Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **25 (1933)**

Heft 6

PDF erstellt am: **31.05.2024**

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

Inhalts-Verzeichnis

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission — Das Limmatwerk Wettingen der Stadt Zürich — Schweiz. Wasserwirtschaftsverband — Wasserkraftausnutzung — Schiffahrt und Kanalbauten — Elektrizitätswirtschaft — Verschiedene Mitteilungen — Kohlen- und Oelpreise.

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

No. 46 vom 25. Juni 1933

Bericht

über die Tätigkeit der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt während des Jahres 1932.

VERWALTUNGSANGELEGENHEITEN.

Zentral-Kommission

a) **Zusammensetzung:** Herr Rossetti, Bevollmächtigter Italiens, wurde auf einen anderen Posten berufen und durch Herrn Grafen A. Martin-Franklin ersetzt. Demgemäß setzte sich die Zentral--Kommission am Schlusse des Jahres 1932 wie folgt zusammen:

Präsident: Herr Jean Gout, Bevollmächtigte:

Reich und deutsche Uferstaaten: die Herren Seeliger (vertrat insbesondere Bayern), Peters (vertrat insbesondere Preußen), Fuchs (vertrat insbesondere Baden), Ickes (vertrat insbesondere Hessen), stellv. Bevollmächtigter: Herr Greuling;

Belgien: die Herren Brunet, de Ruelle;

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

Großbritannien: Sir John Baldwin;

Italien: Graf A. Martin-Franklin, Herr Sinigalla;

Niederlande: die Herren Kröller, Schlingemann, Bruins;

Schweiz: die Herren Herold, J. Vallotton.

Das Sekretariat setzte sich Ende 1932 wie folgt zusammen:

Generalsekretär: Herr Hostie (Belgier),

Hilfssekretär: Herr Chargueraud Hartmann (Franzose),

Mitglieder des Sekretariats: die Herren de l'Espinasse (Niederländer), Schwarzenberger (Deutscher),

Sekretär-Archivist: Herr Walther (Schweizer).

Schiffahrtsinspektoren sind:

für den Schweizer Abschnitt: Herr Moor, Kantonsingenieur in Basel,

für den Abschnitt I A von der französisch-schweizerischen Grenze bis zur Lautermündung: Herr Montigny wurde mit Wirkung vom 1. April ab zum Inspecteur des Ponts et Chaussées in Peris ernannt und an diesem Tage durch Herrn Callet, Ingénieur des Ponts et Chaussées in Straßburg, ersetzt;

für den Abschnitt I B rechtes Ufer: vom badischen km 182,070 (gegenüber der Lautermündung) bis zur badisch-hessischen Grenze: Herr Bär, Oberregierungsbaurat in Mannheim;

für den Abschnitt II linkes Ufer: von der Lautermündung bis zur Nahemündung und rechtes Ufer: von der badisch-hessischen Grenze bis zu preuß. km 27,4 unterhalb Rüdesheim: Herr Häusel, Oberbaurat in Mainz;

für den Abschnitt III von der Nahemündung bis zur deutsch-niederländischen Grenze: Herr Gelinsky, Oberregierungs- und Baurat in Koblenz;

für den Abschnitt IV niederländische Gewässer: Jonkheer Dittlinger, im Haag.

b) **Tagungen der Kommission und der Ausschüsse:** Die Zentral-Kommission hielt im Laufe des Jahres 1932 zwei Tagungen ab, die erste im April, die zweite im November.

Drei Ausschüsse der Kommission hielten im Jahre 1932 Sitzungen ab. Ein aus Sachverständigen auf dem Gebiete der Rechtsprechung zusammengesetzter Ausschuß trat im Januar unter dem Vorsitze des Herrn de Ruelle, Bevollmächtigten Belgiens, zusammen, um die Arbeit zur Revision der Mannheimer Akte in bezug auf die Rheinschiffahrtsgerichte vorzubereiten. Im März tagte ein Ausschuß von Sachverständigen für Abgabenfragen unter dem Vorsitze des Herrn Bruins, Bevollmächtigten der Niederlande, gleichfalls zur Vorbereitung der Revision der Mannheimer Akte. Endlich trat im Oktober unter dem Vorsitze des Herrn Schlingemann, Bevollmächtigter der Niederlande, ein Ausschuß von Ingenieuren zusammen, der mit den Vorarbeiten zur Nachprüfung des Gleichwertigen Wasserstandes 1923 beauftragt war.

