

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

I. Amtliches

[urn:nbn:de:bsz:31-257689](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-257689)

I. Amtliches.

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

Die Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt hat im Laufe des Jahres 1925 zwei Tagungen abgehalten, die erste im April und die zweite im November.

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

Herr Wand ist verstorben und durch Herrn Greuling ersetzt worden. Ebenso ist Herr Canter Cremers verstorben und durch Herrn Schlingemann ersetzt worden.

Demgemäss setzte sich Ende des Jahres 1925 die Zentral-Kommission wie folgt zusammen :

Präsident : Herr Jean Gout.

Das Reich und die

deutschen Uferstaaten : die Herren Bevollmächtigten Seeliger (vertritt insbesondere Hessen), Peters (vertritt insbesondere Preussen), Fuchs (vertritt insbesondere Baden), Greuling (vertritt insbesondere Bayern).

der Herr stellvertretende

Bevollmächtigte Kranzbühler

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, Krölller, Schlingemann.

Schweiz :

die Herren Bevollmächtigten Herold, J. Vallotton.

Das Sekretariat setzt sich wie folgt zusammen :

Generalsekretär :

Herr Jan Hostie (Belgier),

Hilfsgeneralsekretär :

Herr Charguéraud-Hartmann (Franzose),

Mitglieder des Sekretariats :

Herr de l'Espinasse (Holländer), Herr Gerlach (Deutscher).

Schiffahrtsinspektoren sind :

für den schweizerischen Abschnitt :	Herr M o o r , Ingénieur Cantonal, Basel ;
für den Abschnitt I A :	Herr A n t o i n e , Ingénieur des Ponts et Chaussées, Strasbourg ;
für den Abschnitt I B :	Herr Oberbaurat B a e r , Mannheim ;
für den Abschnitt II :	Herr Baurat P a b s t , Mainz ;
für den Abschnitt III :	Herr Ober- und Geheimer Baurat D e g e n e r , Coblenz ;
für den Abschnitt IV :	Jonkheer Dittlinger im Haag.

Revision der Mannheimer Akte.

Die Kommission hat in ihrer Novembertagung die Revisionsarbeiten fortgesetzt und die erste Lesung der Texte, die sich auf die Bauarbeiten beziehen, beendet.

Beziehungen zu anderen internationalen Körperschaften.

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

Bericht Hines.

Unter den von dem Beratenden und Technischen Ausschuss zum Studium der Verkehrswege und des Transitverkehrs behandelten Fragen, die die Zentral-Kommission im besonderen betreffen, steht an erster Stelle die Ermittlung, mit der Herr Walker D. Hines betraut gewesen ist.

Der Beratende und Technische Ausschuss hat in Ausführung von Beschlüssen der Konferenz von Genua Herrn Hines beauftragt, über die augenblickliche Lage der Binnenschifffahrt in Europa und zwar namentlich der Schifffahrt auf Rhein und Donau Ermittlungen anzustellen.

Herr Hines hat diesen Auftrag mit dem Beistand des Herrn Major Brehon Sommervell in 1925 ausgeführt und seinen Bericht am 1. August dieses Jahres vorgelegt. Der Generalsekretär war durch Beschluss vom 27. April 1925 ermächtigt worden, Herrn Hines alle Auskünfte, die er für die Erledigung seines Auftrages benötigen könnte, zu erteilen. In seinem Bericht über den Rhein hat Herr Hines fünf Punkte besprochen :

Konkurrenz der Eisenbahnen.

Herr Hines berichtet, dass sich Vertreter der belgischen, deutschen, französischen und niederländischen Interessen allgemein sehr besorgt über die ungünstige Auswirkung geäußert haben, von der die Rheinschifffahrt durch die kürzlich eingesetzte Ausdehnung der Konkurrenz der Eisenbahnen betroffen wird. Alle diese Vertreter waren sich darüber einig, dass diese Konkurrenz schweren Schaden zufügt, obwohl sie sich nicht immer darüber verständigen konnten, die gleichen Eisenbahnen als Urheber des Schadens zu bezeichnen. Herr Hines stellt selbst fest, dass die Lage ausserordentlich verwickelt ist und sagt, man müsse, um eine vollständige Aufzählung aller Faktoren zu geben, eine viel eingehendere Untersuchung anstellen, als es ihm möglich war.

Nachdem Herr Hines die ihm vorgetragenen Beschwerden zusammenfassend angeführt hat, gibt er der Meinung Ausdruck, diese Ausführungen erweckten durchaus den Eindruck, dass die verschiedenen Eisenbahnverwaltungen ein Vorgehen eingeschlagen haben, das für den Rhein und ebenso auch für das natürliche Interesse, das die einzelnen Staaten an der Förderung der Rheinschifffahrt haben, ausserordentlich nachteilig ist. Er fügt hinzu, es scheine durchaus nicht sicher, dass die Eisenbahnen selbst aus diesem Vorgehen einen allgemeinen Nutzen ziehen.

Der Berichterstatter des Völkerbundes ist der Ansicht, es müsse möglich sein, eine Verständigung zu erzielen, um dem Rhein den Verkehr zu belassen, den er zu wirtschaftlichen Bedingungen bewältigen kann, und um zu verhindern, dass dieser Verkehr durch künstliche Tarife abgedrängt wird. Er empfiehlt deshalb eine eingehende Prüfung dieses Problems.

Herr Hines steht unter dem Eindruck, dass die heutige Lage zwei Gründen zuzuschreiben ist: dem Wunsch der Eisenbahnen, einen Zuwachs an Frachtmengen heranzuziehen und dem Wunsch die nationalen Seehäfen zu begünstigen. Der Berichterstatter empfiehlt, bei einer eventuellen Untersuchung des Problems, eine klare Scheidung dieser beiden Faktoren.

Man hat zum Beispiel, sagt er, geglaubt, darauf hinweisen zu müssen, dass die Bedürfnisse des Dawesplanes sich jeglicher Revision der Eisenbahntarife widersetzen, falls dieselben dazu bestimmt sind, den Anteil der rheinischen Flusshäfen an dem Allgemeinverkehr zu heben. Wenn es sich aber bei eingehender Prüfung herausstellen sollte, dass die deutschen Eisenbahnen mehr verdienen würden, wenn sie die ausserordentlich niederen Frachtsätze nach den deutschen Seehäfen abschafften und dadurch annähmen, einen vernünftigen Teil des Verkehrs zu viel lohnenderen Sätzen nach den Rhein-flusshäfen zu befördern, dann sollten doch wohl die Bedürfnisse des Dawesplanes mehr nach dieser Lösung neigen, als nach der Beibehaltung unberechtigt niedriger (und daher wahrscheinlich auch nicht lohnender) Sätze nach den deutschen Seehäfen. Wenn man so das Problem nach allen Seiten beleuchtet, gelangt man vielleicht zu dem Schluss, dass die gegenwärtige Regelung keine notwendige Folge der Grundsätze des Dawesplanes, ja nicht einmal förderlich für dessen Anwendung ist, sondern, dass es lediglich eine Aktion der deutschen Politik ist, nämlich eine Schutzmassnahme, um ihre Seehäfen — selbst auf Kosten ihrer Rhein-Flusshäfen — zu fördern.

Die französische „Surtaxe“.

Herr Hines berichtet, deutsche und niederländische Interessenten hätten sich über die schwere Schädigung beschwert, die dem rheinischen Verkehr von Rotterdam nach dem Elsass durch die französische Surtaxe erwächst.

Nachdem er etwas näher auf den Gegenstand dieser Beschwerden eingegangen ist, fügt der Verfasser hinzu: „diese französische Surtaxe scheint Sache der allgemeinen Politik zu sein, gerade so wie es die Kürzung der deutschen Eisenbahnfrachtsätze wäre, die eine Schutzmassnahme darstellen, um den Verkehr über Hamburg und Bremen zu lenken (wenn die Eisenbahntarifsätze unter dem Dawesplan hierzu benutzt werden könnten)“.

Nachdem Herr Hines die Frage der Auslegung von Artikel 14 der Mannheimer Akte, die bei dieser Gelegenheit angeschnitten wurde, erwähnt, sich jedoch einer Stellungnahme hierzu enthalten hat, betont er die Verbindung, die ihm zwischen dieser Frage und der vorhergehenden zu bestehen scheint und schliesst wie folgt:

„Es ist möglich, dass die Schutzpolitik dieser Staaten, die bezweckt, den Seehäfen eine bevorzugtere Stellung einzuräumen, die Rheinschifffahrt und ebenso die Rhein-Flusshäfen der einzelnen Staaten schädigt. Es wäre jedoch immerhin wünschenswert, diesen schädigenden Faktor genügend zu würdigen.“

Amtlich angelegte Zollverschlüsse.

Nachdem er diese Frage erwogen, empfiehlt der Berichterstatter, eine erneute Prüfung der grundsätzlichen Anerkennung der amtlich angelegten Zollverschlüsse auf der ganzen Fahrt, ohne Umladung, und stellt ausserdem fest, dass sämtliche beteiligten Staaten gewillt schienen, eine solche Prüfung vorzunehmen.¹⁾

¹⁾ Die Gesamtheit der sich auf die Zollformalitäten beziehenden Fragen ist von der Zentral-Kommission gelegentlich der Revision der Mannheimer Akte (siehe Bericht 1924) geprüft worden. Sie sollen in der Frühjahrssitzung 1926 wieder aufgenommen werden.

Kölnener Lagerhaus.

Diese Frage ist in einem späteren Abschnitt behandelt.

Der Begleitschein und die „Vrachtlijst“.

Herr Hines schlägt vor zu untersuchen, ob nicht eine Vereinheitlichung des Manifestes für die Rheinschiffahrt und des unter dem Namen Begleitschein (Vrachtlijst) bekannten Schriftstückes möglich wäre.¹⁾

Über den Bericht des Herrn Hines, der auf Antrag einer Delegation auf die Tagesordnung gesetzt worden war, hat in der Wintertagung 1925 der Zentral-Kommission ein Meinungs-austausch stattgefunden. Dieser Meinungs-austausch hat sich jedoch nicht mit dem Kern der Frage beschäftigt, da es nämlich unmöglich erschien, die von Herrn Hines angeschnittenen Fragen ohne den Beistand von Sachverständigen zu erörtern. Deshalb hat die Kommission beschlossen, eine eingehende Besprechung dieses Gegenstandes in ihrer Apriltagung 1926 vorzunehmen.

Privatrecht.

Was die Vereinheitlichung des Privatrechts anbelangt, so hat der Beratende Ausschuss (des Völkerbundes) den im Bericht von 1924 vorgesehenen Studienausschuss gebildet und denselben für den Beginn des Jahres 1926 einberufen.

Eichung.

Ein die Eichung betreffendes europäisches Übereinkommen ist in einer Konferenz ausgearbeitet worden, die im November 1925 in Paris getagt hat. Dieser Konferenz, bei welcher die Zentral-Kommission ad audiendum vertreten war, haben die Arbeiten des Eichungsausschusses der Zentral-Kommission im weitesten Masse als Unterlage gedient.

Das Übereinkommen hat grundsätzlich die Vereinheitlichung der Eichmethoden erreicht, indem es von dem System ausgeht, das die Eichordnungen der Zentral-Kommission seinerzeit für den Rhein eingeführt haben, und das die Brüsseler Konvention (1898) erweitert hat. Es vervollkommnet jedoch dieses System durch gewisse technische Verbesserungen, wodurch dasselbe für die Annahme durch alle europäischen Staaten geeigneter wird, wenigstens mit Bezug auf den internationalen Verkehr, d. h. auf den Verkehr, der sich über die Grenzen hinaus erstreckt oder sich auf den internationalen Gewässern abspielt.

Es besteht Einverständnis darüber, dass auf den Wasserwegen, die unter die Zuständigkeit einer internationalen Kommission fallen, das Übereinkommen weder das Recht, selbst Ausführungsbestimmungen zu diesem Übereinkommen aufzustellen, das die internationale Kommission aus eigenen Befugnissen besitzt, noch auch die Verpflichtungen berühren kann, die ihr aus den Verträgen, den Übereinkommen und den Schiffsakten, die ihre Rechtsordnung bestimmen, erwachsen.

Ausserdem besteht Einverständnis darüber, dass vorläufig die Eichscheine, die gemäss den Vermessungs- und Berechnungsvorschriften des Abkommens zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn vom Jahre 1913 ausgestellt wurden, in dem Bereich der Dienststellen, in denen die Eichung augenblicklich nach diesen Vorschriften vorgenommen wird, den zu den Bedingungen des Übereinkommens und seiner Anlage ausgestellten gleichgeachtet werden sollen. Falls nach Ablauf einer Frist von 10 Jahren, gerechnet vom 1. Oktober 1926, die Staaten, die solche Eichscheine ausstellen, nicht auf diesen Vorbehalt verzichtet haben, wird eine neue Konferenz zur Prüfung der Frage einberufen

¹⁾ Diese Frage fällt ebenfalls unter die der Zollformalitäten.

