

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

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 20 (1928)

Heft: 6

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: 06.02.2025

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 16 Cts., Reklamen 35 Cts. per mm Zeile
Vorzugsseiten nach Spezialtarif

Administration und Druck in Zürich 1, Peterstrasse 10
Telephon: Selnau 46.34
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. 6

ZÜRICH, 25. Juni 1928

XX. Jahrgang

Inhaltsverzeichnis

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission: Bericht über die Tätigkeit der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt im Jahre 1927 — Elektrische Heizung bei Wasserkraftwerken — Bericht des Bundesrates über seine Geschäftsführung im Jahre 1927, Departement des Innern, Amt für Wasserwirtschaft (Auszug) — Die Wildbachverbauungen im bündnerischen Rheingebiet und das Rheinregulierungswerk im St. Gallischen Rheintal — Ausfuhr elektrischer Energie — Wasserkraftausnutzung — Wasserbau u. Flußkorrekturen — Schiffahrt u. Kanalbauten — Elektrizitätswirtschaft — Geschäftliche Mitteilungen — Kohlen- u. Ölpreise.

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

No. 29 vom 25. Juni 1928

Bericht über die Tätigkeit der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt im Jahre 1927.

Die Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt hat im Jahre 1927 zwei Tagungen abgehalten, die erste im März/April und die zweite im November.

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

Herr de Visscher ist durch Herrn de Ruelle ersetzt worden. Sir Cecil Hurst ist auf seinen Wunsch ausgeschieden.

Demgemäß setzte sich Ende des Jahres 1927 die Zentral-Kommission wie folgt zusammen:

Präsident: Herr Jean Gout.

Das Reich und die deutschen Uferstaaten: die Herren Bevollmächtigten Seeliger (vertritt insbesondere Hessen), Peters (vertritt insbesondere Preußen), Fuchs (vertritt insbesondere Baden), Greuling (vertritt insbesondere Bayern), der Herr stellvertretende Bevollmächtigte Kranzbühler. Belgien: die Herren Bevollmächtigten Brunet, de Ruelle. Frankreich: die Herren Bevollmächtigten Mahieu, Silvain Dreyfus, Fromageot, Herrenschmidt.

Großbritannien: der Herr Bevollmächtigte Baldwin.

Italien: die Herren Bevollmächtigten Rossetti, Sinigaglia.

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

Schweiz: die Herren Bevollmächtigten Herold, J. Valotton.

Das Sekretariat setzt sich wie folgt zusammen:

Generalsekretär: Herr Hostie (Belgier).

Hilfsgeneralsekretär: Herr Charguéraud-Hartmann (Franzose).

Mitglieder des Sekretariats: Herr de l'Espinasse (Holländer), Herr Gerlach (Deutscher).

Sekretär-Archivist: Herr Corthésy (Schweizer).

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*)

für den Abschnitt IV: Jonkheer Dittlinger im Haag.

Revision der Mannheimer Akte.

Die während der beiden Tagungen des Jahres fortgesetzten Revisionsarbeiten erstreckten sich hauptsächlich auf

*) Herr Oberregierungs- und Baurat Kaufnicht, der an Stelle des auf eigenen Wunsch ausgeschiedenen Herrn Degener getreten war, ist im Dezember 1927 gestorben und war Ende des Jahres noch nicht ersetzt.

den Durchgangsverkehr und die Zollfragen. Der Sonderausschuß, der mit der Prüfung der letzteren Frage betraut ist, und dessen Zusammensetzung im Laufe des Jahres keine Aenderung erfahren hat, hat der Zentral-Kommission bei der Ausarbeitung der Bestimmungen in erster Lesung weiter Beistand geleistet.

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.

Dritte allgemeine Konferenz für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr.

Bei der in Genf in den Monaten August—September 1927 abgehaltenen dritten allgemeinen Konferenz der Verkehrswege und des Durchgangsverkehrs war die Zentral-Kommission ad audiendum vertreten.

