

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

### I. Amtliches

[urn:nbn:de:bsz:31-257735](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-257735)

# I. Amtliches.

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

Die Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt hielt im Laufe des Jahres 1931 zwei Tagungen ab, die erste im April und die zweite im November.

### Zusammensetzung der Kommission

Die Zusammensetzung erfuhr im Laufe des Jahres folgende Änderung:

Herr van Eysinga, Bevollmächtigter der Niederlande, wurde zum Richter am Ständigen Internationalen Gerichtshof ernannt und durch Herrn G. W. J. Bruins, ehemaligen Professor an der Handelshochschule Rotterdam, ersetzt.

Infolgedessen setzte sich die Zentral-Kommission am Schlusse des Jahres 1931 wie folgt zusammen:

- Präsident: Herr Jean Gout,
- Reich und Deutsche Uferstaaten: Bevollmächtigte: die Herren Seeliger (vertritt insbesondere Hessen),  
Peters (vertritt insbesondere Preussen),  
Fuchs (vertritt insbesondere Baden),  
Greuling (vertritt insbesondere Bayern),
- stellv. Bevollmächtigter: Herr Ickes,
- Belgien: Bevollmächtigte: die Herren Brunet,  
de Ruelle,
- Frankreich: Bevollmächtigte: die Herren Albert Mahieu,  
Silvain Dreyfus,  
Basdevant,  
Herrenschmidt,
- Grossbritannien: Bevollmächtigter: Sir John Baldwin,
- Italien: Bevollmächtigte: die Herren Rossetti,  
Sinigalia,
- Niederlande: Bevollmächtigte: die Herren Kröller,  
Schlingemann,  
Bruins,
- Schweiz: Bevollmächtigte: die Herren Herold,  
J. Vallotton.

Das Sekretariat setzte sich Ende des Jahres 1931 wie folgt zusammen :

Generalsekretär :	Herr Hostie (Belgier),
Hilfsgeneralsekretär :	Herr Chargéraud Hartmann (Franzose),
Mitglieder des Sekretariats :	Herr de l'Espinasse (Niederländer), Herr Schwarzenberger (Deutscher),
Sekretär-Archivist :	Herr Walther (Schweizer).
Schiffahrtsinspektoren sind :	
für den schweizerischen Abschnitt :	Herr Moor, Kantons-Ingenieur in Basel,
für den Abschnitt I A :	Herr Montigny, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées in Strassburg,
für den Abschnitt I B :	Herr Oberregierungsbaurat Baer in Mannheim,
für den Abschnitt II :	Herr Oberbaurat Häusel in Mainz,
für den Abschnitt III :	Herr Oberregierungs- und Baurat Gelinsky in Koblenz,
für den Abschnitt IV :	Jonkheer Dittlinger im Haag.

Der mit der Ausarbeitung des Jahresberichts beauftragte Ausschuss setzte sich im Jahre 1931 wie folgt zusammen :

Herr Ickes, Vorsitzender,  
die Herren Herrenschmidt und Schlingemann.

#### Revision der Mannheimer Akte.

Die Revisionsarbeiten wurden im Laufe der beiden Tagungen des Jahres fortgeführt. Mit Ausnahme einer beschränkten Anzahl einstweilen zurückgestellter Artikel ist die Zusammenstellung der in erster Lesung angenommenen Texte beendet.

#### Beziehungen zu anderen internationalen Körperschaften.

##### Genfer Konferenz für Binnenschiffahrtsrecht 1930

Die Ergebnisse der Konferenz für Binnenschiffahrtsrecht, die im November/Dezember 1930 in Genf tagte, wurden im vorhergehenden Jahresbericht geschildert. Von der Bedeutung einer gleichzeitigen und möglichst raschen Inkraftsetzung der von dieser Konferenz angenommenen Übereinkommen durch die unterzeichneten Rheinststaaten überzeugt, beschloss die Zentral-Kommission auf ihrer Apriltagung 1931, die Delegationen zu bitten, ihr die Ansichten ihrer Regierungen in dieser Frage bekanntzugeben.