Hieraus ergibt sich, dass Eichscheine, die nach den sogenannten Elbe-Vorschriften in dem Bereich der Dienststellen ausgestellt sind, in denen die Eichung augenblicklich nach diesen Vorschriften vorgenommen wird, vorübergehend den rheinischen Eichscheinen gleichgeachtet werden sollen.

Der von der Ständigen Vereinigung der Schifffahrtskongresse zum Studium der Vereinheitlichung der Binnenschifffahrts-Statistik gebildete Ausschuss hat in 1925 zwei Sitzungen abgehalten, die eine in Brüssel, die andere in Paris.

Abkommen und Verordnungen.

Schifferpatente. — Das Abkommen vom 14. Dezember 1922 sowie das Zusatzprotokoll vom 22. Dezember 1923 sind von allen bei der Kommission vertretenen Staaten ratifiziert worden und am 8. Juli 1925 in Kraft getreten.

Die Verordnung vom 14. Dezember 1922 über den gleichen Gegenstand ist am selben Datum in Kraft getreten.

Zwei Zusatzbestimmungen zu dieser Verordnung sind von der Kommission im Jahre 1925 angenommen worden. Beide sind Übergangsbestimmungen.

Mindestbemanning. — Die Kommission hat am 16. November 1925 einen neuen Wortlaut für die Artikel 2, 3, 4, 6 und 7 der Anweisung hinsichtlich der Festsetzung der Bemanning der den Rhein oberhalb Duisburg befahrenden Schiffe, die mit Ausnahme der Niederlande in den Uferstaaten in Kraft ist, aufgestellt.

Es besteht Einverständnis darüber, dass die in den Niederlanden in Kraft befindliche Anweisung in gleichem Sinne abgeändert werden soll.

Die abgeänderten Bestimmungen sind am 1. Januar 1926 in Kraft getreten. Die Abänderung bezweckte nicht, die Zusammensetzung der Bemanningen auf den Rheinschiffen zu ändern, sondern lediglich das Verfahren zu vereinfachen und (unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Mehrzahl der Fahrzeuge, auf die diese Anweisung anwendbar ist jetzt mit mechanischen Hilfsmitteln zur Handhabung der Anker und Schleppestränge versehen sind), Fälle, die früher die Ausnahme bildeten, jetzt zur Regel zu machen und umgekehrt. Eine Gesamtausgabe dieser Anweisung ist in Vorbereitung und soll deren Anwendung erleichtern.

Verschiedenes. — Eine geringe, rein formelle Abänderung ist an § 2, Abs. 4 der Polizeiordnung von 1912 vorgenommen worden.

Im Laufe des Jahres sind kein weiteres Abkommen und keine anderen Verordnungen beschlossen oder erlassen worden.

Die Kommission hat am 24. April 1925 den französischen Wortlaut der Rheinschifffahrtspolizeiordnung von 1912 genehmigt. Am 12. November 1925 sind noch einige weitere Abänderungen an diesem Wortlaut vorgenommen worden.

Technisches.

Ausbau des Rheins zwischen Strassburg und Basel. — Die Kommission hat die Mitteilungen der Bevollmächtigten Frankreichs und der Schweiz über die Verhandlungen wegen der Kembser Abzweigung zur Kenntnis genommen.

Wie bereits in dem vorhergehenden Bericht erwähnt, war zur Prüfung des von der schweizerischen Delegation vorgelegten allgemeinen Ausführungsentwurfes für die Rheinregulierung zwischen Basel und Strassburg und des von der französischen Delegation der Kommission unterbreiteten Entwurfes

für die mit Schleusen versehene Abzweigung des Rheins zwischen Basel und Strassburg ein Ausschuss gebildet worden, in dessen Sitzungen vom 18. und 19. Dezember 1924 bereits ein allgemeiner Meinungsaustausch stattgefunden hatte. Dieser Ausschuss hat vom 5. bis zum 14. März 1925 wiederum getagt. Da die verschiedenen Delegationen Fragebogen gesandt hatten, die sich auf beide Projekte bezogen, und auf welche die französische und die schweizerische Delegation geantwortet hatten, sah sich der Ausschuss im Besitze einer vollständigen Sammlung von Unterlagen, sodass die verschiedenen, zu erledigenden Fragen aufs eingehendste geprüft werden konnten.

Der Ausschuss hat während seiner Tagung Ermittlungen angestellt und zu diesem Zwecke die Vertreter folgender Körperschaften angehört :

Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen,
 Partikulierschiffer-Verband „Jus et Justitia“,
 Deutscher Verkehrsbund,
 Handelskammer von Antwerpen,
 Handelskammer von Strassburg,
 Compagnie Générale pour la Navigation du Rhin,
 Handelskammer von Amsterdam,
 Handelskammer von Rotterdam,
 Handelskammer von Basel,
 Société Suisse de Remorquage in Basel.

Die Zentral-Kommission hat den ihr von dem Vorsitzenden des Ausschusses vorgelegten Bericht in ihrer Apriltagung geprüft. Bei der Prüfung durch die Kommission handelte es sich um die eventuelle Genehmigung des von der schweizerischen Delegation vorgelegten Regulierungsentwurfes und ausserdem um die Feststellung, ob der von der französischen Delegation vorgelegte Entwurf für die mit Schleusen versehene Abzweigung die Bedingungen von Artikel 358 des Vertrags von Versailles erfüllt, laut welchem : „ das Recht, Wasser aus dem Rhein für die Schiffahrtskanäle zu entnehmen.... und das ausschliessliche Recht auf die durch den Ausbau des Stromes erzeugte Wasserkraft.... weder die Schiffbarkeit schädigen noch die Schifffahrt beeinträchtigen dürfe, sei es im Strombett des Rheins, sei es in den Abzweigungen, die an seine Stelle treten sollen “.

Die Kommission fasste in ihrer Sitzung vom 29. April 1925 hierzu folgenden Beschluss :

„ Die Kommission hat von dem am 14. März 1925 verfassten Bericht des Ausschusses Kenntnis genommen, der damit beauftragt war, das von der Schweiz in Ausführung des Beschlusses vom 10. Mai 1922 vorgelegte Rheinregulierungsprojekt zwischen Strassburg und Basel und das von Frankreich in Ausführung des Artikels 358 des Vertrags von Versailles eingereichte Projekt der sieben Haltungen des Rheinseitenkanals, die unterhalb der Haltung von Kembs liegen, zu prüfen.

Sie genehmigt in Ausführung des Artikels 359 des Vertrags von Versailles und des Artikel 358 des gleichen Vertrags das Regulierungsprojekt und stellt fest, dass das Projekt für den Seitenkanal die in vorgenanntem Artikel 358 angegebenen Bedingungen erfüllt, und zwar dies alles unter folgenden Vorbehalten und Bedingungen :

I. Regulierungsprojekt.

1. Die Regulierungsarbeiten im Rhein zwischen Istein und Strassburg sollen fortschreitend von Tal zu Berg ausgeführt und gleichzeitig nur auf zwei Abschnitten auf einmal in Angriff genommen werden ; auf einem, welcher unmittelbar oberhalb der bereits zwischen Strassburg und

Sondernheim gebauten Regulierungswerke beginnt und auf einem zweiten, der von einem Punkt ausgeht, der am äussersten Talende der Erosionsstrecke in der Nähe von Hartheim liegt. Von letzterem Punkt aus können jedoch die Arbeiten gleichzeitig bergwärts in Richtung Istein und talwärts in Richtung Strassburg in Angriff genommen werden.

2. Die Kommission macht ihre Genehmigung von dem Abschluss eines Abkommens zwischen Deutschland und der Schweiz wegen der Übernahme nachstehender Verpflichtungen abhängig:

a) die nötigen Massnahmen zu ergreifen, damit die Schifffahrt während der Ausführung der Regulierungsarbeiten durch diese keine nennenswerte Behinderung erfährt;

b) auf eigene Kosten alle schädlichen Folgen, die für den bereits regulierten Teil der Wasserstrasse unterhalb Strassburg durch die Ausführung und das Bestehen der Regulierungsarbeiten oberhalb Strassburg entstehen könnten, zu beheben.

3. Verwaltungsklausel. — Die Kommission nimmt zu Protokoll, dass Frankreich bei der Ausführung der Regulierungsarbeiten seinen technischen und behördlichen Beistand — ebenso als ob Frankreich selbst und auf eigene Rechnung diese Arbeiten ausführte — zur Verfügung stellen wird, und dass die Uferstaaten sich bemühen werden, die Art und Weise ihrer technischen und behördlichen Mitarbeit durch ein Abkommen zu regeln, das spätestens 6 Monate nach der Übergabe von Vorschlägen seitens der genannten Staaten getroffen sein soll, wobei der finanzielle Teil der Frage in dem Stande verbleibt, wie er durch das Abkommen vom 10. Mai 1922 geregelt ist. Das Abkommen soll, wenn es getroffen ist, zur Kenntnis der Kommission gebracht werden.

II. Kanalprojekt.

1. Oberirdische Leitungen und Telegraphen- oder Telephonanlagen. — Oberirdische Leitungen und Telephon- oder Telegraphenanlagen sind mindestens in einer Höhe von 16 Meter über dem höchsten Wasserstand des Kanals zu spannen.

2. Anker n. — In dem projektierten Kanal müssen Schiffe in der Lage sein, wirksam Anker zu werfen; die hierzu benötigten Massnahmen müssen getroffen werden. Namentlich muss da, wo eine Betonierung des Kanalbettes für notwendig erachtet werden sollte, der Beton mit einer Lage Sand oder Kies überdeckt werden, die hoch genug ist, dass die Anker fassen können.

Falls die Zentral-Kommission während des Betriebes feststellen sollte, dass die von Frankreich ausgeführte Sand- oder Kiesschicht nicht ausreicht, verpflichtet sich Frankreich, die Höhe dieser Schicht im benötigten Masse zu verstärken.

3. Anschluss einer Haltung an die andere. — Die Anschlussarbeiten einer Kanalhaltung an die nächstfolgende sollen möglichst innerhalb eines Monats und vorzugsweise zu einer Zeit, in welcher der Verkehr schwach ist, ausgeführt werden. Die Beteiligten sollen frühzeitig genug hiervon verständigt werden.

4. Zahl und Abmessungen der Schleusen in jeder Haltung. — Die nutzbare Länge der Schleuse jeder Haltung soll 185 Meter erreichen. Diese Schleuse soll durch eine danebenliegende zweite Schleuse von gleicher nutzbarer Breite von 25 Meter bei einer Mindestlänge von 100 Meter ergänzt werden.

A. — Die Verlängerung einer der Schleusen auf 270 Meter nutzbare Länge muss ausgeführt werden, sobald das Verhältnis der Bergzüge, die an die Schleusen heranfahren und nicht mit einer einzigen Schleusung durchgeschleust werden können, 25% der Zahl der bergwärts durchgeschleusten

Züge übertroffen hat und zwar während dreier aufeinanderfolgender Jahre, während welcher der gesamte Bergverkehr in dem Kanal im Jahresdurchschnitt 2 Millionen Tonnen beförderter Güter übertroffen hat.

B. — Es muss ausserdem die Verlängerung einer oder zweier bereits bestehender Schleusen und im Falle von Unzulänglichkeit der Bau weiterer Schleusen ausgeführt werden, wenn, von der für das Vorjahr errechneten Durchschnittsdauer einer Schleusung durch die Schleusengruppe ausgehend, festgestellt wird, dass die bestehenden Schleusen es nicht mehr gestatten, die Schleusungen des täglichen Verkehrs in 16 Stunden zu bewältigen. Hierbei ist massgebend :

1. dass die Durchschnittsdauer einer Schleusung durch das Mittel der Gesamtdauer aller Schleusungen, die bei normalem Betrieb ausgeführt werden, dargestellt wird ;
2. dass der grösste Tagesverkehr durch das Mittel aus den innerhalb derjenigen 5 Tagen zu schleusenden Schiffen bestimmt wird, während welcher der Verkehr am grössten gewesen ist.

Für die Anwendung vorstehender Bestimmungen herrscht Einverständnis darüber, dass das oben unter 2. angegebene Mittel der Schiffe im Vergleich mit der Schifffahrtstatistik der letzten 4 Jahre das Ergebnis einer natürlichen und nicht einer künstlichen Anschwellung des Verkehrs sein muss

C. — Schliesslich muss die Tieferlegung der bestehenden Schleusungen vorgenommen werden, wenn infolge der Vertiefung des Rheinbettes diese Schleusen nicht mehr den Bedürfnissen der Schifffahrt entsprechen sollten.