Mannheimer Akte. Die Mannheimer Akte erfuhr im Jahre 1932 keine Abänderungen.

Die Kommission führte sowohl auf der ersten wie auf der zweiten Tagung ihre Arbeiten zur Revision dieses Uebereinkommens fort und beendete die Revision in erster Lesung.

Gemeinsame Verordnungen. Im Jahre 1932 wurde die Verordnung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten (Artikel 1 und 4 und Muster eines Rheinschifferpatentes) geändert, außerdem sind an zwei Stellen der Rheinschifffahrtspolizeiordnung Aenderungen vorgenommen worden, nämlich in § 22 Ziffer 1 und § 32 Ziffer 2 (siehe weiter unten im Abschnitt «Nautisches»).

Jahresbericht der Kommission. Der Jahresbericht der Kommission für das Jahr 1931 wurde unter Aufsicht des ständigen Ausschusses, der aus den Herren Ickes als Vorsitzendem, Herrenschmidt und Schlingemann als Mitgliedern besteht, ausgearbeitet und gegen Ende des Jahres 1932 fertiggestellt.

Tagungen und Zusammenkünfte, auf denen die Kommission vertreten war. Auf einer an die Zentral-Kommission gerichtete Einladung der Gesellschaft «Energie Electrique du Rhin» zu Mülhausen nahmen das Büro und einige Mitglieder der Kommission am 9. Oktober an der Einweihung der Kembser Stufe des Elsässer Kanals durch den Präsidenten der französischen Republik teil.

Ferner war die Kommission auf der 26. Hauptversammlung des Vereins für die Schiffahrt auf dem Oberrhein in Basel vertreten.

TECHNISCHES.

Brücke zwischen Maxau und Maximiliansau. Die Kommission hatte auf ihrer Novembertagung 1927 den Entwurf für den Bau einer festen Brücke zwischen Maxau und Maximiliansau zum Ersatz der bestehenden Schiffbrücke gebilligt (siehe Tätigkeitsbericht für das Jahr 1927).

Infolge von Aenderungen in der Führung der Zugangswege muß die geplante Brücke 330 m weiter oberhalb von der ursprünglich vorgesehenen Stelle errichtet werden.

Der der Kommission zur Prüfung unterbreitete neue Entwurf wurde von einem Ausschuß unter dem Vorsitze des Herrn Schlingemann, Bevollmächtigten der Niederlande, geprüft.

Der Ausschuß stellte fest, daß der neue Entwurf die gleiche lichte Höhe und Oeffnungen mit den gleichen Abmessungen wie der alte Entwurf vorsieht, daß an der neuen wie an der früheren Stelle das Fahrwasser am

linken Rheinufer entlangzieht, und daß infolgedessen die Lage des Schiffsdurchlasses der Brücke im Verhältnis zum Fahrwasser keine Aenderung erfährt.

Da auch die Bestimmungen, die die deutsche Regierung im Interesse der Schiffahrt den Unternehmern vorzuschreiben beabsichtigt, die gleichen sind, wie die von der Kommission im Jahre 1927 als angemessen erachteten, so hatten die Mitglieder des Ausschusses gegen den neuen Entwurf nichts zu bemerken, und die Kommission stellte auf ihrer Apriltagung 1932 fest, daß gegen diesen Entwurf vom Standpunkt der Schiffahrt und der Flößerei keine Bedenken bestehen.

Winterhäfen. Im Jahre 1929 hatte die Kommission Erklärungen der deutschen Regierung zur Kenntnis genommen, denen zufolge diese in Anbetracht der stets wachsenden Ausdehnung der Schiffahrt mit Kastenschiffen prüfe, welche Maßnahmen zu treffen seien, um gegebenenfalls die Ueberwinterung dieser Schiffe sicherzustellen (siehe Tätigkeitsbericht für das Jahr 1929).

Auf ihrer Apriltagung 1932 stellte die Kommission mit Genugtuung fest, daß in Verfolg dieser Prüfung in mehreren deutschen Rheinhäfen, namentlich in den Häfen Rüdesheim, Neuß und Duisburg, Teile der Hafenbecken für die Ueberwinterung der Kastenschiffe bestimmt worden sind.

