

Zeitschrift: Schweizerische Wasser- und Energiewirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbau, Wasserkraftnutzung, Energiewirtschaft und Binnenschifffahrt

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 22 (1930)

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: 17.05.2025

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

Inhalts-Verzeichnis

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission — Versuchsanstalt für Wasserbau an der E. T. H. — Die Speicherpumpen im Speicherkraftwerk Niederwartha bei Dresden — Ausfuhr elektrischer Energie — Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband — Linth-Limmatverband — Wasserkraftausnutzung — Schifffahrt —

Anwendungen der Elektrizität: Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Gasindustrie — Zur Frage der Herdnormung — «ZIKA» Zürich, Internationale Kochkunstausstellung 1930 — Wärme-wirtschaft — Weltkraftkonferenz 1930 in Basel — Literatur — Kohlen- und Oelpreise.

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

No. 37 vom 25. Mai 1930

Bericht über die Tätigkeit der Zentral-Kommission während des Jahres 1929.

Die Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt hat im Jahre 1929 zwei Tagungen abgehalten, die erste im April, die zweite im November.

Zusammensetzung der Kommission.

Im Laufe des Jahres ist folgende Veränderung in der Zusammensetzung eingetreten:

Herr Fromageot, zum Richter bei dem Ständigen Internationalen Gerichtshof ernannt, ist aus der Zentral-Kommission ausgeschieden.

Demgemäß setzte sich Ende des Jahres 1929 die Zentral-Kommission wie folgt zusammen: Präsident: Herr Jean Gout.

Reich und deutsche Uferstaaten: die Herren Bevollmächtigten Seeliger (vertritt insbesondere Hessen), Peters (vertritt insbesondere Preußen), Fuchs (vertritt insbesondere Baden), Greuling (vertritt insbesondere Bayern); der Herr stellvertretende Bevollmächtigte Ickes.

Belgien: die Herren Bevollmächtigten Brunet, De Ruelle.

Frankreich: die Herren Bevollmächtigten Albert Mahieu, Silvain Dreyfus, Herrenschildt.

Großbritannien: der Herr Bevollmächtigte Sir John Baldwin.

Italien: die Herren Bevollmächtigten Rossetti, Sinigaglia.

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

Schweiz: die Herren Bevollmächtigten Herold, J. Vallotton.

Das Sekretariat setzt sich wie folgt zusammen: Generalsekretär: Herr Hostie (Belgier), Hilfsgeneralsekretär: Herr Charguéraud-Hartmann (Franzose); Mitglieder des Sekretariats: Herr de l'Espinasse (Niederländer), Herr Gerlach (Deutscher); Sekretär-Archivist: Herr Walther (Schweizer).

Schiffahrtsinspektoren sind: für den schweizerischen Abschnitt: Herr Moor, Kantons-Ingenieur in Basel; für den Abschnitt I A: Herr Montigny, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées in Straßburg; für den Abschnitt I B: Herr Oberregierungsbaurat Baer in Mannheim; für den Abschnitt II: Herr Oberbaurat Häusel in Mainz; für den Abschnitt III: Herr Oberregierungs- und Baurat Gellinsky in Koblenz; für den Abschnitt IV: Jonkheer Dittlinger im Haag.

Der mit der Ausarbeitung des Jahresberichtes beauftragte Ausschuss setzt sich wie folgt zusammen: Herr Ickes, Vorsitzender, die Herren van Eysinga und Herrenschildt.

Revision der Mannheimer Akte.

Die Revisionsarbeiten sind während der beiden Tagungen des Jahres fortgesetzt worden. Sie sind so weit fortgeschritten, daß der Beschluß gefaßt werden konnte, die bis jetzt in erster Lesung angenommenen Bestimmungen zu ordnen und zusammenzustellen.

Beziehungen zu andern internationalen Körperschaften.

Der Beratende Fachausschuß des Völkerbundes für die

Verkehrswege und den Durchgangsverkehr und die Zentral-Kommission haben ihre Zusammenarbeit an einer Vereinheitlichung des Binnenschiffahrtsrechtes weiter fortgesetzt. Eine Konferenz der an dieser Vereinheitlichung, soweit die Schifffahrt auf den großen schiffbaren Wasserstraßen-Netzen auf dem europäischen Festland in Frage kommt, beteiligten Staaten wird wahrscheinlich von dem Rate des Völkerbundes für das Jahr 1930 einberufen werden. Ihre Tagesordnung wird die Punkte enthalten, für welche der Ausschuß des Völkerbundes für die Vereinheitlichung des Binnenschiffahrtsrechtes auf Grund der von dem Ausschuß für Privatrecht der Zentral-Kommission vorbereiteten Bestimmungen vorläufig Entwürfe ausgearbeitet hat, nämlich: Staatsangehörigkeit, Eintragung, Eigentum, Hypotheken, Vorzugsrechte, Zwangsvollstreckung und Zusammenstoß.

