

Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 16 (1924)

Heft: 10

Rubrik: Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

No. 10 vom 25. Oktober 1924

Das Büro der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt hat es für angebracht gehalten, die Lage des Schiffahrtswesens in den besetzten Gebieten erneut einer Prüfung zu unterziehen. Diese Prüfung fand in Koblenz gelegentlich der Reise des Präsidenten der Zentralkommission, in einer Sitzung des Verkehrsausschusses der Hohen Kommission statt. Das Ergebnis erhellt aus nachstehendem Bericht des genannten Büros, der als Fortsetzung desjenigen der Generalsekretäre vom 3. März d. J. gelten kann.

Die Kontrolle der Interalliierten Rheinlandkommission.

Die Lage wurde auf der letzten Tagung der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt kurz mit den Worten zusammengefasst:

„Der Präsident stellt fest, daß das Visieren des Manifestes vor der Abfahrt des Schiffes nicht mehr gefordert wird, daß die Hinterlegung desselben nach der Abfahrt erfolgen kann, daß es jedoch von Interesse sein kann, wenn das Manifest, so oft es sich ermöglichen läßt, vor der Abfahrt hinterlegt wird. Eine Bescheinigung über die Hinterlegung des Manifestes wird den Interessenten ausgestellt, damit dieselben gegebenenfalls den Nachweis erbringen können, daß sie die vorschrittmäßigen Formalitäten erfüllt haben. Die Ausstellung der Quittung ist jedoch nicht obligatorisch, so daß ein Schiff, welches sein Manifest vor der Abfahrt nicht hinterlegt hat und infolgedessen eine Bescheinigung hierüber an Bord nicht vorweisen kann, deshalb nicht angehalten werden, sondern einfach durch die Kontrollvedetten ausgefragt werden kann, so daß die Schiffahrt nicht gehemmt wird, es sei denn, daß gesetzwidrige Transporte bewerkstelligt werden. Dies lediglich, um der zuständigen Behörde zu erlauben, die Manifeste zu prüfen.

„So ist, nach den soeben abgegebenen Erklärungen, die gegenwärtige Lage, welche in Einklang steht mit den seit 1920 in Kraft befindlichen Verordnungen 17 und 37.“

Der „Verein“ beklagt sich darüber, dass in den Häfen von Karlsruhe, Ludwigshafen, Mannheim, Mainz und Wesseling die Kontrolle immer noch nicht im Sinne der Vereinbarung erfolgte.

Dieselbe Klage ist durch die niederländische Delegation zum Ausdruck gebracht worden, in bezug auf die Häfen von Ludwigshafen, Mainz, Bingen und Uerdingen.

Ausserdem beklagen sich sowohl der „Verein“, wie die niederländische Delegation darüber, dass ein Manifest weiterhin gefordert wird für leere Schiffe, die von Mannheim nach Ludwigshafen fahren.

Schlussfolgerungen. Die vorgebrachten Klagen werden der interalliierten Schiffahrtskommission überwiesen, mit der Bitte darüber zu wachen, dass durch ihre ausführenden Organe die

gegebenen Instruktionen peinlichst beobachtet werden.

Zollverfahren.

1. Transport der inländischen oder inländisch gewordenen Waren innerhalb der besetzten Gebiete.

Herr Carteron schilderte auf der letzten Tagung der Zentralkommission die Lage wie folgt: „Warenverkehr innerhalb der besetzten Gebiete.

„Der leitende Zollausschuss (C. D. D.) hat seinen Organen in Erinnerung gebracht, dass der Warenverkehr innerhalb des besetzten Gebietes frei ist. Am 18. März d. J. ist durch Rundschreiben No. 7458 nochmals ganz besonders darauf hingewiesen worden. Absatz d dieses Rundschreibens lautet:

„Da der Warenverkehr innerhalb der besetzten Gebiete frei ist, so ist die freie Ladung in den Flußhäfen erlaubt, ebenso der freie Warenverkehr zu Schiff von einem zum andern Hafen der besetzten Gebiete. Ganz besonders ist darauf zu achten, daß die Mißhelligkeiten aufhören, die dem leitenden Zollausschuss namentlich aus Duisburg und Mannheim berichtet wurden, wo Ruhrkohlenladungen, so wie leere Schiffe, die von einem in einem andern Hafen der besetzten Gebiete fahren, einer Zollkontrolle unterzogen worden sein sollen.“

Der „Verein“ beschwert sich darüber, dass in fast allen besetzten Häfen die Zollkontrolle über diese Transporte in einer Weise fortgesetzt wird, welche die Schiffahrt behindert, besonders in Form von Ein- und Ausschiffungsgenehmigungen, von Entschädigungsforderungen für Dienstleistungen ausserhalb der reglementarischen Dienststunden in Ausübung dieser missbräuchlichen Kontrolle.