Eine erste Antwort wurde dieser Aufforderung seitens der belgischen Delegation zuteil, die der Zentral-Kommission im Laufe ihrer Novembertagung mitteilte, die belgische Regierung beabsichtige auf Empfehlung des Schiffahrtsbeirates, dem Parlament unverzüglich einen Gesetzentwurf über die Billigung der drei in Genf abgeschlossenen Übereinkommen vorzulegen.

Siehe weiter unter Arbeitsfragen auf Seite 23.

##### Vierte Allgemeine Konferenz über die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr.

Die Zentral-Kommission wurde durch ihren Generalsekretär auf der vierten allgemeinen Konferenz über die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr vertreten, die im Oktober 1931 in Genf zusammentrat.

Was die Rheinschiffahrtsangelegenheiten betrifft, so beschränkte sich die Konferenz auf einen Meinungsaustausch über die zur Erörterung stehenden Fragen.

**Vereinheitlichung der Beförderungsstatistiken.**

Aus den der Allgemeinen Konferenz vom Vorsitzenden des Beratenden Fachausschusses gegebenen Auskünften geht hervor, dass eine Konferenz wahrscheinlich erst im Jahre 1933 wird zusammentreten können. Der Vorentwurf eines Übereinkommens wurde im Laufe des Jahres von einem Redaktionsausschuss ausgearbeitet. Er unterliegt gegenwärtig der Prüfung durch die Mitglieder des Ausschusses für die Vereinheitlichung der Beförderungsstatistiken.

**Abkommen und Verordnungen.**

Die im Jahre 1931 an der Rheinschiffahrtspolizeiordnung und an der Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe vorgenommenen Änderungen sind aus der Beilage zu I c auf Seite 56 und folgenden ersichtlich.

**Nautisches.**

**a) Bestimmungen über die Schifffahrt auf dem Rheinseitenkanal (Abschnitt Hünigen—Kembs)**

Unter den Bestimmungen, die das Verhalten der Schifffahrttreibenden auf dem Kanal und in der Nähe des Stauwehrs regeln (§ 26 a und § 27 Ziff. 7), ist das Verbot zu erwähnen, oberhalb der Schleusen im Kanal anderswo zu wenden als im Wendebecken, sowie ausserhalb der Schleusenvorhöfen stillzuliegen oder anzulegen.

Ein neuer Paragraph (26 b) regelt die Durchfahrt durch die Schleusen.

Ziffer 1 des § 26 b regelt die Ausübung eines Vorrechtes bei der Schleusung, die sich grundsätzlich in der Reihenfolge des Eintreffens in den Vorhöfen vollzieht. Ausnahmen werden insbesondere zu Gunsten der öffentlichen Zwecken dienenden Schiffe, der mit gefährlichen oder leicht verderblichen Gegenständen beladenen Schiffe, derjenigen Schiffe, auf denen ansteckende Krankheiten ausgebrochen sind, sowie der Rettungsfahrzeuge und des der Hilfeleistung dienenden schwimmenden Gerätes vorgesehen.

Die Ziffern 2 bis 7 bestimmen die auszutauschenden Zeichen und legen die erforderlichen Regeln fest, um den Schutz der künstlichen Anlagen sowie die ordnungsmässige Abwicklung der Schleusungen sicherzustellen.

Ziffer 8 stellt klar, dass Kleinfahrzeuge nicht das Recht haben, eine Schleusung zu verlangen.

Schliesslich dürfen die Abmessungen der Flösse auf dem Rheinseitenkanal (Abschnitt Hünigen—Kembs) 20 m Breite und 160 m Länge nicht übersteigen (§ 32 Ziff. 2).

