

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

I. Amtliches

[urn:nbn:de:bsz:31-257756](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-257756)

I. Amtliches.

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

Verwaltungsangelegenheiten.

Zentral-Kommission:

a) Zusammensetzung:

Der verstorbene deutsche Bevollmächtigte, Exz. Peters, wurde für die Dauer der Tagungen vom Juli und vom November durch Herrn Ministerialrat Baur ersetzt. Nachdem Herr Brunet auf seinen Antrag hin von seinen Amtspflichten entbunden worden war, wurde Herr Wøestyn, Direktor im Ministerium der Öffentlichen Arbeiten, zum belgischen Bevollmächtigten ernannt. Sir John Baldwin wurde nach Erreichung der Altersgrenze durch Herrn D. W. Keane ersetzt. Schliesslich trat Herr Bruins zurück und wurde im Laufe des Jahres nicht ersetzt. Demgemäss setzte sich die Zentralkommission am Schlusse des Jahres 1933 wie folgt zusammen:

Präsident : Herr Jean Gout,

Bevollmächtigte :

REICH UND DEUTSCHE

UFERSTAATEN : die Herren Seeliger (vertrat insbesondere Hessen),
Baur (vertrat insbesondere Preussen),
Fuchs (vertrat insbesondere Baden),
Greuling (vertrat insbesondere Bayern),

Stellv. Bevollmächtigter : Herr Ickes;

BELGIEN : die Herren de Ruelle,

Wøestyn;

FRANKREICH : die Herren Albert Mahieu,

Silvain Dreyfus,

Basdevant,

Herrenschmidt;

GROSSBRITANNIEN : Herr Keane;

ITALIEN : die Herren Graf A. Martin-Franklin,

Sinigaglia;

NIEDERLANDE : die Herren Kröller,
Schlingemann;

SCHWEIZ : die Herren Herold,
J. Vallotton.

Das Sekretariat setzte sich Ende 1933 wie folgt zusammen :

Generalsekretär : Herr Hostie (Belgier),

Hilfsgeneralsekretär Herr Charguéraud Hartmann (Franzose),

Mitglieder des Sekretariats : die Herren de l'Espinasse (Niederländer),
Schwarzenberger (Deutscher).

Sekretär-Archivist : Herr Walther (Schweizer).

Schiffahrtsinspektoren sind :

für den Schweizer Abschnitt: Herr Moor, Kantonsingenieur in Basel,

für den Abschnitt I A (von der französisch-
schweizerischen Grenze bis zur Lauter-
mündung) :

Herr Callet, Ingénieur des Ponts et Chaussées in
Strassburg,

für den Abschnitt I B rechtes Ufer : vom
bad. km 182,070 (gegenüber der Lauter-
mündung) bis zur badisch-hessischen
Grenze :

Herr Baer, Oberregierungsbaurat in Mannheim,

für den Abschnitt II linkes Ufer : von der
Lautermündung bis zur Nahemündung,
rechtes Ufer : von der badisch-hessi-
schen Grenze bis preuss. km 27,4 unter-
halb Rüdesheim :

Herr Häusel, Oberbaurat in Mainz,

für den Abschnitt III von der Nahe-
mündung bis zur deutsch-niederlän-
dischen Grenze :

Herr Gelinsky, Oberregierungs- und -baurat in
Koblenz,

für den Abschnitt IV niederländische Ge-
wässer :

Jonkheer Dittlinger, im Haag.

b) Tagungen der Kommission und der Ausschüsse :

Die Zentral-Kommission hielt im Laufe des Jahres 1933 ausser den beiden im April und im November abgehaltenen ordentlichen Tagungen eine ausserordentliche Tagung im Juli ab.

Mannheimer Akte :

Die Mannheimer Akte erfuhr im Jahre 1933 keine Änderungen.

Die Verhandlungen zur Revision der Mannheimer Akte wurden im Laufe des Jahres 1933 innerhalb der Zentral-Kommission nicht wieder aufgenommen, da verschiedene Delegationen

erklärt hatten, dass die Nachprüfung auf Grund der von der Kommission ausgearbeiteten Texte erster Lesung wahrscheinlich erst im Laufe des folgenden Jahres beendet sein würde.

