Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **21 (1929)**

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

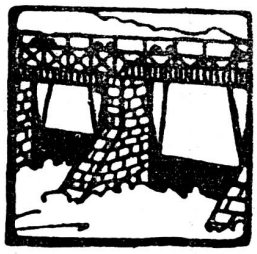
http://www.e-periodica.ch

SCHWEIZERISCHE WASSERWIRTSCHAFT

Offizielles Organ des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes, sowie der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt ∴∴∴ Allgemeines Publikationsmittel des Nordostschweizerischen Verbandes für die Schiffahrt Rhein-Bodensee

ZEITSCHRIFT FÜR WASSERRECHT, WASSERBAUTECHNIK WASSERKRAFTNUTZUNG, SCHIFFAHRT

Gegründet von Dr. O. WETTSTEIN unter Mitwirkung von a. Prof. HILGARD in ZÜRICH und Ingenieur R. GELPKE in BASEL



Verantwortlich für die Redaktion: Ing. A. HÄRRY, Sekretär des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes, in ZÜRICH 1
Telephon Selnau 3111 ∴∴ Telegramm-Adresse: Wasserverband Zürich.

Alleinige Inseraten-Annahme durch:
SCHWEIZER-ANNONCEN A. G. - ZÜRICH
Bahnhofstrasse 100 — Telephon: Selnau 5506
und übrige Filialen.
Insertionspreis: Annoncen 16 Cts., Reklamen 35 Cts. per mm Zeile
Vorzugsseiten nach Spezialtarif

Administration und Druck in Zürich 1, Peterstrasse 10
Telephon: Selnau 46.34
Erscheint monatlich
Abonnementspreis Fr. 18.— jährlich und Fr. 9.— halbjährlich
für das Ausland Fr. 3.— Portozuschlag
Einzelne Nummern von der Administration zu beziehen Fr. 1.50 plus Porto.

No. 4 **ZÜRICH, 25. April 1929** **XXI. Jahrgang**

Inhaltsverzeichnis

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission — Stand der Wasserkraftnutzung und Elektrizitätsversorgung der Schweiz im Jahre 1928 — Die Speicher-Wasserkräfte und ihre Wirtschaftlichkeit — Statistik des Verkaufs elektrischer Wärmeapparate für den Haushalt in der Schweiz im Jahre 1928 — Eine deutsch-schweizerische Verständigung in der Rheinregulierungsfrage — Wasserkraftausnutzung — Elektrizitätswirtschaft — Verschiedene Mitteilungen — Schiffahrt und Kanalbauten — Aus den Geschäftsberichten schweizerischer Elektrizitätswerke — Wasserwirtschaftliche Literatur — Kohlen- und Oelpreise.

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

No. 33 vom 25. April 1929

Bericht des von der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt gebildeten Ausschusses für Privatrecht.

Der Ausschuß hielt es für erforderlich, für die Frage des Zusammenstoßes von Binnenschiffen ein unabhängiges Uebereinkommen vorzusehen und zwar schon deshalb, weil die Binnenstaaten, welche das Brüsseler Uebereinkommen nicht unterzeichnet haben, namentlich die Schweiz, an der Annahme einheitlicher hierauf bezüglicher Regeln Interesse haben. — Um jedoch einer unbequemen Dualität von Rechtsordnungen vorzubeugen, war der Ausschuß bestrebt, sich so eng wie möglich an den Wortlaut des Brüsseler Uebereinkommens anzulehnen.

Artikel 1 des Entwurfes soll genau bestimmen, auf welche Schiffsarten und auf welche Gewässer das Uebereinkommen zur Anwendung zu kommen hat. Da die Zusammenstöße zwischen Binnenschiffen und Seeschiffen der Seerechtskonvention unterstellt sind, darf das Uebereinkommen für die Binnenschiffahrt nur auf solche Zusammenstöße Anwendung finden, bei denen alle beteiligten Fahrzeuge Binnenschiffe sind. Ebenso wie die Seerechtskonvention, findet das Uebereinkommen für die Binnenschiffahrt ohne Rücksicht darauf, in welcher Art von Gewässer der Unfall stattgefunden hat, Anwendung. Es wird somit alle Zusammenstöße zwischen Binnenschiffen regeln, selbst wenn sie sich auf hoher See ereignet haben.

