

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

**Herausgeber:** Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

**Band:** 21 (1929)

**Heft:** 5

**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:** 20.02.2026

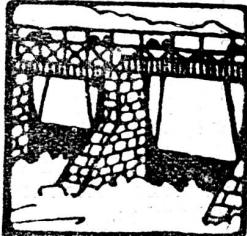
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# 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 . . . . Telegramm-Adresse: Wasserverband Zürich.

Alleinige Inseraten-Annahme durch:

**SCHWEIZER-ANNONCEN A. G. - ZÜRICH**  
Bahnhofstrasse 100 — Telephon: Selna 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: Selna 4634

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. 5

ZÜRICH, 25. Mai 1929

XXI. Jahrgang

## Inhaltsverzeichnis

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission — Rechenreinigungsmaschinen — Bericht des Amtes für Wasserwirtschaft über seine Geschäftsführung im Jahre 1928 — Ausfuhr elektrischer Energie — Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband — Tessinischer Wasserwirtschaftsverband — Wasserbau und Flusskorrekturen — Wasserkraftausnutzung — Elektrizitätswirtschaft — Schiffahrt und Kanalbauten — Aus den Geschäftsberichten schweizerischer Elektrizitätswerke — Literatur — Kohlen- und Oelpreise.

## Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

No. 34 vom 25. Mai 1929

### Bericht über die April-Tagung 1929.

Die Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt hat vom 8. bis 20. April 1929 in Straßburg getagt; den Vorsitz führte der Außerordentliche Gesandte, Herr Jean Gout.

Sie hat den größten Teil ihrer Tagung der Revision der Mannheimer Akte vom 17. Oktober 1868 gewidmet und diese Revision in erster Lesung beinahe beendet.

Außer den Entscheidungen in Verwaltungs- und geschäftlichen Angelegenheiten und den 5 Urteilen die sie in den ihr im Berufungswege vorliegenden Rheinschiffahrsachen gefällt hat, sind von der Kommission folgende Beschlüsse gefaßt worden:

#### Strombefahrung 1929.<sup>1)</sup>

Herr Hoebel wird zum Vorsitzenden des Ausschusses für die Strombefahrung bestellt, Herr Montigny zum stellvertretenden Vorsitzenden und Herr de l'Espinasse zum Sekretär.

#### Bau einer Brücke bei Rheinkassel.

1. Die Zentral-Kommission stellt fest, daß gegen den Bauentwurf einer Eisenbahnbrücke bei Rheinkassel vom Standpunkt der Schiffahrt und der Flößerei keinerlei Bedenken bestehen.

2. Die dem Unternehmer von der deutschen Regierung für die Ausführung der Arbeiten auferlegten Bestimmungen — das Schriftstück liegt in endgültiger Fassung bei — werden als angemessen erachtet.

Anmerkung des Sekretariats. Die Bestimmungen lauten wie folgt:

<sup>1)</sup> Anmerkung: siehe die Nummer vom 25. Dezember 1928 dieser Zeitschrift.

1. Die Hauptstromöffnung muß, wenn sie nicht ohne Gerüste montiert wird, zwei Schiffsduchlässe von je mindestens 65 m lichter Weite zwischen den Leitwerken erhalten, die gleichzeitig für die Schiffahrt dienen sollen.

2. Die lichte Höhe der Schiffsduchlässe (Ziff. 1) soll 8,10 m über dem höchsten schiffbaren Wasserstand betragen.

3. In der Zeit vom 15. November bis 1. März dürfen Rüstungen nicht im Strom stehen bleiben.

4. Die unteren Teile der Gerüste müssen gegen Anfahren durch unabhängige, mit den Gerüsten nicht in Verbindung stehende Sicherungen, deren Einzelheiten von der zuständigen Wasserstraßenbehörde zu genehmigen sind, geschützt werden.

5. Ober- und unterhalb der Brückenbaustelle sind auf beiden Ufern Tafeln mit der Aufschrift „Achtung Brückenbau“ aufzustellen.

6. Sofern die Schiffahrt durch die Gerüsteinbauten behindert wird, sind oberhalb und unterhalb der Brückenbaustelle Wahrnschauen aufzustellen.

