

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

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 24 (1932)

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.](#)

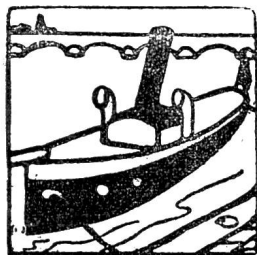
Terms of use

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: 17.05.2025

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

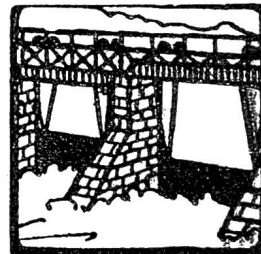
SCHWEIZERISCHE WASSER-UND ENERGIEWIRTSCHAFT



Offizielles Organ des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes, sowie der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt + Allgemeines Publikationsmittel des Nordostschweizerischen Verbandes für die Schifffahrt Rhein-Bodensee
ZEITSCHRIFT FÜR WASSERRECHT, WASSERBAU, WASSERKRAFT-NUTZUNG, ENERGIEWIRTSCHAFT UND BINNENSCHIFFFAHRT

Mit Monatsbeilage «Schweizer Elektro-Rundschau»

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. HARRY, Sekretär des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes, in Zürich 1
Telephon 33.111 + Telegramm-Adresse: Wasserverband Zürich

Alleinige Inseraten-Aufnahme durch:
SCHWEIZER-ANNONCEN A. G. + ZÜRICH

Bahnhofstraße 100 - Telephon 35.506
und übrige Filialen

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

Administration: Zürich 1, Peterstraße 10
Telephon 33.111
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

Nr. 6

ZÜRICH, 25. Juni 1932

XXIV. Jahrgang

Inhalts-Verzeichnis

Mitteilungen der Rheinzentral-Kommission — La Raccordement du Rhône au Léman, à Genève, par un canal navigable et la régularisation du Léman — Schweizer. Wasserwirtschaftsverband — Verbände — Schifffahrt und Kanalbauten — Wasserkraftausnutzung — Wasserbau und Flußkorrekturen — Kohlen- und Oelpreise.

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

No 43 vom 25. Juni 1932

Bericht

über die Tätigkeit der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt während des Jahres 1931.

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt hielt im Laufe des Jahres 1931 zwei Tagungen ab, die erste im April und die zweite im November.

Zusammensetzung der Kommission.

Die Zusammensetzung erfuhr im Laufe des Jahres folgende Aenderung:

Herr Van Eysinga, Bevollmächtigter der Niederlande, wurde zum Richter am Ständigen Internationalen Gerichtshof ernannt und durch Herrn G. W. J. Bruins, ehemaligem Professor an der Handelshochschule Rotterdam, ersetzt.

Infolgedessen setzte sich die Zentralkommission am Schlusse des Jahres wie folgt zusammen:

Präsident Herr Jean Gout;

Reich und deutsche Uferstaaten:

Bevollmächtigte: die Herren Seeliger (vertritt insbesondere Hessen), Peters (vertritt insbesondere Preußen), Fuchs (vertritt insbesondere Baden), Greuling (vertritt insbesondere Bayern),

stellv. Bevollmächtigter: Herr Ickes;

Belgien:

Bevollmächtigte: die Herren Brunet und De Ruelle;

Frankreich:

Bevollmächtigte: die Herren Albert Mahieu, Silvain Dreyfus, Basdevant, Herrenschmidt;

Großbritannien:

Bevollmächtigter: Sir John Baldwin;

Italien:

Bevollmächtigte: die Herren Rossetti, Sinigalla;

Niederlande:

Bevollmächtigte: die Herren Kröller, Bruins, Schlingemann;

Schweiz:

Bevollmächtigte: die Herren Herold, J. Vallotton.

Das Sekretariat setzte sich Ende des Jahres 1931 wie folgt zusammen:

Generalsekretär: Herr Hostie (Belgier);

Hilfsgeneralsekretär: Herr Charguéraud Hartmann (Franzose);

Mitglieder des Sekretariats: Herr De L'Espinas (Niederländer), Herr Schwarzenberger (Deutscher);

Sekretär-Archivist: Herr Walther (Schweizer).