Bericht Hines.

a) Konkurrenz der Eisenbahnen.

Der gemischte Ausschuß, dessen Bildung in dem vorhergehenden Bericht gemeldet war, hat seine Arbeit im Jahre 1927 nicht beendet.

b) Französische Surtaxe.

Das als «Surtaxe française» in dem Bericht Hines bezeichnete Kapitel ist in den beiden Tagungen des Jahres Gegenstand eingehender Erörterungen gewesen. Es ist der Beschluß gefaßt worden, dem Beratenden und Technischen Ausschuß die Sitzungsberichte zu übermitteln, die auf diese Erörterungen Bezug nehmen.

Privatrecht in der Binnenschifffahrt.

Der Ausschuß für Privatrecht des Völkerbundes hat fortgefahren, in enger Zusammenarbeit mit dem Ausschuß für Privatrecht der Zentral-Kommission zu wirken. Namentlich sind, was die soziale Gesetzgebung anbelangt, Berichterstatter ernannt worden, um die von dem internationalen Arbeitsamt gesammelten Unterlagen zu bearbeiten.

Eichung.

Die Zentral-Kommission hat von einer Mitteilung des Generalsekretärs des Völkerbundes Kenntnis genommen, die sie benachrichtigt, daß ihrem Vorschlag gemäß (siehe vorhergehenden Bericht) in Artikel 7 des Eichungsübereinkommens, das Datum des 1. Oktober 1926 durch das Datum des 1. Oktober 1927 ersetzt worden ist.

Außerdem hat die belgische Delegation der Zentral-Kommission den Wortlaut von zwei Erklärungen zugestellt, die am 3. März 1927 von den Vertragsstaaten der Brüsseler Konvention, an deren Stelle das Allgemeine Übereinkommen treten soll, sowie von der Schweiz unterzeichnet worden sind.

Laut der ersten dieser Erklärungen

«kommen Deutschland, Belgien, Frankreich und die Niederlande überein, während eines Zeitraumes von 5 Jahren vom 1. Oktober 1927 an, die Eichscheine, die von der Schweiz von diesem Datum ausgestellt sind, als gleichwertig mit denen anzuerkennen, die auf Grund der in Artikel 1 der Brüsseler Eichkonvention vom 4. Februar 1898 enthaltenen Regeln ausgestellt sind; die Schweiz ihrerseits wird während desselben Zeitraums diejenigen Eichscheine, die nach diesen Regeln vor dem 1. Oktober 1927 ausgestellt worden sind, als gleichwertig mit denen anerkennen, die auf ihrem Gebiet ausgestellt worden sind.»

In der zweiten Erklärung vereinbaren Deutschland, Belgien, Frankreich, die Niederlande und die Schweiz, das neue Abkommen am gleichen Tage zu ratifizieren, um gemäß dem Vorschlag der Zentral-Kommission das gleichzeitige Inkrafttreten der neuen Bestimmungen auf ihrem Gebiete unter Aufhebung des alten Übereinkommens sicherzustellen.

Die Zentral-Kommission hat in der Frühjahrstagung von diesen Erklärungen Kenntnis genommen und die Delega-

tionen gebeten, bei ihren Regierungen das Nötige zu veranlassen, damit die Ratifizierung dieses Übereinkommens vor dem 3. Juli 1927 stattfinden kann. Während der Herbsttagung konnte die Kommission zur Kenntnis nehmen, daß das neue Übereinkommen von Deutschland, Belgien, Frankreich, den Niederlanden und der Schweiz am 2. Juli 1927 ratifiziert worden und am 1. Oktober 1927 in Kraft getreten ist.

Sie erinnerte gleichzeitig die Delegationen an ihren früheren Beschluß (siehe vorhergehenden Bericht), laut welchem die Delegationen der beteiligten Staaten gebeten worden sind, ihr die behördlichen Bestimmungen und technischen Instruktionen, die für die Ausführung des Pariser Übereinkommens auf ihrem Hoheitsgebiet erlassen werden, bekannt zu geben.

