

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

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 18 (1926)

Heft: 3

Rubrik: Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 03.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

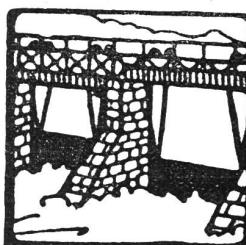
SCHWEIZERISCHE WASSERWIRTSCHAFT



Offizielles Organ des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes, sowie der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt 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. GELPK in BASEL



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

Alleinige Inseraten-Annahme durch:
SCHWEIZER-ANNONCEN A. G. - ZÜRICH
Bahnhofstrasse 100 — Telephon: Selna 5506
und übrige Filialen.
Insertionspreis: Annoncen 40 Cts., Reklamen Fr. 1.—
Vorzugsseiten nach Spezialtarif

Administration und Druck in Zürich 1, Peterstrasse 10
Telephon: Selna 224
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. 3

ZÜRICH, 25. März 1926

XVIII. Jahrgang

Inhalts-Verzeichnis

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission — Die Entwicklung der gesetzlichen Wasserkraft- und Elektrizitätsförderung in der Republik Oesterreich — Schifffahrtsweg Basel-Bodensee — Aus der schweizerisch-französischen Rhonekommission — Ausfuhr elektrischer Energie — Wasserkraftausnutzung — Schifffahrt und Kanalbauten — Elektrizitätswirtschaft — Verschiedene Mitteilungen — Kohlen- und Oelpreise — Mitteilungen des Linth-Limmat-Verbandes.

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

No. 18 vom 25. März 1926

Uebereinkommen über die Eichung der Binnenschiffe.

Auf Grund eines von dem Völkerbundsrat in seiner Juni-Tagung 1925 gefassten Beschlusses und auf Vorschlag des Beratenden und Technischen Ausschusses zum Studium der Verkehrswägen und des Transitverkehrs ist eine Europäische Konferenz für die Eichung der Binnenschiffe einzuberufen worden. Sie ist am 20. November 1925 in Paris zusammengetreten.

Die Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt war bei dieser Konferenz vertreten. Die Konferenz hat zur Unterzeichnung folgenden Uebereinkommens geführt:

Uebereinkommen betreffend die Eichung der Binnenschiffe.

Artikel 1. Die von den zuständigen Behörden eines der Vertragsstaaten auf Grund von Vorschriften, die den Bestimmungen dieses Uebereinkommens und seiner Anlage entsprechen, ausgestellten Eichscheine sollen, unter Ausschluss aller anderen, von den Behörden der anderen Vertragsstaaten den von ihnen selbst, nach den gleichen Vorschriften ausgestellten, gleichgeachtet werden.

Artikel 2. Die Vertragsstaaten verpflichten sich, spätestens neun Monate, nachdem dieses Abkommen auf ihrem Hoheitsgebiet in Kraft getreten ist, die von ihnen erlassenen Ausführungsbestimmungen für dieses Abkommen und seine Anlage zu den in Artikel 12 vorgesehenen Bedingungen zum Vollzug zu bringen; sie werden sich diese Bestimmungen drei Monate vor ihrem Inkrafttreten mitteilen;

jede spätere Abänderung an diesen Bestimmungen soll unter Einhaltung der gleichen Frist mitgeteilt werden.

Artikel 3. Die Vertragsstaaten verpflichten sich, auf ihrem Hoheitsgebiet die Eichung eines jeden Schiffes vorzunehmen, das dieselbe beantragt. Sie verpflichten sich ebenfalls zur Neueichung jedes Schiffes, das dieselbe beantragt, und das sich in einem der in Artikel 4 angeführten Fällen befindet.

Artikel 4. Keiner der Vertragsstaaten kann eine Neueichung verlangen, es sei denn, dass grosse Reparaturen, bedeutende Umbauten oder Änderungen an den äusseren oder inneren Abmessungen des Schiffes stattgefunden haben, oder dass der Eichschein mehr als 10 Jahre alt ist. Diese Neueichung kann nur kraft behördlicher Vorschriften, die allgemeine Anwendung haben, stattfinden.

