Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schiffahrt**

Band (Jahr): **16 (1924)**

Heft 4

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

No. 7 vom 25. April 1924

Das Bureau der Zentralkommission hielt es für angebracht, die Zustände in der Schiffahrt im besetzten Gebiete an Ort und Stelle studieren zu lassen.

Die Beteiligten sind um ihre Ansicht befragt worden und es haben Besprechungen mit den zuständigen Besatzungsbehörden stattgefunden.

Die Generalsekretäre haben der Kommission über das Ergebnis ihrer Studienreise Bericht erstattet.

Die Frage hat am 24. März in Plenarsitzung zur Beratung gestanden.

Im Laufe dieser Sitzung, welcher Vertreter der Hohen Interalliierten Rheinlandkommission beiwohnten, hat Herr Carteron, Vorsitzender des Leitenden Komitees der Zölle (C. D. D.) weitere Auskünfte über das Zollregime im besetzten Gebiet erteilt, die durch Ausführungen der Vertreter der Interalliierten Binnenschiffahrts-Kommission über die Militärkontrolle vervollständigt worden sind.

Nachstehend geben wir Auszüge aus diesen Berichten, Auskünften und Ausführungen.

I.

Bericht der Generalsekretäre an die Zentralkommission.

(Auszug.)

Straßburg, den 23. Februar 1924.

Zölle und Gebühren.

1. Die Waren, welche durch das besetzte Gebiet gehen und für das nichtbesetzte Deutschland bestimmt sind, sind seit dem 8. Januar seitens der Besatzungsbehörden keiner Zollabgabe mehr unterworfen.

Die Verordnung stellt fest, daß diese Maßnahme getroffen worden ist, um das interalliierte Zollregime in vollständigen Einklang mit der Mannheimer Akte zu bringen.

2. Die Interessenten standen unter dem Eindruck, der Landweg genieße dem Rheinweg gegenüber Vorteile beim Eingang in das besetzte Gebiet für fremde Waren, welche von Hamburg kommen. Diese Waren werden, scheint es, in Hamburg bei dem deutschen Zollamt verzollt und die Interessenten wiesen darauf hin, daß sie, wenn auf dem Rheinweg importiert, außerdem noch dem interalliierten Zoll unterworfen seien, während sie auf dem Landweg zollfrei in das besetzte Gebiet gelangen könnten.

Laut eingezogener Erkundigungen liegt hier ein Irrtum vor. Augenblicklich wenigstens sollten die interalliierten Zölle sowohl bei der Einfuhr auf dem Landweg als auch bei der Einfuhr auf dem Rheinweg erhoben werden. Letzterer ist demnach nicht benachteiligt.

3. Seit dem 7. Februar ist die statistische Abgabe auf alle Waren, welche auf dem Rheinweg durch das besetzte Gebiet befördert werden, abgeschafft. Somit verschwindet ein Hindernis, welches, wie uns die Interessenten erklärt hatten, hauptsächlich die Wiederaufnahme der Erzverschiffungen unmöglich machte.

4. Um gewissen irrigen Anwendungen, von welchen uns Mitteilung gemacht worden war, ein Ende zu setzen, hat das C. D. D. mit Zirkular von gleichem Datum daran erinnert, daß die Zollverschlußgebühr auf dem Rheinweg nicht erhoben wird.

5. Laut eingezogener Erkundigungen waren sämtliche Fahrzeuge auf der Fahrt nach beiden Richtungen gezwungen, Düsseldorf anzulaufen, und der Schiffer mußte, scheint es, an Land gehen, um sich mit seinen Papieren bei der Zollbehörde zu melden und eine schriftliche Ermächtigung zur Weiterreise einzuholen. Es verhält sich so bei Schiffen, welche in Emmerich die Zollformalitäten für den Durchgangsverkehr erfüllt haben, ebenso wie bei den anderen.

Man hat uns versichert, daß die Schiffe infolge hiervon große Gefahr laufen, und daß ein bedeutender Zeitverlust entsteht.

