

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

I. Amtliches

[urn:nbn:de:bsz:31-255537](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255537)

I. Amtliches.

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

Die Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt hat im Laufe des Jahres 1924 zwei Tagungen abgehalten, die erste im April und die zweite im Dezember.

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

Herr Wand, bayerischer Bevollmächtigter der Deutschen Staaten wurde durch Herrn Kranzbühler, hessischen Bevollmächtigten der Deutschen Staaten, Herr Segers, Bevollmächtigter Belgiens durch Herrn De Visscher ersetzt; Sir Cecil Hurst ist zum Bevollmächtigten Grossbritanniens ernannt worden; Herr Jolles, Bevollmächtigter der Niederlande ist verstorben und wurde durch Herrn Canter Cremers ersetzt.

Demgemäss setzte sich Ende des Jahres 1924 die Zentral-Kommission wie folgt zusammen:

Präsident: Herr Jean Gout.

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

Belgien: die Herren Bevollmächtigten Brunet, de Visscher,

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

Grossbritannien: die Herren Bevollmächtigten Baldwin, Sir Cecil Hurst.

Italien: die Herren Bevollmächtigten Rossetti, Sinigalia.

Niederlande: die Herren Bevollmächtigten Jonkheer van Eysinga, Kröller, Canter Cremers.

Schweiz: die Herren Bevollmächtigten Herold, J. Vallotton.

Das Sekretariat setzt sich wie folgt zusammen:

Generalsekretär: Herr Hostie (Belgier).

Hilfs-Generalsekretär: Herr Charguéraud-Hartmann (Franzose).

Mitglieder des Sekretariats: Herr de l'Espinasse (Holländer), Herr Gerlach (Deutscher).

Schiffahrtinspektoren sind:

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

für den Abschnitt I, A: Herr Antoine, Ingenieur des Ponts et Chaussées, Strassburg;

für den Abschnitt I, B:	Herr Oberbaurat Baer, Mannheim;
für den Abschnitt II:	Herr Baurat Pabst, Mainz;
für den Abschnitt III:	Herr Ober- und Geheimer Baurat Degener, Coblenz;
für den Abschnitt IV:	Jonkheer Dittlinger im Haag.

Revision der Mannheimer Akte.

Die Kommission hat in ihrer Apriltagung in erster Lesung die Mehrzahl der Texte angenommen, die sich auf die Freiheit der Schifffahrt, die Gleichbehandlung, die Freiheit des Durchgangsverkehrs, das Verbot, Gefälle zu erheben und auf den Rechtszustand in den rheinischen Häfen beziehen. Über die Zollformalitäten auf dem Rhein ist ebenfalls verhandelt worden.

Die Kommission hat in ihrer Dezembertagung die Revisionsarbeiten fortgesetzt und die erste Lesung der Texte, die sich auf die Rheinschiffahrtsgerichte und auf ihre eigene Rechtsprechung als Berufungsgericht in Rheinschiffahrtssachen beziehen, beendet.

Hierauf hat die Kommission die Prüfung der Frage der Bauarbeiten begonnen.

Beziehungen zu anderen, internationalen Körperschaften.

Die Kommission ist weiterhin über die Arbeiten des Beratenden und Technischen Ausschusses des Völkerbundes zum Studium der Verkehrswege und des Transitverkehrs auf dem Laufenden geblieben.

In der Reihe der behandelten Fragen, die für die Zentral-Kommission von besonderem Interesse sind, steht die Vereinheitlichung des Privatrechts und die Vereinheitlichung der Eichungsvorschriften.

Hinsichtlich der Vereinheitlichung des Privatrechts hat der Beratende und Technische Ausschuss seinen Binnenschifffahrts-Unterausschuss damit beauftragt, eine Studienkommission zu ernennen, und zwar soll dies geschehen, sobald dieser Unterausschuss der Meinung ist, dass die Arbeiten der Zentral-Kommission hinreichend vorgeschritten sind, um eine Prüfung der Frage von einem allgemeineren Standpunkt aus zu rechtfertigen.

Für die Eichungsfrage ist ein Entwurf für ein Generalabkommen aufgestellt worden, der sich die Schlüsse zu denen die Zentral-Kommission gelangt ist, zu eigen gemacht hat.

Die Ständige Vereinigung der Schifffahrtskongresse hat beschlossen, einen Ausschuss zu bilden, der sich die Vereinheitlichung der Binnenschifffahrts-Statistik zum Studium machen soll. Die Zentral-Kommission ist aufgefordert worden, in diesen Ausschuss einen Vertreter zu entsenden.

Freiheit der Schifffahrt im allgemeinen.

Zu Beginn des Jahres 1924 war die Allgemeinlage, wie sie sich seit der Ruhrbesetzung entwickelt hatte, derart, dass eine Untersuchung an Ort und Stelle Aussicht haben konnte, für die internationalen Interessen der Schifffahrt günstige Folgen zu zeitigen. Deshalb hat der Generalsekretär der Zentral-Kommission in Begleitung des Hilfs-Generalsekretärs im Laufe des Monats Februar eine Reise in das besetzte Gebiet unternommen, um festzustellen, inwieweit der Beschluss von Dezember 1923 Anwendung findet. Auf dieser Reise haben sich Herr Hostie und Herr Charguéraud-Hartmann namentlich mit dem Leitenden Zollausschuss, mit der Interalliierten Binnenschifffahrtskommission und mit dem Verein zur Wahrung der Rheinschiff-

fahrtsinteressen in Verbindung gesetzt. Das Ergebnis dieser Reise ist in einem Bericht vom 23. Februar 1924 niedergelegt¹⁾; im wesentlichen wurde folgendes festgestellt:

Die Waren, welche durch das besetzte Gebiet gehen und für das nichtbesetzte Deutschland bestimmt sind, sind seit dem 8. Januar, seitens der Besatzungsbehörden keiner Zollabgabe mehr unterworfen.

Seit dem 7. Februar ist die statistische Abgabe auf alle Waren, welche auf dem Rheinweg durch das besetzte Gebiet befördert werden, abgeschafft.

Das C. D. D. hat mit Zirkular vom gleichen Datum daran erinnert, dass die Zollverschlussgebühr auf dem Rheinweg nicht erhoben wird.

Der Durchgangsverkehr von und nach Deutschland untersteht seit dem 8. Januar 1924 hinsichtlich der Kautionsleistung dem gleichen Regime wie der internationale Durchgangsverkehr.

Über das Anhalten in Düsseldorf lauteten die Berichtsangaben wie folgt:

«Laut eingezogener Erkundigungen waren sämtliche Fahrzeuge auf der Fahrt nach beiden Richtungen gezwungen, Düsseldorf anzulaufen, und der Schiffer musste, scheint es, an Land gehen, um sich mit seinen Papieren bei der Zollbehörde zu melden, und eine schriftliche Ermächtigung zur Weiterreise einzuholen. Es verhält sich bei Schiffen, welche in Emmerich die Zollformalitäten für den Durchgangsverkehr erfüllt haben, ebenso wie bei den anderen.

Man hat uns versichert, dass die Schiffe infolge hiervon grosse Gefahr laufen, und dass ein bedeutender Zeitverlust entsteht.

Auf die Frage, ob es möglich sei, die Kontrolle des Durchgangsverkehrs in Düsseldorf vollständig abzuschaffen, wurde uns geantwortet, dass die einfache Abschaffung zu Unzuverlässigkeiten führen könnte, solange die Lage in der britischen Zone unverändert bleibe, dass die französisch-belgische Zollbehörde jedoch in der Zwischenzeit ihr möglichstes tun werde, um die Unzuverlässigkeiten der Kontrolle auf ein Mindestmass zu beschränken, indem sie dieselbe auf Grund der von den Grenzstellen erhaltenen Mitteilungen ausüben wird, und zwar tunlichst während der Fahrt, eventuell durch eine ganz kurze Feststellung des Bestimmungsortes beim Eingang in die britische Zone und des Zustandes des Zollverschlusses beim Ausgang.

Jedenfalls müsste die (schriftliche) Ermächtigung zur Fortsetzung der Reise, falls sie noch verlangt wird, abgeschafft werden».

Betreffs der Zollformalitäten enthielt der Bericht folgende Angaben:

«Die Interessenten haben gebeten, man möge prüfen, ob keine Möglichkeit für ein Zollverschluss-System mit internationaler Anerkennung besteht.

Falls ein Schiff, z. B. von Antwerpen nach Strassburg oder Basel fährt, scheint es ziemlich zwecklos, dass die Zollverschlüsse nacheinander von der belgischen, niederländischen und interalliierten Zollbehörde abgenommen und wieder angelegt werden.