Gemeinsame Verordnungen.

Im Jahre 1933 wurden zwei Abänderungen der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung, die eine bei § 5 Ziffer 5, die andere bei § 5 Ziffer 11, sowie drei Abänderungen der Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe (§ 7, neuer § 9 b und Anlage C) vorgenommen. (Siehe unter «Nautisches».)

Jahresbericht der Kommission.

Der Jahresbericht der Kommission für das Jahr 1932 wurde unter Aufsicht des ständigen Ausschusses, der aus den Herren Ickes als Vorsitzendem, Herrenschmidt und Schlingemann als Mitgliedern besteht, ausgearbeitet und gegen Schluss des Jahres 1933 fertiggestellt.

Tagungen und Zusammenkünfte, auf denen die Kommission vertreten war:

Die Kommission war auf der XVIII. Tagung des Beratenden Fachausschusses des Völkerbundes für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr sowie auf der dieser vorangegangenen Zusammenkunft des Ständigen Ausschusses für Binnenschiffahrt vertreten.

Sie war ferner auf der Sachverständigenkonferenz vertreten, die auf Veranlassung der Regierung der Niederlande im Haag zur Ausarbeitung des Entwurfs einer zwischenstaatlichen Regelung der Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstrassen abgehalten wurde.

Sie war schliesslich auf der 27. Generalversammlung des Vereins für die Schifffahrt auf dem Oberrhein in Basel vertreten.

Technisches.

Strassenbrücke bei Neuwied.

Im Laufe des Jahres 1927 war der Zentral-Kommission der Plan für eine Strassenbrücke unterbreitet worden, der von der Gemeinde Neuwied ausgearbeitet war und nur vorläufigen Charakter trug; sie hatte beschlossen, die Entscheidung über diesen Entwurf in seiner Gesamtheit bis zum Eintreffen näherer Unterlagen zurückzustellen. Die deutsche Delegation hatte erklärt, dass dieser Entwurf im Augenblick nicht weiter verfolgt werden sollte (siehe Tätigkeitsbericht für 1927).

Ein von den Dienststellen der Stadt Neuwied umgearbeiteter und von der deutschen Regierung genehmigter Entwurf wurde der Zentral-Kommission im Laufe des Jahres 1933 mit dem Bemerkung unterbreitet, dass den von der Zentral-Kommission früher geäusserten Wünschen Rechnung getragen worden sei.

Der Entwurf wurde von dem Brückenausschuss unter dem Vorsitz des Herrn Herold geprüft. Dieser Ausschuss stellte fest, dass der neue Entwurf, demzufolge die Brückenstelle 200 m oberhalb der früher vorgesehenen Stelle verlegt wird, insbesondere den Vorzug aufweist, dass kein Pfeiler im Strome selbst errichtet werden muss, und dass die Mittelpfeiler, die auf einer Insel errichtet werden sollen, die Sicht in keiner Weise beeinträchtigen. Die Kom-

mission äusserte im übrigen keinerlei Bedenken gegen die im Interesse der Schifffahrt für die Dauer der Bauarbeiten vorgesehenen Bestimmungen.

Die Zentral-Kommission trat den Schlussfolgerungen des Ausschusses bei und stellte fest, dass gegen den unterbreiteten Entwurf vom Standpunkte der Schifffahrt und der Flösserei keine Bedenken bestehen, und dass die vorerwähnten Bestimmungen als angemessen erachtet werden.

Strassenbrücken bei Krefeld und bei Duisburg.

Die Zentral-Kommission wurde von der deutschen Delegation mit zwei Entwürfen für den Bau von Brücken befasst, von denen die erste zwischen Krefeld-Uerdingen und Mündelheim, die zweite zwischen Duisburg-Hochfeld und Rheinhausen errichtet werden soll. Die Entwürfe sind durch den ständig zunehmenden Strassenverkehr in dem der Ruhr benachbarten Industriegebiet begründet.