Der von dem Beratenden Fachausschuß eingesetzte Unterausschuß für die Vereinheitlichung der Binnenschiffahrtsstatistik, der gemäß dem von der dritten Allgemeinen Konferenz für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr ausgesprochenen Wunsche umgewandelt worden ist, um seine Tätigkeit auch auf die Eisenbahnstatistik auszudehnen, hat seine Arbeiten fortgesetzt. Die Prüfung der Frage der Verbesserung der Rheinstatistik kann erst wieder aufgenommen werden, wenn der Ausschuß des Völkerbundes seine Aufgabe erledigt hat.

Zu dem Kapitel «französische Surtaxe» in dem Bericht des Herrn Hines über die Rheinschifffahrt hat der Beratende Fachausschuß folgenden Beschluß gefaßt:

«Im Hinblick auf den Beschluß Nr. II des Ständigen Ausschusses für Binnenschifffahrt vom 28. Januar 1926 auf den Bericht des Herrn Hines über die Rheinschifffahrt (auf Grund dessen dieser Ausschuß sich entschieden hatte, zunächst die Ansicht der Zentral-Kommission über das Kapitel «französische Surtaxe» zu hören), einigte man sich,

nachdem der Ausschuß die Antwort der Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt vom 24. Januar 1928 zur Kenntnis genommen hatte (siehe Tätigkeitsbericht des Jahres 1927 unter der Überschrift «Bericht Hines») dahin,

auf die in der erwähnten Entschliebung genannten Schriftstücke nichts weiteres zu veranlassen, zumal auch die Erörterung des die Surtaxe behandelnden Teiles im Hines'schen Bericht wieder aufgenommen und beendet worden ist.

Maßgeblich für diese Entschliebung war außerdem die Erwägung, daß die von der Zentral-Kommission gemachten Anstrengungen zur Beseitigung der vorhandenen Schwierigkeiten auch bereits gewisse Ergebnisse gezeitigt haben, so daß, da die Bemühungen, auf dem bereits beschrittenen Wege eine befriedigende Lösung mit Berücksichtigung der verschiedenen Interessen zu finden, zweifellos eifrig fortgesetzt werden.

zu hoffen steht, daß diese Bemühungen bald den gewünschten Erfolg haben werden.»

Was andererseits das Kapitel «Konkurrenz der Eisenbahnen» in dem Bericht des Herrn Hines anbelangt, so hat der zum Studium der in diesem Kapitel aufgeworfenen Fragen eingesetzte Sonderausschuß (siehe Tätigkeitsbericht 1926 — Bericht Hines) seine Arbeit im Jahre 1929 beendet. Der Bericht dieses Ausschusses konnte jedoch von dem Beratenden Fachausschuß noch nicht erörtert werden; auch die Zentral-Kommission, die beschlossen hatte, die Prüfung dieser Frage zurückzustellen, bis die Arbeiten des Sonder-

ausschusses so weit fortgeschritten sein werden, daß eine erfolgreiche Prüfung möglich ist, hat sich noch nicht wieder mit der Frage befaßt.

In dem Tätigkeitsbericht von 1926 war mitgeteilt worden, daß der Ausschuß für Binnenschiffahrtsrecht des Beratenden Fachausschusses den Auftrag erhalten habe, sich im Benehmen mit dem Internationalen Arbeitsamt mit dem Gebiete der sozialen Gesetzgebung zu befassen. Seitdem hat das Internationale Arbeitsamt eine vergleichende Abhandlung über die verschiedenen Gesetzgebungen verfaßt. Nachdem man einen Ausschuß gebildet hatte, der sich aus Mitgliedern des Ausschusses des Völkerbundes für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr und aus Mitgliedern des Verwaltungsrates des Internationalen Arbeitsamtes zusammensetzt, ist der Vorschlag gemacht worden, einen gemischten Sachverständigenausschuß einzusetzen, der untersuchen soll, ob es möglich wäre, die internationalen Fragen mit Bezug auf das soziale Recht für die hauptsächlichsten schiffbaren europäischen Stromnetze zu regeln. Die Berichterstatter der Ausschusses für Binnenschiffahrtsrecht des Beratenden Fachausschusses sollten Mitglieder dieses gemischten Sachverständigenausschusses werden. Der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes wird zu Beginn des Jahres 1930 einberufen werden, um sich zu diesem Vorschlag zu äußern.

Abkommen und Verordnungen.

An den Verordnungen sind im Jahre 1929 folgende Änderungen vorgenommen worden:

Die zulässige Länge der Schlepptrasse, wie sie in § 11, Ziffer 6, Absatz 1 der Rheinschiffahrts-Polizeiverordnung festgesetzt ist, ist von 120 auf 200 m erhöht worden, wenn ein zu Berg fahrender Schleppzug ein einziges Anhangsschiff hat, dessen Tragfähigkeit mehr als 1000 Tonnen beträgt.

Paragraph 21, Ziffer 8 derselben Verordnung ist durch einen Absatz ergänzt worden, der versuchsweise und unter bestimmten Bedingungen Ausnahmen von dem Verbot der Anwendung von Scheinwerfern während der Fahrt zuläßt (siehe nachstehend: Schifffahrt bei Nacht).