6. Auf die Frage, ob es nicht möglich sei, die Kontrolle des Durchgangsverkehrs in Düsseldorf vollständig abzuschaffen, wurde uns geantwortet, daß die einfache Abschaffung zu Unzuträglichkeiten führen könnte, solange die Lage in der britischen Zone unverändert bleibe, daß die französisch-belgische Zollbehörde jedoch in der Zwischenzeit ihr möglichstes tun werde, um die Unzuträglichkeiten der Kontrolle auf ein Mindestmaß zu beschränken, indem sie dieselbe auf Grund der von den Grenzstellen erhaltenen Mitteilungen ausüben wird, und zwar tunlichst während der Fahrt, eventuell durch eine ganz kurze Feststellung des Bestimmungsortes beim Eingang in die britische Zone und des Zustandes des Zollverschlusses bei dem Ausgang.

7. Die von den Interessenten gestellte Frage, ob ein in Hamburg für ein Schiff des Rhein-Seeverkehrs ausgestellter Begleitschein von der interalliierten Zollbehörde anerkannt würde, ist bejaht worden, solange dieser Begleitschein für einen Freihafen des Rheins — mit Ausnahme von Köln — ausgestellt sei.

8. Die Interessenten haben, im gleichen Gedankengange, gebeten, man möge prüfen, ob keine Möglichkeit für ein Zollverschluß-System mit internationaler Anerkennung besteht.

Freihäfen auf dem Rheine und damit zusammenhängende Erleichterungen.

9. Soweit die Freihäfen des Rheins und seiner Nebenflüsse, welche außerhalb des besetzten Gebietes liegen, in Frage kommen, setzt der oben angeführte Beschluß vom 8. Januar sämtlichen Schwierigkeiten ein Ende.

10. Soweit die Freihäfen, welche innerhalb des besetzten Gebietes liegen, in Frage kommen — sie sind im Schlußprotokoll zur Mannheimer Akte namentlich aufgeführt — ist das Durchgangsregime für nicht verzollte Waren mit Herkunft aus oder mit Bestimmung für die Zollniederlagen dieser Häfen wiederhergestellt worden, außer für den Freihafen von Köln. Diese Waren werden demgemäß auf dem Rhein unter dem Regime des Begleitscheins I befördert.

11. Die Interessenten haben den Wunsch ausgedrückt, sobald wie möglich die Erleichterungen durch die Zollniederlagen, welche die Schiffahrt namentlich in den Freihäfen vor dem 11. Januar 1923 genoß, wiederhergestellt zu sehen. Das C. D. D. hat uns gern versprochen, die Erleichterungen durch die Zollniederlagen in den Freihäfen wiederherzustellen. Es hat seinen Delegierten unter dem 29. Januar 1924 bezügliche Instruktionen erteilt. Man kann deshalb, insofern festgestellt wird, daß die bestehenden Anlagen genügend Sicherheit gegen Zollschmuggel bieten, die Wiederherstellung der Erleichterungen durch die Zollniederlagen,

welche die Schiffahrt vor dem 11. Januar 1923 genoß, in aller Kürze erwarten.

12. Ebenso haben die Interessenten lebhaft die Vorteile betont, welche das System des Begleitscheines I der Schifffahrt bietet, namentlich im Falle der Lagerung in einer Zollniederlage, sowie im Falle des Durchgangsverkehrs mit Umladung. Im letzteren Falle z. B. wird ein Begleitschein I für die ganze Ladung von der Grenzzollstelle (Emmerich z. B.) ausgestellt. Am Umschlagsorte wird dieser Begleitschein I gegen ebensoviele einzelne Begleitscheine, wie Waggons vorhanden sind, eingetauscht. Letztere (Begleitscheine) werden von dem Zollposten des Umladeortes ausgestellt, während der ursprüngliche Begleitschein I durch den Spediteur der ausstellenden Behörde zurückgeschickt wird. Die Gültigkeitsdauer eines Begleitscheines I ist drei Monate. Er kann leicht erneuert werden und läßt allen wünschenswerten Spielraum für die Erledigung der Geschäfte.

