Mitteilugen der Rhein-Zentralkommission

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **17 (1925)**

Heft 6

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. 13 vom 25. Juni 1925

Tätigkeitsbericht der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt für 1924.

Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt hat im Laufe des Jahres 1924 zwei Tagungen abgehalten, die erste im April und die zweite im Dezember.

Zusammensetzung der Kommission.

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

Herr Wand, bayrischer Bevollmächtigter der Deutschen Staaten wurde durch Herrn Kranzbühler, hessischen Bevollmächtigten der Deutschen Staaten, Herr Segers, Bevollmächtigter Belgiens, durch Herrn De Visscher ersetzt; Sir Cecil Hurst ist zum Bevollmächtigten Großbritanniens ernannt worden; Herr Jolles, Bevollmächtigter der Niederlande, ist gestorben und wurde durch Herrn Canter Cremers ersetzt.

Demgemäß setzte sich Ende des Jahres 1924 die Zentralkommisson wie folgt zusammen:

Präsident: Herr Jean Gout.

Deutsche Staaten: die Bevollmächtigten Seeliger, Peters, Fuchs, Kranzbühler; der stellvertretende Bevollmächtigte Wand.

Belgien: die Bevollmächtigten Brunet, De Visscher.

Frankreich: die Bevollmächtigten Mahieu, Silvain Dreyfus, Fromageot, Berninger.

Großbritannien: die Bevollmächtigten Baldwin, Sir Cecil Hurst.

Italien: die Bevollmächtigten Rossetti, Sinigalia.

Niederlande: die Bevollmächtigten Jonkheer Van Eysinga, Kröller, Canter Cremers.

Schweiz: die Bevollmächtigten Herold, Valloton.

Das Sekretariat setzt sich wie folgt zusammen:

Generalsekretär: Herr Hostie (Belgier).

Generalsekretär - Adjunkt: Herr Charguéraud - Hartmann (Franzose).

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

Schiffahrtsinspektoren sind:

für den schweizerischen Abschnitt: Herr Moor, Ingénieur Cantonal, Basel;

für den Abschnitt I, A: Herr Antoine, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Straßburg;

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

für den Abschnitt II: Herr Baurat Papst, Mainz;

für den Abschnitt III: Herr Ober- und Geh. Baurat Degener, Koblenz;

für den Abschnitt IV: Herr Jonkheer Dittlinger im Haag.

Revision der Mannheimer Akte.

Die Kommission hat in ihrer Apriltagung in erster Lesung die Mehrzahl der Texte angenommen, die sich auf die Freiheit der Schiffahrt, die Gleichbehandlung, die Freiheit des Durchgangsverkehrs, das Verbot, Gefälle zu erheben und auf den Rechtszustand in den rheinischen Häfen beziehen. Ueber die Zollformalitäten auf dem Rhein ist ebenfalls verhandelt worden.

Die Kommission hat in ihrer Dezembertagung die Revisionsarbeiten fortgesetzt und die erste Lesung der Texte, die sich auf die Rheinschiffahrtsgerichte und auf ihre eigene Rechtsprechung als Berufungsgericht in Rheinschiffahrtssachen beziehen, beendet.

Hierauf hat die Kommission die Prüfung der Arbeits- und Baufragen begonnen.

Beziehungen zu andern internationalen Körperschaften.

Die Kommission ist weiterhin über die Arbeiten des Beratenden und Technischen Ausschusses des Völkerbundes zum Studium der Verkehrswege und des Transitverkehrs auf dem Laufenden geblieben.

In der Reihe der behandelten Fragen, die für die Zentralkommission von besonderem Interesse sind, steht die Vereinheitlichung des Privatrechts und die Vereinheitlichung der Eichungsvorschriften.

Für die Vereinheitlichung des Privatrechtes hat der Beratende und Technische Ausschuß seinen Binnenschiffahrts-Unterausschuß damit beauftragt, eine Studienkommission zu ernennen, und zwar soll dies geschehen, sobald dieser Unterausschuß der Meinung ist, daß die Arbeiten der Zentralkommission hinreichend vorgeschritten sind, um eine Prüfung der Frage von einem allgemeinen Standpunkt aus zu rechtfertigen.

Für die Eichungsfrage ist ein Entwurf für ein Generalabkommen aufgestellt worden, der sich die Schlüsse, zu denen die Zentralkommission gelangt ist, zu eigen gemacht hat.

Die Ständige Vereinigung der Schiffahrtskongresse hat beschlossen, einen Ausschuß zu bilden, der die Vereinheitlichung der Binnenschiffahrts-Statistik studieren soll. Die Zentralkommission ist aufgefordert worden, in diesen Ausschuß einen Vertreter zu senden.

Freiheit der Schiffahrt im Allgemeinen.

Zu Beginn des Jahres 1924 war die Allgemeinlage, wie sie sich seit der Ruhrbesetzung entwickelt hatte, derart, daß eine Untersuchung an Ort und Stelle Aussicht haben konnte, für die internationalen Interessen der Schiffahrt günstige Folgen zu zeitigen. Deshalb hat der Generalsekretär der Zentralkommission in Begleitung des Generalsekretär-Adjunkten im Laufe des Monats Februar eine Reise in das besetzte Gebiet unternommen, um festzustellen, inwieweit der Beschluß von Dezember 1923 Anwendung findet. Auf dieser Reise haben sich Herr Hostie und Herr Charguéraud-Hartmann namentlich mit dem Leitenden Zollausschuß, mit der Interalliierten Binnenschiffahrtskommission und mit dem Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen in Verbindung gesetzt. Das Ergebnis dieser Reise ist in einem Bericht vom 23. Februar 1924 niedergelegt, der in der Nummer vom 25. April 1924 dieser Zeitschrift bereits veröffentlicht worden ist.

Infolge einer Beschwerde des „Vereins" vom 29. Februar 1924 wurde der Generalsekretär nochmals mit Erfolg bei dem C. D. D. vorstellig, um die nötigen Zollstellen einrichten zu lassen, die ein Leichtern in der Gebirgsstrecke gestatten.

Die Zentralkommission hat unter Mitwirkung der Besatzungsbehörden, die durch den Herrn Oberkommissär, Baron Rolin Jaequemyns, mit dem Beistand des Vorsitzenden des C. D. D., Herrn Carteron, des Obersten Dumont und des Kommandanten de Carsalade, Delegierte der C. I. N. C. vertreten waren, im Verlauf ihrer ersten Tagung von 1924 (24. März) eingehend die Fragen geprüft, über die die Herren Hostie und Charguéraud-Hartmann berichtet hatten.

Bei dieser Gelegenheit wurde die Auswirkung der bereits erwähnten Maßnahmen sowie verschiedene neue, im Interesse der Schiffahrt angeordnete Maßnahmen zur Kenntnis der Zentralkommission gebracht.

Diese neuen Maßnahmen, so wie sie einem Exposé des Vorsitzenden des C. D. D. und den von den Delegierten der C. I. N. C. abgegebenen Erklärungen entnommen sind, wurden in der Nummer vom 25. April 1924 dieser Zeitschrift bereits veröffentlicht.

Die niederländische Delegation richtete mit Brief vom 14. Juni 1924 ein Exposé an die Kommission über gewisse Fragen, die noch der Erledigung harrten.

Während der Studienreise, die der Präsident der Zentralkommission im Juni 1924 auf dem Rhein ausführte, wurden diese Punkte sowie solche, die eine Delegation des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen mündlich vorbrachte, in Koblenz bei einer Zusammenkunft des Präsidenten und des Generalsekretärs der Z. K. f. d. R.

mit dem unter dem Vorsitz des Barons Rolin Jaequemyns stehenden Verkehrsausschuß der H. C. I. T. R. besprochen und in einem Memorandum niedergelegt, das den Interessenten zur Kenntnis gebracht worden ist. (Siehe Bericht des Bureaus in der Nummer dieser Zeitschrift vom 25. Oktober 1924.)

Man erinnert sich, daß durch das Londoner Abkommen die vor dem 11. Januar 1923 bestehende Lage wiederhergestellt worden ist. Demzufolge hatte die Zentralkommission es auch nicht mehr nötig, in ihrer Dezembertagung auf den Kern der Sache einzugehen.

Abkommen und Verordnungen.

Schifferpatente. — Das Abkommen vom 14. Dezember 1922 sowie das Zusatzprotokoll vom 22. Dezember 1923, die sich auf die Abänderung der für die Erteilung der Schifferpatente geltenden Rechtsordnung beziehen, und die in dem letzten Bericht im Auszug wiedergegeben sind, wurden im Laufe des Jahres 1924 von Belgien, Frankreich, Italien, den Niederlanden und der Schweiz ratifiziert; die Bevollmächtigten der Deutschen Staaten und Großbritanniens haben erklärt, daß die Ratifikation durch ihre Regierung bald vollzogen werde.