Die jetzt bestehenden Eichungsvorschriften müssen am 1. April 1928 außer Kraft treten.

Binnenschifffahrtsstatistik.

Die Zentral-Kommission hat das Material der von dem Ausschuß für den Jahresbericht, dem Technischen Ausschuß und dem Sekretariat bereits geleisteten, die statistischen Fragen betreffenden Arbeiten dem Beratenden und Technischen Ausschuß des Völkerbundes übermittelt. Vom Beratenden und Technischen Ausschuß ist ein Sonderausschuß zur Prüfung dieses Materials gebildet worden. Die Arbeit dieses Sonderausschusses macht gute Fortschritte.

Gleichzeitig hat während der Frühjahrstagung der Zentral-Kommission ein vorläufiger Meinungs-austausch über die Ergebnisse der von den Regierungen vorgenommenen Prüfung der Richtlinien und Vorschläge, die allmählich zur Vereinheitlichung der Binnenschifffahrtsstatistiken führen sollen, stattgefunden. Da die von den zuständigen Behörden angestellten Untersuchungen noch zu keinem Abschluß gelangt sind, ist beschlossen worden, diese Frage bis zur ersten Tagung von 1928 zurückzustellen.

* * *

Die Zentral-Kommission hat an der Feier des fünfzigjährigen Jubiläums des Vereins zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen teilgenommen, die am 6. Oktober 1927 in Duisburg abgehalten wurde und glänzend verlaufen ist. In dem Wunsche, gleichzeitig die niederländische Regierung und die Zentral-Kommission zu ehren, hat der Verein an dieser Feier dem Bevollmächtigten der Niederlande, Jonkheer van Eysinga, das Ehrenabzeichen der Rheinflagge verliehen.

Abkommen und Verordnungen.

Während des Jahres 1927 ist nur eine Abänderung an den Abkommen und Verordnungen vorgenommen worden. Diese Aenderung bezieht sich auf die

Schiffsatteste.

Da die belgische Delegation gebeten hatte, die Zentral-Kommission möge die Maßnahmen erwägen, die getroffen werden könnten, um gemäß Artikel 356 des Vertrags von Versailles die auf dem Rhein fahrenden Schiffe der Nichtuferstaaten von der Verpflichtung zu befreien, sich an die zuständigen Behörden der Uferstaaten wenden zu müssen, um das in Artikel 22 der Mannheimer Akte vorgeschriebene Schiffsattest zu erlangen, hat die niederländische Delegation im Einverständnis mit der belgischen Delegation vorgeschlagen, in die Verordnung für die Schiffsuntersuchungen eine neue Bestimmung aufzunehmen, die bezweckt, die von den bei der Zentral-Kommission vertretenen Nichtuferstaaten ausgestellten Schiffsatteste, wonach bestätigt wird, daß das Schiff den Anforderungen der auf dem Rhein in Kraft befindlichen Untersuchungsordnung entspricht, den von den Uferstaaten ausgestellten Schiffsattesten als gleichwertig zu erachten.

Dieser Vorschlag wurde angenommen. Die neue Bestimmung ist am 1. November 1927 in Kraft getreten.

Die Zentral-Kommission hat eine Erklärung der schweizerischen Delegation zur Kenntnis genommen, laut welcher in der Schweiz die Veröffentlichung der gemeinschaftlichen Schifffahrtspolizeiordnung mit den verschiedentlich an ihr

durch die Kommission vorgenommenen Abänderungen demnächst zu erwarten ist.

Technisches.

Wasserstandsvorhersagedienst.