Schlussfolgerung. Der leitende Zollausschuss wird seinen ausführenden Dienststellen in Erinnerung bringen, dass keine vorherige Erlaubnis erforderlich ist für Ein- und Ausladungen inländischer oder inländisch gewordener Waren, dass die Behandlung ausserhalb der Dienststunden erfolgen kann, ohne dass hierfür irgend eine Entschädigung gefordert wird.

Der leitende Zollausschuss ist jedoch der Ansicht, dass eine Aufsicht notwendig ist, um den Schmuggel bei Ein- und Ausladungen zu verhüten, da ja der Rhein an gewissen Stellen die Zollgrenze der besetzten Gebiete bildet.

2. Ein- und Ausfuhrwesen.

a) der „Verein“ beklagt sich darüber, dass es zu lange daure, bis man die Ein- und Ausfuhrerlaubnis bewilligt erhalte.

Herr Carteron erklärt, dass die vom „Verein“ angegebene Dauer von 2 bis 3 Wochen weit über-

trieben sei. Nach den vom Ein- und Ausfuhramt gemachten Feststellungen, sei für die Erteilung einer solchen Bewilligung die normale Frist von 3 bis 4 Tagen eingehalten worden, wenn der Antrag vorschriftsmässig gestellt war.

b) Der „Verein“ verlangt, dass auf das Duplikat der Ein- und Ausfuhrerlaubnis, sowie der Zu- und Ablaufgenehmigung verzichtet werde oder zum mindesten, dass Erleichterungen zu Gunsten angesehener Firmen gewährt werden.

Herr Carteron erklärt, dass jetzt schon bei Einfuhrbewilligungen auf das Duplikat verzichtet wird. Was die anderen Wünsche anbelangt, so erinnert er an die Erleichterungen, die bereits den als zuverlässig bekannten Firmen gewährt wurden und auf der letzten Tagung der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt den Gegenstand folgender Erklärung gebildet haben:

„Exportverkehrswesen. — Es sind Schwierigkeiten entstanden durch eine Vorschrift, laut der die „Doppelschrift der Ausfuhrerlaubnis auf dem Amtswege „an die Ausgangszollstelle gesandt werden mußte, damit „die Uebereinstimmung mit dem Original verglichen werden könne. Der leitende Zollausschuß hat in diesem „Punkt Erleichterungen gewährt, die gemäß Rundschreiben „vom 12. September 1923 folgendermaßen lauten:

„Durch Brief Nr. 2635 vom 2. Juli 1923 hatte das Ein- „und Ausfuhramt beschlossen, daß in Ausnahmefällen das „Duplikat der Ausfuhrgenehmigung in versiegeltem Umschlag dem Inhaber des Originals ausgehändigt werden „könne, zwecks persönlicher Uebergabe an die Zollaussgangsstelle.

„Da diese Erleichterungen nicht genügten, um in allen „Fällen die gemeldeten Schwierigkeiten zu beheben, beschloß das Ein- und Ausfuhramt für Ausfuhrbewilligungen „dieselben durch folgende Maßnahmen zu erweitern:

„Auf ihren Antrag kann eine Firma, deren Zuverlässigkeit genügend bekannt ist, um die Gewißheit zu haben, „daß eine ehrenrührige Handlung seitens derselben ausgeschlossen ist, ermächtigt werden, ihre Ware aus dem „besetzten Gebiet auszuführen gegen einfache Vorlage des „Originals der Ausfuhrerlaubnis, selbst dann, wenn das „Duplikat bei der Ausgangsstelle noch nicht eingegangen „sein sollte. Solche Firmen können ferner ermächtigt werden, ihre Ware durch jede beliebige Ausgangsstelle des „besetzten Gebietes auszuführen, welches auch der Ausgangspunkt sei, der auf der Ausfuhrerlaubnis vermerkt „steht.“

