

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

I. Amtliches

[urn:nbn:de:bsz:31-255540](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255540)

I. Amtliches.

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

Die Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt hat im Jahre 1926 zwei Tagungen abgehalten, die erste im April und die zweite im November.

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

Herr Berninger ist auf seinen Wunsch ausgeschieden und durch Herrn Herrenschmidt ersetzt worden.

Demgemäss setzte sich Ende des Jahres 1926 die Zentral-Kommission wie folgt zusammen :

Präsident : Herr Jean Gout.

Das Reich und die deutschen Uferstaaten :

- die Herren Bevollmächtigten Seeliger (vertritt insbesondere Bayern),
- Peters (vertritt insbesondere Preussen),
- Fuchs (vertritt insbesondere Baden),
- Kranzbühler (vertritt insbesondere Hessen) ;

der Herr stellvertretende Bevollmächtigte Greuling.

Belgien :

- die Herren Bevollmächtigten Brunet,
- de Visscher.

Frankreich :

- die Herren Bevollmächtigten Mahieu,
- Silvain Dreyfus,
- Fromageot,
- Herrenschmidt.

Grossbritannien :

- die Herren Bevollmächtigten Baldwin,
- Sir Cecil Hurst.

Italien :

- die Herren Bevollmächtigten Rossetti,
- Sinigalia.

Niederlande :

- die Herren Bevollmächtigten Jonkheer van Eysinga,
- Kröller,
- Schlingemann.

Schweiz : die Herren Bevollmächtigten Herold,
J. Vallotton.

Das Sekretariat setzt sich wie folgt zusammen :

Generalsekretär : Herr Hostie (Belgier),
Hilfsgeneralsekretär : Herr Charguéraud-Hartmann (Franzose),
Mitglieder des Sekretariats : die Herren de l'Espinasse (Holländer),
Gerlach (Deutscher).

Schiffahrtsinspektoren sind :

für den schweizerischen Abschnitt : Herr Moor, Kantons-Ingenieur in Basel ;
für den Abschnitt IA : Herr Peltier, Ingénieur des Ponts et Chaussées in Strassburg ;
für den Abschnitt IB : Herr Oberbaurat Baer in Mannheim ;
für den Abschnitt II : Herr Oberbaurat Häusel in Mainz ;
für den Abschnitt III : Herr Ober- und Geheimer Baurat Degener in Coblenz ;
für den Abschnitt IV : Jonkheer Dittlinger im Haag.

Revision der Mannheimer Akte.

Die während der beiden Tagungen des Jahres fortgesetzten Revisionsarbeiten erstreckten sich ausschliesslich auf die Zollfragen. Die Kommission hat einen besonderen Ausschuss mit den Vorarbeiten für diesen Abschnitt betraut.

Der Ausschuss setzt sich wie folgt zusammen :

Vorsitzender : Herr Baldwin, Bevollmächtigter Grossbritanniens.

Mitglieder :

für das Reich und die deutsche Uferstaaten : Herr Zweck ;
für Belgien : Herr van der Cruyssen ;
für Frankreich : Herr Steil ;
für die Niederlande : Herr Meyers ;
für die Schweiz : Herr Häusermann.

Der Ausschuss hat im Frühjahr 1924 mit seinen Arbeiten in Strassburg begonnen.

Nach zweijähriger Unterbrechung, die verschiedenen Umständen zuzuschreiben ist, hat der Ausschuss im Jahre 1926 seine Arbeiten wieder aufgenommen und sie dadurch bedeutend gefördert, dass er während des verflossenen Jahres viermal zusammengetreten ist. Im März hat er in Köln und im April in Strassburg getagt. Er hat darauf im September die hauptsächlichsten Zollstellen und Freihäfen besichtigt, die von Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam bis Basel für die Rheinschiffahrt von Bedeutung sind und hat die Ansicht der Rheinschiffahrttreibenden eingeholt. Schliesslich hat er noch ein weiteres Mal im November in Strassburg getagt.

Beziehungen zu anderen internationalen Körperschaften.

Die Kommission hat sich weiterhin über die Arbeiten des Beratenden und Technischen Ausschusses des Völkerbundes zum Studium der Verkehrswege und des Transitverkehrs auf dem laufenden gehalten.

Bericht Hines.

a) **Konkurrenz der Eisenbahnen.** — Im Monat Januar 1926 hielt es der Binnenschiffahrts-Unterausschuss des Beratenden und Technischen Ausschusses für angebracht, einen gemischten Ausschuss zum eingehenden Studium dieser Frage zu bilden, dessen Zusammensetzung dem Einverständnis zwischen den Vorsitzenden der beiden beteiligten Unterausschüsse vorbehalten bleiben sollte. In der Apriltagung 1926 der Zentral-Kommission wurde auf Antrag einer Delegation beschlossen, die Frage nicht, wie es in der Wintertagung 1925 vorgesehen war, sofort zu erörtern, sondern sie auf der Tagesordnung zu belassen und sie erst dann zu prüfen, wenn die Arbeiten des obenerwähnten gemischten Ausschusses weit genug vorgeschritten seien, um eine solche Prüfung angezeigt erscheinen zu lassen. Während der neunten Tagung des Beratenden und Technischen Ausschusses wurde festgestellt, dass sich die beiden beteiligten Unterausschüsse (Binnenschiffahrt und Eisenbahnen) über die Bildung des gemischten Ausschusses verständigt hatten.

Derselbe setzt sich aus den Herren Heckscher (Vorsitzender), Eberhardt und Dillon zusammen, tagte das erste Mal in Genf am 30. September 1926 und beschloss, mit der Sammlung möglichst vollständiger Unterlagen zu beginnen. Die Zentral-Kommission stellte in ihrer Novembertagung fest, dass die Arbeiten des Ausschusses noch nicht so weit vorgeschritten sind, dass sie ein Urteil mit voller Sachkenntnis abgeben könnte.

b) **Französische «Surtaxe».** — Auch diese Frage ist entgegen den früheren Absichten im Laufe des Jahres nicht dem Grunde nach vorgenommen worden.

Der Unterausschuss für Binnenschiffahrt hat seinerseits beschlossen (Januar 1926) zuvörderst die Ansicht der Zentral-Kommission über diesen Teil des Berichtes Hines einzuholen.

c) **Zollverschlüsse, Begleitschein und Vrachtlijst.** — Im Laufe der Apriltagung 1926 ist festgestellt worden, dass diese Fragen in den Rahmen der Revisionsarbeiten gehören und dass sie deshalb im Anschluss an die Arbeiten des Unterausschusses für Zollangelegenheiten zu prüfen sind (siehe oben).

Privatrecht in der Binnenschiffahrt.

