Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie**

Band (Jahr): **28 (1936)**

Heft 1

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

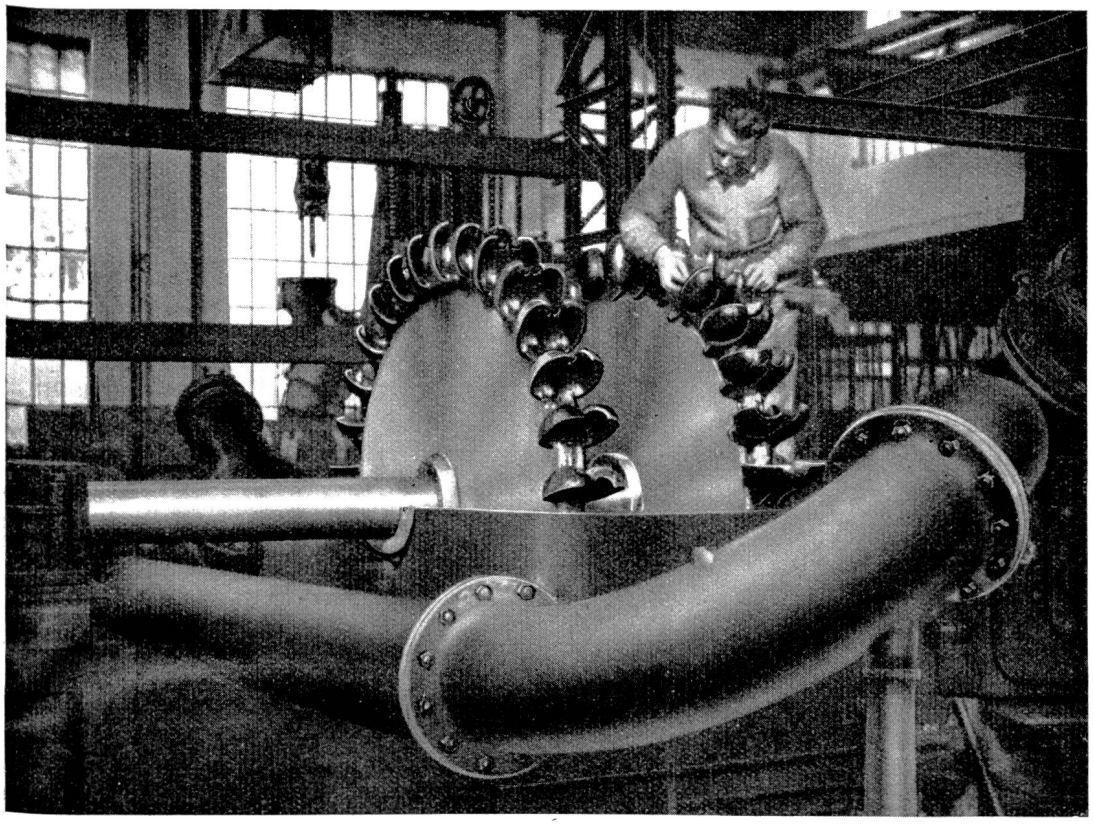

Abb. 1
Die Turbinen werden in den Kraftzentralen immer wieder geprüft und instand gehalten (Kraftwerk Amsteg). Aus dem Film: «Unsichtbare Kraft»

Les turbines des centrales hydroélectriques sont régulièrement contrôlées et tenues en état (Centrale Amsteg). Extrait du film: «Puissance invisible»

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission Nr. 54, vom Januar 1936

Bericht über die Tagung der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt Nov. 1935

Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt hielt ihre Herbsttagung 1935 in Strassburg vom 12. bis 30. November unter Vorsitz des ausserordentlichen Gesandten, Herrn Jean Gout, ab.

Den Hauptteil ihrer Sitzungen widmete die Kommission der Fortsetzung ihrer Arbeiten an der Revision der Mannheimer Akte; sie trat ferner als Berufungsgericht zusammen und verkündete in Zivilprozessen wegen Unfällen auf dem Rhein sieben Entscheidungen.

Die Kommission war durch die niederländische Regierung mit einem Entwurf für den Bau einer Strassenbrücke über die Noord bei Hendrik-Ido-Ambacht befasst worden und stellte fest, dass dieser Entwurf sowie die Art der Ausführung der Brücke entsprechend dem Schlussprotokoll zu Artikel 30 der Mannheimer Akte die Gewähr dafür bieten, dass Schiffe und Flösse durch genügende Durchlassöffnungen frei und ohne Hindernis durchfahren können.