Diese Bestimmungen erlauben die Ausfuhr der Waren durch jede beliebige Ausgangszollstelle und entheben von der Verpflichtung einer Vergleichung des Duplikats mit dem Original der Ausfuhrbewilligung. Zur Erlangung dieser Vergünstigung ist allerdings ein besonderer Antrag durch die Exportfirma erforderlich; es scheint jedoch, dass sehr wenige Firmen ein derartiges Gesuch eingereicht haben. Es ist mithin jeder bedeutenden angesehenen Schiffahrtsgesellschaft die Möglichkeit gegeben, die erwähnten Vorteile auszunutzen.

Herr Carteron erklärt, er hätte den Eindruck gewonnen, dass diese Erleichterungen noch immer

nicht genügend in Interessentenkreisen bekannt seien und er empfiehlt deshalb den Transporteuren, alle ihre Kunden über diese Erleichterungsmöglichkeiten zu unterrichten.

Schlussfolgerungen. 1. Der Verzicht auf das Duplikat der Einfuhr und der Zulaufgenehmigung ist zu Protokoll genommen.

2. Was die Ausfuhr- und die Ablaufgenehmigungen anbelangt, da müssen der „Verein“ und seine Mitglieder sich bemühen, ihre Kunden über die bereits zugestandenen Erleichterungen zu unterrichten, wie solche aus den Erklärungen hervorgehen, die im Laufe der ersten Tagung von 1924 der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt abgegeben und durch diese veröffentlicht wurden (s. Der Rhein vom 10. IV. 1924).

3. Transitverkehr.

a) Die niederländische Delegation macht darauf aufmerksam, dass die Zollbehörde in Emmerich die Anwendbarkeit der Regeln über den Transitverkehr nicht anerkennt bzgl. derjenigen Waren, die aus dem unbesetzten Deutschland über die britische Zone durch die besetzten Gebiete gehen*).

Man befindet sich hier einer irrtümlichen Anwendung der Entscheidung vom 24. November 1923 gegenüber; es sei denn, dass es sich um Waren handelt, deren Herkunft nicht festgestellt werden können (worüber mangels genügender Beweismittel eine Beurteilung nicht möglich ist).

Schlussfolgerung. Der leitende Zollausschuss wird seine untergeordneten Dienststellen daran erinnern, dass die Entscheidung vom 24. November 1923 sich auf alle Waren bezieht, die aus dem unbesetzten Gebiete nach dem Ausland verschickt werden, ohne dass ein Unterschied gemacht wird zwischen Waren, welche die Verkehrswege der britischen Zone nicht benützen und solchen, welche sie benützen, sofern man überhaupt die Herkunft der letzteren feststellen kann.

b) Die niederländische Delegation beschwert sich darüber, dass die Zollbehörden von einer Rhederei verlangt hätten, sie solle „die . . . Verantwortung für den ganzen Transport übernehmen, d. h. auch für denjenigen, der durch die Regiebahn oder andere Verkehrsmittel erfolgt.“

Schlussfolgerung. Der Fall bedarf näherer Erläuterung. Allem Anschein nach liegt hier ein Irrtum vor.

c) Die niederländische Delegation meldet, dass das Zollamt in Emmerich verlangt, „die von Mannheim kommenden Waren müssten plombiert

*) Diese Beobachtung wird bestätigt durch einen Bericht der Handelskammer in Köln (s. weiter unten).

werden, während die Zollbeamten dieses Hafens das Plombieren nicht vornehmen wollen“.

Schlussfolgerung. Die Zollkontrolle erheischt, dass Transitwaren entweder plombiert werden oder unter Aufsicht bleiben. Es bleibt erwünscht, dass die Plombierung erfolge, damit so wenig wie möglich leerer Raum in den Schiffen immobilisiert bleibt.

d) Die niederländische Delegation meldet ferner, dass die erleichterte Niederlage in den Freihäfen der Wiederherstellung harret. Sie sagt, dass man in dieser Beziehung die Aufmerksamkeit ganz besonders auf den Nutzen gelenkt habe, der aus der Benutzung aller früheren Privatniederlagen gezogen werden könnte, sofern es nicht bereits gestattet sei. Es ist dies namentlich der Fall in Duisburg-Ruhrort und in Düsseldorf.