5. Zugänge zu den Schleusen. — Ein Vorhafen, dessen Tiefe zu jeder Zeit mindestens 3 Meter betragen muss, soll unmittelbar oberhalb der Schleusen angelegt werden. Dieser Vorhafen soll eine Mindestlänge von 1000 Meter, wovon mindestens 500 Meter in gerader Linie verlaufen müssen und der Rest in einer Krümmung mit einem Mindestradius von 2000 Meter liegen darf und eine Breite von 75 Meter, haben bei 3 Meter unter dem niedrigsten Wasserstand.

Unmittelbar an den Zugängen zu den Schleusen soll der Vorhafen derartig verbreitert sein, dass von der Flucht der Innenseite der Schleusenwand aus, die am nächsten zum Rhein gelegen ist, gerechnet, die Schleppzüge auf einer Länge von 185 Meter über eine Mindestbreite von 30 Meter verfügen und zwar bei drei Meter unter dem niedrigsten Wasserstand im Vorhafen.

Unterhalb der Schleusen soll ebenfalls ein Vorhafen von gleicher Mindestbreite angelegt werden ; dieser Vorhafen soll eine Mindestlänge von 500 Meter haben, wovon mindestens 250 Meter in gerader Linie verlaufen müssen und der Rest in einer Krümmung mit einem Mindestradius von 2000 Meter liegen darf.

Die Verbindung zwischen den Vorhäfen und den Schleusenhauptern muss genügend verlängert sein, um den Schleppzügen ein leichtes Einfahren in die Schleusen zu gestatten.

6. Füllung der Schleusen. — Die Wassergeschwindigkeit in dem oberhalb der Schleusen vorgesehenen Vorhafen darf während der Füllung der Schleusen niemals 20 Zentimeter in der Sekunde übersteigen.

7. Regelmässigkeit der Wasserführung. — Die Regelmässigkeit der Wasserführung des Rheins darf durch den Betrieb der Kraftwerke und der Schleusen nicht gestört werden.

8. — Bedienung der Schleusen. — Für die Bedienung der Schleusen soll tags und nachts selbst an Sonn- und Feiertagen gesorgt sein.

Das Verholen der Schiffe bei der Einfahrt und Ausfahrt in die, bzw. aus den Schleusen soll kostenlos geschehen, ebenso auch die Beleuchtung der Schleusen und ihrer Zugänge.

9. **Wendebecken.** — Jede Haltung soll zwei Wendebecken enthalten, von denen eins möglichst in der Mitte der Haltung, das andere unmittelbar oberhalb des Vorhafens der Schleusen gelegen sein soll. Diese Wendebecken müssen so gross sein, dass sich im ersten ein Viereck von 400 Meter Länge und 200 Meter Breite und im zweiten ein Viereck von 600 Meter Länge und 200 Meter Breite einzeichnen lassen muss, wobei diese geringsten Abmessungen bei 3 Meter unter dem niedrigsten Wasserspiegel gerechnet sind.

Die Verbindung zwischen der laufenden Kanalstrecke und den verbreiterten Strecken soll mittels genügend schwacher Krümmungen hergestellt werden.

10. **Vorläufige Ablaufkanäle.** — Der Mindestradius des Fahrwassers in den vorläufigen Ablaufkanälen soll 700 Meter betragen.

Um den Zugang dieser vorläufigen Ablaufkanäle zu dem Rheinbett offen zu halten, müssen gegebenenfalls Baggerungen vorgenommen werden, ohne dass die Schifffahrt durch die Baggerungen behindert wird.

Die Schleusendempel, die in die vorläufigen Ablaufkanäle münden, sollen auf 3 Meter unterhalb desjenigen Wasserstandes gelegt werden, der einer Wasserführung im Rhein von 540 Kubikmeter in Basel entspricht.

11. **Verwaltungsklausel.** — Frankreich beabsichtigt, die Schifffahrt auf dem Kanal der gleichen internationalen Rechtsordnung, wie sie für die Schifffahrt auf dem Rhein besteht, zu unterwerfen und verzichtet im besonderen darauf, zu seinen Gunsten irgendwelche Gefälle oder Abgaben für die Benutzung der Wasserstrasse und deren Schleusen zu erheben.

Frankreich muss die neue Wasserstrasse in gutem schiffbarem Zustande erhalten.

Es herrscht Einverständnis darüber, dass vorliegende Klausel sowie der ganze Beschluss in nichts den Rechten und Verpflichtungen, die sich aus den Bestimmungen von Artikel 358 des Versailler Friedensvertrags ergeben können, vgreift.

12. **Verantwortlichkeit Frankreichs.** — Die Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt nimmt zu Protokoll, dass Frankreich sich verpflichtet:

a) die nötigen Massnahmen zu ergreifen, damit die Schifffahrt während der Ausführung der Kanalarbeiten durch die Bauten keine nennenswerten Störungen erleidet, wobei der in Punkt 3 vorgesehene Fall vorbehalten bleibt;

b) auf seine eigenen Kosten alle schädlichen Folgen zu erheben, die sich auf dem bereits regulierten Teil der Wasserstrasse unterhalb Strassburg aus der Ausführung und dem Bestehen der Kanalarbeiten ergeben könnten.

13. **Zollklausel.** — Es herrscht Einverständnis darüber, dass die Verordnung über die Zollformalitäten für die Kanalschifffahrt von Frankreich der Kommission vorgelegt werden wird.

Die Kommission hat in ihrer Novembertagung die Mitteilungen der Bevollmächtigten Frankreichs und der Schweiz über die Verhandlungen wegen der Ausführung obigen Beschlusses zur Kenntnis genommen.

Düsseldorfer Brücke.

Die Unfälle an der Düsseldorfer Brücke sind wiederum von der Kommission besprochen worden. Da die deutschen Bevollmächtigten darauf hingewiesen hatten, dass wegen der Verbreiterungsarbeiten an der gleichen Brücke ein unentgeltlicher Schleppdienst vorgesehen sei, hat die Kommission die

Angelegenheit auf die Wintertagung vertagt. Während dieser Tagung haben die deutschen Bevollmächtigten erklärt, dass der unentgeltliche Schleppdienst bis Mitte 1926 in Betrieb sein wird, und dass sie während der nächsten Tagung die Massnahmen bekannt geben werden, die von der deutschen Regierung geplant sind, um der Gefahr, der die Schifffahrt an dieser Stelle begegnet, vorzubeugen.

Wasserstandsvorhersagedienst.

Wie bereits in dem letzten Bericht erwähnt, sind Massnahmen getroffen worden, um in Strassburg versuchsweise einen Wasserstandsvorhersagedienst einzurichten. Dieser Dienst hat am 27. Februar begonnen und war bis Mitte Oktober in Betrieb. Der Ausschuss für den Wasserstandsvorhersagedienst, der sich aus Sachverständigen der deutschen Staaten, Frankreichs, der Niederlande und der Schweiz zusammensetzt, hat am 3. Oktober getagt und festgestellt, er benötige noch einiger ergänzender Auskünfte, namentlich über die Leichterungsmöglichkeiten für Schiffe in Lauterburg, bevor er sich über den Wert eines endgültigen Dienstes aussprechen könne.

Die Zentral-Kommission hat in ihrer Novembertagung 1925 den Ausschuss für die Wasserstandsvorhersage — angesichts der Erklärung der französischen Bevollmächtigten, dass alle nötigen Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Leichterung der Schiffe in Lauterburg zu ermöglichen — gebeten, seine Studien auf der Grundlage dieser Erklärung fortzusetzen und ihr vor der nächsten Tagung endgültige Vorschläge zu machen.

Rheinstrombefahrung 1924.

Der Bericht des Bevollmächtigten Grossbritanniens, Herr Baldwin, über die Feststellungs- und Begutachtungsprotokolle des technischen Ausschusses, der in 1924 die Rheinstrombefahrung vorgenommen hat (siehe letzten Bericht) ist von der Kommission einer eingehenden Prüfung unterzogen worden. Sie hat mit Genugtuung festgestellt, dass seit der letzten Strombefahrung im Jahre 1908 beträchtliche Verbesserungen der Schifffahrtsstrasse vorgenommen worden sind, die geeignet sind, die Schifffahrt zu erleichtern und ihre Entwicklung zu fördern.

Zu den Behinderungen, denen die Schifffahrt noch ausgesetzt ist, und auf die der Ausschuss hingewiesen hat, zu den Verbesserungen, die der Ausschuss anempfohlen hat, nimmt die Kommission wie folgt Stellung:

1. Sie nimmt die Erklärung der deutschen Bevollmächtigten zur Kenntnis, dass im Fahrwasser des Rheins keine Baggerungen mehr vorgenommen werden, um Kies zu Handelszwecken zu gewinnen, und dass die Baggerungen, die für die Unterhaltung und die Wiederherstellung des Fahrwassers ausgeführt werden, auf das notwendigste Mindestmass beschränkt sind.
2. Sie empfiehlt erneut, unbedingt zu verbieten den beim Baggern gewonnenen Sand in das Niederwasserbett zurücklaufen zu lassen.
3. Sie nimmt die Erklärung der deutschen Bevollmächtigten zur Kenntnis, dass der Bau der neuen Brücke bei Duisburg-Hochfeld in ungefähr zwei bis drei Jahren beendet sein wird, und somit das Schifffahrtshindernis, das die Pfeiler der bestehenden Brücke in Verbindung mit denjenigen der im Bau befindlichen Brücke bilden, beseitigt sein wird.
4. Sie nimmt die Erklärung der deutschen Bevollmächtigten zur Kenntnis, dass der an der Düsseldorfer Brücke eingerichtete, unentgeltliche Schleppdienst bis Mitte 1926 in Betrieb sein wird, und dass sie während der nächsten Tagung die Massnahmen bekanntgeben werden, die von der deutschen Regierung geplant sind, um der Gefahr, der die Schifffahrt an dieser Stelle begegnet, vorzubeugen.

5. Sie nimmt die Erklärungen der deutschen Bevollmächtigten zur Kenntnis, dass die in dem zweiten Fahrwasser des Bingerlochs vorgenommenen Sprengungen den Zweck verfolgen, bei Niedrigwasser eine Tiefe von 2 m auf eine Breite von 60 m zu erreichen und bittet die Bevollmächtigten, die Kommission über das Fortschreiten der Arbeiten und über die erzielten Ergebnisse auf dem laufenden zu halten.

6. Sie stellt die Vorteile fest, die die Beseitigung der Schiffbrücken von Wesel und Köln geschaffen hat und empfiehlt die Prüfung der Frage der allmählichen Beseitigung der noch bestehenden, namentlich der Schiffbrücken von Maxau und Speyer, die dem Eisenbahnverkehr dienen und die Schifffahrt ausserordentlich belästigen.

Sie empfiehlt ausserdem die Prüfung der Frage der allmählichen Beseitigung der zwischen Strassburg und Basel gelegenen Schiffbrücken, in Anbetracht der Belästigungen, die sie der Schifffahrt infolge der starken Strömung verursachen.

7. Sie nimmt die Erklärungen der deutschen Bevollmächtigten zur Kenntnis, dass auf dem Rhein keine Gierfähren mit Längsseil mehr zugelassen werden und dass die Beseitigung der noch bestehenden nach und nach durchgeführt werden wird.

8. Sie empfiehlt in kürzester Frist die Prüfung der Frage der einheitlichen Bezeichnung der lichten Höhen der Brücken in Angriff zu nehmen.

9. Sie nimmt zur Kenntnis, dass die auf der Strecke Mannheim-Sondernheim erstrebte Tiefe die gleiche ist, wie die auf der Strecke Sondernheim-Strassburg, wobei Einverständnis darüber besteht, dass diese Tiefe nicht geringer als 2 m unter dem gleichwertigen Wasserstand sein darf.

10. Sie nimmt die Erklärungen der deutschen und der französischen Bevollmächtigten zur Kenntnis, dass die Frage der Fahrwasserbezeichnung des Oberrheins durch feststehende Landbaken gemeinsam geprüft werden soll und bittet die Bevollmächtigten, die Kommission zu gegebener Zeit von den Ergebnissen dieser Prüfung zu benachrichtigen.

11. Sie bittet, dass in kürzester Frist durch die deutsche und französische Verwaltung eine Untersuchung über die Beseitigung des gegenwärtig durch die Strassburg-Kehler Brücken geschaffenen Schifffahrtshindernisses vorgenommen wird, und bittet die Bevollmächtigten der beiden Staaten, die Kommission über das Ergebnis der hierüber gepflogenen Verhandlungen auf dem laufenden zu halten.

