt, welcher vor den Erhöhungen in Kraft war.

Der technische Ausschuß für Eichung und Registrierung der Schiffe, der 1922 gebildet war, hat erst im Dezember 1923 zusammentreten können. Er hat einen Vorentwurf zur Revision der Brüsseler Konvention vom 4. Februar 1898 ausgearbeitet. Dieser Vorentwurf enthält bedeutende Neuerungen.

Er führt den Eichzwang wieder ein und verallgemeinert gleichfalls den Registrierungszwang, um dem in Deutschland und Frankreich bereits bestehenden Beispiel zu folgen und hierdurch einen wirklichen „Zivilstand“ des Schiffes aufzustellen.

Um den Rechtsstand der Binnenschiffe international festzulegen und den Kredit in der Binnenschiffahrt zu begünstigen, plant der Entwurf gleichfalls Vorschriften, die dazu bestimmt sind, jede doppelte Eintragung zu vermeiden.



Schließlich würde nach dem Wortlaut des Entwurfes die Schweiz, die Rheinuferstaat und Mitglied der Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt ist, als vertragschließender Staat in die revidierte Konvention aufgenommen werden.

Die Zentral-Kommission hat beschlossen, den Bericht ihres Ausschusses dem Beratenden und Technischen Ausschuß des Völkerbundes zum Studium der Verkehrswege und des Transitverkehrs (Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit de la Société des Nations) zu übermitteln, welche letzterer die Anregung zu diesen Arbeiten gegeben hatte, indem er diese Körperschaft auf die Nützlichkeit aufmerksam machte, welche sich aus dem Abschluß einer Generalkonvention über diese Frage zwischen den europäischen Staaten, die in den internationalen Stromkommissionen vertreten sind (Donau, Elbe, Oder), ergeben würde. Der Entwurf des Ausschusses sah eine solche Generalkonvention schon vor mit der Bestimmung, daß in dem zu schließenden internationalen Abkommen andere Staaten zum späteren Beitritt zugelassen werden sollten.

Der Meinungsaustausch, der innerhalb des Ausschusses stattgefunden hat, hat erkennen lassen, daß es wichtig sei, die Flaggenfrage der Binnenschiffe einer eingehenden Untersuchung zu unterwerfen.

Die Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt hat beschlossen, ihren Ausschuß für Privatrecht mit dieser Untersuchung zu betrauen.

#### Technische Studien.

**Hydrometrischer Dienst.** Der Unterausschuß für den hydrometrischen Dienst hat seine Arbeiten über die Wasserstände fortgesetzt und eines seiner Mitglieder damit beauftragt, die Studien über die Voraussage der Rheinwasserstände fortzuführen.

Der Unterausschuß hat in seiner Sitzung im Juni 1923 den Bericht über die bereits gemachten Studien eingehend geprüft und folgenden Beschluß gefaßt:

„Die Studien haben ergeben, daß unter Benützung der schweizerischen Pegelstellen von Nol, Zürich, Mühlau und Murgenthal eine Vorhersage der Nieder- und Mittelwasserstände auf höchstens 30 Stunden innerhalb gewisser Genauigkeitsgrenzen für die Station Marlen, oberhalb Straßburg, voraussichtlich erwartet werden kann. Die Untersuchungen bedürfen noch der Ergänzung durch Einbeziehung der Pegelstelle Andelfingen an der Thur, durch tabellarische Zahlenwerte und durch Ausdehnung auf das Jahr 1922.“

Die Zentral-Kommission hat von diesem Beschluß Kenntnis genommen und festgestellt, daß der Ausschuß für den hydrometrischen Dienst seine Arbeiten fortsetzt. Sie behält sich vor, sich von Zeit zu Zeit über den Wert der Ergebnisse auszusprechen.

Im gleichen Gedankengange hat man im Laufe des Jahres eine Revision des gleichwertigen Wasserstandes 1908 vorgenommen. Der aus Vertretern der Deutschen Staaten, Frankreichs, der Niederlande und der Schweiz zusammengesetzte Ausschuß ist am 13. und 14. Dezember 1923 unter dem Vorsitz des Herrn Jolles, Bevollmächtigten der Niederlande, zusammengetreten.