Hält es einer der Vertragsstaaten für nötig, die Angaben des Eichscheines auf seine Kosten nachzuprüfen, so kann diese Nachprüfung, soweit beladene Schiffe in Frage kommen, sich nur auf die äusseren Abmessungen des Schiffes erstrecken.

Artikel 5. Das zuständige Ministerium eines jeden Vertragsstaates teilt der zuständigen Stelle des mitbeteiligten Vertragsstaates vierteljährlich mit:

1. Die Liste der bei seinen Eichämtern neu geeichten Schiffe, deren letzte Eichung bei den Eichämtern des mitbeteiligten Vertragsstaates stattgefunden hatte. Der Liste sind die bei der Neueichung eingezogenen Eichscheine beizufügen.
2. Die Liste derjenigen Schiffe, deren letzter Eich-

schein in dem mitbeteiligten Vertragsstaat eingetragen ist, wenn deren Name oder Devise geändert ist.

Die Listen werden nach den Formularen Nr. 1 und 2, die diesem Abkommen anliegen, aufgestellt.

Wenn es sich um die Erlangung eiliger Mitteilungen handelt, so können sich die zuständigen Stellen der verschiedenen Vertragsstaaten untereinander schriftlich in Verbindung setzen.

Zu diesem Zwecke teilen sich die Vertragsstaaten gegenseitig eine Liste ihrer verschiedenen Eichämter, ferner die Unterscheidungsbuchstaben oder Nummern und die Stellung der sie leitenden Beamten mit. Diese Liste ist auf dem Laufenden zu halten.

Artikel 6. Wenn in einem der Vertragsstaaten ein geeichtetes Schiff zu Grunde geht, so setzt die zuständige Stelle dieses Staates spätestens innerhalb dreier Monate von dem Tage ab gerechnet, an dem sie den Fall festgestellt hat, die beteiligte Registerbehörde hiervon in Kenntnis; wenn möglich ist derselben der Eichschein zurückzuschicken.

Artikel 7. Als Uebergangsmassregel und während einer Zeit von fünf Jahren, ab ersten Oktober 1926, sollen die früher ausgestellten Eichscheine da, wo sie jetzt anerkannt sind, sowie da, wo sie kraft eines Sonderabkommens zur Anerkennung gelangen werden, zulässig sein.

Artikel 8. Das Uebereinkommen, dessen französischer und englischer Wortlaut in gleicher Weise massgebend ist, trägt das Datum des heutigen Tages und kann bis zum 1. Oktober 1926 von allen Staaten, die zu der Pariser Konferenz geladen waren, unterzeichnet werden.

Artikel 9. Das Uebereinkommen bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden sind dem Generalsekretär des Völkerbundes zu übermitteln, der ihren Eingang allen Staaten, die das Abkommen gezeichnet haben oder demselben beigetreten sind, mitteilt.

Artikel 10. Ab 1. Oktober 1926 kann jeder Staat, der zu der in Artikel 8 erwähnten Konferenz geladen war oder jeder Staat, der mit einem dieser Staaten eine gemeinsame Grenze hat, dem Uebereinkommen beitreten. Dieser Beitritt erfolgt mittels einer Urkunde, die dem Generalsekretär des Völkerbundes zur Niederlegung in dem Archiv des Sekretariats übermittelt wird. Der Generalsekretär wird allen Vertragsstaaten und allen beigetretenen Staaten von der erfolgten Niederlegung Mitteilung machen.

Artikel 11. Die Staaten, die nicht Mitglieder des Völkerbundes sind, können, falls sie es wünschen, ihre Ratifikations- oder Beitrittsurkunden an die französische Regierung richten, die diese Urkunden in ihrem Archiv niederlegen und dem Generalsekretär des Völkerbundes eine Abschrift derselben übermitteln wird. Dieser wird den Eingang solcher Abschriften allen Vertragsstaaten und allen beigetretenen Staaten zur Kenntnis bringen.

Artikel 12. Das Uebereinkommen tritt erst nach Ratifikation durch fünf Mächte in Kraft und zwar am neunzigsten Tage nach dem Eingang der fünften Ratifikationsurkunde oder Beitrittsklärung beim Generalsekretär des Völkerbundes.