Nachprüfung des Gleichwertigen Wasserstandes 1923. Wie schon aus dem vorhergehenden Tätigkeitsbericht zu ersehen ist, hatte die Kommission beschlossen, die Nachprüfung des Gleichwertigen Wasserstandes 1923 vorzunehmen und zu diesem Zwecke einen Fachausschuß unter dem Vorsitze des Herrn Schlingemann, Bevollmächtigten der Niederlande, damit beauftragt, diese Frage zu untersuchen und der Kommission einen Bericht vorzulegen. Auf Grund des Berichtes dieses Ausschusses setzte die Zentral-Kommission auf ihrer Novembertagung einen neuen Gleichwertigen Wasserstand fest, der den durchschnittlichen Verhältnissen des Stromes während des Jahrfünfts 1926—1930 entspricht. Die für die einzelnen Pegel angenommenen Höhenmarken entsprechen den Abflußmengen, die durchschnittlich an zwanzig eisfreien Tagen im Jahre während des Zeitraumes von 1906 bis 1930 nicht überschritten worden sind. Folgendes sind die Höhenmarken des Gl.W. 1932 an einigen Rheinpegeln (der frühere Gl.W. ist in Klammern angegeben):

Basel	—37	(13)
Straßburg	148	(191)
Maxau	316	(342)
Mannheim	184	(230)
Caub	108	(144)
Köln	61	(127)
Ruhrort	—64	(31)
Nimwegen	691	(773)

Brücken von Straßburg-Kehl und Hüningen. Die Kommission nahm auf ihrer zweiten Tagung vom Stande der Frage der Hebung der Straßburg-Kehler und Hüninger Brücken Kenntnis.

Ausbau des Rheins zwischen Basel und Straßburg. Die Kommission wurde auf ihrer zweiten Tagung auch über den Fortgang der Arbeiten zum Ausbau des Rheins zwischen Basel und Straßburg auf dem Laufenden gehalten.

Aus den Erklärungen der Bevollmächtigten Frankreichs geht hervor, daß die einzige noch zu leistende Bauarbeit an dem Stauwehr in der Ausführung der Schwelle in der vom linken Ufer aus gerechnet dritten Oeffnung zwischen bereits fertigen Umspundungen besteht. Von der mechanischen und elektrischen Ausrüstung bleiben noch die Schützen und Winden in der vom linken Ufer aus gerechnet dritten und vierten Oeffnung anzubringen. Die Uferschutzarbeiten sind nahezu beendet, ebenso das Sickerleitungsnetz. Die mit Rücksicht auf die neuen Wasserspiegelverhältnisse erforderlichen Anlagen zur Ableitung von Kanalisationsabwässern auf beiden Ufern sind bis auf die mechanische und elektrische Ausrüstung der Pumpstellen vollendet.

Am Kanal waren die Arbeiten vollständig beendet.

Die Schleusen sind fertiggestellt. Am Kraftwerk sind die Bauarbeiten zu Ende geführt, die beiden ersten Turbinen- und Alternatorengruppen fertig und die Aufstellung der drei übrigen Gruppen im Gange. Die elektrischen Einrichtungen sind nahezu vollendet.

Der Kanal wurde am 1. Mai 1932 für die Schiffahrt eröffnet. Die erste Anstauung des Wasserspiegels wurde am 4. Juli begonnen. Die Höhenmarke 240 + N. N. des vorläufigen Staues wurde am 23. August erreicht. Die Wasserspiegelhebung über diese Marke hinaus bis zum endgültigen Stau wurde zu Beginn des Monats Dezember in Angriff genommen. Die beiden ersten Gruppen des Kraftwerkes wurden am 1. Oktober in Betrieb gesetzt.

Aus den Erklärungen des Bevollmächtigten der Schweiz über die Rheinregulierung geht hervor, daß die Arbeiten ihren normalen Verlauf genommen haben, daß der Arbeitsplan für das zweite Jahr vom Bauausschuß genehmigt wurde und daß die niedrigen Wasserstände des Rheins sogar gestatteten, mit der Bekrönung der Buhnen und dem Bau einiger Dämme zu beginnen, Arbeiten, die im Arbeitsplan für das erste Jahr nicht vorgesehen waren. Auf einzelnen regulierten Strecken konnte bereits eine Verbesserung des Fahrwassers festgestellt werden.