Dieser Ausschuß hat den von der Landesanstalt für Gewässerkunde in Berlin vorbereiteten Bericht geprüft und hat als Ergebnis seiner Beratungen der Zentral-Kommission Bericht erstattet.

Die Zentral-Kommission hat in ihrer Sitzung vom 19. Dezember 1923 diesen Bericht durchberaten und folgenden Beschluß gefaßt:

„1. Die Kommission nimmt die von dem Ausschuß für den gleichwertigen Wasserstand vorgeschlagenen Zahlen an.“



2. Gl. W. 1908 soll durch die gleichwertigen Wasserstände bei einem Pegelstand von 1,27 m am Kölner Pegel ersetzt werden.

3. In Zukunft sollen die gleichwertigen Abflußmengen an einer genügenden Anzahl von Richtpegeln bestimmt und bei etwaiger Änderung des Strombettes die ihnen gleichwertigen Wasserstände neu festgesetzt werden.“

#### Arbeiten und Maßnahmen.

Die Kommission hat mit Aufmerksamkeit verfolgt, was auf Grund der in 1922 über den Ausbau des Rheins zwischen Basel und Straßburg gefaßten Beschlüsse geschehen ist.

Wie erinnerlich, hatte die Kommission, nachdem sie die am 10. Mai 1922 zwischen der deutschen, der französischen und der schweizerischen Delegation getroffenen Vereinbarungen zur Kenntnis genommen hatte, den Zeitpunkt für den Beginn der Arbeiten auf 18 Monate, von dem Tag der Einreichung des Konzessionsgesuchs oder der Ermächtigung an gerechnet, festgesetzt.

Das französische Konzessionsgesuch ist der Schweiz im Frühjahr eingereicht worden; weitere, ergänzende Angaben sind im Juli nachgeliefert worden. Die schweizerische Regierung hat die Angelegenheit sofort in die Hand genommen, und französisch-schweizerische Besprechungen sind für den Beginn des Jahres 1924 vorgesehen. Betreffs einer eventuellen Auswirkung des Staus auf badischem Gebiet sind Unterhandlungen im Gange.

Da die Kommission andererseits im Prinzip ihre Zustimmung zu der von der Schweiz verlangten Rheinregulierung gegeben hat, erklärte deren Delegation, sie beabsichtige in Kürze der Kommission feste Vorschläge zu unterbreiten, mit deren Vorbereitung infolge eines zwischen den beiden Staaten getroffenen Abkommens die Schweiz die badischen Behörden betraut hat.

Technische Befahrung. Die Kommission hat in ihrer zweiten Tagung von 1923 das Programm für die in Artikel 31 der Mannheimer Akte vorgesehene Strombefahrung, die von Zeit zu Zeit vorgenommen werden soll, aufgestellt. Ein technischer Ausschuß wird dieselbe gemäß den Vorschriften der Kommission in August/September 1924 ausführen.

Kraft Artikel 359 des Versailler Vertrages hat die Kommission außerdem die Ermächtigung zu den von der Delegation der Deutschen Staaten vorgeschlagenen Abänderungen an der Einfahrt zum Kehler Hafen und an der Mündung der Kinzig erteilt.

Kraft gleichen Artikels hat die Kommission auch die Aufgabe des Wendebeckens unterhalb des Kehler Hafens, welche von der französischen Delegation vorgeschlagen worden ist, genehmigt, jedoch unter dem Vorbehalt, daß dieses Wendebecken, falls die Erfahrung es als notwendig erscheinen läßt, entweder an seinem alten oder an einem anderen, geeigneten Platz wiederhergestellt werde.

