

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

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 19 (1927)

Heft: 5

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: 30.01.2025

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

SCHWEIZERISCHE WASSERWIRTSCHAFT



Offizielles Organ des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes, sowie der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt Allgemeines Publikationsmittel des Nordostschweizerischen Verbandes für die Schiffahrt Rhein-Bodensee

ZEITSCHRIFT FÜR WASSERRECHT, WASSERBAUTECHNIK
WASSERKRAFTNUTZUNG, SCHIFFAHRT

Gegründet von Dr. O. WETTSTEIN unter Mitwirkung von a. Prof. HILGARD in ZÜRICH
und Ingenieur R. GELPKE in BASEL



Verantwortlich für die Redaktion: Ing. A. HÄRRY, Sekretär des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes, in ZÜRICH 1
Telephon Selnau 3111 Telegramm-Adresse: Wasserverband Zürich.

Alleinige Inseraten-Aufnahme durch:
SCHWEIZER-ANNONCEN A. G. - ZÜRICH
Bahnhofstrasse 100 — Telephon: Selnau 5506
und übrige Filialen.
Insertionspreis: Annoncen 40 Cts., Reklamen Fr. 1.—
Vorzugsselten nach Spezialtarif

Administration und Druck in Zürich 1, Peterstrasse 10
Telephon: Selnau 4634
Erscheint monatlich
Abonnementspreis Fr. 18.— jährlich und Fr. 9.— halbjährlich
für das Ausland Fr. 3.— Portozuschlag
Einzelne Nummern von der Administration zu beziehen Fr. 1.50 plus Porto

No. 5

ZÜRICH, 25. Mai 1927

XIX. Jahrgang

Inhaltsverzeichnis

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission — Dichtung für bewegliche Wehre — Ueber geologisch-technische Erfahrungen beim Bau des Spullerseewerkes — Donau-Großkraftwerk Wien — Deutsche Elektrizitätswirtschaft — Zur Frage des Stromwiederverkaufs — Ausfuhr elektrischer Energie — Schiffahrt und Kanalbauten — Elektrizitätswirtschaft — Geschäftliche Mitteilungen — Wasserwirtschaftliche Literatur — Kohlen- und Oelpreise.

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

No. 24 vom 25. Mai 1927

Tätigkeitsbericht der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt für 1926.

Die Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt hat im Jahre 1926 zwei Tagungen abgehalten, die erste im April und die zweite im November.

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

Herr Berninger ist auf seinen Wunsch ausgeschieden und durch Herrn Herrenschmidt ersetzt worden.

Demgemäss setzte sich Ende des Jahres 1926 die Zentralkommission wie folgt zusammen:

Präsident: Herr Jean Gout.

Das Reich und die deutschen Uferstaaten; die Herren Bevollmächtigten Selliger (vertritt insbesondere Bayern); Peters (vertritt insbesondere Preussen); Fuchs (vertritt insbesondere Baden); Kranzbühler (vertritt insbesondere Hessen); der stellvertretende Bevollmächtigte Herr Greuling.

Belgien: die Herren Bevollmächtigten Brunet, De Vischer.

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

Grossbritannien: die Herren Bevollmächtigten Baldwin, Sir Cecil Hurst.

Italien: die Herren Bevollmächtigten Rossetti, Sinigalia.
Niederlande: die Herren Bevollmächtigten Jonkheer van Eysinga, Kröller, Schlingemann.

Schweiz: die Herren Bevollmächtigten Herold, J. Vallo-ton

Das Sekretariat setzt sich wie folgt zusammen: Generalsekretär: Herr Hostie (Belgier); Hilfsgeneralsekretär: Herr Chargeraud-Hartmann (Franzose); Mitglieder des Sekretariats: die Herren De L'Espinasee (Holländer), Gerlach (Deutscher).

Schiffahrtsinspektoren sind: für den schweizerischen Abschnitt: Herr Moor, Kantons-Ingenieur in Basel;

für den Abschnitt I A: Herr Peltier, Ingénieur des Ponts et Chaussées in Strassburg;

für den Abschnitt I B: Herr Oberbaurat Baer in Mannheim;

für den Abschnitt II: Herr Oberbaurat Häusel in Mainz;

für den Abschnitt III: Herr Ober- und Geheimer Baurat Degener in Coblenz;

für den Abschnitt IV: Jonkheer Dittlinger im Haag.

Revision der Mannheimer Akte.

Die während der beiden Tagungen des Jahres fortgesetzten Revisionsarbeiten erstreckten sich ausschliesslich auf die Zollfragen. Die Kommission hat einen besonderen Ausschuss mit den Vorarbeiten für diesen Abschnitt betraut.

Der Ausschuss setzt sich wie folgt zusammen: Vorsitzender: Herr Baldwin, Bevollmächtigter Grossbritanniens.

Mitglieder: für das Reich und die deutschen Uferstaaten: Herr Zweck; für Belgien: Herr van der Gruyssen; für Frankreich: Herr Steil; für die Niederlande: Herr Meyers; für die Schweiz: Herr Häusermann.

Der Ausschuss hat im Frühjahr 1924 mit seinen Arbeiten in Strassburg begonnen.

Nach zweijähriger Unterbrechung, die verschiedenen Umständen zuzuschreiben ist, hat der Ausschuss im Jahre 1926 seine Arbeiten wieder aufgenommen und sie dadurch bedeutend gefördert, dass er während des verflossenen Jahres viermal zusammengetreten ist. Im März hat er in Köln und im April in Strassburg getagt. Er hat darauf im September die hauptsächlichsten Zollstellen und Freihäfen besichtigt, die von Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam bis Basel für die Rheinschifffahrt von Bedeutung sind und hat die Ansicht der Rheinschifffahrttreibenden eingeholt. Schliesslich hat er noch ein weiteres Mal im November in Strassburg getagt.