Nach Ablauf des früher vereinbarten (siehe den vorhergehenden Bericht) neuen Versuchsjahres (1. Juli 1926 bis 1. Juli 1927) hat eine weitere Sitzung des Ausschusses für den Wasserstandsvorhersagedienst am 5. September 1927 in Koblenz stattgefunden. Es ist festgestellt worden, daß der neue Versuchsdienst «trotz regelmäßiger und gegenüber früher vollendeterer Durchführung keine größere Übereinstimmung zwischen berechnetem und gemessenem Wasserstande gebracht hat», und zwar besonders bei Perioden der Veränderlichkeit des Wasserstandes (die, wie der Ausschuß sagt, gerade die wichtigsten in Bezug auf die Vorhersage für die Schiffer bilden). Der Ausschuß war der Ansicht, daß eine Ausdehnung des Meldedienstes, sei es durch mehrmalige tägliche Beobachtungen (anstelle einer einzigen) an den schweizerischen Stationen oder durch Zuhilfenahme meteorologischer Meldungen nicht geeignet wäre, die erzielten negativen Ergebnisse zu verbessern.

Er hat deshalb der Zentral-Kommission vorgeschlagen, von der Wasserstandsvorhersage abzusehen. Das französische Mitglied des Ausschusses hat jedoch den Wunsch ausgesprochen, seine persönlichen Studien fortzuführen mit dem Vorbehalt, der Zentral-Kommission Mitteilung zugehen zu lassen, falls es ihm später gelingen sollte, eine genügende Verbesserung des Vorhersagesystems zu finden.

Die Zentral-Kommission hat sich in ihrer Herbsttagung die Schlußfolgerungen des Ausschusses zu eigen gemacht.

Bau neuer Brücken auf dem Rhein.

Im Jahre 1927 haben der Zentral-Kommission vier neue Brückenbauprojekte für den Rhein vorgelegen. Diese von der Delegation des Reichs und der Deutschen Uferstaaten eingereichten Entwürfe sind sämtlich durch einen technischen Ausschuß unter dem Vorsitz des Herrn Herold geprüft worden.

1. Brücke zu Neuwied.

Nach eingehender Erörterung des vorgelegten Entwurfes, hat der Ausschuß in der Frühjahrstagung der Zentral-Kommission vorgeschlagen, bis zum Eintreffen näherer Unterlagen die Entscheidung über das Projekt in seiner Gesamtheit zurückzustellen, da der von der Stadtverwaltung Neuwied ausgearbeitete Plan nur provisorischer Natur sei. Während der Herbsttagung hat die deutsche Delegation erklärt, daß für den Augenblick dem Brückenbauprojekt in Neuwied keine Folge gegeben werden soll.

2. und 3. Brücke bei Speyer und Brücke Maxau-Maximiliansau.

Diese beiden Brücken sind dazu bestimmt, Schiffbrücken für Eisenbahnverkehr zu ersetzen. Der technische Strombefahrungsausschuß von 1924 hatte sich über sie wie folgt geäußert: «Er (der Ausschuß) hält hauptsächlich die Beseitigung der Schiffbrücken für Eisenbahnverkehr für dringlich, welche — infolge der festen Öffnungsstunden — der Schifffahrt den unangenehmsten Zwang auferlegen.... (Vergl. Bericht 1924).

Mit Bezug auf die Brücke zu Speyer hat der Ausschuß feststellen können, daß der Pfeiler zwischen den beiden Brückenbogen nicht in schiffbarem Wasser steht, und daß die vorgesehene lichte Höhe von 9,10 m auf einer hinlänglichen Breite genügend ist. Was die Sichtverhältnisse anbelangt, so war der Ausschuß der Ansicht, daß sie, obschon die Brücke in einer Stromkrümmung liegt, so gut sind, wie es die örtlichen Umstände gestatten, da die Öffnung, durch die das Fahrwasser führt, eine Breite von 130,20 m erhalten soll. Mit Bezug auf die Bauausführungsbestimmungen hat der Ausschuß festgestellt, daß man den Sichtverhältnissen dadurch Rechnung getragen hat, daß die provisorische Durchfahrt die angemessene Breite von 75 m erhält. Dagegen sind betreffs der lichten Höhe der Rüstungen, die mit 7,60 m vorgesehen war, Schwierigkeiten entstanden.