Der Brückenausschuss wies in seinem Bericht darauf hin, dass der Bau dieser Brücken durch den Fortfall zweier Fährten eine erfreuliche Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse bedeuten würde. Bezüglich der ersten dieser beiden Brücken, die nach dem Entwurf in der Nähe der Einfahrt zum Uerdinger Hafen errichtet werden soll, war der Ausschuss der Meinung, dass die beiden in Aussicht genommenen Pfeiler die Schifffahrt nicht beeinträchtigen würden, da der rechte Pfeiler unter Beachtung der Sichtverhältnisse einen reichlich genügenden Durchlass gewährt, und da der linke Pfeiler auf dem Kopf der verlängerten rechten Mole der Einfahrt zum Uerdinger Hafen ruhen soll. Der Zugang zu diesem Hafen wird sogar erleichtert.

Für die Brücke zwischen Duisburg-Hochfeld und Rheinhausen ist ein einziger Pfeiler vorgesehen, während die ein wenig weiter oberhalb gelegene Eisenbahnbrücke deren zwei besitzt. Der Ausschuss erklärte, sich davon überzeugt zu haben, dass sich aus dieser Anordnung keinerlei Störungen für die Schifffahrt ergäben.

Der Ansicht des Brückenausschusses folgend, stellte die Zentral-Kommission fest, dass gegen die beiden Entwürfe vom Standpunkte der Schifffahrt und der Flösserei keine Bedenken bestehen, und sie erachtete die von der deutschen Regierung im Interesse der Schifffahrt während der Ausführung der Arbeiten in Aussicht genommenen Massnahmen als angemessen.

Brücken bei Strassburg-Kehl und bei Hünningen.

Die Kommission nahm auf ihren Tagungen vom April und vom November von dem Stand der Unterhandlungen über die Hebung der Strassburg-Kehler Brücken sowie die Hebung oder gegebenenfalls Beseitigung der Hünninger Brücke Kenntnis.

Ausbau des Rheins zwischen Basel und Strassburg.

Siehe unter Technisches Strecke Basel—Strassburg, Seite 11.

Rheinstrombefahrung 1934.

Die Zentral-Kommission beschloss, im Laufe des Jahres 1934 eine Strombefahrung auf der Strecke Köln—Mannheim zu veranstalten.

Auf dem Rhein und in den Häfen im Laufe des Jahres 1932 ausgeführte Arbeiten.

Wie früher wurden der Kommission Übersichten mit Angabe der auf dem Rhein und in

den Häfen ausgeführten Arbeiten mitgeteilt. Diese Mitteilungen werden im Jahresbericht wiedergegeben.

Genehmigung von Arbeiten, die in den die Grenze zwischen Deutschland und Frankreich bildenden Abschnitten im Laufe des Jahres 1933 ausgeführt wurden.

In Anwendung des Artikels 359 des Vertrags von Versailles genehmigte die Zentral-Kommission einerseits den von der französischen Delegation vorgelegten Entwurf zweier in der Gegend der südlichen Zugangsschleuse des Strassburger Hafens in den Rhein mündenden Kanäle und andererseits den von der deutschen Delegation eingebrachten Entwurf zur Abflachung der steilen Uferböschungen am rechten Rheinufer im Abschnitt zwischen Kehl und Greffern.

Nautisches.

Gegenüberstellung und Sammlung der für die Binnenschifffahrt geltenden europäischen Verordnungen:

Der Ständige Ausschuss für Binnenschifffahrt des Beratenden Fachausschusses des Völkerbundes für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr beschloss auf Vorschlag des belgischen Mitgliedes auf seiner XVIII. Tagung, an die beteiligten europäischen Regierungen ein Rundschreiben zu richten, um genauere Aufschlüsse über die Auffassung dieser Regierungen über die Möglichkeit und Zweckmässigkeit einer Gegenüberstellung und einer systematischen Sammlung der die Binnenschifffahrt betreffenden Verordnungen zu erlangen. Ohne den Umfang dieses Vorhabens endgültig zu begrenzen, war der Beratende Fachausschuss für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr der Meinung, für den Augenblick sollten nur diejenigen Bestimmungen ins Auge gefasst werden, deren Vereinheitlichung besonders wünschenswert ist, d. h. die technischen Regeln betreffend die Schifffahrt und ihre Ausübung.

