

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

I. Amtliches

[urn:nbn:de:bsz:31-257693](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-257693)

I. Amtliches.

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

Die Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt hat im Jahre 1927 zwei Tagungen abgehalten, die erste im März / April und die zweite im November.

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

Herr de Visscher ist durch Herrn de Ruelle ersetzt worden. Sir Cecil Hurst ist auf seinen Wunsch ausgeschieden.

Demgemäss setzte sich Ende des Jahres 1927 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 Ruelle,
Frankreich :	die Herren Bevollmächtigten	Mahieu, Silvain Dreyfus, Fromageot, Herrenschmidt.
Grossbritannien :	der Herr Bevollmächtigte	Baldwin.
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 :	Herr de l'Espinasse (Niederländer), Herr Gerlach (Deutscher),
Sekretär-Archivist :	Herr Corthésy (Schweizer).

Schiffahrtsinspektoren sind :

für den schweizerischen Abschnitt:	Herr Moor, Kantons-Ingenieur in Basel,
für den Abschnitt I A :	Herr Peltier, Ingénieur des Ponts et Chaussées in Strassburg,
für den Abschnitt I B :	Herr Oberbaurat Baer in Mannheim,
für den Abschnitt II :	Herr Oberbaurat Häusel in Mainz,
für den Abschnitt III :	Herr ¹⁾ ,
für den Abschnitt IV :	Jonkheer Dittlinger im Haag.

Revision der Mannheimer Akte.

Die während der beiden Tagungen des Jahres fortgesetzten Revisionsarbeiten erstreckten sich hauptsächlich auf den Durchgangsverkehr und die Zollfragen. Der Sonderausschuss, der mit der Prüfung der letzteren Frage betraut ist, und dessen Zusammensetzung im Laufe des Jahres keine Änderung erfahren hat, hat der Zentral-Kommission bei der Ausarbeitung der Bestimmungen in erster Lesung weiter Beistand geleistet.

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.

Dritte allgemeine Konferenz für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr.

Bei der in Genf in den Monaten August-September 1927 abgehaltenen dritten allgemeinen Konferenz der Verkehrswege und des Durchgangsverkehrs war die Zentral-Kommission ad audiendum vertreten.

Bericht Hines.

a) Konkurrenz der Eisenbahnen.

Der gemischte Ausschuss, dessen Bildung in dem vorhergehenden Bericht gemeldet war, hat seine Arbeit im Jahre 1927 nicht beendet.

b) Französische Surtaxe.

Das als „Surtaxe française“ in dem Bericht Hines bezeichnete Kapitel ist in den beiden Tagungen des Jahres Gegenstand eingehender Erörterungen gewesen. Es ist der Beschluss gefasst worden, dem Beratenden und Technischen Ausschuss die Sitzungsberichte zu übermitteln, die auf diese Erörterungen Bezug nehmen.

¹⁾ Herr Oberregierungs- und Baurat Kautnicht, der an Stelle des auf eigenen Wunsch ausgeschiedenen Herrn Degener getreten war, ist im Dezember 1927 verstorben und war Ende des Jahres noch nicht ersetzt.

Vereinheitlichung des Binnenschiffahrtsrechts.

Der Ausschuss für Binnenschiffahrtsrecht des Völkerbundes hat fortgefahren, in enger Zusammenarbeit mit dem Ausschuss für Binnenschiffahrtsrecht der Zentral-Kommission zu wirken. Namentlich sind, was die soziale Gesetzgebung anbelangt, Berichterstatter ernannt worden, um die von dem internationalen Arbeitsamt gesammelten Unterlagen zu bearbeiten.

Eichung.

Die Zentral-Kommission hat von einer Mitteilung des Generalsekretärs des Völkerbundes Kenntnis genommen, die sie benachrichtigt, dass ihrem Vorschlag gemäss (siehe vorhergehenden Bericht) in Artikel 7 des Eichungsübereinkommens, das Datum des 1. Oktober 1926 durch das Datum des 1. Oktober 1927 ersetzt worden ist.

Ausserdem hat die belgische Delegation der Zentral-Kommission den Wortlaut von zwei Erklärungen zugestellt, die am 3. März 1927 von den Vertragsstaaten der Brüsseler Konvention, an deren Stelle das Allgemeine Übereinkommen treten soll, sowie von der Schweiz unterzeichnet worden sind.

Laut der ersten dieser Erklärungen

„kommen Deutschland, Belgien, Frankreich und die Niederlande überein, während eines Zeitraumes von 5 Jahren vom 1. Oktober 1927 an, die Eichscheine, die von der Schweiz vor diesem Datum ausgestellt sind, als gleichwertig mit denen anzuerkennen, die auf Grund der in Artikel 1 der Brüsseler Eichkonvention vom 4. Februar 1898 enthaltenen Regeln ausgestellt sind; die Schweiz ihrerseits wird während desselben Zeitraums diejenigen Eichscheine, die nach diesen Regeln vor dem 1. Oktober 1927 ausgestellt worden sind, als gleichwertig mit denen anerkennen, die auf ihrem Gebiet ausgestellt worden sind“.

In der zweiten Erklärung vereinbaren Deutschland, Belgien, Frankreich, die Niederlande und die Schweiz, das neue Abkommen am gleichen Tage zu ratifizieren, um gemäss dem Vorschlag der Zentral-Kommission das gleichzeitige Inkrafttreten der neuen Bestimmungen auf ihrem Gebiete unter Aufhebung des alten Übereinkommens sicherzustellen.

Die Zentral-Kommission hat in der Frühjahrstagung von diesen Erklärungen Kenntnis genommen und die Delegationen gebeten, bei ihren Regierungen das Nötige zu veranlassen, damit die Ratifizierung dieses Übereinkommens vor dem 3. Juli 1927 stattfinden kann. Während der Herbsttagung konnte die Kommission zur Kenntnis nehmen, dass das neue Übereinkommen seitens Deutschlands, Belgiens, Frankreichs, den Niederlanden und der Schweiz am 2. Juli 1927 ratifiziert worden und am 1. Oktober 1927 in Kraft getreten ist.

Sie erinnerte gleichzeitig die Delegationen an ihren früheren Beschluss (siehe vorhergehenden Bericht), laut welchem die Delegationen der beteiligten Staaten gebeten worden sind, ihr die behördlichen Bestimmungen und technischen Instruktionen, die für die Ausführung des Pariser Übereinkommens auf ihrem Hoheitsgebiet erlassen werden, bekannt zu geben.

Die jetzt bestehenden Eichungsvorschriften müssen am 1. April 1928 ausser Kraft treten.

Binnenschiffahrtsstatistik.

Die Zentral-Kommission hat das Material der von dem Ausschuss für den Jahresbericht, dem Technischen Ausschuss und dem Sekretariat bereits geleisteten, die statistischen Fragen betreffenden Arbeiten dem Beratenden und Technischen Ausschuss des Völkerbundes übermittelt. Seitens des Beratenden und Technischen Ausschusses ist ein Sonderausschuss zur Prüfung dieses Materials gebildet worden. Die Arbeit dieses Sonderausschusses macht gute Fortschritte.

Gleichzeitig hat während der Frühjahrstagung der Zentral-Kommission ein vorläufiger Meinungs-austausch über die Ergebnisse der von den Regierungen vorgenommenen Prüfung der Richtlinien und Vorschläge, die allmählich zur Vereinheitlichung der Binnenschiffahrtsstatistiken führen sollen, stattgefunden. Da die von den zuständigen Behörden angestellten Untersuchungen noch zu keinem Abschluss gelangt sind, ist beschlossen worden, diese Frage bis zur ersten Tagung von 1928 zurückzustellen.

Die Zentral-Kommission hat an der Feier des fünfzigjährigen Jubiläums des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen teilgenommen, die am 6. Oktober 1927 in Duisburg abgehalten wurde und glänzend verlaufen ist. In dem Wunsche, gleichzeitig die niederländische Regierung und die Zentral-Kommission zu ehren, hat der Verein gelegentlich dieser Feier dem Bevollmächtigten der Niederlande, Jonkheer van Eysinga, das Ehrenabzeichen der Rheinflagge verliehen.

Abkommen und Verordnungen.

Während des Jahres 1927 ist nur eine Abänderung an den Abkommen und Verordnungen vorgenommen worden. Diese Änderung bezieht sich auf die

Schiffsatteste.

Da die belgische Delegation gebeten hatte, die Zentral-Kommission möge die Massnahmen erwägen, die getroffen werden könnten, um gemäss Artikel 356 des Vertrags von Versailles die auf dem Rhein fahrenden Schiffe der Nichtuferstaaten von der Verpflichtung zu befreien, sich an die zuständigen Behörden der Uferstaaten wenden zu müssen, um das in Artikel 22 der Mannheimer Akte vorgeschriebene Schiffsattest zu erlangen, hat die niederländische Delegation im Einverständnis mit der belgischen Delegation vorgeschlagen, in die Verordnung für die Schiffsuntersuchungen eine neue Bestimmung aufzunehmen, die bezweckt, die von den bei der Zentral-Kommission vertretenen Nichtuferstaaten ausgestellten Schiffsatteste, wonach bestätigt wird, dass das Schiff den Anforderungen der auf dem Rhein in Kraft befindlichen Untersuchungsordnung entspricht, den von den Uferstaaten ausgestellten Schiffsattesten als gleichwertig erachten zu lassen.