**b) Höhe des Wasserstandes, bei dem die Dampfschifffahrt untersagt ist.**

Gelegentlich der Ausarbeitung der soeben erwähnten Bestimmungen wurde beschlossen (§ 22 Ziff. 1), dass für die Bestimmung derjenigen Höhe, bei deren Überschreiten die Fahrt mit Dampfschiffen auf dem Abschnitt Basel—Strassburg untersagt ist, der im § 22 Ziff. 1 vorge-

sehene Wasserstand von 5 m am Strassburger Pegel durch einen Stand ersetzt werden soll, der dem von 3 m am Baseler Pegel entspricht. Da dieser Pegel durch den Stau in Mitleiden-schaft gezogen werden wird, so muss er durch einen anderen Pegel ersetzt werden.

#### c) Wahrschauen.

Die Verhältnisse der Wahrschauen auf der Strecke Bingen—St. Goar haben sich seit der Zeit, als die Rheinschiffahrtspolizeiordnung in ihrem derzeitigen Wortlaut ausgearbeitet wurde, vollständig gewandelt. Zu jener Zeit waren die Wahrschauer Privatpersonen, die ihren Beruf auf eigene Gefahr ausübten und von den Schiffahrttreibenden entlohnt wurden. Aus diesem Grunde wurde der Wahrschaudiens im alten Wortlaut im Wege polizeilicher Vorschriften, die an die Wahrschauer gerichtet waren, geregelt.

Gegenwärtig wird der Wahrschaudiens durch den Uferstaat unentgeltlich sichergestellt. Es handelt sich demnach um einen öffentlichen Dienst, der im Interesse der Schiffahrt einge-richtet worden ist, und dessen Beamte ihre Anweisungen im Wege der Dienstvorschrift erhalten.

Aus diesem Grunde erschien es erforderlich, den § 41 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung, der diesen Gegenstand regelt, abzuändern.

Es wurde für zweckmässig gehalten, in der neuen Fassung in Form von Polizeivorschriften, die an die Schiffahrttreibenden gerichtet sind, nur diejenigen Bestimmungen aufzunehmen, die zur Verkehrsregelung an zwei besonders schwierigen Stellen, nämlich dem Bingerloch und bei St. Goar, notwendig sind.

Im übrigen werden die Schiffahrttreibenden durch Bekanntmachungen über den von den Wahrschau-posten eingenommenen Platz sowie über die Art und die Bedeutung ihrer Zeichen unterrichtet. Dieses Verfahren ist geeignet, die Versuche zur Vervollkommnung der Zeichen-gebung zu erleichtern.

#### d) Festgefahrene und gesunkene Schiffe.

Der neue Wortlaut des § 23 Ziff. 2 weicht von dem alten namentlich in den drei folgenden Punkten ab :

Nach dem alten Wortlaut musste die Wahrschau, die der Führer eines festgefahrenen oder gesunkenen Fahrzeuges stromaufwärts aufzustellen verpflichtet ist, auf mindestens 5 km Ent-fernung von der Unfallstelle aufgestellt werden. Der neue Wortlaut beschränkt sich darauf zu sagen, dass sie « hinreichend weit oberhalb der Unfallstelle so aufzustellen ist, dass die talwärts fahrenden Schiffe und Flösse rechtzeitig die erforderlichen Massnahmen treffen können. »

Es kann der Fall eintreten, dass zwischen der Unfallstelle und dem Standort der am Rhein aufgestellten Wahrschau Zugänge zum Strom vorhanden sind, die besondere Vorsichtsmassregeln erfordern. Der alte Wortlaut erwähnte in diesem Zusammenhange nur die Nebenflüsse. Der neue Wortlaut bezeichnet ausserdem « Abzweigungen, Kanäle und Hafeneinfahrten ».

Während dahingegen der alte Wortlaut verlangte, dass ein Wahrschauer am Nebenfluss aufzustellen ist, legt der dehnbarer abgefasste neue Wortlaut dem Führer vor allem die allge-meine Verpflichtung auf, alle in seiner Macht liegenden Massnahmen zu treffen, damit nicht nur die aus den aufgezählten Zufahrtswegen kommenden Schiffe, sondern auch die Hafenbehörden sowie die ausserhalb der Häfen liegenden Schiffe sobald wie möglich in wirksamer Weise von dem Unfall benachrichtigt werden. Nur mangels anderer wirksamer Mittel werden weitere Wahr-schauen verlangt.