12. Sie nimmt die Erklärungen der französischen Bevollmächtigten zur Kenntnis, dass die Eisbrecher an den Schiffsbrücken von Schönau und Marckolsheim beseitigt worden sind, und dass die Eisbrecher in Hüningen wegen der Beschaffenheit der Stromsohle, die eine Verankerung mit genügender Sicherheit nicht gestattet, nicht beseitigt werden können.

Die Kommission bittet die Bevollmächtigten der Uferstaaten, ihr mitzuteilen, welche Folge ihre Regierungen den anderen Empfehlungen des Ausschusses zu geben beabsichtigen.

Entfernung eines Felsens aus dem Strombett des Rheins.

Gemäss Artikel 359 des Vertrags von Versailles hat die französische Delegation bei der Zentral-Kommission beantragt, aus dem Strombett des Rheins zwischen Strassburg und Basel bei dem franz. km 12,6 einen Felsen entfernen zu dürfen. Die Kommission hat die französische Delegation in ihrer Novembertagung ermächtigt, diese Entfernung vornehmen zu lassen.

Nautisches.

Eichung.

In dem Bericht von 1923 war über den ersten Abschnitt der Tätigkeit des Eichungsausschusses berichtet. Die Zentral-Kommission hat, wie es in diesem Bericht vorgesehen war, die Berichte des Eichungsausschusses dem Beratenden und Technischen Ausschuss (des Völkerbundes) zum Studium der Verkehrswege und des Transitverkehrs übermittelt und den Abschluss eines europäischen Übereinkommens hierüber anempfohlen. Wir haben bereits berichtet, welche Folge dieser Empfehlung gegeben worden ist.

Im Verfolge eines Meinungs-austausches zwischen seinem Vorsitzenden und dem Ausschuss für Privatrecht hatte sich der Eichung-Ausschuss unterdessen bewogen gefühlt, seine Schlüsse erheblich zu ändern. Er entfernte nämlich aus seinem Entwurf alles, was sich auf die Eintragung bezog; diesen Punkt hat der Ausschuss für Privatrecht übernommen (siehe nächstehend). Es schien hierauf, ohne Unzuträglichkeiten in der Praxis befürchten zu müssen, möglich, zu dem System der freigestellten Eichung zurückzukehren, da die Eintragung, die in dem Entwurf des Ausschusses für Privatrecht obligatorisch geblieben ist, notwendigerweise die Eichung, durch die man allein die zur Identifizierung des Fahrzeuges nötigen Feststellungen machen kann, voraussetzt. Auf dieser abgeänderten Grundlage, die sich der Unterausschuss für Binnenschifffahrt des Beratenden und Technischen Ausschusses zu eigen gemacht hat, ist das Europäische Übereinkommen (siehe Seite 4) abgeschlossen worden.

Schifferpässe. — Die in dem letzten Bericht zum Ausdruck gebrachte Hoffnung, die Verhandlungen zwischen der deutschen und der belgischen Regierung zur Abschaffung des Sichtvermerks auf den Rheinschifferpässen zu einem guten Ende geführt zu sehen, hat sich erfüllt.

Während der Verhandlungen, die hierüber in der Frühjahrstagung geführt wurden, hat die Kommission feststellen können, dass ein grundsätzliches Einverständnis zwischen den beiden Regierungen bestand, dass jedoch der geographische Anwendungsbereich für die Abschaffung des Sichtvermerks noch festzusetzen war. Die Vereinbarung, die im Monat Oktober 1925 auf Betreiben der beiden Delegationen zustande kam, bestimmt diesen Anwendungsbereich durch die Feststellung, dass die Befreiung vom Sichtvermerkzwang wie folgt anwendbar ist: auf belgischem Gebiet auf den Strömen, Flüssen und Kanälen, die mit dem Rhein in Verbindung stehen, ausserdem in Deutschland auf dem Rhein und auf gewissen andern Wasserstrassen, die noch in einer späteren Vereinbarung zu bestimmen sind, und zu denen in allen Fällen der Rhein-Hernekanal und der Main gehören sollen.

Die Kommission hat ausserdem in ihrer Frühjahrstagung von einem Übereinkommen Kenntnis genommen, das zu Anfang des Jahres 1925 zwischen Deutschland und Frankreich zustande gekommen ist, und das einen gebührenfreien Sichtvermerk auf den Pässen der Beamten und Landangestellten der rheinischen Reedereien vorsieht.

Wirtschaftliches.

Rheinisches namentliches Güterverzeichnis.

An diesem Güterverzeichnis sind zwei kleine Abänderungen vorgenommen worden:

Nr. 37/38 — Die Worte „Kakao, roh und zubereitet“ sind durch die Worte: „Kakao, roh oder zubereitet; Schokolade“ ersetzt worden.

Die Nummern 86 c und 86 b sind umgestellt worden, sodass die verschiedenen Positionen jetzt nachstehende Reihenfolge einnehmen :

- Nr. 86 a — Pflastersteine,
 86 b — Andere rohe oder einfach behauene Steine,
 86 c — Natürlicher fester Asphalt.

Zollangelegenheiten.

Zollposten in den französischen Lagerhäusern in Köln.

Nachdem die Interessenten die Errichtung einer Zollabfertigungsstelle in den von dem französischen Staat im Kölner Hafen gemieteten Anlagen beantragt hatten und diesem Antrag seitens der zuständigen Zollbehörde, in Anbetracht des geringen Umfangs des in diesen Anlagen bewältigten Verkehrs, nicht stattgegeben worden war, wurde die Angelegenheit in der Frühjahrstagung 1925 der Zentral-Kommission unterbreitet. Diese stellte fest, dass zwischen den beiden direkt beteiligten Delegationen noch Unterhandlungen im Gange waren und glaubte deshalb nicht, sofort Untersuchungsmaßnahmen anordnen zu sollen. Angesichts des allgemeinen Interesses jedoch, den dieser Fall für die Rechtsordnung in den Freihäfen bieten könnte, bat sie die beiden Delegationen, ihr sämtliche Unterlagen zur Verfügung stellen zu wollen, um sie in die Lage zu setzen, in ihrer nächsten Tagung mit Sachkenntnis zu entscheiden. In ihrer Wintertagung konnte die Kommission feststellen, dass die Hoffnung auf eine Verständigung, die diesen Beschluss, abzuwarten, veranlasst hatte, in Erfüllung gegangen war. Die zustandgekommene Vereinbarung sah eine Zollabfertigung in den privaten Lagerhäusern gebührenfrei für die Seeschiffe und gegen Bezahlung von Gebühren nach Massgabe der Vorschriften für die andern Fahrzeuge vor. Bei letzteren soll jedoch die Abfertigung von Stückgütern nur „versuchsweise bis auf weiteres nach Massgabe der dienstlichen Verhältnisse“ stattfinden, während die Abfertigung von Massengütern „in dem Masse“ vorgenommen werden wird, „wie diese Vergünstigung auch den übrigen im Hafen ansässigen Firmen gewährt werden kann“.

Die erzielte Verständigung hat der Kommission zu keiner Bemerkung Anlass gegeben.

Privates und soziales Recht.

Der Ausschuss für die Vereinheitlichung des Privatrechtes in der Binnenschifffahrt hat unter dem Vorsitz des Bevollmächtigten Italiens, Herrn Rossetti, im Laufe des Jahres 1925 zwei Tagungen abgehalten, die erste im März in Genf und die zweite im Oktober in Paris.

Gelegentlich seines allerersten Zusammentritts in 1924 hatte der Ausschuss in erster Lesung den Wortlaut eines Entwurfs zu einem Abkommen betreffs der Nationalität der Binnenschiffe angenommen und beschlossen, denselben der Zentral-Kommission vorzulegen, wobei er dieselbe auf „die Zweckmässigkeit einer zweiten Lesung, während welcher es wünschenswert wäre, gegebenenfalls, diesen Wortlaut mit den die Eintragung betreffenden Texte, wie sie sich aus den Arbeiten des Eichungsausschusses ergeben, zu verschmelzen“ aufmerksam machen wollte.

Ausserdem hatte der Ausschuss einen Arbeitsplan vorbereitet, laut welchem er damit anfangen wollte, die Fragen der dinglichen Rechte (Eigentum, Hypotheken) und der bevorzugten Gläubigerrechte (Pfandrechte) sowie die Fragen des Zusammenstosses und der Hilfeleistung zu bearbeiten. Alle diese Fragen sind bereits in der internationalen Konferenz für das Seerecht einem eingehenden

Studium unterzogen worden. Für jede dieser Fragengruppen war ein Berichterstatter ernannt worden mit dem Auftrag, einen Fragebogen auszustellen, der an die Delegationen versandt werden sollte um diesen Gelegenheit zu geben, dem Ausschuss über das gemäss der Gesetzgebung in ihrem Lande geltende System und gleichzeitig über die Wünsche der Interessenten zu berichten.

Im März 1924 wurde der Text betreffs der Nationalität der Binnenschiffe der Zentral-Kommission vorgelegt, die hierauf durch Beschluss vom 22. März den Ausschuss aufforderte, eine zweite Lesung dieses Entwurfes vorzunehmen. Als jedoch der Ausschuss im März 1925 in Genf zusammentrat, erklärten zwei Delegationen, dass ihre Regierungen durchaus nicht den Nutzen des Abschlusses eines derartigen Übereinkommens sehen könnten, und dass sie deshalb nicht in der Lage seien, bei seiner Ausarbeitung mitzuwirken. Unter diesen Umständen war es recht schwierig geworden, ein Abkommen unter der Leitung der Zentral-Kommission abzuschliessen. Die anderen Delegationen glaubten jedoch, auf das bereits erzielte Ergebnis, das ihrer Ansicht nach im Vergleich zu den früheren Verhältnissen einen Fortschritt bedeutete, nicht vollständig verzichten zu dürfen. Sie beschliessen deshalb, den inzwischen etwas abgeänderten Entwurf ihren Regierungen mit der Bitte um Unterzeichnung vorzulegen.

Die Ratifikationsurkunden sollten im Sekretariat des Völkerbundes hinterlegt werden. Nach einem Meinungsaustausch in der Zentral-Kommission beschloss dieselbe in ihrer Apriltagung 1925, nachdem sie festgestellt hatte, dass „der Grundsatz der Anerkennung der Flagge der Binnenfahrzeuge seit langem einen Bestandteil des öffentlichen internationalen Rhein-Rechtes bildet“¹⁾ sie habe den Entwurf nicht weiter zu verfolgen und beschränkte sich darauf, ihre Mitglieder zu bitten, den Entwurf ihren Regierungen zur weiteren Veranlassung zu übermitteln.

Nach Aufgabe des Entwurfs für ein Übereinkommen über die Nationalität der Binnenschiffe fragte man sich, ob der Ausschuss unter Annahme des Vorschlags einiger Delegationen nicht dennoch aus dem in Strassburg von dem Eichungsausschuss im Dezember 1923 ausgearbeiteten Entwurf alle sich auf die Eintragung beziehenden Bestimmungen herausnehmen sollte, um aus ihnen ein besonderes Übereinkommen zu bilden, das gleichzeitig eine feste Grundlage für die späteren Arbeiten des Ausschusses, die dinglichen Rechte betreffend, abgeben könnte.

Demgemäss wurde der Wortlaut zu einem Entwurf für ein Übereinkommen über die Eintragung der Binnenschiffe in den beiden, von dem Ausschuss in 1925 abgehaltenen Tagungen erörtert. Der von dem Ausschuss bei der Pariser Konferenz im Oktober 1925 in zweiter Lesung angenommene Entwurf hat in einzelnen Punkten noch Anlass zu Vorbehalten der deutschen und auch der französischen Delegation gegeben. Man kam deshalb überein, eine dritte Lesung vorzunehmen.

Die bemerkenswertesten Bestimmungen des Entwurfes, der übrigens in den Publikationsorganen der Zentral-Kommission veröffentlicht worden ist, können wie folgt zusammengefasst werden:

Die Eintragung ist für jedes Schiff, welches nach der Gesetzgebung eines der Vertragsstaaten eingetragen werden kann oder eingetragen werden muss, und zwar bevor es endgültig in Dienst gestellt wird, obligatorisch (Zusammengest. aus Art. 3 und Art. 2, Abs. 1)²⁾. Dies heisst, dass dieser Eintragungszwang nicht allen auf dem Rhein fahrenden Schiffen auferlegt wird. Es war nämlich unmöglich, in einem derartigen Abkommen dieser Verpflichtung den Charakter einer auf alle, die an der Rheinschiffahrt teilnehmen, anwendbaren Polizeibestimmung zu geben, ohne den Grundsatz der Freiheit zu verleugnen, die in dem ersten Artikel der Rheinschiffsahrtsakte bestätigt ist.

