

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

I. Amtliches

[urn:nbn:de:bsz:31-257711](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-257711)

I. Amtliches.

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

Die Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt hat im Jahre 1929 zwei Tagungen abgehalten, die erste im April, die zweite im November.

Zusammensetzung der Kommission.

Im Laufe des Jahres ist folgende Veränderung in der Zusammensetzung eingetreten :

Herr Fromageot, zum Richter bei dem Ständigen Internationalen Gerichtshof ernannt, ist aus der Zentral-Kommission ausgeschieden.

Demgemäss setzte sich Ende des Jahres 1929 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 Ickes.

Belgien : die Herren Bevollmächtigten Brunet,
de Ruelle.

Frankreich : die Herren Bevollmächtigten Albert Mahieu,
Silvain Dreyfus,
Herrenschmidt.

Grossbritannien : der Herr Bevollmächtigte Sir John 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 Jan Hostie (Belgier),
 Hilfsgeneralsekretär : Herr Ch argu é r a u d H a r t m a n n (Franzose),
 Mitglieder des Sekretariats : Herr de l' E s p i n a s s e (Niederländer),
 Herr Gerlach (Deutscher),
 Sekretär-Archivist : Herr Walther (Schweizer).

Schiffahrtsinspektoren sind :

für den schweizerischen Abschnitt : Herr M o o r , Kantons-Ingenieur in Basel,
 für den Abschnitt I A : Herr M o n t i g n y , Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées
 in Strassburg,
 für den Abschnitt I B : Herr Oberregierungsbaurat B a e r in Mannheim,
 für den Abschnitt II : Herr Oberbaurat H ä u s e l in Mainz,
 für den Abschnitt III : Herr Oberregierungs- und Baurat G e l i n s k y in Koblenz,
 für den Abschnitt IV : Jonkheer D i t t l i n g e r im Haag.

Der mit der Ausarbeitung des Jahresberichts beauftragte Ausschuss setzt sich wie folgt zusammen :

Herr I c k e s , Vorsitzender,
 die Herren v a n E y s i n g a und H e r r e n s c h m i d t.

Revision der Mannheimer Akte.

Die Revisionsarbeiten sind während der beiden Tagungen des Jahres fortgesetzt worden. Sie sind so weit fortgeschritten, dass der Beschluss gefasst werden konnte, die bis jetzt in erster Lesung angenommenen Bestimmungen zu ordnen und zusammenzustellen.

Beziehungen zu anderen internationalen Körperschaften.

Der Beratende Fachausschuss des Völkerbundes für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr und die Zentral-Kommission haben ihre Zusammenarbeit an einer Vereinheitlichung des Binnenschiffahrtsrechts weiter fortgesetzt. Eine Konferenz der an dieser Vereinheitlichung, soweit die Schifffahrt auf den grossen schiffbaren Wasserstrassen-Netzen auf dem europäischen Festland in Frage kommt, beteiligten Staaten wird wahrscheinlich von dem Rat des Völkerbundes für das Jahr 1930 einberufen werden. Ihre Tagesordnung wird die Punkte enthalten, für welche der Ausschuss des Völkerbundes für die Vereinheitlichung des Binnenschiffahrtsrechtes auf Grund der von dem Ausschuss für Privatrecht der Zentral-Kommission vorbereiteten Bestimmungen vorläufige Entwürfe ausgearbeitet hat, nämlich: Staatsangehörigkeit, Eintragung, Eigentum, Hypotheken, Vorzugsrechte, Zwangsvollstreckung und Zusammenstoss.

Der von dem Beratenden Fachausschuss eingesetzte Unterausschuss für die Vereinheitlichung der Binnenschiffahrtsstatistik, der gemäss dem von der dritten Allgemeinen Konferenz für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr ausgesprochenen Wunsche umgewandelt worden ist, um seine Tätigkeit auch auf die Eisenbahnstatistik auszudehnen, hat seine Arbeiten fortgesetzt. Die Prüfung der Frage der Verbesserung der Rheinstatistik kann erst wieder aufgenommen werden, wenn der Ausschuss des Völkerbundes seine Aufgabe erledigt hat.