Die Kommission hat den französischen Wortlaut der Ordnung über die Untersuchung der Rheinschiffe genehmigt. Diese Ordnung ist in der Schweiz durch Verordnung des Bundesrates vom 20. September 1929 veröffentlicht worden.

Technisches.

Strombefahrung 1929.

Wie in dem vorigen Tätigkeitsbericht gemeldet, hat eine Strombefahrung vom 27. Juni bis zum 6. Juli 1929 auf der Strecke Mannheim-Basel stattgefunden.

An dieser Befahrung haben teilgenommen:

für das Reich und die Deutschen Uferstaaten: die Herren Hoebel, Vorsitzender, Langen, von Moro, Spieß, Häusel, stellvertretendes Mitglied,
für Belgien: Denil, Coulier, stellvertretendes Mitglied,
für Frankreich: Montigny, stellvertretender Vorsitzender, Callet, stellvertretendes Mitglied,
für Großbritannien: Reed,
für Italien: Padoan,
für die Niederlande: Schönfeld,
für die Schweiz: Mutzner, Kuntschen, stellvertretendes Mitglied.

Sekretär: Herr de l'Espinasse.

Die Berichte und Schlußfolgerungen des Ausschusses können wie folgt zusammengefaßt werden:

Zustand des Fahrwassers.

Der Ausschuß hat mit Genugtuung festgestellt, daß die Regulierungsarbeiten zwischen Mannheim und Sonderheim in der Hauptsache abgeschlossen sind, und daß eine Tiefe von 2 m bei gleichwertigem Wasserstand auf einer Breite von 90 m erreicht ist.

Was die Strecke Sonderheim-Straßburg anbetrifft, so stellt der Ausschuß fest, daß sich der Schifffahrtsweg in einem zufriedenstellenden Zustand befindet, und daß sich die beiden beteiligten Verwaltungen bemühen, die noch wünschenswerten, teilweisen Verbesserungen auszuführen.

Brücken von Straßburg-Kehl.

Das Problem der Erhöhung der Straßburg-Kehler Brücken und namentlich die Frage der lichten Höhe sind von dem Ausschuß eingehend geprüft worden (siehe untenstehend unter: Erhöhung der Brücken von Straßburg-Kehl).

Schiffbrücken von Maxau und Speyer.

Der Ausschuß hat mit Befriedigung davon Kenntnis genommen, daß die deutsche Verwaltung beabsichtigt, die Schiffbrücken von Maxau und Speyer, die dem Bahnverkehr dienen und die Schifffahrt ernstlich behindern, durch feste Brücken zu ersetzen, deren Entwürfe der Zentralkommission vorgelegen haben (siehe Tätigkeitsbericht des Jahres 1927).

Kembser Stauwehr.

Der Ausschuß hat auch die Schiffbarkeitsverhältnisse am Kembser Stauwehr untersucht und namentlich die Bedingungen, unter denen die Schifffahrt bei der Fahrt durch den Durchlaß von 30 m Breite, den die Bauleitung an der Baustelle vorgesehen hat, vorstatten geht. Der Ausschuß hat die von den Vertretern der Schifffahrt vorgebrachten Beschwerden über die Breite dieses Durchlasses angehört. Nach einer eingehenden Untersuchung war die Mehrheit der Mitglieder des Ausschusses der Ansicht, eine Breite von 30 m genüge nicht, um eine gefahrlose Durchfahrt der Rheinschleppzüge zu gestatten, und es sei eine Breite von 50—60 m erforderlich (siehe nachstehend unter «Ausbau des Rheins zwischen Straßburg und Basel, Kanal»).

Häfen.

Der Ausschuß hat die Hafenanlagen von Mannheim, Ludwigshafen, Karlsruhe, Straßburg, Kehl und Basel besichtigt. Die bedeutenden, teilweise fertiggestellten Erweiterungsbauten des Straßburger Hafens waren dem Ausschuß besonders interessant.

Ausbau des Rheins zwischen Straßburg und Basel (Kanal).

In ihrer Novembertagung 1929 hat die Zentralkommission die Erklärung der französischen Bevollmächtigten zur Kenntnis genommen, laut welcher ein Gesetzentwurf über die Fortsetzung der Arbeiten unterhalb der Kembser Haltung binnen kurzem dem französischen Parlament vorgelegt werden soll.

Was die Arbeiten am Kembser Stauwehr anbelangt, so waren bei der Kommission Beschwerden zweier schweizerischer Schifffahrtsgesellschaften eingereicht worden, die sich auf den für die Schifffahrt vorbehaltenen Schiffsdurchlaß von 30 m Breite bezogen, eine Breite, die nach Ansicht der Beschwerbeführer für die Bedürfnisse der Schifffahrt ungenügend war (siehe vorstehend: Strombefahrung 1929).