Patente, die nur ausnahmsweise und vorübergehend ausgestellt werden. — Die Kommission hat in ihrer Märztagung beschlossen, dem vorübergehenden Regime der ausnahmsweise ausgestellten Patente, zu dem die außergewöhnlichen Umstände in 1923 Veranlassung gegeben hatten, ein Ende zu setzen, wobei es wohlverstanden blieb, daß Patente, die zu den infolge oben erwähnter Umstände vorgesehenen Bedingungen ausgestellt waren, bis zu der Inkraftsetzung der neuen Patentordnung ihre Gültigkeit behalten sollten.

Im Laufe des Jahres ist keine weitere Bestimmung durch Abkommen oder Verordnungen erlassen worden.

Technisches.

Wasserstandsnachrichtendienst. — Der Ausschuß für den Wasserstandsnachrichtendienst ist im Jahre 1924 zweimal zusammengetreten und hat in diesen Sitzungen die Berichte geprüft, die ihm über die die Vorhersage der Rheinwasserstände betreffenden Untersuchungen vorlagen. Der Ausschuß hat festgestellt, daß die Wasserstände für den Pegel Marlen mit einer Genauigkeit bis etwa 10 cm bei Niederwasser und bis etwa 25 cm bei Mittelwasser auf 30 Stunden vorausgesagt werden könnten. Eine Voraussage auf 30 Stunden würde der Schiffahrt von Mannheim nach Straßburg, in der die Schleppzüge, je nach der Jahreszeit zwei bis drei Tage reiner Fahrzeit benötigen, nicht genügen. Deshalb hat also der Ausschuß erwogen, die Voraussage bis zu einem zwischen Mannheim und Straßburg etwa auf halbem Wege gelegenen Hafen auszudehnen, um hierdurch soviel Zeit zu gewinnen, um mit einer vernünftigen Voraussage von Mannheim bis zu einer der Zwischenstellen und von hier weiter bis Straßburg fahren zu können. Es war erforderlich, gleichzeitig die Möglichkeit in Erwägung zu ziehen, den Schiffen in den Zwischenstellen ausreichende Gelegenheit zum Leichtern und zum Zuladen zu geben.

Als Ergebnis dieser Besprechungen sind die Studien für die Voraussage bis zum Posten in Maxau ausgedehnt worden, und es hat sich ergeben, daß sich zwischen den vorausgesagten und den tatsächlichen Wasserständen Abweichungen ergeben können, die bei Niederwasser 15 cm erreichen. Außerdem können für Maxau die Wasserstände auf 36 Stunden vorausgesagt werden.

Ueber die Einrichtung eines eventuellen Versuchsdienstes war der Ausschuß der Ansicht, man sollte den Beobachtern der fünf schweizerischen Posten Nol, Andelfingen, Zürich, Mühlau und Murgenthal folgende Instruktionen erteilen. Diese Beobachter sollen täglich um 8 Uhr morgens die Wasserstände an den Pegeln ablesen und sie sofort drahtlich an eine Zentralstelle weitergeben. In diesen Telegrammen muß gleichfalls die an jedem dieser Posten festgestellte Tendenz, sei sie fallend oder steigend, angegeben sein. Die Zentralstelle wird hieraus die rheinabwärts vorauszusagenden Wasserstände berechnen und sie sofort drahtlich den zwischen Straßburg und Mannheim gelegenen Posten weitergeben. Diese Meldungen werden gemacht, ohne daß für eine eventuelle Ungenauigkeit in irgend einer Weise der Voraussagedienst verantwortlich gemacht werden könnte.

Die Zentralkommission hat die Ergebnisse der von dem Ausschuß angestellten Untersuchungen geprüft und in ihrer Sitzung vom 3. Dezember 1924 folgenden Beschluß gefaßt:

„Die Kommission pflichtet den Entschließungen des Ausschusses für den Wasserstandsnachrichtendienst bei und beschließt, daß ein Wasserstandsvorhersagedienst versuchsweise eingerichtet werden soll, jedoch ohne daß die Nutznießer der durch diesen Dienst gelieferten Angaben irgendwelche Ersatzansprüche stellen können, falls die Angaben nicht zutreffen sollten. Sie ist der Ansicht, daß dieser Dienst in Karlsruhe oder, falls dies nicht möglich ist, in Straßburg eingerichtet werden soll. Der Ausschuß wird fortfahren, die Arbeiten der Zentralstelle zu überwachen und zu leiten."

Da die deutsche Regierung die Gründe mitgeteilt hatte, die sie daran verhindern, die Einrichtung dieses versuchsweisen Dienstes in Karlsruhe zu gestatten, sind die nötigen Maßnahmen getroffen worden, um seine Ausübung in Straßburg zu ermöglichen.

Rheinstrombefahrung. — Gemäß Artikel 31 der Mannheimer Akte von 1868 und dem von der Zentralkommission in ihrer Dezembertagung von 1923 festgesetzten Reiseplan, wurde die Strombefahrung vom 18. August bis 15. September 1924 ausgeführt. Es nahmen daran teil:

für die Deutschen Staaten: die Herren Hoebel, Vorsitzender, Spieß, Ickes, Herold, Langen (stellvertretendes Mitglied);
für Belgien: Denil;
für Frankreich: Montigny, stellvertretender Vorsitzender, (auf der Strecke Koblenz-Karlsruhe durch Herrn Antoine vertreten);
für Großbritannien: Mitchell, Reed (stellv. Mitglied);
für Italien: Pallucchini;
für die Niederlande: König;
für die Schweiz: Strickler.

Herr Dr l'Espinasse, Schriftführer; Herr Gerlach, Dolmetscher.

Die über den Zustand des Fahrwassers, der Fahrwasserbezeichnung, der Brücken und Fähren und der Häfen gemachten Feststellungen und Begutachtungen können wie folgt zusammengefaßt werden:

Fahrwasser.

Der Ausschuß hat die Ueberzeugung gewonnen, daß in den niederländischen konventionellen Gewässern der Zustand des Fahrwassers den Bedürfnissen der Schiffahrt vollständig entspricht. Bezüglich der andern, niederländischen Schiffahrtsstraßen, die der Ausschuß besichtigt hat, stellt er fest, daß der Noord Gegenstand einer neuen und wichtigen Verbesserung ist, indem nämlich seine Breite auf der ganzen Länge bald auf 200 m gebracht sein wird.

Auf der Strecke Emmerich-Koblenz zeigt das Fahrwasser insgesamt sehr günstige Schiffahrtsbedingungen. Der Ausschuß ist der Ansicht, daß es an gewissen Stellen dieser Strecke augenblicklich nicht möglich ist, gänzlich auf Baggerungen zur Erhaltung der Tiefen zu verzichten. Er empfiehlt jedoch, soweit als möglich zu versuchen, an diesen Stellen durch Regulierungsarbeiten eine dauernde Verbesserung des Fahrwassers zu erreichen.

Auf der Strecke Koblenz-Aßmannshausen behält das Fahrwasser seine normale Breite und Tiefe bei, ohne daß es nötig ist, zu Unterhaltungsarbeiten von irgend welcher Bedeutung zu greifen.

Für die Strecke zwischen Aßmannshausen und Bingen (Bingerloch-Strecke) ist der Ausschuß der Ansicht, daß man fortfahren muß, als erstes, zu erreichendes Ziel anzustreben, die Tiefe des zweiten Fahrwassers bei einer genügenden Breite auf 2 m unter Gl.-W. zu bringen, ohne den Wasserspiegel oberhalb zu verändern, und ohne im übrigen noch die gegenwärtigen Schiffahrtsverhältnisse ungünstig zu beeinflußen.

Auf der Strecke Bingen-Mannheim hat der Ausschuß festgestellt, daß der Zustand des Fahrwassers den Bedürfnissen der Schiffahrt vollkommen genügt.

Auf der Strecke Mannheim-Straßburg haben die Regulierungsarbeiten zwischen Sondernheim und Straßburg ein sehr günstiges Ergebnis gehabt, das gestattet, normalerweise eine

Tiefe von 2 m unter Gl.-W. zu erhalten; es sind Arbeiten in Ausführung begriffen oder in Vorbereitung, um die Beschaffenheit des Fahrwassers auf der Teilstrecke zwischen Mannheim und Sondernheim auf denselben Stand zu bringen.