Zu dem Kapitel « französische Surtaxe » in dem Bericht des Herrn Hines über die Rheinschifffahrt hat der Beratende Fachausschuss folgenden Beschluss gefasst :

« Im Hinblick auf den Beschluss Nr. II des Ständigen Ausschusses für Binnenschifffahrt vom 28. Januar 1926 auf den Bericht des Herrn Hines über die Rheinschifffahrt (auf Grund

dessen dieser Ausschuss sich entschieden hatte, zunächst die Ansicht der Zentral-Kommission über das Kapitel « französische Surtaxe » zu hören), einigte man sich,

nachdem der Ausschuss die Antwort der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt vom 24. Januar 1928 zur Kenntnis genommen hatte (siehe Tätigkeitsbericht des Jahres 1927 unter der Überschrift « Bericht Hines ») dahin,

auf die in der erwähnten Entschliessung genannten Schriftstücke nichts weiteres zu veranlassen, zumal auch die Erörterung des die Surtaxe behandelnden Teiles im Hines'schen Bericht wieder aufgenommen und beendet worden ist.

Massgeblich für diese Entschliessung war ausserdem die Erwägung, dass die von der Zentral-Kommission gemachten Anstrengungen zur Beseitigung der vorhandenen Schwierigkeiten auch bereits gewisse Ergebnisse gezeitigt haben, sodass, da die Bemühungen, auf dem bereits beschrittenen Wege eine befriedigende Lösung mit Berücksichtigung der verschiedenen Interessen zu finden, zweifelsohne eifrig fortgesetzt werden,

zu hoffen steht, dass diese Bemühungen bald den gewünschten Erfolg haben werden. »

Was andererseits das Kapitel « Konkurrenz der Eisenbahnen » in dem Bericht des Herrn Hines anbelangt, so hat der zum Studium der in diesem Kapitel aufgeworfenen Fragen eingesetzte Sonderausschuss (siehe Tätigkeitsbericht 1926 — Bericht Hines) seine Arbeit im Jahre 1929 beendet. Der Bericht dieses Ausschusses konnte jedoch von dem Beratenden Fachausschuss noch nicht erörtert werden, auch die Zentral-Kommission, die beschlossen hatte, die Prüfung dieser Frage zurückzustellen, bis die Arbeiten des Sonderausschusses so weit fortgeschritten sein werden, dass eine erfolgreiche Prüfung möglich ist, hat sich noch nicht wieder mit der Frage befasst.

In dem Tätigkeitsbericht von 1926 war mitgeteilt worden, dass der Ausschuss für Binnenschiffahrtsrecht des Beratenden Fachausschusses den Auftrag erhalten habe, sich im Benehmen mit dem Internationalen Arbeitsamt mit dem Gebiet der sozialen Gesetzgebung zu befassen. Seitdem hat das Internationale Arbeitsamt eine vergleichende Abhandlung über die verschiedenen Gesetzgebungen verfasst. Nachdem man einen Ausschuss gebildet hatte, der sich aus Mitgliedern des Ausschusses des Völkerbundes für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr und aus Mitgliedern des Verwaltungsrates des Internationalen Arbeitsamtes zusammensetzt, ist der Vorschlag gemacht worden, einen gemischten Sachverständigenausschuss einzusetzen, der untersuchen soll, ob es möglich wäre, die internationalen Fragen mit Bezug auf das soziale Recht für die hauptsächlichsten schiffbaren europäischen Stromnetze zu regeln. Die Berichterstatter des Ausschusses für Binnenschiffahrtsrecht des Beratenden Fachausschusses sollten Mitglieder dieses gemischten Sachverständigenausschusses werden. Der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes wird zu Beginn des Jahres 1930 einberufen werden, um sich zu diesem Vorschlag zu äussern.

Abkommen und Verordnungen.

An den Verordnungen sind im Jahre 1929 folgende Änderungen vorgenommen worden :

Die zulässige Länge der Schlepprosse, wie sie in § 11, Ziffer 6, Abs. 1 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung festgesetzt ist, ist von 120 auf 200 m erhöht worden, wenn ein zu Berg fahrender Schleppzug ein einziges Anhangschiff hat, dessen Tragfähigkeit mehr als 1000 Tonnen beträgt.