Die Kommission hat diese Beschwerden in ihrer ersten Tagung von 1929 geprüft und die Erklärung der französischen Delegation zur Kenntnis genommen, daß alle ergänzenden Maßnahmen, die nötig sind oder nötig werden könnten, ergriffen werden sollen, damit im Interesse der Schifffahrt die Bestimmung von Ziffer 3 des Beschlusses der Zentralkommission vom 16. März 1921 jederzeit eingehalten werde.

Außerdem ist die französische Delegation gebeten worden, die Kommission rechtzeitig vor ihrer nächsten Tagung über die Schiffbarkeitsverhältnisse am Kembser Stauwehr zu unterrichten, ebenso über die Erfahrungen, die in der Zwischenzeit in bezug auf die erörterten Fragen etwa gemacht werden, sowie über die besonderen Maßnahmen, die sie im Interesse der Schifffahrt zu ergreifen etwa für gut befunden hat.

In ihrer Novembertagung hat die Zentralkommission den Bericht des Strombefahrungsausschusses von 1929 über diese Frage (siehe vorstehend) geprüft und von der Mitteilung der französischen Delegation über das neue Arbeitsprogramm am Kembser Stauwehr Kenntnis genommen, laut welchem das Bauprogramm eine Schifffahrtsöffnung von 65 m Breite — abzüglich des für die Gerüste der anstoßenden Pfeiler erforderlichen Raumes — bis zum 15. März 1932 und eine Öffnung von 30 m am linken Ufer

vom 15. März bis zum 15. Mai 1932 vorsieht. Von diesem Datum ab soll die Schifffahrt durch den Kanal geleitet werden. Die französische Delegation hat jedoch ihrer Erklärung hinzugefügt, daß die Unternehmer sich bemühen werden, die Arbeit zu beschleunigen, um die zweimonatige Bauperiode, während welcher die Oeffnung 30 m betragen soll, früher beginnen zu lassen.

Ausbau des Rheins zwischen Straßburg und Basel (Regulierung).

In ihrer ersten Tagung von 1929 hat die Zentralkommission von einem Abkommen Kenntnis genommen, das zwischen der deutschen und der schweizerischen Regierung zustande gekommen ist, und das namentlich nachstehende, von diesen Regierungen eingegangenen Verpflichtungen enthält:

1. Die nötigen Maßnahmen zu ergreifen, damit die Schifffahrt während der Ausführung der Regulierungsarbeiten durch diese keine nennenswerte Behinderung erfährt.

2. Auf eigene Kosten alle schädlichen Folgen, die für den bereits regulierten Teil der Wasserstraße unterhalb Straßburg durch die Ausführung und das Bestehen der Regulierungsarbeiten oberhalb Straßburgs entstehen könnten, zu beheben. Deutschland hat sich bereit erklärt, diese Verpflichtung für die ganze Ausdehnung des in Betracht kommenden Gebietes allein zu übernehmen.

Diese beiden Regierungen haben außerdem erklärt, durch Uebergabe der in Teil I, Ziffer 3 des Beschlusses der Kommission vom 29. April 1925 erwähnten Vorschläge an die französische Regierung herantreten zu wollen, um sich den technischen und behördlichen Beistand Frankreichs für die Regulierung des Rheins zwischen Straßburg und Istein zu sichern.

In ihrer zweiten Tagung von 1929 hat die Kommission von den Erklärungen der deutschen, französischen und schweizerischen Bevollmächtigten Kenntnis genommen, aus denen hervorgeht, daß die Verhandlungen über die Art und Weise des technischen und behördlichen Zusammenarbeitens der Uferstaaten im Gange sind.

Bau neuer Brücken über den Rhein.

Zwei neue Entwürfe für Brücken über den Rhein sind der Kommission im Jahre 1929 unterbreitet worden. Diese Entwürfe, von denen der eine von der Delegation des Reiches und der deutschen Uferstaaten und der andere von der niederländischen Delegation vorgelegt war, sind durch einen technischen Ausschuß unter dem Vorsitz des Bevollmächtigten der Schweiz, Herrn Herold, geprüft worden.

1. Eisenbahnbrücke bei Rheinkassel.

Die lichte Höhe der neuen Brücke beträgt 9,10 m über dem höchsten schiffbaren Wasserstand auf einer Breite von mehr als 150 m. Die Pfeiler werden außerhalb des Fahrwassers stehen. Die Brücke ist in der Mitte einer geraden Stromstrecke von mehr als 5 km Länge gelegen. Die Sichtverhältnisse sind somit als durchaus zufriedenstellend zu betrachten. Die Mitglieder des Ausschusses haben erklärt, sie hätten gegen den Entwurf keinen Einwand zu erheben.