Schiffahrtsinspektoren sind:

für den schweizerischen Abschnitt: Herr Moor, Kantonsingenieur in Basel;

für den Abschnitt I A: Herr Montigny, Ingenieur en Chef des Ponts et Chaussée in Straßbourg;

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

für den Abschnitt II: Herr Oberbaurat Häusel in Mainz;

für den Abschnitt III: Herr Oberregierungs- und Baurat Gelinsky in Koblenz;

für den Abschnitt IV: Jonkheer Dittlinger im Haag.

Der mit der Ausarbeitung des Jahresberichtes beauftragte Ausschuss setzte sich im Jahre 1931 wie folgt zusammen:

Herr Ickes, Vorsitzender, die Herren Herrenschmidt und Schlingemann.

Revision der Mannheimer Akte.

Die Revisionsarbeiten wurden im Laufe der beiden Tagungen des Jahres fortgeführt. Mit Ausnahme einer beschränkten Anzahl einstweilen zurückgestellter Artikel ist die Zusammenstellung der in erster Lesung angenommenen Texte beendet.

Beziehungen zu andern internationalen Körperschaften.

Genfer Konferenz für Binnenschiffahrtsrecht 1930.

Die Ergebnisse der Konferenz für Binnenschiffahrtsrecht, die im November/Dezember 1930 in Genf tagte, wurden im vorhergehenden Jahresbericht geschildert. Von der Bedeutung einer gleichzeitigen und möglichst raschen Inkraftsetzung der von dieser Konferenz angenommenen Uebereinkommen durch die unterzeichneten Rheinstaaten überzeugt, beschloß die Zentralkommission auf ihrer Apriltagung 1931, die Delegationen zu bitten, ihr die Ansichten ihrer Regierungen in dieser Frage bekanntzugeben.

Eine erste Antwort wurde dieser Aufforderung von der belgischen Delegation zuteil, die der Zentralkommission im Laufe ihrer Novembertagung mitteilte, die belgische Regierung beabsichtige auf Empfehlung des Schiffahrtsbeirates, dem Parlament unverzüglich einen Gesetzesentwurf über die Billigung der drei in Genf abgeschlossenen Uebereinkommen vorzulegen.

Sachverständigenausschuß zum Studium der Arbeitsbedingungen auf den hauptsächlichsten Binnenschiffahrtsnetzen Europas.

Die zweite Tagung dieses Ausschusses — dessen Einsetzung und Aufgabe im vorhergehenden Bericht dargelegt wurden — war für September 1931 vorgesehen worden. Sie wurde verschoben, um dem Internationalen Arbeitsamt die Zusammenstellung der erforderlichen Unterlagen zu ermöglichen.

Vierte Allgemeine Konferenz über die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr.

Die Zentralkommission wurde durch ihren Generalsekretär auf der vierten allgemeinen Konferenz über die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr vertreten, die im Oktober 1931 in Genf zusammentrat.

Was die Rheinschiffahrtsangelegenheiten betrifft, so beschränkte sich die Konferenz auf einen Meinungsaustausch der zur Erörterung stehenden Fragen.

Vereinheitlichung der Beförderungsstatistiken.

Aus den der Allgemeinen Konferenz vom Vorsitzenden des Beratenden Fachausschusses gegebenen Auskünften geht hervor, daß eine Konferenz wahrscheinlich erst im Jahre 1933 wird zusammentreten können. Der Vorentwurf eines Uebereinkommens wurde im Laufe des Jahres von einem Redaktionsausschuß ausgearbeitet. Er unterliegt gegenwärtig der Prüfung durch die Mitglieder des Ausschusses für die Vereinheitlichung der Beförderungsstatistiken.

Abkommen und Verordnungen.

An der Rheinschiffahrtspolizeiordnung wurden im Jahre 1931 zahlreiche Aenderungen vorgenommen.

Im Hinblick auf die Inbetriebnahme des Rheinseitenkanals (Abschnitt Hünningen—Kembs) wurden Aenderungen des § 22, Ziff. 1 (Verhalten bei hohem Wasserstand auf der Strecke Basel—Straßburg) sowie des § 32, Ziff. 1 (Breite und Länge der Flöße) vorgenommen.

Außerdem enthalten zwei neue Paragraphen, 26 a und 26 b, «besondere Vorschriften für die Schifffahrt auf dem Rheinseitenkanal (Abschnitt Hünningen—Kembs)». Schließlich wurde den «Vorschriften über das Stilliegen» eine Ziffer 7 hinzugefügt.