Beziehungen zu anderen internationalen Körperschaften.

Die Kommission hat sich weiterhin über die Arbeiten des Beratenden und Technischen Ausschusses des Völkerbundes zum Studium der Verkehrswege und des Transitverkehrs auf dem laufenden gehalten.

Bericht Hines.

a) Konkurrenz der Eisenbahnen.

Im Monat Januar 1926 hielt es der Binnenschifffahrts-Unterausschuss des Beratenden und Technischen Ausschusses für angebracht, einen gemischten Ausschuss zum eingehenden Studium dieser Frage zu bilden, dessen Zusammensetzung dem Einverständnis zwischen den Vorsitzenden der beiden beteiligten Unterausschüsse vorbehalten bleiben sollte. In der Apriltagung 1926 der Zentralkommission wurde auf Antrag einer Delegation beschlossen, die Frage nicht, wie es in der Wintertagung 1925 vorgesehen war, sofort zu erörtern, sondern sie auf der Tagesordnung zu belassen und sie erst dann zu prüfen, wenn die Arbeiten des obenerwähnten gemischten Ausschusses weit genug vorgeschritten seien, um eine solche Prüfung angezeigt erscheinen zu lassen. Während der neunten Tagung des Beratenden und Technischen Ausschusses wurde festgestellt, dass sich die beiden beteiligten Unterausschüsse (Binnenschifffahrt und Eisenbahnen) über die Bildung des Gemischten Ausschusses verständigt hatten.

Dieser setzt sich aus den Herren Heckscher (Vorsitzender), Eberhard und Dillon zusammen, tagte das erstemal in Genf am 30. September 1926 und beschloss, mit der Sammlung möglichst vollständiger Unterlagen zu beginnen. Die Zentral-Kommission stellte in ihrer Novembertagung fest, dass die Arbeiten des Ausschusses noch nicht so weit vorgeschritten seien, dass sie ein Urteil mit voller Sachkenntnis abgeben könnte.

b) Französische „Surtaxe“.

Auch diese Frage ist entgegen den frühern Absichten im Laufe des Jahres nicht zur Sprache gekommen.

Der Unterausschuss für Binnenschifffahrt hat beschlossen (Januar 1926), zunächst die Ansicht der Zentral-Kommission über diesen Teil des Berichtes Hines einzuholen.

c) Zollverschlüsse, Begleitschein und Vrachtljst.

Im Laufe der Apriltagung 1926 ist festgestellt worden, dass diese Fragen in den Rahmen der Revisionsarbeiten gehören, und dass sie deshalb im Anschluss an die Arbeiten des Unterausschusses für Zollangelegenheiten zu prüfen seien (siehe oben).

Privatrecht in der Binnenschifffahrt.

Der Sonderausschuss, der von dem Unterausschuss für Binnenschifffahrt des Beratenden und Technischen Ausschusses mit der Untersuchung betraut ist, ob sich eine Ausdehnung der Vereinheitlichung dieses Rechtes auf ganz Europa

ermöglichen lasse, hat in 1926 zwei Tagungen abgehalten, die erste in Strassburg, am Sitze der Zentral-Kommission, und die zweite in Hamburg. Die Verbindung zwischen dieser Körperschaft und dem Parallelausschuss der Zentralkommission war durch die Anwesenheit des Vorsitzenden des Ausschusses der Zentral-Kommission, Herrn Bevollmächtigten Rosetti hergestellt.

Von den Arbeiten dieses Ausschusses ausgehend, hat der Ausschuss des Völkerbundes beschlossen, vor allem sein Augenmerk auf die Fragen der Nationalität, der Eintragung, des Eigentums, der Hypotheken, der Pfandrechte und der Zusammenstösse zu richten. Es sind Fragebogen verschickt worden, die dazu dienen sollen, die Sammlung von Unterlagen durch Ausdehnung auf die Gesamtheit der europäischen Gesetzgebungen zu erweitern. Ausserdem sind über alle diese Fragen Vorberichte eingegangen, und die Frage der Nationalität war Gegenstand einer eingehenden Erörterung.

Schliesslich hat der Sonderausschuss mit Genehmigung des Unterausschusses für Binnenschifffahrt beschlossen, sich in Zusammenarbeit mit dem Internationalen Arbeitsamt auch gleichzeitig mit dem umfassenden Gebiet der sozialen Gesetzgebung zu befassen, jedoch nur im Rahmen seines allgemeinen Auftrages, d. h. vom Standpunkt der Gesetzeskonflikte und der Vereinheitlichungsmöglichkeiten aus. Demgemäss ist auch ein ausführlicher, hierauf bezüglicher Fragebogen ausgearbeitet worden; die Unterlagen hierfür werden vom Internationalen Arbeitsamt gesammelt.

Eichung.

Die Ergebnisse der Europäischen Konferenz sind von dem Eichungsausschuss der Zentral-Kommission einer eingehenden Prüfung unterzogen worden. Er hat zu diesem Zweck im März 1926 in Paris getagt und der Kommission Bericht erstattet. Nach Prüfung dieses Berichtes in der April-Plenarsitzung, hat die Zentral-Kommission beschlossen, sich an den Völkerbund zu wenden, um das Datum, an welchem die neuen Eichscheine, mit Ausnahme der in dem Uebereinkommen selbst vorgesehenen Ausnahmen, für die internationale Anerkennung nicht mehr nach den früheren Methoden ausgestellt werden dürfen, vom 1. Oktober 1926 auf den 1. Oktober 1927 verlegen zu lassen. Dieser Vorschlag, der durch praktische Gründe bedingt war, hat dem Generalsekretär des Völkerbundes zu einem Notenwechsel mit den Signatarmächten Anlass gegeben. Letztere haben die Abänderung einstimmig angenommen.