Dieser Vorschlag wurde angenommen. Die neue Bestimmung ist am 1. November 1927 in Kraft getreten.

Die Zentral-Kommission hat eine Erklärung der schweizerischen Delegation zur Kenntnis genommen, laut welcher in der Schweiz die Veröffentlichung der gemeinschaftlichen Schiffahrtspolizeiordnung mit den verschiedentlich an ihr durch die Kommission vorgenommenen Abänderungen demnächst zu erwarten ist.

Technisches.

Wasserstandsvorhersagedienst.

Nach Ablauf des früher vereinbarten (siehe den vorhergehenden Bericht) neuen Versuchsjahres (1. Juli 1926—1. Juli 1927) hat eine weitere Sitzung des Ausschusses für den Wasserstandsvorhersagedienst am 5. September 1927 in Koblenz stattgefunden. Es ist festgestellt worden, dass der neue Versuchsdienst „trotz regelmässiger und gegenüber früher vollendeterer Durchführung keine grössere Übereinstimmung zwischen berechnetem und gemessenem Wasserstande gebracht hat“, und zwar besonders bei Perioden der Veränderlichkeit des Wasserstandes (die, wie der Ausschuss sagt, gerade die wichtigsten in Bezug auf die Vorhersage für die Schiffer bilden). Der Ausschuss war der Ansicht, dass eine Ausdehnung des Meldedienstes, sei es durch

mehrmalige tägliche Beobachtungen (anstelle einer einzigen) an den schweizerischen Stationen oder durch Zuhilfenahme meteorologischer Meldungen nicht geeignet wäre, die erzielten negativen Ergebnisse zu verbessern.

Er hat deshalb der Zentral-Kommission vorgeschlagen, von der Wasserstandsvorhersage abzusehen. Das französische Mitglied des Ausschusses hat jedoch den Wunsch ausgesprochen, seine persönlichen Studien fortzuführen, mit dem Vorbehalt, der Zentral-Kommission Mitteilung zugehen zu lassen, falls es ihm später gelingen sollte, eine genügende Verbesserung des Vorhersagesystems zu finden.

Die Zentral-Kommission hat sich in ihrer Herbsttagung die Schlussfolgerungen des Ausschusses zu eigen gemacht.

Bau neuer Brücken auf dem Rhein.

Im Jahre 1927 haben der Zentral-Kommission vier neue Brückenbauprojekte für den Rhein vorgelegen. Diese von der Delegation des Reichs und der Deutschen Uferstaaten eingereichten Entwürfe sind sämtlich durch einen technischen Ausschuss unter dem Vorsitz des Herrn Herold geprüft worden.

1. Brücke zu Neuwied.

Nach eingehender Erörterung des vorgelegten Entwurfes hat der Ausschuss in der Frühjahrstagung der Zentral-Kommission vorgeschlagen, bis zum Eintreffen näherer Unterlagen die Entscheidung über das Projekt in seiner Gesamtheit zurückzustellen, da der von der Stadtverwaltung Neuwied ausgearbeitete Plan nur provisorischer Natur sei. Während der Herbsttagung hat die deutsche Delegation erklärt, dass für den Augenblick dem Brückenbauprojekt in Neuwied keine Folge gegeben werden soll.

2. und 3. Brücke bei Speyer und Brücke Maxau-Maximiliansau.

Diese beiden Brücken sind dazu bestimmt, Schiffbrücken für Eisenbahnverkehr zu ersetzen. Der technische Strombefahrungsausschuss von 1924 hatte sich betreffs letzterer wie folgt geäußert: « Er (der Ausschuss) hält hauptsächlich die Beseitigung der Schiffbrücken für Eisenbahnverkehr für dringlich, welche — infolge der festen Öffnungsstunden — der Schifffahrt den unangenehmsten Zwang auferlegen..... » (Vergl. Bericht 1924).

Die Kommission hat bei Vorlegung dieser Projekte durch die Delegation des Reichs und der Deutschen Uferstaaten Wert darauf gelegt, ihrer Genugtuung darüber Ausdruck zu geben, dass sie eine Verbesserung der bestehenden Verhältnisse feststellen kann.

Mit Bezug auf die Brücke zu Speyer hat der Ausschuss feststellen können, dass der Pfeiler zwischen den beiden Brückenbogen nicht in schiffbarem Wasser steht, und dass die vorgesehene lichte Höhe von 9,10 m auf einer hinlänglichen Breite genügend ist. Was die Sichtverhältnisse anbelangt, so war der Ausschuss der Ansicht, dass sie, ohne ideal zu sein, weil die Brücke in einer Stromkrümmung vorgesehen ist, trotzdem so gut sind, wie es die örtlichen Umstände gestatten, da die Öffnung, durch die das Fahrwasser führt, eine Breite von 130,20 m erhalten soll. Mit Bezug auf die Bauausführungsbestimmungen hat der Ausschuss festgestellt, dass man den Sichtverhältnissen dadurch Rechnung getragen hat, dass die provisorische Durchfahrt die angemessene Breite von 75 m erhält. Dagegen sind betreffs der lichten Höhe der Rüstungen, die mit 7,60 m vorgesehen war, Schwierigkeiten entstanden. Man hat darauf aufmerksam gemacht, dass hierdurch während der Bauperiode, die bis zu 7 Monaten dauern kann, zu gewissen Zeiten eine beträchtliche Behinderung des Verkehrs der Schlepper eintreten würde. Nach einer eingehenden Erörterung dieser Frage hat der Ausschuss einstimmig einen vermittelnden Vorschlag der deutschen Delegation angenommen, der darin besteht, 0,50 m mehr provi-

sorische lichte Höhe auf einer Breite von mindestens 30 m vorzusehen. Diese Erhöhung ist für genügend erachtet worden, da die Behinderung hierdurch auf eine durchschnittliche Dauer von 9 Tagen per Jahr vermindert wird, während die Forderung einer grösseren Erhöhung im Hinblick auf ihre finanzielle Folgen die unmittelbare Ausführung einer Bauarbeit, hätte in Frage stellen können, die dazu bestimmt ist, eine erhebliche Behinderung der Schifffahrt zu beseitigen.

Die deutsche Delegation hat davon Mitteilung gemacht, dass ihre Regierung beabsichtigt, diese Brücke und die Maxauer Brücke gleichzeitig einzurüsten.

Die Maxauer Brücke bietet ungefähr die gleichen örtlichen Bedingungen wie die Brücke zu Speyer. Da die Flusskrümmung an der für den Bau vorgesehenen Stelle jedoch weniger scharf und demzufolge die Durchsicht besser ist, konnte die Breite der Schifffahrtsöffnung in der Rüstung auf 65 m herabgesetzt werden.

4. Eisenbahnbrücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen.

Für diese Brücke, deren Bau in unmittelbarer Nähe der jetzigen Brücke, die nicht mehr ausreicht, um gleichzeitig den Strassen- und Eisenbahnverkehr zu bewältigen, geplant ist, sind Öffnungen von der gleichen Weite wie die der vorhandenen Brücke vorgesehen. Die lichte Höhe soll 9,10 m betragen auf einer Breite von ungefähr 66 m in der Mittelöffnung, die hauptsächlich für den Schifffahrtsverkehr in Frage kommt.

Was die Massnahmen während der Bauausführung anbelangt, so sieht das Projekt vor, dass eine der Öffnungen stets für die Schifffahrt frei bleiben muss.

Die besonderen Bestimmungen, die die deutsche Regierung für die Zeit der Bauausführung zu erlassen gedenkt, sind im wesentlichen die gleichen und sehen für die drei Brücken von Speyer, Maxau und Mannheim-Ludwigshafen vor, dass, falls durch die Rüstungen die Sicht für die Schifffahrt beeinträchtigt wird, Wahrschauen ober- und unterhalb der Baustelle aufzustellen sind, und dass, wenn die Brücke auf Rüstungen gebaut wird, deren Anordnung den Schifffahrtsbetrieb erschwert, an einer noch näher zu bezeichnenden, oberhalb der Baustelle gelegenen Stelle, Dampfer bereit zu halten sind, welche auf sich fahrende oder von Schleppzügen abgelegte Kähne unentgeltlich durch die Brückenbaustelle zu schleppen haben.

Die Kommission hat sich die von dem Ausschuss vorgeschlagenen Schlussfolgerungen zu eigen gemacht und festgestellt, dass gegen die drei Projekte vom Standpunkt der Schifffahrt und der Flösserei keinerlei Bedenken bestehen, und dass die den Unternehmern von der deutschen Regierung auferlegten endgültigen Bestimmungen als angemessen erachtet werden.

Strombefahrung 1924.

(Vergl. Bericht 1925)

Bezüglich der einheitlichen Bezeichnung der lichten Höhen der Brücken ist festgestellt worden, dass diese von dem technischen Ausschuss anempfohlene Arbeit an den festen Brücken auf der französisch-badischen Strecke zu Beginn des Monats April 1927 fertiggestellt war. Es ist von den deutschen technischen Behörden für überflüssig gehalten worden, diese Massnahme auf die weiter stromab liegenden Brücken auszudehnen, da diese Brücken alle eine genügende, den Schiffen bekannte lichte Höhe haben.