Wir erlauben uns den Vorschlag, die bei der Abfahrt angelegten Zollverschlüsse bei Verlassen des Ursprungslandes nicht zu lösen, sondern dieselben durch die Zollbehörden der durchfahrenen Länder anerkennen zu lassen²⁾.

¹⁾ Dieser Bericht ist in den Publikationsorganen der Z. K. f. d. R. veröffentlicht worden (siehe «Rhein» vom 10. April 1924, Navigation du Rhin vom 10. April 1924, Bulletin Technique de la Suisse Romande vom 26. April 1924 und Schweizerische Wasserwirtschaft vom 25. April 1924).

²⁾ Nach Mitteilungen aus Emmerich haben die interalliierten Zollbehörden dieses Verfahren schon weitmöglichst übernommen.

Um in diesem Punkte das Interesse der Schifffahrt mit den berechtigten Forderungen des Zollschutzes völlig in Übereinstimmung zu bringen, wird es wahrscheinlich nötig sein, festzustellen, welchen technischen Voraussetzungen der Zollverschluss entsprechen muss, um internationale Anerkennung zu finden. (Siehe Elbe-Akte, Art. 16, Abs. 3).

Die gegenseitige Anerkennung der Zollverschlüsse würde vielleicht nach dem Beispiel der Elbe-Akte den Versuch gestatten, einen Schritt weiterzugehen und den Zwang abzuschaffen, den Zollbehörden das Manifest der Schiffe im Durchgangsverkehr vorlegen zu müssen».

Soweit die Freihäfen des Rheins und seiner Nebenflüsse, welche ausserhalb des besetzten Gebiets liegen, in Frage kommen, sind die früheren Schwierigkeiten seit dem 8. Januar 1924 behoben, während für die Freihäfen, die innerhalb des besetzten Gebietes liegen, das Durchgangsregime wiederhergestellt worden war, ausser für die Freihäfen Köln und Worms (für letzteren ist das Durchgangsregime am 7. März 1924 wiederhergestellt worden).

Über den Freihafen von Köln äussert sich der Bericht wie folgt:

«Ein modus vivendi, der die obligatorische Zollabfertigung in Düsseldorf oder in einem oberhalb der britischen Zone gelegenen französisch-belgischen Zollposten abschafft, scheint im Interesse der Schifffahrt im allgemeinen und in dem des Hafens von Köln und des Rhein-Seeverkehrs im besonderen sehr wünschenswert».

Über die Erleichterungen durch die Zollniederlagen, namentlich in den Freihäfen, besagt der Bericht folgendes:

«Das C. D. D. hat uns gern versprochen, die Erleichterungen durch die Zollniederlagen in den Freihäfen wiederherzustellen. Es hat seinen Delegierten unter dem 29. Januar 1924 diesbezügliche Instruktionen erteilt.

Man kann deshalb, insofern festgestellt wird, dass die bestehenden Anlagen genügende Sicherheit gegen Zollschmuggel bieten, die Wiederherstellung der Erleichterungen durch die Zollniederlagen, welche die Schifffahrt vor dem 11. Januar 1923 genoss, in aller Kürze erwarten».

Der Bericht stellte fest, dass die Erleichterungen, welche sich aus dem Gebrauch des Begleitscheines I ergeben, von dem interalliierten Verfahren keineswegs ausgeschlossen waren.

Das C. D. D. hatte die Abschaffung der Zollkontrolle auf Transporte einheimischer oder bereits verzollter Waren von einem Hafen des besetzten Gebietes nach einem anderen Hafen des besetzten Gebietes versprochen.

Die interalliierten Behörden hatten erklärt, die in Kraft befindlichen Vorschriften derart abändern zu wollen, dass die Unzuträglichkeiten und Verspätungen, die dem Rheinverkehr durch die obligatorische Angabe des Ausgangsortes aus dem besetzten Gebiet auf der Ausfuhrlizenz erwachsen vermieden werden.

Das C. D. D. hatte seine Dienststellen auf frühere Instruktionen hingewiesen, laut welchen die Dienststunden der interalliierten Zollbehörden die gleichen wie die der deutschen Zollbehörde sein sollen und laut welchen gleichfalls Dienstleistungen auf Ansuchen der Interessenten und bei Bezahlung einer feststehenden Gebühr für jede Überstunde vorgesehen ist.

Das C. D. D. hatte gleichfalls am 4. Februar 1924 beschlossen, zu Gunsten der als ehrbar bekannten Firmen die Scheckzahlung zuzulassen.

Es hatte die Errichtung einer Zollstelle in Karlsruhe versprochen.

Zur Erleichterung des Verkehrs waren in Düsseldorf und in Duisburg Büros zur Erteilung von Lizenzen und Derogationen geschaffen worden.

Schliesslich hatte man auch noch das C. D. D. auf die Unzuträglichkeiten hingewiesen, die sich aus dem Zwang ergeben, dass der Schiffer sich persönlich im Zollamt, namentlich in Emmerich, melden muss.

Infolge einer Beschwerde des « Vereins » vom 29. Februar 1924 wurde der Generalsekretär nochmals mit Erfolg bei dem C. D. D. vorstellig, um die nötigen Zollstellen einrichten zu lassen, die ein Leichtern in der Gebirgsstrecke gestatten.

Die Zentral-Kommission hat unter Mitwirkung der Besatzungsbehörden, die durch den Herrn Oberkommissar, Baron Rolin Jæquemyns, mit dem Beistand des Vorsitzenden des C. D. D., Herrn Carteron, des Obersten Dumont und des Kommandanten de Carsalade, Delegierte der C. I. N. C. vertreten waren, im Verlauf ihrer ersten Tagung von 1924 (24. März) eingehend die Fragen geprüft, über die die Herren Hostie und Charguéraud-Hartmann berichtet hatten.

Bei dieser Gelegenheit wurde die Auswirkung der bereits erwähnten Massnahmen sowie verschiedene neue, im Interesse der Schifffahrt angeordnete Massnahmen zur Kenntnis der Zentral-Kommission gebracht.¹⁾

Aus den abgegebenen Erklärungen war namentlich folgendes zu entnehmen:

Ein Rundschreiben vom 10. März hatte endgültig bestimmt, dass der Durchgangsverkehr auf dem Rhein von der Formalität der Kautionsleistung befreit sein soll.

Das C. D. D. hatte die Abfertigung der für Köln bestimmten Güter in Duisburg—Ruhrort genehmigt²⁾ und beabsichtigte, diese Erleichterung innerhalb 14 Tagen auch auf Emmerich auszudehnen.³⁾

Ein Zirkular vom 18. März hatte darauf hingewiesen, dass der Verkehr einheimischer oder bereits verzollter Güter innerhalb des besetzten Gebietes frei ist.

Was den Ausfuhrverkehr anbelangt, so konnten die Firmen, die als genügend ehrenhaft bekannt sind, und die darum einkamen, ihre Waren über irgend einen Punkt auf einfaches Vorzeigen des Lizenzoriginals ausführen.

Ein Zirkular vom 18. März hatte daran erinnert, dass genügend beglaubigte Vertreter der Schifffahrtsgesellschaften jederzeit die Schiffer an Land vertreten können.

Bezüglich der Militärkontrolle war das Ergebnis des vorgenommenen Meinungsaustausches folgendes: In der Sitzung vom 29. März 1924 fasste der Präsident der Z. K. f. d. R. die von den Vertretern der C. I. N. C. abgegebenen Erklärungen zusammen und stellte fest:

« dass das Visum des Manifestes vor der Abfahrt des Schiffes nicht mehr verlangt wird; dass die Hinterlegung einer Abschrift des Manifestes auf Grund der Verordnung 37 vom 29. August 1920 vor der Abfahrt geschehen muss, dass sie jedoch ausnahmsweise sofort nach der Abfahrt geschehen kann, wenn das Schiff durch diese Formalität eine Verspätung erleiden sollte (In der Praxis ist die Ausnahme Regel geworden.);

¹⁾ Diese neuen Massnahmen, so wie sie einem Exposé des Vorsitzenden des C. D. D. und dem von den Delegierten der C. I. N. C. abgegebenen Erklärungen entnommen sind, wurden gleichfalls in den Publikationsorganen der Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt veröffentlicht (siehe « Rhein » vom 10. April und 10. Mai 1924, « La Navigation du Rhin » vom 10. April 1924, « Schweizerische Wasserwirtschaft » vom 24. Mai 1924, « Bulletin Technique de la Suisse Romande » vom 26. April und vom 10. Mai 1924).

²⁾ Späterhin auch auf die anderen Häfen der britischen Zone ausgedehnt.