Für die weitere Entwicklung der Schiffahrt zwischen Straßburg und Basel betrachtet der Ausschuß als Hauptbedingung, daß die Ausbauarbeiten, mit welchen die Zentralkommission sich jetzt schon für den Abschnitt von Kembs in einem Beschluß vom 10. Mai 1922 einverstanden erklärt hat, und für die übrige Strecke die Arbeiten, die sie für geeignet halten wird, um eine dauernde Wasserstraße für die Großschiffahrt zu schaffen, möglichst gleichzeitig und in nächster Zeit in Angriff genommen werden.

Fahrwasserbezeichnung.

Im Verlauf der Reise ist es dem Ausschuß aufgefallen, daß in den niederländischen Gewässern ein vollständiges Bezeichnungssystem für das Fahrwasser besteht, und zwar sowohl durch Bojen als auch durch Richtzeichen, die an den Ufern aufgestellt sind; auf den deutschen Strecken unterhalb Mannheim besteht eine Bezeichnung des Fahrwassers mittels schwimmender Tonnen und fester Zeichen auf den Buhnenköpfen und längs der Parallelwerke; oberhalb Mannheim besteht im allgemeinen keine Fahrwasserbezeichnung. Da nach den von dem niederländischen Delegierten gegebenen Auskünften das in den Niederlanden angewandte Fahrwasserbezeichnungs-System der Schiffahrt bedeutende Vorteile bietet, empfiehlt der Ausschuß, zu prüfen, ob namentlich auf den Strecken des Oberrheins nicht Stellen vorhanden sind, an denen die Schiffahrt, abgesehen von besonderen praktischen Schwierigkeiten, gleichfalls sowohl durch schwimmende Bojen als auch durch Richtzeichen am Lande erleichtert werden könnte.

Der Ausschuß empfiehlt außerdem die Vereinheitlichung der Fahrwasserbezeichnung auf dem ganzen Rheinlauf, soweit es möglich ist.

Der Ausschuß empfiehlt gleichfalls überall in einheitlicher Weise die Stellen zu bezeichnen, an denen in dem Strom Leitungen verlegt sind, und außerdem diese Bezeichnung durch Signale in Abständen sowohl oberhalb als auch unterhalb zu vervollständigen, wie dies auf der hessischen Strecke gemacht wird.

Im Zusammenhang hiemit ist der Ausschuß der Ansicht, daß die Kilometerbezeichnungen für den Schiffer schwer leserlich sind, unter Anwendung des unterhalb Bingen gebräuchlichen Systems verbessert werden sollen.

Brücken und Fähren.

Die für die Brücken von Rotterdam vorgesehenen Abänderungen und Umbauten bedeuten für die Verkehrsmöglichkeiten in diesem Hafen sowohl für die Seeschiffahrt wie für die Rheinschiffahrt eine große Verbesserung.

Zwei der im Jahre 1908 auf dem Rhein bestehenden Schiffbrücken sind glücklicherweise seitdem durch feste Brücken ersetzt worden.

Was die Schiffbrücken anbelangt, die noch bestehen, so bezieht sich der Ausschuß auf die im Jahre 1908 hierzu ausgesprochenen Wünsche und empfiehlt die Beseitigung der Schiffbrücken. Er hält hauptsächlich die Beseitigung der Schiffbrücken für Eisenbahnverkehr für dringlich, die infolge der festen Oeffnungsstunden der Schiffahrt den unangenehmsten Zwang auferlegen, und die Beseitigung der Schiffbrücken auf der Strecke Straßburg-Basel, wegen der besonderen Durchfahrtsschwierigkeiten infolge der starken Strömung.

Die sechs neuen Brücken, die seit 1908 über den Rhein gebaut worden sind, entsprechen den von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in den betreffenden Beschlüssen genehmigten Bestimmungen; es wäre sehr zu wünschen, daß der Bau der neuen Eisenbahnbrücke bei Hochfeld wieder aufgenommen und baldigst zu Ende geführt würde, um dem für die Schiffahrt gefährlichen Zustand zu begegnen, der sich aus dem Vorhandensein eines neuen Pfeilers neben einem Pfeiler der alten Brücke ergibt.

Der Ausschuß empfiehlt die allgemeine Anwendung des in den Niederlanden gebräuchlichen Systems, die lichte Höhe der Brücken durch nummerierte, abwechselnd schwarz und weiß, auf die Pfeiler gemalte, wagrechte Streifen anzuzeigen. Bei Bogenbrücken wären die Grenzen, innerhalb derer die so angezeigte lichte Höhe besteht, sehr deutlich zu bezeichnen.

Da die Gierfähren mit Längsseil eine recht fühlbare Behinderung für die Schiffahrt sind, erscheint es wünschenswert, sie durch geeignetere Fährgelegenheiten zu ersetzen, wie dies für einige schon seit 1908 geschehen ist.

Häfen.

Bei der Besichtigung zahlreicher Häfen, Lade-, Lösch- und Umschlagsanlagen hat der Ausschuß die Ueberzeugung gewonnen, daß auch in dieser Hinsicht in weitem Maße den aus der Entwicklung des Verkehrs sich ergebenden Bedürfnissen Rechnung getragen worden ist.

Die Ausführung der dem Ausschuß vorgelegten neuen Entwürfe für die Ausdehnung und den Ausbau der Häfen wird gestatten, auch bei weiterem Anwachsen des Rheinverkehrs diesen zu bewältigen.

Die Zentralkommission hat von den Feststellungs- und Begutachtungsprotokollen des technischen Ausschusses Kenntnis genommen und den Bevollmächtigten Großbritanniens, Herrn Baldwin gebeten, ihr rechtzeitig für die nächste Tagung über die Arbeiten des Ausschusses Bericht zu erstatten.

Baggerungen im Niederrhein. — Die Kommission hat in ihrer Apriltagung die Frage über die Baggerungen im Niederrhein weiterhin geprüft und zwar auf Grundlage des Beschlusses vom 7. Dezember 1922, laut welchem:

1. es außerordentlich wünschenswert ist, zu verhindern, daß der Sand, der sich bei Baggerungen ergibt, in das Niederwasserbett des Stromes zurückgeleitet wird, selbst wenn dies nur dadurch erreicht werden könnte, daß es auf dem Rhein verboten wird, sich solcher Gerätschaften zu bedienen, die dazu dienen könnten, Sand und Kies zu trennen;

2. es wünschenswert erscheint, nach und nach zu einer Verminderung und, wenn möglich, zu der gänzlichen Abschaffung der Baggerungen in dem Niederwasserbett des deutschen Niederrheins zu gelangen.

Die Delegation der Niederlande hatte gegen die Wiederaufnahme der Baggerungen durch die Besatzungsbehörden Einspruch erhoben. Die Tatsache dieser Wiederaufnahme war durch Mitteilungen der H. C. I. T. R. bestätigt worden. Der technische Beirat der C. I. N. C. hat erklärt, daß die interalliierten Behörden vollständig damit einverstanden sind, das Zurückleiten des Sandes in das Flußbett zu verbieten. Was die ausgeführten Baggerungen betrifft, so sind diese auf Grund von Peilungen, die die deutsche Behörde vorgenommen hatte, ausgeführt worden.

Da die Delegation der Deutschen Staaten darauf bestand, daß ohne vorherige Absprache mit der deutschen Verwaltung keine Erlaubnis zum Baggern erteilt werden dürfe, hat der Vertreter der H. C. I. T. R., Herr Baron Rolin Jaequemyns erklärt, er könne sich auf den gleichen Standpunkt stellen. Er hat hinzugefügt, daß die Besatzungsbehörden keine Baggerkonzessionen aus fiskalischen Gründen, sondern lediglich im Interesse der Schiffahrt erteilen.

Die Zentralkommission hat diese Erklärung zur Kenntnis genommen und den technischen Strombefahrungsausschuß damit beauftragt, ihr einen Sonderbericht über die Ausführungsverhältnisse des von ihr über die Baggerungen am 7. Dezember 1922 gefaßten Beschlusses zu erstatten. Gemäß diesem Beschluß haben die Mitglieder des Ausschusses ihre Ansichten über diese Frage ausgetauscht und festgestellt, daß „es auf den deutschen Strecken verboten ist, den durch die Baggerungen gewonnenen Sand in das Niederwasserbett des Stromes zurückzuleiten; der Ausschuß glaubt jedoch, daß es schwierig ist, das Laufenlassen des Sandes lediglich durch Ueberwachung der Baggerungen zu verhindern.