Die Interessenten standen unter dem Eindruck, dieses System sei den französisch-belgischen Zollbehörden unbekannt. Nach den von uns einbezogenen Erkundigungen ist es nicht so, und die Erleichterungen, welche sich aus dem Gebrauch des Begleitscheines I ergeben, sind keineswegs von dem interalliierten Verfahren ausgeschlossen.

13. Die Interessenten haben sich darüber beschwert, daß die interalliierte Zollbehörde ein Visum des Begleitscheines durch die Straßburger Zollbehörden verlangt für Schiffe im Durchgang durch besetztes Gebiet und mit Bestimmung für diesen Hafen.

Dieses Verlangen scheint nicht gerechtfertigt. Die interalliierten Zollbehörden sollten sich darauf beschränken, die Rückgabe des Begleitscheines bei dem Ausgang aus dem besetzten Gebiet zu verlangen.

14. Was speziell die Erleichterungen für den Umschlag in dem Freihafen Mannheim anbelangt, ist uns von einem Abkommen Mitteilung gemacht worden, welches die Interessenten mit den Besatzungsbehörden unter Vorbehalt der Genehmigung des Oberdelegierten bei dem C. D. D. getroffen haben. Letzterer war so freundlich, uns zu versprechen, daß die eventuelle Ratifizierung dieses Abkommens, dessen Inkrafttreten für den 28. Januar in Aussicht genommen war, ohne Verzug zum Gegenstand eines Beschlusses gemacht werden soll.*)

15. Gelegentlich des letzthin eingetretenen Niedrigwassers sind bei der Zentralkommission Beschwerden eingelaufen über Schwierigkeiten, auf welche man bei der Umladung von Waren gestoßen ist, welche durch die in St. Goar und Salzig ausgeführten Leichterungen notwendig geworden ist. Das C. D. D. hat, als es Mitteilung von diesen Umständen erhielt, sofort Vertreter an Ort und Stelle geschickt, um die nötigen Maßnahmen unverzüglich ergreifen zu lassen.

Verkehr innerhalb des besetzten Gebietes.

16. Laut bestehender Vorschriften müssen Transporte, welche von einem Hafen des besetzten Gebietes nach einem andern Hafen des besetzten Gebietes geleitet werden, Gegenstand eines Manifestes bilden. Dieses Manifest muß in Abschrift bei der Zollbehörde eingereicht werden und muß von letzterer visiert sein, bei der Abfahrt: (Ladung genehmigt), bei der Ankunft: (Löschung genehmigt).

Die Interessenten haben um Abschaffung dieser Kontrolle gebeten, indem sie auf die Störungen und auf die Unzuträglichkeiten hingewiesen haben, welche diese für die Schiffahrt zur Folge hat.

Sie haben außerdem auf die Unterschiede in der Anwendung hingewiesen, da gewisse lokale Behörden eine Erfüllung der Formalitäten schon vor der Beladung verlangen.

Das C. D. D. hat uns bereitwilligst die Abschaffung der Zollkontrolle auf Warentransporte, welche von einem Hafen des besetzten Gebietes nach einem andern Hafen des besetzten Gebietes geleitet werden, versprochen.

Es kann sich selbstverständlich nur um den Transport von Waren handeln, welche ihren Ursprung in den besetzten Gebieten haben, oder vorher in den besetzten Gebiet verzollt worden sind.

In Fällen zum Beispiel, in welchen eine unverzollte Ware von einem Freihafen des besetzten Gebietes nach einem andern Freihafen des besetzten Gebietes befördert wird, müßte diese Ware als im Durchgangsverkehr befindlich betrachtet werden, und die Vorschriften der Zollkontrolle für den Durchgangsverkehr müßten in Anwendung kommen. Ebenso müßte auch eine solche Ware, falls sie für den Freihafen Köln bestimmt wäre, vor ihrem Eintritt in die britische Zone Zölle erlegen.

Einfuhr-Verkehr.