Auf dem Rhein und in den Häfen im Jahre 1931 ausgeführte Arbeiten. Wie früher wurden der Kommission Uebersichten mit Angabe der auf dem Rhein und in den Häfen ausgeführten Arbeiten mitgeteilt. Diese Mitteilungen werden im Jahresbericht wiedergegeben.

NAUTISCHES.

Verordnung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten. Die Kommission nahm im Jahre 1932 eine Aenderung der Verordnung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten vor, um den Schiffern der mit Hilfsmotoren ausgerüsteten Kähne die Erlangung eines Schifferpatentes zu erleichtern.

Auf Grund der neuen Bestimmungen werden die Schleppkähne mit Hilfsmotor in die gleiche Gruppe wie die Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft eingereiht.

Daraus ergibt sich, daß von nun ab diejenigen Schiffer, die die Ermächtigung zur Führung solcher Schleppkähne wünschen, den strengeren Bestimmungen hinsichtlich des Lebensalters und der praktischen Erfahrung, die von den Inhabern der Patente für Schiffe mit eigener Triebkraft erlangt werden, nicht mehr unterworfen sind.

Der Wortlaut des Artikels I der Verordnung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten sowie das dieser Verordnung beigefügte Muster eines Rheinschifferpatentes wurden in diesem Sinne abgeändert.

Außerdem wurde der Artikel 1 durch einen Absatz ergänzt, der klarstellt, was unter Schleppkähnen mit Hilfsmotor zu verstehen ist. Dies sind Motorschiffe, die weder der Ausführung von Schleppleistungen noch der gewerbsmäßigen Personenbeförderung dienen und bei denen alle Handgriffe zur Bedienung des Motors am Ruderstuhl vereinigt sind, vorausgesetzt, daß der Motor nur zur Erhöhung der Steuerfähigkeit des Schiffes oder zur Vornahme kleiner Ortsveränderungen Verwendung findet.

Artikel 4 wurde durch einen Absatz mit der Vorschrift ergänzt, daß vor dem 1. August 1932 erteilte Patente zur Führung eines Fahrzeuges o h n e eigene Triebkraft auch für die Führung eines Kahns mit Hilfsmotor gültig sind.

Diese Aenderungen traten am 1. August 1932 in Kraft.

Rheinschiffahrts-Polizeiordnung — Abschnitt 7: Verhalten bei hohem Wasserstand (§ 22 Ziffer 1). Wie im vorhergehenden Tätigkeitsbericht erwähnt ist, war der in § 22 Ziffer 1 vorgesehene Wasserstand von 5 m am Straßburger Pegel durch einen Wasserstand ersetzt worden, der dem Stande von 3 m am Baseler Pegel gleichkam. Da indessen dieser Pegel durch den Rückstau des Kembser Wehrs in Mitleidenschaft gezogen wird, ist es nötig geworden, ihn durch einen anderen Pegel zu ersetzen.

Die Kommission nahm auf ihrer zweiten Tagung 1932 diesen Ersatz vor und beschloß, wegen der Länge der Strecke Basel—Straßburg und der Schwankungen im Abflußvorgang, die sich daraus ergeben können, zwei Pegel zu wählen, und zwar den von Rheinfelden für den Abschnitt Basel—Neuenburg und den Breisacher Pegel für den Abschnitt Neuenburg—Straßburg. Demgemäß erhielt der erste Satz des § 22 Ziffer 1 folgende Fassung:

«Zwischen Basel und Neuenburg ist die Schiffahrt bei einem Wasserstand von mehr als 4,65 m am Rheinfeldener Pegel untersagt. Zwischen Neuenburg und Straßburg ist die Schiffahrt bei einem Wasserstand von mehr als 4,20 m am Breisacher Pegel untersagt.»

Diese Aenderung trat am 1. Januar 1933 in Kraft.

Rheinschiffahrts-Polizeiordnung — Breite und Länge der Flöße (§ 32 Ziffer 2). Durch die Regulierungsarbeiten auf dem Neder-Rijn ist das Niederwasserbett unterhalb der Abzweigung der Yssel auf 100 m eingeengt. Infolgedessen mußten auf dem Abschnitt zwischen dem Punkte, wo Neder-Rijn und Geldersche Yssel sich teilen, einerseits und Vreeswijk andererseits Breite und Länge der Flöße herabgesetzt werden. Die Breite wurde von 47 m auf 28 m und die Länge von 220 m auf 160 m ermäßigt.