Bei diesem Anlass wurden die Worte « bei gesunkenen Schiffen » im deutschen Wortlaut der Ziffer 4 des gleichen Paragraphen gestrichen.

#### e) Schifffahrt bei Nacht.

Obgleich die Schifffahrttreibenden von der ihnen gebotenen Möglichkeit, Versuche der Schifffahrt bei Nacht mit Hilfe von Scheinwerfern zu unternehmen, kaum Gebrauch gemacht hatten, hielt es die Kommission für angebracht, den Zeitraum, während dessen Versuchsfahrten unter den früher festgesetzten Bedingungen (siehe Tätigkeitsbericht für 1929) unternommen werden können, um 5 Jahre zu verlängern.

Eine in den Niederlanden mit einem Dienstfahrzeug ausgeführte Versuchsfahrt hat gezeigt, dass bei vernünftiger Anwendung

1. ein Scheinwerfer der Schifffahrt bei Nacht bedeutsame Dienste leisten kann ;
2. er die anderen Schifffahrttreibenden und den Verkehr auf den Ufern sehr wenig behindert ;
3. es wünschenswert ist, das Licht des Scheinwerfers in zwei Bündel derart zu zerlegen, dass man die beiden Ufer gleichzeitig zu beleuchten vermag, während der Strom vor dem Schiff im Dunkel bleibt ;
4. der Scheinwerfer auf den Strom vor dem Schiff oder auf andere Fahrzeuge oder Fähren nicht länger gerichtet werden darf, als nötig ist, um entweder sich über die Lage Reichenschaft zu geben, oder um den Standort der Fahrzeuge oder Fähren zu erkennen ;
5. es erwünscht ist, dass der Scheinwerfer von dem Schiffsführer bedient werden kann.

#### Technisches.

##### 1. Brücken.

Zwei Entwürfe für neue Brücken über den Rhein bei Basel und bei Vianen, der erste von der schweizerischen Delegation, der zweite von der niederländischen Delegation vorgelegt, sowie ein Entwurf zum Bau der Brückenbahn für ein zweites Gleis auf der Eisenbahnbrücke bei Zalt-Bommel, vorgelegt von der niederländischen Delegation, wurden der Zentral-Kommission im Laufe des Jahres 1931 unterbreitet.

Diese Pläne wurden von einem Ausschuss unter Vorsitz des Herrn Herold, Bevollmächtigten der Schweiz, was die niederländischen Entwürfe anging, und unter dem Vorsitz des Herrn Schlingemann, Bevollmächtigten der Niederlande, soweit der schweizerische Entwurf in Betracht kam, geprüft.

a) **Strassenbrücke in Basel (Dreirosenbrücke).** — Diese neue Brücke wird ungefähr 600 m unterhalb der sogenannten Johanniterbrücke erbaut werden und drei Öffnungen aufweisen. Die mittlere Öffnung von 100 m sowie die beiden Seitenöffnungen von 60 m und 48 m werden nach Eintritt des Kemsers Staus eine lichte Höhe von ungefähr 7,50 m über höchstem schiffbaren Wasserstande haben. Diese Massnahmen sowie die Lage der Pfeiler gaben zu keiner Einwendung von Seiten des Ausschusses Anlass, ebensowenig die Bauausführung, da die Errichtung des Hauptjoches ohne Gerüste vor sich gehen wird, sodass die an dieser Stelle übrigens nicht sehr rege Schifffahrt keinerlei Beeinträchtigung erleiden wird.