Die Maßnahmen, die die deutsche Regierung den Unternehmern im Interesse der Schifffahrt während der Bauausführung vorschreiben wird, haben dem Ausschuß keinen Anlaß zu Bemerkungen gegeben. Diese Maßnahmen sehen unter anderem vor, daß, wenn die Hauptstromöffnung nicht ohne Gerüst montiert wird, zwei Schiffsdurchlässe von je mindestens 65 m lichter Weite zwischen den Leitwerken für die Schifffahrt gleichzeitig offengehalten werden müssen, während die lichte Höhe dieser Schiffsdurchlässe mindestens 8,10 m über dem höchsten schiffbaren Wasserstand betragen soll. Sie sehen ferner vor, daß, falls die Sicht durch die Gerüste behindert werden sollte, Wahrschau-posten oberhalb und unterhalb der Baustelle aufzustellen sind, und daß, falls die Montage auf Gerüsten erfolgt, die die Schifffahrt behindern, an einer noch näher zu bezeichnenden, oberhalb der Brückenbaustelle gelegenen Stelle Schlepper bereitzuhalten sind, welche die zu Tal kommenden Flöße und auf sich fahrenden Schiffe sowie die von

Schleppzügen abgeworfenen Kähne unentgeltlich durch die Brückenbaustelle zu bringen haben.

2. Straßenbrücke bei Zalt-Bommel.

Die lichte Höhe der Brücke mit 9,14 m über dem höchsten schiffbaren Wasserstand wird die gleiche wie die der bereits bestehenden Eisenbahnbrücke sein, die in einer Entfernung von 55 m oberhalb der Stelle liegt, an der die neue Brücke errichtet werden soll. Die Schiffsdurchlässe der beiden Brücken bieten eine Breite von 110 bis 115 m. Die Lage der Pfeiler und der Widerlager der projektierten Brücke im Verhältnis zur Stromachse entsprechen der Lage der Pfeiler und der Widerlager der Eisenbahnbrücke.

Diese Anordnung sowie die Maßnahmen, die die Regierung im Interesse der Schifffahrt während der Ausführung der Arbeiten zu treffen beabsichtigt, haben keinen Anlaß zu einem Einwande der Mitglieder des Ausschusses gegeben. Diese Maßnahmen sehen vor, daß einer der Stromdurchlässe für die Schifffahrt völlig frei bleiben soll, und daß außerdem in der anderen Oeffnung ein Durchlaß von mindestens 65 m beizubehalten ist. Auf dieser Breite von 65 m soll die lichte Höhe mindestens 8,10 m über dem höchsten schiffbaren Wasserstand betragen. Die anderen Maßnahmen sind inhaltlich ungefähr die nämlichen wie die für die vorerwähnte Brücke bei Rheinkassel.

Die Zentral-Kommission, die sich in ihrer ersten Tagung zu dem Bericht des Ausschusses über die Brücke zu Rheinkassel und in ihrer zweiten Tagung zu dem über die Brücke von Zalt-Bommel geäußert hat, hat festgestellt, daß gegen die beiden Entwürfe vom Standpunkt der Schifffahrt und der Flößerei keinerlei Bedenken bestehen, und daß die von den beteiligten Regierungen im Interesse der Schifffahrt in Aussicht genommenen Maßnahmen angemessen sind.

Erhöhung der Straßburg-Kehler Brücken.

Die Kommission hat sich in ihrer Novembertagung 1929 mit der Frage der den Straßburg-Kehler Brücken bei ihrer Erhöhung zu gebenden lichten Höhen befaßt. Sie hat die Berichte des Strombefahrungsausschusses von 1929 zur Kenntnis genommen, die Frage eingehend untersucht und beschlossen, sowohl vom technischen als auch vom wirtschaftlichen und finanziellen Standpunkt aus Erhebungen anzustellen, um während der nächsten Tagung in voller Sachkenntnis entscheiden zu können.

Winterhäfen.

Die Kommission hat festgestellt, daß in Preußen, laut einer Verordnung von 1900, Schiffen, auch Kastenschiffen, die feuergefährliche Stoffe befördern, die Einfahrt in die Winterhäfen untersagt ist, und zwar aus Gründen der Sicherheit. Sie hat mit Genugtuung die Mitteilung der deutschen Delegation zur Kenntnis genommen, die alle Angaben darüber enthält, was die deutsche Verwaltung während des Winters 1928/29 getan hat, um Schiffe, die feuergefährliche Stoffe befördern, zu schützen, und nach der die deutsche Regierung im Hinblick auf den dauernd anwachsenden Verkehr mit Kastenschiffen prüfen will, welche Maßnahmen zu treffen sind, um gegebenenfalls die Ueberwinterung der Kastenschiffe sicherzustellen. Sie hat gleichfalls die Zusage der deutschen Delegation zur Kenntnis genommen, ihr das Ergebnis dieser Untersuchung mitteilen zu wollen.

Fahrwasserbezeichnung.

Gelegentlich der Erörterung der Ergebnisse der Strombefahrung 1929 (siehe vorstehend) hat in der Zentral-Kommission ein Meinungsaustausch über die Fahrwasserbezeichnung des Rheins zwischen Straßburg und Basel stattgefunden. Die Kommission hat die Delegation gebeten, ihr das Ergebnis der zu diesem Zweck von den zuständigen Behörden anzustellenden Erhebungen mitzuteilen.

Nautisches.

a) Länge der Schlepptrassen.

Wie vorerwähnt (Abkommen und Verordnungen), hat die Zentralkommission den ihr hierzu gemachten Vorschlag angenommen (siehe Tätigkeitsbericht 1928).

b) Schifffahrt bei Nacht.