Da anderseits das Laufenlassen des Sandes für die Erhaltung des guten Zustandes des Strombettes die nachteiligsten Folgen haben kann, ist der Ausschuß der Ansicht, es sei notwendig, die Benutzung von Einrichtungen, die das Waschen und Sieben des Sandes auf dem Strom selbst gestatten, an solchen Stellen vollständig zu verbieten, an denen der Sand keinen genügenden Marktwert besitzt, worüber die zuständige Behörde zu befinden haben wird.

In den Niederlanden ist es gelungen, Baggerungen zur Unterhaltung des Fahrwassers vollständig abzuschaffen; der Ausschuß erkennt an, daß es augenblicklich nicht möglich ist, in Deutschland das gleiche Ergebnis zu erzielen. Er empfiehlt jedoch, wie es an verschiedenen Stellen geschehen ist, daß in jedem einzelnen Falle die Möglichkeit, schlechte Stellen durch Regulierung des Strombettes zu verbessern, geprüft werde, und daß Baggerungen mehr als ein Notbehelf angesehen werden, dessen man sich immer seltener bedienen soll.

Der Ausschuß hat gelegentlich seiner Befahrung festgestellt, daß die von den zuständigen Behörden im Strombett ausgeführten Baggerungen nur an Stellen vorgenommen wurden, an denen sie für die Unterhaltung oder die Wiederherstellung des Fahrwassers unvermeidlich waren."

Düsseldorfer Brücke. — Die Zentralkommission hat sich mit den Unfällen beschäftigt, die bei der Düsseldorfer Brücke infolge der scharfen Krümmung des Stromes an dieser Stelle stattgefunden haben. Der Strombefahrungsausschuß hat darauf hingewiesen, daß es angebracht wäre, entweder den Schleppzwang auf dieser Strecke einzuführen oder eine Vorschrift zu erlassen, daß Kähne, die für sich fahren, hier eine Kette schleppen müssen. In ihrer Dezembertagung hat die Kommission die Bevollmächtigten der Deutschen Staaten gebeten, ihr bei der nächsten Tagung die Maßnahmen bekannt zu geben, die zur Verhinderung der Unfälle an dieser Brücke in Aussicht genommen sind.

Ein Projekt zur Verbreiterung der gleichen Brücke hat der Kommission vorgelegen. Sie hat festgestellt, daß es, so weit die Ausführung dieser Arbeiten in Frage kommt, das Interesse der Schiffahrt erheischt, die von der Delegation der Deutschen Staaten vorgeschlagenen Vorschriften gutzuheißen.

Ausbau des Rheins zwischen Straßburg und Basel.

Die Kommission hat von dem Stand der Verhandlungen, die zwischen Frankreich und der Schweiz über die Abzweigung bei Kembs und die Ausdehnung des Staues bis zur Birsmündung stattgefunden haben, Kenntnis genommen. —

Wie erinnerlich, lautete der Beschluß vom 10. Mai 1922 wie folgt:

„Die Zentralkommission genehmigt die Regulierung des Rheins zwischen Basel und Straßburg, wie sie von der Schweiz, deren Delegation der Kommission die Ausführungsentwürfe unterbreiten wird, verlangt ist."

Auf Grund dieses Beschlusses hat die schweizerische Delegation der Kommission einen allgemeinen Ausführungsentwurf für die Rheinregulierung zwischen Basel und Straßburg vorgelegt, und da die französische Delegation ihrerseits der Kommission einen Entwurf für die mit Schleusen versehene Abzweigung zwischen Basel und Straßburg unterbreitet hatte, hat die Kommission beschlossen, ebenso wie man es für die Abzweigung von Kembs gemacht hatte, einen Ausschuß unter dem Vorsitz des Bevollmächtigten Großbritanniens, Herrn Baldwin damit zu betrauen, diese beiden Entwürfe einer Prüfung zu unterziehen. Der Ausschuß ist bereits am 18. und 19. Dezember zusammengetreten. In diesen Sitzungen hat ein allgemeiner Meinungsaustausch stattgefunden. Man hat beschlossen, eine weitere Sitzung zu Beginn des Jahres 1925 abzuhalten.

Die schweizerische Delegation hatte in der März-April-Tagung 1924 die Kommission um die Ermächtigung zum Bau von drei Grundschwellen oberhalb Breisach zu Versuchszwecken gebeten in der Absicht, festzustellen, ob die Bauweise der Grundschwellen den praktischen Bedürfnissen entspricht. Die Kommission hat diesen Bau genehmigt mit dem Vorbehalt, daß diese Schwellen entfernt werden müssen, falls die Erfahrung die Notwendigkeit ihrer Entfernung lehren sollte und daß die Schweiz für die geplanten Arbeiten und deren Folgen die volle Verantwortung übernimmt.

Ausbau des Rheins oberhalb Basels. — Die französische Delegation hatte die Aufmerksamkeit der Kommission auf die Folgen gelenkt, die gewisse, auf der Rheinstrecke oberhalb Basels auszuführende Projekte auf den Fluß unterhalb dieser Stadt haben würden. Die Delegation der Deutschen Staaten und die der Schweiz haben jedoch mitgeteilt, daß vorbehältlich aller Rechtsfragen bei der territorialen Ausdehnung des Zuständigkeitsbereiches der Kommission auf der Rheinstrecke oberhalb Basel, die Projekte für Kraftwerke und für die Regulierung des Bodensees der Schiffahrt unterhalb Basel keinen Schaden zufügen werden und unter Berücksichtigung derselben entworfen werden sollen.

Nautisches.

Lotsendienst. — Die Kommission, die in 1923 die für die französische Lotsenstation in St. Goar aufgestellten Tarife als der in der Mannheimer Akte vorgesehenen Gleichbehandlung zuwiderlaufend beanstandet hatte, hat festgestellt, daß der neue Tarif der Lotsenstation in St. Goar Unterscheidungen der Nationalität der Schiffe nicht mehr enthält.

Wahrschauer. — Die Kommission hat sich mit der beträchtlichen Erhöhung des Satzes der Wahrschaugebühren in der Gebirgsstrecke beschäftigt. Dieser Satz betrug früher 0,40 Mk. und Ende des Jahres 1923 0,90 oder eine Goldmark.

Der Oberpräsident der Rheinprovinz hat darauf hingewiesen, daß der Satz, da der Schiffsverkehr bedeutend geringer war, hinaufgesetzt werden mußte. Dieser Standpunkt wurde im Kreise der Zentralkommission beanstandet. Da die Sätze jedoch in der Zwischenzeit auf 0,65 Mk. herabgesetzt waren, und da die deutschen Bevollmächtigten eine weitere Herabsetzung in Aussicht stellten, hat die Kommission beschlossen, die Prüfung dieser Angelegenheit vorläufig zu verschieben.

Schifferpässe. — Die Kommission hat davon Kenntnis genommen, daß die französische, die niederländische und die schweizerische Regierung auf den Vorschlag der deutschen Regierung, der die Abschaffung der Sichtvermerke auf den Rheinschifferpässen ins Auge faßt, eingegangen sind. Sie hat festgestellt, daß die hierüber zwischen der deutschen und der belgischen Regierung im Gange befindlichen Verhandlungen noch nicht zu Ende geführt sind und gibt der festen Hoffnung Ausdruck, daß diese Abschaffung in kurzer Zeit endgültig zustande kommen werde.

Diebstähle auf dem Rhein. — Da die Beschwerdeführenden die von ihnen verlangten näheren Ausführungen nicht geliefert haben, ist diese Angelegenheit nicht weiter verfolgt worden.

Privatrecht und soziale Gesetzgebung. — Die erste Tagung des Ausschusses für Privatrecht, der damit betraut ist, die Vereinheitlichung der nationalen Gesetzgebung der an der Rheinschiffahrt hauptsächlich beteiligten Staaten in Binnenschiffahrtsangelegenheiten vorzubereiten, hat in Paris im März stattgefunden. Die Zentralkommission hat von den Vorbereitungsarbeiten des Ausschusses Kenntnis und eine zweite Tagung des Ausschusses für den Beginn des Jahres 1925 in AAussicht genommen.

Ueber die Vereinheitlichung des sozialen Schiffahrtsrechtes war die Zentralkommission in ihrer Apriltagung der Ansicht, es sollte von den bei der Kommission vertretenen Staaten, die ein sofortiges Interesse dafür zeigen, ein Studienausschuß aus Sachverständigen gebildet werden, der den gegenwärtigen Stand der Gesetzgebung studieren soll, die in den verschiedenen an der Rheinschiffahrt interessierten Staaten in Kraft sind, und zwar mit Bezug auf die Regelung der Arbeit an Bord der Binnenschiffe.

Prozesse.