Neufassung der Polizeivorschriften:

Die Zentral-Kommission beschloss, eine allgemeine Neufassung der Rheinschiffahrts-Polizeivorschriften in Angriff zu nehmen. Die Prüfung einzelner Teilabänderungsvorschläge, die keinen besonderen Dringlichkeitscharakter tragen, wurde vertagt und soll im Verlaufe dieser allgemeinen Neufassung wieder aufgenommen werden.

Es ist in Aussicht genommen, auch eine allgemeine Neufassung der Vorschriften für die Untersuchung der Rheinschiffe vorzunehmen.

Rheinschiffahrts - Polizeivorschriften — Nebeneinander gekuppelte Fahrzeuge (§ 5 Ziffer 5) und Flagge der Polizeifahrzeuge (§ 5 Ziffer 11):

Siehe unter Abänderungen der gemeinsamen Verordnungen, Seite 10.

Bestimmungen über die Beförderung ätzender und giftiger Stoffe auf dem Rhein — Vorschriften über die Beförderung von Siliziumlegierungen (§ 2 Ziffer IV):

Da die im Laufe der letzten Jahre namentlich im Hafen Rotterdam gemachten Erfahrungen die Änderung der Bedingungen für die Beförderung von Siliziumlegierungen wünschenswert

erscheinen liessen, schlug die niederländische Delegation der Zentral-Kommission vor, den § 2 Ziffer IV der obengenannten Bestimmungen abzuändern. Die Prüfung dieses Vorschlages wurde einem Fachausschusse unter dem Vorsitze des Herrn Schlingemann übertragen.

Mindestbemannung der Rheinschiffe:

Die Kommission nahm auf ihrer ersten Tagung die im Jahre 1932 genehmigten Abweichungen von der vorgeschriebenen Mindestbemannung der Rheinschiffe zur Kenntnis.

Wirtschaftliches.

Massnahmen zur Behebung der Notlage in der Rheinschifffahrt:

Die Kommission prüfte im Laufe einer im Monat Juli 1933 abgehaltenen ausserordentlichen Tagung und auf ihrer ordentlichen Tagung vom November 1933 Massnahmen für die Behebung der Notlage der Rheinschifffahrt.

Sie wurde mit einem von der deutschen Delegation ausgehenden Entwurfe befasst, der in Anlehnung an die von einer grossen Anzahl von Reedereien und Partikulierschiffen entwickelten Pläne eine Milderung der Notlage in der allgemeinen Herabsetzung der höchsten zulässigen Beladung der Rheinschiffe suchte. Im Laufe ihrer Julitagung unterbereitete ihr die niederländische Delegation Abänderungsanträge, die das gleiche Ziel bezweckten und von denselben Gedanken ausgingen.

Auf Grund dieser Texte arbeitete die Kommission den Entwurf eines Abeeichungs-Übereinkommens aus, der den Regierungen unterbreitet wurde.

Im Verlaufe ihrer Arbeiten sah sich die Kommission veranlasst, einen Beschluss zu fassen, der die Aufmerksamkeit der Regierungen ernstlichst auf die Notwendigkeit hinlenkte, einzelne Eisenbahntarife abzuändern, um zu verhüten, dass die Abeeichungsmassnahmen eine Verschlimmerung der Notlage der Schifffahrt zur Wirkung hätten.

In Verfolg der von den Regierungen vorgebrachten Bemerkungen überarbeitete die Kommission ihren Entwurf im Monat November. Da ein vollständiges Einvernehmen über einen verbesserten Wortlaut nicht herbeigeführt werden konnte, behielten einzelne Delegationen sich vor, ihren Regierungen darüber zu berichten.