b) **Strassenbrücke bei Vianen.** — Diese Brücke soll die bestehende Schiffbrücke ersetzen. Sie wird eine Hauptöffnung von 152 m erhalten, deren Auflager sich ausserhalb des Niederwasserbettes befinden. Da die Konstruktionsunterkante mindestens 9,10 m über dem

höchsten beobachteten Wasserstände liegt, gaben diese Massnahmen zu Einwendungen des Ausschusses keinen Anlass. Nach den Massnahmen, die die niederländische Regierung im Interesse der Schifffahrt während der Ausführung der Arbeiten zu treffen beabsichtigt, wird, wie der Ausschuss feststellte, die Schifffahrt über 60 m Fahrwasserbreite sowie über eine lichte Höhe von mindestens 7,60 m über höchstem beobachteten Wasserstände verfügen. Die übrigen Massnahmen stimmen inhaltlich im wesentlichen mit denen überein, die die Regierungen üblicherweise treffen (siehe frühere Tätigkeitsberichte). Diese Massnahmen begegneten im Ausschuss keinerlei Bemerkungen.

c) Bau einer Brückenbahn auf der Eisenbahnbrücke bei Zalt-Bommel. — Hier handelt es sich um den Bau der Brückenbahn für ein zweites Gleis, den die Direktion der niederländischen Eisenbahnen auf den bestehenden Auflagern und Pfeilern der Eisenbahnbrücke über die Waal bei Zalt-Bommel auszuführen beabsichtigt. Da die Pfeiler und Widerlager keinerlei Änderung erfahren werden, und da die Höhe der Unterkante der zu erbauenden Brückenbahn die gleiche sein wird wie die der vorhandenen Brückenbahn, d. h. 16,83 m + N. A. P., was einer Höhe von 9,14 m über höchstem beobachteten Wasserstände entspricht, so wurde gegen den Entwurf vom Ausschuss keinerlei Einwendung vorgebracht.

Nach den Massnahmen, die die niederländische Regierung im Interesse der Schifffahrt während der Ausführung der Arbeiten zu treffen beabsichtigt, wird die Schifffahrt, wie der Ausschuss feststellte, stets freie Verfügung über einen der beiden Schiffsdurchlässe haben, entsprechend der freien Öffnung der im Bau befindlichen Strassenbrücke (siehe Tätigkeitsbericht über das Jahr 1929). Die beiden Öffnungen werden somit der Reihe nach benutzt werden, und in der Öffnung, die der Schifffahrt nicht offen steht, wird ein Durchlass von mindestens 60 m Breite mit einer lichten Höhe von mindestens 8,10 m über höchstem schiffbaren Wasserstände freigelassen werden. Da die übrigen Massnahmen inhaltlich im wesentlichen mit denen übereinstimmen, die die Regierungen üblicherweise treffen, so hatte der Ausschuss gegen diese Bestimmungen nichts vorzubringen.

Die Zentral-Kommission stimmte bei der Beschlussfassung über die Baseler Brücke auf ihrer ersten Tagung und bezüglich der Brücken bei Vianen und Zalt-Bommel auf ihrer zweiten Tagung den Vorschlägen des Ausschusses zu.

d) Hebung der Brücken von Strassburg-Kehl und Hünigen. — Die Zentral-Kommission stellte fest, dass der von der französischen Verwaltung aufgestellte Entwurf zur Hebung der Strassburg-Kehler Brücken der badischen Verwaltung zur Prüfung unterbreitet worden ist, und dass die Akten über den Plan zur Hebung der Hüninger Brücke sich in Händen der Direktion der Eisenbahnen von Elsass-Lothringen befinden.

## 2. Ausbau des Rheins zwischen Strassburg und Basel.

Ausführliche Angaben über die Rheinregulierung zwischen Istein und Kehl und über die Arbeiten bei Kembs befinden sich auf Seite 11 (Strecke Basel-Strassburg, aussergewöhnliche Bauten).