Artikel 2. Um dem vorzubeugen, daß Absatz 2 von Artikel 2 Anlaß zu einer irrigen Auslegung geben könnte, ist in dem Schlußprotokoll ausdrücklich bestimmt worden, daß die Worte „vor Anker gelegen haben“ nicht in beschränkendem Sinne aufzufassen sind und daß sie namentlich auf vertaute Schiffe Anwendung finden.

Artikel 3. Es schien angebracht, eine besondere Bestimmung des Entwurfes zum Uebereinkommen für die Binnenschiffahrt der Schleppfrage zu widmen, die in der Binnenschiffahrt von ganz besonderer Wichtigkeit ist. Diese Bestimmung (Art. 3, Abs. 2) verfügt, daß, falls es sich

um Schleppzüge handelt, ein Glied des Schleppzuges nicht für das Verschulden der anderen Glieder des gleichen Schleppzuges verantwortlich ist, wenn es mit diesem Verschulden nichts zu tun hat. Sie läßt somit dem Richter volle Freiheit, die Verantwortung eines jeden nach den besonderen Umständen zu beurteilen. Selbstverständlich liegt hier, nach der Auffassung des Ausschusses, keine Abweichung von den Grundsätzen der Seerechtskonvention vor, sondern es ist eher ein Anwendungsfall.

Der Ausschuß hat erwogen, auch eine besondere Bestimmung für Fälle vorzusehen, in denen es sich um nebeneinandergekoppelte Schiffe handelt; dies ist häufig der Fall, da namentlich auf dem Rhein die Fahrpraxis diese Art von Zusammenstellung für alle Talzüge vorschreibt. Wenn es feststeht, daß von einem der nebeneinandergekoppelten Schiffe ein Fehler begangen worden ist, ohne daß man beweisen kann, welches von ihnen die Schuld trägt, dürfte es wenig gerecht erscheinen, sie alle beide zu entlasten. Nichtsdestoweniger hat der Ausschuß nicht von dem allgemeinen Grundsatz des Uebereinkommens (Art. 6, Abs. 2) abweichen und eine gesetzliche Schuldvermutung zulasten der nebeneinandergekoppelten Schiffe einführen wollen. Selbst in diesem Falle hat er es vorgezogen, es dem Richter, der übrigens jederzeit seine Ueberzeugung auf tatsächliche Schuldvermutungen aufbauen kann, zu überlassen, in jedem einzelnen Falle aus den tatsächlichen Umständen den Rechtsbeweis zu führen.

Artikel 4. Der Ausschuß hatte der Frage, ob zwei oder mehrere schuldige Schiffe einem unschuldigen Schiffe gegenüber als gesamtverbindlich erachtet werden sollen, seine besondere Aufmerksamkeit zu widmen, da dieser Fall bei Zusammenstößen in der Binnenschiffahrt weit häufiger vorkommt als bei solchen in der Seeschiffahrt. Innerhalb des Ausschusses hat keine Verständigung erzielt werden können, weder über eine wünschenswerte Lösung im Binnenschiffahrtsrecht noch über die Auslegung, die in diesem Punkte der Seerechtskonvention zu geben wäre.

Einer Ansicht nach sollte dieses Uebereinkommen so ausgelegt werden, als ob es die Frage gelöst hätte und zwar in dem Sinne des Ausschlusses jeder Gesamtverbindlichkeit oder Unteilbarkeit. Nach einer anderen Ansicht wäre der vorliegende Fall dahin aufzufassen, daß er nicht unter die Anwendung von Artikel 4 fällt. Unter denen, die letzterer Meinung waren, glaubten die einen, daß in allen Fällen gemeinsamen Verschuldens, die schuldigen Schiffe für gesamtverbindlich zu halten seien, während dagegen die anderen der Ansicht waren, daß nur dann auf Gesamtverbindlichkeit zu erkennen sei, wenn die schuldigen Schiffe den gleichen Fehler und nicht getrennte Fehler begangen hätten. Angesichts dieser Meinungsverschiedenheit hielt es der Ausschuß für angebracht, ganz einfach die Bestimmung der Seerechtskonvention in ihrer jetzigen Fassung zu übernehmen, ohne zu versuchen, diesen Wortlaut in einem oder dem anderen Sinne auszulegen.