¹⁾ Diese Erklärung hat der Delegation des Reichs und der deutschen Uferstaaten Anlass zu Vorbehalten gegeben.

²⁾ Artikel 3, der die Eintragung obligatorisch macht, war Gegenstand eines Vorbehaltes der Delegation des Reichs und der deutschen Uferstaaten.

Dieser Gedanke ist in Artikel 15 zum Ausdruck gebracht, der bestimmt, dass „keine der Bestimmungen dieses Übereinkommens so ausgelegt werden darf, als ob sie die Rechte der Nichtvertragsstaaten auf den internationalen Wasserstrassen beeinträchtigt.“

Die Bestimmung des Ortes, an dem die Eintragung vorzunehmen ist, hat grosse Schwierigkeiten bereitet, weil hierüber zwischen den Gesetzgebungen der verschiedenen Uferstaaten grosse Unterschiede bestehen. Deshalb hat man auch, weil eine Einstimmigkeit für ein einziges Kriterium — sei es persönlich oder dinglich — nicht zu erzielen war, sich darauf beschränken müssen, in Artikel 2 an die Landesgesetzgebung zu verweisen. Artikel 2 bestimmt: „die Gesetzgebung jedes Vertragsstaates bestimmt, welche Schiffe in seine Register eingetragen werden können oder eingetragen werden müssen sowie die Voraussetzungen, unter denen die Eintragung erfolgt.“ Um jedoch Gesetzeskonflikte zu vermeiden, falls ein Schiff gleichzeitig die Eintragungsvoraussetzungen zweier oder mehrerer Vertragsstaaten erfüllen sollte, hat man den Zusatz gemacht, dass der Eigentümer in diesem Falle die Wahl des Landes haben soll, in dem das Schiff einzutragen ist (Art. 2, Abs. 2)¹⁾.

Ist ein Schiff bereits in einem der Vertragsstaaten eingetragen, so kann es in einem anderen nur eingetragen werden, wenn es im Register des ersten Staates gleichzeitig gelöscht wird (Art. 9). Dies ist eine ausserordentlich praktische Bestimmung, die dazu berufen ist, doppelte Eintragungen zu vermeiden, die gewöhnlich die Vorläufer doppelter Hypotheken sind. Die Einführung dieser Bestimmung war wiederholt von den Interessenten gefordert worden.

Schliesslich wäre noch Artikel 12 zu erwähnen, der dazu bestimmt ist, Konflikte wegen der Zuständigkeit zu regeln. Gemäss dieser Bestimmung ist dem Gerichte des Ortes, an dem die Eintragung hätte stattfinden sollen, für alle Zuwiderhandlungen gegen die Eintragung selbst, Zuständigkeit erteilt. (Fehlen der Eintragung; versäumte Anzeige der Änderungen, die in den im Register eingetragenen Tatsachen eingetreten sind). Für alle Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen, die die Identifizierung des Schiffes bezwecken (die namentlich darin bestehen können, die Eintragungsbuchstaben oder Nummern zu beseitigen oder zu ändern....), ist das Gericht des Ortes zuständig, an welchem die Zuwiderhandlung festgestellt worden ist.

Ausser diesem Entwurf hat der Ausschuss auch noch vier Artikel, die sich auf die internationale Anerkennung der Hypotheken an Binnenschiffen beziehen, in erster Lesung angenommen.

Dies sind die Ergebnisse, die der Ausschuss seit seiner Bildung bereits erzielt hat. Der Unter-Ausschuss des Völkerbundes für Binnenschifffahrt hat in seiner letzten Tagung, die gerade teilweise der Vereinheitlichung des Privatrechts in der Binnenschifffahrt gewidmet war, Wert darauf gelegt, zu betonen, dass diese Ergebnisse ausgezeichnete Unterlagen für die Arbeiten aller derer bilden, die sich bereits an dem Werke der Vereinheitlichung des Privatrechts in der Binnenschifffahrt beteiligen oder in Zukunft beteiligen werden.

Es ist beschlossen worden, dass der Ausschuss in seiner nächsten Tagung, die zweite Lesung der Texte, die sich auf die Hypotheken beziehen und die dritte Lesung der Texte für die Eintragung vornehmen und ausserdem die Untersuchungen der Fragen der bevorzugten Gläubigerrechte und der des Zusammenstosses und der Hilfeleistung in Angriff nehmen soll.

Der Studienausschuss für die Vereinheitlichung des sozialen Rechtes in der Binnenschifffahrt, der in dem Bericht von 1924 erwähnt war, hat noch nicht getagt.

¹⁾ Der zweite Absatz von Artikel 2, der somit dem Eigentümer eines Schiffes, das die Eintragungsvoraussetzungen mehrerer Staaten erfüllt, die Wahl des Eintragungsortes überlässt, hat der französischen Delegation Anlass zu einem Vorbehalt gegeben.

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.

Die Beamten des Sekretariats, deren Anstellung in 1926 abläuft, werden ab 15. April 1926 auf weitere drei Jahre verpflichtet.

Die Kommission hat ihren Haushaltplan beraten und ihn für 1926 auf 180.000 Schweizer Franken festgesetzt.

Sie hat die Abrechnung für 1924 geprüft und gutgeheissen.

Infolge verspäteten Eintreffens der zur Anfertigung des Jahresberichtes 1924 benötigten Angaben konnte derselbe im Jahre 1925 nicht fertiggestellt werden.

Die nötigen Massnahmen sind getroffen worden, um eine Wiederholung dieses Misstandes zu vermeiden. Der Preis des Jahresberichtes ist bis auf weiteres auf 8 Schweizer Franken festgesetzt worden.

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

In der Schweiz.

1. Hauptbaubehörde: a) Kantonale Rheinschiffahrtsdirektion in Basel, Präsident: Herr Regierungsrat Miescher; b) Kantonales Baudepartement (Ausbau und Unterhalt der schweizerischen Stromstrecke) Präsident Herr Regierungsrat Brenner.
2. Die ihr unterstellten Baubehörden:
 - a) Schiffahrtsamt in Basel, Direktor: Herr Buser; b) Kantoningenieur: (Ausbau und Unterhalt der schweizerischen Stromstrecke) Herr Ingenieur Moor.
3. Die Dienststellen beauftragt mit der
 - a) Eichung: Schiffahrtsamt in Basel;
 - b) Ausstellung der Schifferpatente: Schiffahrtsamt in Basel;
 - c) Untersuchung der Schiffe: Schiffahrtsamt in Basel.

In Frankreich.

1. Hauptbaubehörde: Service de la Navigation in Strassburg, Herr Montigny, Ingénieur en Chef de la Navigation mit Amtssitz in Strassburg.

2. Die ihr unterstellten Baubehörden:

a) Arrondissement von Colmar mit Herrn Gasser, Ingénieur d'arrondissement in Colmar, (km 0 bis 93).

Dammeisterbezirke: Hüningen Breisach und Schœnau.

b) Arrondissement von Strassburg mit Herrn Peltier, Ingénieur d'arrondissement in Strassburg (km 93 bis 184,140).

Dammeisterbezirke: Gerstheim, Strassburg, Drusenheim und Lauterburg.

3. Die Dienststellen beauftragt mit der

a) Eichung: Ingénieur en Chef de la Navigation in Strassburg;

b) Ausstellung der Schifferpatente: Ingénieur en Chef de la Navigation in Strassburg;

c) Ausstellung der Steuermannpatente: Präfekturen des Ober- und Unter-Elsasses;

d) Untersuchung der Schiffe: Untersuchungskommission der Rheinschiffe;

e) Untersuchung der Dampfkessel: Elsässischer Verein von Dampfkesselbesitzern in Mülhausen, von der Verwaltung genehmigt laut § 3 der Instruktion des Ministeriums von Elsass-Lothringen vom 18. Dezember 1910. (Diese Vorschrift gilt für den Rhein laut § 3, Abs. 5 der Rheinschiffahrtspolizeiordnung);

f) Untersuchung der Flösse: Untersuchungskommission der Rheinschiffe in Strassburg.

4. Hafenkommisare: in Strassburg und Lauterburg.

In Deutschland.

a) Baden

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

2. Die ihr unterstellten Baubehörden:

a) Rheinbauamt Freiburg.

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

Dammeisterbezirke: Neuenburg, Breisach und Weisweil;

b) Rheinbauamt Offenburg.

Rheinstrecke vom bad. km. 91,200 (Schiffbrücke Kappel-Rheinau) bis bad. km. 182,070 (Alte Lautermündung).

Dammeisterbezirke : Ottenheim, Kehl, Freistett und Plittersdorf ;

c) Rheinbauamt Mannheim.

Rheinstrecke von bad. km 182,070 bis km 211,674 und von bad. km 216,350 bis km 266,635. (Alte Lautermündung bis zur badisch-hessischen Grenze mit Ausnahme des Festungsbereichs von Germersheim) ; ausserdem das linke Ufer an der Kollerinsel von bad km 239,160 bis km 240,546.

Dammeisterbezirke : Maxau, Altlussheim und Mannheim ;

3. Die Dienststellen beauftragt mit der

a) Eichung : Badisches Schiffseichamt Mannheim (Rheinbauamt) ;

b) Untersuchung der Schiffe : Badische Schiffsuntersuchungskommission Mannheim (Rheinbauamt) ;

c) Untersuchung der Flösse : Flossuntersuchungen erfolgen in Mannheim durch die badische Hafenverwaltung.

4. Hafenkommisare : in Kehl, Rheinau und Mannheim ;

b) Bayern

1. Hauptbaubehörde : Regierung der Pfalz, Kammer des Innern, Speyer a. Rh., Oberregierungsrat Burger.

2 Die ihr unterstellten Baubehörden : Strassen- und Flussbauamt Speyer, Rheinstrecke von bayer. km 0 bis km 85,7, Oberbauamtman Rissler.

Dammeisterbezirke : Sondernheim, Germersheim, Speyer, Ludwigshafen und im Kanalhaus bei Frankenthal.

3. Die Dienststellen beauftragt mit der :

a) Eichung : Schiffseichamt Speyer ;

b) Ausstellung der Schifferpatente : Regierung der Pfalz, Kammer des Innern ;

c) Ausstellung der Steuermannspatente : Regierung der Pfalz, Kammer des Innern ;

d) Untersuchung der Schiffe : Schiffsuntersuchungskommission Speyer ;

e) Untersuchung der Dampfessel : Pfälzischer Revisionsverein in Kaiserslautern.

4 Hafenkommisare : in Speyer und Ludwigshafen.

c) Hessen

1. Hauptbaubehörde: Hessisches Ministerium der Finanzen, Abteilung für Bauwesen: Ministerialdirektor Dr. Kratz.

2. Die ihr unterstellten Baubehörden:

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

Strommeisterbezirke: Worms, Hamm, Oppenheim, Lampertheim, Hofheim, Biblis, Gross-Rohrheim, Biebesheim, Stockstadt, Erfelden und Schusterwörth;

b) Wasserbauamt Mainz mit dem Verwaltungsbezirk von km 313,5 rechtsrheinisch bis zur hessisch-preussischen Grenze unterhalb Mainz, linksrheinisch bis zur Nahemündung bei Bingen.

Strommeisterbezirke: Nackenheim, Budenheim, Heidenfahrt, Frei-Weinheim, Bingen, Kornsand, Ginsheim und Kostheim.

3. Die Dienststellen beauftragt mit der

a) Eichung: Schiffseichamt Mainz;

b) Untersuchung der Schiffe: Schiffsuntersuchungsamt Mainz;

c) Untersuchung der Flösse: Flossuntersuchungskommission Mainz.

4. Hafenkommisare: in Worms und Mainz.

d) Preussen.

1. Hauptbaubehörde: Rheinstrombauverwaltung in Coblenz, Oberpräsident: Dr. Fuchs, Rheinstrombaudirektor: Herr Langen.

2. Die ihr unterstellten Baubehörden:

a) Wasserbauamt Bingerbrück:

Rheinstrecke von km 27 bis 48,5 (links) und von km 0 bis km 48,5 (rechts), Regierungsbaurat Bohrer.

Strommeisterbezirk: Bingerbrück.

b) Wasserbauamt I in Coblenz:

Rheinstrecke von km 48,5 bis km 112, Regierungsbaurat Hinsmann.

Strommeisterbezirk: St. Goarshausen und Coblenz-Lützel.

c) Wasserbauamt Köln:

Rheinstrecke von km 112 bis km 199, Regierungsbaurat Heim.

Strommeisterbezirk: Oberwinter und Köln;

d) Wasserbauamt Düsseldorf:

Rheinstrecke von km 199 bis km 281,3, Regierungsbaurat Grochtmann.

Strommeisterbezirk: Düsseldorf und Uerdingen.

e) Wasserbauamt Wesel:

Rheinstrecke von km 281,3 bis km 355,9 (rechts) und km 363,44 (links), Regierungsbaurat Fischer.