Der Tätigkeitsbericht für 1922 enthielt die Angabe, die Zentral-Kommission habe infolge bei ihr eingereicherter Beschwerden betreffs Baggerungen, die zwischen Ruhrort und der niederländischen Grenze ausgeführt waren, folgende Beschlüsse gefaßt:

„1. Es ist außerordentlich wünschenswert, tatsächlich zu verhindern, daß der Sand, der sich bei Baggerungen ergibt, in das Niederwasserbett des Flusses zurückgeleitet wird, 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 in dem Niederwasserbett des deutschen Niederrheins zu gelangen.“



Da die französisch-belgische Rückerstattungskommission am 14. Juni 1923 die Kiesbaggerfelder zwischen der niederländischen Grenze und Bingerbrück beschlagnahmt hatte, machte die Delegation der Deutschen Staaten die Kommission darauf aufmerksam, die deutschen Strombaubehörden hätten die Ausdehnung der Baggerungen im Strombette des Rheins auf das Mindestmaß beschränkt, welches im Interesse der Unterhaltung des Fahrwassers nötig sei, es deute jedoch alles darauf hin, daß die französisch-belgischen Behörden, welche an die Stelle der deutschen Behörden getreten seien, den Beschlüssen der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt nicht nachkämen, weder hinsichtlich der Ausdehnung der Baggerungen, noch in der Art und Weise, wie dieselben ausgeführt würden, und daß vor allem festgestellt worden sei, daß die Unternehmer den Sand in den Rhein zurückleiten.

Die belgische und die französische Delegation behaupteten ihrerseits, die ausgeführten Baggerungen seien im Interesse des Fahrwassers notwendig, die Überwachung durch den Schiffahrtsinspektor des III. Bezirks könne ruhig fortgesetzt werden, und die Behauptung, daß Sand in den Strom zurückgeleitet werde, sei neu.

Die Angelegenheit kam nicht zum Abschluß, da die niederländische Delegation den Wunsch ausgesprochen hatte, die belgische und die französische Delegation möchten weitere Untersuchungen anstellen, und eine genaue Ausführung des Beschlusses der Zentral-Kommission herbeiführen.

Infolge von Beanstandungen von privater Seite hat sich die Zentral-Kommission des Zustandes der Verbakung des Bingerlochs angenommen. Sie hat eine Untersuchung veranlaßt, welche erwiesen hat, daß der Zustand dauernd zufriedenstellend ist.

Schließlich ist die Kommission, an welche man mit dem Projekt des Baues einer Rampenanlage im Pionierpark zu Mainz herangetreten war, der Ansicht gewesen, der Bau dieser Rampenanlage stelle keine Behinderung für die Schiffahrt dar, vorausgesetzt, daß gewisse von der Zentral-Kommission gestellte Bedingungen erfüllt werden.

#### Abgaben und Gebühren.

Auf Grund der Untersuchung, von der im letzten Tätigkeitsbericht die Rede war, und welche sich auf in Frankreich erhobene, statistische Gebühren auf Waren im Durchgangsverkehr erstrecken sollte, hat die Kommission feststellen können, daß keine statistischen Gebühren auf Waren im Durchgangsverkehr auf dem Rhein erhoben werden, wenn sie in französischen Häfen mit oder ohne Lagerung an Land umgeladen oder in Niederlagen gelagert werden.

Im gleichen Gedankengange hat sich die Kommission weiterhin mit der Gebührenfrage für das Visum der Schifferpässe beschäftigt. Sie hat davon Kenntnis genommen, daß die deutsche Regierung auf diplomatischem Wege Belgien, Frankreich, den Niederlanden und der Schweiz die völlige Abschaffung des Visums vorgeschlagen hat. Sie hat die Bevollmächtigten der Staaten, denen dieser Vorschlag gemacht worden ist, aufgefordert, sie in Hinblick auf ihre erste Tagung in 1924 wissen zu lassen, welche Folge diesem Vorschlag gegeben worden ist.

Da man an die Kommission wegen eines von den französischen Behörden in St. Goar eingerichteten fakultativen Lotsendienstes, dessen Tarif je nach der Nationalität der Schiffe angeblich Verschiedenheiten aufweist, herangetreten war, hat sie beschlossen, über die Tätigkeit und die Tarife dieser Lotsenstation Erkundigungen einzuziehen.

#### Diebstähle auf dem Rhein.

Bei der Kommission war eine Beschwerde der Interessenten über die Häufigkeit der Diebstähle auf dem Rhein anhängig gemacht; sie hat beschlossen, sich ergänzendes Material für eine Untersuchung zu beschaffen.



### Häfen.

Gemäß Artikel 65 des Vertrags von Versailles hat die Kommission am 20. August 1923 Herrn Haelling zum Direktor der Häfen von Straßburg und von Kehl ernannt. Er ersetzt Herrn Detoeuf, der um seine Entlassung gebeten hatte.