In der Folge erlangt das Uebereinkommen für jeden Vertragsteil Rechtswirkung 90 Tage nach dem Eingang seiner Ratifikationsurkunde oder der Bekanntgabe seines Beitritts.

Gemäss den Bestimmungen von Artikel 16 der Völkerbundsakte wird der Generalsekretär gegenwärtiges Uebereinkommen am Tage seines Inkrafttretens eintragen.

Artikel 13. Der Generalsekretär des Völkerbundes führt ein besonderes Verzeichnis derjenigen Staaten, die das Uebereinkommen unterzeichnet oder ratifiziert haben, ihm beigetreten sind oder es gekündigt haben. Das Verzeichnis steht den Mitgliedern des Bundes sowie allen zu der in Artikel 8 erwähnten Konferenz geladenen Staaten jederzeit zur Einsicht offen und wird nach Weisung des Völkerbundsrates möglichst oft veröffentlicht.

Artikel 14. Das Uebereinkommen kann von jedem der Vertragsstaaten nach Ablauf einer Frist von fünf Jahren, gerechnet vom Tage des Inkrafttretens für den betreffenden Staat, gekündigt werden. Die Kündigung erfolgt in Form

einer schriftlichen Erklärung, die entweder an den Generalsekretär des Völkerbundes oder von den Staaten, die das in Artikel 11 eingeräumte Recht in Anspruch genommen haben, an die französische Regierung zu richten ist, die eine Abschrift derselben dem Generalsekretär des Völkerbundes übermittelt. Eine Abschrift der Kündigung nebst Angabe ihres Eingangsdatums wird den übrigen Vertragsstaaten vom Generalsekretär zugestellt.

Die Kündigung tritt ein Jahr nach dem Tage ihres Eingangs beim Generalsekretär in Kraft und hat nur für die kündigende Macht Rechtswirkung.

Artikel 9. Die Revision des Uebereinkommens kann jederzeit von mindestens einem Drittel der Vertragsstaaten beantragt werden.

Zu Urkund dessen usw. . . .

Anlage 1 **zum Uebereinkommen betreffend die Eichung der Binnenschiffe.**

Artikel 1. Die Eichung im Sinne dieser Anlage bezweckt entweder die Feststellung des Gewichtes eines Schiffes oder des Gewichtes seiner Ladung nach Massgabe seiner Ein-tauchung.

Da das Gesamtgewicht eines Schiffes gleich der von ihm verdrängten Wassermenge ist, so ist das Gewicht der Ladung gleich dem Gewicht der von dem beladenen Schiff verdrängten Wassermenge, vermindert um das Gewicht der durch das leere Schiff verdrängten Wassermenge.

Artikel 2. Bei der Eichung der Schiffe findet das metrische System ausschliesslich Anwendung.

Es sind daher die linearen Abmessungen in Metern, Dezimetern und Zentimetern, die Rauminhalt in Kubikmetern und Kubikdezimetern, die Gewichte in Tonnen zu 1000 kg und in dezimalen Bruchteilen von Tonnen anzugeben.

Die in Artikel 3 und 4 vorgesehenen Berechnungen ergeben Rauminhalte.

Die Gewichte, die den in dem Eichschein eingetragenen Rauminhalten (Verdrängungen) entsprechen, sind in allen Fällen gleich diesen Verdrängungen, multipliziert mit dem spezifischen Gewicht des Wassers, in welchem die Ein-tauchung an Hand der Eichskalen festgestellt worden ist.

Artikel 3. Als Eichraum gilt derjenige, zwischen den Aussenseiten der Schiffswand liegende Raum; er wird begrenzt:

1. nach oben durch die Ebene der tiefsten Eintauchung, die nach den auf den verschiedenen Wasserwegen, die das Schiff zu befahren hat, geltenden Vorschriften erlaubt ist;

2. nach unten entweder durch die Leerebene, wie sie unten definiert ist, oder durch eine wagerechte Ebene, die durch den tiefsten Punkt des Schiffsbodens geht.