³⁾ Die Ausdehnung hat stattgefunden.

dass es wünschenswert ist, dass das Manifest, soweit wie möglich, vor der Abfahrt hinterlegt wird ;

dass den Interessenten eine Quittung über das Manifest ausgehändigt wird, welche es ihnen gegebenenfalls gestattet, nachzuweisen, dass sie die vorgeschriebenen Formalitäten erfüllt haben. Die Schiffer sind übrigens nicht verpflichtet, diese Quittung anzunehmen ;

dass die Schiffe, falls sie ihr Manifest nicht vor der Abfahrt hinterlegt, und falls sie die Quittung nicht an Bord hätten, von den Kontrollbooten, ohne Behinderung der Schifffahrt, gepreit werden können, lediglich, um es den zuständigen Behörden zu ermöglichen, in Ausführung der Verordnung Nr. 17 H. C. I. T. R. vom 1. April 1920 das Manifest zu prüfen, und sich zu vergewissern, dass diese Schiffe keine unerlaubten Transporte ausführen.»

Andererseits wurde die Aufmerksamkeit der Kommission im Laufe der März-Apriltagung auf eine Reihe von Punkten gelenkt, bezüglich derer die herrschenden Umstände tatsächlich noch zu wünschen übrig liessen ; namentlich der Mangel an Zollpersonal, die Wiederherstellung gewisser Freihäfen, wie z. B. Bingen, das nicht in dem Schlussprotokoll der Mannheimer Akte aufgeführt ist, und die Wiederherstellung der Zollposten, die früher in den Häfen, die keine Freihäfen sind bestanden.

Die niederländische und die schweizerische Delegation bestanden ganz besonders auf der Wiederherstellung des Kölner Freihafens.

Die deutsche und die schweizerische Delegation betonten die grossen Schwierigkeiten, die sich aus der Linienführung des Zollgürtels in Mannheim ergeben.

Die deutsche Delegation beschwerte sich ausserdem über den Mangel an Polizei in den Häfen, namentlich in Mannheim.¹⁾

Ausserdem verlangte die deutsche Delegation, dass die Forderung einer Kautions für die deutschen Schiffe, die sich in den Niederlanden reparieren lassen, abgeschafft werde, dass man aufhören solle, deutsche Schiffe zu beschlagnahmen, dass das Verbot für leere deutsche Kähne, die Grenze zu überschreiten, aufgehoben werde, dass die Freiheit der Bemannungen geschützt werde, dass die Hafenanlagen ihrer normalen Bestimmung zurückgegeben werden, und dass die Schwierigkeiten, die aus dem Passzwang erwachsen, im Interesse des Handels und der Schifffahrt behoben werden. Ausserdem hob diese Delegation hervor, dass die Ausweisungen von Beamten und Angestellten es der deutschen Regierung unmöglich machen, ihre Verpflichtungen, den guten Zustand des Fahrwassers und der Bauten betreffend, einzuhalten.

In Beantwortung der im vorstehendem Absatz enthaltenen Bemerkungen, wiesen die belgische und die französische Delegation darauf hin, dass die Massnahmen, um die es sich handelt, ebensowohl von Deutschland auf seinem eigenen Hoheitsgebiet, seinen eigenen Staatsangehörigen gegenüber hätten getroffen werden können, ohne dass die Kommission dies als eine Verletzung des internationalen Rechtszustandes hätte auffassen können. Die Besatzungsbehörden mussten also gleiche Rechte geniessen.

Nachdem die Aussprache beendet war, wurde folgender Beschluss einstimmig angenommen :

«Die Kommission nimmt im Verfolg ihres Beschlusses vom 20. Dezember 1923 von den Darlegungen Kenntnis, die der Vertreter der Rheinlandkommission gegeben hat.

¹⁾ Die gleiche Beschwerde wurde später durch den « Verein » betreffs der Häfen von Duisburg—Ruhrort erhoben.

Nachdem sie ferner die Erklärungen der verschiedenen Delegationen angehört hat, stellt sie fest, dass der gemeinsame Wunsch besteht, das Gedeihen der Rheinschifffahrt unter voller Beobachtung der Mannheimer Akte sicherzustellen, und dass die zu diesem Zwecke gepflogenen Verhandlungen von versöhnlichem Geiste Zeugnis abgelegt haben.

Sie gibt der Überzeugung Ausdruck, dass die beteiligten Behörden baldigst eine in der Praxis befriedigende Lösung bezüglich derjenigen Schwierigkeiten finden werden, die noch nicht behoben sind, namentlich was den Freihafen von Köln und das Regime in den Häfen betrifft.

Die Kommission bittet die Bevollmächtigten der beteiligten Staaten, sie so bald wie möglich wissen zu lassen, welche Folge dem vorliegenden Beschluss gegeben worden ist.»

Die niederländische Delegation richtete mit Brief vom 14. Juni 1924 ein Exposé an die Kommission über gewisse Fragen, die noch der Erledigung harren.

Während der Studienreise, die der Präsident der Zentral-Kommission im Juni 1924 auf dem Rhein ausführte, wurden diese Punkte sowie solche, die eine Delegation des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen mündlich vorbrachte, in Coblenz bei einer Zusammenkunft des Präsidenten und des Generalsekretärs der Z. K. f. d. R. mit dem unter dem Vorsitz des Barons Rolin Jaequemyns stehenden Verkehrsausschuss der H. C. I. T. R. besprochen und in einem Memorandum niedergelegt, das den Interessenten zur Kenntnis gebracht worden ist.¹⁾

Die in dieser Sitzung besprochenen Hauptpunkte waren die folgenden:

Da der Verein Beschwerde geführt hatte, dass die Kontrolle der C. I. N. C. in einigen Häfen immer noch nicht im Sinne der im März in Strassburg getroffenen Vereinbarung erfolgt, wurde die C. I. N. C. ersucht, die genaue Ausführung der erteilten Instruktionen pünktlich zu überwachen, was für die Folge im grossen und ganzen geschehen ist.

Da der Verein sich darüber beschwert hatte, dass in fast allen Häfen die Zollkontrolle über die Transporte innerhalb der besetzten Gebiete fortgesetzt wird, wurde folgender Beschluss gefasst:

«Der leitende Zollausschuss wird seinen ausführenden Dienststellen in Erinnerung bringen, dass keine vorherige Erlaubnis erforderlich ist, für Ein- und Ausladungen inländischer oder inländisch gewordener Waren, dass die Behandlung ausserhalb der Dienststunden erfolgen kann, ohne dass hierfür irgend eine Entschädigung gefordert wird.

Der leitende Zollausschuss ist jedoch der Ansicht, dass eine Aufsicht notwendig ist, um den Schmuggel bei Ein- und Ausladungen zu verhüten, da ja der Rhein an gewissen Stellen die Zollgrenze der besetzten Gebiete bildet.»

Es wurde erklärt, dass für Ausfuhr und Ablaufgenehmigungen das Vorlegen eines Duplikates abgeschafft ist. Die Delegation der Niederlande hatte festgestellt, dass noch nicht alle Einlagerungserleichterungen in den Freihäfen wiederhergestellt sind, und dass in den Nichtfreihäfen die Zollstellen auf Wiederherstellung harren. Andererseits hatte man sich über die Langwierigkeit der Formalitäten, namentlich in Düsseldorf beschwert; die Vertreter des C. D. D. erklärten, dass die Lösung dieser Schwierigkeiten von der Verstärkung des Zollpersonals abhängig sei. Diese Verstärkung sei in Betracht gezogen und dass besonders was die Nichtfreihäfen anbelangt, Zollstellen in Orsoy am 1. Juli und in Bonn und Andernach am 1. August wieder eröffnet werden sollten.

¹⁾ Siehe Bericht des Büros in dem «Rhein» (Nummern des 10. August und 6. September 1924) «Navigation du Rhin» vom 10. September 1924, «Bulletin Technique de la Suisse Romande» vom 30. August 1924 und «Schweizerische Wasserwirtschaft» vom 25. Oktober 1924.

Was den Kölner Freihafen anbelangt, wurde die Möglichkeit in Betracht gezogen, zwischen den britischen Behörden und dem C. D. D. einen *modus vivendi* zu schaffen. Eine solche Lösung, die anscheinend sogleich ins Leben treten sollte, hing aber von der Zustimmung der am Handel und an der Schifffahrt beteiligten Kreise ab.

Da der Verein sich darüber beschwert hatte, dass die Dienststunden in den Zollämtern immer noch nicht genau innegehalten werden, hat sich das C. D. D. verpflichtet, seine Dienststellen aufs neue hierauf aufmerksam zu machen.

Die Delegation der Niederlande und der Verein haben auf die ganz besondere Störung hingewiesen, die die Zollkontrolle auf den beschleunigten Personen- und Güterverkehr ausübt. Das C. D. D. hat anerkannt, dass eine eingehende Untersuchung dieser Angelegenheit nötig sei.