Die Tätigkeit der Kommission in ihrer Eigenschaft als wahlfreier Berufungsgerichtshof in privatrechtlichen Streitigkeiten über Rheinschiffahrtssachen ist in normaler Weise fortgesetzt worden.

Innere Angelegenheiten.

Die Kommission hat die Prüfung der Vollmachten der neuen Bevollmächtigten vorgenommen.

Sie hat ihren Haushaltplan beraten und ihn für 1925 auf 540,000.— französische Franken festgesetzt.

Sie hat die Abrechnung für 1923 geprüft und gutgeheißen.

Der von Herrn Dr. Kranzbühler für 1923 vorbereitete Jahresbericht ist im Laufe des Jahres 1924 genehmigt worden. Der Preis ist für die französische Ausgabe auf Fr. 30.—, für die deutsche Ausgabe auf 7.50 Mk. festgesetzt worden.

Der Generalsekretär:	Der Präsident:
gez.: **Jan Hostie.**	gez.: **Jean Gout.**

LINTH-LIMMAT-VERBAND

Melioration und Besiedlung der Linth-Ebene. Der Linth-Limmatverband und die Schweizerische Vereinigung für industrielle Landwirtschaft und Innenkolonisation veranstalten am 24. Mai im Gasthof zum Sternen in Benken eine öffentliche Versammlung, die von über 200 Interessenten aus der Linthebene besucht war. Den Vorsitz führte Nationalrat Dr. Steiner, Kaltbrunn. Referate hielten anhand von Lichtbildern die Herren Dr. Hans Bernhard (Zürich) über den Stand der Bestrebungen zur Besiedelung der Linthebene in Verbindung mit dem Projekt einer interkantonalen Verwahrungsanstalt, Ing. O. Schaub, früher Kantonsingenieur des Kantons Schwyz, jetzt Stadtbaumeister von Biel, über das kulturtechnische Problem, und Ing. A. Härry (Zürich) über ausgeführte Pumpanlagen zu Entwässerungszwecken in der Schweiz.

Die Versammlung hörte die Referate mit großem Interesse an, handelt es sich doch um Fragen, die für die wirtschaftliche Zukunft der Linthebene von größter Bedeutung sind. An der sehr lebhaften Diskussion beteiligte sich eine Reihe von Vertretern aus der Linthgegend. Allgemein zeigte man sich dem Projekt einer Melioration der Linthebene gewogen; auch der vorgesehenen Verwahrungsanstalt für Unverbesserliche wurde grundsätzlich unter gewissen Voraussetzungen zugestimmt, da man in ihr ein Mittel erblickt, um bald zu einer praktischen Lösung zu gelangen. Der Widerstand und das Misstrauen, das in weiten Kreisen der Linthebene gegen die Erstellung von Pumpanlagen besteht, scheint nunmehr, dank namentlich der aufklärenden Tätigkeit des Linth-Limmatverbandes, überwunden zu sein. Alle Votanten erklärten die Erstellung solcher Anlagen als Vorbedingung für die Melioration. Daß auch Befürchtungen und Vorbehalte laut wurden, ist bei der großen Bedeutung des Gegenstandes für die beteiligte Gegend begreiflich. Von besonderem Interesse waren die Ausführungen der Herren Gasser, Direktor der St. Gallischen Strafanstalt, und Ständerat Dr. O. Wettstein, des Initianten der Verwahrungsanstalt. Herr Gasser konnte auf die guten Erfahrungen mit solchen Anstalten bei der Melioration des Saxerriedes hinweisen. Ständerat Dr. Wettstein legte das Hauptgewicht auf den Zweck, der mit einer solchen Anstalt verbunden ist. Wir haben hier in der Linthebene Arbeiten auf lange Frist auszuführen. Wir wollen bescheiden anfangen, und die Insassen der Anstalt sollen das Gefühl haben, dass sie als nützliche Glieder der Gesellschaft eine große Kulturarbeit verrichten können.

Auf Antrag des Vorsitzenden faßte die Versammlung einstimmig folgende Resolution: „Die am 24. Mai in Benken tagende, von über 200 Interessenten aus der Linthebene besuchte Versammlung begrüßt nach Anhörung von Referaten der Herren Dr. H. Bernhard, Ing. O. Schaub und Ing. A. Härry die Bestrebungen, die Melioration und Besiedelung der Linthebene im Sinne Konrad Eschers von der Linth weiter zu fördern."

Die Dampfschiffahrt nach dem Zürcher Obersee. Am 14. Juni 1925 veranstaltete die Dampfbootverwaltung auf dem Zürichsee im Beisein von Vertretern der Regierung des Kantons Zürich, der Dampfbootverwaltung, der Südostbahn, der Gemeinden Männedorf und Rapperswil und des Linth-Limmatverbandes die schon früher angekündigte Probefahrt nach dem Obersee mit dem Schraubendampfer „Ufenau". Aus dem uns übermittelten Fahrtprotokolle eines Teilnehmers entnehmen wir folgende wichtige Daten: Abfahrt Zürich Bürkliplatz 11.50. Hafen Rapperswil an 13.52. Rapperswil Hafen ab 13.55. Durchfahrt durch die Drehbrücke 14.00. Lachen an 14.17. Lachen ab 14.19. Schmerikon an 14.56.

Die Fahrtdauer Zürich—Schmerikon über Lachen betrug also inkl. Aufenthalte 3 Stunden und 6 Minuten. Es scheint, daß es mit der Drehbrücke in Rapperswil „geklappt" hat. Im Hafen Lachen können im Sommer Schiffe mit einem Tiefgang von 1,8 m anlegen. Außerhalb an der Hafenmauer liegen Abwehrsteine im Wasser auf 6 m Breite längs der Mauer. An dieser Stelle kann leicht ein Landungssteg gebaut werden.

Das Schiff fuhr 16.06 in Lachen ab. 16.57 Einfahrt in die Fahrrinne bei der alten Brückenstelle Rapperswil. 17.00 Durchfahrt durch die Drehbrücke. 17.02 Rapperswil Hafen an.

Rapperswil Hafen ab 17.48. Zürich an 19.30.

Die Fahrt von Lachen nach Zürich dauerte also unter Einrechnung eines Haltes von 3 Minuten in Rapperswil wie beim Aufwärtsfahren 2 Stunden 41 Minuten .

Wasserkraftausnutzung

Der elektrische Betrieb auf der Arlbergbahn Innsbruck-Bludenz ist im Mai 1925 aufgenommen worden. Anläßlich dieses für die Ingenieure Oesterreichs so wichtigen Ereignisses veröffentlicht die Wiener Zeitschrift „Elektrotechnik und Maschinenbau", das Organ des Elektrotechnischen Vereines in Wien, in ihrem Hefte 21 einen Aufsatz aus der Feder des Direktors für die Elektrifizierung, Sektionschef Ing. Paul Dittes, der ein anschauliches Bild dieses technischen Leistung gibt. Von der Gewinnung der elektrischen Energie in den beiden großen Wasserkraftwerken am Ruetzbach und am Spullersee, ihrer Fortleitung in den Hochspannungsleitungen, der Umformung in den Unterstationen bis zur Ausnützung in den elektrischen Lokomotiven, kann der Leser das Entstehen dieses großen Werkes verfolgen, das nun vollendet ist. Das Heft enthält übrigens in einem Beiblatte „Die Lichttechnik" Aufsätze über den gegenwärtigen Stand dieses neuesten Zweiges der Technik und in einem weiteren Beiblatte eine Darstellung über die Entwicklung der elektrischen Industrie in Oesterreich im Jahre 1924. Das Heft ist vom Verlag der Zeitschrift, Wien VI, Theobaldgasse 12, gegen Voreinsendung von 1 Schilling zu beziehen.

Hamburgische Elektrizitätswerke. A. B. Die Stadt Hamburg macht große Fortschritte in der Elektrizitätsversorgung. Vor einem Jahre erst wurde mit dem Bau eines Großkraftwerkes begonnen und heute steht es schon betriebsbereit da. Das Kraftwerk Tiefstack, das mit seinen fünf Dampfturbinen eine Leistung von 135.000 Pferdekräften entwickeln kann, befindet sich in dee Nähe vom Moorflethkanal. Hier wird die auf dem Wasserwege herbeigeschaffte Ruhrkohle durch zwei mächtige Verladebrücken mit Greifern, deren jede in der Stunde 60 Tonnen auf den Lagerplatz fördern kann, herausgehoben. Die Weiterführung nach den Kesselhäusern erfolgt durch zwei Becherwerke und durch eine Zahnradhochbahn direkt zu den Bunkern. Von da gelangt die Kohle automatisch unter die Kessel. Vier mächtige Kamine von 103 m Höhe — die höchsten Europas — und $4^1/_2$ m Lichtweite an der Spitze ragen neben dem Kraftwerk empor.