### Privatrecht und soziale Gesetzgebung.

Die erste Versammlung des Ausschusses für Privatrecht, der damit beauftragt ist, die Vereinheitlichung der nationalen Gesetzgebungen der an der Rheinschiffahrt hauptsächlich beteiligten Staaten mit Bezug auf die Binnenschiffahrt vorzubereiten, hat in 1923 nicht stattfinden können.

Die Arbeiten dieses Ausschusses werden im März nächsten Jahres beginnen.

Über die Vereinheitlichung des sozialen Schiffahrtsrechts ist nichts neues zu berichten.

### Prozesse.

Die Tätigkeit der Kommission in ihrer Eigenschaft als wahlfreier Berufungsgerichtshof in privatrechtlichen Streitigkeiten über Rheinschiffahrtssachen ist in normaler Weise fortgesetzt worden. Die Kommission hat davon Kenntnis genommen, daß die Zuständigkeit des Rheinschiffahrtsgerichts in Duisburg-Ruhrort auf den Amtsbereich des Amtsgerichts Hamborn ausgedehnt worden ist.

### Innere Angelegenheiten.

Die Kommission hat die Prüfung der Vollmachten der neuen Bevollmächtigten vorgenommen; sie hat ihren Haushaltsplan beraten und ihn für 1924 auf 400 000 französische Franken festgesetzt. Sie hat die Abrechnung für 1922 geprüft und gutgeheißen. Sie hat sich weiterhin mit der Frage der Zollvergünstigungen für ihre Mitglieder und für ihr Personal beschäftigt.

Der von Herrn Staatsrat Koch für 1922 vorbereitete Jahresbericht ist im Laufe des Jahres 1923 genehmigt worden.

Um die Verbreitung dieser Berichte zu fördern, sind die Preise von 7,50 franz. Franken für 1918 und die folgenden Jahre und 5 franz. Franken für die vorhergehenden Jahrgänge beibehalten worden.

## B. Zusammensetzung der hauptsächlichsten, die Rheinschiffahrt betreffenden staatlichen Stellen.

### In der Schweiz.

Eine eidgenössische Behördenorganisation für die Rheinschiffahrt besteht vorläufig noch nicht. Dagegen hat der Kanton Basel-Stadt eine besondere Amtsstelle für Angelegenheiten der Rheinschiffahrt, das „Schiffahrtsamt“, geschaffen, das der baselstädtischen „Rheinschiffahrts-Direktion“ untersteht.

### In Frankreich.

1 Ingénieur en Chef mit Amtssitz in Strasbourg.

1 Ingénieur d'arrondissement mit Amtssitz in Colmar für die Stromstrecke von Hüningen bis Rheinau.

1 Ingénieur d'arrondissement mit Amtssitz in Strasbourg für die Stromstrecke von Rheinau bis Lauterburg.



### In Deutschland.

#### a) Baden.

#### Badische Wasser- und Straßenbaudirektion Karlsruhe.

Dieser unterstehen:

##### 1. Rheinbauamt Freiburg.

Rheinstrecke von bad. km 0 an der schweizer Grenze bis bad. km 91,200 unterhalb der Schiffbrücke Kappel-Rheinau.

Dammeisterbezirke: Neuenburg, Breisach und Weisweil.

##### 2. Rheinbauamt Offenburg.

Rheinstrecke von bad. km 91,200 bis bad. km 182,070 gegenüber der französisch-bayerischen Grenze.

Dammeisterbezirke: Ottenheim, Kehl, Freistett und Plittersdorf.

##### 3. Rheinbauamt Mannheim.

Rheinstrecke von bad. km 182,070 bis km 211,674 (ehemaliger Festungsbereich Germersheim) und von bad. km 216,350 bis km 266,635 an der badisch-hessischen Grenze, außerdem das linke Ufer an der Kollerinsel von bayer. km 56,830 bis km 58,220.

Dammeisterbezirke: Maxau, Philippsburg und Mannheim.

Schiffseichamt in Mannheim (Rheinbauamt).

Schiffsuntersuchungskommission in Mannheim (Rheinbauamt).