Paragraph 21, Ziffer 8 derselben Verordnung ist durch einen Absatz ergänzt worden, der versuchsweise und unter bestimmten Bedingungen Ausnahmen von dem Verbot der Anwendung von Scheinwerfern während der Fahrt zulässt (siehe nachstehend : Schiffahrt bei Nacht).

Die Kommission hat den französischen Wortlaut der Ordnung über die Untersuchung der Rheinschiffe genehmigt. Diese Ordnung ist in der Schweiz durch Verordnung des Bundesrats vom 20. September 1929 veröffentlicht worden.

Technisches.

Strombefahrung 1929.

Wie in dem vorigen Tätigkeitsbericht gemeldet, hat eine Strombefahrung vom 27. Juni bis zum 6. Juli 1929 auf der Strecke Mannheim-Basel stattgefunden.

An dieser Befahrung haben teilgenommen :

für das Reich und die

Deutschen Uferstaaten : die Herren Hoebel, Vorsitzender,

Langen,

von Moro,

Häusel, stellv. Mitglied ;

für Belgien :

Denil,

Caulier, stellv. Mitglied ;

für Frankreich :

Montigny, stellv. Vorsitzender,

Callet, stellv. Mitglied ;

für Grossbritannien :

Reed,

für Italien :

Padoan ;

für die Niederlande :

Schönfeld ;

für die Schweiz :

Mutzner,

Kuntschen, stellv. Mitglied.

Sekretär : Herr de l'Espinasse.

Die Berichte und Schlussfolgerungen des Ausschusses können wie folgt zusammengefasst werden :

Zustand des Fahrwassers.

Der Ausschuss hat mit Genugtuung festgestellt, dass die Regulierungsarbeiten zwischen Mannheim und Sondernheim in der Hauptsache abgeschlossen sind, und dass eine Tiefe von 2 m bei gleichwertigem Wasserstand auf einer Breite von 90 m erreicht ist.

Was die Strecke Sondernheim-Strassburg anbetrifft, so stellt der Ausschuss fest, dass sich der Schifffahrtsweg in einem zufriedenstellenden Zustand befindet, und dass sich die beiden beteiligten Verwaltungen bemühen, die noch wünschenswerten, teilweisen Verbesserungen auszuführen.

Brücken von Strassburg-Kehl.

Das Problem der Erhöhung der Strassburg-Kehler Brücken und namentlich die Frage der lichten Höhe sind von dem Ausschuss eingehend geprüft worden. (Siehe nachstehend unter : Erhöhung der Brücken von Strassburg-Kehl.)

Schiffbrücken von Maxau und Speyer.

Der Ausschuss hat mit Befriedigung davon Kenntnis genommen, dass die deutsche Verwaltung beabsichtigt, die Schiffbrücken von Maxau und Speyer, die dem Bahnverkehr dienen und die Schifffahrt ernstlich behindern, durch feste Brücken zu ersetzen, deren Entwürfe der Zentral-Kommission vorgelegen haben (siehe Tätigkeitsbericht des Jahres 1927).

Kembser Stauwehr.

Der Ausschuss hat auch die Schiffbarkeitsverhältnisse am Kembser Stauwehr untersucht und namentlich die Bedingungen, unter denen die Schifffahrt bei der Fahrt durch den Durchlass von 30 m Breite, den die Bauleitung an der Baustelle vorgesehen hat, vorstatten geht. Der Ausschuss hat die von den Vertretern der Schifffahrt vorgebrachten Beschwerden bezüglich der Breite dieses Durchlasses angehört. Nach einer eingehenden Untersuchung war die Mehrheit der Mitglieder des Ausschusses der Ansicht, eine Breite von 30 m sei nicht genügend, um eine gefahrlose Durchfahrt der Rheinschleppzüge zu gestatten, und es sei eine Breite von 50—60 m erforderlich. (Siehe nachstehend unter « Ausbau des Rheins zwischen Strassburg und Basel, Kanal ».)

Häfen.