Uns Schweizer interessiert besonders die Entwicklung der Anschlüsse und der Energieabgabe dieses Werkes. Von 1914 bis 1924 ist die Zahl der Elektrizitätszähler von 45,856 auf 163.602 angestiegen; der Anschlußwert an Beleuchtung und Motoren (einschließlich Straßenbahn) von 112,620 kW auf 295.773 kW und die Stromerzeugung von 60 Millionen auf 162 Millionen kWh. Nach den bisherigen Ergebnissen werden es im laufenden Geschäftsjahr etwa 240 Millionen kWh sein. Man kann also von einer Vervierfachung des Energieabsatzes in zehn Jahren sprechen. Im Hinblick auf die großen Entwicklungsmöglichkeiten, die sich aus der Elektrizitätsanwendung für die Zukunft ergeben, wollen die Hamburgischen Elektrizitätswerke, die, nebenbei gesagt, gemischtwirtschaftlichen Charakter haben, demnächst mit dem Bau eines weitern Kraftwerkes am Neuhofer-Ufer beginnen.

Schiffahrt und Kanalbauten

Der III. italienische Binnenschiffahrtskongreß. Der III. italienische Binnenschiffahrtskongreß, der in den

letzten Maitagen in Mantua unter Anwesenheit von etwa 300 Kongressisten abgehalten wurde, war eine Veranstaltung, deren Bedeutung weit über diejenige der bisherigen derartigen Anlässe hinausgeht. Für die Schweiz bedeutet der Kongreß eine weitere Etappe im Kampf um die Erlangung eines besseren Anschlusses an das Mittelmeer, und die Verhandlungen zeigten deutlich die große Bedeutung eines oberitalienischen Wasserstraßennetzes für den mitteleuropäischen Verkehr. Man bedenke, daß die große oberitalienische Wasserstraße vom Maggio Laggiore nach der Adria eigentlich nichts anderes sein wird, als die Fortsetzung der Gotthardlinie, die die italienische Wasserstraße mit dem Rheine verbindet, und man wird ohne weiteres erkennen, daß für den gesamten mitteleuropäischen Verkehr die italienischen Projekte von höchster Wichtigkeit sind. Namentlich ist die Schweiz an diesen Projekten sehr interessiert, und es ist keineswegs ein Zufall, daß auch eine schweizerische Delegation in das Ehren- und Protektoratskomitee des Kongresses berufen und bei der Eröffnung des Kongresses auch vom König empfangen wurde. Die Bedeutung des Kongresses aber wurde auch praktisch veranschaulicht durch die gleichzeitig damit verbundene feierliche Einweihung der neuen Großschiffahrtschleuse bei Governolo am Mincio-Flusse, die insofern eine weitere Etappe in der Verwirklichung der großen durchgehenden Wasserstraße Venedig-Mailand bildet, als sie die Fortführung der Schiffahrt mit 600-T-Kähnen bis nach Mantua gestattet, wohin bis jetzt nur Kähne bis zu 100 T Fassungsvermögen gelangen konnten.

Mit dem Kongreß war aber auch eine Schiffahrtausstellung verbunden, die deutlich zeigte, daß man in Oberitalien mit dem Schiffahrtgedanken Ernst machen will, was übrigens auch der bei der Eröffnung mit dem König anwesende Bautenminister Giurati bestätigte, indem er den Kongreß ersuchte, davon Akt zu nehmen, daß die Regierung gewillt sei, umfangreiche Binnenschiffahrtprojekte zu unterstützen, wenn auch die private Initiative sich mit Zuschüssen beteilige.

An den nun folgenden vier Kongreßtagen wurde als hauptsächliches Geschäft die Frage behandelt: Soll die durchgehende Wasserstraße von der Adria bis zu den Seen am Südfuß der Alpen, dem Lago di Como und dem Lago Maggiore, durch die Schaffung eines künstlichen Kanales oder durch Regulierung des Po-Flusses hergestellt werden?

Am Kongresse selbst standen sich vier große Projekte für die Durchführung der erwähnten großen Wasserstraße gegenüber: Das erste will aus dem natürlichen Flußbett des Po das Rückgrat des oberitalienischen Wasserstraßennetzes machen durch Regulierung des Flusses vom Meere bis zur Mündung der Adda und im Anschluß daran einen Kanal bis nach Mailand erstellen, das ja nicht am Po selbst liegt. Das zweite Projekt, bekannt unter dem Namen „Pedemontana" und vertreten durch Dr. Mario Beretta (Mailand), benützt den Po und den Mincio von Venedig nach Mantua, alsdann den kanalisierten Mincio bis Pozzulo, von wo ein künstlicher Kanal abzweigt, der sich längs dem Südfuß der Alpen hinzieht und die Industriezentren von Brescia, Bergamo und Monza mit Mailand verbindet und bei dem noch Stichkanäle vorgesehen sind nach Verona, nach dem Gardasee, dem Lago d'Iseo, dem Comersee und dem Lago Maggiore. Vorgesehen ist ferner eine Weiterführung des Kanales bis nach Turin. (Dieses Projekt machte früher auf der Höhe Mailand-Comersee Halt und seine Promotoren liebäugelten mit einem neuen Alpendurchstich durch den Splügen, um so eine direkte Verbindung Mailand-Bodensee zu erlangen. Das Projekt stieß daher in der Schweiz und namentlich im Tessin und bei den anderen Gotthardkantonen auf heftigen Widerstand, und als Italien auf die Förderung der Regulierungsfrage des Lago Maggiore zu Bewässerungszwecken drang, da stellte man sich im Tessin und in Bern auf den Standpunkt, daß Schiffahrt und Seeregulierung Dinge sind, die nur miteinander gelöst werden können. Da zudem das Splügenprojekt in den Hintergrund trat und man in Mailand Wert auf die schweizerische Unterstützung der „Pedemontana" legte, wurde das Kanalprojekt bis zum Lago Maggiore verlängert und in letzter Zeit sogar bis nach Turin, um die Interessensphäre des Kanals zu erweitern.) Das dritte Projekt, das von Ing. Averone vertreten wird, will auf kürzestem Wege und mit möglichst wenig Schleusen Mailand mit der Adria verbinden durch Anlegung von Kanälen zwischen Mailand und Mantua und durch Schaffung einer Wasserstraße von der Mündung des Mincio bis zum Meere, die teils das natürliche Strombett und teils künstliche Seitenkanäle benutzt. Das vierte Projekt verfolgt vom Meere bis nach Mantua die gleiche Straße wie das Projekt der „Pedemontana", will aber die Fortsetzung der Schiffahrt von Mantua durch künstliche Kanäle Mantua-Cremona und Cremona-Mailand festlegen.

Diese vier Projekte standen sich gegenüber, doch zeigte die Diskussion unter der Leitung des Präsidenten der Delegation der Provinz Mantua, Ing. Martignoni, sofort, daß der Kongreß kein Gewicht auf die Nebenfragen legen wollte, sondern vor allem eine Entscheidung in der Kardinalfrage anstrebte, ob der Po als Wasserstraße bis zur Mündung der Adda dienen soll oder ein künstlicher Kanal längs des Alpenfußes, also Via Padana oder Pdemontana? Die Anhänger der Pedemontana warfen dem Gegenprojekt hauptsächlich vor, der Po liege zu weit von den Industriezentren entfernt, die zwischen Verona und Mailand liegen; die Po-Linie habe daher weniger Aussicht auf Rückfracht; die größten Städte am Po liegen in der Einflußzone von Genua und Spezia und würden daher besser durch die Eisenbahnen mit dem ligurischen Meere verbunden; die Regulierung des Po erfordere die vorausgehende Regulierung der von den Appenninen herunterströmenden Flüsse wegen ihres wechselvollen Wasserstandes, und daher werde die Regulierung des Po mindestens einen Zeitraum von 50 Jahren beanspruchen, während die Pedemontana in zehn Jahren erstellt werden könne; die Kosten der Regulierung werden daher auch wesentlich größere sein und der Po werde wegen seiner geographischen Lage stets eine Wasserstraße zweiter Ordnung bleiben. Für die Regulierung des Po spricht vor allem der Umstand, daß eine Korrektion (Regulierung) des großen oberitalienischen Stromes sowieso notwendig ist, wenn nicht weiterhin gewaltige Erdmengen jährlich ins Meer hinausgespühlt werden sollen, ferner daß bereits für diese Arbeiten ein Kredit von 180 Millionen Lire bewilligt ist, und daß sie tatsächlich schon seit längerer Zeit in Angriff genommen worden sind. Was liegt näher, als die Wasserstraße, wenn man doch einmal Regulierungsarbeiten vornehmen muß, gleich auch für die Schiffahrt einzurichten? Es zeigte sich ferner in der Diskussion, daß die berufensten Fachleute und die Vertreter der höheren Behörden sich ganz entschieden auf die Seite der Po-Regulierung stellten, für welche auch alle anderen Gründe ins Feld geführt wurden, die für die Bevorzugung einer natürlichen Wasserstraße gegenüber einem künstlichen Kanal sprechen. Uebrigens ist auch die 1922 ernannte ministerielle Kommission unter dem bekannten Fachmann Romanin Jacur in ihrem Schlußgutachten zum Entscheid gekommen, daß der regulierte Po jeder anderen Wasserstraße, die ihn ersetzen soll, vorzuziehen sei.