Es wird bemerkt, dass die volle Liste der Freihäfen am Rhein, die auf der Apriltagung 1924 der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt durch die Vertreter der Hohen Interalliierten Kommission in den besetzten Gebieten verlangt wurde, noch nicht geliefert wurde.

Schlussfolgerung. Die Lösung dieser Frage wird erst erfolgen können, wenn die vorgesehene Verstärkung des Personals verwirklicht sein wird.

e) Was speziell den Freihafen von Köln anbelangt, so weist ein Rechenschaftsbericht der dortigen Handelskammer auf die Nachteile des jetzigen Zustandes hin, dessen Nachteile die niederländische Delegation auch hervorhebt.

Die nach Köln bestimmten Schiffe müssen in Düsseldorf halten, die Einfuhrbewilligung für die Waren vorweisen und diese in ausländischer Währung verzollen. Eine eventuelle Rückerstattung ist langwierig und umständlich. Die Folge ist, dass man nicht mehr wie früher, Waren in Zollverwahrung nimmt, auf Niederlage gibt, oder kostenlos weitersendet, falls man sie nicht absetzt. Als Beispiel seien angeführt die Sunlightseife und die englischen Wollstoffe. Die Transporte, wie sie früher von gewissen Freihäfen — Ludwigshafen und Hamburg — bis nach Köln-Freihafen erfolgten, sind heute unmöglich geworden.

Der direkte Verkehr vom Rhein zur See, dessen Endpunkt heute Köln bildet, leidet ganz besonders unter den jetzigen Verhältnissen.

Die Umladung der Waren, von einem Seeschiff, die stromaufwärts befördert werden sollen, muss in Düsseldorf, statt in Köln, erfolgen.

Für Waren, die zollfrei, aber nicht einfuhrfrei und für das unbesetzte Gebiet bestimmt sind, wird der Transitverkehr mit Umladung in Köln von der interalliierten Zollbehörde nicht gestattet.

Die Ausfuhr aus der britischen Zone wird gehemmt durch die Bestimmung, dass diese Verkehrswaren über den andern Waren verladen werden müssen.

Endlich ist die Umladung der aus dem unbesetzten Gebiet kommenden Waren gleichfalls sehr schwierig, da die interalliierte Zollbehörde die deutsche zollamtliche Bestätigung, dass es sich um Transitwaren handle, nicht anerkennt.

Schlussfolgerung. Die Frage der Eröffnung des Freihafens Köln wird geprüft zwischen den britischen Behörden und dem leitenden Zollausschuss einerseits und den Interessenten des Handels und der Schifffahrt andererseits. Es scheint, dass eine Entscheidung in allernächster Zeit zu erwarten sei.

Allgemeines.

a) Der Mangel an Personal wird sowohl vom „Verein“ als auch von der niederländischen Delegation beklagt.

Nach Angabe dieser letzteren soll namentlich in Düsseldorf die Ladung (einschliesslich der freien Waren) jedes zu verzollenden Schiffes, mit dem Manifest übereinstimmend in ein einziges Buch durch einen einzigen Beamten eingetragen werden. Zwei andere Beamte scheinen mit der Ausrechnung der zu entrichtenden Zollgebühren und mit der Ausübung der Kontrolle betraut zu sein. Es ergeben sich daraus ärgerliche Verspätungen. Der Personalmangel macht sich gleichfalls besonders in Duisburg und in Coblenz bemerkbar.

Schlussfolgerung. Die Verstärkung des Personals wird durch den leitenden Zollausschuss geprüft werden.

b) Der „Verein“ beklagt sich ferner über die Nichtinnehaltung der Dienststunden in den Zollämtern, besonders in Duisburg, wo die Bureaus nur von 9.30 bis 11.30 Uhr und von 2.15 bis 4 Uhr geöffnet bleiben.

Ferner wird durch den auferlegten Zwang, Leistungen ausserhalb der Dienststunden zwei Stunden vorher zu beantragen, diese Erleichterung in der Praxis illusorisch gemacht, was die niederländische Delegation gleichfalls hervorhebt.