Ein zweiter Gegenstand, mit dem sich die Zentral-Kommission zu beschäftigen hatte, war das Los der Brüsseler Uebereinkunft von 1898 zwischen den Uferstaaten des Rheins über die Eichung der Binnenschiffe und über die mit dem Rhein in Verbindung stehenden Gewässer. Die Zentral-Kommission hatte gewünscht, die Schweiz dieser Uebereinkunft, deren Stelle künftig das Europäische Uebereinkommen einnehmen wird, beitreten zu sehen. Um die Einheitlichkeit des Regimes in dem Rheingebiet beizubehalten, war es erforderlich, sich um die Bedingungen zu kümmern, zu denen der Uebergang von dem durch die frühere Uebereinkunft aufgestellten Regime zu dem neuen vertraglichen Regime stattfinden sollte. Die Zentral-Kommission beschloss, die Aufmerksamkeit der beteiligten Staaten auf die Vorteile zu lenken, die sich durch eine gleichzeitige Ratifizierung des Pariser Uebereinkommens durch Deutschland, Belgien, Frankreich, die Niederlande und die Schweiz sowie durch die gleichzeitige Veröffentlichung der zu ihrem Inkrafttreten erforderlichen Verwaltungsvorschriften ergeben würden. Auf diesen Vorschlag gestützt, hat die belgische Regierung die Initiative ergriffen, um die Unterzeichnung von zwei Erklärungen herbeizuführen, die sich auf folgende Punkte beziehen: die eine auf die Anerkennung der Gleichstellung der von der Schweiz ausgestellten Eichscheine mit denen, die in Ausführung der Brüsseler Uebereinkunft ausgestellt sind, auf die Dauer von fünf Jahren, die andere auf die gleichzeitige Ratifizierung des Uebereinkom-

mens vom 27. November 1925 und auf die Aufhebung der Uebereinkunft vom 4. Februar 1898.

Schliesslich war es auch noch nötig, das Los der technischen Verordnungen zu berücksichtigen, welche die Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt in Ausführung der Uebereinkunft von 1898 erlassen hatte. Es wurde beschlossen:

I. dass diese Verordnungen sowie die von einigen anderen beteiligten Staaten erlassenen, denen der Kommission gleichartigen Verordnungen, sechs Monate, nachdem das Pariser Uebereinkommen in den oben angeführten Ländern in Kraft getreten ist, für die auf dem Rhein fahrenden Schiffe ausser Kraft treten sollen, und dass die Anlage zu dem Pariser Uebereinkommen, die vom technischen Standpunkt aus ein abgeschlossenes Ganzes zu bilden scheint, am gleichen Zeitpunkt an Stelle der gegenwärtigen Verordnungen zu treten hat.

II. dass die Staaten ausser den Verwaltungsbestimmungen die erforderlichen technischen Instruktionen zur Sicherstellung einer guten Ausführung erlassen sollen, und dass der Wortlaut dieser Bestimmungen und Instruktionen zur Kenntnis der Kommission zu bringen ist.

Binnenschiffahrtsstatistik.

Nachdem der von der „Association internationale Permanente des Congrès de Navigation“ gebildete Ausschuss seine Arbeit im Februar 1926 beendet hatte, hielt die Zentral-Kommission den Augenblick für gekommen, um sich ihrerseits mit der Verbesserung und der Vereinheitlichung der rheinischen Statistik in ihrer Gesamtheit zu befassen.

Zu diesem Zweck ist der Ausschuss für den Jahresbericht mit dem Beistand von Sachverständigen für statistische Fragen zum erstenmal in Basel im Juli 1926 zusammengetreten. Es wohnten dieser Sitzung bei:

die Herren Kranzbühler, Vorsitzender,
van Eysinga, mit dem Beistand der Herren
Claessens und Kikkert,
Peters, Koenigs und Teubert,
Millot,
Buser und Ney,
Hostie, de l'Espinasse und Gerlach.

Am Ende dieser Sitzung, bei welcher die Frage einer allgemeinen Prüfung unterzogen worden war, aus der sich ergab, dass sie von grosser Bedeutung und von grosser Tragweite ist, wurde ein engerer Ausschuss von drei Sachverständigen mit dem eingehenderen Studium der Angelegenheit betraut.

Dieser technische Ausschuss (der sich aus den Herren Claessens, Millot und Teubert mit dem Beistand des Generalsekretärs, Herrn Hostie, zusammensetzt) hat Anfang Oktober 1926 in Köln getagt. Er hat den Arbeiten des Ausschusses, der Association Permanente des Congrès de Navigation voll Rechnung getragen. Die Lösungsvorschläge des technischen Ausschusses, der im November 1926 eine zweite Sitzung in Strassburg abgehalten hat, sind dem Ausschuss für den Jahresbericht gelegentlich einer zweiten Sitzung dieses letzteren Ausschusses, die ebenfalls gegen Ende November in Strassburg abgehalten worden ist, unterbreitet worden. Obenerwähnte Mitglieder des technischen Ausschusses sowie die anderen Sachverständigen für statistische Fragen haben daran teilgenommen. Die Lösungsvorschläge des technischen Ausschusses können wie folgt zusammengefasst werden:

I. Für die Anfertigung der Statistiken ist es wünschenswert, die allgemeine Benutzung eines gemeinschaftlichen namentlichen Warenverzeichnisses anzustreben. Dieses vom Ausschuss ausgearbeitete Warenverzeichnis könnte jedoch für gewisse Wasserstrassen durch eine Aufteilung der Waren in zwölf Gruppen ersetzt werden.