Nach langwierigen Verhandlungen kam es sodann zu einer Art Kompromiß, indem der Kongreß einem Ordnungsantrag zustimmte, der von Ing. Paolo Bignami (Mailand), Prof. Dr. Archinto Berni (Mantua), Ing. Luigi Faccanoni (Mailand), Prof. Gaudenzio Fantoli (Mailand) und Ing. Italo Vandone (Rom) eingebracht wurde und in welchem ausgesprochen wird, daß der Kongreß von den vier vorgeschlagenen Lösungen zur Schaffung einer durchgehenden Wasserstraße von der Adria bis nach Mailand, Turin und der Schweiz Kenntnis nehme, wie auch von der Verlängerung der bereits in Angriff genommenen Wasserstraße Chioggia-Venedig nach Ferrara-Mantua bergwärts über die Mündung des Mincio hinaus. Der Kongreß beschließe, es seien nach Maßgabe der vom Staate zur Verfügung gestellten Mittel die von der ministeriellen Kommission vorgesehenen und vom obersten Rat des Bautenministeriums genehmigten Arbeiten zwischen der Mün-

dung des Mincio und Mailand weiterzuführen, und es seien die von den lokalen Organisationen von Mantua, Cremona, Brescia, Bergamo und Como gemachten Studien für lokale Wasserstraßen der Regierung zur Beachtung und zur Prüfung zu empfehlen, und zwar nicht nur die Schiffahrtsstraße von Mantua bis zum Gardasee, sondern auch die Projekte, die darauf hinzielen, die Schiffahrt westlich des Mincio durchzuführen.

Als Vertreter des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes und des Reußverbandes wohnte Herr Direktor F. Ringwald in Luzern den Verhandlungen bei. In seinem interessanten Bericht über den Verlauf des Kongresses erwähnt er besonders die freundliche Aufnahme durch den König und die italienischen Schiffahrtskreise. Der Entscheid für den Po sei wahrscheinlich auch auf die kurze, aber eindruckvolle Ansprache des Ministers der öffentlichen Bauten Giurati zurückzuführen, der kurz und bündig erklärte, die Regierng sei den Schiffahrtsbestrebungen durchaus günstig gestimmt, allein ihre finanziellen Mitteln seien beschränkt, man solle daher von der Regierung nicht allzuviel erwarten. Sie habe mehrere Millionen für die Regulierung des Po bereitgestellt und die Arbeiten seien schon begonnen.

Hafenverkehr im Rheinhafen Basel.

April und Mai 1925.

A. Schiffsverkehr.

	Schleppzüge	Kähne leer	Kähne belad.	Güterboote	Ladegewicht t
Bergfahrt im April	1	—	1	—	413
			6*		1,240*
Talfahrt im April	—	—	2*	—	319*
Bergfahrt im Mai	17	—	32	—	10,420
			4*		930*
Talfahrt im Mai	12	3	15	—	3,735
		2*	4*	—	677*
	30	5	64	—	17,734

B. Güterumschlag.

1. Bergfahrt:

Warengattung	Ladung t
Kleinhüningerhafen:	
Im April:	
Weizen	413
Petrolpech	1,240*
Im Mai:	
Asphalt	1,583
Chemikalien	252
Getreide	5.946
Kohlen	392
Metalle	658
Petrolpech	216
Phosphat	826
Pyrit	180
Roheisen	296
Schwefel	150
	12,152
Klybeckquai (Lumina):	
Benzin	548
Heizöle	303
Total	13,003

Bergfahrt im April	1653
Bergfahrt im Mai	11350
Total	13003

2. Talfahrt:

Warengattung	Ladung t
Kleinhüningerhafen:	
Im April:	
Zement	150*
Karbid	169*
Im Mai:	
Karbid	875
Zement	1,397
Chemikalien	410
Diverse Guter	193
Erz	224
Ledermehl	141
Milch	792
Pyritasche	380
	4731
Klybeckquai (Lumina):	
—	—
	4,731

Talfahrt im April	319
Talfahrt im Mai	4412
Total	4731

* Kanalverkehr

Geschäftliche Mitteilungen

Electricité Neuchâteloise, S. A., Neuchâtel. Au point de vue hydraulique on a vécu en 1924 une année spéciale. On était habitué à subir la période de basses eaux motrices en été. Or en 1924, les abonnés ont toujours eu, au cours de la saison estivale, l'eau suffisante pour actionner leurs usines sans le concours du courant de réserve que l'Electricité Neuchateloise leur fournit. Les dernières pluies sont tombées à fin octobre, mais c'est à fin novembre seulement que la periode de sécheresse s'est fait sentir. Les Entreprises Electriques Fribourgeoises ayant entamé trop tôt leurs réserves, les services électriques des villes de Neuchâtel, de La Chaux-de-Fonds et du Locle ont passé en décembre par un moment critique. En suite des restrictions qui furent imposées à l'Electricité Neuchateloise par son fournisseur, les usines à vapeur on dû être mises en marche dès le milieu de décembre. La recette des abonnements spéciaux s'est ressentie de cette situation. La recette des abonnements ordinaires est supérieure à celle de l'exercice précédent, conséquence de l'augmentation des moteurs fonctionnant sur les réseaux. On a conclu avec la Commune de Colombier une convention pour la livraison de l'énergie électrique. Le Conseil d'Administration émet dans son Rapport le voeu que, dans un avenir rapproché, la distribution soit reliée plus directement à l'Energie de l'Ouest suisse dans laquelle la société est fortement intéressée, afin que des périodes de pénurie d'énergie comme celles qu'on a traversée ne se renouvellent pas.

Compte de Profits et Pertes. Avoir: Report de l'année précédente Fr. 2043 (1438), Bénéfice net d'exploitation Fr. 133.766 (116.435), Intérêts, solde de ce compte Fr. 18.689 (—), total Fr. 154.498 (117.973).

Doit: Frais généraux divers Fr. 1139 (675), Amortissements Fr. 42.914 (38.679), Intérêts — (2144), Réserve statutaire Fr. 10.840 (7494), Dividende 7% Fr. 56.000 (48.000), ristourne aux abonnés et au fournisseur d'énergie Fr. 32.371 (16.093), Tantièmes statutaires et report à nouveau Fr. 11.334 (4788), total Fr. 154.498 (117.973).

Compagnie vaudoise des forces motrices des lacs de Joux et de l'Orbe, Lausanne. Nous relevons du Rapport sur l'exercice 19924 ce qui suit:

Les grandes artères de distribution de l'énergie sont actuellement très chargées par l'adjonction continuelle, depuis plus de vingt ans, de nouveaux abonnés et quelques-unes sont arrivées à la limite de leur possibilité de débit. On a donc approuvé un programme de renforcement du réseau triphasé actuel, par la construction d'un superréseau composé de feeders d'alimentation à une tension de 40.000 volts. On a accordé un crédit de Fr. 470.000 pour une première ligne, nouvelle artère qui permettra d'augmenter dans une forte mesure le débit d'énergie triphasée dans la région des bords du Léman, de Morges à Nyon.

Les services techniques ont été chargé d'entreprendre l'étude d'une grande artère à très haute tension pour relier l'usine projetée de la Peuffaire à celle de Montcherand et assurer ainsi l'adduction dans le réseau de l'énergie produite par Ançon. La construction de cette artère sera menée parallèlement avec celle de l'usine de façon à ce que l'achèvement de ces deux entreprises soit à peu près simultané.

La commune de La Sagne (Neuchâtel), usant du droit de rachat réservé par la convention, a repris l'exploitation de son réseau le 30 juin dernier. Comme la somme qui a été allouée à la Cie. Vaudoise par un jugement arbitral pour la reprise de ce réseau est de beaucoup inférieure à sa valeur de construction, on a été obligé d'amortir la perte importante qu'on subit de ce chef, même après déduction des versements au fonds de renouvellement et des amortissements faits au cours des années écoulées.