Auf der Novembertagung legten die belgische, die britische, die französische, die italienische, die niederländische und die Schweizer Delegation in der Meinung, dass die Abeeichung sämtliche an der Rheinschifffahrt Beteiligten angehe, dar, dass das Ausmass dieser Abeeichung durch einen Ausschuss festgesetzt werden sollte, der seinen Sitz in Köln hat und aus sieben Mitgliedern besteht, die je einer von jedem der in der Kommission vertretenen Staaten ernannt werden.

Der abgeänderte Wortlaut war in diesem Sinne abgefasst.

Die deutsche Regierung hatte vorgeschlagen, die Entscheidung in Sachen der Abeeichung einem Ausschusse zu übertragen, der aus vier Vertretern für Deutschland, vier für die Niederlande, zwei für Belgien, zwei für Frankreich und einem für die Schweiz besteht und seinen Sitz in Duisburg hat. Sie erklärte in einer Mitteilung ihrer Delegation vom 8. Januar 1934, dass sie einem Entwurfe nicht beitreten könnte, der ihrer Ansicht nach der Kommission die Ausübung von Befugnissen auf Gebieten zuspricht, die der Zuständigkeit der Uferstaaten unterliegen.

Die Delegationen der anderen vertretenen Staaten blieben bei ihrer Meinung, dass der Entwurf des Übereinkommens den Rahmen der Befugnisse der Kommission nicht erweiterte. Unter diesen Umständen stellte die Kommission auf ihrer ordentlichen Tagung vom April 1934 fest, dass dem Entwurf, den sie ausgearbeitet hatte, keinerlei Folge gegeben werden kann.

Meldestellen:

Eine Speditionsfirma wandte sich an die Zentral-Kommission und teilte ihr mit, dass kürzlich Meldestellen eingerichtet worden wären, die in der Schifffahrt auf dem Rhein sowie in der Rhein-See-Schifffahrt Anwendung fänden, und in denen deutsche und niederländische Partikulierschiffer vertreten seien; es wären Bestrebungen im Gange, die Einrichtung dieser Stellen noch weiter auszubauen.

Die Antragsteller legten der Zentral-Kommission dar, dass diese Regelung in ihrer jetzigen Form für die freien Spediteure eine schwere Behinderung ihres Geschäftsverkehrs bedeute, und sie warfen die Frage auf, ob die genannte Einrichtung mit Artikel 1 der Mannheimer Akte vereinbar wäre.

Da die deutsche Delegation erklärte, dass die fraglichen Meldestellen ausschliesslich privat und von jedem Einwirken seitens der Regierung wie von jeder Überwachung durch die öffentlichen Gewalten unabhängig sind, nahm die Zentral-Kommission diese Aufklärungen zur Kenntnis und war der Meinung, dass die von den Partikulierschifferverbänden ins Leben gerufenen Meldestellen keinen Verstoß gegen Artikel 1 der Mannheimer Akte darstellen, da die Schiffer nicht gezwungen sind, sich dieser Stellen zu bedienen.

Vereinheitlichung der Verkehrsstatistiken:

Auf seiner XVII. Tagung hatte der Beratende Fachausschuss für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr beschlossen, den beteiligten Regierungen den Bericht des Ausschusses für die Vereinheitlichung der Verkehrsstatistiken mit der Bitte zu übermitteln, diesen Bericht einer Prüfung unterziehen zu wollen.

Auf seiner XVIII. Tagung nahm er von den eingegangenen Antworten Kenntnis und beriet über die Schlussfolgerungen, die aus dieser Umfrage gezogen werden sollten. Angesichts der von der Mehrzahl der Regierungen zum Ausdruck gebrachten Einwendungen verschiedener Art beschloss er schliesslich, die Prüfung der Frage, welche Folgen den Vorarbeiten zur Vereinheitlichung der Verkehrsstatistiken zu geben sind, auf gelegendere Zeit zu vertagen.

Soziale Fragen.

Sachverständigenausschuss zur Prüfung der Arbeitsbedingungen auf den hauptsächlichlichen Binnenschiffahrtsnetzen Europas:

Siehe unter Arbeitsfragen, Seite 26.

Rechtliche Fragen.

Siehe unter Juristisches, Seite 47.