Der Sonderausschuss, der von dem Unterausschuss für Binnenschiffahrt des Beratenden und Technischen Ausschusses mit der Untersuchung betraut ist, ob sich eine Ausdehnung der Vereinheitlichung dieses Rechtes auf ganz Europa ermöglichen lasse, hat in 1926 zwei Tagungen abgehalten, die erste in Strassburg, am Sitze der Zentral-Kommission und die zweite in Hamburg. Die Verbindung zwischen dieser Körperschaft und dem Parallelausschuss der Zentral-Kommission wurde durch die Anwesenheit des Vorsitzenden des Ausschusses der Zentral-Kommission, Herrn Bevollmächtigten Rosetti, hergestellt.

Von den Arbeiten dieses letzteren Ausschusses ausgehend, hat der Ausschuss des Völkerbundes beschlossen, vor allem sein Augenmerk auf die Fragen der Nationalität, der Eintragung, des Eigentums, der Hypotheken, der Pfandrechte und der Zusammenstöße zu richten. Es sind Fragebogen verschickt worden, die dazu dienen sollen, die Sammlung von Unterlagen dadurch zu erweitern, dass sie auf die Gesamtheit der europäischen Gesetzgebungen ausgedehnt wird. Ausserdem sind über alle diese Fragen Vorberichte eingegangen und die Frage der Nationalität ist Gegenstand einer eingehenden Erörterung gewesen.

Schliesslich hat der Sonderausschuss mit Genehmigung des Unterausschusses für Binnenschiffahrt beschlossen, sich in Zusammenarbeit mit dem Internationalen Arbeitsamt auch gleichzeitig mit dem

umfassenden Gebiet der sozialen Gesetzgebung zu befassen, jedoch nur im Rahmen seines allgemeinen Auftrags, d. h. vom Standpunkt der Gesetzkonflikte und der Vereinheitlichungsmöglichkeiten aus. Demgemäss ist auch ein ausführlicher, hierauf bezüglicher Fragebogen ausgearbeitet worden; die Unterlagen hierfür werden von dem Internationalen Arbeitsamt gesammelt.

E i c h u n g.

Die Ergebnisse der Europäischen Konferenz sind von dem Eichungsausschuss der Zentral-Kommission einer eingehenden Prüfung unterzogen worden. Er hat zu diesem Zweck im März 1926 in Paris getagt und der Kommission Bericht erstattet. Nach Prüfung dieses Berichtes in der April-Plenarsitzung, hat die Zentral-Kommission beschlossen, sich an den Völkerbund zu wenden, um das Datum, an welchem die neuen Eichscheine, mit Ausnahme der in dem Übereinkommen selbst vorgesehenen Ausnahmen, für die internationale Anerkennung nicht mehr nach den früheren Methoden ausgestellt werden dürfen, vom 1. Oktober 1926 auf den 1. Oktober 1927 verlegen zu lassen. Dieser Vorschlag, der durch praktische Gründe bedingt war, hat dem Generalsekretär des Völkerbundes zu einem Notenwechsel mit den Signatärmächten Anlass gegeben. Letztere haben die Abänderung einstimmig angenommen.

Ein zweiter Punkt, mit dem sich die Zentral-Kommission zu beschäftigen hatte, war das Los der Brüsseler Übereinkunft von 1898 betreffend die Eichung der Binnenschiffe zwischen den Uferstaaten des Rheins und von mit dem Rhein in Verbindung stehenden Gewässern. Die Zentral-Kommission hatte gewünscht, die Schweiz dieser Übereinkunft, deren Stelle künftig das Europäische Übereinkommen einnehmen wird, beitreten zu sehen. Um die Einheitlichkeit des Regimes in dem Rheingebiet beizubehalten, war es erforderlich, sich um die Bedingungen zu kümmern, zu denen der Übergang von dem durch die frühere Übereinkunft aufgestellten Regime zu dem neuen vertraglichen Regime stattfinden sollte. Die Zentral-Kommission beschloss, die Aufmerksamkeit der beteiligten Staaten auf die Vorteile zu lenken, die sich durch eine gleichzeitige Ratifizierung des Pariser Übereinkommens durch Deutschland, Belgien, Frankreich, die Niederlande und die Schweiz sowie durch die gleichzeitige Veröffentlichung der zu ihrem Inkrafttreten erforderlichen Verwaltungsvorschriften ergeben würden. Auf diesen Vorschlag gestützt, hat die belgische Regierung die Initiative ergriffen, um die Unterzeichnung von zwei Erklärungen herbeizuführen, die sich auf folgende Punkte beziehen: die eine auf die Anerkennung während eines Zeitraums von 5 Jahren der Gleichstellung der von der Schweiz ausgestellten Eichscheine mit denen, die in Ausführung der Brüsseler Übereinkunft ausgestellt sind, die andere auf die gleichzeitige Ratifizierung des Übereinkommens vom 27. November 1925 und auf die Aufhebung der Übereinkunft vom 4. Februar 1898.

Schliesslich war es auch noch nötig, das Los der technischen Verordnungen zu berücksichtigen, welche die Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt in Ausführung der Übereinkunft von 1898 erlassen hatte. Es wurde beschlossen:

1. dass diese Verordnungen sowie die von einigen anderen beteiligten Staaten erlassenen, denen der Kommission gleichartigen Verordnungen, sechs Monate nachdem das Pariser Übereinkommen in den oben angeführten Ländern in Kraft getreten ist, für die auf dem Rhein fahrenden Schiffe ausser Kraft treten sollen und dass die Anlage zu dem Pariser Übereinkommen, die vom technischen Standpunkt aus ein abgeschlossenes Ganzes zu bilden scheint, am gleichen Zeitpunkt an Stelle der gegenwärtigen Verordnungen zu treten hat.

2. dass die Staaten ausser den Verwaltungsbestimmungen die erforderlichen technischen Instruktionen zur Sicherstellung einer guten Ausführung erlassen sollen, und dass der Wortlaut dieser Bestimmungen und Instruktionen zur Kenntnis der Kommission zu erbringen ist.

Binnenschiffahrtsstatistik.

Nachdem der von der « Association internationale Permanente des Congrès de Navigation » gebildete Ausschuss seine Arbeit im Februar 1926 beendet hatte, hielt die Zentral-Kommission den Augenblick für gekommen, um sich ihrerseits mit der Verbesserung und der Vereinheitlichung der rheinischen Statistik in ihrer Gesamtheit zu befassen.

Zu diesem Zweck ist der Ausschuss für den Jahresbericht mit dem Beistand von Sachverständigen für statistische Fragen zum erstenmal in Basel im Juli 1926 zusammengetreten. Es wohnten dieser Sitzung bei :

die Herren Kranzbühler, Vorsitzender,

van Eysinga, mit dem Beistand der Herren Claessens und Kikkert,

Peters, Königs und Teubert,

Millot,

Buser und Ney,

Hostie, de l'Espinasse und Gerlach.