Man hat darauf aufmerksam gemacht, daß hierdurch während der Bauperiode, die bis zu 7 Monaten dauern kann, zu gewissen Zeiten eine beträchtliche Behinderung des Verkehrs der Schlepper eintreten würde. Nach einer eingehenden Erörterung dieser Frage hat der Ausschuß einstimmig einen vermittelnden Vorschlag der deutschen Delegation angenommen, der darin besteht, 0,50 m mehr provisorische lichte Höhe auf einer Breite von mindestens 30 m vorzusehen. Diese Erhöhung ist für genügend erachtet worden, da die Behinderung hierdurch auf eine durchschnittliche Dauer von 9 Tagen per Jahr vermindert wird, während die Forderung einer größeren Erhöhung im Hinblick auf ihre finanziellen Folgen die unmittelbare Ausführung einer Bauarbeit hätte in Frage stellen können, die dazu bestimmt ist, eine erhebliche Behinderung der Schifffahrt zu beseitigen.

Die deutsche Delegation hat davon Mitteilung gemacht, daß ihre Regierung beabsichtigt, diese Brücke und die Maxauer Brücke gleichzeitig einzurüsten.

Die Maxauer Brücke bietet ungefähr die gleichen örtlichen Bedingungen wie die Brücke zu Speyer. Da die Flußkrümmung an der für den Bau vorgesehenen Stelle jedoch weniger scharf und demzufolge die Durchsicht besser ist, konnte die Breite der Schifffahrtsöffnung in der Rüstung auf 65 m herabgesetzt werden.

4. Eisenbahnbrücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen.

Für diese Brücke, deren Bau in unmittelbarer Nähe der jetzigen Brücke, die nicht mehr ausreicht, um gleichzeitig den Straßen- und Eisenbahnverkehr zu bewältigen, geplant ist, sind Öffnungen von der gleichen Weite wie die der vorhandenen Brücke vorgesehen. Die lichte Höhe soll 9,10 m betragen auf einer Breite von ungefähr 66 m in der Mittelförderung, die hauptsächlich für den Schifffahrtsverkehr in Frage kommt.

Was die Maßnahmen während der Bauausführung anbelangt, so sieht das Projekt vor, daß eine der Öffnungen stets für die Schifffahrt frei bleiben muß.

Die besonderen Bestimmungen, die die deutsche Regierung für die Zeit der Bauausführung zu erlassen gedenkt, sind im wesentlichen die gleichen und sehen für die drei Brücken von Speyer, Maxau und Mannheim-Ludwigshafen vor, daß, falls durch die Rüstungen die Sicht für die Schifffahrt beeinträchtigt wird, Wachtschauen ober- und unterhalb der Baustelle aufzustellen sind, und daß, wenn die Brücke auf Rüstungen gebaut wird, deren Anordnung den Schifffahrtsbetrieb erschwert, an einer noch näher zu bezeichnenden, oberhalb der Baustelle gelegenen Stelle, Dampfer bereit zu halten sind, welche auf sich fahrende oder von Schleppzügen abgelegte Kähne unentgeltlich durch die Brückenbaustelle zu schleppen haben.

Die Kommission hat sich die von dem Ausschuß vorgeschlagenen Schlußfolgerungen zu eigen gemacht und festgestellt, daß gegen die drei Projekte vom Standpunkt der Schifffahrt und der Flößerei keinerlei Bedenken bestehen, und daß die den Unternehmern von der deutschen Regierung auferlegten endgültigen Bestimmungen als angemessen erachtet werden.

Strombefahrung 1924. (Vergl. Bericht 1925).

Bezüglich der einheitlichen Bezeichnung der lichten Höhen der Brücken ist festgestellt worden, daß diese von dem technischen Ausschuß anempfohlene Arbeit an den festen Brücken auf der französisch-badischen Strecke zu Beginn des Monats April 1927 fertiggestellt war. Es ist von den deutschen technischen Behörden für überflüssig gehalten worden, diese Maßnahme auf die weiter stromab liegenden Brücken auszudehnen, da diese Brücken alle eine genügende, den Schiffern bekannte, lichte Höhe haben.