II. Es ist wünschenswert, den Verkehr nach wirtschaftlichen Verkehrsdistrikten, die international anerkannt sind, aufzuteilen.

III. Es ist wünschenswert, dass die Unterlagen, die zur

Herstellung der Statistiken dienen, auf Grund der am Lösungshafen abgegebenen Erklärungen geliefert werden.

Der Ausschuss für den Jahresbericht hat nach einem eingehenden Meinungsaustausch, und indem er sich im allgemeinen auf die Ansichten und die Vorschläge des technischen Ausschusses stützte, festzulegen versucht, inwieweit die vorgeschlagenen Verbesserungen sofort ausführbar seien und welche Stufen vorzusehen seien, um eine fortschreitende Einführung dieser Verbesserungen zu erzielen. Der Ausschuss für den Jahresbericht hat ausserdem beschlossen, die Sitzungsberichte (nebst Anlagen) der vier vorerwähnten Sitzungen zur Kenntnis der Zentral-Kommission zu bringen und ihr folgenden Beschluss vorzuschlagen:

„Die Zentral-Kommission hat von den Sitzungsberichten des technischen Ausschusses in Köln vom 7., 8. und 9. Oktober 1926 sowie von den Sitzungsberichten des Ausschusses für den Jahresbericht Kenntnis genommen.

Sie ist der Ansicht, dass die in den Protokollen und in der Aufzeichnung des Herrn Generalsekretärs enthaltenen Richtlinien und Vorschläge den Weg zeigen, um allmählich zu der so erwünschten Vereinheitlichung zu gelangen, und die Hauptgesichtspunkte zur Lösung der Frage hervorzuheben.

Sie bittet die Delegationen der beteiligten Länder, ihren Regierungen eine Prüfung der Frage auf dieser Grundlage zu empfehlen und sie zu bitten, das Ergebnis dieser Prüfung möglichst vor der Frühjahrstagung 1927 mitzuteilen.

Sie beschliesst, ihre Protokolle, die Sitzungsberichte des Ausschusses für den Jahresbericht und des technischen Ausschusses sowie die Aufzeichnung des Generalsekretärs dem Beratenden und Technischen Ausschuss zum Studium der Verkehrswege und des Transitverkehrs beim Völkerbund zu übermitteln, damit sie bei dessen Beratungen über die Vereinheitlichung der Güterverkehrs-Statistik berücksichtigt werden können.“

Diesen Beschluss hat die Zentral-Kommission in ihrer Sitzung vom 27. November 1926 angenommen.

Die darin erwähnten Vorschläge liegen augenblicklich den beteiligten Regierungen zur Prüfung vor.

Die Zentral-Kommission war aufgefordert worden, sich bei der Internationalen Konferenz für Seerecht, die im April 1926 in Brüssel abgehalten worden ist, „ad audiendum“ vertreten zu lassen.

Sie hat sich an der vom 1. Juli bis 15. September 1926 in Basel veranstalteten Internationalen Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung beteiligt und hat am 19. und 20. Juli diese Ausstellung auf Einladung des Kantons Basel-Stadt besucht.

Ausserdem hat sie sich durch Herrn Rossetti beim Schiffahrtskongress in Kairo (Dezember 1926) vertreten lassen.

Abkommen und Verordnungen.

Besondere Vorschriften für den Schleppdienst bei Düsseldorf.

In unserem letzten Bericht (Technisches — Düsseldorf Brücke) haben wir mitgeteilt, dass die Prüfung der Massnahmen für die Fahrt durch die Düsseldorf Brücke, die nach Ablauf der Zeit, während der ein unentgeltlicher Schleppdienst vorgesehen war, zu treffen waren, auf die Frühjahrstagung 1926 vertagt worden war. In dieser Tagung hat die Zentral-Kommission auf Vorschlag der deutschen Delegation beschlossen, bei der Fahrt durch diese Brücke und auf einer 3 km langen Strecke, Schiffen von mehr als 50 t Tragfähigkeit zu verbieten, sich mit dem Strom treiben zu lassen. Die Polizeordnung für die Schiffahrt und die Flösserei von 1912 hat einen entsprechenden Zusatz erhalten.

Verschiedenes.

Am französischen Wortlaut der Rheinschiffahrts-Polizeordnung von 1912 ist noch eine kleine Aenderung vorgenommen worden, um einen unterlaufenen Irrtum richtigzustellen. (Umstellung der Worte „babord amure“ und „tribord amure“ in Artikel 13, 2 dieser Verordnung).

Technisches.**Bauliche Veränderung des Rheinuferes am Strassburger Hafen.**

In Ausführung von Artikel 359 des Vertrags von Versailles, der bestimmt: „In den Abschnitten des Rheins, welche die Grenze zwischen Deutschland und Frankreich bilden, darf unter Vorbehalt der vorhergehenden Bestimmungen keine Arbeit in dem Strombett oder auf einem der beiden Flussufer ohne vorherige Zustimmung der Zentral-Kommission oder ihrer Vertreter ausgeführt werden.“, hatte die französische Delegation der Zentral-Kommission ein Projekt für die bauliche Veränderung des Rheinuferes am Strassburger Hafen vorgelegt. Diese Abänderung war nötig, um die Vergrößerungsarbeiten des Strassburger Hafens vornehmen zu können. Die Zentral-Kommission hat in ihrer Apriltagung 1926 das Projekt genehmigt.