Am Ende dieser Sitzung, bei welcher die Frage einer allgemeinen Prüfung unterzogen worden war, aus der sich ergab, dass sie von grosser Bedeutung und von grosser Tragweite ist, wurde ein engerer Ausschuss von drei Sachverständigen mit dem eingehenderen Studium der Angelegenheit betraut.

Dieser technische Ausschuss (der sich aus den Herren Claessens, Millot und Teubert mit dem Beistand des Generalsekretärs, Herrn Hostie, zusammensetzt), hat Anfang Oktober 1926 in Köln getagt. Er hat den Arbeiten des Ausschusses der Association Permanente des Congrès de Navigation voll Rechnung getragen. Die Lösungsvorschläge des technischen Ausschusses, der im November 1926 eine zweite Sitzung in Strassburg abgehalten hat, sind dem Ausschuss für den Jahresbericht gelegentlich einer zweiten Sitzung dieses letzteren Ausschusses, die ebenfalls gegen Ende November in Strassburg abgehalten worden ist, unterbreitet worden. Obenerwähnte Mitglieder des technischen Ausschusses sowie die anderen Sachverständigen für statistische Fragen haben daran teilgenommen. Die Lösungsvorschläge des technischen Ausschusses können wie folgt zusammengefasst werden :

1. Für die Anfertigung der Statistiken ist es wünschenswert, die Benutzung eines gemeinschaftlichen namentlichen Warenverzeichnisses sich verallgemeinern zu sehen. Dieses von dem Ausschuss ausgearbeitete Warenverzeichnis könnte jedoch für gewisse Wasserstrassen durch eine Aufteilung der Waren in zwölf Gruppen ersetzt werden.

2. Es ist wünschenswert, den Verkehr nach wirtschaftlichen Verkehrsdistrikten, die international anerkannt sind, aufzuteilen.

3. Es ist wünschenswert, dass die Unterlagen, die zur Herstellung der Statistiken dienen, auf Grund der am Löschungshafen abgegebenen Erklärungen geliefert werden.

Der Ausschuss für den Jahresbericht hat nach einem eingehenden Meinungsaustausch, und indem er sich im allgemeinen auf die Ansichten und die Vorschläge des technischen Ausschusses stützte, festzulegen versucht, inwieweit die vorgeschlagenen Verbesserungen sofort ausführbar seien und welche Stufen vorzusehen, seien um eine fortschreitende Einführung dieser Verbesserungen zu erzielen. Der Ausschuss für den Jahresbericht hat ausserdem beschlossen, die Sitzungsberichte (nebst Anlagen), der vier vorerwähnten Sitzungen zur Kenntnis der Zentral-Kommission zu bringen und ihr folgenden Beschluss vorzuschlagen :

« Die Zentral-Kommission hat von den Sitzungsberichten des technischen Ausschusses in Köln vom 7., 8. und 9. Oktober 1926 sowie von den Sitzungsberichten des Ausschusses für den Jahresbericht Kenntnis genommen.

Sie ist der Ansicht, dass die in den Protokollen und in der Aufzeichnung des Herrn Generalsekretärs enthaltenen Richtlinien und Vorschläge den Weg zeigen, um allmählich zu der so erwünschten Vereinheitlichung zu gelangen und die Hauptgesichtspunkte zur Lösung der Frage hervorzuheben.

Sie bittet die Delegationen der beteiligten Länder, ihren Regierungen eine Prüfung der Frage auf dieser Grundlage zu empfehlen und sie zu bitten, das Ergebnis dieser Prüfung möglichst vor der Frühjahrstagung 1927 mitzuteilen.

Sie beschliesst, ihre Protokolle, die Sitzungsberichte des Ausschusses für den Jahresbericht und des technischen Ausschusses sowie die Aufzeichnung des Generalsekretärs dem Beratenden und Technischen Ausschuss zum Studium der Verkehrswege und des Transitverkehrs beim Völkerbund zu übermitteln, damit sie bei dessen Beratungen über die Vereinheitlichung der Güterverkehrs-Statistik berücksichtigt werden können. »

Diesen Beschluss hat die Zentral-Kommission in ihrer Sitzung vom 27. November 1926 angenommen.

Die darin erwähnten Vorschläge liegen augenblicklich den beteiligten Regierungen zur Prüfung vor.

Die Zentral-Kommission war aufgefordert worden, sich bei der Internationalen Konferenz für Seerecht, die im April 1926 in Brüssel abgehalten worden ist, « ad audiendum » vertreten zu lassen.

Sie hat sich an der vom 1. Juli bis 15. September 1926 in Basel veranstalteten Internationalen Ausstellung für Binnenschifffahrt und Wasserkraftnutzung beteiligt und hat am 19. und 20. Juli diese Ausstellung auf Einladung des Kantons Basel-Stadt besucht.

Ausserdem hat sie sich durch Herrn Rossetti beim Schifffahrtskongress in Kairo (Dezember 1926) vertreten lassen.

Abkommen und Verordnungen.

Besondere Vorschriften für den Schleppdienst bei Düsseldorf.

In unserem letzten Bericht (Technisches, Düsseldorfer Brücke) haben wir mitgeteilt, dass die Prüfung der Massnahmen für die Fahrt durch die Düsseldorfer Brücke, die nach Ablauf der Zeit, während welcher ein unentgeltlicher Schleppdienst vorgesehen war, zu treffen waren, auf die Frühjahrstagung 1926 vertagt worden war. In dieser Tagung hat die Zentral-Kommission auf Vorschlag der deutschen Delegation beschlossen, bei der Fahrt durch diese Brücke und auf einer 3 Kilometer langen Strecke, Schiffen von mehr als 50 Tonnen Tragfähigkeit zu verbieten, sich mit dem Strom treiben zu lassen. Die Polizeiordnung für die Schifffahrt und die Flösserei von 1912 hat einen diesbezüglichen Zusatz erhalten.

Verschiedenes.

Am französischen Wortlaut der Rheinschifffahrts-Polizeiordnung von 1912 ist noch eine kleine Änderung vorgenommen worden, um einen unterlaufenen Irrtum richtig zu stellen. (Umstellung der Worte « bâbord amure » und « tribord amure » in Artikel 13, 2 dieser Verordnung).

Technisches.

Bauliche Veränderung des Rheinuferes am Strassburger Hafen.

In Ausführung von Artikel 359 des Vertrags von Versailles, der bestimmt: «In den Abschnitten des Rheins, welche die Grenze zwischen Deutschland und Frankreich bilden, darf unter Vorbehalt der vorhergehenden Bestimmungen keine Arbeiten in dem Strombett oder auf einem der beiden Flussufer ohne vorherige Zustimmung der Zentral-Kommission oder ihrer Vertreter ausgeführt werden,» hatte die französische Delegation der Zentral-Kommission ein Projekt für die bauliche Veränderung des Rheinuferes am Strassburger Hafen vorgelegt. Diese Abänderung war nötig, um die Erweiterungsarbeiten des Strassburger Hafens vornehmen zu können. Die Zentral-Kommission hat in ihrer Apriltagung 1926 das Projekt genehmigt.