Was die Fahrwasserbezeichnung durch Landbaken anbelangt, hat die französische Delegation der Zentral-Kommission in der Herbsttagung mitgeteilt, dass die französische Verwaltung allernächstens der deutschen Verwaltung Vorschläge machen wird. Letztere ist nach Anhörung der hauptsächlichsten Schifffahrtsinteressenten der Meinung, dass es nicht nötig ist, eine derartige Fahrwasserbezeichnung auf dem Mittel- und Unterrhein vorzunehmen.

Bezüglich der Erhöhung der Brücken von Strassburg—Kehl hat die französische Delegation in der Herbsttagung erklärt, die französische Verwaltung hoffe im Frühjahr 1928 in der Lage zu sein, der badischen Verwaltung technische Vorarbeiten, die sich auf diese beiden Projekte beziehen, mitzuteilen.

Ausbau des Rheins zwischen Strassburg und Basel.

Die Zentral-Kommission hat in ihrer Novembertagung 1927 die Erklärungen der Bevollmächtigten Frankreichs und der Schweiz zur Kenntnis genommen, laut welchen die Ratifizierungen der in Frankreich und in der Schweiz für das Kembser Werk zu erteilenden Konzessionen demnächst ausgetauscht werden sollen, und dass dann alle Formalitäten für die Vorbereitungsarbeiten erledigt wären und die Bauausführung sofort beginnen werde.

Hinsichtlich des Regulierungsprojektes hat die schweizerische Delegation erklärt, dass eine Fühlungnahme zwischen den Vertretern Deutschlands und der Schweiz wegen der Verteilung der Erstellungskosten und wegen der Art und Weise der Bauausführung stattgefunden hat. Diese Besprechungen sollen binnen kurzem wieder aufgenommen werden, und die Schweiz hält den Augenblick dann für gekommen, auch an die französische Regierung heranzutreten.

Nautisches.

Eichung (siehe vorstehend: Beziehungen zu anderen internationalen Körperschaften).

Schiffsatteste (siehe vorstehend: Abkommen und Verordnungen).

Mindestbemanning (vergl. den Bericht von 1925 über Abkommen und Verordnungen).

Die bereits früher beabsichtigte Festsetzung des Gesamtwortlautes dieser Anweisung ist noch in Bearbeitung.

Schifferpatente.

Im Verfolge der Vorschriften des Zusatzprotokolls vom 22. Dezember 1923 (vergl. den Bericht 1923) hat die Zentral-Kommission in ihrer Frühjahrstagung 1927 mit der Nachprüfung der Bestimmungen des Übereinkommens vom 14. Dezember 1922 begonnen. Sie hat beschlossen, diese Prüfung durchzuführen und mit der Sammlung von Feststellungen fortzufahren.

Verkehr der Vergnügungsfahrzeuge

Die deutsche Delegation hat in der Herbsttagung die Mitteilung eines Entwurfes zu einer Abänderung der Rheinschiffahrtspolizeiordnung hinsichtlich des Verkehrs der Kleinfahrzeuge und namentlich der Vergnügungsfahrzeuge in Aussicht gestellt.

Die Zentral-Kommission hat die Bildung eines Sachverständigenausschusses beschlossen, der diesen Entwurf prüfen soll und mit dessen Vorsitz Herr Peters betraut ist.

Wirtschaftliches.

Rheinische Statistik (siehe vorstehend: Beziehungen zu anderen internationalen Körperschaften).

Binnenschiffahrts- und soziales Recht.

Wie in dem vorhergehenden Bericht angegeben, ist der Ausschuss für Binnenschiffahrtsrecht im März 1927 im Haag zusammengetreten.

Nachdem der Ausschuss das Übereinkommen über die Eintragung in dritter Lesung und das Übereinkommen über die Hypotheken in zweiter Lesung geprüft hatte, hat er sie in einem einzigen Entwurf zu einem Übereinkommen zusammengefasst, der ausserdem die Bestimmungen über die Vorzugsrechte und einige andere zum erstenmal untersuchte Bestimmungen über das Eigentum und den Niessbrauch sowie solche über die Zwangsvollstreckung enthält, die teilweise von dem Entwurf über die Hypotheken abgetrennt und teilweise neu sind. Allgemeine Bestimmungen vervollständigen den Entwurf zu einem Übereinkommen.

Der Ausschuss hat ausserdem das Übereinkommen über die Zusammenstösse in erster Lesung geprüft.

Eine weitere Tagung soll im Frühjahr 1928 abgehalten werden.

Der Studienausschuss für die Vereinheitlichung des sozialen Rechts in der Rheinschifffahrt ist noch nicht zusammengetreten.

Prozesse.

Auf Grund einer von dem Amtsgericht Strassburg stammenden Anregung untersucht die Zentral-Kommission die Art und Weise der Anwendung von Artikel 40 der Mannheimer Akte, der sich auf die Zustellung der Erkenntnisse und Beschlüsse der Rheinschiffahrtsgerichte in einem anderen Land als in dem Lande, in dem sie erlassen sind, bezieht, sowie auf das Verfahren, das bei der Versendung von Rechtshilfersuchen und Ladungen befolgt wird.

Hierzu hat die belgische Delegation der Kommission mitgeteilt, dass in Belgien ein Gesetzentwurf für die Anwendung von Artikel 40 vorbereitet worden ist, der namentlich vorsieht, dass die Vollstreckungsklausel der Erkenntnisse und Beschlüsse der Rheinschiffahrtsgerichte durch den Präsidenten des Gerichts von Antwerpen erteilt wird.

Die Zahl der bei der Zentral-Kommission eingelegten Berufungen ist ungefähr die gleiche geblieben (14¹⁾ in 1927 gegen 15 in 1926).

Innere Angelegenheiten.

Der Haushaltplan für 1928 ist auf 175.000,— Schweizer-Franken festgesetzt.

Der Jahresbericht für 1926 ist in der Novembertagung genehmigt und Ende des Jahres veröffentlicht worden.

¹⁾ In dieser Zahl sind zwei Gruppen verbundener Prozesssachen einbegriffen.

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

In der Schweiz.

1. Technische Oberbehörden: a) Kantonale Rheinschiffahrtsdirektion in Basel, Vorsteher: Herr Regierungsrat Miescher; b) Kantonales Baudepartement, (Ausbau und Unterhaltung der schweizerischen Stromstrecke) Vorsteher: Herr Regierungsrat Brenner.
2. Die ihr unterstellten Behörden:
 - a) Schiffahrtsamt in Basel, Direktor: Herr Buser; b) Kantoningenieur: (Ausbau und Unterhaltung 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) Ausstellung der Schiffsatteste: Schiffahrtsamt in Basel; e) Untersuchung der Dampfkessel: Schiffahrtsamt in Basel, welches in jedem Fall den schweizerischen Dampfkesselbesitzerverein mit der Aufgabe beauftragt.
4. Die Aufgaben eines Hafenkommissärs in Basel werden zum Teil vom Schiffahrtsamt und zum Teil, namentlich, was die Hafenz Polizei betrifft, von der Hafenverwaltung der S. B. B. besorgt.

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-Rhein mit Herrn Gasser, Ingénieur d'arrondissement in Colmar, (km 0 bis 93). Dammeisterbezirke: Hüningen, Breisach und Schœnau. b) Arrondissement von Strassburg-Rhein mit Herrn Callet, 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) Ausstellung der Schiffsatteste: Ingénieur d'arrondissement vom Arrondissement Strassburg-Rhein; e) Untersuchung der Schiffe; Untersuchungskommission der Rheinschiffe in Strassburg; Präsident: Ingénieur d'arrondissement vom Arrondissement Strassburg-Rhein; f) Untersuchung der Dampfkessel: Elsassischer 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, Absatz 5 der Rheinschiffahrtspolizeiordnung); g) 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, Regierungsbaurat Baumann. Damm-

meisterbezirke: Neuenburg, Breisach und Weisweil; b) Rheinbauamt Offenburg. Rheinstrecke von bad. km 91,200 (Schiffbrücke Kappel-Rheinau) bis bad. km 182,070 (Alte Lautermündung), Regierungsaurat Stalf. 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, Oberregierungs-Baurat 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) Ausstellung der Schiffsatteste: Badische Schiffsuntersuchungskommission Mannheim (Rheinbauamt); e) Untersuchung der Schiffe: Badische Schiffsuntersuchungskommission Mannheim (Rheinbauamt); f) Untersuchung der Dampfkessel: Badischer Revisionsverein Mannheim; g) Untersuchung der Flösse: Flossuntersuchungen erfolgen in Mannheim durch die badische Hafenverwaltung.

4. Hafenkommisare: in Kehl und Mannheim.

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 (links) von bayer. km 0 bis 56,860 und von 58,350 bis 85,700; (rechts) von bayer. km 29,360 bis 34,180. Oberregierungsaurat Bundschuh. Dammeisterbezirke: Maximiliansau, Germersheim, Speyer und 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) Ausstellung der Schiffsatteste: Schiffsuntersuchungskommission Speyer; e) Untersuchung der Schiffe: Schiffsuntersuchungskommission Speyer; f) Untersuchung der Dampfkessel: Pfälzischer Revisionsverein in Kaiserslautern; g) Untersuchung der Flösse: Strassen- und Flussbauamt Speyer.