Zur Rheinregulierung Strassburg-Basel nahm die Kommission von der Erklärung der schweizerischen Abordnung Kenntnis, wonach die Abflussmengen des Rheins für die Arbeiten im Laufe des letzten Jahres nicht günstig waren und dieser Zustand eine Behinderung oder sogar eine teilweise Aussetzung der Arbeiten an den Baustellen zur Folge hatte. Was deshalb die Arbeiten des ersten Umbaues anbelangt, konnten die Buhnen und Grundschwellen nur in geringerer Menge als vorgesehen ausgeführt werden; beim zweiten Ausbau, das heisst der Errichtung der Längswerke, wurden jedoch die Voranschläge überschritten. Die endgültige Verlagerung der Kiesbänke ging in zufriedenstellender Weise vor sich, so dass nur noch einige verhältnismässig kurze Strecken übrig bleiben, auf denen das Fahrwasser noch nicht die im Plan vorgesehene Achse eingenommen hat. Auf weiten Strecken ist die erstrebte Tiefe von zwei Metern verwirklicht worden; die Breite des Fahrwassers hat sich auf allen Strecken, auf denen die Arbeiten seit einiger Zeit ausgeführt worden sind, merklich verbessert.

Die Kommission nahm von der Erklärung der französischen Abordnung Kenntnis, wonach am 6. November 1934 durch die Bevollmächtigten Frankreichs und Deutschlands ein Abkommen unterzeichnet wurde, das die Bedingungen für die Hebung der Strassburg-Kehler Brücken und für die Beseitigung der Eisenbahnbrücke bei Hüningen festlegt. Zur Herbeiführung der Ratifikation dieses Abkommens durch das Parlament lässt die französische Regierung Ermittlungen anstellen, die dazu bestimmt sind, die Abgeordnetenkammer und den Senat über die Höhe der zu eröffnenden Kredite für die Ausführung der auf Frankreich entfallenden Arbeiten zu unterrichten. Diese Ermittlungen stehen vor ihrem Abschluss, und die französische Regierung wird demnächst in der Lage sein, der Abgeordnetenkammer den Entwurf eines Gesetzes zu unterbreiten, das zur Ratifikation die Ermächtigung erteilt.

Die deutsche Abordnung erklärte, Deutschland sei zur Ratifikation des Abkommens bereit.

Die Mitteilung der französischen Abordnung wurde zur Kenntnis genommen, wonach die französische Regierung beschlossen hat, den «Registro Italiano Navale ed Aeronautico» als Klassifikationsgesellschaft zur Erteilung der in § 9 b der Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe vorgesehenen Zeugnisse anzuerkennen.

Auf die Beschwerde einiger an der Rheinschiffahrt nach Strassburg Beteiligter wegen eines vom französischen Handelsminister an die verschiedenen französischen Handelskammern gerichteten Rundschreibens [1] fasste die Kommission folgenden Beschluss:

«Im Hinblick auf das Rundschreiben vom 25. November 1935, durch welches die französische Regierung den Gegenstand ihres Rundschreibens vom 25. Juli 1935 genauer umschrieben hat,

und in Erwägung, dass die französische Regierung nach dem Wortlaut ihres zweiten Rundschreibens erklärt: «es handelt sich nach ihrer Meinung lediglich um eine Unterrichtung und um Empfehlungen, die im Rahmen der internationalen Abkommen gegeben sind, und nicht um Anweisungen, die letzteren entgegenstehen würden»,

ist die Zentral-Kommission der Ansicht, dass bei Vorliegen eines bindenden Gebots dieses den Grundsätzen der Mannheimer Akte und insbesondere ihres Artikels 4 entgegenstehen würde,

und stellt im übrigen fest, dass die Freiheit hinsichtlich der Befrachtung zur Freiheit der Schiffahrt gehört.»