Der Ausschuss hat die Hafenanlagen von Mannheim, Ludwigshafen, Karlsruhe, Strassburg, Kehl und Basel besichtigt. Die bedeutenden, teilweise fertiggestellten Erweiterungsbauten des Strassburger Hafens waren dem Ausschuss besonders interessant.

Ausbau des Rheins zwischen Strassburg und Basel (Kanal).

In ihrer Novembertagung 1929 hat die Zentral-Kommission die Erklärung der französischen Bevollmächtigten zur Kenntnis genommen, laut welcher ein Gesetzentwurf über die Fortsetzung der Arbeiten unterhalb der Kembser Haltung binnen kurzem dem französischen Parlament vorgelegt werden soll.

Was die Arbeiten am Kembser Stauwehr anbelangt, so waren bei der Kommission Beschwerden zweier schweizerischer Schifffahrtsgesellschaften eingereicht worden, die sich auf den für die Schifffahrt vorbehaltenen Schiffsdurchlass von 30 m Breite bezogen, eine Breite, die nach Ansicht der Beschwerdeführer für die Bedürfnisse der Schifffahrt ungenügend war. (Siehe vorstehend unter : Strombefahrung 1929.)

Die Kommission hat diese Beschwerden in ihrer ersten Tagung von 1929 geprüft und die Erklärung der französischen Delegation zur Kenntnis genommen, dass alle ergänzenden Massnahmen, die nötig sind oder nötig werden könnten, ergriffen werden sollen, damit im Interesse der Schifffahrt die Bestimmung von Ziffer 3 des Beschlusses der Zentral-Kommission vom 16. März 1921 jederzeit eingehalten werde.

Ausserdem ist die französische Delegation gebeten worden, die Kommission rechtzeitig vor ihrer nächsten Tagung über die Schiffbarkeitsverhältnisse am Kembser Stauwehr zu unterrichten, ebenso über die Erfahrungen, die in der Zwischenzeit in Bezug auf die erörterten Fragen etwa gemacht werden, sowie über die besonderen Massnahmen, die sie im Interesse der Schifffahrt zu ergreifen etwa für gut befunden hat.

In ihrer Novembertagung hat die Zentral-Kommission den Bericht des Strombefahrungsausschusses von 1929 über diese Frage (siehe vorstehend) geprüft und von der Mitteilung der französischen Delegation bezüglich des neuen Arbeitsprogrammes am Kembser Stauwehr Kenntnis genommen, laut welchem das Bauprogramm eine Schifffahrtsöffnung von 65 m Breite —

abzüglich des für die Gerüste der anstossenden Pfeiler erforderlichen Raumes — bis zum 15. März 1932 und eine Öffnung von 30 m am linken Ufer vom 15. März bis zum 15. Mai 1932 vorsieht. Von diesem Datum ab soll die Schifffahrt durch den Kanal geleitet werden. Die französische Delegation hat jedoch ihrer Erklärung hinzugefügt, dass die Unternehmer sich bemühen werden, die Arbeit zu beschleunigen, um die zweimonatige Bauperiode, während welcher die Öffnung 30 m betragen soll, früher beginnen zu lassen.

Ausbau des Rheins zwischen Strassburg und Basel (Regulierung).

In ihrer ersten Tagung von 1929 hat die Zentral-Kommission von einem Abkommen Kenntnis genommen, das zwischen der deutschen und der schweizerischen Regierung zustande gekommen ist und das namentlich nachstehende, von diesen Regierungen eingegangene Verpflichtungen enthält :

1. die nötigen Massnahmen zu ergreifen, damit die Schifffahrt während der Ausführungen der Regulierungsarbeiten durch diese keine nennenswerte Behinderung erfährt.
2. auf eigene Kosten alle schädlichen Folgen, die für den bereits regulierten Teil der Wasserstrasse unterhalb Strassburgs durch die Ausführung und das Bestehen der Regulierungsarbeiten oberhalb Strassburgs entstehen könnten, zu beheben. Deutschland hat sich bereit erklärt, diese Verpflichtung für die ganze Ausdehnung des in Betracht kommenden Gebietes allein zu übernehmen.