4. Hafenkommisare: in Ludwigshafen und Speyer.

c) Hessen.

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

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; Regierungsaurat Papst. Strommeisterbezirke: Worms, Hamm, Oppenheim, Lampertheim, Hofheim, Gross-Rohrheim, 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 Nahe-mündung 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 Provinzialdirektion Starkenburg und Rheinhessen; c) Ausstellung der Steuermannspatente: Die Provinzialdirektion Rheinhessen; d) Ausstellung der Schiffsatteste: Schiffsuntersuchungskommission Mainz; e) Untersuchung der Schiffe: Schiffsuntersuchungskommission Mainz; f) Untersuchung der Dampfkessel: Dampfkesselinspektion in Darmstadt; g) 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 Witte. Strommeisterbezirk: St. Goarshausen und Koblenz-Lützel. c) Wasserbauamt Köln: Rheinstrecke von km 112 bis km 199, Regierungsbaurat Heim. Strommeisterbezirk: Oberwinter und Köln. d) Wasserbauamt Düsseldorf¹⁾: 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) Ausstellung der Schiffsatteste: Schiffsuntersuchungskommissionen in Frankfurt, Biebrich, Koblenz, Köln, Düsseldorf, Duisburg, Duisburg-Ruhrort, Emmerich; e) Untersuchung der Schiffe: Schiffsuntersuchungskommissionen in Frankfurt a. M., Biebrich, Koblenz, Köln, Düsseldorf, Duisburg, Duisburg-Ruhrort und Emmerich; f) Untersuchung der Dampfkessel: Preussische Gewerbeämter; g) 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 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-Kanaal, den Neder-Rijn und die 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 die 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) Ausstellung der Schiffsatteste: Schiffsuntersuchungskommissionen in Rotterdam, Amsterdam und Dordrecht; d) Untersuchung der Schiffe: Schiffsuntersuchungskommissionen in Rotterdam, Amsterdam und Dordrecht; e) Untersuchung der Dampfkessel: „Dienst van het stoomwezen“ in Rotterdam, Dordrecht und Arnhem.
4. Hafenkommisare: in Rotterdam, Amsterdam, Dordrecht, Nymegen, Arnhem und Tiel.

In Belgien.

Die Dienststellen beauftragt mit der:

- a) Eichung: Die Delegierten der « Administration des Ponts et Chaussées » in Brussel; b) Schifferpatente und Schiffsatteste: Eine Kommission mit dem Sitz in Antwerpen.

¹⁾ Das Wasserbauamt Düsseldorf ist ab 12. Dezember 1927 nach Duisburg verlegt.

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

Schiffahrtsakte.

Keine Abänderungen.

Gemeinsame Verordnungen.

Eichung der Binnenschiffe.

Die Zentral-Kommission hat beschlossen:

1. Am 14. April 1926:

Die am 6. Oktober 1899 und 11. Mai 1900 von der Kommission angenommene Eichordnung soll sechs Monate nachdem das Pariser Übereinkommen in den oben angeführten Ländern in Kraft getreten ist, ausser Kraft treten, während die in Frankreich, in den Niederlanden sowie in Belgien in Kraft befindlichen, gleichartigen Eichordnungen am gleichen Datum für die auf dem Rhein fahrenden Schiffe ausser Kraft gesetzt werden sollen. Die Anlage zu dem Pariser Übereinkommen hat an Stelle der gegenwärtigen Texte zu treten, während die Staaten die Verwaltungsvorschriften erlassen und die benötigten technischen Instruktionen erteilen, deren beider Wortlaut zur Kenntnis der Kommission gebracht werden soll. (Siehe Seite 16 und folgende).

Schiffsatteste.

2. — Am 30. September 1927 (Auf dem Schriftwege):

« Hinzufügung eines wie folgt lautenden Paragraphen 11 b):

Die von den zuständigen Behörden eines bei der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt vertretenen Nichtuferstaates ausgestellten Schiffsatteste, wonach bestätigt wird, dass das Schiff den Anforderungen dieser Untersuchungsordnung entspricht, sind den von den zuständigen Untersuchungskommissionen der Uferstaaten ausgestellten Schiffsattesten als gleichwertig zu erachten.

Diese Bestimmung tritt am 1. November 1927 in Kraft. »

Die Veröffentlichung erfolgte: in Frankreich durch Erlasse der Präfekten des Bas-Rhin und des Haut-Rhin vom 25. Oktober 1927 (Recueil des Actes administratifs du Bas-Rhin et du Haut-Rhin); in Baden durch Bekanntmachung des Ministers der Finanzen vom 14. Dezember 1927 (Bad. Gesetz- und Verordnungsblatt vom 21. Dezember 1927); in Bayern durch Verordnung der Staatsministerien des Äussern, des Innern und für Handel, Industrie und Gewerbe vom 24. November 1927 (Gesetz- und Verordnungs-Blatt für den Freistaat Bayern vom 8. Dezember 1927); in Hessen durch Bekanntmachung vom Finanzminister vom 30. Dezember 1927 (Hessisches Regierungsblatt vom 26. Januar 1928); in Preussen durch Bekanntmachung des Ministers für Handel und Gewerbe (Amtsblätter der Regierung zu Wiesbaden vom 24. Dezember 1927, zu Koblenz vom 31. Dezember 1927, zu Köln vom 14. Januar 1928 und zu Düsseldorf vom 7. Januar 1928); in den Niederlanden durch Koninklyk Besluit vom 7. November 1927 (Staatsblad No 349) und in Belgien durch Koninklyk Besluit vom 16. Dezember 1927 (Staatsblad vom 26-27-28 Dezember 1927).

Verträge.

Übereinkommen betreffend die Eichung der Binnenschiffe.

.....
 In der Absicht, dem internationalen Verkehr mittels Binnenschiffen neue Erleichterungen zu gewähren,

Haben zu diesem Zweck zu ihren Bevollmächtigten ernannt, nämlich :

.....
 welche nach gegenseitiger Mitteilung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten folgende Bestimmungen vereinbart haben, die dazu bestimmt sind, die gegenseitige Anerkennung der Eichscheine sicherzustellen.

Artikel 1.

Die von den zuständigen Behörden eines der Vertragsstaaten auf Grund von Vorschriften, die den Bestimmungen dieses Übereinkommens und seiner Anlage entsprechen ausgestellten Eichscheine sollen, unter Ausschluss aller anderen, von den Behörden der anderen Vertragsstaaten den von ihnen selbst, nach den gleichen Vorschriften ausgestellten, gleichgeachtet werden.

Artikel 2.

Die Vertragsstaaten verpflichten sich, spätestens neun Monate nachdem dieses Abkommen auf ihrem Hoheitsgebiet in Kraft getreten ist, die von ihnen erlassenen Ausführungsbestimmungen für dieses Abkommen und seine Anlage zu den in Artikel 12 vorgesehenen Bedingungen zum Vollzug zu bringen; sie werden sich diese Bestimmungen drei Monate vor ihrem Inkrafttreten mitteilen; jede spätere Abänderung an diesen Bestimmungen soll unter Einhaltung der gleichen Frist mitgeteilt werden.

Artikel 3.

Die Vertragsstaaten verpflichten sich, auf ihrem Hoheitsgebiet die Eichung eines jeden Schiffes vorzunehmen, das dieselbe beantragt. Sie verpflichten sich ebenfalls, zur Neueichung jedes Schiffes, das dieselbe beantragt, und das sich in einem der in Artikel 4 angeführten Fälle befindet.

Artikel 4.

Keiner der Vertragsstaaten kann eine Neueichung verlangen, es sei denn, dass grosse Reparaturen, bedeutende Umbauten oder Änderungen an den äusseren oder inneren Ausmassen des Schiffes stattgefunden haben, oder dass der Eichschein mehr als 10 Jahre alt ist. Diese Neueichung kann nur kraft behördlicher Vorschriften, die allgemeine Anwendung haben, stattfinden.

Hält es einer der Vertragsstaaten für nötig, die Angaben des Eichscheines auf seine Kosten nachzuprüfen, so kann diese Nachprüfung, soweit beladene Schiffe in Frage kommen, sich nur auf die äusseren Ausmasse des Schiffes erstrecken.

Artikel 5.

Das zuständige Ministerium eines jeden Vertragsstaates teilt der zuständigen Stelle des mitbeteiligten Vertragsstaates vierteljährlich mit :

1. Die Liste der bei seinen Eichämtern neu geeichten Schiffe, deren letzte Eichung bei den Eichämtern des mitbeteiligten Vertragsstaates stattgefunden hatte. Der Liste sind die bei der Neueichung eingezogenen Eichscheine beizufügen.

2. Die Liste derjenigen Schiffe, deren letzter Eichschein in dem mitbeteiligten Vertragsstaat eingetragen ist, wenn deren Name oder Devise geändert ist.

Die Listen werden nach den Formularen Nr. 1 und 2, die diesem Abkommen anliegen, aufgestellt.