Artikel 4. a) Bei Schiffen, die dem Gütertransport dienen, werden die Masse an dem Schiff selbst genommen.

Der Eichraum des Schiffes wird durch wagrechte Ebenen in Eichschichten von gewöhnlich einem Dezimeter Abstand eingeteilt.

Die wagerechte Oberfläche jeder Eichschicht wird durch die Ordinate senkrecht zur Längsachse des Schiffes in Abschnitte geteilt. In dem mittleren, annähernd rechtwinkligen Teil sowie in den beiden Enden vorne und hinten beträgt die Zahl dieser Abschnitte mindestens vier. Bei der Berechnung der Flächeninhalte ist für diejenigen, durch Kurven begrenzten Teile die Anwendung der Formel von Simpson obligatorisch. Die äussersten Abschnitte der Ueberhänge des Vorder- und Hinterschiffes können gesondert berechnet werden, wenn ihre Länge kleiner ist als die Ordinatenentfernung im angrenzenden Teile.

Der Rauminhalt einer Eichschicht ergibt sich durch Multiplikation ihrer Höhe mit der halben Summe der Flächeninhalte der sie begrenzenden oberen und unteren Ebenen. Wenn es die Formen des Schiffes gestatten, können mehrere Eichschichten für die Berechnung gruppenweise vereinigt werden.

Dividiert man den Rauminhalt einer Eichschicht durch ihre Höhe in Zentimetern, so erhält man die Wasserver-

drängung des Schiffes für jeden Zentimeter der Eintauchung.

b) Bei Schiffen, die nicht dem Gütertransport dienen, wird die Wasserverdrängung bis zu einer gegebenen Schwimmelinie dargestellt durch 70 Prozent des Produktes aus folgenden drei Aussenmassen des Schiffsrumpfes, ohne Berücksichtigung von Ueberhängen:

1. Die Wasserlinienlänge der gegebenen Schwimmebene,
2. Die höchste Breite dieser Schwimmebene,
3. Die mittlere Eintauchung, gemessen auf halber Länge der Schwimmebene unter 1 bis zur Unterkante des Schiffs Bodens.

Diese drei Masse werden entweder an dem Schiff selbst oder aus seinen Bauplänen ermittelt.

Artikel 5. Die Eichskalen, wenn solche benötigt sind, werden an den Schiffsseiten symmetrisch und paarweise angeordnet.

Für Schiffe von mehr als 40 m Länge beträgt die Zahl dieser Eichskalen mindestens sechs: zwei in einer Ebene, die ungefähr in der Mitte der Länge liegt, und je zwei in Ebenen, die zu beiden Seiten der ersten in Entfernung von ungefähr einem Drittel der Gesamtlänge des Schiffs liegen.

Beträgt die Zahl der Eichskalen mehr als sechs, so werden sie in analoger Weise zu den Angaben unter Absatz 2 und 4 dieses Artikels verteilt.

Für Schiffe bis höchstens 40 m Länge kann die Zahl der Eichskalen auf vier verringert werden; diese werden dann in Ebenen, die ungefähr im ersten und zweiten Drittel der Schiffsänge liegen, angebracht.

Die Eichskalen müssen gut sichtbar und unverrückbar angebracht sein. Sie weisen Zweizentimeterteilung auf, und alle zehn Zentimeter wird eine besondere Marke angebracht. Die Nullpunkte liegen entweder in der Leerebene oder sie beziehen sich auf die Unterkante des Schiffs Bodens an den Stellen, wo die Eichskalen angebracht sind.

Artikel 6. Die Leerebene wird durch diejenige Schwimm lage bestimmt, die das Schiff im Süßwasser annimmt, wenn es nichts anderes trägt als:

1. die Ausrüstung, die Vorräte und die Mannschaften, die zur Führung des Schiffes erforderlich sind,
2. das Wasser, das aus dem Schiffsräume mit gewöhnlichen Schöpfmitteln nicht entfernt werden kann,
3. bei Schiffen mit eigener Triebkraft, das Wasser, das normalerweise für den Betrieb der Maschinenanlage benutzt wird, jedoch nicht den Brennstoff und den beweglichen Ballast.