§ 32 Ziffer 2 wurde dementsprechend abgeändert. Die Abänderung soll am 1. Mai 1933 in Kraft treten.

Mindestbemannung der Rheinschiffe. Die Kommission nahm auf ihrer ersten Tagung die Mitteilungen über die im Jahre 1931 bewilligten Abweichungen von der vorschriftsmäßigen Mindestbemannung der Schiffe auf dem Rhein zur Kenntnis.

WIRTSCHAFTLICHES.

Zollordnung für den Kembser Kanal. Im vorigen Tätigkeitsbericht war vermerkt, daß die Verordnung, die die Maßnahmen betreffend die Zollordnung auf dem Kembser Kanal zur Anwendung bringen soll, sowie die gegebenenfalls zwischen den Zollverwaltungen getroffenen Abmachungen hierüber der Kommission möglichst bald zur Kenntnis gebracht werden sollten. Die Maßnahmen waren in einer Note der französischen Delegation vorgesehen, von der die Kommission unter Vorbehalt aller grundsätzlichen Fragen Kenntnis genommen hatte.

Die Kommission nahm auf ihrer ersten Tagung 1932 die zwischen der französischen und der Schweizer Zollverwaltung in Ausführung dieses Beschlusses vereinbarte Verordnung zur Festsetzung der Zollordnung auf dem Kanal zur Kenntnis.

Die Kommission erhob unter Vorbehalt aller grundsätzlichen und rechtlichen Fragen keinen Einspruch gegen die Inkraftsetzung dieser Verordnung. Jede der Delegationen kann auf Grund gemachter Erfahrung auf die Frage zurückkommen, und es besteht Einverständnis darüber, daß, falls die Bedürfnisse der Schiffahrt die Ausdehnung dieser Rechtsordnung auf Schiffe erforderlich machen sollten, die von anderen Häfen als Basel kommen, die zuständigen Zollverwaltungen sich über eine geeignete Ordnung ins Einvernehmen setzen werden. Die vereinbarten Bestimmungen besagen im wesentlichen folgendes: Jeder auf dem Kembser Kanal fahrende Schiffer muß sein Manifest mit einem unentgeltlich erteilten Sichtvermerk versehen lassen, der unmittelbar unter dem letztverzeichneten Posten der Ladung so angebracht wird, daß er jeden späteren Zusatz verhindert. Auf der Talfahrt wird der Sichtvermerk von der Schweizer Zollbehörde in Basel und auf der Bergfahrt von der französischen Behörde bei der Kembser Schleuse angebracht. Die französische Zollbehörde nimmt keinerlei Prüfung der Ladung noch irgend eine Nachschau der Reisenden oder des Gepäcks vor. Durch ihr Eingreifen darf der Schiffer nicht zum Verlassen seines Fahrzeuges veranlaßt werden. Außerdem soll die Förmlichkeit des Sichtvermerks für die Schiffahrt keinerlei Verzögerung mit sich bringen. Anderseits ist der Schiffer weder auf der Talfahrt noch auf der Bergfahrt irgend einer Kontrolle durch die französische Zollbehörde unterstellt, mit Ausnahme des Aufenthaltes infolge höherer Gewalt oder bei Schmuggelversuch. Ausladungen, Umladungen oder Anlandlegen von Waren sind untersagt. Außerdem sieht die Verordnung Vorkehrungen, die die Schiffer im Falle höherer Gewalt treffen müssen, vor.

Abgaben für Rundfunkgeräte an Bord der Rheinfahrzeuge. Der vorige Tätigkeitsbericht wies darauf hin, daß sich im Verlaufe der zweiten Tagung 1931 ein Meinungsaustausch über die Frage der Abgaben für Rundfunkgeräte an Bord der Rheinfahrzeuge entsponnen hatte, der auf der nächsten Tagung fortgeführt werden sollte.

Die Kommission erörterte diese Frage auf beiden Tagungen und war der Meinung, daß es im Interesse der Schiffahrt auf dem Rhein angebracht sei, die in den Niederlanden und der Schweiz anderseits vorgesehene Rechtsordnung auf die Fahrzeuge sämtlicher beteiligten Staaten auszudehnen, und zwar auf dem den genannten Staaten am zweckmäßigsten erscheinenden Wege, ohne daß jedoch durch die Wahl des Weges dem Grundsatze der Gleichbehandlung Eintrag geschehen dürfe.