L'année 1924 a été froide et pluvieuse, à l'exception des deux derniers mois qui ont été très secs. Pendant la période de froid des mois d'hiver, les lacs se sont lentement vidés et leur niveau a atteint, le 20 mars, le point le plus bas: 1005.11. La fonte de la grande quantité de neige tombée sur le Jura les a fait rapidement remonter à la cote maximum et, du 16 avril au 3 juin, on a dû prendre des mesures pour évacuer, soit par les entonnoirs, soit par les conduites de décharge le surplus des eaux arrivant aux lacs. Pendant tout l'été, leur niveau s'est maintenu assez élevé jusqu'au 4 novembre où ils étaient encore au maximum. Dés lors, par a sécheresse, ils ont baissé régulièrement pour atteindre au 31 décembre la cote 1007.24 laissant une réserve plus que suffisante pour terminer l'hiver.

La production des usines a été

de Montcherand	kWh	24.409.000	(23.638.000)
de La Dernier	kWh	9.300.000	(7.527.000)
total	kWh	33.709.000	(31.165.000)

L'économie générale de la région s'est un peu améliorée; la crise qui a sévi les années dernières diminue d'intensité et laisse entrevoir de meilleurs jours. Pour faciliter les nouvelles installations le Conseil a décidé de subventionner, à partir du 1er juin, leur coût d'une somme égale à l'augmentation de l'abonnement d'une année. Cette décision entraîne une importante dépense qui augmente d'autant les frais d'exploitation mais on espère que cette mesure sera bien accueillie par la population et qu'elle aura finalement d'heureux résultats sur les recettes.

Voici le résultat financier:

Recettes: Vente de l'énergie Fr. 2.974.439 (2.810.974), Recettes diverses Fr. 17.503 (9789), Prélèvement sur le Fonds de renouvellement Fr. 100.877 (58.196), Report de l'exercice précédent Fr. 4371 (8595), total Fr. 3.097.190 (2.887.554).

Dépenses: Administration générale Fr. 178.817 (178.095), Exploitation et entretien Fr. 759.390 (696.730), Dépenses diverses Fr. 49.175 (48.350), Impôts et redevances Fr. 139.109 (119.652), Amortissements Fr. 172.050 (153.154), Intérêts des emprunts et du compte Fr. 268.443 (293.095), Versements aux Fonds Fr. 410.078 (513.118), Dividende 10% Fr. 400.000 (260.000), à l'Etat Fr. 550.000 (420.000), Frais divers et report à nouveau Fr. 170.128 (205.360), total Fr. 3.097.190 (2.887.554).

Elektrizitätswerk Wangen A.-G., Wangen a. d. Aare. Laut Geschäftsbericht pro 1924 wurde der Betrieb der Anlage wie im Vorjahr durch die Bernischen Kraftwerke geführt. Es wurden 56.523.000 kWh erzeugt gegenüber 48.041.709 kWh im Jahre 1923. Die Mehrleistung ist eine Folge der günstigen Wasserführung der Aare und der sozusagen restlosen Ausnützung. Der Betrieb wickelte sich ohne nennenswerte Störungen ab. Obwohl die Monate November/Dezember ziemlich wasserarm waren, konnte der Energiebedarf mit Hilfe der Zentralen der B.K.W. ohne Einschränkungen gedeckt werden.

Gewinn- und Verlust-Konto. Haben: Vortrag vom Vorjahre Fr. 5013 (3997), Pachtzins der Bernischen Kraftwerke Fr. 1.050.000 (unverändert), Aktivzinsen Fr. 93.401 (91.700), total Fr. 1.148.414 (1.145.697).

Soll: Obligationenzinsen Fr. 222.165 (233.370), Generalunkosten Fr. 51.277 (57.908), Abschreibungen Fr. 203.000 (197.500), Zuweisungen an Fonds Fr. 145.004 (130.004), Reingewinn 526.968 (526.915), total Fr. 1.148.414 (1.145.697).

Vom Reingewinn werden Fr. 26.848 (26.902) in den Reservefonds gelegt, Fr. 495.000 (unverändert) zu 5½% Dividende verwendet und Fr. 5120 (5013) auf neue Rechnung vorgetragen.

Unverbindliche Kohlenpreise für Industrie per 20. Juni.

Mitgeteilt von der „Kox" Kohlenimport A.-G. Zürich

	Calorien	Aschengehalt	per 10 Tonnen franco unverzollt Basel				
			20. Febr. 1925 Fr.	20. März 1925 Fr.	20. April 1925 Fr.	20. Mai 1925 Fr.	20. Juni 1925 Fr.
Saarkohlen: (Mines Domaniales)							
Stückkohlen	6800—7000	ca. 10%	450. —	460. —	460. —	460. —	460. —
Würfel I 50/80 mm			470. —	490. —	490. —	490. —	490. —
Nuss I 35/50 mm			460. —	470. —	470. —	470. —	470. —
„ II 15/35 mm			410. —	420. —	420. —	420. —	420. —
„ III 8/15 mm			390. —	400. —	400. —	400. —	400. —
			abzüglich Transportvergütung für Zone I Fr. 20, Zone II Fr. 40, Zone III Fr. 60				
Ruhr-Coks und -Kohlen			franko verzollt Schaffhausen, Singen, Konstanz, Basel und Waldshut:				
Grosscoks	ca. 7200	8—9%	555.-/575.-	555.-/575.-	555.-/575.-	555.-/575.-	525. —
Brechcoks I			615. —	615. —	615. —	585. —	550. —
„ II			665. —	665 —	665. —	635. —	580. —
„ III			555. —	555 —	555. —	525. —	480. —
Fett- und Fl.-Stücke vom Syndikat	ca. 7600	7—8%	495.-/505.-	495.-/505.-	495.-/505.-	495.-/505.-	456. —
„ „ „ Nüsse I u. II „			500.-/505.-	500.-/505.-	500.-/505.-	500.-/505.-	462. —
„ „ „ „ III „			480. —	480. —	480. —	480. —	441. —
„ „ „ „ IV „			465 —	465. —	465. —	465. —	425. —
Essnüsse III „			505.-/515.-	505.-/515.-	505.-/515.-	485.-/495.-	443. —
„ IV „			455. —	455. —	455. —	455. —	412. —
Anthracit Nüsse III „			655. —	655. —	655. —	655. —	500. —
Vollbrikets ab Oberrhein „			495. —	495. —	495. —	495. —	444. —
Eiformbrikets „			485. —	485. —	485. —	485. —	444. —
Schmiedenüsse III „			515. —	515. —	515. —	525. —	447. —
„ IV „			485. —	485. —	485. —	495. —	431. —
			Rückvergütung bei Bezügen von 100 t Fr. 5.— per 10 t Rückvergütung bei Bezügen von 200 t Fr. 10.— per 10 t				
Belg. Kohlen:			per 10 t franko verzollt Basel:				
Braisettes 10/20 mm	7300—7500	7—10%	510—540	490—520	490—530	490—520	450—490
„ 20/30 mm			655—720	620—700	620—690	610—670	585—630
Steinkohlenbrikets 1. cl. Marke	7200—7500	8—9%	500—540	490—530	490—530	480—520	465—520

Ölpreise auf 15. Juni 1925.

Mitgeteilt von der Firma Emil Scheller & Co., Zürich.

Treiböle für Dieselmotoren	per 100 kg Fr.
Gasöl, min. 10,000 Cal. unterer Heizwert	
bei *Bezug von Kesselwagen* von 10-15,000 kg per 100 kg netto unverz. Grenze	13.75
bei *Bezug in Fässern* per 100 kg netto ab Stationen Dietikon, Winterthur und Basel	17.50/16.50
Petrol für Leucht- und Reinigungszwecke und Motoren per 100 kg netto ab Dietikon	32.- bis 36.-

Benzin für Explosionsmotoren	per 100 kg Fr.
Schwerbenzin bei einzelnen Fässern	79.- bis 75.-
Mittelschwerbenzin „ „ „	84.- bis 80.-
Leichtbenzin „ „ „	102.- bis 98.-
Gasolin „ „ „	130.—
Benzol „ „ „	90.- bis 85.-
per 100 kg franko Talbahnstation (Spezialpreise bei grösseren Bezügen und ganzen Kesselwagen)	

Wagenmiete und Leihgebühr für Fässer inbegriffen — Fässer sind franko nach Dietikon zu retournieren.