7. Falls die Montage auf Gerüsten erfolgt, die die Schiffahrt behindern, sind oberhalb der Brückenbaustelle an einer noch näher zu bezeichnenden Stelle Dampfer bereit zu halten, welche die zu Tal kommenden Flöße und auf sich fahrenden Schiffe, sowie die abgeworfenen Kähne von Schleppzügen unentwegt durch die Brückenbaustelle zu bringen haben.

8. Die öffentlichen Bekanntmachungen, welche den Schlepp- und Wahrnschau Dienst und das Verhalten der Schiffs- und Flößfahrer während der Bauzeit regeln, werden den zuständigen Behörden in den in Betracht kommenden

Häfen, der in der Zentralkommission vertretenen Staaten rechtzeitig übermittelt werden.

**Polizeiordnung: Länge der Schlepptrassen.**

§ 11, Ziffer 6, Absatz 1 der Rheinschiffahrtspolizeiordnung erhält folgende Fassung:

„Der Abstand zwischen dem Schlepper und dem ersten Anhangschiff darf nicht mehr als 120 m betragen. Bei einem, mit einem einzigen Anhangschiff zu Berg fahrenden Schleppzug, kann jedoch, wenn dieses Schiff über 1000 t (20,000 Zentner) Tragfähigkeit hat, der Abstand bis auf 200 m vergrößert werden. Der Abstand zwischen den einzelnen Anhangschiffen darf nicht mehr als 80 m betragen.“

Diese Bestimmung tritt am 1. August 1929 in Kraft.

Die Bevollmächtigten der Uferstaaten werden gebeten, der Kommission den Wortlaut der in ihren Ländern für die Ausführung dieses Beschlusses erlassenen Verordnungen bekanntzugeben.

**Polizeiordnung: Schiffahrt bei Nacht.**

Die Kommission, welcher eine Anfrage der Basler-Rheinschiffahrt A. G. über die Schiffahrt bei Nacht vorliegt, ist der Ansicht, daß sie nicht in der Lage ist, zu beurteilen, ob und unter welchen Umständen der Gebrauch von Scheinwerfern zugelassen werden könnte, ohne daß eine genügende Anzahl diesbezüglicher Versuche stattgefunden hat, und beschließt:

**I.**

Die Bevollmächtigten der Uferstaaten sind gebeten, sich an ihre Regierungen zu wenden, damit diese den Versuchsfahrten ihre Unterstützung gewähren und die Sicherheit der Schiffahrt während dieser Fahrten weitmöglichst gewährleisten,

indem sie veröffentlichen, an welchen Daten und auf welchen Stromstrecken diese Fahrten stattfinden sollen,

indem sie von den Gesellschaften, denen die Ausnahmen gewährt werden, für den Ersatz der Schäden, die eventuell durch den Gebrauch der Scheinwerfer verursacht werden könnten, Sicherheiten verlangen,

indem sie sich das Recht vorbehalten, die erteilte Erlaubnis jederzeit zurückzuziehen, falls durch diese Versuche die Schiffahrt behindert werden sollte.

**II.**

Zu diesem Zwecke wird die Rheinschiffahrtspolizeiordnung wie folgt abgeändert:

§ 21, Ziffer 8 wird durch folgenden Absatz ergänzt:

„Für Versuchsfahrten zu Berg können von den Behörden der Uferstaaten Ausnahmen von dem Verbot der Anwendung von Scheinwerfern zugelassen werden. Die Anwendung der Scheinwerfer muß jedoch unter allen Umständen auf die Bedürfnisse der Fahrt beschränkt bleiben; eine Belästigung der übrigen Schiffer und der Uferbewohner muß möglichst vermieden werden.“

Diese Bestimmung tritt am 1. August 1929 vorläufig für zwei Jahre in Kraft.

Die Bevollmächtigten der Uferstaaten werden gebeten, der Kommission den Wortlaut der in ihren Ländern für die Ausführung dieses Beschlusses erlassenen Verordnungen bekanntzugeben.

**III.**

Die Kosten, die durch die Dienste entstehen, die bei Gelegenheit dieser Versuchsfahrten von der Strompolizei oder irgend einer anderen Behörde geleistet werden, können den Gesellschaften auferlegt werden, denen diese Ausnahmen bewilligt werden.