Diese Bestimmungen, deren Veröffentlichung für den 1. März 1932 vorgesehen ist, werden jedoch erst mit dem Zeitpunkte der Eröffnung des Kanals für die Schifffahrt in Kraft treten.

Der Paragraph 41 über die Wahrschauen wurde vollständig umgearbeitet.

Der letzte Absatz des § 21, Ziff. 8, der Rheinschiffahrtspolizeiordnung, der die Verwendung von Scheinwerfern zu Versuchszwecken betrifft, und der am 1. Aug. 1929 für die Dauer von zwei Jahren in Kraft gesetzt worden war, wurde vorläufig für einen weiteren Zeitraum von fünf Jahren, vom 1. August 1931 gerechnet, aufrechterhalten.

Schließlich wurde § 23, Ziff. 2, über das Verhalten des Führers eines festgefahrenen oder gesunkenen Schiffes sowie der deutsche Wortlaut der Ziffer 4 des gleichen Artikels abgeändert.

§ 12 der Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe erfuhr einige rein formale Aenderungen.

Nautisches.

a) Bestimmungen über die Schifffahrt auf dem Rheinseitenkanal (Abschnitt Hünningen—Kembs).

Unter den Bestimmungen, die das Verhalten der Schifffahrtstreibenden auf dem Kanal und in der Nähe des Stauwehrs regeln (§ 26 a und § 27, Ziff. 7) ist das Verbot zu erwähnen, oberhalb der Schleusen im Kanal anderswo zu wenden als im Wendebecken sowie außerhalb der Schleusenvorhöfen stillzuliegen oder anzulegen.

Ein neuer Paragraph (26 b) regelt die Durchfahrt durch die Schleusen.

Ziffer 1 des § 26 b regelt die Ausübung eines Vorranges bei der Schleusung, die sich grundsätzlich in der Reihenfolge des Eintreffens in den Vorhöfen vollzieht. Ausnahmen werden insbesondere zugunsten der öffentlichen Zwecken dienenden Schiffe, der mit gefährlichen oder leicht verderblichen Gegenständen beladenen Schiffe, derjenigen Schiffe, auf denen ansteckende Krankheiten ausgebrochen sind, sowie der Rettungsfahrzeuge und des der Hilfeleistung dienenden schwimmenden Gerätes vorgesehen.

Die Ziffern 2 bis 7 bestimmen die auszutauschenden Zeichen und legen die erforderlichen Regeln fest, um den Schutz der künstlichen Anlagen sowie die ordnungsmäßige Abwicklung der Schleusen sicherzustellen.

Ziffer 8 stellt klar, daß Kleinfahrzeuge nicht das Recht haben, eine Schleusung zu verlangen.

b) Höhe des Wasserstandes, bei dem die Schifffahrt untersagt ist.

Gelegentlich der Ausarbeitung der soeben erwähnten Bestimmungen wurde beschlossen (§ 22, Ziff. 1), daß für die Bestimmung derjenigen Höhe, bei deren Ueberschreiten die Fahrt mit Dampfschiffen auf dem Abschnitt Basel—Straßburg untersagt ist, der im § 22, Ziff. 1, vorgesehene Wasserstand von 5 m am Straßburger Pegel durch einen Stand ersetzt werden soll, der dem von 3 m am Basler Pegel entspricht. Da dieser Pegel durch den Stau in Mitleidenschaft gezogen werden wird, so muß er durch einen anderen Pegel ersetzt werden.

c) Wahrschauen.

Die Verhältnisse der Wahrschauen auf der Strecke Bingen-St. Goar haben sich seit der Zeit, als die Rheinschiffahrtspolizeiordnung in ihrem derzeitigen Wortlaut ausgearbeitet wurde, vollständig gewandelt. Zu jener Zeit waren die Wahrschauer Privatpersonen, die ihren Beruf auf eigene Gefahr ausübten und von den Schiffahrttreibenden entlohnt wurden. Aus diesem Grunde wurde der Wahrschaudiens im alten Wortlaut im Wege polizeilicher Vorschriften, die an die Wahrschauer gerichtet waren, geregelt.