Artikel 5 und Zusatzartikel. Der Zusatzartikel des Brüsseler Uebereinkommens hebt für das Zwangslotsenwesens die Anwendung von Artikel 5 auf, bis die Frage der Beschränkung der Haftung auf internationalem Wege geregelt ist. Obwohl der Frage des Zwangslotsenwesens in der Binnenschiffahrt keine allzu große Bedeutung beizumessen ist, hat es der Ausschuß für weiser gehalten, diese Bestimmung aufzunehmen, namentlich deshalb, weil gewisse Binnenschiffahrtsrechte keine Beschränkung der Haftung kennen.

Artikel 7. Obwohl die Verjährungsfrist von zwei Jahren in der Binnenschiffahrt als übertrieben erachtet werden kann, hat der Ausschuß es vorgezogen, sie nicht durch eine kürzere Frist zu ersetzen, da es wenig praktisch schien, zwei verschiedene Fristen zu haben, je nachdem ein Seeschiff in den Zusammenstoß verwickelt ist oder nicht.

Artikel 8. Der Artikel 8 des Brüsseler Uebereinkommens ist unverändert aufgenommen worden, obwohl die Strafen, die bei Ungehorsam über die Mitglieder der Bemannung verhängt werden, im Seerecht und im Binnenschiffahrtsrecht gewöhnlich verschieden sind. Der Ausschuß war nämlich der Ansicht, es der Landesgesetzgebung überlassen zu sollen, daß dem Kapitän die Möglichkeit geboten ist, die in dem Uebereinkommen vorgesehene Verpflichtung zur Beistandsleistung zu erfüllen.

Artikel 12.[1]) Die Feststellung, welche Wasserfahrzeuge und welches schwimmende Gerät für die Anwendung der Uebereinkunft über den Zusammenstoß, entweder als Schiffe oder als den Schiffen gleichstehend zu erachten sind, ist in der Binnenschiffahrt von besonderer Bedeutung. Deshalb wird in Artikel 12 eine Reihe schwimmender Gegenstände aufgezählt, für welche das Uebereinkommen ausdrücklich für anwendbar erklärt ist. Diese Aufzählung trägt keinen beschränkenden Charakter. Sie ist lediglich dazu bestimmt, der Rechtsprechung als Hinweis zu dienen, die in diesem Sinne das Uebereinkommen für „auf andere Wasserfahrzeuge und schwimmendes Gerät ähnlicher Art" anwendbar erklären wird.

Ebenso wie die Seerechtskonvention ist auch

[1]) «Die belgische Delegation hat bezüglich der Aufstellung der Wasserfahrzeuge und des schwimmenden Gerätes, auf welche dieses Uebereinkommen Anwendung findet, einen Vorbehalt gemacht.»

das Uebereinkommen für die Binnenschiffahrt so aufzufassen, daß es auf Lustfahrzeuge Anwendung findet. Es ist aber selbstverständlich, daß auf Grund dieser Anwendung die Rechtsordnung solcher Schiffe nicht hinsichtlich der Ausdehnung der Haftpflicht ihrer Eigentümer geändert werden kann. Da keine Mindestgrenze für den Raumgehalt vorgesehen ist, findet das Uebereinkommen auch auf die Kleinfahrzeuge Anwendung.

Es ist nicht angebracht, einen Unterschied zwischen den Fähren zu machen, je nachdem sie frei oder nicht frei fahren.

Artikel 13 bestimmt den rechtlichen Anwendungsbereich des Uebereinkommens, das sich, ebenso wie die Seerechtskonvention, einem auf dem Rechstverhältnis der Schiffe beruhenden Kriterium und nicht einem dinglichen Kriterium (Ort des Zusammenstoßes) anpaßt. Um jedoch das Uebereinkommen über den Zusammenstoß mit dem Uebereinkommen über gewisse Fragen des Binnenschiffahrtsrechts in Einklang zu bringen, ist das gewählte Kriterium durch eine ausdrückliche Bezugnahme auf die Eintragung genauer bestimmt worden.