17. Die Interessenten haben darauf hingewiesen, daß die deutsche Zollbehörde gestattete, mit dem Löschen einer zollfreien Ware (z. B. Erz) vor der Zollabfertigung zu beginnen, wenn das Schiff außerhalb der Dienststunden des Zollamtes einlief.

Wir haben diesen Punkt der wohlwollenden Betrachtung des C. D. D. anempfohlen.

Ausfuhr-Verkehr.

18. Laut bestehender Vorschriften schreibt die Ausfuhr-Lizenz den Ausgangsort aus dem besetzten Gebiet vor. Die Interessenten hatten uns mitgeteilt, daß hierdurch Unzuträglichkeiten und Verspätungen für den Rheinverkehr erwüchsen. Die interalliierten Behörden haben bereitwilligst erklärt, daß sie die auf diesen Punkt bezüglichen Vorschriften abändern würden.

Ausübung des Dienstes der Zollämter und der Dienststellen für Lizenzen.

19. Bezüglich der Dienststunden des Zollamtes haben die Interessenten darauf hingewiesen, daß, wenigstens insoweit, als Duisburg und Düsseldorf in Frage kommen, die Dienststunden zu kurz bemessen sind und nicht mit der nötigen Regelmäßigkeit eingehalten werden. Sie haben außerdem den Wunsch ausgesprochen, sich außerhalb der Dienststunden an die Zollämter wenden zu können bei Bezahlung einer feststehenden Gebühr für jede Ueberstunde.

Wir haben dem C. D. D. hiervon Mitteilung gemacht, welches seine Dienststellen auf frühere Instruktionen hingewiesen hat, laut welchen die Dienststunden des internationalen Zolles die gleichen sind, wie die des deutschen Zolles und laut welchen gleichfalls Dienstleistung auf Ansuchen der Interessenten und bei Bezahlung einer feststehenden Gebühr für jede Ueberstunde vorgesehen ist.

20. Die Interessenten haben uns gesagt, daß die Erlegung der Zölle in Banknoten verlangt wird, und daß nur die Schecks einer bestimmten Bank in Düsseldorf in Zahlung genommen werden. Sie haben erklärt, daß hieraus große Unzuträglichkeiten für den Verkehr erwachsen. Wir haben dem C. D. D. diesen Umstand auseinandergesetzt. Dieses hat am 4. Februar beschlossen, eine Ermächtigung zugunsten der als ehrenwert bekannten deutschen Firmen für die Scheckzahlung zu erlassen, hat jedoch seine Delegierten dahin instruiert, vorläufig auf die Barzahlung der in belgischen oder französischen Franken berechneten Zölle zu bestehen, solange der Rückzug des Bargeldes, welches sich in dem besetzten Gebiet in Umlauf befindet, noch nicht beendet ist.

21. Man hat unsere Aufmerksamkeit auf die Lage im Karlsruher Hafen gelenkt. Die Interessenten haben uns auseinandergesetzt, daß der Hafen von Karlsruhe durch das Zollamt in Wörth (linkes Ufer) bedient wird, wodurch die Interessenten zur Zurücklegung weiter Wege gezwungen werden, welche bedeutende Verspätungen und Verzögerungen herbeiführen und sogar die Folge gehabt haben, eine Verzollung unmöglich zu machen, nachdem die politischen Ereignisse in der Pfalz ein Verkehrsverbot auf der Rheinbrücke herbeigeführt hatten.

Das C. D. D. hat uns freundlichst versprochen, ein Zollamt in Karlsruhe einzurichten.

*) Später wurde mitgeteilt, daß dieses Abkommen ratifiziert ist. (Anmerkung des Sekretariates.)

22. Die Interessenten haben darum gebeten, daß in Duisburg eine Filiale des Bureaus in Essen zur Erteilung von Lizenzen errichtet würde. Wir haben diesen Wunsch den interalliierten Behörden übermittelt. Man ist ihm nachgekommen, und zwar dadurch, daß man am 4. Februar die Dienststelle in Essen geschlossen und Bureaus zur Erteilung von Lizenzen und Derogationen in Düsseldorf, Duisburg, Dortmung und Essen errichtet hat. (Zirkular des C. D. D. vom 6. Februar 1924.)