Artikel 7. Die Resultate der Eichung werden in einem Eichschein zusammengefasst. Dieser Eichschein wird unter einer Ordnungsnummer in ein besonderes Register eingetragen, das von den Dienststellen geführt wird, die damit in den Vertragsstaaten betraut und die durch bestimmte Buchstaben oder Nummern gekennzeichnet sind, wobei der oder die letzten Buchstaben immer den Staat bezeichnen, auf dessen Hoheitsgebiet sich die betreffende Dienststelle befindet.

Die Liste der Buchstaben, die die Staaten bezeichnen, ist der Anlage beigefügt.

Artikel 8. Die Höhe der zulässigen tiefsten Eintauchung, wie sie in Artikel 3 bestimmt ist, wird auf jeder Seite des Schiffes in deutlicher Weise durch ein oder mehrere Zeichen oder Eichplatten, deren unterer Rand dieser Tiefung entspricht, kenntlich gemacht. Bei jedem Zeichen oder auf jeder Platte werden folgende Angaben deutlich erkennbar aufgeschlagen:

1. die Erkennungsbuchstaben oder Erkennungszahlen der in Artikel 7 genannten Dienststelle,
2. die Ordnungsnummer des Eichscheines.

Diese Angaben werden in unzerstörbaren Zeichen auf den dauerhaftesten Teilen des Schiffsrumpfes wiederholt.

Artikel 9. Jedes geeichte Schiff muss einen Eichschein besitzen.

Dieser Eichschein gibt im wesentlichen an:

1. das in Artikel 7 genannte Eintragungsamt,
2. die Erkennungsbuchstaben oder Erkennungszahlen

des genannten Amtes, die Ordnungsnummer des Eichscheines und das Datum;

3. den Namen oder die Devise des Schiffes,
4. die Bauart,
5. die grösste Länge und die grösste Breite des Rumpfes,

6. gegebenen Falles die Wiederholung der unter 2. (s. o.) aufgeführten Angaben eines früheren Eichscheines, der durch die neue Eichung ungültig geworden ist,

7. gegebenen Falles die Zahl, Anbringungsstelle und Beschreibung der Eichskalen und insbesondere die für den Nullpunkt gewählte Lage,

8. das Mittel der senkrechten Abstände zwischen dem tiefsten Punkt des Schiffs Bodens an den Stellen, wo die Eichskalen sich befinden und der Leerebene, wie sie oben definiert ist, sowie die Bemannung, die Ausrüstung, die Höhe des Bodenwassers und das Gewicht des Wassers, das normalerweise für den Betrieb seiner Maschinenanlage benötigt wird, und die bei Festsetzung dieser Leerebene in Betracht gezogen worden sind, sowie die Lage des festen Ballastes;

9. die Zunahme der Wasserverdrängung von Zentimeter zu Zentimeter der Eintauchung von der Leerebene an gemessen; bei Schiffen, die nicht dem Gütertransport dienen, werden diese Angaben durch die in Artikel 6 näher bestimmten Angaben über die Leerverdrängung und über die Verdrängung zwischen der in obigem Artikel 3 erwähnten Ebene der grössten Tauchtiefe und der Leerebene ersetzt.

10. Bei Erneuerung der Eichung eines Schiffes werden die alten Bezeichnungen und gegebenen Falls die Eichplatten und die Eichskalen entfernt und es wird bei ihrem Er satz wie bei einer ersten Eichung vorgegangen.

Der alte Eichschein wird gleichzeitig eingezogen.

Artikel 11. Wird der Name oder die Devise des Schiffes geändert, so wird diese Änderung von dem zuständigen Beamten auf dem Eichschein vermerkt. Dieser Ver merkt trägt Datum und Unterschrift.

Nachtrag.

Liste der Erkennungsbuchstaben der in Artikel 7 genannten Staaten.