Wenn es sich um die Erlangung eiliger Mitteilungen handelt, so können sich die zuständigen Stellen der verschiedenen Vertragsstaaten untereinander schriftlich in Verbindung setzen.

Zu diesem Zwecke teilen sich die Vertragsstaaten gegenseitig eine Liste ihrer verschiedenen Eichämter, ferner die Unterscheidungsbuchstaben oder Nummern und die Stellung der sie leitenden Beamten mit. Diese Liste ist auf dem Laufenden zu halten.

Artikel 6.

Wenn in einem der Vertragsstaaten ein geeichtes Schiff zu Grunde geht, so setzt die zuständige Stelle dieses Staates spätestens innerhalb dreier Monate von dem Tage ab gerechnet, an dem sie den Fall festgestellt hat, die beteiligte Registerbehörde hiervon in Kenntnis; wenn möglich ist derselben der Eichschein zurückzuschicken.

Artikel 7.

Als Übergangsmassregel und während einer Zeit von fünf Jahren, ab ersten Oktober 1926¹⁾, sollen die früher ausgestellten Eichscheine da, wo sie jetzt anerkannt sind, sowie da, wo sie kraft eines Sonderabkommens zur Anerkennung gelangen werden, zulässig sein.

Artikel 8.

Das Übereinkommen, dessen französischer und englischer Wortlaut in gleicher Weise massgebend ist, trägt das Datum des heutigen Tages und kann bis zum 1. Oktober 1926 von allen Staaten, die zu der Pariser Konferenz geladen waren, unterzeichnet werden.

Artikel 9.

Das Übereinkommen bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden sind dem Generalsekretär des Völkerbundes zu übermitteln, der ihren Eingang allen Staaten, die das Abkommen gezeichnet haben oder demselben beigetreten sind, mitteilt.

Artikel 10.

Ab 1. Oktober 1926 kann jeder Staat, der zu der in Artikel 8 erwähnten Konferenz geladen war oder jeder Staat, der mit einem dieser Staaten eine gemeinsame Grenze hat, dem Übereinkommen beitreten. Dieser Beitritt erfolgt mittels einer Urkunde, die dem Generalsekretär des Völkerbundes zur Niederlegung in dem Archiv des Sekretariats übermittelt wird. Der Generalsekretär wird allen Vertragsstaaten und allen beigetretenen Staaten von der erfolgten Niederlegung Mitteilung machen.

Artikel 11.

Die Staaten, die nicht Mitglieder des Völkerbundes sind, können, falls sie es wünschen ihre Ratifikations- oder Beitrittsurkunden an die französische Regierung richten, die diese Urkunden in ihrem Archiv niederlegen und dem Generalsekretär des Völkerbundes eine Abschrift derselben übermitteln wird. Dieser wird den Eingang solcher Abschriften allen Vertragsstaaten und allen beigetretenen Staaten zur Kenntnis bringen.

¹⁾ Auf Vorschlag der Zentral-Kommission ist das Datum des 1. Oktober 1926 durch das Datum des 1. Oktober 1927 ersetzt worden.

Artikel 12.

Das Übereinkommen tritt erst nach Ratifikation durch fünf Mächte in Kraft und zwar am neunzigsten Tage nach dem Eingang der fünften Ratifikationsurkunde oder Beitrittserklärung beim Generalsekretär des Völkerbundes.

In der Folge erlangt das Übereinkommen für jeden Vertragsteil Rechtswirkung 90 Tage nach dem Eingang seiner Ratifikationsurkunde oder der Bekanntgabe seines Beitritts.

Gemäss den Bestimmungen von Artikel 18 der Völkerbundsakte wird der Generalsekretär gegenwärtiges Übereinkommen am Tage seines Inkrafttretens eintragen.

Artikel 13.

Der Generalsekretär des Völkerbundes führt ein besonderes Verzeichnis derjenigen Staaten, die das Übereinkommen unterzeichnet oder ratifiziert haben, ihm beigetreten sind oder es gekündigt haben. Das Verzeichnis steht den Mitgliedern des Bundes sowie allen zu der in Artikel 8 erwähnten Konferenz geladenen Staaten jederzeit zur Einsicht offen und wird nach Weisung des Völkerbundsrates möglichst oft veröffentlicht.

Artikel 14.

Das Übereinkommen kann von jedem der Vertragsstaaten nach Ablauf einer Frist von fünf Jahren, gerechnet vom Tage des Inkrafttretens für den betreffenden Staat, gekündigt werden. Die Kündigung erfolgt in Form einer schriftlichen Erklärung, die entweder an den Generalsekretär des Völkerbundes oder von den Staaten, die das in Artikel 11 eingeräumte Recht in Anspruch genommen haben, an die französische Regierung zu richten ist, die eine Abschrift derselben dem Generalsekretär des Völkerbundes übermittelt. Eine Abschrift der Kündigung nebst Angabe ihres Eingangsdatums wird den übrigen Vertragsstaaten vom Generalsekretär zugestellt.

Die Kündigung tritt ein Jahr nach dem Tage ihres Eingangs beim Generalsekretär in Kraft und hat nur für die kündigende Macht Rechtswirkung.

Artikel 15.

Die Revision des Übereinkommens kann jederzeit von mindestens einem Drittel der Vertragsstaaten beantragt werden.

Zu Urkund dessen haben die betreffenden Bevollmächtigten das gegenwärtige Übereinkommen vollzogen.

Ausgefertigt in Paris am siebenundzwanzigsten November neunzehnhundertfünfundzwanzig in einer einzigen Ausfertigung die bei dem Sekretariat des Völkerbundes hinterlegt werden wird. Eine Abschrift wird jedem der bei der Konferenz vertretenen Staaten zugestellt werden.

Folgen die Unterschriften.

Anlage zum Übereinkommen betreffend die Eichung der Binnenschiffe.

Artikel 1.

Die Eichung im Sinne dieser Anlage bezweckt entweder die Feststellung des Gewichtes eines Schiffes oder des Gewichtes seiner Ladung nach Massgabe seiner Eintauchung.

Da das Gesamtgewicht eines Schiffes gleich der von ihm verdrängten Wassermenge ist, so ist das Gewicht der Ladung gleich dem Gewichte der von dem beladenen Schiff verdrängten Wassermenge, vermindert um das Gewicht der durch das leere Schiff verdrängten Wassermenge.

Artikel 2.

Bei der Eichung der Schiffe findet das metrische System ausschliesslich Anwendung.

Es sind daher die linearen Abmessungen in Metern, Dezimetern und Zentimetern, die Rauminhalte in Kubikmetern und Kubikdezimetern, die Gewichte in Tonnen zu 1 000 kg und in dezimalen Bruchteilen von Tonnen anzugeben.

Die in Artikel 3 und 4 vorgesehenen Berechnungen ergeben Rauminhalte.

Die Gewichte, die den in dem Eichschein eingetragenen Rauminhalten (Verdrängungen) entsprechen, sind in allen Fällen gleich diesen Verdrängungen, multipliziert mit dem spezifischen Gewicht des Wassers, in welchem die Eintauchung an Hand der Eichskalen festgestellt worden ist.

Artikel 3.

Als Eichraum gilt derjenige, zwischen den Aussenseiten der Schiffswandung liegende Raum ; er wird begrenzt :

1. nach oben durch die Ebene der tiefsten Eintauchung, die nach den auf den verschiedenen Wasserwegen, die das Schiff zu befahren hat, geltenden Vorschriften erlaubt ist ;
2. nach unten entweder durch die Leerebene, wie sie unten definiert ist, oder durch eine wagerechte Ebene, die durch den tiefsten Punkt des Schiffsbodens geht.

Artikel 4.

a) Bei Schiffen, die dem Gütertransport dienen, werden die Masse an dem Schiff selbst genommen.

Der Eichraum des Schiffes wird durch wagerechte Ebenen in Eichschichten von gewöhnlich einem Dezimeter Abstand eingeteilt.

Die wagerechte Oberfläche jeder Eichschicht wird durch Ordinate senkrecht zur Längsachse des Schiffes in Abschnitte geteilt. In dem mittleren, annähernd rechtwinkligen Teil sowie in den beiden Enden, vorne und hinten, beträgt die Zahl dieser Abschnitte mindestens vier.

Bei der Berechnung der Flächeninhalte ist für diejenigen, durch Kurven begrenzten Teile die Anwendung der Formel von Simpson obligatorisch.

Die äussersten Abschnitte der Überhänge des Vorder- und Hinterschiffes können gesondert berechnet werden, wenn ihre Länge kleiner ist als die Ordinatenentfernung im angrenzenden Teile.

Der Rauminhalt einer Eichschicht ergibt sich durch Multiplikation ihrer Höhe mit der halben Summe der Flächeninhalte der sie begrenzenden oberen und unteren Ebenen. Wenn es die Formen des Schiffes gestatten, können mehrere Eichschichten für die Berechnung gruppenweise vereinigt werden.