Das C. D. D. hat diese Untersuchung sofort eingeleitet und hat, um dieselbe schnell durchführen zu können, die beteiligten Schifffahrtsgesellschaften gebeten, ihm einen genauen Fahrplan der beschleunigten Fahrten zur Verfügung zu stellen. Die Schifffahrtsgesellschaften haben erklärt, die gewünschte Auskunft wegen der Unregelmässigkeit des in Frage stehenden Dienstes nicht erteilen zu können. Das Londoner Abkommen hat den Bemühungen, eine Lösung zu finden, eine Ende gesetzt.

Da die Delegation der Niederlande und der Verein sich aufs neue darum bemüht hatten, alle Lagerhäuser, Ladestellen, Kais, Krane usw. für den Verkehr zurückzuerlangen, hat die C. I. N. C. erklärt, dass alle von den militärischen Dienststellen oder von den den Armeen angegliederten Organen in Gebrauch befindlichen Einrichtungen — mit Ausnahme eines Schuppens in Mainz ¹⁾ — zu Zwecken benützt werden, die mit dem Wasserweg in Verbindung stehen.

Der Verein beschwerte sich ferner über die schwerwiegenden Hemmungen, welche das militärische Kommando in Karlsruhe dem Personen- und Eisenbahnwagenverkehr auferlegt.

Was den Hafen von Mannheim anbelangt, bittet der Verein, dass die ungünstige Entscheidung, die im Verfolg der in der Apriltagung der Zentral-Kommission vorgetragenen Wünsche getroffen worden ist, aufs neue nachgeprüft werde. ²⁾ Dies wurde beschlossen.

Endlich hat sich der Verein darüber beklagt, dass die Bedingungen, unter welchen das Fluss- und Landpersonal der Häfen und Reedereien Zutritt zum besetzten Gebiet erhält, anhaltend die Schifffahrt stören. Die früher vorgebrachten Klagen sind ohne Erfolg geblieben. Es wurde der Beschluss gefasst, dass diese Frage Gegenstand einer besonderen Verhandlung bilden sollte, und dass deren Ergebnis der Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt mitzuteilen sei.

Man erinnert sich, wie infolge des Londoner Abkommens die vor dem 11. Januar 1923 bestehende Lage wiederhergestellt worden ist. Demzufolge hatte die Zentral-Kommission es auch nicht mehr nötig, in ihrer Dezembertagung auf den Kern der Sache einzugehen.

Abkommen und Verordnungen.

Schifferpatente. — Das Abkommen vom 14. Dezember 1922 sowie das Zusatzprotokoll vom 22. Dezember 1923, die sich auf die Abänderung der für die Erteilung der

¹⁾ Wurde am 19. August dem Eigentümer zurückgegeben.

²⁾ Mit dieser Nachprüfung wurde ein französischer Oberzollinspektor, Herr Paris betraut, der gegen Mitte Juli der Hohen Kommission Bericht erstattete. Da die Londoner Verhandlungen zu dieser Zeit bereits begonnen hatten, war man der Ansicht, dass es nicht nötig sei, die Kontrollverhältnisse der Mannheimer Zollbehörden für wenige Wochen zu ändern.

Schifferpatente geltenden Rechtsordnung beziehen, und die in dem letzten Bericht im Auszug wiedergegeben sind, wurden im Laufe des Jahres 1924 von Belgien, Frankreich, Italien, den Niederlanden und der Schweiz ratifiziert; die Bevollmächtigten der Deutschen Staaten und Grossbritanniens haben erklärt, dass die Ratifikation durch ihre Regierung in Bälde vollzogen werden würde.

Patente, die nur ausnahmsweise und vorübergehend ausgestellt werden. — Die Kommission hat in ihrer Märztagung beschlossen, dem vorübergehenden Regime der ausnahmsweise ausgestellten Patente, zu dem die aussergewöhnlichen Umstände in 1923 Veranlassung gegeben hatten, ein Ende zu setzen, wobei es wohl verstanden blieb, dass Patente, die zu den infolge oben erwähnter Umstände vorgesehenen Bedingungen ausgestellt waren, bis zu der Inkraftsetzung der neuen Patentordnung ihre Gültigkeit behalten sollten.

Im Laufe des Jahres ist keine weitere Bestimmung durch Abkommen oder Verordnungen erlassen worden.

Technisches.

Wasserstandsnachrichtendienst. — Der Ausschuss für den Wasserstandsnachrichtendienst ist im Jahre 1924 zweimal zusammengetreten und hat in diesen Sitzungen die Berichte geprüft, die ihm über die, die Vorhersage der Rheinwasserstände betreffenden Untersuchungen, vorlagen. Der Ausschuss hat festgestellt, dass die Wasserstände für den Pegel Marlen mit einer Genauigkeit bis etwa 10 cm bei Niederwasser und bis etwa 25 cm bei Mittelwasser auf 30 Stunden vorausgesagt werden könnten. Eine Voraussage auf 30 Stunden würde der Schifffahrt von Mannheim nach Strassburg, in welcher die Schleppzüge, je nach der Jahreszeit zwei bis drei Tage reiner Fahrzeit benötigen, nicht genügen. Deshalb hat also der Ausschuss erwogen, die Voraussage bis zu einem, zwischen Mannheim und Strassburg, etwa auf halbem Wege gelegenen Hafen auszudehnen, um hierdurch soviel Zeit zu gewinnen, um mit einer vernünftigen Voraussage von Mannheim bis zu einer der Zwischenstellen und von hier weiter bis Strassburg fahren zu können. Es war erforderlich, gleichzeitig die Möglichkeit in Erwägung zu ziehen, den Schiffen in den Zwischenstellen ausreichende Gelegenheit zum Leichtern und zum Laden zu geben.

Als Ergebnis dieser Besprechungen sind die Studien für die Voraussage bis zum Posten Maxau ausgedehnt worden, und es hat sich ergeben, dass sich zwischen den vorausgesagten und den tatsächlichen Wasserständen Abweichungen ergeben können, die bei Niederwasser 15 cm erreichen. Ausserdem können für Maxau die Wasserstände auf 36 Stunden vorausgesagt werden.

Betreffs der Einrichtung eines eventuellen Versuchsdienstes war der Ausschuss der Ansicht, man sollte den Beobachtern der fünf schweizerischen Posten Nol, Andelfingen, Zürich, Mühlau und Murgenthal folgende Instruktionen erteilen. Diese Beobachter sollen täglich um 8 Uhr morgens die Wasserstände an den Pegeln ablesen und sie sofort drahtlich an eine Zentralstelle weitergeben. In diesen Telegrammen muss gleichfalls die an jedem dieser Posten festgestellte Tendenz, sei sie fallend oder steigend, angegeben sein. Die Zentralstelle wird hieraus die rheinabwärts vorauszusagenden Wasserstände berechnen und sie sofort drahtlich den zwischen Strassburg und Mannheim gelegenen Posten weitergeben. Diese Meldungen werden gemacht, ohne dass für eine eventuelle Ungenauigkeit in irgend einer Weise der Voraussagedienst verantwortlich gemacht werden könnte.

Die Zentral-Kommission hat die Ergebnisse der von dem Ausschuss angestellten Untersuchungen geprüft und in ihrer Sitzung vom 3. Dezember 1924 folgenden Beschluss gefasst:

«Die Kommission pflichtet den Entschliessungen des Ausschusses für den Wasserstands-nachrichtendienst bei und beschliesst, dass ein Wasserstandsvorhersagedienst versuchsweise eingerichtet werden soll; jedoch ohne dass die Nutzniesser der durch diesen Dienst gelieferten Angaben irgendwelche Ersatzansprüche stellen können, falls die Angaben nicht zutreffen sollten. Sie ist der Ansicht, dass dieser Dienst in Karlsruhe oder, falls dies nicht möglich ist, in Strassburg eingerichtet werden soll. Der Ausschuss wird fortfahren, die Arbeiten der Zentralstelle zu überwachen und zu leiten.»

Da die deutsche Regierung die Gründe mitgeteilt hatte, welche sie daran verhindern, die Einrichtung dieses versuchsweisen Dienstes in Karlsruhe zu gestatten, sind die nötigen Massnahmen getroffen worden, um seine Ausübung in Strassburg zu ermöglichen.

Rheinstrombefahrung. — Gemäss Artikel 31 der Mannheimer Akte von 1868 und dem von der Zentral-Kommission in ihrer Dezenbertagung von 1923 festgesetzten Reiseplan, wurde die Strombefahrung vom 18. August bis 15. September 1924 ausgeführt.

Es nahmen daran teil:

für die Deutschen Staaten: die Herren H o e b e l, Vorsitzender, S p i e s s, I c k e s,
Herold, Langen (stellv. Mitglied),
für Belgien: Herr Denil.
für Frankreich: Herr Montigny, stellv. Vorsitzender, (auf der
Strecke Coblenz-Karlsruhe durch Herrn
Antoine vertreten).
für Grossbritannien: die Herren Mitchell, Reed (stellv. Mitglied).
für Italien: Herr Pallucchini.
für die Niederlande: Herr König.
für die Schweiz: Herr Strickler.
Schriftführer: Herr Del'Espinasse.
Dolmetscher: Herr Gerlach.