23. Die Interessenten haben sich über den Zwang beschwert, daß der Schiffer sich persönlich im Zollamt, namentlich in Emmerich melden muß.

Wir haben die Aufmerksamkeit des C. D. D. darauf gelenkt.

Militärische Kontrolle.

24. Die militärische Kontrolle wird an der Grenze und in den Häfen mittels Abgabe der Manifeste ausgeübt. Es ist uns mitgeteilt worden, daß die Delegierten der C. I. N. C. an gewissen Plätzen, namentlich in Mannheim und Ludwigshafen fortfahren, ein Visum des Manifestes zu verlangen, obwohl diese Behörden sich laut in Kraft befindlicher Vorschriften mit der Abgabe dieses Schriftstückes begnügen sollten.

Wir haben auf diesen Unterschied in der Dienstausübung bei der C. I. N. C. hingewiesen.

25. Wir haben die zuständigen Behörden gebeten, die Frage zu prüfen, ob es den Grenzstellen möglich wäre, sich anstatt zweier mit einer Manifestabschrift für den gemeinschaftlichen Gebrauch des Zolldienstes und des Militärdienstes zu begnügen.

26. Die militärische Kontrolle wird außerdem auf dem Strom mittels Kontrollbooten ausgeübt, welche an die Schiffe heranfahren.

Es ergibt sich aus den eingezogenen Erkundigungen, daß diese Kontrolle de facto so ausgeübt wird, daß eine ernstliche Störung für die Schiffahrt nicht daraus entsteht.

In der Praxis legt sich das Motorkontrollboot längsseits, und die Kontrolle wird tunlichst ohne Anhalten des Schiffes ausgeübt.

II.

Exposé des Vorsitzenden des Leitenden Komitees der Zölle (C. D. D.) aus Koblenz, Sachverständiger der H. C. I. T. R.

(Auszug.)

1. Formalitäten im Durchgangsverkehr — Kautionsleistung.

Schon seit dem 25. April 1923 schrieb Zirkular Nr. 832 vor, daß keine Kautionsleistung oder Bürgschaftsstellung für den internationalen Durchgangsverkehr verlangt werden sollte. Diese Maßnahme ist später auf den Durchgangsverkehr der Waren ausgedehnt worden, die aus dem nichtbesetzten Deutschland kommend für das Ausland bestimmt sind. Schließlich hat eine Entscheidung der H. C. I. T. R. vom 31. Dezember 1923 die dem Durchgangsverkehr gewährten Vorteile auf alle Waren ausgedehnt, welche, gleichviel in welcher Richtung, durch das besetzte Gebiet gehen. Das Leitende Komitee der Zölle hat durch Zirkular vom 10. März auf diese Bestimmungen wieder hingewiesen und darin genau festgelegt, daß der Durchgangsverkehr auf dem Rheinwasserweg von der Formalität der Kautionsleistung befreit ist. Die normale Abwicklung des Durchgangsverkehrs auf dem Rheinwasserweg ist also gesichert.

2. Freihäfen und damit zusammenhängende Erleichterungen.

Der Hafen von Worms ist am 7. März 1924 geöffnet worden, und man hat die Vorteile eines Freihafens auf den Hafen von Heerdt ausgedehnt.

In diesem Zusammenhange ist am 18. März 1924 daran erinnert worden, daß der Gebrauch des Begleitscheines I im Falle der Zolleinlagerung und im Umladungsfalle stets gewährt werden soll.

Das Leitende Komitee der Zölle hat zu der Verzollung der für Köln bestimmten Waren in Duisburg und in Ruhrort die Ermächtigung erteilt, während diese Verzollung bis jetzt nur in Düsseldorf gemacht werden konnte. Es untersucht gleichfalls die Möglichkeit einer Verzollung in Emmerich, was sich in ungefähr 14 Tagen verwirklichen wird.