Ebenso wie die Seerechtskonvention, sieht das Uebereinkommen für die Binnenschiffahrt zwei Ausnahmen von dem in Artikel 13, Absatz 1, aufgestellten Grundsatz vor. Außer der Möglichkeit, die Angehörigen eines Staates, der dem Uebereinkommen nicht beigetreten ist und das Prinzip der Gegenseitigkeit verweigert, von der Wohltat des Uebereinkommens ausschließen zu können, bestimmt Artikel 13, Absatz 2, daß „die Landesgesetzgebung und nicht das Uebereinkommen Anwendung findet, wenn alle Beteiligten dem selben Staate angehören, wie das mit der Sache befaßte Gericht".

Unter „Beteiligten" sind alle an dem Unfall Beteiligten zu verstehen, einerlei, ob Klage gegen sie angestrengt ist oder nicht. Der Partei, die sich auf die Ausnahme von Artikel 13 beruft, liegt die Beweislast hinsichtlich der Staatsangehörigkeit der Konnossements - Inhaber, im Augenblick des Unfalls, der Passagiere, der Versicherer usw. ob.

Das Uebereinkommen beschränkt sich nicht, wie die Seerechtskonvention, darauf vorzusehen, daß die Anwendung dieser Bestimmungen durch die Landesgesetzgebung über den vertraglichen Anwendungsbereich, wie er in Artikel 13 festgesetzt ist, hinaus ausgedehnt werden könnte; es sieht außerdem die Verpflichtung seitens der Staaten vor, für die Abschaffung einer wenig wünschenswerten Dualität in der Gesetzgebung zu sorgen.

Artikel 14 nimmt den Artikel 11 des Brüsseler Uebereinkommens auf. Der Ausschuß hat es vorgezogen, hier die Fragen nicht zu entscheiden, die im Seerecht Gegenstand des Uebereinkommens über die Immunität dem Staat gehörenden Schiffe sind.

Artikel 15 gibt Artikel 34 des „Uebereinkommens über gewisse Fragen des Binnenschifffahrtsrechtes" wieder, der sich auf die Rechtsordnung der internationalen Wasserstraßen bezieht.

* * *

Entwurf eines Uebereinkommens über den Zusammenstoß von Binnenschiffen.

Von dem Ausschuß für Privatrecht der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt in seiner Sitzung vom 23. Januar 1929 in zweiter Lesung angenommener Wortlaut.

Artikel 1.

Im Falle des Zusammenstoßes von Binnenschiffen bestimmt sich die Ersatzpflicht wegen des den Schiffen oder den an Bord befindlichen Sachen oder Personen zugefügten Schadens, nach den folgenden Vorschriften, ohne Rücksicht darauf, in welchen Gewässern der Zusammenstoß stattgefunden hat.

Artikel 2.

Ist der Zusammenstoß durch Zufall oder höhere Gewalt herbeigeführt oder besteht Ungewißheit über seine Ursachen, so wird der Schaden von denen getragen, die ihn erlitten haben.

Dies gilt auch dann, wenn die Schiffe oder eines von ihnen zur Zeit des Unfalls vor Anker gelegen haben.

Artikel 3.

Ist der Zusammenstoß durch Verschulden eines der Schiffe herbeigeführt, so liegt der Ersatz des Schadens dem Schiffe ob, dem das Verschulden zur Last fällt.

Bei Schleppzügen haftet jedes Fahrzeug nur für sein eigenes Verschulden.

Artikel 4.

Bei gemeinsamem Verschulden sind die Schiffe nach Verhältnis der Schwere des ihnen zur Last fallenden Verschuldens zum Ersatze des Schadens verpflichtet; kann jedoch nach den Umständen ein solches Verhältnis nicht festgesetzt werden oder erscheint das beidseitige Verschulden als gleich schwer, so sind die Schiffe zu gleichen Teilen ersatzpflichtig.

Den Schaden, der den Schiffen oder ihrer Ladung oder dem Reisegut oder sonstigem Eigentume der Besatzung, der Reisenden oder anderer an Bord befindlichen Personen zugefügt ist, tragen die schuldigen Schiffe nach dem bezeichneten Verhältnis, ohne den Beschädigten als Gesamtschuldner zu haften.