Die bezüglich des Zustandes des Fahrwassers, der Fahrwasserbezeichnung, der Brücken und Fähren und der Häfen gemachten Feststellungen und Begutachtungen können wie folgt zusammengefasst werden:

Fahrwasser.

Der Ausschuss hat die Überzeugung gewonnen, dass in den niederländischen konventionellen Gewässern der Zustand des Fahrwassers den Bedürfnissen der Schifffahrt voll und ganz entspricht. Bezüglich der anderen, niederländischen Schifffahrtstrassen, die der Ausschuss besichtigt hat, stellt er fest, dass der Noord Gegenstand einer neuen und wichtigen Verbesserung ist, indem nämlich seine Breite auf der ganzen Länge bald auf 200 m gebracht werden wird.

Auf der Strecke Emmerich-Coblenz zeigt das Fahrwasser insgesamt sehr günstige Schifffahrtsbedingungen. Der Ausschuss ist der Ansicht, dass es an gewissen Stellen dieser Strecke

augenblicklich nicht möglich ist, gänzlich auf Baggerungen zur Erhaltung der Tiefen zu verzichten. Er empfiehlt jedoch soweit als möglich zu versuchen, an diesen Stellen durch Regulierungsarbeiten eine dauernde Verbesserung des Fahrwassers zu erreichen.

Auf der Strecke Coblenz-Assmannshausen behält das Fahrwasser seine normale Breite und Tiefe bei, ohne dass es nötig ist, zu Unterhaltungsarbeiten von irgend welcher Bedeutung zu greifen.

Für die Strecke zwischen Assmannshausen und Bingen (Bingerloch-Strecke) ist der Ausschuss der Ansicht, dass man fortfahren muss, als erstes, zu erreichendes Ziel anzustreben, die Tiefe des zweiten Fahrwassers bei einer genügenden Breite auf 2 m unter Gl. W. zu bringen ohne den Wasserspiegel oberhalb zu verändern, und ohne im übrigen noch die gegenwärtigen Schiffsfahrtsverhältnisse ungünstig zu beeinflussen.

Auf der Strecke Bingen-Mannheim hat der Ausschuss festgestellt, dass der Zustand des Fahrwassers den Bedürfnissen der Schifffahrt voll und ganz genügt.

Auf der Strecke Mannheim-Strassburg haben die Regulierungsarbeiten zwischen Sondernheim und Strassburg ein sehr günstiges Ergebnis gehabt und gestattet, normalerweise eine Tiefe von 2 m unter Gl. W. zu erhalten; es sind Arbeiten in Ausführung begriffen oder in Vorbereitung, um die Beschaffenheit des Fahrwassers auf der Teilstrecke zwischen Mannheim und Sondernheim auf denselben Stand zu bringen.

Betreffs der Strecke Strassburg-Basel betrachtet es der Ausschuss als Hauptbedingung für die weitere Entwicklung der Schifffahrt zwischen Strassburg und Basel, dass die Ausbaurbeiten, mit welchen die Zentral-Kommission sich jetzt schon für den Abschnitt von Kembs in einem Beschluss vom 10. Mai 1922 einverstanden erklärt hat, und für die übrige Strecke die Arbeiten, die sie für geeignet halten wird, um eine dauernde Wasserstrasse für die Grossschifffahrt zu schaffen, möglichst gleichzeitig und in nächster Zeit in Angriff genommen werden.

Fahrwasserbezeichnung.

Im Verlauf der Reise ist es dem Ausschuss aufgefallen, dass in den niederländischen Gewässern ein vollständiges Bezeichnungssystem für das Fahrwasser besteht, und zwar sowohl durch Bojen als auch durch Richtzeichen, die an den Ufern aufgestellt sind; auf den deutschen Strecken unterhalb Mannheim besteht eine Bezeichnung des Fahrwassers mittels schwimmender Tonnen und fester Zeichen auf den Bühnenköpfen und längs der Parallelwerke; oberhalb Mannheim besteht im allgemeinen keine Fahrwasserbezeichnung. Da nach den von dem niederländischen Delegierten gegebenen Auskünften das in den Niederlanden angewandte Fahrwasserbezeichnungssystem der Schifffahrt bedeutende Vorteile bietet, empfiehlt der Ausschuss zu prüfen, ob namentlich auf den Strecken des Oberrheins nicht Stellen vorhanden sind, an denen die Schifffahrt, abgesehen von besonderen praktischen Schwierigkeiten, gleichfalls sowohl durch schwimmende Bojen als auch durch Richtzeichen am Lande erleichtert werden könnte.

Der Ausschuss empfiehlt ausserdem die Vereinheitlichung der Fahrwasserbezeichnung auf dem ganzen Rheinlauf, soweit es möglich ist.

Der Ausschuss empfiehlt gleichfalls überall in einheitlicher Weise die Stellen zu bezeichnen, an denen in dem Strom Leitungen verlegt sind, und ausserdem diese Bezeichnung durch Signale in Abständen sowohl oberhalb als auch unterhalb zu vervollständigen, wie dies auf der hessischen Strecke gemacht wird.

Im Zusammenhang hiermit ist der Ausschuss der Ansicht, dass auf den Strecken, auf denen die Kilometerbezeichnungen für den Schiffer schwer leserlich sind, es angebracht ist, sie unter Anwendung des unterhalb Bingen gebräuchlichen Systems zu verbessern.

Brücken und Fähren.

Die für die Brücken von Rotterdam vorgesehenen Abänderungen und Umbauten bedeuten für die Verkehrsmöglichkeiten in diesem Hafen sowohl für die Seeschifffahrt wie für die Rheinschifffahrt eine grosse Verbesserung.

Zwei der im Jahre 1908 auf dem Rhein bestehenden Schiffbrücken sind glücklicherweise seitdem durch feste Brücken ersetzt worden.

Was die Schiffbrücken anbelangt, die noch bestehen, so bezieht sich der Ausschuss auf die im Jahre 1908 hierzu ausgesprochenen Wünsche und empfiehlt die Beseitigung der Schiffbrücken. Er hält hauptsächlich die Beseitigung der Schiffbrücken für Eisenbahnverkehr für dringlich, welche infolge der festen Öffnungsstunden der Schifffahrt den unangenehmsten Zwang auferlegen, und die Beseitigung der Schiffbrücken auf der Strecke Strassburg-Basel, wegen der besonderen Durchfahrtschwierigkeiten infolge der starken Strömung.

Die sechs neuen Brücken, die seit 1908 über den Rhein gebaut worden sind, entsprechen den von der Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt in den betreffenden Beschlüssen genehmigten Bestimmungen; es wäre sehr zu wünschen, dass der Bau der neuen Eisenbahnbrücke bei Hochfeld wieder aufgenommen und baldigst zu Ende geführt wird, um dem für die Schifffahrt gefährlichen Zustand zu begegnen, der sich aus dem Vorhandensein eines neuen Pfeilers neben einem Pfeiler der alten Brücke ergibt.

Der Ausschuss empfiehlt die allgemeine Anwendung des in den Niederlanden gebräuchlichen Systems, die lichte Höhe der Brücken durch nummerierte, abwechselnd schwarz und weiss, auf die Pfeiler gemalte, wagerechte Streifen anzuzeigen. Bei Bogenbrücken wären die Grenzen innerhalb derer die so angezeigte lichte Höhe besteht, sehr deutlich zu bezeichnen.

Da die Gierfähren mit Längsseil eine recht fühlbare Behinderung für die Schifffahrt sind, erscheint es wünschenswert, sie durch geeignetere Fähngelegenheiten zu ersetzen, wie dies für einige derselben schon seit 1908 geschehen ist.

Häfen.

Bei der Besichtigung zahlreicher Häfen, Lade-, Lösch- und Umschlagsanlagen hat der Ausschuss die Überzeugung gewonnen, dass auch in dieser Hinsicht in weitem Masse den aus der Entwicklung des Verkehrs sich ergebenden Bedürfnissen Rechnung getragen worden ist.

Die Ausführung der dem Ausschuss vorgelegten neuen Entwürfe für die Ausdehnung und den Ausbau der Häfen wird gestatten, auch bei weiterem Anwachsen des Rheinverkehrs diesen zu bewältigen.

Die Zentral-Kommission hat von den Feststellungs- und Begutachtungsprotokollen des technischen Ausschusses Kenntnis genommen und den Bevollmächtigten Grossbritanniens, Herrn Baldwin gebeten, ihr rechtzeitig für die nächste Tagung über die Arbeiten des Ausschusses Bericht zu erstatten.