Wasserstandsvorhersagedienst.

Wie in dem Bericht des Vorjahres erwähnt, hatte sich der Ausschuss für den Wasserstandsvorhersagedienst gelegentlich seiner Sitzung vom 3. Oktober 1925 noch nicht endgültig über die Zweckmässigkeit der Einrichtung eines Wasserstandsvorhersagedienstes aussprechen können, da er Auskünfte über die Leichterungsmöglichkeiten in Lauterburg benötigte. Die Zentral-Kommission hat in ihrer Novembertagung 1925 den Ausschuss gebeten, seine Studien fortzusetzen und zwar auf der Grundlage der Erklärung der französischen Bevollmächtigten, dass alle nötigen Massnahmen ergriffen werden sollen, um die Leichterung der Schiffe in Lauterburg sicherzustellen.

In Ausführung dieses Beschlusses hat am 3. Februar 1926 eine Sitzung des Ausschusses in Karlsruhe stattgefunden. Das französische Mitglied des Ausschusses, Herr Pizon, machte den Vorschlag, aufs neue einen Versuchsdienst einzurichten, und zwar diesmal für ein Jahr, da die Dauer des in 1925 für drei Monate eingerichteten Versuchsdienstes zu kurz war, um ein Urteil in voller Sachkenntnis abgeben zu können und auch übrigens die Rheinschiffahrttreibenden von dem Bestehen dieses Dienstes nicht genügend unterrichtet waren. Der von dem Ausschuss angenommene Vorschlag des Herrn Pizon ist in der Apriltagung 1926 der Zentral-Kommission erörtert worden. Die Erörterung hat zu einem Beschluss geführt, der den Ausschuss beauftragt, das Nötige zur Einrichtung eines Versuchsdienstes für ein weiteres Jahr zu veranlassen und ihr nach Ablauf des Versuchsjahres endgültige Vorschläge zu unterbreiten.

Auf Grund dieses Beschlusses ist der Ausschuss am 30. Mai 1926 in Zürich zusammengetreten und hat wieder einen Versuchsdienst eingerichtet, der am 1. Juli 1926 in Betrieb genommen worden ist.

Folgende Bekanntmachung ist zur Kenntnis der Schiffahrttreibenden gebracht worden:

«Die Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt hat am 26. April 1926 beschlossen, die Vorhersage der Wasserstände für ein weiteres Jahr versuchsweise durchzuführen. Es wird deshalb den Schiffahrttreibenden mitgeteilt, dass vom 1. Juli 1926 ab die Vorhersage für die Pegelstellen Strassburg und Maxau wieder ausgegeben werden, wenn die Wasserstände in Strassburg unter + 3,20 m, in Maxau unter + 4,70 m am Pegel liegen. Die Vorhersage gilt jeweils für den folgenden Tag und zwar bei Strassburg auf 2 Uhr nachmittags und bei Maxau auf 8 Uhr nachmittags. Zu Beginn werden die vorhergesagten Wasserstände wie früher in den Häfen Strassburg, Kehl, Karlsruhe, Lauterburg, Mannheim und Ludwigshafen sowie an der Schiffbrücke Maxau durch Anschlag bekanntgegeben. Eine Haftbarkeit irgend welcher Art für die Richtigkeit dieser Vorhersagen wird nicht übernommen.»

Bau neuer Rheinbrücken zwischen Köln und Mülheim und zwischen Düsseldorf und Neuss.

Zu Beginn der Novembertagung 1926 unterbreitete die Delegation des Reichs und der deutschen Uferstaaten der Zentral-Kommission zwei Bauprojekte für neue Rheinbrücken zwischen Köln und Mülheim und zwischen Düsseldorf und Neuss.

Die Kommission beauftragte einen technischen Ausschuss damit, diese Projekte zu prüfen, die nötigen Feststellungen an Ort und Stelle zu machen, falls er es für nötig halten sollte und ihr Bericht zu erstatten. Falls dieser Bericht nicht vor Ende der Tagung erstattet werden könnte behielt sich die Zentral-Kommission vor, eine Entscheidung auf dem Schriftwege herbeizuführen.

Der Ausschuss hat unter dem Vorsitz des Herrn Herold während der Tagung der Zentral-Kommission mehrere Sitzungen abgehalten. Die Mehrheit der Mitglieder hat bei den Besprechungen erklärt, sie könne sich, ohne die Örtlichkeiten, an denen die neuen Brücken gebaut werden sollen, besichtigt zu haben, keine Ansicht bilden. Diese Besichtigung fand am 29. November 1926 an Bord des Dampfers «Preussen» statt, den die deutsche Regierung dem Ausschuss zur Verfügung gestellt hatte.

Die Zentral-Kommission hat, auf Grund des Berichtes des Herrn Herold, auf dem Schriftwege Beschlüsse gefasst, in denen sie feststellte, dass die Bauprojekte für die Brücken zwischen Köln und Mülheim und zwischen Düsseldorf und Neuss von dem Standpunkt der Schifffahrt aus, zu keinerlei Bedenken Anlass geben und dass die den Unternehmern von der deutschen Regierung für die Ausführung der Arbeiten auferlegten Bedingungen als angemessen erachtet werden. Diese Bedingungen betreffen die Regelung der Schifffahrt während der Ausführung der Bauarbeiten; sie erstrecken sich namentlich auf die Gerüstfrage, auf die Einrichtung eines Wahrschauerpostens falls die Schifffahrt eines solchen bedürfen sollte, auf das unentgeltliche Schleppen zu Tal fahrender Flösse, auf sich selbst fahrender Kähne und von ihren Schleppzügen abgeworfener Kähne, auf die Aufstellung von Warnungstafeln mit der Aufschrift «Achtung Brückenbau» oberhalb und unterhalb der Baustellen und schliesslich auf die rechtzeitige Übermittlung der Bekanntmachungen für die Schifffahrt an die zuständigen Behörden der beteiligten Häfen der bei der Zentral-Kommission vertretenen Staaten.

Umbau der Eisenbahnbrücke bei Wesel.

In der Novembertagung 1926 war der Zentral-Kommission von der Delegation des Reichs und der deutschen Uferstaaten ausserdem ein Projekt für den Umbau der Eisenbahnbrücke bei Wesel vorgelegt worden.

Der mit der Prüfung der Projekte für die neuen Brücken betraute Ausschuss hat auch den Auftrag erhalten, dieses Projekt zu prüfen. Es ist während der Tagung der Zentral-Kommission zusammengetreten und auf Grund eines Berichtes seines Vorsitzenden, Herrn Herold, hat die Zentral-Kommission einen Beschluss gefasst, der feststellt, dass der von der deutschen Regierung geplante Umbau der Eisenbahnbrücke die gegenwärtigen Bedingungen der Schifffahrt in keiner Weise verändert. Sie hat jedoch den Wunsch ausgesprochen, man möge die Gelegenheit dieses Umbaues benutzen, um im Interesse der Schifffahrt die lichte Höhe der Brücke von 8,80 m auf 9,10 m zu bringen und hat bereits mit Genugtuung von der Erklärung der deutschen Vertreter Kenntnis genommen, dass ihre Regierung bereit sei, diese Lösung in Erwägung zu ziehen, vorausgesetzt, dass die dadurch entstehenden Kosten nicht übermässig hoch werden.