Rheinschiffahrtsinspektor des Bezirks Ib.

#### b) Bayern.

##### a) Staatsministerium des Innern in München:

Oberste Baubehörde.

##### b) Regierung der Pfalz, Kammer des Innern Speyer a. Rh.

##### c) Straßen- und Flußbauamt Speyer.

Der Vorstand ist zugleich Hafenkommisär für den Staatshafen Speyer.

6 Dammeisterstationen je in Maximiliansau, Sondernheim, Germersheim, Speyer, Ludwigshafen und im Kanalhaus bei Frankenthal.

##### d) Hafenkommisariat Ludwigshafen.

##### e) Schiffs-Eichamt und Schiffs-Untersuchungskommission Speyer.

#### c) Hessen.

Die Verwaltung der hessischen Strecke des Rheins als Wasserstraße liegt dem Hessischen Ministerium der Finanzen, Abteilung für Bauwesen, ob.

Ihm unterstehen als örtliche Dienststellen:

1. das Wasserbauamt Worms mit dem Verwaltungsbezirk von der bayerisch-badisch-hessischen Grenze bis zu km 313,5 oberhalb der Oppenheimer Überfahrt;

2. das Wasserbauamt Mainz mit dem Verwaltungsbezirk von km 313,5 rechtsrheinisch bis zur hessisch-preußischen Grenze unterhalb Mainz, linksrheinisch bis zur Nahemündung bei Bingen.



Außerdem unterstehen ihm das in Mainz befindliche Schiffseichamt, das Schiffsuntersuchungsamt sowie die Floßuntersuchungskommission, die mit dem Wasserbauamt Mainz verbunden sind.

Als Rheinschiffahrtsinspektor gemäß Art. 42 der revidierten Rheinschiffahrtsakte ist für den zweiten Aufsichtsbezirk, der sich von der Mündung der Lauter, linksseitig bis zur Mündung der Nahe, rechtsseitig von der badisch-hessischen Landesgrenze bis km 27,4 unterhalb Rüdesheim erstreckt, im Einvernehmen mit den Regierungen von Preußen und Bayern bis auf weiteres der Vorstand des Wasserbauamts Mainz von der hessischen Regierung bestellt.

#### d) Preußen.

#### Rheinstrombauverwaltung in Koblenz:

Chef: Der Oberpräsident der Rheinprovinz.

Strombaudirektor.

Der Rheinstrombauverwaltung unterstehen:

##### 1. Wasserbauamt Bingerbrück:

Strecke rechtsseitig von Biebrich (km 0), linksseitig von der Nahemündung (km 27,7) bis Oberwesel (km 48,5).

Strommeister in Bingerbrück.

Wasserbausekretäre in Schierstein und Bacharach.

##### 2. Wasserbauamt I in Koblenz:

Strecke von Oberwesel (km 48,5) bis Andernach (km 112).

Strommeister in St. Goarshausen und Koblenz-Lützel.

Wasserbausekretäre in St. Goar, Koblenz-Lützel und Neuwied.

##### 3. Wasserbauamt in Köln:

Strecke von Andernach (km 112) bis Wiesdorf (km 199).

Strommeister in Oberwinter und Köln.

Wasserbausekretäre in Brohl, Oberwinter, Bonn, Langel und Köln-Deutz.

##### 4. Wasserbauamt in Düsseldorf:

Strecke von Wiesdorf (km 199) bis Ruhrort (km 281,3).

Strommeister in Düsseldorf und Uerdingen.

Wasserbausekretäre in Monheim, Griemlinghausen, Düsseldorf und Duisburg.

##### 5. Wasserbauamt in Wesel:

Strecke von Ruhrort (km 281,3) bis zur niederländischen Grenze bei Spyck bzw. Bimmen.

Strommeister in Wesel und Emmerich.

Wasserbausekretäre in Orsoy, Wesel, Rees und Emmerich.

Dem Regierungspräsidenten in Düsseldorf untersteht die Verwaltung der Duisburger Häfen in Duisburg-Ruhrort.

Den Regierungspräsidenten in Koblenz, Köln und Düsseldorf unterstehen die Hafenkommis-  
sare in Koblenz, Köln, Neuß und Düsseldorf.