Baggerungen im Niederrhein. — Die Kommission hat in ihrer Apriltagung die Frage über die Baggerungen im Niederrhein weiterhin geprüft und zwar auf Grundlage des Beschlusses vom 7. Dezember 1922, laut welchem:

1. es ausserordentlich wünschenswert ist, tatsächlich zu verhindern, dass der Sand, der sich bei Baggerungen ergibt, in das Niederwasserbett des Stromes 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 wünschenswert erscheint, nach und nach zu einer Verminderung und, wenn möglich, zu der gänzlichen Abschaffung der Baggerungen in dem Niederwasserbett des deutschen Niederrheins zu gelangen.

Die Delegation der Niederlande hatte gegen die Wiederaufnahme der Baggerungen durch die Besatzungsbehörden Einspruch erhoben. Die Tatsache dieser Wiederaufnahme war durch Mitteilungen der H. C. I. T. R. bestätigt worden. Der technische Beirat der C. I. N. C. hat erklärt, dass die interalliierten Behörden vollständig damit einverstanden sind, das Zurückleiten des Sandes in das Flussbett zu verbieten. Was die ausgeführten Baggerungen betrifft, so sind dieselben auf Grund von Peilungen, die die deutsche Behörde vorgenommen hatte, ausgeführt worden.

Da die Delegation der Deutschen Staaten darauf bestand, dass ohne vorherige Absprache mit der deutschen Verwaltung keine Erlaubnis zum baggern erteilt werden dürfe, hat der Vertreter der H. C. I. T. R., Herr Baron Rolin Jaequemyns erklärt, er könne sich auf den gleichen Standpunkt stellen. Er hat hinzugefügt, dass die Besatzungsbehörden keine Baggerkonzessionen aus fiskalischen Gründen sondern lediglich im Interesse der Schifffahrt erteilen.

Die Zentral-Kommission hat diese Erklärung zur Kenntnis genommen und den technischen Strombefahrungsausschuss damit beauftragt, ihr einen Sonderbericht über die Ausführungsverhältnisse des von ihr betreffs der Baggerungen am 7. Dezember 1922 gefassten Beschlusses zu erstatten. Gemäss diesem Beschluss haben die Mitglieder des Ausschusses ihre Ansichten über diese Frage ausgetauscht und festgestellt, dass «es auf den deutschen Strecken verboten ist, den durch die Baggerungen gewonnenen Sand in das Niederwasserbett des Stromes zurückzuleiten»; der Ausschuss glaubt jedoch, dass es schwierig ist, das Laufenlassen des Sandes lediglich durch Überwachung der Baggerungen zu verhindern.

Da andererseits das Laufenlassen des Sandes für die Erhaltung des guten Zustandes des Strombettes die nachteiligsten Folgen haben kann, ist der Ausschuss der Ansicht, es sei notwendig, die Benutzung von Einrichtungen, die das Waschen und Sieben des Sandes auf dem Strom selbst gestatten, an solchen Stellen vollständig zu verbieten, an denen der Sand keinen genügenden Marktwert besitzt, worüber die zuständige Behörde zu befinden haben wird.

In den Niederlanden ist es gelungen, Baggerungen zur Unterhaltung des Fahrwassers vollständig abzuschaffen; der Ausschuss erkennt an, dass es augenblicklich nicht möglich ist, in Deutschland das gleiche Ergebnis zu erzielen. Er empfiehlt jedoch, wie es an verschiedenen Stellen geschehen ist, dass in jedem einzelnen Falle die Möglichkeit, schlechte Stellen durch Regulierung des Strombettes zu verbessern, geprüft werde, und dass Baggerungen mehr als ein Notbehelf angesehen werden, dessen man sich immer seltener bedienen soll.

Der Ausschuss hat gelegentlich seiner Befahrung festgestellt, dass die von den zuständigen Behörden im Strombett ausgeführten Baggerungen nur an Stellen vorgenommen wurden, an denen sie für die Unterhaltung oder die Wiederherstellung des Fahrwassers unvermeidlich waren.»

Düsseldorfer Brücke. — Die Zentral-Kommission hat sich mit den Unfällen beschäftigt, die bei der Düsseldorfer Brücke infolge der scharfen Krümmung des Stromes an dieser Stelle stattgefunden haben. Der Strombefahrungsausschuss hat darauf hingewiesen, dass es angebracht wäre, entweder den Schleppzwang auf dieser Strecke einzuführen oder eine Vorschrift zu erlassen, dass Kähne, die auf sich fahren, hier eine Kette schleppen müssen. In ihrer Dezembertagung hat die Kommission die Bevollmächtigten der Deutschen Staaten gebeten, ihr bei der nächsten Tagung die Massnahmen bekannt zu geben, die zur Verhinderung der Unfälle an dieser Brücke in Aussicht genommen sind.

Ein Projekt zur Verbreiterung der gleichen Brücke hat der Kommission vorgelegen. Sie hat festgestellt, dass es, so weit die Ausführung dieser Arbeiten in Frage kommt, das Interesse der Schifffahrt erheischt, die von der Delegation der Deutschen Staaten vorgeschlagenen Vorschriften gutzuheissen.

Ausbau des Rheins zwischen Strassburg und Basel.

Die Kommission hat von dem Stand der Verhandlungen, die zwischen Frankreich und der Schweiz über die Abzweigung bei Kembs und die Ausdehnung des Staus bis zur Birmündung stattgefunden haben, Kenntnis genommen.

Wie erinnerlich, lautete Punkt 2 des Beschlusses vom 10. Mai 1922 wie folgt:

«Die Zentral-Kommission genehmigt die Regulierung des Rheins zwischen Basel und Strassburg wie sie von der Schweiz, deren Delegation der Kommission die Ausführungsentwürfe unterbreiten wird, verlangt ist.»

Auf Grund dieses Beschlusses hat die schweizerische Delegation der Kommission einen allgemeinen Ausführungsentwurf für die Rheinregulierung zwischen Basel und Strassburg vorgelegt, und da die französische Delegation ihrerseits der Kommission einen Entwurf für die mit Schleusen versehene Abzweigung zwischen Basel und Strassburg unterbreitet hatte, hat die Kommission beschlossen, ebenso wie man es für die Abzweigung von Kembs gemacht hatte, einen Ausschuss unter dem Vorsitz des Bevollmächtigten Grossbritanniens, Herrn Baldwin damit zu betrauen, diese beiden Entwürfe einer Prüfung zu unterziehen. Der Ausschuss ist bereits am 18. und 19. Dezember zusammengetreten. In diesen Sitzungen hat ein allgemeiner Meinungsaustausch stattgefunden. Man hat beschlossen, eine weitere Sitzung zu Beginn des Jahres 1925 abzuhalten.

Die schweizerische Delegation hatte in der März-April-Tagung 1924 die Kommission um die Ermächtigung zum Bau von drei Grundschnellen oberhalb Breisach zu Versuchszwecken gebeten, in der Absicht festzustellen, ob die Bauweise der Grundschnellen den praktischen Bedürfnissen entspricht. Die Kommission hat diesen Bau genehmigt mit dem Vorbehalt, dass diese Schnellen entfernt werden müssen, falls die Erfahrung die Notwendigkeit ihrer Entfernung lehren sollte und dass die Schweiz für die geplanten Arbeiten und deren Folgen die volle Verantwortung übernimmt.

Ausbau des Rheins oberhalb Basels. — Die französische Delegation hatte die Aufmerksamkeit der Kommission auf die Folgen gelenkt, die gewisse, auf der Rheinstrecke oberhalb Basels auszuführende Projekte auf den Fluss unterhalb dieser Stadt haben würden. Die Delegation der Deutschen Staaten und die der Schweiz haben jedoch mitgeteilt, dass vorbehaltlich aller Rechtsfragen betreffs der territorialen Ausdehnung des Zuständigkeitsbereiches der Kommission auf der Rheinstrecke oberhalb Basel, die Projekte für Kraftwerke und für die Regulierung des Bodensees der Schifffahrt unterhalb Basel keinen Schaden zufügen werden und unter Berücksichtigung derselben entworfen werden sollen.

Nautisches.

Lotsendienst. — Die Kommission, die in 1923 die für die französische Lotsenstation in St. Goar aufgestellten Tarife als der in der Mannheimer Akte vorgesehenen Gleichbehandlung zuwiderlaufend beanstandet hatte, hat festgestellt, dass der neue Tarif der Lotsenstation in St. Goar Unterscheidungen hinsichtlich der Nationalität der Schiffe nicht mehr enthält.

Wahrschauer. — Die Kommission hat sich mit der beträchtlichen Erhöhung des Satzes der Wahrschaugebühren in der Gebirgsstrecke beschäftigt. Dieser Satz betrug früher 0,40 M und Ende des Jahres 1923 0,90 oder eine Goldmark.