Strommeisterbezirk: Wesel und Emmerich

3 Die Dienststellen beauftragt mit der:

- a) Eichung: Schiffseichämter Coblenz, Köln, Duisburg und Duisburg-Ruhrort;
- b) Ausstellung der Schifferpatente: Regierungspräsidenten Wiesbaden, Coblenz, Köln, Düsseldorf und Trier;
- c) Ausstellung der Steueremannpatente: Regierungspräsidenten Wiesbaden, Coblenz, Köln und Düsseldorf;
- d) Untersuchung der Schiffe: Schiffsuntersuchungskommissionen in Frankfurt a. M., Biebrich, Coblenz, Köln, Düsseldorf, Duisburg, Duisburg-Ruhrort u. Emmerich;
- e) Untersuchung der Dampfkessel: Preussische Gewerbeämter;
- f) Untersuchung der Flösse: Flossuntersuchungskommission in Biebrich

4. Hafenkommisare: in Biebrich, Coblenz, Godesberg, Bonn, Köln, Neuss, Düsseldorf, Crefeld, Ürdingen, Duisburg, Duisburg-Ruhrort, Wesel und Emmerich.

In Niederland.

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

2. Die ihr unterstellten Hauptbaubehörden:

- a) Arrondissement in Nymegen, Hoofdingenieur Herr Dr. Wentholt. Dieser Bezirk umfasst den Boven-Rijn und die Waal (km 0 deutsch-niederländische Grenze bis km 94,500)
Bakenmeesterdistrict: Nymegen, Tiel und Zalt-Bommel.
- b) Arrondissement in Utrecht, Herr Schaank, Ingenieur. Dieser Bezirk umfasst den Pannerdensch-Kanal, den Neder-Rijn und den Lek (km 9,600 bis km 131,180).
Bakenmeesterdistrict: West Pannerden, Arnhem, Renkum, Rhenen, Culemborg, Vreeswijk, Schoonhoven und Krimpen;
- c) Arrondissement in Dordrecht, Herr Kraijenhoff van de Leur, Ingenieur. Dieser Bezirk umfasst die Merwede und den Noord (km 94,500 bis km 115,370).
Bakenmeesterdistrict: Gorinchem und Dordrecht.
- d) Arrondissement in Rotterdam, Hoofdingenieur Herr Schönfeld. Dieser Bezirk umfasst die Nieuwe Maas (km 131,180 bis km 154,450).
Bakenmeesterdistrict: Kralingsche veer.

3. Die Dienststellen beauftragt mit der:

- a) Eichung: Schiffseichämter: Rotterdam, Amsterdam und Dordrecht.
- b) Ausstellung der Schifferpatente: Schiffsuntersuchungskommissionen in Rotterdam, Amsterdam und Dordrecht.
- c) Untersuchung der Schiffe: Schiffsuntersuchungskommissionen in Rotterdam, Amsterdam und Dordrecht.
- d) Untersuchung der Dampfkessel: Rotterdam, Amsterdam und Dordrecht.

4. Hafenkommisare: in Rotterdam, Amsterdam und Dordrecht.

I. C. Abänderungen der Rheinschiffsahrtsakte und der gemeinsamen Verordnungen, sowie der die Rheinschiffahrt betreffenden Landesgesetze, Verordnungen und Bekanntmachungen der Landesbehörden.

Schiffsahrtsakte.

Der Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt hat am 8. Juni 1925 das Protokoll über die Niederlegung der Urkunden geschlossen, laut welchen die in der Zentralkommission vertretenen Mächte die das neue Übereinkommen für die Rheinschifferpatente betreffenden Protokolle, nämlich Protokoll 43 vom 14. Dezember 1922 und Zusatzprotokoll 22 vom 22. Dezember 1923, ratifizieren.

Somit ist dieses neue Übereinkommen sowie das Zusatzprotokoll gemäss Artikel 7 des Protokolls von 1922 am 8. Juli 1925 in Kraft getreten.

Es lautet :

Übereinkommen.

Ausstellung der Rheinschifferpatente betreffend, als Ersatz der Artikel 15 bis 21 einschl. der Konvention vom 17. Oktober 1868 und der Konvention vom 4. Juni 1898.

Artikel 1. — Die Befugnis zur Führung eines Fahrzeuges auf dem Rhein, oberhalb der Brücke von Duisburg-Hochfeld, steht nur dem Inhaber eines Rheinschifferpatentes zu, welches von der zuständigen Behörde eines des vertragschliessenden Staaten ausgestellt ist. Diese Bestimmung trifft nicht zu auf Führer von Fahrzeugen von weniger als 15 Tonnen Rauminhalt, welche nicht zum Schleppen benutzt werden.

Artikel 2. — Das Patent wird für den Rhein in seiner ganzen Ausdehnung oder für bestimmte Strecken ausgegeben. Es benennt die Strecke der Wasserstrasse, für welche die Ermächtigung erteilt ist und die Art der Fahrzeuge, welche der Inhaber zu führen ermächtigt ist. Es gibt das Recht, jedes Fahrzeug der in dem Patent erwähnten Art zu führen, welchem Staat es auch immer angehören möge.

Artikel 3. — Die Bedingungen, auf Grund welcher die in Artikel 1 genannten Behörden verpflichtet sind, Schifferpatente auszustellen, sind in einer, in gemeinsamem Einverständnis aufgestellten Verordnung festgelegt.

Artikel 4. — Der Inhaber, welcher auf irgend eine Weise das ihm ausgestellte Patent in den Besitz einer, mit einer solchen Urkunde nicht versehenen Person gelangen lässt, damit diese auf Grund dieses Patentes die Rheinschiffahrt ausübe, wird je nach Umständen mit zeitweiser oder endgültiger Entziehung genannten Dokumentes bestraft.

Personen, welche, ohne selbst mit einem Rheinschifferpatent versehen zu sein, die Rheinschiffahrt unter Benutzung des einer anderen Person erteilten Rheinschifferpatentes ausüben, können während einer, je nach den besonderen Umständen festgesetzten Zeit, ein Rheinschifferpatent nicht erlangen.

Artikel 5. — Einem Inhaber, welcher eine Unfähigkeit an den Tag gelegt hat, die eine Gefahr für die Schiffahrt bedeutet oder wegen wiederholten Zollbetrugs oder schwerer Eigentumsverfehlungen verurteilt worden ist, muss das Patent von demjenigen Staat entzogen werden, welcher es erteilt hat. Die Einziehung kann für einen vorübergehenden Zeitabschnitt stattfinden. Sie wird den übrigen für die Ausstellung von Schifferpatenten zuständigen Behörden mitgeteilt.

Artikel 6. — Im Augenblick des Inkrafttretens der vorliegenden Konvention sind die Artikel 15 bis 21 einschl. der revidierten Rheinschiffsahrtsakte vom 17. Oktober 1868 und der Konvention vom 4. Juni 1898 aufgehoben.

Artikel 7. — Vorliegende Konvention soll sobald als möglich ratifiziert werden. Sie soll 30 Tage nach dem Schlussdatum des Protokolls über die Niederlegung der Ratifikationen in Kraft treten. Vorliegendes Protokoll wird vorläufig offen gehalten.

(Zusatz)-Protokoll Nr. 22

zu Protokoll Nr. 43 vom 14. Dezember 1922

Die unterzeichneten Mitglieder der Kommission erklären einstimmig, dass die in der Konvention vom 14. Dezember 1922 enthaltenen Bestimmungen mit den in Protokoll 27 der ersten Tagung von 1923 (1) aufgeführten Auslegungen bis zur Allgemeinrevision der Mannheimer Konvention vom 17. Oktober 1868 vorläufig angewandt werden sollen, und dass diese Bestimmungen spätestens nach Ablauf zweier Jahre nach dem Inkrafttreten der vorliegenden Konvention aufs neue an Hand der während dieser Zeit gesammelten Erfahrung geprüft werden sollen. In der Zwischenzeit werden die Bevollmächtigten der vertragschliessenden Staaten der Kommission alle nützlichen Auskünfte über die Anwendung besagter Bestimmungen und über die Folgen, welche sie für die Rheinschiffahrt gehabt hat, liefern.

Man ist ausserdem darüber einverstanden, dass in Abänderung der Bestimmung von Artikel 1 der Konvention besagte Bestimmungen während des obenerwähnten Zeitraumes oberhalb der Fähre zu Spijk (Spijk'sche Veer) und nicht nur oberhalb der Brücke von Duisburg-Hochfeld in Anwendung kommen sollen.

Solange die in dem vorhergehenden Absatz bestimmte Abänderung beibehalten bleibt, sollen die in Artikel 1 der Verordnung vom 14. Dezember 1922 besonders bezeichneten Tonnage-Angaben nicht zur Anwendung gelangen.

Vorliegendes Protokoll soll als ergänzender Teil der Konvention vom 14. Dezember 1922 gelten.

Die Veröffentlichung erfolgte: in der Schweiz durch Verordnung des Bundesrates vom 1. August 1924; in Frankreich durch Arrêtés der Präfekten der Departements Haut-Rhin und Bas-Rhin vom 1. Juli 1925; im Deutschen Reich durch Gesetz vom 16. April 1925 (Reichsgesetzblatt Nr. 18 vom 17. April 1925); in den Niederlanden durch Koninklijk Besluit vom 23. Juni 1925 (Staatsblad Nr. 269 von 1925); in Belgien im « Journal Officiel » vom 12. Juli 1925.

(1) Auszug aus dem Beschluss von Protokoll 27. I. 1923.

« Es ist wohl verstanden, dass sich in Patentangelegenheiten der Ausdruck « Mitglied der Besatzung (Schiffsjunge ausgeschlossen) » (Prot. 44, Art. 1) 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, und dass der Ausdruck « Der Rhein in seiner ganzen Ausdehnung » in Artikel 2 von Protokoll 4 sich nur auf die in Artikel 1 ins Auge gefassten Gewässer bezieht ».

« Die Kommission ist der Ansicht, dass der in Artikel 1 von Protokoll 41 gebrauchte Ausdruck « Schleppkahn » sich auf alle Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft beziehen soll, und behält sich vor, gegebenen Falles eine Richtigstellung dieses Schreibfehlers vorzunehmen. »

Gemeinsame Verordnungen.

Rheinschifferpatente.

Die Zentral-Kommission hat beschlossen:

1. Am 14. Dezember 1922.

Artikel 1. — Jeder Bewerber, welcher nebenbei den allgemeinen Ansprüchen betreffs körperlicher Befähigung genügt, hat unter folgenden Bedingungen Anrecht auf Erlangung eines Patentbesitzes:

1. Er muss 23 Jahre alt sein für die Führung eines Schleppkahnes und 25 Jahre für die Führung eines Schiffes mit eigener Triebkraft.

2. Er muss einer Deckmannschaft angehört haben: a) während 6 Jahren für die Erlangung eines Patentbesitzes für die Führung eines Kahnes; b) während 7 Jahren für die Erlangung eines Patentbesitzes für ein Fahrzeug mit eigener Triebkraft, wovon er mindestens 1 Jahr auf einem solchen Fahrzeug zugebracht haben muss;

oder aber mit einem Zeugnis über seine nautische Fähigkeit und seine Befähigung zur Führung eines Schiffes versehen sein, welches von einem der bei der Zentral-Kommission vertretenen Staaten ausgestellt sein muss;

oder aber mit irgend einem anderen Zeugnis versehen sein, welches von der Zentral-Kommission als ebenbürtig anerkannt wird.

In allen Fällen müssen die Bewerber nachweisen können, dass sie eine Vorbereitung von 12 Monaten wirklicher Dienstzeit auf dem Rhein durchgemacht haben, wobei es verstanden ist, dass hierbei nur die Zeit in Anrechnung gebracht wird, während welcher das Fahrzeug fährt, einschl. 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) an Bord von Fahrzeugen folgender Kategorien durchgemacht sein:

- a) Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft von mindestens 500 Tonnen Rauminhalt;
- b) Fahrzeuge mit eigener Triebkraft, andere als Schlepper, von mindestens 300 Tonnen Rauminhalt;
- c) Schlepper von mindestens 300 Pferdestärken.

Artikel 2. — Ausnahme von vorstehendem Artikel ist für die Führung eines Schiffes ohne eigene Triebkraft von weniger als 50 Tonnen Rauminhalt vorgesehen, welches ausschl. lokale Transporte auf bestimmten kurzen Abschnitten des Rheines ausführt. Es wird dann genügen, dass der Bewerber mindestens 21 Jahre alt ist und dass er die Schifffahrt während mindestens 2 Jahren praktisch ausgeübt hat, wobei wenigstens zeitweise das Ruder geführt worden ist.