Sie hat die den Unternehmern von der deutschen Regierung für die Ausführung der Arbeiten auferlegten Bedingungen als angemessen erachtet. Diese Bedingungen sind die gleichen wie die für die neuen Brücken, von denen vorstehend die Rede war und betreffen gleichfalls die Regelung der Schifffahrt während des Umbaus.

Ausbau des Rheins zwischen Strassburg und Basel.

In ihrer Novembertagung 1926 hat die Zentral-Kommission die von den französischen und von den schweizerischen Bevollmächtigten abgegebenen Erklärungen über den Ausbau des Rheins zwischen Strassburg und Basel zur Kenntnis genommen.

Aus diesen Erklärungen geht hervor, dass die Verhandlungen zwischen Frankreich und der Schweiz wegen des Kembser Projektes beendet sind, dass am 7. Juli 1927 zwei Konzessionsverträge zwischen der Société des Forces motrices du Haut-Rhin einerseits mit der Schweiz und andererseits mit Frankreich abgeschlossen worden sind, und dass die Schweiz und Frankreich am 27. August 1926 für die Regelung ihrer Beziehungen hinsichtlich gewisser Klauseln der Rechtsordnung der zukünftigen Kembser Abzweigung ein Übereinkommen getroffen haben. Dieses Übereinkommen ist der Zentral-Kommission mitgeteilt worden. Die französische Regierung hat am 24. April 1926 einen die Konzession betreffenden Gesetzentwurf niedergelegt. Dieser Entwurf ist von den zuständigen Ausschüssen der französischen Abgeordnetenkammer geprüft worden.

Bezüglich der Regulierung hat die schweizerische Delegation erklärt, die Bundesregierung hoffe, bald in der Lage zu sein, mit den Nachbarstaaten Verhandlungen anknüpfen zu können.

Nautisches.

Eichung.

(siehe vorstehend : Beziehungen zu anderen internationalen Körperschaften).

Wirtschaftliches.

Rheinische Statistik.

(siehe vorstehend : Beziehungen zu anderen internationalen Körperschaften).

Häfen von Strassburg und Kehl.

Artikel 65 des Versailler Vertrags hatte für eine Dauer von sieben Jahren, d. h. bis zum 10. Januar 1927 den Hafen von Kehl mit dem Hafen von Strassburg zur Ausnutzung einheitlich organisiert. Die beiden Häfen bildeten in dieser Hinsicht eine einheitliche Organisation, die einem Direktor mit französischer Staatsangehörigkeit unterstand, der von der Zentral-Kommission ernannt und deren Kontrolle unterstellt war.

Absatz 11 des erwähnten Artikels 65 bestimmte ausserdem folgendes :

« Sollte Frankreich nach Ablauf des sechsten Jahres der Ansicht sein, dass der Fortschritt der Hafengebauten von Strassburg eine Verlängerung dieses Übergangszustandes für notwendig macht, so kann es dessen Verlängerung bei der Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt beantragen, und diese kann sie für höchstens drei Jahre bewilligen. »

Unter Berufung auf diesen Absatz hatte die französische Delegation bei der Zentral-Kommission die Verlängerung des Rechtszustandes von Artikel 65 vom 10. Januar 1927 auf den

10. Juli 1929 beantragt, wobei es jedoch wohl verstanden war, dass einige Anlagen und Einrichtungen bereits in 1926 geräumt werden sollten.

Die Zentral-Kommission beschloss in ihrer Apriltagung 1926, dass der Übergangszustand verlängert werden sollte, jedoch nur bis zum 10. Juli 1928, unter der Voraussetzung, dass die von der französischen Delegation angebotenen, vorzeitigen Räumungen bereits am 1. Juni 1926 ausgeführt werden sollten, dass die deutsche Regierung, wie es die französische Delegation vorgeschlagen hatte, das Recht haben sollte, für den Hafen von Kehl einen Vertreter zu bestimmen, dessen Ernennung der Bestätigung durch die Zentral-Kommission bedürfe und an den sich der französische Direktor zu wenden hätte und schliesslich, dass die französische Regierung einwillige, spätestens am 10. Januar 1927 die Dienststelle der interalliierten Binnenschiffahrts-Kommission in Kehl endgültig aufheben zu lassen. Gleichzeitig sollte sie veranlassen, dass dem Interventionsrecht der Militärbehörden anlässlich der im Hafen von Kehl auszuführenden Arbeiten gewisse Beschränkungen auferlegt werden.

Privates und soziales Recht.

Die Tagung des Ausschusses für Privatrecht, die für das Frühjahr 1926 vorgesehen war, hat aus verschiedenen Gründen aufgeschoben werden müssen. Sie wird im März 1927 im Haag abgehalten werden.

Der Studienausschuss für die Vereinheitlichung des sozialen Rechtes in der Rheinschiffahrt ist noch nicht zusammengetreten.

Prozesse.

Berufungen: Das Jahr 1926 hat eine sehr bemerkenswerte Vermehrung in der Zahl der bei der Zentral-Kommission eingelegten Berufungen aufgewiesen. Die Zahl der bei der Kommission eingelegten Berufungen war nämlich in 1926 fünfzehn¹, wodurch das in der Zeit von 1894 bis 1913 erreichte Mittel (10—11 per Jahr) übertroffen wurde.

Gutachtliche Auskunft: Ein Gericht hatte sich an die Kommission gewandt, um von ihr eine Auskunft über die Zuständigkeit *ratione loci* der Rheinschiffahrtsgerichte im Sinne der Bestimmungen der Schiffsahrtsakte zu erhalten. Die Kommission hat beschlossen, sie könne sich zu der an sie gestellten Frage nicht gutachtlich äussern².

Innere Angelegenheiten.

Der Haushaltplan für 1926 ist auf 175.000 Schweizer Franken festgesetzt.

Der Jahresbericht für 1925 ist in der Novembertagung genehmigt und Ende des Jahres veröffentlicht worden.

¹ In dieser Zahl ist eine Berufung einbegriffen, die dem Sekretariat im Januar 1926 zugegangen ist, welche die Gerichte jedoch in ihrer Statistik zu den in 1925 eingelegten Berufungen gezählt haben; ausserdem befinden sich unter diesen 15 Berufungen zwei Gruppen verbundener Prozesssachen.