## 3. Nachprüfung des Gleichwertigen Wasserstandes 1923.

Die Zentral-Kommission beschloss, die Nachprüfung des im Jahre 1923 festgestellten Gleichwertigen Wasserstandes vorzunehmen, und beauftragte zu diesem Zweck einen technischen Ausschuss unter dem Vorsitz des Herrn Schlingemann, Bevollmächtigten der Nieder-

lande, damit, diese Frage zu untersuchen und der Kommission einen Bericht vorzulegen. Der Ausschuss trat im Laufe des Jahres 1931 zusammen und stellte seinen Arbeitsplan auf. Die Untersuchungen nehmen hiernach unter Mitwirkung der Preussischen Landesanstalt für Gewässerkunde ihren Fortgang.

### Rechtsangelegenheiten.

Vor die Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt gebrachte Berufungen.

Die Zentral-Kommission wurde in ihrer Eigenschaft als zweite und letzte Instanz in den von den Rheinschifffahrtsgerichten abgeurteilten Sachen im Jahre 1931 mit 9 Berufungen in Zivilsachen befasst. Im Jahre 1930 waren 10 Berufungen in Zivil- und 4 in Strafsachen bei ihr anhängig gemacht worden.

### Wirtschaftliches.

#### a) Zollordnung für den Rheinseitenkanal (Strecke Hünigen - Kembs).

Unter Vorbehalt aller grundsätzlichen Fragen nahm die Kommission eine Note der französischen Delegation über diese Ordnung zur Kenntnis. Die Verordnung, die die in dieser Note vorgesehenen Massnahmen zur Anwendung bringt, sowie die gegebenenfalls zwischen den Zollverwaltungen zu treffenden Abmachungen sollen der Kommission möglichst bald zur Kenntnis gebracht werden.

#### b) Abgaben für Radioapparate an Bord der Rheinfahrzeuge.

Hierüber entspann sich im Verlaufe der zweiten Tagung des Jahres 1931 ein Meinungsaustausch. Er soll auf der nächsten Tagung fortgeführt werden.

### Privat- und Sozialrecht.

Es wurde beschlossen, dass der Ausschuss für Binnenschifffahrtsrecht im Laufe des Jahres 1932 unter dem Vorsitz des Herrn Rossetti zusammentreten solle, um folgende Fragen zu untersuchen:

1. Bergung und Hilfeleistung,
2. Vorläufige Beschlagnahme,
3. Regelung der örtlichen Zuständigkeit in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten bei Schiffszusammenstößen.

(Siehe ferner oben: Beziehungen zu anderen internationalen Körperschaften.)

### Beschwerden.

Die Untersuchung der Beschwerde wegen sozialer Fragen (Kranken-, Unfall- und andere Versicherungen), die in den vorigen Tätigkeitsberichten erwähnt waren, wurde in Erwartung der weiteren Arbeiten des obenerwähnten gemischten Ausschusses zurückgestellt.



Im Laufe des Jahres wurde die Kommission nur mit einer neuen Beschwerde in Bezug auf § 23 a der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung befasst, der verbietet, dass Fahrzeuge mit mehr als 50 Tonnen Tragfähigkeit sich bei Düsseldorf mit dem Strome treiben lassen. Diese Beschwerde wurde für unbegründet erachtet.

**Innere Angelegenheiten.**

Der Haushaltplan für 1932 wurde auf 825.000 französische Franken festgesetzt.

**Verschiedenes.**

Der « Lloyd Anversois » wurde als Veröffentlichungsblatt der Zentral-Kommission zugelassen.

Die Zentral-Kommission war durch zwei ihrer Mitglieder auf dem XV. Schiffahrtskongress vertreten.

**Wirtschaftliches.**

Unter Vorbehalt aller grundsätzlichen Fragen nahm die Kommission eine Note der französischen Delegation über diese Ordnung zur Kenntnis. Die Verordnung, die in dieser Note vorgesehenen Massnahmen zur Anwendung bringt, sowie die gegenseitige zwischen den Kollisionsverordnungen zu treffenden Abmachungen sollen der Kommission möglichst bald zur Kenntnis gebracht werden.