Artikel 3. — Das mit der vollständigen Personalbeschreibung des Inhabers und mit dessen Lichtbild versehenen Patent soll gemäss des hier beigefügten Musters ausgestellt werden. Dasselbe muss von dem Inhaber, bevor es ihm ausgefolgt wird, unterschrieben sein.

Wenn die Personalbeschreibung oder das Lichtbild nicht mehr zutreffend sind, sollen sie mittels eines amtlichen Vermerks abgeändert oder erneuert werden. Im Falle von Verlust oder Beschädigung kann dem Inhaber durch die Behörde, welche das Original ausgestellt hat, ein Duplikat des Patentbesitzes ausgefolgt werden.

Artikel 4. — Inhaber von Patenten, welche, bevor gegenwärtige Verordnung in Kraft getreten ist, ausgestellt sind, können deren Ersatz durch ein Patent gemäss des in Artikel 3 vorgesehenen Musters verlangen.

Artikel 5. — Vorliegende Verordnung wird am 8. Juli 1925 in Kraft treten.

Die Veröffentlichung erfolgte: in der Schweiz durch Verordnung des Bundesrates vom 1. August 1924; in Frankreich durch Arrêtés der Präfekten der Departements Haut-Rhin und Bas-Rhin vom 1. Juli 1925; in Baden durch Verordnung des badischen Ministers der Finanzen vom 3. Juli 1925 (Badisches Gesetz- und Verordnungsblatt Nr. 29 vom 7. Juli 1925); in Bayern durch Verordnung der Staatsministerien des Äussern, des Innern und für Handel, Industrie und Gewerbe vom 8. Juli 1925 (Bayerisches Gesetz- und Verordnungsblatt Nr. 19 vom 22. Juli 1925); in Hessen durch Verordnung des hessischen Staatsministerium vom 15. September 1925 (Regierungsblatt Nr. 15 vom 24. September 1925); in Preussen durch Verordnung des Ministers für Handel und Gewerbe vom 30. Juli 1925 (Ministerialblatt der Handels- und Gewerbeverwaltung Nr. 15 von 1925); in den Niederlanden durch Koninklijk Besluit vom 30. Dezember 1924 (Staatsblad Nr. 617 von 1924); in Belgien im « Journal Officiel » vom 12. Juli 1925.

2. Am 27. April 1925. — Die Kommission beschliesst folgende Bestimmung anzunehmen, die einen Zusatzartikel zu der Verordnung vom 14. Dezember 1922 über die Ausstellung von Rheinschifferpatenten bilden und am gleichen Datum wie die genannte Verordnung in Kraft treten soll:

„Patentbewerber, die die Abgangsprüfung einer der unter Nummer 2 des Vertrags vom 4. Juni 1898 vorgesehenen Schifferschulen bestanden haben, oder die im Laufe des Jahres 1926 die Abgangsprüfung einer solchen Schule bestehen, haben Anrecht auf die Erlangung eines Patentbesitzes zu den in genanntem Vertrag vorgesehenen Bedingungen.“

Die Veröffentlichung erfolgte: in Frankreich durch Arrêtés der Präfekten der Departements Haut-Rhin und Bas-Rhin vom 1. Oktober 1925; in Bayern durch Verordnung des bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 20. Februar 1926 (Bayerisches Gesetz- und Verordnungsblatt Nr. 6 von 1926); in Preussen durch Verordnung des Ministers für Handel und Gewerbe vom 14. Dezember 1925 (Ministerialblatt der Handels- und Gewerbeverwaltung Nr. 1 von 1926); in den Niederlanden durch Koninklijk Besluit vom 23. Juni 1925 (Staatsblad Nr. 259 von 1925); in Belgien im « Journal Officiel » vom 12. Juli 1925.

3. Am 16. November 1925. — Die Kommission beschliesst folgende Bestimmung anzunehmen, die einen zweiten Zusatzartikel zu der Verordnung vom 14. Dezember 1922 über die Ausstellung von Rheinschifferpatenten bildet und die am 1. Februar 1926 in Kraft treten wird.

« Die Patentbewerber, die im Laufe des Jahres 1926 die Abgangsprüfung der im Jahre 1924 in Antwerpen gegründeten Rheinschifferschule bestehen, sollen die Vorteile des Zusatzartikels vom 27. April 1923 zu der Verordnung vom 14. Dezember 1922 über die Ausstellung von Rheinschifferpatenten geniessen. »

Die Veröffentlichung erfolgte: in Frankreich durch Arrêtés der Präfekten der Departements Haut-Rhin und Bas-Rhin vom 5. Februar 1926; in Bayern durch Verordnung des bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 20. Februar 1926 (Bayerisches Gesetz- und Verordnungsblatt Nr. 6 von 1926); in Preussen durch Verordnung des Ministers für Handel und Gewerbe vom 11. Februar 1926 (Ministerialblatt der Handels- und Gewerbeverwaltung Nr. 4 von 1926); in den Niederlanden durch Koninklijk Besluit vom 20. Januar 1926 (Staatsblad Nr. 11 von 1926); in Belgien im « Journal Officiel » vom 6. Januar 1926.

Rheinschiffahrtspolizei-Ordnung.

Die Zentral-Kommission hat beschlossen:

Am 27. April 1925. — 1. In Artikel 2, § 4, Absatz 1 der Rheinschiffahrtspolizeiordnung von 1912 die Worte: „des Schiffsklassifikationsunternehmens „Germanischer Lloyd“ zu Berlin oder ein solches Zeugnis“ sowie das Wort „ändern“ im gleichen Absatz zu streichen und zwischen die

Worte: („certificaat van deugdelijkheid“) und „durch ein Klassifizierungszeugnis“ das Wort „oder“ einzufügen.

2. In Artikel 2, § 4, Absatz 2 der genannten Verordnung die Worte: „des Kaiserlichen Yachtclubs zu Kiel oder“ sowie das Wort „anderen“ im gleichen Absatz zu streichen.

Diese Bestimmung tritt am 1. August 1925 in Kraft.

Die Veröffentlichung erfolgte: In Frankreich durch Arrêtés der Präfekten der Departements Haut-Rhin und Bas-Rhin vom 1. Oktober 1925; in Baden durch Verordnung des badischen Ministers der Finanzen vom 27. Juli 1925 (Badisches Gesetz- und Verordnungsblatt Nr. 31 vom 30. Juli 1925); in Bayern durch Verordnung der Staatsministerien des Äussern, des Innern und für Handel, Industrie und Gewerbe vom 21. Juli 1925 (Bayerisches Gesetz- und Verordnungsblatt Nr. 20 vom 24. Juli 1925); in Hessen durch Verordnung des hessischen Staatsministeriums vom 23. Juli 1925 (Hessisches Regierungsblatt Nr. 11 vom 14. August 1925); in Preussen durch Bekanntmachung des Ministers für Handel- und Gewerbe vom 15. Juli 1925 (Amtsblatt der Regierung zu Köln Nr. 30 vom 25. Juli 1925); in den Niederlanden durch Koninklijk Besluit vom 20. Juli 1925 (Staatsblad Nr. 336 von 1925).

Anweisung zur Festsetzung der Besatzung.

Die Zentral-Kommission hat beschlossen:

Am 16. November 1925. — Die Kommission beschliesst, dass die Artikel 2, 3, 4, 6 und 7 der Anweisung über die Zusammensetzung der Besatzung der oberhalb Duisburg verkehrenden Schiffe, die in allen Uferstaaten mit Ausnahme der Niederlande in Kraft ist, durch folgende Bestimmungen ersetzt werden:

Artikel 2. — Als Regel ist für Schiffe ohne eigene Triebkraft die nachstehend verzeichnete Zusammensetzung der Mannschaft — ausser dem mit einem Schifferpatent versehenen Schiffsführer — als genügend zu erachten:

a) für Schiffe unter 50 t Tragfähigkeit.....	1 Matrose und
für die Rheinstrecke oberhalb Worms	1 Schiffsjunge
b) für Schiffe von 15 bis 750 t Tragfähigkeit	1 Matrose
über 750 t bis 1 000 t Tragfähigkeit	1 Matrose und
	1 Schiffsjunge
über 1 000 t bis 1 500 t Tragfähigkeit.....	2 Matrosen
über 1 500 t bis 2 500 t Tragfähigkeit.....	2 Matrosen und
	1 Schiffsjunge
über 2 500 t bis 3 000 t Tragfähigkeit.....	3 Matrosen
über 3 000 t Tragfähigkeit	3 Matrosen und
	1 Schiffsjunge.

Von dieser Regel darf nur in den nachfolgend näher bezeichneten Fällen abgewichen werden.

Artikel 3. — Eine Verstärkung der Besatzung durch Vermehrung der Mannschaft oder dadurch, dass ein Matrose an die Stelle des Schiffsjungens zu treten hat, kann bei den unter Ziffer 2 b) genannten Schiffen verlangt werden:

a) wenn sie von schwerfälliger Form oder mit einer schwer zu handhabenden und unzweckmässigen Ausrüstung versehen sind;

b) wenn auf ihnen Grossegel gebraucht werden.

Artikel 4. — Eine Verstärkung der Besatzung um einen Schiffsjungens oder, falls ein Schiffsjunge vorgeschrieben ist, der Ersatz des Schiffsjungens durch einen Matrosen, ist bei den unter Ziffer 2 b) genannten Schiffen über 500 t Tragfähigkeit zu verlangen, soweit sie nicht mit mechanischen Hilfsmitteln zur Handhabung der schweren Anker und Schleppstränge sowie zum Anholen und Absetzen der Schiffe ausgerüstet sind.

Artikel 6. — Als Regel ist — abgesehen von dem mit einem Schifferpatent versehenen Schiffsführer — die nachstehende Zusammensetzung der Besatzung als genügend zu erachten.

1. — Für Schrauben- und Raddampfer mit :

einer Gesamtheizfläche von 60 qm oder darunter		einer Gesamtheizfläche von mehr als 60 qm, jedoch nicht über 120 qm	
1 Matrose	1 Maschinist	1 Matrose	1 Maschinist 1 Heizer
—	—	—	—
1 Mann	1 Mann	1 Mann	2 Mann
zusammen : 2 Mann		zusammen : 3 Mann	

einer Gesamtheizfläche von mehr
als 120 qm, jedoch nicht über
200 qm

2 Matrosen	1 Maschinist
1 Schiffsjunge	2 Heizer
3 Mann	3 Mann
zusammen : 6 Mann	

2. — Für Schraubendampfer mit :

einer Gesamtheizfläche von mehr als 200 qm, jedoch nicht über 320 qm		einer Gesamtheizfläche von über 320 qm	
3 Matrosen	2 Maschinisten 2 Heizer	4 Matrosen	2 Maschinisten 4 Heizer
—	—	—	—
3 Mann	4 Mann	4 Mann	6 Mann
zusammen : 7 Mann		zusammen : 10 Mann	

3. — Für Raddampfer mit :

einer Gesamtheizfläche von mehr als 200 qm, jedoch nicht über 260 qm		einer Gesamtheizfläche von mehr als 260 qm, jedoch nicht über 320 qm	
4 Matrosen	2 Maschinisten 2 Heizer	5 Matrosen	2 Maschinisten 4 Heizer
—	—	—	—
4 Mann	4 Mann	5 Mann	6 Mann
zusammen : 8 Mann		zusammen : 11 Mann	

einer Gesamtheizfläche von über
320 qm

6 Matrosen	2 Maschinisten 6 Heizer
—	—
6 Mann	8 Mann
zusammen : 14 Mann	

Artikel 7. — Eine Verstärkung des Maschinenpersonals (Maschinisten und Heizer) kann verlangt werden bei Dampfern, deren Dampfapparate infolge ihrer Bedeutung oder ihrer Zahl mehr Aufsicht und Bedienung erfordern.

Eine Verminderung des Bestandes an Maschinisten und Heizern ist bei Schleppern zulässig, die nach Massgabe des Attestes nur für Lokalfahrten auf kurzen, festgelegten Abschnitten des Rheins bestimmt sind und auf welchen dem Maschinisten Zeit bleibt, neben seinem ordentlichen Dienst den Kessel mit zu versehen. Das gleiche gilt für Schlepper, deren besondere Bauart oder Einrichtung, insbesondere hinsichtlich der Kessel, der Maschinen oder Heizvorrichtungen — jedoch unbeschadet des geordneten Schichtwechsels — eine vereinfachte Bedienung ermöglicht. Bei Radschleppern von über 320 qm Gesamtheizfläche darf jedoch die Zahl der Heizer keinesfalls auf weniger als 5 herabgemindert werden.