Der Oberpräsident der Rheinprovinz hat darauf hingewiesen, dass der Satz, da der Schiffsverkehr bedeutend geringer war, hinaufgesetzt werden musste. Dieser Standpunkt wurde im Kreise der Zentral-Kommission beanstandet. Da die Sätze jedoch in der Zwischenzeit auf 0,65 Mk herabgesetzt waren, und da die deutschen Bevollmächtigten eine weitere Herabsetzung in Aussicht stellten, hat die Kommission beschlossen, die Prüfung dieser Angelegenheit vorläufig hinauszuschieben.

Schifferpässe. — Die Kommission hat davon Kenntnis genommen, dass die französische, die niederländische und die schweizerische Regierung auf den Vorschlag der deutschen Regierung, der die Abschaffung der Sichtvermerke auf den Rheinschifferpässen ins Auge fasst, eingegangen sind. Sie hat festgestellt, dass die hierüber zwischen der deutschen und der belgischen Regierung im Gange befindlichen Verhandlungen noch nicht zu Ende geführt sind und gibt der festen Hoffnung Ausdruck, dass diese Abschaffung in kurzer Zeit endgültig zustande kommen wird.

Diebstähle auf dem Rhein. — Da die Beschwerdeführenden die von ihnen verlangten näheren Ausführungen nicht geliefert haben, ist diese Angelegenheit nicht weiter verfolgt worden.

Privatrecht und soziale Gesetzgebung.

Die erste Tagung des Ausschusses für Privatrecht, der damit betraut ist, die Vereinheitlichung der nationalen Gesetzgebung der an der Rheinschifffahrt hauptsächlich beteiligten Staaten in Binnenschifffahrtsangelegenheiten vorzubereiten, hat in Paris im März stattgefunden. Die Zentral-Kommission hat von den Vorbereitungsarbeiten des Ausschusses Kenntnis genommen und eine zweite Tagung des Ausschusses ist für den Beginn des Jahres 1925 in Aussicht genommen worden.

Betreffs der Vereinheitlichung des sozialen Schiffsrechts war die Zentral-Kommission in ihrer Apriltagung der Ansicht, es sei vorteilhaft, dass ein aus Sachverständigen gebildeter Studienausschuss, der von denjenigen, bei der Kommission vertretenen Staaten, die ein sofortiges Interesse dafür zeigen, zu ernennen wäre, den gegenwärtigen Stand der Gesetzgebung studiere, die in den verschiedenen, an der Rheinschiffahrt interessierten Staaten in Kraft sind, und zwar mit Bezug auf die Regelung der Arbeit an Bord der Binnenschiffe.

Prozesse.

Die Tätigkeit der Kommission in ihrer Eigenschaft als wahlfreier Berufungsgerichtshof in privatrechtlichen Streitigkeiten über Rheinschiffahrtssachen ist in normaler Weise fortgesetzt worden.

Innere Angelegenheiten.

Die Kommission hat die Prüfung der Vollmachten der neuen Bevollmächtigten vorgenommen. Sie hat ihren Haushaltplan beraten und ihn für 1925 auf 540 000 französische Franken festgesetzt. Sie hat die Abrechnung für 1923 geprüft und gutgeheissen.

Der von Herrn Dr. Kranzbühler für 1923 vorbereitete Jahresbericht ist im Laufe des Jahres 1924 genehmigt worden.

Der Generalsekretär :

gez. : Jan Hostie.

Der Präsident :

gez. : Jean Gout.

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

In der Schweiz.

Eine eidgenössische Behördeorganisation 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.

Hauptbaubehörde :

Der Ingénieur en Chef mit Amtssitz in Strassburg : Herr Montigny.

Diesem unterstehen :

1. Ein Ingénieur d'arrondissement mit Amtssitz in Colmar für die Stromstrecke von Hüningen bis Rheinau. (km 0,000 — km 93,000).

2. Ein Ingénieur d'arrondissement mit Amtssitz in Strassburg für die Stromstrecke von Rheinau bis Lauterburg (km 93,000 — km 184,140).

Dammeisterbezirke: Hüningen, Breisach, Schönau, Gerstheim, Strassburg, Drusenheim, Lauterburg.

Schiffsuntersuchungskommission und Eichamt in Strassburg.

Hafenkommissar in Lauterburg.

In Deutschland.

a) Baden.

Hauptbaubehörde:

Badische Wasser- und Strassenbaudirektion Karlsruhe. Präsident: Ministerialdirektor Dr. Fuchs.

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 bayer. km 58,220.

Dammeisterbezirke: Maxau, Philippsburg und Mannheim.

Schiffseichamt in Mannheim (Rheinbauamt).

Schiffsuntersuchungskommission in Mannheim (Rheinbauamt).

Flossuntersuchungen erfolgen in Mannheim durch das Hauptzollamt-Hafen.

Hafenkommissare in Kehl, Rheinau und Mannheim.

b) Bayern.

Hauptbaubehörde:

Regierung der Pfalz, Kammer des Innern, Speyer a. Rh.

Sachbearbeiter: Oberregierungsrat Burger.

Strassen- und Flussbauamt Speyer. Rheinstrecke von bayr. km 0 — km 85,710.

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

Schiffs-Eichamt und Schiffs-Untersuchungskommission Speyer.

Hafenkommissare in Speyer und Ludwigshafen.

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 ;
Strommeister in : Worms, Hamm, Oppenheim, Lampertheim, Hofheim, Biblis, Gross-Rohrheim, Biebesheim, Stockstadt, Erfelden, Schusterwörth.
2. das Wasserbauamt **Mainz** mit dem Verwaltungsbezirk von km 313,5 rechtsrheinisch bis zur hessisch-preussischen Grenze unterhalb Mainz, linksrheinisch bis zur Nahe-mündung bei Bingen.
Strommeister in : Nackenheim, Budenheim, Heidenfahrt, Frei-Weinheim: Bingen, Korn-sand, Ginsheim, Kostheim.

Ausserdem unterstehen ihm das in Mainz befindliche Schiffseichamt, das Schiffsunter-suchungsamt sowie die Flossuntersuchungskommission, die mit dem Wasserbauamt Mainz ver-bunden sind.

Hafenkommissare in Worms und Mainz.

d) **Preussen.**

Hauptbaubehörde:

Rheinstrombauverwaltung in Koblenz:

Chef: Der Oberpräsident der Rheinprov. (Rheinstrombaudirektor: Herr Langen).

Der Rheinstrombauverwaltung unterstehen:

1. **Wasserbauamt Bingerbrück:**
Strecke rechtsseitig von Biebrich (ka 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 Ruhort (km 281,3).
Strommeister in Düsseldorf und Uerdingen.
Wasserbausekretäre in Monheim, Griemlinghausen, Düsseldorf und Duisburg.
5. **Wasserbauamt in Wesel:**
Strecke von Ruhort (km 281,3) bis zur niederländischen Grenze bei Spycck bezw. 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 säre in Koblenz, Köln, Neuss und Düsseldorf und die Schiffsunter­ suchungskommissionen in Biebrich, Koblenz, Köln, Düsseldorf, Duisburg, Duisburg-Ruhrort und Emmerich sowie die Schiffs-Eichämter in Koblenz, Köln, Duisburg und Duisburg-Ruhrort.

In Niederland

Hauptbaubehörde :

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

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. Bakenmeesters in Nymegen, Tiel und Zalt-Bommel.

Hoofdingenieur in het 2^e arrondissement, in Utrecht.

Dieser Bezirk umfasst den Niederrhein und Leck. Bakenmeesters in Arnhem, Renkum, Rhenen, Culenborg, Vreeswyk, Schoonhoven und Krimpen.

Ingenieur in het 4^e arrondissement, in Dordrecht.

Zu diesem Bezirke gehören die Merwede und der Noord. Bakenmeesters in Gorinchem und Dordrecht.

Hoofdingenieur in het 5^e arrondissement, in Rotterdam.

Zu diesem Bezirke gehört die Neue Maas. Bakenmeister in Kralingsche veer.

Schiffsuntersuchungs-Kommissionen in Rotterdam, Amsterdam, Dordrecht.

Hafenkommis­ säre in Rotterdam, Amsterdam, Dordrecht, Nymwegen, Arnheim, Tiel.

I. C. Abänderungen an der Schifffahrtsakte und an den gemeinsamen Verordnungen, sowie an den die Rheinschifffahrt betreffenden Landesgesetzen und Verordnungen.

Schifffahrtsakte.

Keine Änderungen.

Gemeinsame Verordnungen.