Gegenwärtig wird der Wahrschaudiens durch den Uferstaat unentgeltlich sichergestellt. Es handelt sich demnach um einen öffentlichen Dienst, der im Interesse der Schiffahrt eingerichtet worden ist, und dessen Beamte ihre Anweisungen im Wege der Dienstvorschrift erhalten.

Aus diesem Grunde erschien es erforderlich, den § 41 der Rheinschiffahrtspolizeiordnung, der diesen Gegenstand regelt, abzuändern.

Es wurde für zweckmäßig gehalten, in der neuen Fassung in Form von Polizeivorschriften, die an die Schiffahrttreibenden gerichtet sind, nur diejenigen Bestimmungen aufzunehmen, die zur Verkehrsregelung an zwei besonders schwierigen Stellen, nämlich dem Bingerloch und bei St. Goar, notwendig sind.

Im übrigen werden die Schiffahrttreibenden durch Bekanntmachungen über den von den Wahrschauposten eingenommenen Platz sowie über die Art und die Bedeutung ihrer Zeichen unterrichtet. Dieses Verfahren ist geeignet, die Versuche zur Vervollkommenheit der Zeichengebung zu erleichtern.

d) Festgefahrene und gesunkene Schiffe.

Der neue Wortlaut des § 23 Ziff. 2 weicht von dem alten namentlich in den drei folgenden Punkten ab:

Nach dem alten Wortlaut mußte die Wahrschau, die der Führer eines festgefahrenen oder gesunkenen Fahrzeuges stromaufwärts aufzustellen verpflichtet ist, auf mindestens 5 km Entfernung von der Unfallstelle aufgestellt werden. Der neue Wortlaut beschränkt sich darauf, zu sagen, daß sie «hinreichend weit oberhalb der Unfallstelle so aufzustellen ist, daß die talwärts fahrenden Schiffe und Flöße rechtzeitig die erforderlichen Maßnahmen treffen können».

Es kann der Fall eintreten, daß zwischen der Unfallstelle und dem Standort der am Rhein aufgestellten Wahrschau Zugänge zum Strom vorhanden sind, die besondere Vorsichtsmaßnahmen erfordern. Der alte Wortlaut erwähnte in diesem Zusammenhange nur die Nebenflüsse. Der neue Wortlaut bezeichnet außerdem «Abzweigungen, Kanäle und Hafeneinfahrten».

Während dahingegen der alte Wortlaut verlangte, daß ein Wahrschauer am Nebenfluß aufzustellen ist, legt der dehnbarer abgefaßte neue Wortlaut dem Führer vor allem die allgemeine Verpflichtung auf, alle in seiner Macht liegenden Maßnahmen zu treffen, damit nicht nur die aus den aufgezählten Zufahrtswegen kommenden Schiffe sondern auch die Hafenbehörden sowie die außerhalb der Häfen liegenden Schiffe sobald wie möglich in wirksamer Weise von dem Unfall benachrichtigt werden. Nur mangels anderer wirksamer Mittel werden weitere Wahrschauen verlangt.

Bei diesem Anlaß wurden die Worte «bei gesunkenen Schiffen» im deutschen Wortlaut der Ziffer 4 des gleichen Paragraphen gestrichen.

e) Schiffahrt bei Nacht.

Obgleich die Schiffahrttreibenden von der ihnen gebotenen Möglichkeit, Versuche der Schiffahrt bei Nacht mit Hilfe von Scheinwerfern zu unternehmen, kaum Gebrauch gemacht hatten, hielt es die Kommission für angebracht, den Zeitraum, während dessen Versuchs-

fahrten unter den früher festgesetzten Bedingungen (siehe Tätigkeitsbericht für 1929) unternommen werden können, um 5 Jahre zu verlängern.

Eine in den Niederlanden mit einem Dienstfahrzeug ausgeführte Versuchsfahrt hat gezeigt, daß bei vernünftiger Anwendung

1. ein Scheinwerfer der Schiffahrt bei Nacht bedeutsame Dienste leisten kann;
2. er die anderen Schiffahrttreibenden und den Verkehr auf den Ufern sehr wenig behindert;
3. es wünschenswert ist, das Licht des Scheinwerfers in zwei Bündel derart zu zerlegen, daß man die beiden Ufer gleichzeitig zu beleuchten vermag, während der Strom vor dem Schiff im Dunkel bleibt;
4. der Scheinwerfer auf den Strom vor dem Schiff oder auf andere Fahrzeuge oder Fähren nicht länger gerichtet werden darf, als nötig ist, um entweder sich über die Lage Rechenschaft zu geben, oder um den Standort der Fahrzeuge oder Fähren zu erkennen;
5. es wünschenswert ist, daß der Scheinwerfer von dem Schiffsführer bedient werden kann.