Wasserstandsvorhersagedienst.

Wie in dem Bericht des Vorjahres erwähnt, hatte sich der Ausschuss für den Wasserstandsvorhersagedienst gelegentlich seiner Sitzung vom 3. Oktober 1925 noch nicht endgültig über die Zweckmässigkeit der Einrichtung eines Wasserstands-Vorhersagedienstes aussprechen können, da er Auskünfte über die Leichterungsmöglichkeiten in Lauterburg benötigte. Die Zentral-Kommission hatte in ihrer Novembertagung 1925 den Ausschuss gebeten, seine Studien fortzusetzen, und zwar auf der Grundlage der Erklärung der französischen Bevollmächtigten, dass alle nötigen Massnahmen ergriffen werden sollten, um die Leichterung der Schiffe in Lauterburg sicherzustellen.

In Ausführung dieses Beschlusses hat am 3. Februar 1926 eine Sitzung des Ausschusses in Karlsruhe stattgefunden. Das französische Mitglied des Ausschusses, Herr Pizon, machte den Vorschlag, aufs neue einen Versuchsdienst einzurichten, und zwar diesmal für ein Jahr, da die Dauer des in 1925 für drei Monate eingerichteten Versuchsdienstes zu kurz war, um ein Urteil in voller Sachkenntnis abgeben zu können, und auch übrigens die Rheinschiffahrttreibenden von dem Bestehen dieses Dienstes nicht genügend unterrichtet waren. Der von dem Ausschuss angenommene Vorschlag des Herrn Pizon ist in der Apriltagung 1926 der Zentral-Kommission erörtert worden. Die Erörterung hat zu einem Beschluss geführt, der den Ausschuss beauftragt, das Nötige zur Einrichtung eines Versuchsdienstes für ein weiteres Jahr zu veranlassen und ihr nach Ablauf des Versuchsjahres endgültige Vorschläge zu unterbreiten.

Auf Grund dieses Beschlusses ist der Ausschuss am 30. Mai 1926 in Zürich zusammengetreten und hat wieder einen Versuchsdienst eingerichtet, der am 1. Juli 1926 in Betrieb genommen worden ist.

Folgende Bekanntmachung ist zur Kenntnis der Schiffahrttreibenden gebracht worden:

„Die Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt hat am 26. April beschlossen, die Vorhersage der Wasserstände für ein weiteres Jahr versuchsweise durchzuführen. Es wird deshalb den Schiffahrttreibenden mitgeteilt, dass vom 1. Juli 1926 ab die Vorhersage für die Pegelstellen Strassburg und Maxau wieder ausgegeben werden, wenn die Wasserstände in Strassburg unter + 3,20 m und in Maxau unter + 4,70 m am Pegel liegen. Die Vorhersage gilt jeweils für den folgenden Tag und zwar bei Strassburg auf 2 Uhr nachmittags und bei Maxau auf 8 Uhr nachmittags. Zu Beginn werden die vorhergesagten Wasserstände wie früher in den Häfen Strassburg, Kehl, Karlsruhe, Lauterburg, Mannheim und Ludwigshafen sowie an der Schiffbrücke Maxau durch Anschlag bekanntgegeben. Eine Haftbarkeit irgendwelcher Art für die Richtigkeit dieser Vorhersagen wird nicht übernommen.“

Bau neuer Rheinbrücken zwischen Köln und Mülheim und zwischen Düsseldorf und Neuss.

Zu Beginn der Novembertagung 1926 unterbreitete die Delegation des Reichs und der deutschen Uferstaaten der Zentral-Kommission zwei Bauprojekte für neue Rhein-

brücken zwischen Köln und Mülheim und zwischen Düsseldorf und Neuss.

Die Kommission beauftragte einen technischen Ausschuss damit, diese Projekte zu prüfen, die nötigen Feststellungen an Ort und Stelle zu machen, falls es für nötig halten sollte, und ihr Bericht zu erstatten. Falls dieser Bericht nicht vor Ende der Tagung erstattet werden könnte, behielt sich die Zentral-Kommission das Recht vor, eine Entscheidung auf dem Schriftwege herbeizuführen.

Der Ausschuss hat unter dem Vorsitz des Herrn Herold während der Tagung der Zentral-Kommission mehrere Sitzungen abgehalten. Die Mehrheit der Mitglieder hat bei den Besprechungen erklärt, sie könne sich, ohne die Oertlichkeiten, an denen die neuen Brücken gebaut werden sollen, besichtigt zu haben, keine Ansicht bilden. Diese Besichtigung fand am 29. November 1926 an Bord des Dampfers „Preussen“ statt, den die deutsche Regierung dem Ausschuss zur Verfügung gestellt hatte.

Die Zentral-Kommission hat, auf Grund des Berichtes des Herrn Herold auf dem Schriftwege Beschlüsse gefasst, in denen sie feststellte, dass die Bauprojekte für die Brücken zwischen Köln und Mülheim und zwischen Düsseldorf und Neuss von dem Standpunkt der Schiffahrt aus zu keinerlei Bedenken Anlass geben und dass die den Unternehmern von der deutschen Regierung für die Ausführung der Arbeiten auferlegten Bedingungen als angemessen erachtet werden. Diese Bedingungen betreffen die Regelung der Schiffahrt während der Ausführung der Bauarbeiten; sie erstrecken sich namentlich auf die Gerüstfrage, auf die Einrichtung eines Wahrschauerpostens, falls die Schiffahrt eines solchen bedürfen sollte, auf das unentgeltliche Schleppen zu Tal fahrender Flösse, auf sich selbst fahrender Kähne und von ihren Schleppzügen abgeworfener Kähne, auf die Aufstellung von Warnungstafeln mit der Aufschrift „Achtung Brückenbau“ oberhalb und unterhalb der, Baustellen und schliesslich auf die rechtzeitige Uebermittlung der Bekanntmachungen für die Schiffahrt an die zuständigen Behörden der beteiligten Häfen der bei der Zentral-Kommission vertretenen Staaten.