Diese beiden Regierungen haben ausserdem erklärt, durch Übergabe der in Teil I, Ziffer 3 des Beschlusses der Kommission vom 29. April 1925 erwähnten Vorschläge an die französische Regierung herantreten zu wollen, um sich den technischen und behördlichen Beistand Frankreichs für die Regulierung des Rheins zwischen Strassburg und Istein zu sichern.

In ihrer zweiten Tagung von 1929 hat die Kommission von den Erklärungen der deutschen, französischen und schweizerischen Bevollmächtigten Kenntnis genommen, aus denen hervorgeht dass die Verhandlungen über die Art und Weise des technischen und behördlichen Zusammenarbeitens der Uferstaaten im Gange sind.

Bau neuer Brücken über den Rhein.

Zwei neue Entwürfe für Brücken über den Rhein sind der Kommission im Jahre 1929 unterbreitet worden. Diese Entwürfe, von denen der eine von der Delegation des Reichs und der deutschen Uferstaaten und der andere von der niederländischen Delegation vorgelegt war, sind durch einen technischen Ausschuss unter dem Vorsitz des Bevollmächtigten der Schweiz, Herrn Herold, geprüft worden.

1. Eisenbahnbrücke bei Rheinkassel.

Die lichte Höhe der neuen Brücke beträgt 9,10 m über dem höchsten schiffbaren Wasserstand auf einer Breite von mehr als 150 m. Die Pfeiler werden ausserhalb des Fahrwassers stehen. Die Brücke ist in der Mitte einer geraden Stromstrecke von mehr als 5 km Länge gelegen. Die Sichtverhältnisse sind somit als durchaus zufriedenstellend zu betrachten. Die Mitglieder des Ausschusses haben erklärt, sie hätten gegen den Entwurf keinen Einwand zu erheben.

Die Massnahmen, die die deutsche Regierung den Unternehmern im Interesse der Schifffahrt während der Bauausführung vorschreiben wird, haben dem Ausschuss zu keiner Bemerkung Anlass gegeben. Diese Massnahmen sehen unter anderem vor, dass wenn die Hauptstromöffnung nicht ohne Gerüst montiert wird, zwei Schiffsdurchlässe von je mindestens 65 m lichter Weite

zwischen den Leitwerken für die Schifffahrt gleichzeitig offengehalten werden müssen, während die lichte Höhe dieser Schiffsdurchlässe mindestens 8,10 m über dem höchsten schiffbaren Wasserstand betragen soll. Sie sehen ferner vor, dass, falls die Sicht durch die Gerüste behindert werden sollte, Wahrschau-posten oberhalb und unterhalb der Baustelle aufzustellen sind, und dass, falls die Montage auf Gerüsten erfolgt, die die Schifffahrt behindern, an einer noch näher zu bezeichnenden, oberhalb der Brückenbaustelle gelegenen Stelle Schlepper bereitzuhalten sind, welche die zu Tal kommenden Flösse und auf sich fahrenden Schiffe, sowie die von Schleppzügen abgeworfenen Kähne unentgeltlich durch die Brückenbaustelle zu bringen haben.

2. Strassenbrücke bei Zalt-Bommel.

Die lichte Höhe der Brücke mit 9,14 m über dem höchsten schiffbaren Wasserstand wird die gleiche wie die der bereits bestehenden Eisenbahnbrücke sein, die in einer Entfernung von 55 m oberhalb der Stelle liegt, an der die neue Brücke errichtet werden soll. Die Schiffsdurchlässe der beiden Brücken bieten eine Breite von 110 bis 115 m. Die Lage der Pfeiler und der Widerlager der projektierten Brücke im Verhältnis zur Stromachse entsprechen der Lage der Pfeiler und der Widerlager der Eisenbahnbrücke.