Die Kommission nahm die Mitteilung der deutschen Abordnung über das Gesetz vom 5. September 1935, in Kraft getreten am 1. Oktober 1935, zur Kenntnis, durch das Sitz und Bezirk der deutschen Rheinschiffahrtsgerichte geändert worden sind. Nach § 1 dieses Gesetzes wird die Rheinschiffahrtsgerichtsbarkeit (Artikel 33 bis 36 der revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868, 4. Juni 1898) im ersten Rechtszug den Amtsgerichten Duisburg-Ruhrort, St. Goar, Mainz, Mannheim, Ludwigshafen und Kehl übertragen; Rheinschiffahrtsobergerichte bestehen bei den Oberlandesgerichten Köln und Karlsruhe. Das Gesetz wird durch eine Verordnung vom 25. September 1935, in Kraft getreten am gleichen Tage, ergänzt.

Der Beginn der nächsten Tagung wurde auf Dienstag, den 21. April 1936, festgesetzt.

[1] Vermerk des Sekretariats: In dieser Beschwerde hiess es u. a.: «Mehrere Handelskammern Frankreichs haben seit einiger Zeit Zirkulare folgenden Inhalts herausgegeben:

> ... Transports fluviaux sur le Rhin et le Danube. M. le ministre du commerce a appelé l'attention de la Chambre sur un vœu de la Commission interministérielle instituée à la Présidence du Conseil recommandant de confier à des entreprises de navigation françaises les transports pour le compte de maisons françaises à effectuer par la voie du Rhin et du Danube. En conséquence, les chargeurs sont invités à se mettre en relation avec le Comité des Armateurs français du Rhin (à la Chambre de Commerce de Strasbourg) pour les transports à effectuer sur le Rhin et à l'Office national de la Navigation (47, rue Cambon à Paris) pour les transports sur le Danube.

Durch dieses Zirkular fühlen sich die Unterzeichneten in ihren Betrieben benachteiligt und sind der Ansicht, dass der von der französischen Regierung ausgeübte Druck, Transporte für französische Häuser durch französische Rheinschiffahrtsgesellschaften ausführen zu lassen, gegen die in der Mannheimer Akte zugesicherte freie Rheinschiffahrt verstösst».

Probleme der schweizerischen Wasser- und Energiewirtschaft

Von Dipl. Ing. A. Härry, Sekretär des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes in Zürich

VII.

Nachdem wir uns bisher zur Hauptsache mit energiewirtschaftlichen Problemen befasst haben, möchten wir zum Schlusse noch auf zwei Probleme der Wasserwirtschaft und des Verkehrs zu sprechen kommen.

Die Entwicklung der Wasserkraftnutzung und Energieversorgung haben dem Problem der Seeregulierungen einen ganz anderen Aspekt gegeben. Die ersten Seeregulierungen in der Schweiz wurden hauptsächlich im Interesse der Uferanstösser zum Schutze gegen allzu hohe oder allzu tiefe Wasserstände durchgeführt. Der Bau von Kraftwerken an den Abflüssen der Seen hat dann den Interessenkreis erweitert, man musste versuchen, auch ihren Bedürfnissen zu entsprechen durch Rückhaltung und Aufspeicherung der reichlichen Sommerabflüsse auf die wasserarmen Wintermonate. Im Bundesgesetz über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte ist dafür in den Artikeln 15 und 16 der gesetzliche Boden geschaffen worden.

Indem man sich bemühte, den Interessen der Kraftwerke gerecht zu werden, trug man sich mit der Hoffnung, diese würden dem erzielten Nutzen entsprechend an die Kosten von Seeregulierungen grössere Beiträge leisten. Diese optimistischen Erwartungen müssen heute einer zeitgemässen Korrektur unterzogen werden. Gründliche Studien, die im Zusammenhang mit den Projekten für eine Regulierung des Bodensees und des Bielersees durchgeführt worden sind, haben ergeben, dass die Interessen der Kraftwerke an Seeregulierungen nicht in dem Umfange bestehen, wie man sie früher erwarten konnte.

Verschiedene Ursachen sind an dieser Erscheinung beteiligt: Zunächst ist daran zu erinnern, dass jeder See, auch wenn er nicht reguliert ist, ein gewisses natürliches Retentionsvermögen besitzt. Werden Regulierungen durchgeführt, so ist in unserem stark besiedelten Lande zunächst den Interessen der Uferanstösser Rechnung zu tragen, was zur Folge hat, dass die natürlich vorhandene Amplitude des Seestandes nach oben und nach unten eingeschränkt und das Retentionsvolumen verkleinert wird. Eine weitere Ursache liegt im gesteigerten Ausbau der Kraftwerke. Dieser erlaubt die Verwertung von Wassermengen, die bis zur mittleren Sommerwasserfüh-