Umbau der Eisenbahnbrücke bei Wesel.

In der Novembertagung 1926 war der Zentral-Kommission von der Delegation des Reichs und der deutschen Uferstaaten ausserdem ein Projekt für den Umbau der Eisenbahnbrücke bei Wesel vorgelegt worden.

Der mit der Prüfung der Projekte für die neuen Brücken betraute Ausschuss hat auch den Auftrag erhalten, dieses Projekt zu prüfen. Er ist während der Tagung der Zentral-Kommission zusammengetreten und auf Grund eines Berichtes seines Vorsitzenden, Herrn Herold, hat die Zentral-Kommission einen Beschluss gefasst, der feststellt, dass der von der deutschen Regierung geplante Umbau der Eisenbahnbrücke die gegenwärtigen Bedingungen der Schiffbarkeit in keiner Weise verändert. Sie hat jedoch den Wunsch ausgesprochen, man möge die Gelegenheit dieses Umbaus benutzen, um im Interesse der Schiffahrt die lichte Höhe der Brücke von 8,80 m auf 9,10 m zu bringen und hat bereits mit Genugtuung von der Erklärung der deutschen Vertreter Kenntnis genommen, dass ihre Regierung bereit sei, diese Lösung in Erwägung zu ziehen, vorausgesetzt, dass die dadurch entstehenden Kosten nicht übermässig hoch werden.

Sie hat die den Unternehmern von der deutschen Regierung für die Ausführung der Arbeiten auferlegten Bedingungen als angemessen erachtet. Diese Bedingungen sind die gleichen wie die für die neuen Brücken, von denen vorstehend die Rede war, und betreffen gleichfalls die Regelung der Schiffahrt während des Umbaus.

Ausbau des Rheins zwischen Strassburg und Basel.

In ihrer Novembertagung 1926 hat die Zentral-Kommission die von den französischen und von den schweizerischen Bevollmächtigten abgegebenen Erklärungen über den Aus-

bau des Rheins zwischen Strassburg und Basel zur Kenntnis genommen.

Aus diesen Erklärungen geht hervor, dass die Verhandlungen zwischen Frankreich und der Schweiz wegen des Kembser Projektes beendet sind, dass am 7. Juli 1926 zwei Konzessionsverträge zwischen der Société des Forces motrices du Haut-Rhin einerseits mit der Schweiz und andererseits mit Frankreich abgeschlossen worden sind, und dass die Schweiz und Frankreich am 27. August 1926 für die Regelung ihrer Beziehungen über gewisse Klauseln der Rechtsordnung der zukünftigen Kembser Abzweigung ein Uebereinkommen getroffen haben. Dieses Uebereinkommen ist der Zentral-Kommission mitgeteilt worden. Die französische Regierung hat am 24. April 1926 einen die Konzession betreffenden Gesetzentwurf niedergelegt. Dieser Entwurf ist von den zuständigen Ausschüssen der französischen Abgeordnetenkammer geprüft worden.

Zur Regulierung hat die schweizerische Delegation erklärt, die Bundesregierung hoffe, bald in der Lage zu sein, mit den Nachbarstaaten Verhandlungen anknüpfen zu können.

Nautisches.

Eichung.

(siehe vorstehend: Beziehungen zu anderen internationalen Körperschaften)

Wirtschaftliches.

Rheinische Statistik

(siehe vorstehend: Beziehungen zu anderen internationalen Körperschaften.)

Häfen von Strassburg und von Kehl.

Artikel 65 des Versailler Vertrages hatte für eine Dauer von sieben Jahren, d. h. bis zum 10. Januar 1927 den Hafen von Kehl mit dem Hafen von Strassburg zur Ausnutzung einheitlich organisiert. Die beiden Häfen bildeten in dieser Hinsicht eine einheitliche Organisation, die einem Direktor mit französischer Staatsangehörigkeit unterstand, der von der Zentral-Kommission ernannt und deren Kontrolle unterstellt war.

Absatz II des erwähnten Artikels 65 bestimmte ausserdem folgendes:

„Sollte Frankreich nach Ablauf des sechsten Jahres der Ansicht sein, dass der Fortschritt der Hafenbauten von Strassburg eine Verlängerung dieses Uebergangszustandes für notwendig macht, so kann es dessen Verlängerung bei der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt beantragen, und diese kann sie für höchstens drei Jahre bewilligen.“

Unter Berufung auf diesen Absatz hatte die französische Delegation bei der Zentral-Kommission die Verlängerung des Rechtszustandes von Artikel 65 vom 10. Januar 1927 auf den 10. Juli 1929 beantragt, wobei es jedoch wohl verstanden war, dass einige Anlagen und Einrichtungen bereits in 1926 geräumt werden sollten.