Diese Anordnung, sowie die Massnahmen, die die Regierung im Interesse der Schifffahrt während der Ausführung der Arbeiten zu treffen beabsichtigt, haben zu keinem Einwand der Mitglieder des Ausschusses Anlass gegeben. Diese Massnahmen sehen vor, dass einer der Stromdurchlässe für die Schifffahrt völlig frei bleiben soll, und dass ausserdem in der anderen Öffnung ein Durchlass von mindestens 65 m beizubehalten ist. Auf dieser Breite von 65 m soll die lichte Höhe mindestens 8,10 m über dem höchsten schiffbaren Wasserstand betragen. Die anderen Massnahmen sind ungefähr inhaltlich die nämlichen wie die für die vorerwähnte Brücke bei Rheinkassel.

Die Zentral-Kommission, die sich in ihrer ersten Tagung zu dem Bericht des Ausschusses über die Brücke zu Rheinkassel und in ihrer zweiten Tagung zu dem über die Brücke von Zalt-Bommel geäussert hat, hat festgestellt, dass gegen die beiden Entwürfe vom Standpunkt der Schifffahrt und der Flösserei keinerlei Bedenken bestehen, und dass die von den beteiligten Regierungen im Interesse der Schifffahrt in Aussicht genommenen Massnahmen angemessen sind.

Erhöhung der Strassburg-Kehler Brücken.

Die Kommission hat sich in ihrer Novembertagung 1929 mit der Frage, der den Strassburg-Kehler Brücken bei ihrer Erhöhung zu gebenden lichten Höhe befasst. Sie hat die Berichte des Strombefahrungsausschusses von 1929 zur Kenntnis genommen, die Frage eingehend untersucht und hat beschlossen, sowohl vom technischen als auch vom wirtschaftlichen und finanziellen Standpunkt aus Erhebungen anzustellen, um während der nächsten Tagung in voller Sachkenntnis entscheiden zu können.

Winterhäfen.

Die Kommission hat festgestellt, dass in Preussen, laut einer Verordnung von 1900, Schiffen, auch Kastenschiffen, die feuergefährliche Stoffe befördern, die Einfahrt in die Winterhäfen untersagt ist und zwar aus Gründen der Sicherheit. Sie hat mit Genugtuung die Mitteilung der deutschen Delegation zur Kenntnis genommen, die alle Angaben darüber enthält, was die deutsche Verwaltung während des Winters 1928/29 getan hat, um Schiffe, die feuergefährliche Stoffe befördern, zu schützen, und nach der die deutsche Regierung im Hinblick auf den dauernd anwachsenden Verkehr mit Kastenschiffen prüfen will, welche Massnahmen zu treffen

sind, um gegebenenfalls die Überwinterung der Kastenschiffe sicherzustellen. Sie hat gleichfalls die Zusage der deutschen Delegation zur Kenntnis genommen, ihr das Ergebnis dieser Untersuchung mitteilen zu wollen.

Fahrwasserbezeichnung.

Gelegentlich der Erörterung der Ergebnisse der Strombefahrung 1929 (siehe vorstehend) hat in der Zentral-Kommission ein Meinungs-austausch über die Fahrwasserbezeichnung des Rheins zwischen Strassburg und Basel stattgefunden. Die Kommission hat die Delegationen gebeten, ihr das Ergebnis der zu diesem Zweck von den zuständigen Behörden anzustellenden Erhebungen mitzuteilen.

Nautisches.

a) Länge der Schlepptrossen.

Wie vorerwähnt (Abkommen und Verordnungen), hat die Zentral-Kommission den ihr hierzu gemachten Vorschlag angenommen (siehe Tätigkeitsbericht 1928).

b) Schifffahrt bei Nacht.

Auf wiederholtes Ersuchen der Reederei, die die Streichung des § 21, Ziffer 8 der Rheinschifffahrtspolizeiordnung beantragt hatte (siehe Tätigkeitsbericht 1928) wonach die Anwendung von Scheinwerfern während der Fahrt untersagt ist, hat die Zentral-Kommission, die ihrer Ansicht nach nicht in der Lage ist zu beurteilen, ob und unter welchen Umständen der Gebrauch von Scheinwerfern zugelassen werden könnte, ohne dass eine genügende Anzahl diesbezüglicher Versuche stattgefunden hat, die Bevollmächtigten der Uferstaaten gebeten, sich an ihre Regierungen zu wenden, damit diese den Versuchsfahrten ihre Unterstützung gewähren und die Sicherheit der Schifffahrt während dieser Fahrten weitmöglichst gewährleisten, indem sie öffentlich bekanntgeben, an welchen Tagen und auf welchen Stromstrecken diese Fahrten stattfinden sollen, indem sie von den Gesellschaften, denen die Ausnahmen gewährt werden, für den Ersatz der Schäden, die gegebenenfalls durch den Gebrauch der Scheinwerfer verursacht werden könnten, Sicherheiten verlangen und sich das Recht vorbehalten, die erteilte Erlaubnis jederzeit zurückzuziehen, falls durch diese Versuche die Schifffahrt behindert werden sollte.