3. Verkehr innerhalb der besetzten Gebiete.

Das Leitende Komitee der Zölle hat seine Dienststellen daran erinnert, daß der innere Verkehr frei ist; ganz kürzlich noch, am 18. März 1924, hat das Zirkular Nr. 7458 diese Weisungen erneuert.

Das Zirkular ist wie folgt abgefaßt:

„d) Da der Verkehr für Waren innerhalb des besetzten Gebietes frei ist, sind das freie Verladen in den Stromhäfen und der freie Transport auf dem Wasserweg für Waren, welche von einem Hafen des besetzten Gebietes nach einem andern Hafen des besetzten Gebietes gehen, zu gestatten. Es sollen besonders gewisse irrtümliche Auffassungen, von welchen das Leitende Komitee Mitteilung erhalten hat, und nach welchen hauptsächlich in Duisburg und in Mannheim verfahren wird, abgestellt werden. Dort werden Ladungen von Ruhrkohle sowie leere Schiffe, welche von einem Hafen des besetzten Gebietes nach einem andern Hafen des besetzten Gebietes fahren, anscheinend der Zollkontrolle unterworfen."

Es ist selbstverständlich, daß Schmuggelversuchen und heimlicher Ein- und Ausfuhr auf den Rheinstrecken, welche die Grenze zwischen dem unbesetzten Deutschland und dem besetzten Gebiet bilden, zu steuern ist.

4. Ausfuhrverkehr.

Aus einer Vorschrift, welche bestimmte, daß das Duplikat der Ausfuhrlizenzen auf dem Dienstwege der Ausgangszollstelle einzusenden ist, um mit dem Original der Lizenz verglichen zu werden, sind Schwierigkeiten entstanden.

Das Leitende Komitee der Lizenzen hat jedoch für diesen Fall Erleichterungen geschaffen, die in seinem Zirkular vom 14. September 1923 niedergelegt sind. Dasselbe lautet:

„Laut Brief Nr. 2625 vom 2. Juli 1923 hatte das Leitende Komitee der Lizenzen beschlossen, daß in Ausnahmefällen Lizenzduplikate, die für die Ausgangszollstellen bestimmt sind, dem Lizenzinhaber in verschlossenem Umschlag ausgehändigt werden dürfen, welch letzterer es auf sich nähme, dieselben der Zollstelle auszuliefern."

Da diese Erleichterung nicht in allen Fällen genügend war, um den gemeldeten Schwierigkeiten zu steuern, hat das Leitende Komitee der Lizenzen beschlossen, sie durch folgende Maßnahmen zu ergänzen:

„Firmen, welche dies beantragen, und welche als genügend ehrenhaft bekannt sind, um Sicherheit zu bieten, daß von ihnen keinerlei Schmuggel zu befürchten ist, können die Erlaubnis erhalten, ihre Ware aus dem besetzten Gebiet auf einfaches Vorzeigen des Lizenz-Originales auszuführen, auch selbst dann, wenn das für die Ausgangszollstelle bestimmte Duplikat noch nicht an dieselbe gelangt sein sollte. Solche Firmen können auch die Ermächtigung erhalten, ihre Ware über irgend einen Punkt der Grenze des besetzten Gebietes auszuführen, ohne Berücksichtigung der in der Lizenz angegebenen Ausgangsstelle."

Diese Bestimmungen gestatten den Ausgang der Waren über irgend eine Zollstelle und entbinden von einer Vergleichung des Duplikates mit der Originallizenz; es muß jedoch ein besonderer Antrag von den Ausfuhrfirmen gestellt werden, und es scheint, daß recht wenige bis jetzt diesen Antrag gestellt haben, obwohl jede Schiffahrtsgesellschaft von Bedeutung, die als ehrenhaft bekannt ist, sich diesen Vorteil verschaffen kann.

5. Zolldienst und Lizenzendienst.

Gewisse Zollformalitäten störten die Schiffer, die gezwungen waren, an Land zu gehen und in den Aemtern wegen unbedeutender Formalitäten zu warten. In seinem Zirkular vom 18. März hat das Komitee der Zölle daran erinnert, daß hierzu ermächtigte Stellvertreter der Schiffahrtsgesellschaften jederzeit die Schiffer an Land vertreten können.