Hierüber entspann sich im Verlaufe der zweiten Tagung des Jahres 1931 ein Meinungs- austausch. Es soll auf der nächsten Tagung fortgeführt werden.

**Abgaben für Radioparate an Bord der Rheinschiffe.**

Es wurde beschlossen, dass der Ausschuss für Binnenschiffahrtrecht im Laufe des Jahres 1932 zur gütlichen Verständigung mit der französischen Delegation eine Studie über die folgenden Fragen zu unternehmen:

- 1. Befugung und Hilfeleistung.
- 2. Vorläufige Beschlüsse.
- 3. Regelung der örtlichen Zuständigkeit in bürgerlichen Rechtssachen bei Schiffszusammenstößen.

(Siehe ferner oben: Beziehungen zu anderen internationalen Körperschaften.)

**Privat- und Sozialrecht.**

Die Untersuchung der Beschwerde wegen sozialer Fragen (Kranken-, Unfall- und andere Versicherungen), die in den vorigen Tätigkeitsberichten erwähnt waren, wurde in Erwartung der weiteren Arbeiten des oben erwähnten gemischten Ausschusses zurückgestellt.

**Beschwerden.**

Die Untersuchung der Beschwerde wegen sozialer Fragen (Kranken-, Unfall- und andere Versicherungen), die in den vorigen Tätigkeitsberichten erwähnt waren, wurde in Erwartung der weiteren Arbeiten des oben erwähnten gemischten Ausschusses zurückgestellt.

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

Die Zusammensetzung dieser Stellen in der Schweiz, in Frankreich, in Deutschland, in den Niederlanden und in Belgien befindet sich im Jahresbericht 1930 auf Seite 106.

In 1931 haben folgende Änderungen stattgefunden: In Bayern ist der Regierungsoberbaurat **Bundschuh** vom Strassen- und Flussbauamt Speyer durch den Regierungsoberbaurat **Ratz** ersetzt worden.

In den Niederlanden ist der Hoofdingenieur **Dr. Lely** im Arrondissement Nijmegen durch den Hoofdingenieur **des Tombe** und der Hoofdingenieur **Krayenhoff van de Leur** im Arrondissement Dordrecht durch den Hoofdingenieur **Wolterbeek** ersetzt worden.

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

(Beilage auf Seite 56)

An der Rheinschiffahrtsakte sind keine Änderungen vorgenommen worden.

Was die gemeinsamen Verordnungen anlangt, hat die Zentral-Kommission auf ihrer ersten Tagung die Bestimmungen über die Schiffahrt bei Nacht, § 21 Ziffer 8 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung (Zulassung von Ausnahmen von dem Verbot der Anwendung von Scheinwerfern) auf 5 Jahre, ab 1. August 1931, verlängert; ebenso wurde § 23 Ziffer 2 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung (Verhalten in Fällen des Festfahrens, Versinkens oder der Manövrierunfähigkeit) abgeändert, und in Ziffer 4 desselben Paragraphen wurde eine Änderung im deutschen Text vorgenommen, um diesen Text mit dem französischen in Einklang zu bringen. Bei ihrer zweiten Tagung hat die Kommission einzelne Paragraphen mit Rücksicht auf die Schiffahrt auf dem Kemsener Abschnitt geändert; § 22 Ziffer 1 und § 32 Ziffer 2 sind umgeändert worden, § 27 wurde durch eine Ziffer 7 ergänzt, und ausserdem wurden die §§ 26 a und 26 b hinzugefügt; § 41 über die Wahrschauen ist ebenfalls umgeändert worden. Schliesslich ist noch eine kleine Umänderung in § 12 der Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe vorgenommen worden. (Der vollständige Text dieser Änderungen und Ergänzungen ist in der Beilage auf Seite 56 aufgenommen worden.)

Über die Landesgesetze, Verordnungen und Bekanntmachungen der Landesbehörden ist nichts Besonderes zu berichten. (Siehe Beilage auf Seite 61).