Dividiert man den Rauminhalt einer Eichschicht durch ihre Höhe in Zentimetern, so erhält man die Wasserverdrängung des Schiffes für jedes Zentimeter der Eintauchung.

b) Bei Schiffen, die nicht dem Gütertransport dienen, wird die Wasserverdrängung bis zu einer gegebenen Schwimmlinie dargestellt durch 70 % des Produktes aus folgenden drei Aussenmassen des Schiffsrumpfes, ohne Berücksichtigung von Überhängen:

1. Die Wasserlinienlänge der gegebenen Schwimmebene;
2. Die Höchstbreite dieser Schwimmebene;
3. Die mittlere Eintauchung, gemessen auf halber Länge der Schwimmebene unter 1 bis zur Unterkante des Schiffsbodens.

Diese drei Masse werden entweder an dem Schiff selbst oder aus seinen Bauplänen ermittelt.

Artikel 5.

Die Eichskalen, wenn solche benötigt sind, werden an den Schiffsseiten symmetrisch und paarweise angeordnet.

Für Schiffe von mehr als 40 m Länge beträgt die Zahl dieser Eichskalen mindestens sechs: zwei in einer Ebene die ungefähr in der Mitte der Länge liegt, und je zwei in Ebenen, die zu beiden Seiten der ersteren in Entfernungen von ungefähr einem Drittel der Gesamtlänge des Schiffes liegen.

Beträgt die Zahl der Eichskalen mehr als sechs, so werden sie in analoger Weise zu den Angaben unter Absatz 2 und 4 dieses Artikels verteilt.

Für Schiffe bis höchstens 40 m Länge kann die Zahl der Eichskalen auf vier verringert werden; diese werden dann in Ebenen, die ungefähr im ersten und zweiten Drittel der Schiffslänge liegen, angebracht.

Die Eichskalen müssen gut sichtbar und unverrückbar angebracht sein. Sie weisen Zweizentimeterteilung auf und alle zehn Zentimeter wird eine besondere Marke angebracht. Die Nullpunkte liegen entweder in der Leerebene oder sie beziehen sich auf die Unterkante des Schiffsbodens an den Stellen, wo die Eichskalen angebracht sind.

Als Eintauchung des Eichraums gilt das arithmetische Mittel aus den Angaben, die an allen Eichskalen abgelesen werden.

Artikel 6.

Die Leerebene wird durch diejenige Schwimmlage bestimmt, die das Schiff im Süßwasser annimmt, wenn es nichts anderes trägt als:

1. die Ausrüstung, die Vorräte und die Mannschaften, die zur Führung des Schiffes erforderlich sind;
2. das Wasser, das aus dem Schiffsraume mit gewöhnlichen Schöpfmitteln nicht entfernt werden kann;
3. bei Schiffen mit eigener Triebkraft, das Wasser, das normalerweise für den Betrieb der Maschinenanlage benutzt wird, jedoch nicht den Brennstoff und den beweglichen Ballast.

Artikel 7.

Die Resultate der Eichung werden in einem Eichschein zusammengefasst. Dieser Eichschein wird unter einer Ordnungsnummer in ein besonderes Register eingetragen, das von den Dienststellen geführt wird, die damit in den Vertragsstaaten betraut und die durch bestimmte

Buchstaben oder Nummern gekennzeichnet sind, wobei der oder die letzten Buchstaben immer den Staat bezeichnen, auf dessen Hoheitsgebiet sich die betreffende Dienststelle befindet.

Die Liste der Buchstaben, die die Staaten bezeichnen, ist der Anlage beigelegt.

Artikel 8.

Die Höhe der zulässigen tiefsten Eintauchung, wie sie in Artikel 3 bestimmt ist, wird auf jeder Seite des Schiffes in deutlicher Weise durch ein oder mehrere Zeichen oder Eichplatten, deren unterer Rand dieser Tauchung entspricht, kenntlich gemacht. Bei jedem Zeichen oder auf jeder Platte werden folgende Angaben deutlich erkennbar aufgeschlagen :

1. die Erkennungsbuchstaben oder Erkennungszahlen der in Artikel 7 genannten Dienststelle,
2. die Ordnungsnummer des Eichscheines.

Diese Angaben werden in unzerstörbaren Zeichen auf den dauerhaftesten Teilen des Schiffsrumpfes wiederholt.

Artikel 9.

Jedes geeichte Schiff muss einen Eichschein besitzen.

Dieser Eichschein gibt im wesentlichen an :

1. das in Artikel 7 genannte Eichungsamt,
2. die Erkennungsbuchstaben oder Erkennungszahlen des genannten Amtes, die Ordnungsnummer des Eichscheines und das Datum ;
3. den Namen oder die Devise des Schiffes ;
4. die Bauart,
5. die grösste Länge und die grösste Breite des Rumpfes ;
6. gegebenen Falles die Wiederholung der unter 2 (s. o.) aufgeführten Angaben eines früheren Eichscheines, der durch die neue Eichung ungültig geworden ist ;
7. gegebenen Falles die Zahl, Anbringungsstelle und Beschreibung der Eichskalen und insbesondere die für den Nullpunkt gewählte Lage ;
8. das Mittel der senkrechten Abstände zwischen dem tiefsten Punkt des Schiffsbodens an den Stellen, wo die Eichskalen sich befinden und der Leerebene, wie sie oben definiert ist, sowie die Bemannung, die Ausrüstung, die Höhe des Bodenwassers und das Gewicht des Wassers, das normalerweise für den Betrieb seiner Maschinenanlage benötigt wird, und die bei Festsetzung dieser Leerebene in Betracht gezogen worden sind, sowie die Lage des festen Ballastes ;
9. die Zunahme der Wasserverdrängung von Zentimeter zu Zentimeter der Eintauchung von der Leerebene an gemessen ; bei Schiffen, die nicht dem Gütertransport dienen, werden diese Angaben durch die in Artikel 6 näher bestimmten Angaben über die Leerverdrängung und über die Verdrängung zwischen der in obigem Artikel 3 erwähnten Ebene der grössten Tauchtiefe und der Leerebene ersetzt.

Artikel 10.

Bei Erneuerung der Eichung eines Schiffes werden die alten Bezeichnungen und gegebenen Falles die Eichplatten und die Eichskalen entfernt und es wird bei ihrem Ersatz wie bei einer ersten Eichung vorgegangen.

Der alte Eichschein wird gleichzeitig eingezogen.

Artikel 11.

Wird der Name oder die Devise des Schiffes geändert, so wird diese Änderung von dem zuständigen Beamten auf dem Eichschein vermerkt. Dieser Vermerk trägt Datum und Unterschrift.

Formular I

Anlage I

Schiffe, neu gezeichnet in¹⁾ während des Viertels des Jahres , vordem zuletzt gezeichnet in¹⁾

1	2	3	4	5	6	7	8
Laufende Nummer	Name oder Devise des Schiffes	Buchstaben und Nr. der vorhergehenden Eintragung	In dem für ungültig erklärten Eichschein eingetragene Höchstverdrängung	Buchstaben und Nr. der neuen Eintragung	In dem neuen Eichschein eingetragene Höchstverdrängung	Datum der Neuzeichnung	Bemerkungen
1							

¹⁾ Angabe des Staates.

Formular II

Anlage II

Schiffe, eingetragen in¹⁾, die den Namen oder die Devise während des Viertels des Jahres gewechselt haben

1	2	3	4	5	6	7
Laufende Nummer	Früherer Name oder Devise des Schiffes	Neuer Name oder neue Devise des Schiffes	Buchstaben u. Nummer der Eintragung	Name u. Aufenthaltsort des Beamten, der die Eichschein geändert hat	Datum der Aenderung	Bemerkungen
1						

¹⁾ Angabe des Staates.

Nachtrag II.

Liste der Erkennungsbuchstaben der in Artikel 7 genannten Staaten.

D	Deutschland		LT	Lettland
A	Österreich		L	Litauen
B	Belgien		NO	Luxemburg
GB	Britisches Reich		N	Norwegen
	Freistaat Irland		N	Niederlande
BG	Bulgarien		PL	Polen
DA	Danzig		P	Portugal
DK	Dänemark		RM	Rumänien
E	Spanien		SR	Vereinigte Sowjet Republiken
	Estland		SHS	Königreich der Serben, Kro- aten und Slowenen
SF	Finnland		S	Schweden
F	Frankreich		CH	Schweiz
GR	Griechenland		CS	Tscheco-Slowakei
M	Ungarn			
I	Italien			

Schlussprotokoll.

Die mit ordnungsmässigen Vollmachten versehenen Unterzeichneten vereinigten sich heute, um das Übereinkommen betreffend die Eichung der Binnenschiffe zu vollziehen, bei welcher Gelegenheit sie über folgendes übereingekommen sind :

1. 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.

2. Es besteht Einverständnis darüber, dass das Übereinkommen keineswegs die Rechte und Verpflichtungen berührt, die sich für die Vertragsstaaten aus den Abkommen über die gegenseitige Anerkennung der in Registertonnen ausgestellten Eichscheine ergeben.

3. Es 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.

4. Es besteht Einverständnis darüber, dass jeder Vertragsstaat, auf dessen Hoheitsgebiet am 1. Oktober 1926 Abgaben, denen die Registertonne zu Grunde gelegt ist, auf die Schifffahrt erhoben werden, im Augenblick der Zeichnung des Übereinkommens oder seiner Beitrittserklärung verlangen kann, dass die solchen Abgaben unterworfenen Binnenschiffe vorläufig mit einem auf Registertonnen lautenden Eichschein versehen sind. In diesem Falle wäre ein solcher Eichschein von den Behörden dieses Staates als den, von ihm nach dem gleichen System ausgestellten gleichzuachten. Kann ein solcher Eichschein nicht vorgelegt werden, so kann der betreffende Staat eine ergänzende Eichung vornehmen.