III.

Erklärungen des Präsidenten der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt.

Sitzung vom 24. März 1924.

Der Präsident faßt die von den Vertretern der Interalliierten Binnenschiffahrts-Kommission abgegebenen Erklärungen zusammen und stellt fest:

daß das Visum des Manifestes vor der Abfahrt des Schiffes nicht mehr verlangt wird;

daß die Hinterlegung einer Abschrift des Manifestes auf Grund der Verordnung 37 vom 29. August 1920 vor der Abfahrt geschehen muß, daß sie jedoch ausnahmsweise sofort nach der Abfahrt geschehen kann, wenn das Schiff durch diese Formalität eine Verspätung erleiden sollte (in der Praxis ist die Ausnahme zur Regel geworden);

daß es wünschenswert ist, daß das Manifest, soweit wie möglich, vor der Abfahrt hinterlegt wird;

daß den Interessenten die Quittung über das Manifest ausgehändigt wird, welche es ihnen gegebenenfalls gestattet, nachzuweisen, daß sie die vorgeschriebenen Formalitäten erfüllt haben. Die Schiffer sind übrigens nicht verpflichtet, diese Quittung anzunehmen;

daß die Schiffe, falls sie ihr Manifest nicht vor der Abfahrt hinterlegt, und falls sie die Quittung nicht an Bord hätten, von den Kontrollbooten, ohne Behinderung der Schifffahrt gepreit werden können, lediglich, um es den zuständigen Behörden zu ermöglichen, in Ausführung der Verordnung Nr. 17, H. C. I. T. R. vom 1. April 1920 das Manifest zu prüfen und sich zu vergewissern, daß die Schiffe keine unerlaubten Transporte ausführen.

Schweizer. Wasserwirtschaftsverband

Auszug aus den Protokollen der Sitzungen des Vorstandes des S. W. V.

Sitzung vom 11. April 1924, 18 h, im Sekretariat in Zürich.

Es wird das Programm für die Frühjahrssitzung des Ausschusses festgesetzt. Die Sitzung findet am 2. Mai 1924 in Rheinfelden statt in Verbindung mit einer Besichtigung des Geländes für die Kraftwerke Dogern und Schwörstadt. Haupttraktandum wird eine Aussprache bilden über eine rationelle Gestaltung von Kraftwerk- und Leitungsbau.

Im Weitern wird das Programm für die ordentliche Hauptversammlung aufgestellt. Diese soll am 31. Mai 1924 in Luzern stattfinden und im Anschluss daran ist eine Diskussionsversammlung über die Frage „Seeregulierungen und Talsperrenbau in der Schweiz" vorgesehen mit einleitenden Referaten über die technische und über die rechtliche Seite des Problems.

Die weitere Bearbeitung der Frage der Zürichseeregulierung wird an den Linth-Limmatverband delegiert.

Haupttraktandum bildet eine Vorlage des Sekretariates über die Gründung einer Prüfstelle für den Kraftwerk- und den Leitungsbau. Nach reger Diskussion beschliesst der Vorstand, die Vorlage dem Ausschuss zur Beratung zu unterbreiten.

Wasserkraftausnutzung

Wasserkraftnutzung im Wallis. In der Streitfrage zwischen der Société de la Dinence und der Société des Forces motrices de la Borge über die Ausnutzung von Wasserkräften im Kanton Wallis ist es zu einer Lösung gekommen, indem der Bundesrat in Uebereinstimmung mit der Stellungnahme des Kantons Wallis zu Gunsten des einstufigen Projektes der Société de la Dinence entschieden hat.