Der Verein lenkt die Aufmerksamkeit auf die Nachteile, die dadurch entstehen, dass bei der Schleuse von Höchst die Dienststunden des Zollamts nicht mit der Oeffnung der Schleuse in Einklang stehen. Er verlangt ausserdem, dass das dortige Zollamt am Sonntag geöffnet bleibe, wie in Emmerich.

Schlussfolgerung. Der leitende Zollausschuss wird erneut seine Dienstzweige auf die

Notwendigkeit hinweisen, die Innehaltung der vorgeschriebenen Dienststunden peinlichst zu beobachten. Er wird die Möglichkeit prüfen, die Dienstvorschriften der Grenzzollämter auf die Rheinhafenzollämter auszudehnen. Die übrigen Bemängelungen werden gleichfalls einer Prüfung unterzogen.

c) Die niederländische Delegation bemerkt in bezug auf die nichtfreien Häfen, dass früher in Rees, Orsoy, Hamborn, Geisenheim, Remagen, Neuwied, Andernach und Bonn sich Zolldienststellen befanden. Mit Ausnahme von Neuwied sind diese Stellen nicht wiedereröffnet worden. Die niederländischen Interessenten bestehen auf Wiedereröffnung der Ämter in Bonn und Andernach.

Schlussfolgerung. Die Möglichkeit der Wiedereröffnung der Zollämter in den nichtfreien Häfen wird geprüft werden. Die Dienststelle von Orsoy wird am 1. Juli, diejenigen in Bonn und in Andernach werden am 1. August eröffnet.

d) Der „Verein“ berichtet, dass infolge einer engeren Auslegung der Bestimmung, nach der die Verzollung der für Köln bestimmten Waren in Emmerich oder in Duisburg-Ruhrort erfolgen könne, das Zollamt in Emmerich diese Vergünstigung verweigere, wenn es sich um Waren handelt, die für andere Häfen der britischen Zone bestimmt seien, z. B. Leverkusen.

Schlussfolgerung. Das den Häfen von Emmerich und Duisburg-Ruhrort zugebilligte Recht der Verzollung wird durch Rundschreiben des leitenden Zollausschusses auf alle Häfen der britischen Zone ausgedehnt, mit Ausnahme von Köln (s. Rundschreiben vom 3. Juli 1924).

e) Die niederländische Delegation beschwert sich über die Peinlichkeit, mit der die Zollkontrolle ausgeübt wird, ferner über die Meinungsverschiedenheiten, welche zwischen den verschiedenen Hafenzollämtern sich offenbaren.

f) Der „Verein“ und die niederländische Delegation ziehen die Aufmerksamkeit auf die besonders infolge der Zollkontrolle entstehende Behinderung in der schnellen Beförderung der Personen und Waren.

Schlussfolgerung. Die an dieser Frage interessierten Reeder werden eingeladen, sich direkt mit dem leitenden Zollausschuss in Verbindung zu setzen, um die Massnahmen in allen ihren Einzelheiten zu prüfen, welche ergriffen werden könnten zur Erleichterung der Zollkontrolle des von ihnen bewerkstelligten Personen- und Warenverkehrs.

Die Häfen.

a) Der „Verein“ meldet, dass in mehreren

Häfen Lade- und Abladematerial, sowie Lagerräume von der militärischen Behörde, teilweise zu militärischen, teilweise zu anderen Zwecken, requiriert worden sind. Diese Requisitionen vermindern beträchtlich die Erleichterungen, deren sich der Verkehr früher erfreuen konnte. Er behält sich vor, nachträglich bestimmte Einzelheiten darüber zu berichten.

Die niederländische Delegation berichtet, in ähnlichem Sinne, dass in Düsseldorf, wo ein grosses Bedürfnis an Platz in den Niederlagen vorhanden ist (anscheinend infolge der herrschenden Lage in der britischen Zone), die Stationen No. 5 und No. 6 nicht verfügbar seien.

Genannte Delegation meldet ferner, dass in anderen Rheinhäfen, z. B. in Duisburg, Ausladungsplätze und Krane gleichfalls nicht verfügbar wären. Sie erklärt, es sei sehr erwünscht, dass alle Niederlagen, Ausladungsplätze, Krane u. s. w. dem allgemeinen Verkehr auf dem Rhein wieder zur Verfügung gestellt würden.