Die Schiffsuntersuchungskommissionen in Biebrich, Koblenz, Köln, Düsseldorf, Duisburg, Duisburg-Ruhrort und Emmerich sowie die Schiffs-Eichämter in Koblenz, Köln, Duisburg und Duisburg-Ruhrort.

#### In Niederland.

Hoofdingenieur-Directeur in de Directie Groote Rivieren, im Haag.

Zu dieser Direktion gehören alle hier in Betracht kommenden Flüsse.

Hoofdingenieur in het le arrondissement, in Nymwegen.

Dieser Bezirk umfaßt den Oberrhein und die Waal.

Hoofdingenieur in het 2e arrondissement, in Utrecht.

Dieser Bezirk umfaßt den Niederrhein und Leck.

Hoofdingenieur in het 4e arrondissement, in Dordrecht.

Zu diesem Bezirke gehören die Merwede und der Noord.

Hoofdingenieur in het 5e arrondissement, in Rotterdam.

Zu diesem Bezirke gehört die Neue Maas.

Technischer Kommissar.

Rheinschiffahrts-Inspektor.

#### Schiffsuntersuchungs-Kommissionen.

Rotterdam, Amsterdam, Dordrecht.

#### Hafenkommissare (Art. 27 Rheinschiffahrtsakte):

Rotterdam, Amsterdam, Dordrecht, Nymwegen, Arnhem, Tiel.

### C. Abänderungen an der Schifffahrtsakte und an den gemeinsamen Verordnungen, sowie an den die Rheinschiffahrt betreffenden Landesgesetzen u. Verordnungen.

#### In der Schweiz.

Provisorischer Umschlagsgebührentarif für den Rheinhafen Basel-St. Johann  
(gültig ab 15. Mai 1923).

#### In Frankreich.

#### In Baden.

1. Bekanntmachung des Badischen Rheinbauamts Mannheim gemeinsam mit dem Straßen- und Flußbauamt Speyer vom 23. Januar 1923, die Verbesserung der Schifffahrtsrinne durch Baggerung beim Mechttersheimer Durchstich betreffend.



2. Bekanntmachung des Badischen Rheinbauamts Mannheim gemeinsam mit dem Straßen- und Flußbauamt Speyer vom 2. Februar 1923, Querschnittsaufnahmen der Stromsohle in der Stromstrecke von der franz.-bayer. bis zur bad.-hessischen Grenze betreffend.
3. Verordnung des Badischen Arbeitsministeriums vom 19. September 1923 die Abänderung der mit Verordnung des Badischen Ministeriums des Innern vom 18. Juni 1900, die Eichung der Rheinschiffe betreffend (Ges. u. V. Bl. S. 793) erlassenen Eichordnung für die Rheinschiffe betreffend.
4. Bekanntmachung des Badischen Rheinbauamts Offenburg vom 6. Oktober 1923, die Baggerungen an der Schiffbrücke Selz-Plittersdorf zur Verbesserung des Fahrwassers betreffend.
5. Bekanntmachung des Badischen Rheinbauamts Mannheim vom 9. Oktober 1923, die Baggerungen beim Aufdreh- und Wendeplatz Karlsruhe betreffend.
6. Bekanntmachung des Badischen Rheinbauamts Offenburg vom 1. Dezember 1923, die Baggerungen unterhalb der Eisenbahnbrücke bei Wintersdorf (bad. Rhein km 165,656) betreffend.
7. Bekanntmachung des Badischen Rheinbauamts Mannheim gemeinsam mit dem Straßen- und Flußbauamt Speyer vom 28. Dezember 1923, die Baggerungen im Mechtersheimer Durchstich betreffend.