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

Die im Jahresbericht 1930 auf Seite 106 aufgestellte Zusammensetzung dieser Amtsstellen in der Schweiz, in Frankreich, in Deutschland, in den Niederlanden und in Belgien ist mit den in 1931, 1932 und 1933 erfolgten Änderungen aufs neue auf S. 50 wiedergegeben.

Im Jahre 1933 haben folgende Änderungen stattgefunden :

In der Schweiz ist der Vorsteher der Kantonalen Rheinschiffahrts-Direction, Herr Regierungsrat Miescher, durch Herrn Regierungsrat Wenk ersetzt worden.

In Baden ist der Präsident der Wasser- und Strassenbaudirektion in Karlsruhe, Herr Ministerialdirektor Dr. ing. Fuchs, am 1. November 1933 in den Ruhestand getreten. Die Wasser- und Strassenbaudirektion wurde zu gleicher Zeit aufgehoben und ihre Geschäfte einzelnen Abteilungen des Badischen Finanz- und Wirtschaftsministeriums in Karlsruhe übertragen. Zum Leiter der Abteilung für Wasser- und Strassenbau wurde Herr Ministerialrat Spiess ernannt.

In Bayern wurde der Wasserstrassenreferent Oberregierungsrat von Moro durch Oberregierungsrat Ertl ersetzt.

In den Niederlanden ist die Organisation der technischen Behörde wie folgt geändert worden :

Oberbehörde : Direktion « Bovenrivieren »

Hoofdingenieur-Directeur : ir. J. F. Schönfeld, Arnhem.

eingeteilt in drei Bezirke :

a) Arrondissement « Waal » (Boven-Rijn und Waal km 0—94.500)

Hoofdingenieur : ir. M. B. W. des Tombe, Arnhem.

b) Arrondissement « Dordrecht » (Merwede und Noord km 94.500—115.370)

Hoofdingenieur : ir. C. Wolterbeek, Dordrecht.

c) Arrondissement « Rijn en Ijssel » (Pannerdensch-Kanaal, Neder-Rijn und Lek km 9.410—131.180)

Ingenieur : ir. E. M. H. Schaank, Arnhem.

In Belgien ist mit der Erteilung der Schifferpatente der Ausschuss zur Erteilung der Rheinschifferpatente in Antwerpen und mit der Erteilung von Schiffsattesten und der Untersuchung der Schiffe der Ausschuss zur Untersuchung der Rheinschiffe in Antwerpen beauftragt worden ; beide Ausschüsse gehören zum Ministerium der öffentlichen Arbeiten — Schifffahrtsabteilung.

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

An der Rheinschiffahrtsakte sind keine Änderungen vorgenommen worden.

Was die gemeinsamen Verordnungen anbelangt, so sind § 5 Ziffer 5 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung ergänzt und § 5 Ziffer 11 abgeändert worden.

Bei der ersten Änderung handelt es sich um die Frage, dass mehr als 2 Schiffe nur in Notfällen nebeneinandergekuppelt fahren dürfen. Seit einigen Jahren führt nämlich eine grosse Anzahl von Kanalkähnen der auf dem Rhein-Rhône-Kanal verwendeten Bauart die Reise von Basel nach Strassburg auf dem Rhein aus. Da drei Schiffe dieser Bauart nebeneinandergereiht nur eine Breite von weniger als 16 m erreichen, die demgemäss geringer ist als die Breite, die zwei nebeneinandergekuppelte Rheinkähne besitzen können, schienen keine Bedenken dagegen zu bestehen, zu gestatten, dass drei dieser Kanalkähne nebeneinandergekuppelt werden. Mit Rücksicht auf den Beschluss, die Polizeiordnung einer allgemeinen Neufassung zu unterziehen, wurde die Änderung im Augenblick nur oberhalb von Strassburg für anwendbar erklärt.

Da das an sich zugelassene Treiben der Schiffe für den Verkehr der anderen Schiffe wie auch bei der Durchfahrt durch die Schiffbrücken nicht unbedenklich ist, wurde die Abänderung des § 5 Ziffer 5 nur für den Fall vorgesehen, dass eines von den nebeneinandergekuppelten Fahrzeugen mit eigener Triebkraft von genügender Stärke versehen ist oder die Fahrzeuge geschleppt werden.