Auf wiederholtes Ersuchen der Reederei, die die Streichung des § 21, Ziff. 8 der Rheinschiffahrtspolizeiordnung beantragt hatte (siehe Tätigkeitsbericht 1928), wonach die Anwendung von Scheinwerfern während der Fahrt untersagt ist, hat die Zentral-Kommission, die ihrer Ansicht nach nicht in der Lage ist, zu beurteilen, ob und unter welchen Umständen der Gebrauch von Scheinwerfern zugelassen werden könnte, ohne daß eine genügende Anzahl diesbezüglicher Versuche stattgefunden hat, die Bevollmächtigten der Uferstaaten gebeten, sich an ihre Regierungen zu wenden, damit diese den Versuchsfahrten ihre Unterstützung gewähren und die Sicherheit der Schifffahrt während dieser Fahrten weitmöglichst gewährleisten, indem sie öffentlich bekanntgeben, an welchen Tagen und auf welchen Stromstrecken diese Fahrten stattfinden sollen, indem sie von den Gesellschaften, denen die Ausnahmen gewährt werden, für den Ersatz der Schäden, die gegebenenfalls durch den Gebrauch der Scheinwerfer verursacht werden könnten, Sicherheiten verlangen und sich das Recht vorbehalten, die erteilte Erlaubnis jederzeit zurückzuziehen, falls durch diese Versuche die Schifffahrt behindert werden sollte.

Außerdem hat die Zentral-Kommission, wie vorerwähnt, in die Rheinschiffahrtspolizeiordnung einen neuen Absatz aufgenommen, der wie folgt lautet: «Für Versuchsfahrten zu Berg können von den Behörden der Uferstaaten Ausnahmen von dem Verbot der Anwendung von Scheinwerfern zugelassen werden.» Ferner ist bestimmt worden: «Die Anwendung der Scheinwerfer muß jedoch unter allen Umständen auf die Bedürfnisse der Fahrt beschränkt bleiben; eine Belästigung der übrigen Schiffer und der Uferbewohner muß möglichst vermieden werden.»

Wirtschaftliches und Zollfragen.**Rheinstatistik.**

(Siehe vorstehend: Beziehungen zu anderen internationalen Körperschaften.)

Bordvorräte.

an der deutsch-niederländischen Grenze.

(Siehe nachstehend: Beschwerden.)

Zollförmlichkeiten

an der deutsch-niederländischen Grenze.

Die Zentral-Kommission hat mit Genugtuung die ihr von den beiden beteiligten Delegationen gemachte Mitteilung zur Kenntnis genommen, aus der sich ergibt, daß ein Abkommen und Ausführungsbestimmungen zwischen Deutschland und den Niederlanden zustande gekommen und am 4. November 1929 in Kraft getreten sind, um die Zollförmlichkeiten beim Ueberschreiten der deutsch-niederländischen Grenze zu vereinfachen. Laut diesem Abkommen wird die Zollabfertigung sowohl für den Eingang als auch für den Ausgang durch die deutschen und die niederländischen Zollbeamten im allgemeinen für die zu Tal fahrenden Schiffe in Lobith und für die zu Berg fahrenden Schiffe in Emmerich erledigt.

Privates und soziales Recht.

Der Ausschuß für die Vereinheitlichung des Privatrechtes in der Binnenschifffahrt ist im Jahre 1929 in Brüssel zusammengetreten.

Er hat den Wortlaut eines Entwurfes für ein Abkommen über den Zusammenstoß in der Binnenschifffahrt angenommen und der Zentral-Kommission vorgelegt.

Der Ausschuß hat beschlossen, die vorbereitenden Arbeiten über die Frage der Konossementsklauseln und der rechtlichen Beschränkung der Verantwortung in Angriff zu nehmen. Es ist jedoch vor der vorerwähnten Konferenz des Völkerbunds keine neue Tagung des Ausschusses in Aussicht genommen.

Für die Vereinheitlichung des sozialen Rechts in der Rheinschifffahrt siehe vorstehend unter Beziehungen zu anderen internationalen Körperschaften und nachstehend unter Beschwerden.

Rechtsangelegenheiten.

Die Untersuchung über die Anwendung, die Artikel 40 der Mannheimer Akte in den Uferstaaten und in Belgien findet, und zwar sowohl hinsichtlich der Ausführung der Urteile der Rheinschiffahrtsgeschichte als auch der Uebermittlung der auf die Rheinschiffahrtssachen bezüglichen Mitteilungen ist fortgesetzt worden.

Es ist interessant festzustellen, daß die Bearbeitung einer Sache mit der die Zentral-Kommission in ihrer Eigenschaft als Berufungsgericht befaßt worden war, sie dazu geführt hat, eine Untersuchung über die Aenderung gewisser Bestimmungen der gemeinsamen Verordnungen vorzunehmen.