Eine Verstärkung der Deckmannschaft (Matrosen und Schiffsjungen) kann verlangt werden bei Dampfern von schwerfälliger Form oder unzuweckmässiger Einrichtung sowie ferner, wenn nach Grösse, Bauart und Zweckbestimmung des Dampfers anzunehmen ist, dass die vorgeschriebene Deckmannschaft nicht ausreicht, um die ordnungsmässige Bedienung unter allen Umständen zu sichern.

Eine Verstärkung der Deckmannschaft (Matrosen und Schiffsjungen) um einen Schiffsjungen oder, falls ein Schiffsjunge vorgeschrieben ist, der Ersatz des Schiffsjungen durch einen Matrosen ist zu verlangen :

a) für Schlepper mit einer Gesamtheizfläche von mehr als 120 qm, die nicht mit mechanischen Hilfsmitteln zur Handhabung der Anker und Schleppstränge ausgerüstet sind;

b) für die Güter- und Personendampfer.

Unterhalb von St. Goar kann auf Schleppern, deren Gesamtheizfläche mehr als 120 qm, jedoch nicht über 200 qm beträgt, und die mit mechanischen Hilfsmitteln zur Handhabung der Anker und Schleppstränge ausgerüstet sind, der Schiffsjunge wegfallen.

Bei Dampfern, deren Gesamtheizfläche mehr als 120 qm, jedoch nicht über 200 qm beträgt, darf ein das Ruder bedienender, patentierter Steuermann (Lotse) in den Bestand der Deckmannschaft nur eingerechnet werden, falls der Bestand ein verstärkter Bestand ist.

Die in den Niederlanden in Kraft befindliche Anweisung wird in gleichem Sinne abgeändert werden.

Obige Abänderungen treten am 1. Januar 1926 in Kraft.

Die Veröffentlichung erfolgte : in Frankreich durch Arrêtés der Präfekten der Departements Haut-Rhin und Bas-Rhin vom 1. Februar 1926 ; in Baden durch Bekanntmachung des badischen Ministers der Finanzen vom 31. Dezember 1925 (Badisches Gesetz- und Verordnungsblatt Nr. 1 vom 7. Januar 1926) ; in Bayern durch Bekanntmachung der Staatsministerien des Äusseren, des Innern und für Handel, Industrie und Gewerbe vom 8. Januar 1926 (Bayerisches Gesetz- und Verordnungsblatt Nr. 1 vom 8. Januar 1926) ; in Hessen durch Bekanntmachung des hessischen Staatsministeriums vom 31. Dezember 1925 (Regierungsblatt Nr. 1 vom 11. Januar 1926) ; in Preussen durch Bekanntmachungen und Verordnungen des preussischen Regierungspräsidenten in Koblenz, Köln und Düsseldorf vom 13. Januar 1926 (Amtsblätter der Regierungen zu Koblenz, Köln und Düsseldorf Nr. 6 vom 6. Februar 1926) ; in den Niederlanden am 28. Dezember 1925 durch den Minister van Waterstaat.

Landesgesetze, Verordnungen und Bekanntmachungen der Landesbehörden.

Natürliche Fahrwasserverhältnisse.

In **B a d e n**. — Mechtersheimer Durchschnitt. Bekanntmachung des badischen Rheinbauamts Mannheim vom 3./4. Juli und 27. August. Bei der Koller Fähre. Bekanntmachung des badischen Rheinbauamts Mannheim vom 12. Dezember.

In **B a y e r n**. — Mechtersheimer Durchschnitt. Bekanntmachung des Strassen- und Flussbauamts Speyer vom 3./4. Juli und 27. August.

Strombauarbeiten.

a) Baggerungen.

In **F r a n k r e i c h**. — Bekanntmachung des Ingénieur de la Navigation in Strassburg vom 14./16. November (im Rhein bei Lauterburg).

In **B a d e n**. — Bekanntmachung des badischen Rheinbauamts Offenburg vom 14./16. November (im Rhein bei Lauterburg).

b) Regulierungsarbeiten.

In **B a y e r n**. — Bekanntmachung des Strassen- und Flussbauamts Speyer vom 5. August die Erhöhung eines Parallelbaues zwischen km 213,2 und 213,8 am Russheimer Altrhein betreffend. Bekanntmachung des Strassen- und Flussbauamts Speyer vom 1. Oktober die Sperrung des Fahrwassers am 5. und 6. Oktober bei Germersheim zum Zwecke der Verbesserung des Fahrwassers dortselbst betreffend.

In **P r e u s s e n**. — Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 6. Juli (bei Mönchenwerth).

c) Signalwesen.

In **F r a n k r e i c h**. — Bekanntmachung des Ingénieur de la Navigation in Strassburg vom 24. November, betreffend Einrichtung einer Wahrschau unterhalb der Kehler Hafeneinfahrt.

In **B a d e n**. — Bekanntmachung des Badischen Rheinbauamts Offenburg vom 24. November, betreffend Einrichtung einer Wahrschau unterhalb der Kehler Hafeneinfahrt.

Häfen.

In **B a d e n**. — Verordnungen des badischen Ministers der Finanzen vom 25. September, betreffend die Hafenzpolizeiordnung für Mannheim, Mannheim-Rheinau und für den Hafen der Thyssenschen Handelsgesellschaft oberhalb Rheinau. Verordnung des badischen Staatsministeriums vom 28. September, betreffend Einrichtung einer staatlichen Hafenverwaltung in Mannheim.

In **H e s s e n**. — Bekanntmachung der Provinzialdirektion Rheinhessen vom 5. Februar, betreffend Schiffsverkehr auf der Reede vor Worms. Bekanntmachung des Oberbürgermeisters der Stadt Worms vom 15. Mai, betreffend Nachtrag zur Polizei-Betriebs- und Gebührenordnung. Bekanntmachung der Bürgermeisterei Nierstein vom 21. August, betreffend Gebührenordnung für die Benutzung des Rheinufer bei Nierstein. Bekanntmachung des Kreisamts Darmstadt vom 12. November betreffend Polizeiordnung über die Benutzung des Rheinhafens zu Gernsheim.

In **P r e u s s e n**. — Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 14. Januar, betreffend Polizeiverordnung zur Regelung des Schiffsverkehrs vor den Düsseldorfer Werft- und Hafenanlagen. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 28. April betreffend Abände-

zung der Polizeiverordnung für den Hafen zu Schwelgern. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 29. September betreffend Hinweis auf die Polizeiverordnung über den Schiffsverkehr in der Stromstrecke von km 271,3—284,7, Reede der Duisburg-Ruhrorter Häfen.

In den Niederlanden. — Verordnung des Gemeinderats von Wageningen vom 28. Nov. 1924 (Inkraftsetzung 16. Januar 1925) betreffend Abänderung der Verordnung dieses Gemeinderats vom 31. Mai 1921. Verordnung des Gemeinderats von Arnhem vom 22. Juni betreffend die Erhebung von Kai- und Hafengebühren.

Brücken und Überfahrten.

a) Feste Brücken.

In Frankreich. — Bekanntmachung des Ingénieur de la Navigation in Strassburg vom 16./20. Mai betreffend Anbringung eines Fahrstuhls an der Kehl-Strassburger Strassenbrücke.

In Baden. — Bekanntmachung des badischen Rheinbauamts Offenburg vom 16./20. Mai, betreffend Anbringung eines Fahrstuhls an der Kehl-Strassburger Strassenbrücke.

In Hessen. — Bekanntmachung der Provinzialdirektion Rheinhessen vom 17. August über den Schiffsverkehr an der Überfahrt zu Gernsheim.

In Preussen. — Bekanntmachungen des Oberpräsidenten der Rheinprovinz: vom 24. März betreffend Kenntlichmachung von Besichtigungswagen an der Engerser Brücke behufs Ausführung von Instandsetzungsarbeiten an der Gasrohrleitung; vom 14. April, vom 15. August und vom 8. Oktober betreffend Umbau der Düsseldorfer Strassenbrücke; vom 6. Mai betreffend Kenntlichmachung von Besichtigungswagen an der Strassenbrücke Wesel—Büderich behufs Ausführung von Anstreicherarbeiten; vom 9. Juni betreffend Kenntlichmachung der Besichtigungswagen an der Hohenzollern- und an der Südbrücke bei Köln behufs Ausführung von Anstreicherarbeiten; vom 25. Juni und 17. September betreffend Kenntlichmachung der Besichtigungswagen an der Rheinbrücke zu Bonn, behufs Ausführung von Anstreicherarbeiten; vom 17. August betreffend Kenntlichmachung der Besichtigungswagen an den Rheinbrücken bei Engers und Remagen behufs Ausführung von Entrostungs- und Anstreicherarbeiten; vom 20. Oktober betreffend Fortführung des Baues der neuen Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Duisburg—Hochfeld, km 272,3.

In den Niederlanden. — Verordnung des Gemeinderats von Schoonhoven vom 16. Dezember 1924 (Inkraftsetzung am 8. Juni 1925), betreffend die Erhebung von Fährgeldern zwischen Schoonhoven und Gelkenes.

b) Schiffbrücken.

In Baden. — Bekanntmachung des badischen Rheinbauamts Mannheim vom 2. Februar, 5. Juni, 22. Juli, 2. Oktober und 18. Dezember betreffend Öffnungszeiten der Schiffbrücken Maxau und Speyer.

In Bayern. — Bekanntmachung des Strassen- und Flussbauamts Speyer vom 2. Februar, 5. Juni, 22. Juli, 2. Oktober und 18. Dezember betreffend Öffnungszeiten der Schiffbrücken Maxau—Maximiliansau und Speyer. Bekanntmachung des Strassen- und Flussbauamts Speyer vom 1. Oktober betreffend Sperrung der Schiffbrücke Germersheim.

Personal und Material.

(Rheinschifferpatente, Eichung, Eintragung, Schiffsuntersuchungen usw.)

In Baden. — Bekanntmachung der badischen Wasser- und Strassenbaudirektion Karlsruhe vom 10. September betreffend Erlöschen der zeitweiligen und besonderen Rheinschifferpatente, die auf Grund der Verordnung Nr. 180 der Rheinlandkommission erteilt wurden.

In P r e u s s e n. — Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 18. August, betreffend Aufhebung der durch Sondervérordnung 180 der H. C. I. T. R. erlangten Rheinschifferpatente.

In B e l g i e n. — Arrêté royal vom 23. Dezember. — Bildung einer besonderen Kommission zur Ausstellung der Rheinschifferpatente.

Verschiedenes.

a) Brückenschlagübungen.

In B a d e n. — Bei Kehl. Bekanntmachungen des badischen Rheinbauamts Offenburg vom 6. März, 26. März, 21. Juli, 20. August und 5. September.

In P r e u s s e n. — Bekanntmachungen des Oberpräsidenten der Rheinprovinz : vom 19. März, unterhalb der Horschheimer Brücke ; vom 7. April, 10. Mai und 28. Mai — bei Homberg ; vom 29. April — bei Neuss ; vom 2. Juli, — betreffend Transport von Brückenbaumaterial auf Pontonschleppzügen durch die Besatzungstruppen ; vom 12. Juli, 31. Juli, 6. August und 4. September — bei St. Goar ; vom 29. Juli — bei Bonn.

b) Regatten usw.

In B a d e n. — Bekanntmachung des badischen Rheinbauamts Mannheim vom 25. Mai — im Karlsruher Hafen.

In H e s s e n. — Bekanntmachung der Provinzialdirektion Rheinhessen vom 13. Mai und 12. August. — vor Mainz.

Bekanntmachung des Hessischen Kreisamtes Worms vom 27. Mai — vor Worms.

Bekanntmachung des Hessischen Kreisamtes Mainz vom 13. Mai, 28. Mai und 27. August — vor Mainz.

In P r e u s s e n. — Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 20. Mai, 29. Mai, 10. Juni, 2. Juli, 8. Juli und 11. August.

c) Schifffahrtshindernisse.

In B a d e n. — Bekanntmachung des badischen Rheinbauamts Offenburg vom 29. Oktober, betreffend Wrackteile bei Kehl.

In P r e u s s e n. — Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 1. August, betreffend Hebung und Sprengung des Wracks „Vereinigung 10“ bei Osterspai.

Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 2. November, betreffend Hebung des Kahns „Mascara“ am Unkelstein.

d) Wasserstände.

In P r e u s s e n. — Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 13. Februar, betreffend Vorhersage der Wasserstände für Strassburg und Maxau. Bekanntmachung vom 24. Juli, betreffend Veröffentlichung der niedrigsten Wasserstände am Niederrhein. Bekanntmachung vom 28. Dezember, betreffend Beachtung der Hochwassermarken.

e) Prozession.

In P r e u s s e n. — Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz vom 30. Mai, betreffend Schifffahrtssperre an der Mülheimer Schiffbrücke während der Gottestracht am 11. Juni.