Technisches.

1. Brücken.

Zwei Entwürfe für neue Brücken über den Rhein bei Basel und bei Vianen, der erste von der schweizerischen Delegation, der zweite von der niederländischen Delegation vorgelegt sowie ein Entwurf zum Bau der Brückenbahn für ein zweites Gleis auf der Eisenbahnbrücke bei Zalt-Bommel, vorgelegt von der niederländischen Delegation, wurden der Zentralkommission im Laufe des Jahres 1931 unterbreitet.

Diese Pläne wurden von einem Ausschuss unter Vorsitz des Herrn Herold, Bevollmächtigten der Schweiz, was die niederländischen Entwürfe anging, und unter dem Vorsitz des Herrn Schlingemann, Bevollmächtigten der Niederlande, soweit der schweizerische Entwurf in Betracht kam, geprüft.

a) **Straßenbrücke in Basel (Dreirosenbrücke).** Diese neue Brücke wird ungefähr 600 m unterhalb der sogenannten Johanniterbrücke erbaut werden und drei Öffnungen aufweisen. Die mittlere Öffnung von 100 m sowie die beiden Seitenöffnungen von 60 m und 48 m werden nach Eintritt des Kember Staus eine lichte Höhe von ungefähr 7,50 m über höchstem schiffbaren Wasserstande haben. Diese Maßnahmen sowie die Lage der Pfeiler gaben zu keiner Einwendung vonseiten des Ausschusses Anlaß, ebensowenig die Bauausführung, da die Errichtung des Hauptjoches ohne Gerüste vor sich gehen wird, so daß die an dieser Stelle übrigens nicht sehr rege Schiffahrt keinerlei Beeinträchtigung erleiden wird.

b) **Straßenbrücke bei Vianen.** Diese Brücke soll die bestehende Schiffbrücke ersetzen. Sie wird eine Hauptöffnung von 152 m erhalten, deren Auflager sich außerhalb des Niederwasserbettes befinden. Da die Konstruktionsunterkante mindestens 9,10 m über dem höchsten beobachteten Wasserstande liegt, gaben diese Maßnahmen zu Einwendungen des Ausschusses keinen Anlaß. Nach den Maßnahmen, die die niederländische Regierung im Interesse der Schiffahrt während der Ausführung der Arbeiten zu treffen beabsichtigt, wird, wie der Ausschuss feststellte, die Schiffahrt über 60 m Fahrwasserbreite sowie über eine lichte Höhe von mindestens 7,60 m über höchstem beobachteten Wasserstande verfügen. Die übrigen Maßnahmen stimmen inhaltlich im wesentlichen mit denen überein, die die Regierungen üblicherweise treffen (siehe frühere Tätigkeitsberichte). Diese Maßnahmen begegneten im Ausschuss keinerlei Bemerkungen.

c) **Bau einer Brückenbahn auf der Eisenbahnbrücke bei Zalt-Bommel.** Hier

handelt es sich um den Bau der Brückenbahn für ein zweites Gleis, den die Direktion der niederländischen Eisenbahnen auf den bestehenden Auflagern und Pfeilern der Eisenbahnbrücke über die Waal bei Zalt-Bommel auszuführen beabsichtigt. Da die Pfeiler und Widerlager keinerlei Aenderung erfahren werden, und da die Höhe der Unterkante der zu erbauenden Brückenbahn die gleiche sein wird wie die der vorhandenen Brückenbahn, d. h. 16,83 m + N. A. P., was einer Höhe von 9,14 m über höchstem beobachteten Wasserstande entspricht, so wurde gegen den Entwurf vom Ausschuss keinerlei Einwendung vorgebracht.