Demgemäss wurde § 5 Ziffer 5 durch folgenden Absatz ergänzt :

« Auf der Strecke oberhalb Strassburg können drei Fahrzeuge nebeneinandergekuppelt fahren, wenn die Gesamtbreite der nebeneinandergekuppelten Fahrzeuge 16 m nicht übersteigt, und wenn mindestens eines der Fahrzeuge mit eigener Triebkraft von genügender Stärke versehen ist oder die Fahrzeuge geschleppt werden. »

Bei der zweiten Abänderung handelt es sich um die Farben der Flagge der Polizei-Fahrzeuge im Gebiet des Deutschen Reiches, die nicht mehr, wie bisher, schwarz-rot-gold sondern schwarz-weiss-rot sind. Der zweite Satz des § 5 Ziffer 11 hat demgemäss folgende Fassung erhalten :

« Dies hat zu geschehen, wenn auf dem Schiffe des Aufsichtsbeamten bei Tag eine Flagge gezeigt wird, die im französischen Staatsgebiet aus dreieckigen blau-weiss-roten, im Gebiet des Deutschen Reiches aus dreieckigen schwarz-weiss-roten, im niederländischen Staatsgebiet aus dreieckigen rot-weiss-blauen Feldern besteht, und bei Nacht am Steuerbord eine nach vorn sichtbare Laterne mit rotem Licht hin- und hergeschwenkt wird. »

Die erste Abänderung ist am 1. August 1933, die zweite am 1. Januar 1934 in Kraft getreten. Ferner ist eine Änderung an der Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe vorgenommen worden, und zwar sind Artikel 7 und die Anlage C (Vordruck des Zeugnisses) abgeändert und ein § 9 b eingefügt worden.

Auf Anregung des französischen Bevollmächtigten wurde nämlich beschlossen, zur Vereinfachung der Tätigkeit der Untersuchungskommissionen dem Ermessen der Kommissionen zu über-

lassen, von der Untersuchung des Baues und der Ausrüstung der Schiffe, die ein von einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft herrührendes Zeugnis besitzen, abzusehen.

Demgemäss wurden folgende Änderungen vorgenommen :

A. — Der erste Satz des § 7 der Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe erhält folgende Fassung :

« Ist in Anwendung der §§ 6 und 9, 9 b oder 12 das Schiff zur Befahrung der Rhein-
strecke, für die es bestimmt ist, für tauglich befunden, so hat die Kommission die höchst-
zulässige Einsenkungstiefe für das Schiff in beladenem Zustande festzusetzen und durch
eiserne Klammern von 30 cm Länge und 40 cm Höhe zu bezeichnen. »

B. — Folgender § 9 b wird eingefügt :

« Die Kommission kann davon Abstand nehmen, eine Untersuchung des Baues und
eine Feststellung der Ausrüstung des Schiffes (§§ 6 und 9) vorzunehmen, falls das Schiff
ein Zeugnis einer von sämtlichen Uferstaaten anerkannten Klassifikationsgesellschaft besitzt,
das der Kommission die Gewähr bietet, dass das Schiff die in den genannten Paragraphen
festgesetzten Bedingungen erfüllt. »

C. — Der Anfang der zweiten Seite der Anlage C erhält folgende Fassung :

« Das vorseits beschriebene Schiff ist von der unterzeichneten Schiffsuntersuchungs-
kommission in allen Teilen und Zubehörungen untersucht, in ihr Schiffsverzeichnis
vom, ist in das Schiffsverzeichnis der Untersuchungskommission unter
Nr. eingetragen, » (der Rest bleibt unverändert).

Diese Änderungen sind am 1. August 1933 in Kraft getreten.

Über die Landesgesetze, Verordnungen und Bekanntmachungen der
Landesbehörden ist nichts Besonderes zu berichten. (Siehe Beilage auf Seite 52)