² Die Kommission hatte bereits auf eine ähnliche Anfrage im Jahre 1922 erwiedert, sie könne sich nicht äussern es sei denn, dass ihr ein Prozess in zweiter Instanz vorläge, dessen Erledigung von dieser Frage abhängig wäre.

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

In der Schweiz.

1. Technische Oberbehörden: 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 Behörden:
 - 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;
 - d) Untersuchung der Dampfessel: Schiffahrtsamt in Basel, welche in jedem Fall den schweizerischen Dampfesselbesitzverein mit der Aufgabe beauftragt.

In Frankreich.

1. Technische Oberbehörden: 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 Steuermannspatente: Präfekten der Départements: „Bas-Rhin“ und „Haut-Rhin“.
 - d) Untersuchung der Schiffe: Untersuchungskommission der Rheinschiffe;

- e) **Untersuchung der Dampfessel:** Elsässischer Verein von Dampfesselbesitzern 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. **Hafenkommissare:** in Strassburg und Lauterburg.

In Deutschland.

a) Baden

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

2. **Die ihr unterstellten Baubehörden:**

a) **Rheinbauamt Freiburg.**

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

Dammeisterbezirke: Neuenburg, Breisach und Weisweil;

b) **Rheinbauamt Offenburg.**

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

Dammeisterbezirke: Ottenheim, Kehl, Freistett und Plittersdorf;

c) **Rheinbauamt Mannheim.**

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

Dammeisterbezirke: Maxau, Altlussheim und Mannheim;

3. **Die Dienststellen beauftragt mit der**

a) **Eichung:** Badisches Schiffseichamt Mannheim (Rheinbauamt);

b) **Ausstellung der Schifferpatente:** Rheinbauamt Mannheim;

c) **Ausstellung der Steuermannspatente:** Badischer Landeskommissär Mannheim;

d) **Untersuchung der Schiffe:** Badische Schiffsuntersuchungskommission Mannheim (Rheinbauamt);

e) **Untersuchung der Dampfessel:** Badischer Revisionsverein Mannheim;

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

4. **Hafenkommissare:** in Kehl und Mannheim-Rheinau.

b) Bayern

1. Hauptbaubehörde: Regierung der Pfalz, Kammer des Innern in Speyer a. Rh. Regierungspräsident Dr. Mathéus; Wasserstrassenreferent: Oberregierungsrat Burger.

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

Dammeisterbezirke: Sondernheim, Gernersheim, 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 Steuermannpatente: Regierung der Pfalz, Kammer des Innern;

d) Untersuchung der Schiffe: Schiffsuntersuchungskommission Speyer;

e) Untersuchung der Dampfkessel: 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 (hess. km 270) bis zu km 313,5 oberhalb der Oppenheimer Überfahrt; Regierungsbaurat Papst.

Strommeisterbezirke: Worms, Hamm, Oppenheim, Lampertheim, Hofheim, Grossrohrheim, Gernsheim, Biebesheim, Stockstadt, Erfelden und Schusterwörth;

b) Wasserbauamt Mainz mit dem Verwaltungsbezirk von km 313,5 rechtsrheinisch bis zur hessisch-preussischen Grenze unterhalb Mainz (hess. km 335,05), linksrheinisch bis zur Nahemündung bei Bingen (hess. km 362,28); Oberbaurat Häusel.

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

3. Die Dienststellen beauftragt mit der

a) Eichung: Schiffseichamt Mainz;

b) Ausstellung der Schifferpatente: Die Provinzialdirektionen Starkenburg und Rheinhessen;

c) Ausstellung der Steuermannpatente: Die Provinzialdirektion Rheinhessen;

d) Untersuchung der Schiffe: Schiffsuntersuchungsamt Mainz;

- e) Untersuchung der Dampfkessel: Dampfkesselinspektion in Darmstadt;
- f) Untersuchung der Flösse: Flossuntersuchungsstelle Mainz.

4. Hafenkommisare: in Worms und Mainz.

d) Preussen.

1. Hauptbaubehörde: Rheinstrombauverwaltung in Koblenz, 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 Koblenz:

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

Strommeisterbezirk: St. Goarshausen und Koblenz-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 Essenberg.

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 Koblenz, Köln, Duisburg und Duisburg-Ruhrort;

b) Ausstellung der Schifferpatente: Regierungspräsidenten Wiesbaden, Koblenz, Köln, Düsseldorf und Trier;

c) Ausstellung der Steuermannspatente: Regierungspräsidenten Wiesbaden, Koblenz, Köln und Düsseldorf;

d) Untersuchung der Schiffe: Schiffsuntersuchungskommissionen in Frankfurt a. M., Biebrich, Koblenz, Köln, Düsseldorf, Duisburg, Duisburg-Ruhrort u. Emmerich;

e) Untersuchung der Dampfkessel: Preussische Gewerbeämter;

f) Untersuchung der Flösse: Flossuntersuchungskommission in Biebrich.

4. Hafenkommisare: in Biebrich, Koblenz, Godesberg, Köln, Neuss, Düsseldorf, Krefeld, 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 o 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: in 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: «Dienst van het stoomwezen» in Rotterdam, Amsterdam und Dordrecht.
4. Hafenkommisare: in Rotterdam, Amsterdam, Dordrecht, Nymegen, Arnhem und Tiel.

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

Schiffahrtsakte.

Keine Abänderungen.

Gemeinsame Verordnungen.

Rheinschifferpatente.

Die Zentral-Kommission hat beschlossen:

1. 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 bildet 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 Patentes zu den in genanntem Vertrag vorgesehenen Bedingungen. »

In Baden¹⁾ ist der Vollzug im Wege eines Erlasses des Ministers der Finanzen vom 30. Januar 1926 an die mit der Ausstellung der Rheinschifferpatente betrauten Stellen erfolgt.

In Hessen ist der Vollzug im Wege der internen Dienstanweisung an die zuständigen Stellen durchgeführt worden.

2. 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. »

In Baden¹⁾ ist der Vollzug im Wege eines Erlasses des Ministers der Finanzen vom 13. Oktober 1926 an die mit der Ausstellung der Rheinschifferpatente betraute Stellen erfolgt.

In Hessen ist der Vollzug im Wege der internen Dienstanweisung an die zuständigen Stellen durchgeführt worden.

Rheinschiffahrtspolizei-Ordnung.

Die Zentral-Kommission hat beschlossen :

Am 6. September 1926 (auf dem Schriftwege): « Die Rheinschiffahrtspolizei-Ordnung wird wie folgt abgeändert :

I.

Folgende Bestimmung wird künftig Abschnitt 9 bilden :

9. Besondere Vorschriften für den Schleppdienst bei Düsseldorf.

§ 23 a.

Auf dem Abschnitt zwischen km 240,3 und 243,3 ist es für Schiffe von mehr als 50 Tonnen Tragfähigkeit verboten, sich mit dem Strom treiben zu lassen.

II.