Nach den Maßnahmen, die die niederländische Regierung im Interesse der Schifffahrt während der Ausführung der Arbeiten zu treffen beabsichtigt, wird die Schifffahrt, wie der Ausschuss feststellte, stets freie Verfügung über einen der beiden Schiffsdurchlässe haben, entsprechend der freien Oeffnung der im Bau befindlichen Straßenbrücke (siehe Tätigkeitsbericht über das Jahr 1929). Die beiden Oeffnungen werden somit der Reihe nach benutzt werden, und in der Oeffnung, die der Schifffahrt nicht offen steht, wird ein Durchlaß von mindestens 8,10 m über höchstem schiffbaren Wasserstande freigelassen werden. Da die übrigen Maßnahmen inhaltlich im wesentlichen mit denen übereinstimmen, die die Regierungen üblicherweise treffen, so hatte der Ausschuss gegen diese Bestimmungen nichts vorzubringen.

Die Zentralkommission stimmte bei der Beschlußfassung über die Basler Brücke auf ihrer ersten Tagung und bezüglich der Brücken bei Vianen und Zalt-Bommel, auf ihrer zweiten Tagung den Vorschlägen des Ausschusses zu.

d) Hebung der Brücken von Straßburg-Kehl und Hünigen. Die Zentralkommission stellte fest, daß der von der französischen Verwaltung aufgestellte Entwurf zur Hebung der Straßburg-Kehler Brücken der badischen Verwaltung zur Prüfung unterbreitet worden ist, und daß die Akten über den Plan zur Hebung der Hüniger Brücke sich in Händen der Direktion der Eisenbahnen von Elsaß-Lothringen befinden.

2. Ausbau des Rheins zwischen Straßburg und Basel.

Die Zentralkommission stellte auf ihrer zweiten Tagung fest, daß der Arbeitsplan für die Regulierung im ersten Jahre wie vorgesehen durchgeführt werden wird. Die Arbeiten werden an drei getrennten Baustellen ausgeführt; sie wurden durch die hohen Wasserstände dieses Sommers nicht behindert.

Was die Arbeiten von Kembs anbelangt, so sind sie nach den Erklärungen der französischen Bevollmächtigten wie folgt gefördert worden:

Bei den Arbeiten am Stauwehr sind auf dem linken Ufer die Uferschutzbauten oberhalb des Stauwehrs bis zur Einfahrt in den Zulaufkanal vollendet. Die Bauten unterhalb davon werden in der Niederwasserzeit wieder aufgenommen werden. Die Dämme und Schutzbauten oberhalb des Zulaufkanals sind bis zur Eisenbahnbrücke bei Hünigen in der Ausführung begriffen. Das linke Widerlager, der Pfeiler I und die Schwelle 1 (die Pfeiler und Schwellen sind vom linken Ufer ausgehend mit Nummern versehen) sind fertig. Die Schwelle 2 und der Pfeiler II sind im Bau begriffen. Die Anbringung der Schützen und der oberen Bedienungsbrücke ist im ersten Durchlaß fast fertig, im zweiten Durchlaß in der Montage.

Auf dem rechten Ufer sind die Dämme und Schutzbauten oberhalb des Stauwehrs in der Ausführung begriffen. Die Schutzanlage unterhalb des Wehrs sind beendet. Folgende Teile des Stauwehrs sind fer-

tiggestellt: das rechte Widerlager, der Pfeiler IV, die Fundamente des Pfeilers III, die Schwellen 4 und 5. Die Anbringung der Schützen und ihrer Bedienungsvorrichtungen, die untere und die obere Bedienungsbrücke sind im Durchlaß 5 zu Ende geführt.

Die Schifffahrt verfügt immer noch über die Oeffnungen 3 und 4 und geht über die Fundamente des Pfeilers III hinweg, dessen höher gelegener Teil erst später ausgeführt werden wird.

Von den Arbeiten am Kanal sind die Erd- und Betonarbeiten nahezu beendet. An den Schleusen wird die Montage der Schützen und Bedienungsvorrichtungen tatkräftig gefördert; sie ist am unteren Tor der großen Schleuse nahezu vollendet. Am Werk werden die Turbinen- und Generatorengruppen aufgestellt und die Schützen angebracht. Im Schalthaus ist die Betonierung der ersten beiden Stockwerke fertiggestellt. Was die Transformatorenstation und die elektrische Ausrüstung betrifft, so wird der Bau am 1. Februar 1932 beendet sein. Die Freiluftstation ist im Bau begriffen.