Die Gesamtzahl der bei der Zentral-Kommission eingelegten Berufungen weist eine Verminderung von 18 in 1928 auf 9 in 1929 auf. Von diesen 9 Berufungen sind 5 in Strafsachen eingelegt worden, während die Zahl der in 1928 eingelegten 8 betrug. Die Zahl der Berufungen ist demnach von 10 auf 4 gesunken.

Beschwerden.

Im Berichtsjahre sind bei der Kommission drei Beschwerden eingelaufen. Die beiden ersten bezogen sich auf eine technische Frage (Schiffsdurchlaß des im Bau befindlichen Stauwehrs bei Kembs), die dritte auf soziale Fragen (Krankenversicherung, Unfälle usw.). Ueber die beiden ersten Beschwerden ist im Laufe des Jahres 1929 entschieden worden, die Untersuchung der dritten Beschwerde ist noch nicht beendet. Das gleiche gilt für die Untersuchung der Beschwerde bezüglich der Bordvorräte, die im letzten Tätigkeitsbericht erwähnt ist.

Protokolle der Zentral-Kommission.

Im Einverständnis mit den bereits vor 1870 bei der Kommission vertretenen Staaten hat die Kommission beschlossen, die Einsichtnahme der Protokolle der Kommission aus der Zeit vor 1870 auf Ersuchen solcher Personen, die die nötigen Garantien bieten, an Ort und Stelle zu gestatten. Diese Maßnahme erschließt den Spezialisten für internationales Binnenschiffahrtsrecht, für Wasserbaukunde und für Wirtschaftslehre eine wichtige Quelle neuer Forschung.

Innere Angelegenheiten.

Der Haushaltplan für 1929 ist auf 175 000 Schweizer Franken belassen worden.

Verschiedenes.

Die Zentral-Kommission ist eingeladen worden, an der sechzigsten Versammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschifffahrt (Berlin), an der Jahresversammlung des Vereins für die Schifffahrt auf dem Oberrhein (Basel) und an der Einweihung der neuen Kölner Brücke teilzunehmen.

Bericht über die Apriltagung 1930.

Die Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt hat vom 1. bis 9. April 1930 in Straßburg ihre Frühjahrstagung abgehalten; den Vorsitz führte der Außerordentliche Gesandte Herr Jean Gout. Die Kommission hat als Berufungsgericht getagt und zwei Urteile in den ihr im Berufungswege vorliegenden Strafsachen gefällt. Außerdem hat sie folgende Beschlüsse gefaßt:

Schifferpatente auf der Strecke Straßburg-Basel.

Artikel 1 der Verordnung über die Erteilung von Rheinschiffahrtspatenten vom 14. Dezember 1922 wird durch folgenden weiteren Absatz ergänzt:

«Für die Erlangung eines Patenten zur Führung von Schiffen, wie sie auf dem Rhein-Rhone-Kanal verkehren, auf der Strecke Basel-Straßburg, genügt anstelle des oben genannten Nachweises einer wirklichen Fahrzeit auf dem Rhein von 12 Monaten die Tatsache, daß die Bewerber dieser Strecke während der der Bewerbung um das Patent vorangegangenen zwei Jahre 24 mal zu Tal befahren haben.»

Diese Vorschrift tritt am 1. Juli 1930 in Kraft.

Die Bevollmächtigten der beteiligten Staaten werden gebeten, der Kommission den Wortlaut der in ihren Län-

dern für die Ausführung dieses Beschlusses erlassenen Verordnung bekanntzugeben.

Erhöhung der Straßburg-Kehler Brücken.

Die Kommission, bei welcher der Bericht des Strombefahrungsausschusses für 1929 die Frage angeregt hatte, auf welche Höhe die Straßburg-Kehler Brücken gebracht werden sollen, ist der Ansicht, daß diese Höhe auf 7 Meter über dem Wasserstand festgesetzt werden kann, der dem Wasserstand von 3 Meter am jetzigen Basler Pegel entspricht.

Sie nimmt davon Kenntnis, daß sich Frankreich verpflichtet, Schiffe, die wegen der Höhe ihrer Aufbauten nicht unter den erhöhten Straßburg-Kehler Brücken durchfahren können, deren Ausmaße es ihnen jedoch gestatten, ihren Weg durch die Kunstbauten des Hafens zu nehmen, durch den Straßburger Hafen von dem nördlichen zum südlichen Vorhafen oder in umgekehrter Richtung fahren zu lassen. Solche Schiffe treten für ihre direkte Fahrt durch den Hafen in den Genuß der Verwaltungsordnung für den Canal d'Alsace, die in der Bestimmung 11 des am 29. April 1925 gefaßten Beschlusses angegeben ist. Das Schleppen solcher Schiffe von dem nördlichen zum südlichen Vorhafen und in umgekehrter Richtung wird von dem französischen Staat unentgeltlich ausgeführt.

Strombefahrung 1924.

Die Kommission nimmt die Mitteilung der französischen Delegation über die durchgeführte Beseitigung der Eisbrecher an der Brücke zu Rheinau zur Kenntnis.

Zölle auf die Bordvorräte.