Die Zentral-Kommission beschloss in ihrer Apriltagung 1926, dass der Uebergangszustand verlängert werden sollte, jedoch nur bis zum 10. Juli 1928 unter der Voraussetzung, dass die von der französischen Delegation angebotenen, vorzeitigen Räumungen bereits am 1. Juni 1926 ausgeführt werden sollten, dass die deutsche Regierung, wie es die französische Delegation vorgeschlagen hatte, das Recht haben sollte, für den Hafen von Kehl einen Vertreter zu bestimmen, dessen Ernennung der Bestätigung durch die Zentral-Kommission bedürfe, sollte und an den sich der französische Direktor zu wenden hätte, und schliesslich, dass die französische Regierung einwillige, spätestens am 10. Januar 1927 die Dienststelle der interalliierten Binnenschiffahrts-Kommission in Kehl endgültig aufheben zu lassen. Gleichzeitig sollte sie veranlassen, dass dem Interventionsrecht der Militärbehörden anlässlich der im Hafen von Kehl auszuführenden Arbeiten gewisse Beschränkungen auferlegt werden.

Privates und soziales Recht.

Die Tagung des Ausschusses für Privatrecht, die für das Frühjahr 1926 vorgesehen war, hat aus verschiedenen

Gründen aufgeschoben werden müssen. Sie ist im März 1927 im Haag abgehalten worden.

Der Studienausschuss für die Vereinheitlichung des sozialen Rechtes in der Rheinschiffahrt ist noch nicht zusammengetreten.

Prozesse.

Berufungen: Das Jahr 1926 hat eine sehr bemerkenswerte Vermehrung in der Zahl der bei der Zentral-Kommission eingelegten Berufungen aufgewiesen. Die Zahl der bei der Kommission eingelegten Berufungen war nämlich in 1926 fünfzehn¹⁾, wodurch das in der Zeit von 1894 bis 1913 erreichte Mittel (10—11 per Jahr) übertroffen wurde.

Gutachtliche Auskunft: Ein Gericht hatte sich an die Kommission gewandt, um von ihr eine Auskunft über die Zuständigkeit *ratione loci* der Rheinschiffahrtsgerichte im Sinne der Bestimmungen der Schiffsahrtsakte zu erhalten. Die Kommission hat beschlossen, sie könne sich zu der an sie gestellten Frage nicht gutachtlich äussern.²⁾

Innere Angelegenheiten.

Der Haushaltplan für 1926 ist auf 175,000 Schweizerfranken festgesetzt.

Der Jahresbericht für 1925 ist in der Novembertagung genehmigt und Ende des Jahres veröffentlicht worden.

Bericht über die erste Tagung 1927.

Die Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt hat vom 24. März bis zum 7. April 1927 in Strassburg getagt; den Vorsitz führte der Ausserordentliche Gesandte, Herr Jean Gout.

Einen grossen Teil der Tagung hat die Kommission der Fortsetzung der Revision der Mannheimer Akte gewidmet. Sie hat sich eingehend mit den Zollfragen und namentlich mit der Frage der Zollniederlagen beschäftigt. Neue Bestimmungen sind vorbereitet oder vorgeschlagen worden und sollen von den Delegationen bis zur nächsten Tagung nachgeprüft werden.

Ausser den Entscheidungen in Verwaltungs- und geschäftlichen Angelegenheiten und den in Rheinschiffahrtsachen, die der Kommission im Berufswege vorlagen, gefällten acht Urteilen, hat sie folgende Beschlüsse gefasst:

Eichung der Binnenschiffe.

Die Kommission nimmt die Mitteilungen des Generalsekretärs des Völkerbundes und die der belgischen Delegation über die Folge entgegen, die den von ihr bezüglich des Pariser Uebereinkommens vom 27. November 1925 ausgesprochenen Wünschen gegeben worden ist.

Sie bittet die Delegationen, bei ihren Regierungen das Nötige zu veranlassen, damit die Ratifizierung dieses Uebereinkommens vor dem 3. Juli 1927 stattfinden kann.

Note des Sekretariats: Die Kommission hatte in ihrem Beschluss vom 14. April 1926 (siehe die Nummer vom 25. Mai 1926 dieser Zeitschrift, Seite 64) den Gründen praktischer Natur entsprungenen Wunsch ausgesprochen, dass das in Artikel 7 des Pariser Uebereinkommens festgesetzte Datum vom 1. Oktober 1926 durch das Datum vom 1. Oktober 1927 ersetzt werde und hatte eine gleichzeitige, baldmöglichste Ratifizierung des Pariser Uebereinkommens durch Belgien, Deutschland, Frankreich, die Niederlande

¹⁾ In dieser Zahl ist eine Berufung inbegriffen, die dem Sekretariat im Januar 1926 zugegangen ist, welche die Gerichte jedoch in ihrer Statistik zu den in 1925 eingelegten Berufungen gezählt haben; ausserdem befinden sich unter diesen 15 Berufungen zwei Gruppen verbundener Prozesssachen.

²⁾ Die Kommission hatte bereits auf eine ähnliche Anfrage im Jahre 1922 erwidert, sie könne sich nicht äussern, es sei denn, dass ihr ein Prozess in zweiter Instanz vorläge, dessen Erledigung von dieser Frage abhängig sei.

und die Schweiz sowie die gleichzeitige Veröffentlichung der zu ihrem Inkrafttreten erforderlichen Verwaltungsvorschriften für wünschenswert erachtet.

Bau einer Brücke bei Neuwied.

Die Zentral-Kommission beschliesst:

1. Die Lage der Pfeiler, wie sie in dem Plane im Massstab 1/5000 angegeben ist gibt vom Standpunkt der Schifffahrt und der Flösserei aus keinen Anlass zu Bedenken.

2. Bis zum Eintreffen näherer Unterlagen wird die Entscheidung über die anderen Punkte des Projektes zurückgestellt, und nimmt von der Erklärung der deutschen De-

legation Kenntnis, laut welcher ergänzende Auskünfte baldmöglichst gegeben werden sollen.

Abänderungen des Jahresberichtes — Statistiken.