Die Anzahl der beschäftigten Arbeiter beträgt gegenwärtig ungefähr 2800, wovon 2400 auf die Kanalarbeiten entfallen.

Wie erinnerlich (siehe Tätigkeitsbericht für das Jahr 1929) sollte die Schifffahrt nach dem Arbeitsplan für das Stauwehr bis zum 15. März 1932 über eine Fahrwasserbreite von 55 m zwischen den Pfeilern II und IV, nach Abzug des von den Gerüsten beanspruchten Raumes (der Bau des Pfeilers III war in Höhe der Schwelle eingestellt worden) verfügen. Vom 15. März ab sollten die Arbeiten am Pfeiler III wieder aufgenommen werden, und die Schifffahrt sollte bis zum 15. Mai 1932, dem Tage der Inbetriebnahme des Kanals, die Oeffnung 1 mit 30 m Breite benützen. Nach den Erklärungen der französischen Bevollmächtigten auf der zweiten Tagung des Jahres 1931 konnte bei der Ausführung dieses Arbeitsplanes ein Vorsprung erzielt werden. Es wurde deswegen in Aussicht genommen, mit der Vollendung des Pfeilers III schon am 1. Januar 1932 zu beginnen, was die Eröffnung des Kanals für die Schifffahrt vom 1. Mai ab anstatt vom 15. Mai ab gestatten wird. Vom 1. Januar bis zum 1. Mai 1932 wird die Schifffahrt den Durchlaß von 30 m benützen müssen, da aber die Großschifffahrt zwischen Januar und Anfang Mai nicht betrieben wird, so wird diese Aenderung nur die Kanalkähne berühren, für die ein Durchlaß von 30 m mehr als ausreichend ist.

3. Nachprüfung des Gleichwertigen Wasserstandes 1923.

Die Zentralkommission beschloß, die Nachprüfung des im Jahre 1923 festgestellten Gleichwertigen Wasserstandes vorzunehmen, und beauftragte zu diesem Zweck einen technischen Ausschuss unter dem Vorsitz des Herrn Schlingemann, Bevollmächtigten der Niederlande, damit, diese Frage zu untersuchen und der Kommission einen Bericht vorzulegen. Der Ausschuss trat im Laufe des Jahres 1931 zusammen und stellte seinen Arbeitsplan auf. Die Untersuchungen nehmen hiernach unter Mitwirkung der Preussischen Landesanstalt für Gewässerkunde ihren Fortgang.

Rechtsangelegenheiten.

Vor die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt gebrachte Berufungen.

Die Zentralkommission wurde in ihrer Eigenschaft als zweite und letzte Instanz in den von den Rheinschifffahrtsgerichten abgeurteilten Sachen im Jahre 1931 mit 9 Berufungen in Zivilsachen befaßt. Im Jahre 1930 waren 10 Berufungen in Zivil- und 4 in Strafsachen bei ihr anhängig gemacht worden.

Wirtschaftliches.

a) Zollordnung für den Rheinseitenkanal (Strecke Hünningen-Kembs).

Unter Vorbehalt aller grundsätzlichen Fragen nahm die Kommission eine Note der französischen Delegation über diese Ordnung zur Kenntnis. Die Verordnung, die die in dieser Note vorgesehenen Maßnahmen zur Anwendung bringt sowie die gegebenenfalls zwischen den Zollverwaltungen zu treffenden Abmachungen sollen der Kommission möglichst bald zur Kenntnis gebracht werden.

b) Abgaben für Radicapparate an Bord der Rheinfahrzeuge.

Hierüber entspann sich im Verlaufe der zweiten Tagung des Jahres 1931 ein Meinungswechsel. Er soll auf der nächsten Tagung fortgeführt werden.

Privat- und Sozialrecht.

Es wurde beschlossen, daß der Ausschuß für Binnenschifffahrtsrecht im Laufe des Jahres 1932 unter dem Vorsitz des Herrn Rossetti zusammentreten soll, um folgende Fragen zu untersuchen:

1. Bergung und Hilfeleistung,
2. Vorläufige Beschlagnahme,
3. Regelung der örtlichen Zuständigkeit in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten bei Schiffszusammenstößen. (Siehe ferner oben: Beziehungen zu anderen internationalen Körperschaften.)

gerlichen Rechtsstreitigkeiten bei Schiffszusammenstößen. (Siehe ferner oben: Beziehungen zu anderen internationalen Körperschaften.)