D	Deutschland
A	Oesterreich
B	Belgien
GB	Britisches Reich Freistaat Irland
BG	Bulgarien
DA	Danzig
DK	Dänemark
E	Spanien Estland
SF	Finnland
F	Frankreich
GR	Griechenland
M	Ungarn
I	Italien Lettland
LT	Litauen
L	Luxemburg
NO	Norwegen
N	Niederlande
PL	Polen
P	Portugal
RM	Rumänien
SR	Vereinigte Sowjet-Republiken
SHS	Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen
S	Schweden
CH	Schweiz
CS	Tschecho-Slowakei

Schluss-Protokoll.

Die mit ordnungsmässigen Vollmachten versehenen Unterzeichneten vereinigten sich heute, um das Uebereinkommen betreffend die Eichung der Binnenschiffe zu vollziehen, bei welcher Gelegenheit sie über folgendes über eingekommen sind:

1. Es besteht Einverständnis darüber, dass auf den Wasserwegen, die unter die Zuständigkeit einer internationalen Kommission fallen, das Uebereinkommen weder das Recht, selbst Ausführungsbestimmungen zu diesem Ueber-einkommen aufzustellen, das die internationale Kommision aus eigenen Befugnissen besitzt, noch auch die Verpflichtungen berühren kann, die ihr aus den Verträgen, den Uebereinkommen und den Schiffahrtsakten, die ihre Rechtsordnung bestimmen, erwachsen.

2. Es besteht Einverständnis darüber, dass das Ueber-einkommen keineswegs die Rechte und Verpflichtungen berührt, die sich für die Vertragsstaaten aus dem Abkommen über die gegenseitige Anerkennung der in Registertonnen aufgestellten Eichscheine ergeben.

3. Es besteht Einverständnis darüber, dass vorläufig die Eichscheine, die gemäss den Vermessungs- und Berechnungsvorschriften des Abkommens zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn vom Jahre 1913 ausgestellt wurden, in dem Bereich der Dienststellen, in denen die Eichung augenblicklich nach diesen Vorschriften vorgenommen wird, den zu den Bedingungen des Uebereinkommens und seiner Anlage ausgestellten, gleichgeachtet werden sollen. Falls nach Ablauf einer Frist von 10 Jahren, gerechnet vom 1. Oktober 1926, die Staaten, die solche Eichscheine ausschreiben, nicht auf diesen Vorbehalt verzichtet haben, wird eine neue Konferenz zur Prüfung der Frage einberufen.

4. Es besteht Einverständnis darüber, dass jeder Vertragsstaat, auf dessen Hoheitsgebiet am 1. Oktober 1926 Abgaben, denen die Registertonnen zu Grunde gelegt ist, auf die Schifffahrt erhoben werden, im Augenblick der Zeichnung des Uebereinkommens oder seiner Beitrittserklärung verlangen kann, dass die solchen Abgaben unterworfenen Binnenschiffe vorläufig mit einem auf Register-tonnen lautenden Eichschein versehen sind. In diesem Falle wäre ein solcher Eichschein von den Behörden dieses Staates als den von ihm nach dem gleichen System ausgestellten gleichzuachten. Kann ein solcher Eichschein nicht vorgelegt werden, so kann der betreffende Staat eine ergänzende Eichung vornehmen.

5. Es besteht Einverständnis darüber, dass die Vertragsstaaten den in den Artikeln 2 und 5 des Uebereinkommens erwähnten Verpflichtungen nur insoweit nach-

zukommen haben, wie sie an einer internationalen Schifffahrt beteiligt sind.

6. Es besteht Einverständnis darüber, dass jeder Vertragsstaat im Augenblick der Zeichnung des Uebereinkommens oder seiner Beitrittserklärung verlangen kann, dass im Falle der Neueichung eines Schiffes, das ursprünglich von seinen eigenen Behörden geeicht war, den ursprünglichen unzerstörbaren Zeichen, wenn sie nicht lediglich den Zweck hatten, die erfolgte Eichung festzustellen, ein unzerstörbares, gleicharmiges Kreuz hinzugefügt wird, dass diese Hinzufügung der in Artikel 10 der Anlage zu dem Ueber-einkommen vorgeschriebenen Entfernung gleichgeachtet werden soll, dass die alten Eichplatten anstatt entfernt, mit einem Kreuz versehen, und dass die alten Eichplatten, falls neue angebracht werden, auf der gleichen Höhe wie die neuen und neben denselben angebracht werden sollen.