Was die Fahrwasserbezeichnung durch Landbaken anbelangt, hat die französische Delegation der Zentral-Kommission in der Herbsttagung mitgeteilt, daß die französische Verwaltung allernächstens der deutschen Verwaltung Vorschläge machen wird. Letztere ist nach Anhörung der hauptsächlichsten Schifffahrtsinteressenten der Meinung,

daß es nicht nötig ist, eine derartige Fahrwasserbezeichnung auf dem Mittel- und Unterrhein vorzunehmen.

Wegen der Erhöhung der Brücken von Straßburg-Kehl hat die französische Delegation in der Herbsttagung erklärt, die französische Verwaltung hoffe, im Frühjahr 1928 in der Lage zu sein, der badischen Verwaltung technische Vorarbeiten darüber mitteilen zu können.

Ausbau des Rheins zwischen Straßburg und Basel.

Die Zentral-Kommission hat in ihrer Novembertagung 1927 die Erklärungen der Bevollmächtigten Frankreichs und der Schweiz zur Kenntnis genommen, laut welchen die Ratifizierungen der in Frankreich und in der Schweiz für das Kembser Werk zu erteilenden Konzessionen demnächst ausgetauscht werden sollen, und daß dann alle Formalitäten für die Vorbereitungsarbeiten erledigt wären und die Bauausführung sofort beginnen werde.

Hinsichtlich des Regulierungsprojektes hat die schweizerische Delegation erklärt, daß eine Fühlungnahme zwischen den Vertretern Deutschlands und der Schweiz wegen der Verteilung der Erstellungskosten und wegen der Art und Weise der Bauausführung stattgefunden hat. Diese Besprechungen sollen binnen kurzem wieder aufgenommen werden, und die Schweiz hält den Augenblick dann für gekommen, auch an die französische Regierung heranzutreten.

Nautisches.

Eichung (siehe vorstehend: Beziehungen zu anderen internationalen Körperschaften).

Schiffsatteste (siehe vorstehend: Abkommen und Verordnungen).

Mindestbemanning (vergl. den Bericht von 1925 über Abkommen und Verordnungen).

Die bereits früher beabsichtigte Festsetzung des Gesamtwortlautes dieser Anweisung ist noch in Bearbeitung.

Schifferpatente.

Im Verfolge der Vorschriften des Zusatzprotokolls vom 22. Dezember 1923 (vergl. den Bericht 1923) hat die Zentral-Kommission in ihrer Frühjahrstagung 1927 mit der Nachprüfung der Bestimmungen des Uebereinkommens vom 14. Dezember 1922 begonnen. Sie hat beschlossen, diese Prüfung durchzuführen und mit der Sammlung von Feststellungen fortzufahren.

Verkehr der Vergnügungsfahrzeuge.

Die deutsche Delegation hat in der Herbsttagung die Mitteilung eines Entwurfes zu einer Abänderung der Rheinschiffahrtspolizeiordnung hinsichtlich des Verkehrs der Kleinfahrzeuge und namentlich der Vergnügungsfahrzeuge in Aussicht gestellt.

Die Zentral-Kommission hat die Bildung eines Sachverständigenausschusses beschlossen, der diesen Entwurf prüfen soll, und mit dessen Vorsitz Herr Peters betraut ist.

Wirtschaftliches.

Rheinische Statistik (siehe vorstehend: Beziehungen zu anderen internationalen Körperschaften).

Privates und soziales Recht.

Wie in dem vorhergehenden Bericht angegeben, ist der Ausschuß für Privatrecht im März 1927 im Haag zusammengetreten.