Beschwerden.

Die Untersuchung der Beschwerde wegen sozialer Fragen (Kranken-, Unfall- und andere Versicherungen), die in den vorigen Tätigkeitsberichten erwähnt waren, wurde in Erwartung der weiteren Arbeiten des oben erwähnten gemischten Ausschusses zurückgestellt.

Im Laufe des Jahres wurde die Kommission nur mit einer neuen Beschwerde in bezug auf § 23a der Rheinschiffahrtspolizeiordnung befaßt, der verbietet, daß Fahrzeuge mit mehr als 50 Tonnen Tragfähigkeit sich bei Düsseldorf mit dem Strome treiben lassen. Diese Beschwerde wurde für unbegründet erachtet.

Innere Angelegenheiten.

Der Haushaltplan für 1932 wurde auf 875,000 französische Franken festgesetzt.

Verschiedenes.

Der «Lloyd Anversois» wurde als Veröffentlichungsblatt der Zentralkommission zugelassen.

Die Zentralkommission war durch zwei ihrer Mitglieder auf dem XV. Schiffahrtskongreß vertreten.

Le Raccordement du Rhône au Léman, à Genève, par un canal navigable et la régularisation du Léman.

Conférence faite le 26 juin 1931 à l'Assemblée générale de la Section Ostschweiz de l'Association suisse pour la Navigation du Rhône au Rhin, à Zürich, par M. M. Brémond, ingénieur, Président du Syndicat suisse pour l'étude de la voie navigable du Rhône au Rhin.

(Fin)

C'est entre ces deux extrêmes que la solution doit être cherchée. Or, les intérêts des riverains et ceux de Genève n'étant pas les mêmes, il n'est pas facile d'arriver à une solution satisfaisant tout le monde.

Et pourtant, le Service fédéral des Eaux l'a trouvée cette solution, ou plutôt a trouvé une solution qui paraît devoir constituer un terrain d'entente en donnant satisfaction dans la mesure du possible aux cantons de Vaud et de Genève et permettre la reprise des négociations avec la France aussitôt que les intéressés suisses se seront déclarés d'accord.

Donc le Service fédéral des Eaux, et il faut l'en féliciter, élaborait en 1930 un nouveau projet de régularisation qui consiste en ceci: il permettrait de maintenir le niveau du lac entre les cotes ZL + 0,70 en basses eaux, 1,60 en hautes eaux d'été et 1,93 en hautes eaux d'automne, avec marge de sécurité jusqu'aux cotes ZL + 0,60 et 2,00. Il fait entrer en ligne de compte les débits cumulés du Rhône et de l'Arve à la Jonction (limités à 960 m³/sec) pour le réglage de barrage à Genève, barrage qui permet

de régler le niveau du lac, et assure à l'usine municipale de la Coulouvrenière une chute minimum de 0,80 m, alors que d'après le projet des experts, cette chute était réduite à 0 en hautes eaux. Ce projet aurait pour conséquence une amélioration dans certains cas du régime actuel du Rhône, ce qui serait favorable à la navigation. En un mot, s'il n'assure pas la régularisation du régime du Rhône dans d'aussi bonnes conditions que le projet du Prof. Meyer-Peter, il est bien préférable à celui des experts.

En ce qui concerne la correction du Rhône, le projet prévoit la création d'un chenal dans la rade pour faciliter l'écoulement des eaux du lac dans le Rhône, l'élargissement et l'approfondissement du bras droit du fleuve, l'approfondissement du bras gauche et le déplacement du barrage du pont de la Machine en aval.

La Ville de Genève s'est déclarée d'accord sous certaines réserves. Malheureusement il ne semble pas en être encore de même du canton de Vaud. Les choses en sont là, si nous sommes bien informés. Et pourtant, il ne paraît pas possible que les oppositions ne tombent pas et que l'on ne finisse pas par s'entendre.

Encore une fois, une entente est nécessaire avant que les négociations avec la France puissent être reprises. Et le temps presse! En effet, à la suite d'une longue période d'étude, les textes constitutifs de la „Compagnie nationale du Rhône“, en France, qui sera chargée de l'aménagement de ce fleuve, viennent d'être élaborés et publiés par le gouvernement fran-