Schlussfolgerung. Die C. I. N. C. hat alle in den Rheinhäfen in Gebrauch befindlichen Einrichtungen genau ermittelt und deren Benutzung — sei es durch die Armee oder dieser angegliederten Organe — nachgeprüft. Die angestellten Erhebungen haben ergeben, dass alle Ladestellen, Vorrichtungen u. s. w., die sich in den Rheinhäfen der belgischen und französischen Zone befinden und den militärischen bzw. alliierten Dienstbetrieben zur Verfügung gestellt worden sind, von diesen benutzt werden und zwar unter Rücksichtnahme auf den Wasserweg, d. h. entsprechend ihrer Bestimmung. Einzig und allein die Halle No. 8 im Hafen von Mainz ist seit 8. April einstweilen von der Zentralgenossenschaft für die Bekleidung der Armee belegt, bis ein geeigneter Raum fertiggestellt sein wird. Diese Halle wird ihrer früheren Bestimmung zurückgegeben werden, sobald die andere Räumlichkeit verfügbar wird.

b) Was den Hafen von Karlsruhe besonders anbelangt, so beklagt sich der „Verein“ über die schwerwiegenden Hemmungen, welche die Schifffahrt durch die Massnahmen erleidet, die das militärische Ortskommando bezüglich des Personenverkehrs im Hafen ergriffen hat.

Schlussfolgerung. Gewisse Verbesserungen sind bereits erfolgt. Die Frage wird der militärischen Behörde erneut vorgelegt werden.

c) Bezüglich des Karlsruher Hafens wird ferner hervorgehoben, dass die Art, wie der Wagenverkehr von und nach dem Hafen vorschrifts-

mässig vor sich geht, die Schifffahrt ernstlich stört. Die Einfahrt der Wagen kann nur morgens von 8 bis 12 Uhr erfolgen, die Ausfahrt nur nachmittags von 2 bis 6 Uhr. Da ferner die Durchfahrt der Wagen von und nach dem Hafen unterbrochen ist, wenn Personenzüge zwischen dem Westbahnhof und Mühlberg verkehren, so ist der Verkehr behindert.

Schlussfolgerung. Die Frage wird geprüft.

d) Was den Hafen von Mannheim besonders anbelangt, bittet der „Verein“, dass die von der zuständigen Behörde getroffene ungünstige Entscheidung, die ihm durch das Sekretariat der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt mitgeteilt worden ist, bezüglich der Besetzung des Güter-Zentralbahnhofes, nach einer Ortsbesichtigung in Anwesenheit beider Parteien nochmals geprüft werde.

Schlussfolgerung. Ein Delegierter der Hohen Kommission für die besetzten Gebiete wird eine Ortsbesichtigung vornehmen, gelegentlich welcher die Interessenten alle nützlichen Erklärungen werden geben können.

e) Was die Häfen von Duisburg-Ruhrort besonders anbelangt, beklagt sich der „Verein“ über die grosse Unsicherheit, welche anhaltend in diesen Häfen herrscht, infolge des Mangels an genügendem Polizeipersonal. Der dadurch geschaffene Zustand ist sehr nachteilig für die Schifffahrt.

Schlussfolgerung. Der Präsident des Verkehrsausschusses wird die Frage der zuständigen Militärbehörde melden.

Verkehr des Personals im besetzten Gebiet.

Der „Verein“ beklagt sich darüber, dass die Bedingungen, unter denen das Fluss- und Landpersonal der Häfen und Rhedereien Zutritt im besetzten Gebiet erhält, anhaltend die Schifffahrt stören. Die früher vorgebrachten Klagen sind ohne Erfolg geblieben.

Schlussfolgerung. Diese Frage wird den Gegenstand einer besonderen Verhandlung bilden, deren Resultate der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt mitgeteilt werden wird.

Koblenz, 24. Juni 1924.

Der Generalsekretär:	Der Präsident:
gez. Jan Hostie.	gez. Jean Gout.
Generalsekretär-Adjunkt:	
gez. Ch arg u é r a u d - H a r t m a n n.	