Ausserdem hat die Zentral-Kommission, wie vorerwähnt, in die Rheinschifffahrtspolizeiordnung einen neuen Absatz aufgenommen, der wie folgt lautet: «Für Versuchsfahrten zu Berg können von den Behörden der Uferstaaten Ausnahmen von dem Verbot der Anwendung von Scheinwerfern zugelassen werden». Ferner ist bestimmt worden: «die Anwendung der Scheinwerfer muss jedoch unter allen Umständen auf die Bedürfnisse der Fahrt beschränkt bleiben; eine Belästigung der übrigen Schiffer und der Uferbewohner muss möglichst vermieden werden».

Wirtschaftliches und Zollfragen.

Rheinstatistik.

(Siehe vorstehend: Beziehungen zu anderen internationalen Körperschaften.)

Bordvorräte.

(Siehe nachstehend: Beschwerden.)

Zollförmlichkeiten an der deutsch-niederländischen Grenze.

Die Zentral-Kommission hat mit Genugtuung die ihr von den beiden beteiligten Delegationen gemachte Mitteilung zur Kenntnis genommen, aus der sich ergibt, dass ein Abkommen und Ausführungsbestimmungen zwischen Deutschland und den Niederlanden zustande gekommen und am 4. November 1929 in Kraft getreten sind, um die Zollförmlichkeiten beim Überschreiten der deutsch-niederländischen Grenze zu vereinfachen. Laut diesem Abkommen wird die Zollabfertigung sowohl für den Eingang als auch für den Ausgang durch die deutschen und die niederländischen Zollbeamten im allgemeinen für die zu Tal fahrenden Schiffe in Lobith und für die zu Berg fahrenden Schiffe in Emmerich erledigt.

Privates und soziales Recht.

Der Ausschuss für die Vereinheitlichung des Privatrechtes in der Binnenschifffahrt ist im Jahre 1929 in Brüssel zusammengetreten.

Er hat den Wortlaut eines Entwurfes für ein Abkommen über den Zusammenstoß in der Binnenschifffahrt angenommen und der Zentral-Kommission vorgelegt.

Der Ausschuss hat beschlossen, die vorbereitenden Arbeiten über die Frage der Konossementsklauseln und der rechtlichen Beschränkung der Verantwortung in Angriff zu nehmen. Es ist jedoch vor der vorerwähnten Konferenz des Völkerbundes keine neue Tagung des Ausschusses in Aussicht genommen.

Für die Vereinheitlichung des sozialen Rechts in der Rheinschifffahrt, siehe vorstehend unter Beziehungen zu anderen internationalen Körperschaften und nachstehend unter Beschwerden.

Rechtsangelegenheiten.

Die Untersuchung über die Anwendung, die Artikel 40 der Mannheimer Akte in den Uferstaaten und in Belgien findet, und zwar sowohl hinsichtlich der Ausführung der Erkenntnisse und Beschlüsse der Rheinschifffahrtsgerichte als auch der Übermittlung der auf die Rheinschifffahrtssachen bezüglichen Mitteilungen, ist fortgesetzt worden.

Es ist interessant festzustellen, dass die Bearbeitung einer Sache, mit der die Zentral-Kommission in ihrer Eigenschaft als Berufungsgericht befasst worden war, sie dazu geführt hat, eine Untersuchung über die Änderung gewisser Bestimmungen der gemeinsamen Verordnungen vorzunehmen.