5. Es besteht Einverständnis darüber, dass die Vertragsstaaten den in den Artikeln 2 und 5 des Übereinkommens erwähnten Verpflichtungen nur insoweit nachzukommen haben, wie sie an einer internationalen Schifffahrt beteiligt sind.

6. Es besteht Einverständnis darüber, dass jeder Vertragsstaat im Augenblick der Zeichnung des Übereinkommens oder seiner Beitrittserklärung verlangen kann, dass im Falle der Neu-eichung eines Schiffes, das ursprünglich von seinen eigenen Behörden geeicht war, den ursprünglichen, unzerstörbaren Zeichen, wenn sie nicht lediglich den Zweck hatten, die erfolgte Eichung festzustellen, ein unzerstörbares, gleicharmiges Kreuz hinzugefügt wird, dass diese Hinzufügung der in Artikel 10 der Anlage zu dem Übereinkommen vorgeschriebenen Entfernung gleichgeachtet werden soll, dass die alten Eichplatten anstatt entfernt, mit einem Kreuz versehen, und dass die alten Eichplatten, falls neue angebracht werden, auf der gleichen Höhe wie die neuen und neben denselben angebracht werden sollen.

In vorstehendem Falle werden die in Artikel 5, Abs. 3 und in Artikel 6 des Übereinkommens vorgesehenen Mitteilungen ebenfalls an das ursprüngliche Eintragungsamt gerichtet.

Dieses Protokoll soll dieselbe Wirkung und Dauer haben wie das an dem gleichen Datum gezeichnete Übereinkommen, als dessen Bestandteil es anzusehen ist.

Zu Urkund dessen haben die nachstehend angeführten Bevollmächtigten das gegenwärtige Protokoll vollzogen.

Ausgefertigt zu Paris am siebenundzwanzigsten November neunzehnhundertfünfundzwanzig in einer einzigen Ausfertigung, die bei dem Sekretariat des Völkerbundes hinterlegt werden wird. Eine Abschrift wird jedem der bei der Konferenz vertretenen Staaten zugestellt werden.

Folgen die Unterschriften.

* * *

Auf Anregung der Zentral-Kommission wurde dieser Vertrag am 2. Juli 1927 gleichzeitig seitens Deutschlands, Belgiens, Frankreichs, der Niederlande und der Schweiz ratifiziert.¹⁾

Die Veröffentlichung erfolgte : in der Schweiz durch Bekanntmachung von dem Bundesrat vom 13. Juli 1927; in Frankreich durch Erlass der Präfekten des Bas-Rhin und des Haut-Rhin vom 21. September 1927 (Journal officiel vom 1. Oktober 1927); in Deutschland durch Gesetz vom 21. Mai 1927 (Reichsgesetzblatt No 24); in den Niederlanden durch Gesetz vom 10. Juni 1927 (Staatsblad No 172) und in Belgien im Staatsblad vom 15. September 1927.

Die Veröffentlichung der Verwaltungsvorschriften und der benötigten technischen Instruktionen erfolgte : In der Schweiz durch Verordnung von dem Bundesrat vom 1. Juli 1927; in Frankreich durch Erlass vom 29. März 1928 (Journal Officiel vom 31. März 1928); in Deutschland durch Verordnung vom 23. März 1928 (Reichsgesetzblatt vom 31. März 1928); in den Niederlanden durch Königlichen Erlass vom 24. Juni 1927 (Staatsblad Nr. 200) und durch ministeriellen Beschluss Nr. 84 vom 27. Juni 1927; in Belgien durch Koninklijk Besluit vom 19. September 1927 (Staatsblad vom 21. September 1927).

¹⁾ Die Zentral-Kommission hat am 14. April 1926 beschlossen :

.....
In Anbetracht, dass die Anlage zum Pariser Abkommen in technischer Beziehung ein abgeschlossenes Ganzes bildet und dass bezüglich der Verwaltungsvorschriften keine praktische Notwendigkeit vorzuliegen scheint, ihre Einheitlichkeit sicherzustellen, und dass es sich deshalb erübrigt, in Ausführung der Bestimmungen dieses Übereinkommens eine Eichordnung für den Rhein aufzustellen,

hält die Kommission eine gleichzeitige, baldmöglichste Ratifizierung des Pariser Übereinkommens durch Belgien, Deutschland, Frankreich, die Niederlande und die Schweiz sowie die gleichzeitige Veröffentlichung der zu seinem Inkrafttreten erforderlichen Verwaltungsvorschriften für wünschenswert.
.....

Landesgesetze, Verordnungen und Bekanntmachungen der Landesbehörden.

Natürliche Fahrwasserverhältnisse.

In Baden. — Schifffahrtssenge bei bad. km 165,3 bis 166,1. Bekanntmachung des bad. Rheinbauamtes Offenburg vom 30./31. März 1927.

In Baden. — Bisherige Schifffahrtssenge bei bad. km 165,3 bis 166,1; Aufhebung der Vorschriften. Bekanntmachung des bad. Rheinbauamtes Offenburg vom 4. Juni 1927.

In Frankreich. — Schifffahrtssenge bei bad. km 165,3 bis 166,1. Bekanntmachung der französischen Verwaltung vom 30./31. März 1927.

In Frankreich. — Bisherige Schifffahrtssenge bei bad. km 165,3 bis 166,1; Aufhebung der Vorschriften. Bekanntmachung der französischen Verwaltung vom 4. Juni 1927.

Strombauarbeiten.

a) Baggerungen.

In Baden. — Baggerungen im Maxauer Wendeplatz und unterhalb der Schiffbrücke Maxau-Maximiliansau bei bad. km 192,5; im Rhein bei bad. km 166,0; zwischen bad. km 226,9 und bad. km 227,3. Bekanntmachungen des bad. Rheinbauamtes Mannheim vom 10. Januar, 6. Mai und 5. November 1927.

In Bayern. — Baggerungen im Maxauer Wendeplatz und unterhalb der Schiffbrücke Maximiliansau-Maxau bei bayer. km 10,2; zwischen bayer. km 44,5 und bayer. km 44,9. Bekanntmachungen des Strassen- und Flussbauamtes Speyer vom 10. Januar und 5. November 1927.

b) Regulierungsarbeiten.

In Baden. — Regulierungsarbeiten zwischen bad. km 230,250—232,050 und zwischen bad. km 211,000—215,000. Bekanntmachungen des bad. Rheinbauamtes Mannheim vom 1./2. Februar und 14./16. Februar 1927.

In Bayern. — Regulierungsarbeiten zwischen bayer. km 47,9—50,0 und zwischen bayer. km 28,6—32,00. Bekanntmachungen des Strassen- und Flussbauamtes Speyer vom 1./2. Februar und 14./16. Februar 1927.

In Hessen. — Schifffahrt im Nackenheimer Fahrwasser während der Unterbrechung und nach Wiederaufnahme der Bauarbeiten. Bekanntmachungen des Wasserbauamtes Mainz vom 28. Januar und 4. März 1927. Wiederaufnahme der Bauarbeiten zur Erhaltung des Fahrwassers unterhalb der Eisenbahnbrücke bei Worms. Bekanntmachung des Wasserbauamtes Worms vom 4. Mai 1927.

In Preussen. — Anschüttungsarbeiten bei Düsseldorf. Bekanntmachung und Polizeiverordnung des Ober-Präsidenten der Rheinprovinz (Rheinstrombauverwaltung) vom 9. August 1927.

c) Aussergewöhnliche Bauten.

In Frankreich. — Die « Société des Forces Motrices du Haut-Rhin » erhält die Konzession zum Bau des Kembser-Stauwerkes das « von öffentlichem Nutzen » erklärt wird. Gesetz vom 28. Juni 1927. — Vorstehende Arbeiten wurden durch Verordnung vom 11. September 1927 als « dringend » erklärt.

d) Signalwesen.

In Frankreich. — Aufhebung der Wahrschau bei französ. km 134,0 und Bekanntmachung der Rufnummern der Fernsprechstellen des « Service de la Navigation du Rhin », die an das staatliche Fernsprechnetz angeschlossen sind und an die sich die Schifffahrttreibenden wenden können. Bekanntmachung der französischen Verwaltung vom 23. April und 4. Dezember 1927.

In Baden. — Aufhebung der Wahrschau bei fr. km 134,0. Bekanntmachung des bad. Rheinbauamts Offenburg vom 23. April 1927.

In Preussen. — Fahrwasserbezeichnung am 2. Fahrwasser beim Kammereck. Bekanntmachung des Ober-Präsidenten der Rheinprovinz (Rheinstrombauverwaltung) vom 4. November 1927.

Brücken und Überfahrten.

a) Feste Brücken.