Wasserkraftnutzung in Irland. Irland geht jetzt daran, seine Wasserkräfte auszubauen. Vier Flüsse und eine Anzahl kleinerer Wasserläufe ergeben im Jahresdurchschnitt etwa 160,000 PS, die ständig nutzbare Kraft kann auf etwa 80,000 PS beziffert werden. Die Erschliessung dieser Wasserkräfte soll durch staatliche Prämien auf jede ausgebaute Pferdekraft gefördert werden. Der Ausbau einer grösseren Wasserkraft soll auch bereits an eine deutsche Firma vergeben worden sein.

Die grossen Wasserkräfte in Neu-Seeland. Die verfügbaren Wasserkräfte in Neu-Seeland betragen nach den Schätzungen von Konsul J. C. Hudson für das Handelsministerium total 4,076,700 PS, von denen 759,700 PS im Norden und 3,317,000 PS im Süden sich befinden. In der Verteilung der Wasserkraftquellen ist somit der südliche Teil günstiger gestellt, dies um so mehr, als der grösste Teil seines verfügbaren Wasservorrats nahe der tiefen Meerenge der Westküste liegt, wo viele geeignete Stellen zu finden sind für die Niederlassung elektrochemischer und elektrometallurgischer Industrien.

Für die Nutzbarmachung der bedeutenden Quellen des Nordens ist ein Wasserwirtschaftsplan ausgearbeitet worden. Dieser sieht die Ausnützung des Waikaremoanasees vor, der so viel Wasser aufgespeichert enthält, dass er die projektierte Zentrale 21 Monate lang versorgen kann bei Ausbleiben von Niederschlägen. Ferner ist die Ausnützung des Waikatoflusses mit dem Tauposee beabsichtigt. Die Ausführung des ersten Projektes wird schätzungsweise 15 Millionen Pfund Sterling kosten (Projekte, Betriebsanlage, Uebertragungsnetz bis Auckland). Das Werk soll zunächst 50,000 PS liefern, später aber auf 138,000 PS ausgebaut werden.

Die staatlichen Aufwendungen für das Waikaremoanasee-Projekt betrugen bis Ende 1923 110,000 Lst. und dürften bis Ende 1924 1,075,000 Lst. erreichen. Man hofft bis zu diesem Zeitpunkt bereits 24,000 PS zur Verfügung zu haben.

Die hydroelektrische Entwicklung in Neu-Seeland geht hauptsächlich mit staatlicher Hilfe vor sich. Es wurde kein bedeutendes Werk von Privaten ausgeführt. Die Wasserkraftanlagen in den südlichen Provinzen sind durch die Gesellschaft „Southland Power Board" mit staatlicher Hilfe gefördert worden.

Weltkraftkonferenz 1924 in London. In Ergänzung unserer Mitteilung in der „S. W." 1924, Nr. 3, Seite 56 teilen wir mit, daß im Schweiz. Nationalkomitee außer den bereits zitierten Amtsstellen und Verbänden auch der Schweizer. Energiekonsumentenverband vertreten ist.

Für die Mitglieder der im Schweiz. Nationalkomitee vertretenen Verbände ist die Gebühr für die Teilnahme an der Konferenz von £ 2 auf 30 Shilling herabgesetzt worden, sofern die Anmeldung durch die Geschäftsstelle[1]) erfolgt, unter Angabe, welchem Verbande der Teilnehmer angehört. Ein vorläufiges Programm der Konferenz ist bei der Geschäftsstelle[1]) gegen Einsendung von Fr. 1.— (incl. Porto) erhältlich.

Wasserbau und Flusskorrektionen

Talsperrenbau in Tschechoslowakien. Nach einem Bericht des amerikanischen Konsuls in Prag beschäftigt sich die tschechoslowakische Regierung zurzeit mit ausgedehnten Untersuchungen über den Bestand und die Nutzbarmachung der einheimischen Wasserkräfte. Als bedeutendstes Projekt, das gegenwärtig geprüft wird, ist der Bau von drei Staumauern über den Thaya-Fluss in der Nähe der österreichischen Grenze zu erwähnen. Eine erste Staumauer soll zwischen Bitov und Vranov errichtet

[1]) Generalsekretariat des S. E. V. und V. S. E., Zürich, Seefeldstraße 301.