Die Kommission stellt fest, daß die Meinungsverschiedenheiten zwischen der Mehrheit der Delegationen und der deutschen Delegation über die Grundsätze, die der Zollbehandlung des Betriebsöles sowie anderer Bordvorräte zugrunde zu legen sind, fortbestehen.

Sie ist jedoch, unter ausdrücklichem Vorbehalt der Rechtsfrage, vorläufig mit der Erklärung der deutschen Delegation befriedigt, laut welcher die deutsche Regierung geneigt ist, unverzüglich die nötigen Anweisungen zu erteilen, damit die Bordvorräte zollfrei zugelassen werden:

a) auf Schleppern, die durch Deutschland fahren, ohne daß an ihren Schleppzügen oder deren Ladungen Aenderungen vorgenommen werden, sowie auf Kähnen und Güterdampfern, die durch Deutschland fahren, ohne daß an ihrer Ladung Aenderungen vorgenommen werden;

b) auf allen Schiffen, die nicht zu den unter a) angeführten gehören, in Mengen, die reichlich bemessen, für eine normale tatsächliche Fahrt von 48 Stunden genügen.

Anmerkung des Sekretariats: Die Delegationen Belgiens und Frankreichs haben gegen diesen Beschluß gestimmt. Die Delegation Großbritanniens hat sich der Stimme enthalten.

Datum der nächsten Tagung.

Die Kommission beschließt, daß ihre Herbstagung am 4. November um 4 Uhr nachmittags beginnen und spätestens am 15. November beendet sein soll.

Versuchsanstalt für Wasserbau an der E. T. H.

Von Prof. E. Meyer-Peter. Zürich.

I. Allgemeines.

Das enge Netz von Wasserläufen der Schweiz bildet mit seinen aus dem niederschlagsreichen Gebiet der Alpen und Voralpen stammenden Zuflüssen, infolge seines Wasserreichtums und seiner günstigen Gefällsverhältnisse einen der wenigen Naturschätze, mit welchen unser Land gesegnet ist. Jedoch handelt es sich im Verhältnis zur Geschichte der Schweiz heute noch um eine recht kurze Zeitspanne, in der wir in der Lage sind, diesen natürlichen Reichtum fruchtbringend zu verwerten. Bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts galten unsere Wildbäche, Wildwasser und Gebirgsflüsse als ein Verderben bringendes Element, das mit allen Kräften bekämpft werden mußte. So richteten sich den auch alle Anstrengungen der Wasserbau-Ingenieure auf die Abwehr der bei den klimatischen, orographischen und geologischen Verhältnissen unseres Landes häufigen Hochwasserkatastrophen, und es gelang ihnen in jahrzehntelangem Ringen, die Gewässer wenigstens in der Hauptsache in ihre Hand zu bringen und in geordnete Bahnen zu weisen. Wir dürfen auch heute noch nicht behaupten, daß der Kampf beendet sei, er wird voraussichtlich auch nie vollständig erlahmen; die gelungenen Werke aber, die im 19. und anfangs dieses Jahrhunderts ausgeführt wurden, schufen uns eine Atempause, die unsere Volkswirtschaft benutzen konnte, um sich wiederum anderen Problemen auf dem Gebiete

des Wasserbaus, nämlich der Nutzbarmachung der Wasserkräfte, zu widmen. Diese große Aufgabe der Gegenwart wurde erst eigentlich ermöglicht durch die Fortschritte im Bau von Wasserkraftmaschinen und die Entwicklung der Erzeugung elektrischer Energie, deren Fortleitung auf große Distanzen und die Erweiterung ihrer Anwendungsmöglichkeiten. Heute steht dieser Zweig der Ingenieur Tätigkeit im Mittelpunkt des Interesses und wird es, wenn nicht alle Anzeichen trügen, noch auf einige Jahrzehnte hinaus bleiben. Schon taucht aber ein drittes Problem in greifbare Nähe, dasjenige der Schiffbarmachung der größeren Flüsse, durch welche die großen internationalen Wasserstraßen bis ins Herz unseres Landes vorgestreckt werden sollen.

Bei der Verwirklichung der geschilderten wasserbaulichen Aufgaben gilt es, heute mehr denn je, bei größter zu erreichender Wirksamkeit und Dauerhaftigkeit der Bauten, mit äußerster Sparsamkeit vorzugehen. Für die Bach- und Flußverbauungen leuchtet dies ohne weiteres ein, verlangen sie doch stets Opfer, die von den direkten Interessenten nicht allein getragen werden können, so daß sie die Allgemeinheit in einschneidender Weise belasten. Was die Wasserkraftnutzung anbetrifft, so günstig deren Grundlagen in der Schweiz auch hinsichtlich Wasserreichtum und Gefälle liegen, so schwer macht sich in finanzieller Beziehung das zeitliche Mißverhältnis zwischen natürlicher Energiespende und Energiebedarf im Sommer und Winter, bei Tag und bei Nacht, fühlbar. Sie erfordern deshalb gewaltige technische Maßnahmen zur Deckung des Energiedefizites im