#### In Bayern.

1. Bekanntmachung des Rheinbauamts Mannheim und des Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 23. Januar, die Verbesserung der Schiffahrtsrinne durch Baggerung im Mechtersheimer Durchschnitt betreffend.
2. Bekanntmachung des Rheinbauamtes Mannheim und des Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 2. Februar, Querschnittsaufnahmen der Stromsohle in der Stromstrecke von der französisch-bayerischen Grenze bis zur badisch-hessischen Grenze betreffend.
3. Verordnung über die Errichtung einer Schiffahrtsstelle beim bayr. Staatsministerium für Handel, Industrie und Gewerbe vom 1. August 1923 betr. (B.-Gesetz u. Verordnungsblatt Nr. 26).
4. Verordnung über die Gebühren für die Eichung der Rheinschiffe durch das Bayr. Staatsministerium des Innern vom 1. Oktober 1923 betr. (Gesetz u. Verordnungsblatt Nr. 30).
5. Bekanntmachung des Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 16. Oktober und 27. Dezember 1923, die Verlegung der Germersheimer Fähre km  $\frac{30,7}{213,0}$  betreffend.
6. Bekanntmachung des Rheinbauamtes Mannheim und des Straßen- und Flußbauamtes Speyer vom 28. Dezember, die Verbesserung der Schiffahrtsrinne durch Baggerung im Mechtersheimer Durchschnitt betreffend.

#### In Hessen.

1. Bekanntmachung des Hess. Staatsministeriums vom 6. Februar 1923, die Erhöhung der Gebühren bei Überwinterung von Fahrzeugen und Flößen im staatlichen Sicherheitshafen bei Bingen betr.
2. Bekanntmachungen der Bürgermeisterei Bingen vom 15. Januar, 10. März, 23. April, 16. Juni 1923, die Änderungen des Gebührentarifs für den Hafen zu Bingen betreffend.
3. Bekanntmachung des Oberbürgermeisters der Stadt Mainz vom 27. Januar 1923, die Änderung des Gebührentarifs für die Benutzung der Hafenanstalten einschließlich der Lagerhäuser und Hafensbahn der Stadt Mainz vom 28. Dezember 1922 betreffend.
4. Bekanntmachungen des Oberbürgermeisters der Stadt Mainz vom 13. Februar, 27. März 1923, Nachträge zum Gebührentarif für die Benutzung der Hafenanstalten einschließlich der Lagerhäuser und Hafensbahn der Stadt Mainz betreffend.



5. Bekanntmachungen der Bürgermeisterei Nierstein vom 2. Januar, 25. März, 21. Juni 1923, Nachträge zu der Gebührenordnung für die Benutzung des Rheinufers bei Nierstein betreffend.
6. Bekanntmachungen des Oberbürgermeisters der Stadt Offenbach a. M. vom 5. Januar, 15. Februar, 1. Februar, 1. Januar, 22. Mai, 1. Juni, 15. Juni, 1. Juli 1923, Nachträge zu der Polizei- und Gebührenordnung für den Hafen zu Offenbach a. M. vom 22. Juni 1907 betreffend.
7. Bekanntmachung der Bürgermeisterei Oppenheim vom 23. April 1923, die Erhöhung der Gebühren für die Lagerplätze und Ausladeplätze im Hafen zu Oppenheim betreffend.
8. Bekanntmachungen des Oberbürgermeisters der Stadt Worms vom 20. Februar, 1. Juni, 25. Juni, 16. Juli, 17. August, 3. September, 11. September, 1. November 1923, die Verschiebegebühren und Nebengebühren im Bahnbetrieb im Hafen zu Worms betreffend.
9. Bekanntmachungen des Oberbürgermeisters der Stadt Worms vom 5. Juni, 1. Juli, 9. August 1923, die Wiegegebühren im Hafen zu Worms betreffend.
10. Bekanntmachung des Kreisamts Groß-Gerau vom 24. August 1923, die Änderung der Polizei- und Gebührenordnung für die Benutzung des Landungsplatzes bei Rüsselsheim a. M. betreffend.