**IV.**

Die Bevollmächtigten der Uferstaaten werden gebeten, sich bei ihren Regierungen zu verwenden, damit diese, spätestens zum 1. März 1931 eine Mitteilung über die Versuchsfahrten, die auf Grund dieses Beschlusses stattgefunden haben, machen.

**Ausbau des Rheins zwischen Straßburg und Basel.  
(Regulierung.)**

Die Kommission nimmt von der Erklärung der deut-

schen und der schweizerischen Bevollmächtigten Kenntnis, laut welcher sich diese auf Grund eines zwischen diesen Regierungen zustande gekommenen Abkommens, verpflichtet haben.

1. Die nötigen Maßnahmen zu ergreifen, damit die Schiffahrt während der Ausführung der Regulierungsarbeiten durch diese keine nennenswerte Behinderung erfährt und die Ausführung dieser Verpflichtung dadurch sicher zu stellen, daß sie der verantwortlichen Bauleitung die Pflicht auferlegen, alle zu diesem Zweck erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen;

2. auf eigene Kosten alle schädlichen Folgen, die für den bereits regulierten Teil der Wasserstraße unterhalb Straßburgs durch die Ausführung und das Bestehen der Regulierungsarbeiten oberhalb Straßburgs entstehen könnten, zu beheben. Deutschland hat sich bereit erklärt, diese Verpflichtung für die ganze Ausdehnung des in Betracht kommenden Gebietes allein zu übernehmen.

Die Kommission nimmt gleichfalls davon Kenntnis, daß die beiden Regierungen, um die es sich handelt, auf Grund dieser gleichen Erklärung durch Uebergabe der in Teil I, Ziffer 3 des Beschlusses der Kommission vom 29. April 1925<sup>1)</sup> erwähnten Vorschläge an die französische Regierung herantreten werden, um sich den technischen und behördlichen Beistand Frankreichs für die Regulierung des Rheins zwischen Straßburg und Istein zu sichern.

**Ausbau des Rheins zwischen Straßburg und Basel.  
(Seitenkanal.)**

Die Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt nimmt von den Briefen der Basler Rheinschiffahrt A. G. vom 13. April und der Société Suisse der Remorquage vom 17. April 1929 Kenntnis, und beschließt:

1. Die zwischen den einzelnen Delegationen, bezüglich vorerwähnter Briefe, ausgetauschten Bemerkungen werden vermerkt, und zwar:

a) einerseits gewisse Beanstandungen der ungenügenden Schiffbarkeitsverhältnisse an der Baustelle für das Kembser Stauwerk,

b) andererseits die Erklärung der französischen Delegation, daß alle ergänzenden Maßnahmen, die nötig sind oder nötig werden könnten, ergriffen werden sollen, damit im Interesse der Schiffahrt die Bestimmung von Ziffer 3 des Beschlusses der Zentral-Kommission vom 16. Dezember 1921<sup>2)</sup> jederzeit eingehalten werde.

2. Die französische Delegation wird gebeten, die Kommission, rechtzeitig vor ihrer nächsten Tagung, über die Schiffbarkeitsverhältnisse am Kembser Stauwerk zu unterrichten, ebenso über die Erfahrungen, die in der Zwischenzeit in Bezug auf die erörterten Punkte etwa gemacht werden, sowie über die besonderen Maßnahmen, die sie im Interesse der Schiffahrt zu ergreifen etwa gut befunden hat.

3. Die Zentral-Kommission verzichtet darauf, sich bei der von den Basler Reedereien veranstalteten Ortsbesichtigung zu beteiligen.

**Datum der nächsten Tagung.**

Die nächste Tagung soll Mittwoch, den 6. November 1929 um 5 Uhr nachmittags beginnen, und am 20. November beendet sein.

<sup>1)</sup> Anmerkung: Siehe die Nummer vom 25. Mai 1925 dieser Zeitschrift, Seite 131.

<sup>2)</sup> Anmerkung des Sekretariats: Diese Bestimmung lautet wie folgt: „Reihenfolge der Ausführung der Arbeiten. Der mit Schleusen versehene Kanal soll von den Schleppzügen benutzt werden können, bevor die Ausführung der Bauarbeiten am Stauwehr im Rhein die Schiffahrt zu hindern beginnt; diese Bauarbeiten sind so zu Ende zu führen, daß ihre Ausführung die Schiffahrt zu keiner Zeit hemmt.“