Vereinheitlichung der Verkehrsstatistiken. Im vorhergehenden Jahresbericht wurde erwähnt, daß im Jahre 1931 durch einen vom Ausschuß zur Vereinheitlichung der Verkehrsstatistiken des Völkerbundes eingesetzten Redaktionsausschuß ein Vorentwurf für ein Uebereinkommen ausgearbeitet und den Mitgliedern dieses Ausschusses zur Prüfung unterbreitet worden war.

Der Beratende Fachausschuß für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr nahm auf seiner im Juni 1932 in Genf abgehaltenen 17. Tagung den endgültigen Bericht des Ausschusses zur Kenntnis und beschloß, diesen Bericht den beteiligten Regierungen mit der Bitte um Prüfung zu übersenden. Der Ausschuss behielt sich vor, im Verlaufe seiner nächsten Tagung die von den Regierungen eingelaufenen Antworten zu prüfen und über die Weiterbehandlung dieser Frage Beschluß zu fassen.

SOZIALE FRAGEN.

Sachverständigenausschuß zur Prüfung der Arbeitsbedingungen auf den hauptsächlichen Binnenschiffahrtsnetzen Europas. Wie im vorigen Jahresbericht angegeben, war die zweite Tagung dieses Ausschusses verschoben worden, um dem Internationalen Arbeitsamt die Zusammenstellung der erforderlichen Unterlagen zu ermöglichen.

Die neue Zusammenkunft des Ausschusses hat noch nicht stattgefunden, da der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes einen von einzelnen Vertretern der Arbeitgeberschaft gestellten Vertagungsantrag entgegengenommen hatte.

In Erwartung der Fortsetzung der Arbeiten dieses Ausschusses bleibt die Prüfung der an die Zentral-Kommission gerichteten und im vorigen Tätigkeitsbericht erwähnten Beschwerde wegen gewisser sozialer Fragen (Kranken-, Unfall- und andere Versicherungen) vorbehalten.

RECHTLICHE FRAGEN.

Vor die Kommission gebrachte Berufungen. In ihrer Eigenschaft als zweite und letzte Instanz in den von den Rheinschiffahrtsgerichten abgeurteilten Sachen wurde die Kommission im Jahre 1932 mit sieben Berufungen in Zivilsachen befaßt (im Jahre 1931 hatte die Anzahl der Berufungen, gleichfalls in Zivilsachen, 9 betragen). Alle Sachen wurden erledigt.

Binnenschiffahrtsrecht. Der Ausschuß für Binnenschiffahrtsrecht trat entgegen seiner ursprünglichen Absicht im Jahre 1932 nicht zusammen.

Die Kommission ließ sich auf ihren beiden Tagungen in 1932 über den Stand der Ratifizierung der von der Genfer Konferenz für Binnenschiffahrtsrecht von 1930 angenommenen Uebereinkommen durch die einzelnen Staaten unterrichten (siehe den vorhergehenden Tätigkeitsbericht).

In Deutschland ist die Prüfung der Uebereinkommen durch die beteiligten Verwaltungen noch nicht beendet.

In Belgien haben die Gesetzentwürfe zur Ratifizierung der Genfer Uebereinkommen die Genehmigung des Ministerrats gefunden; sie liegen zur Einbringung bereit. Die Verwaltung prüft zur Zeit die Maßnahmen, die zu treffen sind, um die Landesgesetzgebung mit den Uebereinkommen in Einklang zu bringen.

In Frankreich haben die Verwaltungen die Prüfung der Uebereinkommen beendet und im Hinblick auf ihre Ratifizierung Gesetzentwürfe vorbereitet, die dem Parlament zugehen sollen und gegenwärtig den beteiligten Ministern zur Unterzeichnung vorliegen.

In den Niederlanden ist die von den Verwaltungen vorgenommene Prüfung noch nicht beendet.

In der Schweiz sind die Vorarbeiten zur Einbringung eines Gesetzentwurfs vor die eidgenössischen Räte im Gange.

Sprengel der Schiffahrtsgerichte. Die Kommission nahm auf ihrer ersten Tagung eine Mitteilung der deutschen Delegation über die Aenderung der Anzahl und der Bezirke der Rheinschiffahrtsgerichte durch die badische Regierung zur Kenntnis. Nach der Verordnung vom 13. April 1932 sind nunmehr allein die Amtsgerichte Lörrach, Kehl und Mannheim Rheinschiffahrtsgerichte, erster Instanz. Das Landgericht Mannheim behält weiterhin seine Eigenschaft als Obergericht für Berufungen gegen Urteile der Rheinschiffahrtsgerichte bei.