#### In Preußen.

1. Bekanntmachungen des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 26. Januar, 24. Februar, 28. Juni, 28. Juli, 28. August, 17. September, 2. Oktober, 15. Oktober, 30. Oktober und 15. November, betreffend Abänderung der Wahrschauggebühren.
2. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 13. Februar, betreffend Schifffahrt während der Hebungsarbeiten des im rechtsseitigen Fahrwasser (sog. enges Türchen) gesunkenen Schiffes „Petrus“ und während der Abschleppungsversuche des auf dem Trennungswerk am Bingerloch festgefahrenen Dampfers „Tarn“.
3. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 22. Februar, betreffend Hinweis auf die Bestimmungen der Rheinschifffahrtspolizeiordnung vom 1. Januar 1913.
4. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 6. Juni, betreffend Schifffahrt während der Übungen französischer Pioniertruppen bei Bonn und St. Goar.
5. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 8. Juni, betreffend Verbot der Floßschifffahrt durch die Bingerlochstrecke während der Beseitigungsarbeiten eines neben dem Bingerloch festgefahrenen Schleppkahnes.
6. Bekanntmachung des Oberpräsidenten vom 25. Juni, betreffend Besatzungsfahrzeuge, die in der Nähe der Straßenbrücken von Oberkassel, Homberg und Baerl verankert sind.
7. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 18. Juli, betreffend Schifffahrt während der 4. Siebengebirgsregatta.
8. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 28. August, betreffend Auswerfen und Schleppen von Ankern in Stromstation 5,0+50.
9. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 1. September, betreffend Sperrung des Fahrwassers der „Großen Gies“ während der Beseitigung einer Versandung.
10. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 4. September, betreffend Schifffahrt während der Hebungsarbeiten eines in km 177,2 gesunkenen Segelschiffes.
11. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 12. Oktober, betreffend Nachtrag zur Eichordnung für die Rheinschiffe vom 4. Juli 1900.
12. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 10. November, betreffend Auswerfen und Schleppen von Ankern in Stromstation 198,2+25.



## In Niederland.

1. Bekanntmachung des Ministers für Finanzen vom 19. November 1923, betreffend die Erhebung von Fährgeldern für die Culenborgsche Fähre.
2. Verordnung der Provinciale Staten von Utrecht und Zuid-Holland vom 17./26. Juli 1923, betreffend die Erhebung von Fährgeldern für die Fähre zwischen Tienhoven und Jaarsoeld.
3. Verordnung des Gemeinderats von Bergambacht vom 6. Dezember 1922, betreffend die Erhebung von Hafengebühren (Inkraftsetzung 1. Januar 1923).
4. Verordnung des Gemeinderats von Dordrecht vom 28. November 1922, betreffend die Erhebung von Hafengebühren (Inkraftsetzung 22. Februar 1923).
5. Verordnung des Gemeinderats von Dordrecht vom 6. März 1923, betreffend die Erhebung von Hafengebühren (Inkraftsetzung 29. Juni 1923).
6. Verordnung des Gemeinderats von Dordrecht vom 24. April 1923, betreffend die Erhebung von Hafengebühren (Inkraftsetzung 3. August 1923).
7. Verordnung des Gemeinderats von Dordrecht vom 10. Juli 1923, betreffend die Erhebung von Hafengebühren (Inkraftsetzung 24. Oktober 1923).

## in Preußen.

1. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 26. Januar 24. Februar 28. Juni 28. Juli 28. August 17. September 2. Oktober 16. Oktober 30. Oktober und 15. November, betreffend die Bestimmungen über die Rheinisch-Westfälische Provinzialverwaltung.
2. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 15. Februar, betreffend die Bestimmungen über die Rheinisch-Westfälische Provinzialverwaltung.
3. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 22. Februar, betreffend die Bestimmungen über die Rheinisch-Westfälische Provinzialverwaltung.
4. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 6. Juni, betreffend die Bestimmungen über die Rheinisch-Westfälische Provinzialverwaltung.
5. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 8. Juni, betreffend die Bestimmungen über die Rheinisch-Westfälische Provinzialverwaltung.
6. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 8. Juni, betreffend die Bestimmungen über die Rheinisch-Westfälische Provinzialverwaltung.
7. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 18. Juli, betreffend die Bestimmungen über die Rheinisch-Westfälische Provinzialverwaltung.
8. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 28. August, betreffend die Bestimmungen über die Rheinisch-Westfälische Provinzialverwaltung.
9. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 1. September, betreffend die Bestimmungen über die Rheinisch-Westfälische Provinzialverwaltung.
10. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 4. September, betreffend die Bestimmungen über die Rheinisch-Westfälische Provinzialverwaltung.
11. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 12. Oktober, betreffend die Bestimmungen über die Rheinisch-Westfälische Provinzialverwaltung.
12. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 19. November, betreffend die Bestimmungen über die Rheinisch-Westfälische Provinzialverwaltung.