Der jetzige Abschnitt 9 (Besondere Vorschriften für die Schleppschiffahrt zwischen St. Goar und Mainz) wird Abschnitt 9 a.

III.

Abschnitt 10 (Besondere Vorschriften für die Schleppschiffahrt zwischen Sondernheim und Strassburg) bleibt wie er ist, jedoch mit folgender Änderung in der Überschrift : ²⁾

IV.

Der wie vorstehend abgeänderte Wortlaut tritt am 1. Oktober 1926 in Kraft. »

Die Veröffentlichung erfolgte : In Frankreich in den « Recueils des Actes Administratifs » der Préfectures des Haut-Rhin und Bas-Rhin vom 25. November 1926; in Baden durch Verordnung des

¹⁾ Für die Veröffentlichungen in Frankreich, Bayern, Preussen, den Niederlanden und Belgien, siehe Jahresbericht 1925, Seite 24.

²⁾ Anmerk. des Bearbeiters des Jahresberichts :
Diese Änderung betrifft nur die französische Überschrift, die deutsche bleibt unverändert.

badischen Ministers der Finanzen vom 8. Oktober 1926 (Badisches Gesetz- und Verordnungsblatt Nr. 34 vom 13. Oktober 1926); in Bayern durch Verordnung der Staatsministerien des Äussern, der Justiz, des Innern und für Handel, Industrie und Gewerbe vom 9. Oktober 1926; in Hessen durch Verordnung des hessischen Staatsministeriums vom 30. September 1926; in Preussen durch Bekanntmachung des Ministers für Handel- und Gewerbe vom 9. Oktober 1926 (Amtsblatt der Regierung zu Wiesbaden Nr. 42 vom 16. Oktober 1926, zu Koblenz Nr. 43 vom 16. Oktober 1926, zu Köln Nr. 42 vom 16. Oktober 1926, zu Düsseldorf Nr. 42 vom 16. Oktober 1926); in den Niederlanden durch Koninklijk Besluit vom 28. September 1926 (Staatsblad Nr. 344 von 1926).

Landesgesetze, Verordnungen und Bekanntmachungen der Landesbehörden.

Natürliche Fahrwasserverhältnisse.

In Baden. — Talwegsübergang gegenüber der alten Lautermündung abwärts (bad. km. 182, frz. km 184). Bekanntmachung des bad. Rheinbauamtes Mannheim vom 13. Oktober 1926.

In Bayern. — Talwegsübergang bei der alten Lautermündung (bad. km. 182, franz. km 184). Bekanntmachung des Strassen- und Flussbauamtes Speyer vom 13. Oktober 1926.

Strombauarbeiten.

a) Baggerungen.

In Frankreich. — Baggerungen bei der Einfahrt der Strassburger Häfen. Bekanntmachung der französischen Verwaltung vom 10. September 1926.

In Baden. — Unterhalb der Maxauer Schiffbrücke. Bekanntmachungen des badischen Rheinbauamtes Mannheim vom 17. September und 18. Oktober 1926.

In Bayern. — Baggerungen unterhalb der Schiffbrücke Maximiliansau-Maxau und zwischen km. 4,7 und 6,7. Bekanntmachung des Strassen- und Flussbauamtes Speyer vom 17. September und 18. Oktober. (Zeitweise Sperrung der Schiffbrücke vom 20. bis 23. Oktober 1926) und 17. November 1926.

In Preussen. — Baggerungen bei Godorf (km 169,8 bis 170,1) und Alsum—Schwelgern (km 286 bis 288). Bekanntmachungen des Oberpräsidenten der Rheinprovinz (Rheinstrombauverwaltung) vom 24. September, 28. September und 6. November 1926.

b) Regulierungsarbeiten.

In Baden. — Bauarbeiten zwischen bayr. km. 4,7 und 6,7 und bad. km 224,000 und 225,500. Bekanntmachungen des bad. Rheinbauamtes Mannheim vom 17. November 1926 und vom 1./4. Dezember 1926.

In Bayern. — Bauarbeiten zwischen km. 4,7 und 6,7 und zwischen km. 42,3 (bad. km. 224,4) und 43,2 (bad. km. 225,5). Bekanntmachungen des Strassen- und Flussbauamtes Speyer vom 17. November und 1./4. Dezember 1926.

In Hessen. — Bauarbeiten zur Verbesserung des Fahrwassers unterhalb der Eisenbahnbrücke bei Worms (km 279,1 - 281,1); Bekanntmachung des hessischen Wasserbauamtes Worms

vom 19. April 1926. Bauarbeiten zur Verbesserung des Fahrwassers bei Nackenheim. Bekanntmachungen des hessischen Wasserbauamtes Mainz vom 22. Mai, 4. August und 27. November 1926.

In Preussen. — Schaffung eines zweiten Fahrwassers am Kammereck km 49,5 - 50,9. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz (Rheinstrombauverwaltung) vom 2. Oktober 1926.

c) Signalwesen.

In Frankreich. — Einrichtung einer Wahrschau bei franz. km 134. Bekanntmachung der französischen Verwaltung vom 18. Oktober 1926.

In Baden. — Wahrschau bei bad. km 127,820 und bei franz. km 134. Bekanntmachungen des badischen Rheinbauamtes Offenburg vom 27. Mai und 18. Oktober 1926.

Brücken und Überfahrten.

a) Feste Brücken.

In Frankreich. — Eisenbahnbrücke Wintersdorf-Roppenheim. Arbeiten der französischen Verwaltung zur Bezeichnung der Durchfahrtshöhe. Bekanntmachung vom 28. September 1926. — Eisenbahnbrücke Wintersdorf-Roppenheim. Erklärung der von der französischen Verwaltung ausgeführten Arbeiten zur Bezeichnung der Durchfahrtshöhe. Bekanntmachung vom 2. November 1926.

In Baden. — Eisenbahnbrücke Wintersdorf-Roppenheim. Bezeichnung der Durchfahrtshöhe. Bekanntmachungen des badischen Rheinbauamtes Offenburg vom 7. Oktober und 6. November 1926.

In Preussen. — Düsseldorfer Strassenbrücke. Aufhebung der Bekanntmachungen des Oberpräsidenten der Rheinprovinz (Rheinstrombauverwaltung) vom 14. April 1925 und 8. Oktober 1925 betr. Umbau dieser Brücke. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz (Rheinstrombauverwaltung) vom 1. Februar 1926. — Verminderung der freien Durchfahrtshöhe und Ausführung von Restarbeiten. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz (Rheinstrombauverwaltung) vom 18. März 1926. — Verbot des Aufsichfahrens durch diese Brücke. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz (Rheinstrombauverwaltung) vom 13. August 1926. — Strassenbrücke zu Wesel. Kenntlichmachung der Besichtigungswagen und Gerüste zur Ausführung von Kabelverlegungen. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz (Rheinstrombauverwaltung) vom 27. Oktober 1926. — Eisenbahnbrücke bei Duisburg-Hochfeld. Bauarbeiten. Bekanntmachungen des Oberpräsidenten der Rheinprovinz (Rheinstrombauverwaltung) vom 19. Februar, 9. April, 1. Juli und 5. November 1926. — Hohenzollernbrücke in Köln. Kenntlichmachung von Besichtigungswagen und leichten Gerüsten zur Ausführung von Verstärkungs- und Anstreicherarbeiten. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz (Rheinstrombauverwaltung) vom 2. März und 25. Mai 1926.

b) Schiffbrücken.