In Frankreich. — Brücken bei Hünigen-Leopoldshöhe, Chalampé-Neuenburg, Neu-Breisach-Breisach und Strassburg-Kehl. Erklärungen der von der französischen Verwaltung ausgeführten Arbeiten zur Bezeichnung der Durchfahrts Höhe. Bekanntmachung der französischen Verwaltung vom 22. März 1927. Brücke Roppenheim-Wintersdorf. Vorschriften für das Vorbeifahren der Schleppzüge aneinander und das Überholen (fr. km 167,200—168,000); Aufhebung dieser Vorschriften. Bekanntmachungen der französischen Verwaltung vom 30. und 31. März und 4. Juni 1927.

In Preussen. — Hohenzollernbrücke in Köln. Kenntlichmachung von Besichtigungswagen zur Ausführung von Verstärkungsarbeiten. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz (Rheinstrombauverwaltung) vom 4. Januar 1927. Eisenbahnbrücke bei Wesel. Sperrung der 2. Brückenöffnung von links wegen Ausführung von Verstärkungsarbeiten; Einfahren der neuen eisernen Überbauten dieser Brücke; Ausschwimmen der alten eisernen Überbauten dieser Brücke. Bekanntmachungen des O. P. der Rh. Provinz vom 17. Februar, 31. August und 5. Oktober 1927. — Duisburg-Hochfelder Brücke, Einrüstung der linken Durchfahrtsöffnung an der neuen Duisburg-Hochfelder Brücke; Kenntlichmachung eines fahrbaren Hängegerüsts in der rechtsseitigen Brückenöffnung zur Ausführung von Bauarbeiten; Kenntlichmachung von Besichtigungswagen zur Ausführung von Anstreicherarbeiten an dieser Brücke; Regelung der Schifffahrt durch die neue Duisburg-Hochfelder Brücke; Bekanntmachungen des O. P. der Rh. Provinz vom 24. Februar, 21. März, 13. Juli und 9. September 1927. — Neue Rheinbrücke bei Hamm und neue Rheinbrücke bei Köln-Mülheim. Baubeginn: Bekanntmachung des O. P. der Rh. Provinz vom 23. Mai und 20. Juni 1927. — Strassenbrücke bei Köln-Deutz. — Kenntlichmachung von Besichtigungswagen zur Ausführung von Anstreicherarbeiten. Bekanntmachung des O. P. der Rh. Provinz vom 23. August 1927. — Düsseldorfer Strassenbrücke. — Kenntlichmachung von Besichtigungswagen zur Ausführung von Rohrverlegungsarbeiten. Bekanntmachung des O. P. der Rh. Provinz vom 27. September 1927. Eisenbahnbrücke bei Niederhalen. — Kenntlichmachung von Besichtigungswagen zur Ausführung von Anstreicherarbeiten. Bekanntmachung des O. P. der Rh. Provinz vom 24. Oktober 1927.

b) Schiffbrücken.

In Frankreich. — Schiffbrücken zwischen Strassburg und Basel. — Die Schifffahrttreibenden werden an die Vorschriften der Polizeiordnung für die Schiffbrücken auf der französisch-

badischen Rheinstrecke erinnert (Verordnung vom 15. Februar 1908, abgeändert am 4. Februar 1911 und 27. September 1915, namentlich die §§ 7, 8, 9 und 10, die vorherige Anmeldung der Bergzüge bei den Schiffbrücken zwischen Strassburg und Basel betreffend). Bekanntmachung der französischen Verwaltung vom 2. Juli 1927.

In Baden. — Schiffbrücken zu Maxau und Speyer. — Öffnungszeiten. Bekanntmachungen des bad. Rheinbauamtes Mannheim vom 24. Mai und 4. Oktober 1927.

In Bayern. — Schiffbrücken zu Maxau und Speyer. — Öffnungszeiten. Bekanntmachungen des Strassen- und Flussbauamts Speyer vom 24. Mai und 4. Oktober 1927.

In Preussen. — Schiffbrücke zu Köln-Mülheim. Beseitigung der Brücke am 20. Juni 1927. Bekanntmachung des O. P. der Rhein-Provinz vom 15. Juni 1927.

c) Überfahrten.

In den Niederlanden. — Schoonhoven-Gelkenes. Erhebung von Fährgeldern. Verordnung der « Staten van Zuid-Holland ».

Häfen und Liegeplätze.

In Hessen. — Nierstein. Gebührenordnung für die Benutzung des Rheinuferes. Bekanntmachung der Bürgermeisterei Nierstein vom 21. Januar 1927. — Worms. — Hafengebührenordnung. Bekanntmachung des Oberbürgermeisters der Stadt Worms vom 20. Juni 1927. — Bingen. — Abänderung der Polizei- und Gebührenordnung im staatlichen Sicherheitshafen. Bekanntmachung des Hess. Finanzministeriums vom 4. November 1927. Worms. — Schiffsverkehr auf der Reede. Bekanntmachung der Provinzialdirektion Rheinhessen vom 12. Dezember 1927.

In Preussen. — Duisburg Ruhrort. Strompolizeiliche Bestimmungen für den Schiffsverkehr auf der Reede. Bekanntmachung des O. P. der Rh. Provinz vom 20. Juli 1927. Walsum. — Polizeiverordnung für den Hafen des O. P. der Rh. Provinz vom 21. November 1927.

In den Niederlanden. — Bergambacht. — Hafen- und Kaigebühren; Erhebung von Hafengebühren für Seeschiffe. Verordnungen des Gemeinderates vom 20. Juni und 28. Januar bis 12. Mai 1927.

Verschiedenes.

a) Brückenschlagübungen.

In Frankreich. — Oberhalb der Strassenbrücke Strassburg-Kehl. — Erlass des Präfekten des Département Bas-Rhin vom 2. März 1927 und Bekanntmachungen der französischen Verwaltung vom 7.—16. und 19. August 1927.

In Baden. — Oberhalb der Strassenbrücke Strassburg-Kehl. — Bekanntmachungen des bad. Rheinbauamts Offenburg vom 16. Februar, 10.—18. März, 23. August und 30. Dezember 1927.

In Hessen. — An der Petersau. — Bekanntmachungen des Wasserbauamtes Mainz vom 24. Juni und 14. Juli 1927. — Bei Oppenheim. — Bekanntmachung der Wasserbauämter Mainz und Worms vom 8. August 1927.

In Preussen. — Transport von Brückenschiffen der Besatzungstruppen. Bekanntmachung des O. P. der Rh. Provinz vom 9. September 1927.

b) Regatten usw.

In Baden. — Regatta im Karlsruher Hafen. Bekanntmachungen des bad. Rheinbauamtes Mannheim vom 16. Mai und 4. Juni 1927. — Wettfahrt der Freiburger Faltbootfahrer Neuenburg-Breisach. Bekanntmachung des bad. Rheinbauamtes Freiburg vom 25. September 1927.

In Hessen. — Polizeiverordnung über das gewerbmässige Verleihen von Nachen und Gondeln sowie den Dienst der Nachenführer auf dem Rhein und Main vom 6. August 1901. Bekanntmachung des Hess. Kreisamtes Mainz vom 7. Februar 1927. — Sommerregatta des Mainzer Rudervereins am 11. und 12. Juni 1927. Bekanntmachung der Provinzialdirektion Rheinhessen vom 21. April 1927. — Regatta der Wormser Rudergesellschaft am 5. Juni 1927. Bekanntmachung des Hess. Kreisamtes Worms vom 18. Mai 1927. — Regatta der Regattaver-einigung Gross Mainz des Süddeutschen Ruderverbandes am 23. Juli 1927. Bekanntmachung der Provinzialdirektion Rheinhessen vom 21. Juni 1927. Herbstregatta des Mainzer Ruder-vereins am 28. August 1927. — Bekanntmachung des Hess. Kreisamtes Mainz vom 5. August 1927.

In Preussen. — Bekanntmachungen des O. P. der Rh. Provinz vom 18. Mai, 3. Juni, 15. August, 19. August, 10. September und 28. September 1927.

c) Schifffahrtshindernisse.

In Baden. — Wrack des bei bad. km 250,030 gesunkenen Motorboots «Suzanna». Be-kanntmachung des bad. Rheinbauamtes Mannheim vom 21. Juli 1927. Schiffswrack bei bad. km 135,0. Bekanntmachung des bad. Rheinbauamtes Offenburg.

In Hessen. — Fahrwasserbeschränkung unterhalb der Eisenbahnbrücke bei Worms. Be-kanntmachung des Wasserbauamtes Worms vom 15. Januar 1927 über die Aufhebung der Bekanntmachung vom 28. Dezember 1926.

In Preussen. — Schifffahrtsbeschränkung wegen eines Schiffsunfalls an der Duisburg-Homberger Brücke; Schiffsunfall bei km 302,50; Schifffahrtsbeschränkung wegen eines Schiffs-unfalls an der Duisburg-Hochfelder Brücke. Bekanntmachungen des O. P. der Rh. Provinz vom 10. März (Aufhebung dieser Bekanntmachung ist erfolgt durch Bekanntmachung vom 20. Juli 1926), 20. und 22. Juni 1927.

d) Prozession.

In Preussen. — Gottestracht am 16. Juni 1927. Schifffahrtssperre an der Mülheimer Schiffs-brücke. Bekanntmachung des Oberpräsidenten der Rheinprovinz (Rheinstrombauverwaltung) vom 10. Juni 1927.