Die Kommission bestätigt ihren Beschluss vom 26. November 1926 und beschliesst, die Frage, deren Beratung bis zur ersten Tagung von 1928 zurückgestellt wird, auf ihrer Tagesordnung zu belassen.

(Siehe die Nummer vom 25. Dezember 1926 dieser Zeitschrift, Seite 238.)

Datum der nächsten Tagung.

Die nächste Tagung soll am 7. November 1927, um 5 Uhr nachmittags beginnen.

Dichtung für bewegliche Wehre.

Eine neuartige Dichtung für bewegliche Wehre ist von Dr. ing. A. Eggenschwyler in Zürich neu zum Patent angemeldet worden. Sie bezweckt, nicht nur in den Seiten, sondern vor allem auch in den Ecken der zu dichtenden polygonalen Fuge zwischen dem beweglichen Staukörper und dessen fester Umrahmung eine einwandfreie Dichtung zu erhalten, auch wenn der bewegliche Staukörper aus verschiedenen gegeneinander beweglichen Teilen besteht. Sie verwendet über den geraden oder annähernd geraden Seiten der Fuge lose hölzerne oder eiserne Leisten, die durch den Wasserdruck gegen zwei annähernd rechtwinklig aufeinander liegende Anschlagflächen gedrückt werden und in den Ecken steife Eckstücke, von denen jedes im allgemeinen nur gegen drei Ebenen oder eine Ebene und eine Kreiszyylinderfläche gedrückt wird und von den angrenzenden Leisten und Eckstücken durch Dilatationen getrennt sind, die am Anfang der anschließenden geraden Strecken der Fuge liegen.

Die einfachste Form ist in Abb. 1 und 2 dargestellt. Abb. 1 zeigt z. B. den Querschnitt durch

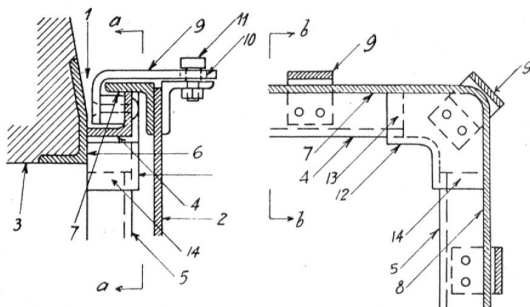


Abb. 1. Schnitt b-b

Abb. 2. Schnitt a-a

die Brustdichtung einer Grundschütze und Abb. 2 die Rückansicht auf die beweglichen Teile der Dichtung. Die Fuge 1 zwischen dem beweglichen Wehrkörper 2 und seiner festen Umrahmung 3 wird oben und an den Seiten der Schütze durch Leisten 4 und 5 überdeckt, die durch den Wasserdruck gegen die Anschlagflächen 6 und 7, bzw. 6 und 8 gedrückt werden und z. B. durch Bügel 9 am beweglichen Wehrkörper lose gehalten sind. Diese Bügel sind mit der Dichtungsleiste vernietet

und mit den Langlöchern 10 gegenüber den fest mit dem beweglichen Wehrkörper verbundenen Schrauben 11 um das erforderliche Maß verschiebbar, verhindern aber ein Verkanten oder Herausfallen der Dichtungsleiste. Das Eckstück 12 wird gegen die Anschlagflächen 6, 7 und 8 gedrückt. Es ist von den anschließenden Leisten 4 und 5 durch die Dilatationen 13 und 14 getrennt und ebenfalls durch einen Bügel 9 am beweglichen Wehrkörper lose gehalten.

An den Dilatationen können die beiden zusammenstoßenden Stücke entweder sich selbst metallisch übergreifen oder stumpf gegeneinander stoßen und durch einen einseitig befestigten Lederstreifen überdeckt sein.

Diese in Abb. 1 und 2 gezeichnete einfache Eckverbindung setzt voraus, daß eine der beiden Anschlagflächen (6) der einen Leiste (4) mit einer der beiden Anschlagflächen der anschließenden Leiste (5) bündig sei. Ist dies nicht der Fall, wie zum Beispiel bei Segmentschützen für Grundablässe, bei denen man Nischen in den Seitenmauern vermeiden will und deshalb die beiden zu verbindenden Leisten vier ganz verschiedene Anschlagflächen erhalten müssen, dann sind nach Abb. 3 zwei Eckstücke 15 und 16 hintereinander

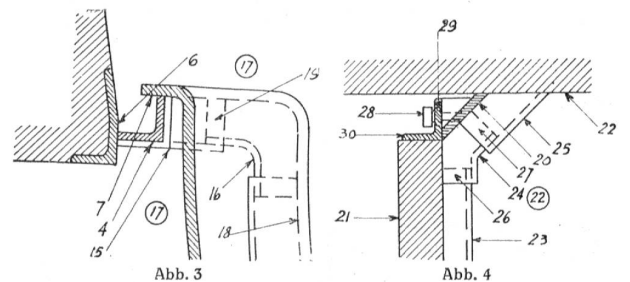


Abb. 3

Abb. 4

zu schalten, von denen das eine gegen die Flächen 6, 7 und 17 und das andere gegen die Flächen 7, 17 und 18 gedrückt wird und die auch unter sich durch eine Dilatation 19 getrennt sind, die auf einer geraden Strecke der zu dichtenden Fuge zwischen den Anschlagflächen 7 und 17 liegt.

Gelegentlich empfiehlt es sich, z. B. auf der Oberwasserseite von Sektorwehren, nach Abb. 4 nur die eine der beiden zu verbindenden Leisten (Seitendichtung 20) am beweglichen Wehrkörper