Die Gesamtzahl der bei der Zentral-Kommission eingelegten Berufungen weist eine Verminderung von 18 in 1928 auf 9 in 1929 auf. Von diesen 9 Berufungen sind 5 in Strafsachen eingelegt worden, während die Zahl der in 1928 eingelegten 8 betrug. Die Zahl der Berufungen in Zivilsachen ist demnach von 10 auf 4 gesunken.

Beschwerden.

Im Berichtsjahre sind bei der Kommission drei Beschwerden eingelaufen. Die beiden ersten bezogen sich auf eine technische Frage (Schiffsdurchlass des im Bau befindlichen Stauwehrs bei Kembs), die dritte auf soziale Fragen (Krankenversicherung, Unfälle usw.). Über die beiden ersten Beschwerden ist im Laufe des Jahres 1929 entschieden worden, die Untersuchung der dritten Beschwerde ist noch nicht beendet. Das Gleiche gilt für die Untersuchung der Beschwerde bezüglich der Bordvorräte, die im letzten Tätigkeitsbericht erwähnt ist.

Protokolle der Zentral-Kommission.

Im Einverständnis mit den bereits vor 1870 bei der Kommission vertretenen Staaten hat die Kommission beschlossen, die Einsichtnahme der Protokolle der Kommission aus der Zeit vor 1870 auf Ersuchen solcher Personen, die die nötigen Garantien bieten, an Ort und Stelle zu gestatten. Diese Massnahme erschliesst den Spezialisten für internationales Binnenschiffahrtsrecht, für Wasserbaukunde und für Wirtschaftslehre eine wichtige Quelle neuer Forschung.

Innere Angelegenheiten.

Der Haushaltsplan für 1929 ist auf 175.000 Schweizer-Franken belassen worden.

Verschiedenes.

Die Zentral-Kommission ist eingeladen worden, an der sechzigsten Versammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt (Berlin), an der Jahresversammlung des Vereins für die Schiffahrt auf dem Oberrhein (Basel) und an der Einweihung der neuen Kölner Brücke teilzunehmen.

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

(Beilage auf Seite 110)

Die folgenden Änderungen haben stattgefunden :

In **B a y e r n** ist der Regierungspräsident Dr. Mathéus durch Dr. Pfülf und der Wasserstrassenreferent, Oberregierungsrat Burger, durch Oberegierungsrat von Moro ersetzt worden, ausserdem geschieht die Ausstellung der Steuermannpatente nicht mehr durch die Regierung der Pfalz, Kammer des Innern, sondern durch das Strassen- und Flussbauamt Speyer.

In **H e s s e n** geschieht die Ausstellung der Schifferpatente nicht mehr durch die Provinzialdirektionen von Starkenburg und Rheinhessen, sondern durch das Wasserbauamt Mainz.

In den **N i e d e r l a n d e n** ist der bisherige Hoofdingenieur-Directeur in de Directie Groote Rivieren im Haag, Herr König, durch Herrn Schlingemann ersetzt worden. Im Arrondissement in Nymwegen ist Herr Dr. Wentholt durch Herrn Dr. Lely ersetzt worden, und im Arrondissement in Dordrecht ist der Ingenieur, Herr Kraaijenhoff van den Leur zum Hoofdingenieur befördert worden.

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

(Beilage auf Seite 112)

An der Rheinschiffahrtsakte sind keine Änderungen vorgenommen worden.

Was die gemeinsamen Verordnungen anbelangt, hat die Zentral-Kommission zwei Änderungen an der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung vorgenommen, die erste betr. die Länge der Schlepptrassen und die zweite betr. die Schiffahrt bei Nacht (Zulassung von Ausnahmen von dem Verbot der Anwendung von Scheinwerfern). (Der vollständige Text dieser Änderungen ist in die Beilage auf Seite 113 aufgenommen worden.)

Ausserdem hat die Kommission Kenntnis genommen von der Veröffentlichung der Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe in der Schweiz durch Verordnung des Bundesrats vom 20. September 1929.

Über die Landesgesetze, Verordnungen und Bekanntmachungen der Landesbehörden ist nichts Besonderes zu berichten.