Nachdem der Ausschuß das Uebereinkommen über die Eintragung in dritter Lesung und das Uebereinkommen über die Hypotheken in zweiter Lesung geprüft hatte, hat er sie in einem einzigen Entwurf zu einem Uebereinkommen zusammengefaßt, der außerdem die Bestimmungen über das Eigentum und den Mißbrauch, sowie solche über die Zwangsvollstreckung enthält, die teilweise von dem Entwurf über die Hypotheken abgetrennt und teilweise neu sind. Allgemeine Bestimmungen vervollständigen den Entwurf zu einem Uebereinkommen.

Der Ausschuß hat außerdem das Uebereinkommen über die Zusammenstöße in erster Lesung geprüft.

Eine weitere Tagung soll im Frühjahr 1928 abgehalten werden.

Der Studienausschuß für die Vereinheitlichung des sozialen Rechts in der Rheinschiffahrt ist noch nicht zusammengetreten.

Prozesse.

Auf Grund einer von dem Amtsgericht Straßburg stammenden Anregung untersucht die Zentral-Kommission die Art und Weise der Anwendung von Artikel 40 der Mannheimer Akte, der sich auf die Zustellung der Erkenntnisse und Beschlüsse der Rheinschiffahrtsgerichte in einem anderen Land als dem, wo sie erlassen sind, bezieht, sowie auf das Verfahren, das bei der Versendung von Rechtshilfersuchen und Ladungen befolgt wird.

Hierzu hat die belgische Delegation der Kommission mitgeteilt, daß in Belgien ein Gesetzesentwurf für die Anwendung von Artikel 40 vorbereitet worden ist, der namentlich vorsieht, daß die Vollstreckungsklausel der Erkenntnisse und Beschlüsse der Rheinschiffahrtsgerichte durch den Präsidenten des Gerichts von Antwerpen erteilt wird.

Die Zahl der bei der Zentral-Kommission eingelegten Berufungen ist ungefähr gleich geblieben (14 in 1927 gegen 15 in 1926).

Innere Angelegenheiten.

Der Haushaltsplan für 1928 ist auf 175,000 Schweizer-Franken festgesetzt.

Der Jahresbericht für 1926 ist in der Novembertagung genehmigt und Ende des Jahres veröffentlicht worden.

Elektrische Heizung bei Wasserkraftwerken.

Von Regierungsbaumeister a. D. R. W. Müller, Witten (Ruhr).

Wir bringen unsern Lesern die Abhandlung über diese Neuerung heute schon zur Kenntnis, damit Interessenten, die Versuche mit der elektrischen Heizung zu machen gedenken, heute schon für den kommenden Winter ihre Vorbereitungen treffen können. Die Red.

Alle Flußkraftwerke leiden unter dem Umstand, daß die im Winter zufließenden Wassermengen durchschnittlich geringer sind als zu anderen Jahreszeiten, obwohl im Winter wegen des größeren Strombedarfes für Beleuchtung und der möglichen Ausnutzung für Heizzwecke größere Wassermengen erwünscht wären. Man ist daher gezwungen, alle erfäßbaren Wassermengen sorgfältig zu sammeln und nach Möglichkeit den Tur-

binen zuzuführen. Diese Aufgabe wird aber dadurch erschwert, daß es bei niedrigen Temperaturen leicht zu einem Einfrieren der im Freien liegenden Einrichtungen der Wasserkraftwerke kommt, was zu einem teilweisen oder auch völligen Versagen dieser Einrichtungen, besonders der Feinrechen, führen kann. Es müssen in solchen Fällen viel Arbeit und große Kosten aufgewendet werden, um den ungestörten Zulauf des Wassers zu den Turbinen aufrecht zu erhalten. Großes, schwimmendes Platteneis kann noch verhältnismäßig leicht durch Abstoßen über den Ueberlauf in den Unterwasserkanal befördert und vom Turbineneinlauf abgehalten werden. Unangenehmer und gefährlicher ist aber das im Wasser schwimmende breiartige Roheis, das sich an den Stäben