Die schuldigen Schiffe haften Dritten gegenüber für den durch Tötung oder Körperverletzung entstandenen Schaden als Gesamtschuldner, vorbehältlich des Rückgriffsrechts desjenigen Schiffes, das mehr bezahlt hat, als ihm nach Absatz 1 endgültig zur Last fällt.

Der Landesgesetzgebung bleibt überlassen, zu bestimmen, welche Tragweite und Wirkung in Bezug auf dieses Rückgriffsrecht die vertraglichen oder gesetzlichen Bestimmungen haben, durch welche die Haftung der Schiffseigentümer gegenüber den an Bord befindlichen Personen beschränkt wird.

Artikel 5.

Die in den vorhergehenden Artikeln vorgesehene Haftung tritt auch ein, falls der Zusammenstoß durch das Verschulden eines Lotsen verursacht wird, selbst wenn dieser ein Zwangslotse ist.

Artikel 6.

Der Anspruch auf Ersatz eines infolge eines Zusammenstosses entstandenen Schadens ist weder von der Erhebung

eines Protestes noch von der Beobachtung einer anderen, besonderen Förmlichkeit abhängig.

In Bezug auf die Haftung für den Zusammenstoß bestehen keine gesetzlichen Schuldvermutungen.

Artikel 7.

Die Ansprüche auf Schadenersatz verjähren in zwei Jahren von dem Ereignis ab.

Die Frist für die Verjährung des im Artikel 4 Absatz 3 zugelassenen Rückgriffanspruchs beträgt ein Jahr. Diese Frist läuft erst vom Tage der Zahlung ab.

Die Gründe für die Hemmung und Unterbrechung dieser Verjährungen bestimmen sich nach dem Rechte des Gerichts, das mit dem Anspruch befaßt ist.

Die Hohen vertragschließenden Teile behalten sich das Recht vor, in ihrer Gesetzgebung eine Verlängerung der vorstehend festgesetzten Fristen auf Grund des Umstandes zuzulassen, daß das in Anspruch genommene Schiff in den Hoheitsgewässern des Staates, in dem der Kläger seinen Wohnsitz oder seine Hauptniederlassung hat, nicht hat in Beschlag genommen werden können.

Artikel 8.

Nach einem Zusammenstoß von Schiffen ist der Kapitän jedes Schiffes verpflichtet, dem anderen Schiffe und dessen Besatzung und Reisenden Beistand zu leisten, soweit er dazu ohne ernste Gefahr für sein Schiff und für dessen Besatzung und Reisende imstande ist.

Ebenso ist er verpflichtet, dem andern Schiffe, soweit möglich, den Namen und den Heimatshafen seines Schiffes sowie den Ort, von dem es kommt, und den Ort, nach dem es geht, anzugeben.

Eine Zuwiderhandlung gegen die vorstehenden Bestimmungen begründet für sich allein keine Haftung des Schiffseigentümers.

Artikel 9.

Die Hohen vertragschließenden Teile, deren Gesetzgebung keine Vorschriften zur Bekämpfung von Zuwiderhandlungen gegen den vorstehenden Artikel enthält, verpflichten sich, die zur Bekämpfung dieser Zuwiderhandlungen erforderlichen Maßnahmen zu treffen oder ihren gesetzgebenden Körperschaften vorzuschlagen.

Die Hohen vertragschließenden Teile werden sich sobald wie möglich die Gesetze und Verordnungen mitteilen, die zur Ausführung der vorstehenden Bestimmung in ihren Staatsgebieten schon erlassen worden sind oder künftig noch erlassen werden.

Artikel 10.

Vorbehaltlich späterer Vereinbarungen werden die in den einzelnen Ländern bestehenden Vorschriften über die Beschränkung der Haftung der Schiffseigentümer sowie die Rechtsverhältnisse aus Beförderungsverträgen und anderen Verträgen durch die gegenwärtigen Bestimmungen nicht berührt.

Artikel 11.

Dieses Uebereinkommen findet auf den Ersatz des Schadens, den ein Schiff durch Ausführung oder Unterlassung eines Manövers oder durch Nichtbeachtung einer Verordnung einem anderen Schiff oder den an Bord der Schiffe befindlichen Personen oder Sachen zugefügt hat, auch dann Anwendung, wenn ein Zusammenstoß nicht stattgefunden hat.