* * *

Zentralkommission für die Rheinschifffahrt — Technische Befahrung des Rheins im August/September 1924.

Gemäss Artikel 31 der Mannheimer Akte, der bestimmt, dass

„von Zeit zu Zeit Strombefahrungen durch Wasserbau-Techniker sämtlicher Uferstaaten vorgenommen werden sollen, um die Beschaffenheit des Stromes, die Wirkung der zu dessen Verbesserung getroffenen Massregeln und die etwa eingetretenen neuen Hindernisse einer regelmässigen Schifffahrt zu untersuchen und festzustellen...“ hat die Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt eine Reise veranstaltet. Diese Reise wird durch einen technischen Ausschuss geführt, der seine Arbeiten bereits in Arnhem am 18. August begonnen hat und sie bis etwa Mitte September ausdehnen wird. Die Techniker haben, zunächst dem Arm des Lek folgend, den Rhein stromabwärts befahren, und werden sich über Rotterdam nach dem Hoeek van Holland begeben. Alsdann werden sie, auf dem Arm des Waal herkommend, stromaufwärts bis Basel fahren.

Die letzte Reise dieser Art erfolgte im Jahre 1908. Diese Befahrungen werden gewöhnlich alle 10 Jahre ausgeführt. Diesmal — und zwar infolge des Krieges — sind 16 Jahre verflossen, was den Arbeiten des Ausschusses noch erhöhte Bedeutung verleiht.

Als Teilnehmer dieser Befahrung sind folgende Personen ernannt worden:

- Herr Hoebel, Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium in Berlin, preussisches Mitglied, Vorsitzender des technischen Ausschusses;
- Herr Herold, Oberregierungsrat der Bayerischen Regierung in der Pfalz, bayerisches Mitglied;
- Herr Ickes, Oberbaurat am hessischen Finanzministerium, hessisches Mitglied (kann durch Herrn Langen vertreten werden);
- Herr Langen, Strombaudirektor der preussischen Rheinstrombauverwaltung in Coblenz, hessisches Mitglied (kann durch Hrn. Ickes vertreten werden);
- Herr Spiess, Oberbaurat des badischen Wasserbauamtes in Karlsruhe, badisches Mitglied;
- Herr Denil, Inspecteur Général des Ponts-et-Chaussées in Brüssel, belgisches Mitglied;
- Herr Montigny, Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées in Strassburg, französisches Mitglied, stellvertretender Vorsitzender des Ausschusses;
- Herr Antoine, Ingénieur des Ponts-et-Chaussées in Strassburg, stellvertretendes französisches Mitglied;
- Herr Mitchell, O. B. E. M. Inst. C. E. Westminster, britisches Mitglied;
- Herr Reed, M. Inst. C. E., Chief Engineer to the Manchester Ship Canal in Manchester, beigeordnetes britisches Mitglied;
- Herr Palucchini, Direktor des Hydrographischen Bureaus, Magistrat der Gewässer von Venedig, italienisches Mitglied;
- Herr König, früherer Minister der öffentlichen Arbeiten im Haag, niederländisches Mitglied;
- Herr Strieckler, Chef de section au Service fédéral des Eaux in Bern, schweizerisches Mitglied;
- Herr De l'Espinas, Ingenieur, (niederländisches) Mitglied des Sekretariats der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, in Strassburg, Schriftführer des Ausschusses.
- Herr Gerlach, (deutsches) Mitglied des Sekretariats der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Strassburg, Dolmetscher.

Es sei hinzugefügt, dass für die verschiedenen Strecken des Rheins der technische Ausschuss folgende Schiffe benutzen wird:

Auf der Strecke Arnhem-Emmerich „Ijsselmonde I“.
Auf der Strecke Emmerich-Lauterburg: „Preussen“.
Auf der Strecke Lauterburg-Breisach: „Colmar“,
und endlich auf der Strecke Breisach-Basel einen dem Ausschuss von der „Société suisse de remorquage“ zur Verfügung gestellten Schlepper.

Die Feststellungen und Gutachten des technischen Ausschusses, über die der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ausführlich Bericht erstattet wird, dienen wie bisher als Grundlage für die technische Entwicklung des Rheins während der nächstfolgenden 10 Jahre.