Das Limmatwerk Wettingen der Stadt Zürich.

Von Stadtrat G. Kruck, Zürich.

Am 17. Mai 1933 feierten Stadtrat und Großer Stadtrat die Vollendung des Limmatwerkes Wettingen. Mit Freude und Genugtuung konnte bei dieser einfachen Feier festgestellt werden, daß in Wettingen ein Werk entstanden ist, das dem stadtzürcherischen Gemeinwesen zur Ehre und seiner Wohlfahrt zum Segen gereicht. Mit dem Limmatwerk Wettingen ist dem Elektrizitätswerk der Stadt Zürich eine Energieerzeugungsanlage eingegliedert worden, die die Leistungsfähigkeit dieses großen Unternehmens wesentlich erhöht und die Selbständigkeit der Elektrizitätsversorgung unserer Stadt weiterhin sichert. Mit seinen drei vertikalachsigen Kaplanturbinen

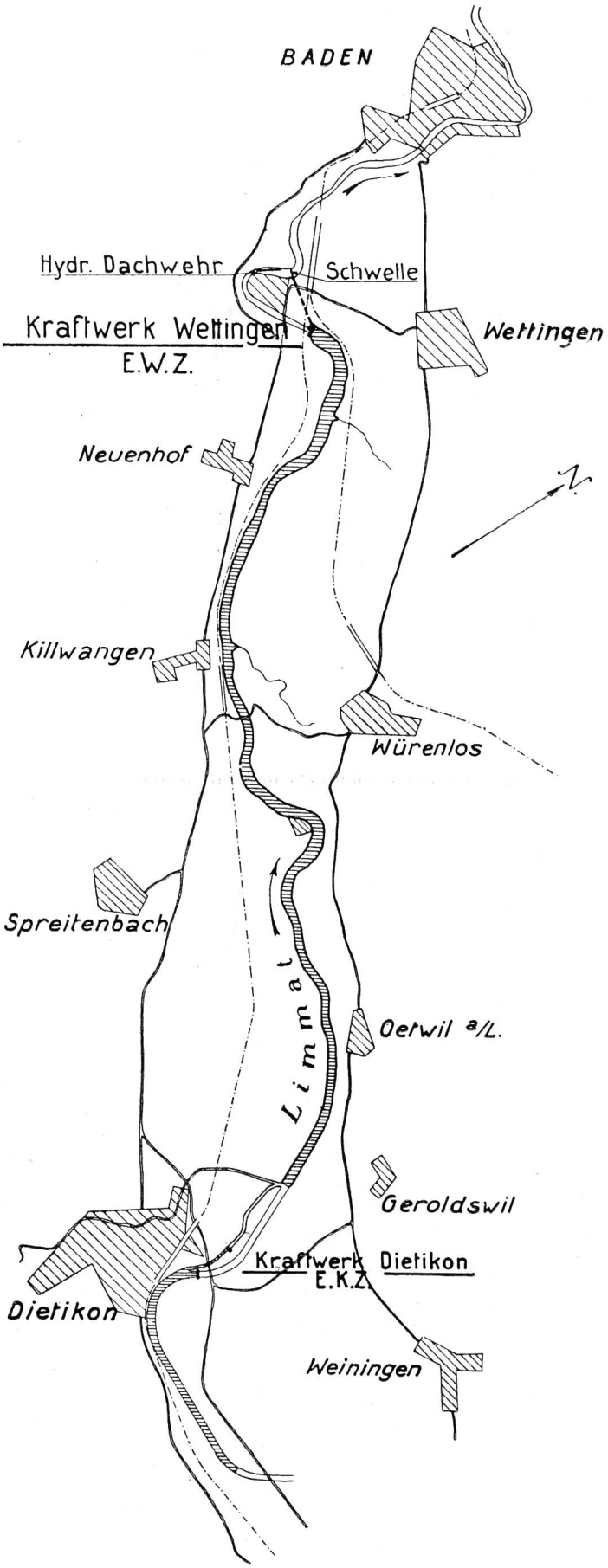

Abb. 1. **Kraftwerk Wettingen.**
Gesamt-Uebersichtsplan. 1 : 62 500.