Artikel 12. [2])

Zwecks Anwendung dieses Uebereinkommens stehen Gleitboote, Flöße, Fähren, Bagger, Schwimmkrane und schwimmende Elevatoren sowie andere Wasserfahrzeuge und schwimmendes Gerät ähnlicher Art den Schiffen gleich.

Artikel 13.

Die Bestimmungen dieses Uebereinkommens finden auf alle Beteiligten Anwendung, wenn die sämtlichen beteiligten Schiffe in einem der Vertragstaaten eingetragen sind; sie kommen ferner in den durch die Landesgesetze vorgesehenen Fällen zur Anwendung.

Jedoch besteht Einverständnis darüber:

1. daß jeder Vertragsstaat die Anwendung der bezeichneten Bestimmungen auf Beteiligte die einem Staate angehören, der dem Uebereinkommen nicht beigetreten ist, von der Voraussetzung der Gegenseitigkeit abhängig machen kann;

2. daß die Landesgesetzgebung und nicht das Uebereinkommen Anwendung findet, wenn alle Beteiligten demselben Staate angehören wie das mit der Sache befaßte Gericht.

Die Hohen vertragschließenden Teile, deren Gesetzgebung nicht den Bestimmungen dieses Uebereinkommens entspricht, verpflichten sich, die zur Anpassung ihrer Gesetzgebung an die Regeln dieses Uebereinkommens erforderlichen Maßnahmen zu treffen oder ihren gesetzgebenden Körperschaften vorzuschlagen.

Artikel 14.

Dieses Uebereinkommen findet auf Kriegsschiffe sowie auf Staatsschiffe, die ausschließlich für einen öffentlichen Dienst bestimmt sind, keine Anwendung.

Artikel 15.

Keine Bestimmung dieses Uebereinkommens darf so ausgelegt werden, als ob sie Pflichten auferlege oder Rechte gewähre, die mit der Rechtsordnung der internationalen Wasserstraßen unvereinbar sind.

Zusatzartikel.

Es besteht Einverständnis darüber, daß die Bestimmung des Artikel 5 über die Haftung für einen Zusammenstoß, der durch einen Zwangslotsen herbeigeführt ist, erst dann in Kraft tritt, wenn die Hohen vertragschließenden Teile eine Uebereinkunft über die Beschränkung der Haftung der Schiffseigner geschlossen haben.

Schlußprotokoll.

Zu Artikel 2 Absatz 2.

Die Worte, «vor Anker gelegen haben» sind so auszulegen, daß sie auf jedes verankerte, vertaute oder sonstwie stillgelegtes Schiff Anwendung finden.

[2]) «Die belgische Delegation hat bezüglich der Aufstellung der Wasserfahrzeuge und des schwimmenden Gerätes, auf welche dieses Uebereinkommen Anwendung findet, einen Vorbehalt gemacht.»

Stand der Wasserkraftnutzung und Elektrizitätsversorgung der Schweiz Ende 1928 [1]).

Vom Sekretariat des Schweiz. Wasserwirtschaftsverbandes.

Für die diesjährigen Zusammenstellungen haben wir uns auf diejenigen vom Vorjahre basiert (1928 Heft 8) und da keine neuen Kraftwerke in Betrieb genommen wurden, sind die Zahlen für die zwei ersten und die zwei letzten Kolonnen unverändert geblieben. Da ein Teil der untersuchten Gesellschaften ein Betriebsjahr vom 1. April bis 30. September hat, enthalten diese Zusammenstellungen auch die Zahlen für diese spätere Periode (1927/28). Deshalb ist es auch nicht möglich, die Statistik vor Anfang des darauffolgenden Jahres abzuschließen.

[1]) Siehe die Zusammenstellung für die Jahre 1923/24, Schweiz. Wasserwirtschaft, XVII. Jahrgang, Seite 31, für die Jahre 1924/25, XVIII. Jahrgang 1926, Seite 22, für 1926/27, XIX. Jahrgang 1927, Seite 41, und 1927/28, XX. Jahrgang, Seite 114.

I. Energiewirtschaftliche Verhältnisse.

Ueber die Verteilung von Leistung und Produktion der schweizerischen Wasserkraftwerke