In Frankreich. — Brücke zu Gerstheim. Verlegung der Öffnung um die Durchfahrt der Schiffe durch diese Brücke zu erleichtern. Bekanntmachung vom 21. Juli 1926.

In Baden. — Brücken zu Maxau und Speyer. Öffnungszeiten. Bekanntmachung des badischen Rheinbauamtes Mannheim vom 2. Februar, 7. April, 28./31. Mai und 5./9. Oktober 1926.

In Bayern. — Brücken zu Maxau und Speyer. Öffnungszeiten. Bekanntmachungen des Strassen- und Flussbauamtes Speyer vom 2. Februar, 7. April, 28./31. Mai und 5./9. Oktober 1926.

c) Landebrücken.

In Preussen. — Bei Lorch. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz (Rheinstrombauverwaltung) vom 17. September 1926.

d) Überfahrten.

In Preussen. — Einrichtung einer Querseilfähre bei Linz. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz (Rheinstrombauverwaltung) vom 9. November 1926.

Personal und Material.

In Frankreich. — Schifferpässe. Festsetzung der Grenzen des Gebietes innerhalb dessen die Rheinschiffer sich mit ihrem Sonderpass, ohne Sichtvermerk, aufhalten können. Erlass des Ministers der Öffentlichen Arbeiten vom 25. Oktober 1926.

In Baden. — Verordnung über die Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches und damit zusammenhängender Gesetze (allgemeine Ausführungsverordnung) 15. ter Absatz: Binnenschifffahrt, Schiffsregister. Verordnung des Badischen Staatsministeriums vom 26. November 1926. (Badisches Gesetz- und Verordnungsblatt Nr. 43 vom 2. Dezember 1926).

Häfen und Liegeplätze.

In Baden. — Mannheim und Mannheim-Rheinau. Hafenzuständigkeitsordnung. Verordnung des badischen Ministers der Finanzen vom 15. Oktober 1926. Kehl. Verkehr im Hafen. Bekanntmachung des badischen Rheinbauamtes Offenburg und des Hafenamtes Kehl vom 13. März 1926. Kehl. Talfahrt aus dem Hafen. Bekanntmachung des badischen Rheinbauamtes Offenburg und des Hafenamtes Kehl vom 19. Oktober 1926.

In Hessen. — Mainz. Schiffsverkehr auf der Reede. Bekanntmachung der hessischen Provinzialdirektion Rheinhessen vom 12. März 1926.

In Preussen. — Bingerbrück. Zuschüttung des Rheinhafens. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz (Rheinstrombauverwaltung) vom 18. Januar 1926. Hafen der Zeche Rheinpreussen. Polizeiverordnung. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz (Rheinstrombauverwaltung) vom 27. Januar 1926. Änderung der Schiffs- und Liegeplätze auf der Duisburger Reede. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz (Rheinstrombauverwaltung) vom 17. September 1926.

In den Niederlanden. — Gorinchem. Polizeiordnung. Nachtrag zur Verordnung des Gemeinderates vom 8. Januar 1926. Wageningen. Erhebung von Hafen- und Kaigebühren. Verordnung des Gemeinderates vom 27. April 1926. Nymwegen. Benutzung des Hafens oberhalb der Stadt. Verordnung des Gemeinderates vom 18. August 1926.

Verschiedenes.

a) Brückenschlagübungen.

In Baden. — Bei Kehl. Bekanntmachungen des badischen Rheinbauamtes Offenburg vom 22. Februar, 11. März, 24. Juli, 30. August und 8. Oktober 1926.

In Hessen. — Auf dem Wachsbleicharm. Bekanntmachung des hessischen Wasserbauamtes Mainz vom 15. Juni 1926.

In Preussen. — Bei St. Goar. Bekanntmachungen des Oberpräsidenten der Rheinprovinz (Rheinstrombauverwaltung) vom 1. und 31. Juli und 23. August 1926.

b) Regatten usw.

In Baden. — Feuerwerk auf und an dem Rhein am 15. Mai bei Mannheim anlässlich der Eröffnung des Schlossmuseums und am 29. Mai 1926. Bekanntmachungen des badischen Rheinbauamtes Mannheim vom 11. und 20. Mai 1926. Regatta im Karlsruher Hafen am 20. Juni 1926. Bekanntmachung des badischen Rheinbauamtes Mannheim vom 22. Mai 1926.

In Bayern. — Feuerwerk an und auf dem Rhein bei Mannheim am 15. und 29. Mai 1926. Bekanntmachung des Strassen- und Flussbauamtes Speyer vom 11. und 20. Mai 1926.

In Hessen. — Regatten des Mainzer Rudervereins und der Regattavereinigung Gross-Mainz und eine Rheinfahrt des deutschen Motorjachtverbandes. Bekanntmachungen der hessischen Provinzialdirektion Rheinhessen vom 21. April, 29. Juni und 26. Juli 1926. Regatta des Wormser Rudervereins. Bekanntmachung des hessischen Kreisamtes Worms vom 11. Mai 1926.

In Preussen. — Regatten-Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz (Rheinstrombauverwaltung) vom 26. April, 20. Mai, 4. 18. und 22. Juni; 6. 25. und 30. Juli und 2. August 1926.

c) Schifffahrtshindernisse.

In Hessen. — Schiffsunfall an der Mündung des Handelshafens Gernsheim; Hebungsarbeiten eines gesunkenen Schiffes an der Mündung des Handelshafen Gernsheim; Festfahren von Schiffen unterhalb der Eisenbahnbrücke bei Worms. Bekanntmachungen des hessischen Wasserbauamtes Worms vom 5. und 15. November und 26. Dezember.

In Preussen. — Schifffahrtsbeschränkung wegen eines bei Assmannshausen festgenommenen Kahnes; Schifffahrtsbeschränkung wegen eines bei Mönchenwerth gesunkenen Kahnes; Verbot der Schifffahrt bei Nacht vom 10. bis 13. November, wegen eine Hochspannungskreuzung bei Görsiker. Bekanntmachungen des Oberpräsidenten der Rheinprovinz (Rheinstrombauverwaltung) vom 27. und 28. Januar und 30. Oktober 1926.

d) Prozession.

In Preussen. — Gottestracht am 3. Juni 1926. (Schifffahrtssperre an der Mülheimer Schiffsbrücke). Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz (Rheinstrombauverwaltung) vom 20. Mai 1926.