In vorstehendem Falle werden die in Artikel 5, Abs. 3 und in Artikel 6 des Uebereinkommens vorgesehenen Mitteilungen ebenfalls an das ursprüngliche Eintragungsamt gerichtet.

Dieses Protokoll soll dieselbe Wirkung und Dauer haben wie das an dem gleichen Datum gezeichnete Uebereinkommen, als dessen Bestandteil es anzusehen ist.

Zu Urkund dessen usw. . . .

Ausgefertigt zu Paris am 27. November 1925.

Die Konferenz hat vom 20. bis 27. November 1925 getagt. Sie hat ein Uebereinkommen betreffend die Eichung der Binnenschiffe angenommen.

Die Konferenz hat ferner folgendem Wunsch Ausdruck gegeben:

«Die Konferenz bittet den Beratenden und Technischen Ausschuss des Völkerbundes zum Studium der Verkehrswege und des Transitverkehrs, möglichst vor dem 1. Oktober 1926 ein einheitliches Muster für Eichscheine vorzubereiten, das allen, an der Konferenz beteiligten Staaten zugestellt werden soll. Die Konferenz empfiehlt, bis die nach diesem Muster ausgestellten Eichscheine in Kraft treten, den vorgedruckten Text der von den Vertragsstaaten ausgestellten Eichscheine in französischer und deutscher sowie in der Landessprache abzufassen, falls letztere Sprache weder die französische noch die deutsche ist.»

Zu Urkund dessen usw. . . .

Das Gesamtvorkommen ausbauwürdiger Großwasserkräfte von mindestens je 1000 PS auf dem Gebiete des heutigen Oesterreich kann mit rund 1,700,000 PS im Jahresmittel veranschlagt werden. Bis zum Kriegsende im Jahre 1918 waren davon kaum 10 Prozent ausgebaut. Diese Rückständigkeit kann bei einer reichen Wirtschaft, wie der altösterreichischen, nur in Unverständnis und einer von Sonderinteressen diktierten Einstellung ihren Grund gehabt haben.

Schon in der Zeit der Gründung der Republik Oesterreich, unter dem Eindruck einer geradezu katastrophalen Kohlennot, kam mit elementarer Wucht die Erkenntnis zum Durchbruch, daß neben der Förderung der allzu spärlich verbliebenen Kohlevorkommensreste eine der wichtigsten Voraussetzungen des Wiederaufbaues in der Ausnützung der reichlich vorhandenen Wasserkräfte zur Gewinnung elektrischer Energie bestünde. Aber schon bei dem damals noch verhältnismäßig günstigen Geldstande war man sich darüber klar, dass diese Zwecke ganz gewaltige, nur im Wege der Kapitalsassoziationen aufbringbare Mittel erforderten, und daß ein Erfolg in dieser Richtung

Die Entwicklung der gesetzlichen Wasserkraft- und Elektrizitätsförderung in der Republik Oesterreich.

Mitgeteilt vom Oesterreichischen Wasserkraft- und Elektrizitäts-wirtschaftsamt (W. E. W. A.) - Wien.

Durch die Zerreißung des alten Staates wurde die Volkswirtschaft der neu entstandenen Republik Oesterreich von ihren bis dahin ausgenützten Energiequellen abgeschnitten. Die Kohlenschätze des früheren Oesterreich, auf die auch die Industrie des jetzigen Oesterreich in organisch gewordener Verbindung eingestellt ist, alle nennenswerten Steinkohlevorkommen und 97 Prozent der früher zur Verfügung gestandenen Braunkohlenlager, fielen außerhalb des durch den Friedensvertrag von St. Germain geschaffenen Gebietsumfanges.

Es mußte als besonders günstige Fügung angesehen werden, dass die Ausnutzung der reichen, aber nur zum geringsten Teil gehobenen Kraftschätze, die Oesterreich in seinen Alpenwässern zur Verfügung stehen, einen wohl schwierigen, aber dennoch aussichtsreichen Ausweg aus diesen beengenden Verhältnissen bot.