21. März 1924. — Die Kommission beschliesst dem Regime der ausnahmsweise und nur vorübergehend erteilten Schifferpatente ein Ende zu setzen, wobei es wohl verstanden bleibt, dass die zu den in dem Beschluss vom 13. April 1923 vorgesehenen Bedingungen erteilten

Patente ihre Gültigkeit behalten sollen, bis das in den Protokollen Nr. 43 und 44 vom 14. Dezember 1922 festgesetzte neue Patentregime und das Zusatzprotokoll vom 22. Dezember 1923 in Kraft treten.

Die von der Zentral-Kommission am 20. Dezember 1923 beschlossene Streichung der Bestimmung von § 6, Absatz 4 der Untersuchungsordnung der Rheinschiffe (Kastenschiffe), sowie der entsprechenden Bestimmung in den Niederlanden trat am 1. April 1924 in Kraft.

Die Veröffentlichung erfolgte:

In Frankreich am 20. März durch Bekanntmachungen der Präfekten des Ober- und Unter-Elsasses.

In Baden am 31. März durch Bekanntmachung des badischen Arbeitsministers.

In Bayern am 1. April durch Verordnung der Staatsministerien des Äussern, der Justiz, des Innern und für Handel, Industrie und Gewerbe.

In Hessen am 31. März durch Bekanntmachung des hess. Staatsministeriums.

In Preussen am 27. März durch Verordnung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz.

Eine entsprechende Abänderung der niederländischen Verordnung wurde am 10. März durch Königlichen Beschluss veröffentlicht. (Siehe Seite 22 unter «Material»).

Die von der Zentralkommission am 20. Dezember 1923 beschlossene Abänderung im Absatz II von § 5 der Rheinschiffahrtspolizei-Ordnung von 1912 (Dienstflagge der Beamten in den deutschen Staaten) trat am 1. Mai 1924 in Kraft.

Die Veröffentlichung erfolgte:

In Frankreich am 10. April durch Bekanntmachung der Präfekten des Ober- und Unter-Elsasses.

In Baden am 8. April durch Bekanntmachung des bad. Arb.-Ministers.

In Bayern am 1. Mai durch Verordnung der Staatsmin. d. Äussern, Justiz, Innern, Handel, Industrie und Gewerbe.

In Hessen am 31. März durch Bekanntmachung des hess. Staatsministers.

In Preussen am 12. April durch Verordnung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz.

In Niederland am 13. März durch Königl. Beschluss.

Landesgesetze, Verordnungen und Bekanntmachungen der Landesbehörden:

Natürliche Fahrwasserverhältnisse

In Baden. — Mechttersheimer Durchschnitt. Bekanntmachung des Rhba. Mannheim vom 15. März.

In Bayern. — Mechttersheimer Durchschnitt und Germersheimer Fähre, km 30,750. Bekanntmachungen des Strassen- und Flussbauamtes in Speyer vom 15. und 22. März.

Strombauarbeiten.

a) Aufnahme von Querprofilen:

In Frankreich. — Bekanntmachungen des Ingénieur de la Navigation in Strassburg vom 25. April und 21. Juli.

In Baden. — Bekanntmachungen des Bad. Rhba. Offenburg vom 25. April, 27. Mai und 19. Juli; Bekanntmachung des Bad. Rhba. Freiburg gemeinsam mit dem Bad. Rhba. Offenburg vom 24. Mai.

b) Baggerungen:

In Baden. — Mechtersheimer Durchschnitt. Bekanntmachung des Rhba. Mannheim vom 22. März; Wendeplatz bei Karlsruhe. Bekanntmachung des Rhba. Mannheim vom 10. Oktober.

In Bayern. — Mechtersheimer Durchschnitt. Bekanntmachung des St. F. B. A. Speyer vom 22. März. Germersheimer Fähre $\frac{\text{km } 30,7 \text{ bayr.}}{213,0 \text{ bad.}}$ Verbesserung des Fahrwassers. Bekanntmachung des St. F. B. A. Speyer vom 18. Dezember.

c) Regulierungsarbeiten:

In Bayern. — Mechtersheimer Durchschnitt. Vornahme grösserer Arbeiten. Bekanntmachung des St. F. B. A. Speyer vom 20. November.

d) Signalwesen:

In Preussen. — Abänderung der Wahrschaugebühren durch Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 29. Februar.

Betonnung des II. Fahrwassers des Bingerlochs durch Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz, vom 10. November.

Häfen.

In Hessen. — Worms. — Bekanntmachungen der Stadt Worms vom 21. Januar, 7. Februar und 11. Februar betr. Verschiebe- und Nebengebühren im Bahnbetrieb, Wiegegebühren und Niederlagegebühren für das Bollwerk.

Rüsselheim. — Bekanntmachung des Kreisamts Gross-Gerau vom 13. März betr. Polizei- und Gebührenordnung für die Benutzung des Landungsplatzes Offenbach a. Main. Bekanntmachung vom 1./29. März betr. 33. Nachtrag zur Polizei- und Gebührenordnung vom 22. Juni 1907.

Mainz. — Bekanntmachung der Stadt Mainz vom 31. März betr. Gebührentarif für die Benutzung der Hafenanstalten einschl. Lagerhäuser und Hafengebühren.

In Niederland. — Nieuw-Lekkerland und Dordrecht — Verordnungen der Gemeinderäte vom 25. Januar und vom 18. Juni betr. Erhebung von Hafen- und Kaigebühren.

Brücken.

1. Feste Brücken:

In Frankreich. — Anbringung eines Gerüsts an der Eisenbahnbrücke bei Kehl-Strassburg. Bekanntmachung des Ingénieurs de la Navigation in Strassburg vom 30. Juli.

In Baden. — Anbringung von Hängegerüsten an der Eisenbahnbrücke bei Kehl-Strassburg. Bekanntmachung des Rhba. Offenburg vom 27. Mai.

Anbringung eines Gerüsts an der Eisenbahnbrücke Kehl-Strassburg. Bekanntmachung des Rhba. Offenburg vom 30. Juli.

In Preussen. — Verbot des Ankerns in der Nähe der Rheinbrücken in Wesel, Bærl, Hochfeld, Oberkassel und Hamm durch Bekanntmachung des Oberpräsidenten vom 24. April.

Aufhebung der Bestimmungen der Bekanntmachung vom 24. April durch Bekanntmachung des Oberpräsidenten vom 20. Oktober.

2. Schiffbrücken.

In Frankreich. — Verbesserung der Durchfahrtsverhältnisse an der Schiffbrücke bei Ottenheim-Gerstheim. Bekanntmachung des Ingénieur de la Navigation in Strassburg vom 30. Juli

In **Baden**. — Öffnungszeiten: Bekanntmachungen vom 22. März, 4. und 6. Juni, 14. Oktober und 5. bis 8. Dezember des Rhba. Mannheim.

Verbesserung der Durchfahrtverhältnisse an der Schiffbrücke bei Ottenheim-Gerstheim. Bekanntmachung des Rhba. Offenburg vom 1. August.

In **Bayern**. — Öffnungszeiten: Bekanntmachung vom 22. März, 4. und 6. Juni, 14. Oktober und 5. bis 8. Dezember des bayer. St. F. B. A. Speyer.

Material — (Eichung, Eintragung und Schiffsuntersuchungen).

In Frankreich:

Erlass vom 29. April, die Eintragung und die Eichung der Rheinschiffe betreffend.

Verfügungen der Präfekten des Ober- und Unter-Elsasses vom 20. März, zur Abänderung der Verordnung vom 18. März 1905 über die Rheinschiffsuntersuchungen.

Eine Verordnung über die Gebührenfestsetzung der Eichung der Rheinschiffe wurde

in **Baden** am 14. April durch Bekanntmachung des bad. Arb. Ministers,

in **Bayern** am 24. April durch Verordnung des Staatsmin. d. Innern,

in **Hessen** am 5. Mai durch Bekanntmachung des hess. Staatsmin.,

in **Preussen** am 12. April durch Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz, erlassen.

in **Niederland**: Königlicher Beschluss vom 10. März, die Untersuchungsordnung der Rheinschiffe (Kastenschiffe) betreffend.

Verschiedenes.

a) Brückenschlagübungen.

In Frankreich:

Bei **Strassburg-Kehl**. Bekanntmachung des Ingénieur de la Navigation in Strassburg vom 1. August.

In Baden:

Bei **Strassburg-Kehl**. Bekanntmachung des bad. Rhba. Offenburg vom 24. März, 13. Mai, 1. August und 28. August.

In Preussen:

Bei **St. Goar und Homberg**. Bekanntmachungen des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 12. und 14. Juni.

b) Regatten, usw.

In **Hessen**. Bekanntmachungen des Kreisamts Mainz vom 2. Juni, 22. Juli und 6. August. Bekanntmachung des Kreisamts Worms vom 4. Juni und Bekanntmachung der Provinzialdirektion Rheinhessen vom 23. Juni.