Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 40 (1948)
Heft: 6

Rubrik: Mitteilungen

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: 15.10.2025

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

Das Baulos 1 (Wehrbau, Umleitstollen und Druckstollen) ist einer Arbeitsgemeinschaft von 4 Firmen übertragen worden, bestehend aus:

Sigrist-Merz & Co., St. Gallen
Hans Rüesch, St. Gallen,
Jean Müller, St. Gallen
Robert Rüesch, Schwanden.

Baulos 2 (Druckstollen):

Prader & Co., Chur.

Baulos 3 (Druckstollen, Wasserschloss, Druckleitungsunterbau):

C. Hew, Chur und St. Gallen.

Baulos 4 (Zentrale), Baulos 4a (Freiluftschaltanlage), Baulos 5 (Unterwasserkanal):

Baugesellschaft Zentrale Rabiusa-Realta, gebildet aus den Firmen:
C. Hew, Chur und St. Gallen
Kurt Bendel, St. Gallen
Toneatti & Co., Bilten.

Druckleitung:	Bell & Co., Kriens.
Turbinen:	Bell & Co., Kriens.
Generatoren:	Sécheron, Genf.
Transformatoren:	Sécheron, Genf.
150-kV-Schalter:	Sprecher & Schuh, Aarau.
Rohrabschlüsse:	von Roll, Gerlafingen.
Maschinensaalkran:	von Roll, Bern.
Kran Unterwerk Ost:	von Roll, Bern.

Mitteilungen aus den Verbänden

Linth-Limmatverband

Protokoll der Hauptversammlung vom 20. März 1948 im Hotel Schwanen, Rapperswil (St. Gallen).

Traktanden:

1. Protokoll der Hauptversammlung vom 19. Dezember 1944 in Zürich,
2. Geschäftsbericht und Rechnungen für die Jahre 1944 bis 1947,
3. Budgets für die Jahre 1948 und 1949,
4. Erneuerungs- und Ergänzungswahlen der Mitglieder des Vorstandes für die Amtsdauer 1948 bis 1951,
5. Wahl der Kontrollstelle für die Jahre 1948 und 1949,
6. Verschiedenes.

Anwesend sind etwa 30 Mitglieder.

Der *Vorsitzende*, Dir. Dr. P. Corrodi, Präsident, eröffnet die Versammlung um 14.45 Uhr. Er begründet den ausserordentlichen Unterbruch von vier Jahren seit der letzten Hauptversammlung mit der allseitig starken Beanspruchung. Weil in diesem Zeitraume jedoch 16 Mitgliederversammlungen und zwei Exkursionen stattfanden, bestand genügend Kontakt und Aussprachemöglichkeit zwischen den Mitgliedern.

1. *Das Protokoll der Hauptversammlung vom 19. Dezember 1944 in Zürich*, veröffentlicht in «Wasser- und Energiewirtschaft», Nr. 3, 1945, S. 34, wird ohne Bemerkungen abgenommen und der Protokollführung verdankt.

2. *Geschäftsbericht und Rechnungen für die Jahre 1944 bis 1947.* Der Vorsitzende stellt den Jahresbericht zur Diskussion und gibt bei einzelnen Abschnitten kurze Erläuterungen oder Ergänzungen. Zum Abschnitt 15, Arbeitsprogramm, bemerkt er zuhanden des künftigen Vorstandes, dass es Aufgabe des Verbandes sein wird, einmal abschliessend die Möglichkeit der Limmatschiffahrt abzuklären, um in dieser Frage einen neuen Ausgangspunkt zu erhalten. — Die Rechnungen bewegen sich ungefähr im bisherigen Rahmen. Der *Revisorenbericht* wird verlesen; der anwesende Vertreter der Kontrollstelle, a. Dir. J. Blöchlinger, hat nichts beizufügen. *Bericht* und *Rechnungen* werden ohne Bemerkungen *genehmigt.*

3. *Die Budgets für die Jahre 1948 und 1949* werden nach einigen Bemerkungen des Vorsitzenden ohne weitere Bemerkungen *genehmigt.*

4. *Wahlen der Mitglieder des Vorstandes.* Von den von der Hauptversammlung zu wählenden Mitgliedern des bisherigen Vorstandes werden in globo die Herren Ingenieur *A. Bachmann*, Zürich, Regierungsrat *A. Bettschart*, Einsiedeln, Grundbuchgeometer *W. Blöchlinger*, Kaltbrunn, Regierungsrat Dr. *E. Graf*, St. Gallen, Fabrikant *F. M. Schubiger*, Uznach, Regierungsrat *A. Studler*, Aarau, Kantonsingenieur *F. Trümpy*, Glarus und Direktor *Th. Zambetti*, Baden, einstimmig für die neue Amtsdauer 1948 bis 1951 *bestätigt.* Nach § 9 der Statuten besteht der Vorstand aus 13 bis 15 Mitgliedern. Für die übrigen Sitze werden folgende Änderungen vorgeschlagen: Dr. *Corrodi* tritt als Vorsitzender und als Mitglied des Vorstandes zurück, nachdem er aus dem Regierungsrat des Kantons Zürich, den er im Verband vertrat, ausgetreten ist. An seiner Stelle wird der neue zürcherische Baudirektor, Regierungsrat *Jakob Kägi*, Erlenbach, in den Vorstand vorgeschlagen. Als neuer Vertreter der glarnerischen Regierung wird Baudirektor *Bernhard Elmer*, Linthal, vorgeschlagen, da Ständerat *M. Hefti* aus der Regierung des Kantons Glarus zurückgetreten ist. Der Verkehrs- und Verschönerungsverein Rapperswil schlägt als Nachfolger des in seinem Vorstande zurückgetretenen Dir. *C. Winteler* Stadtrat *Walter Honegger*, Rapperswil, vor. Ferner hat a. Regierungsrat *R. Maurer*, Wallisellen, seinen Rücktritt erklärt. Der Vorstand beantragt, an seiner Stelle Oberingenieur *Hans Blattner*, Zürich, Präsident der Sektion «Ostschweiz» des Rhone-Rheinschiffahrtsverbandes, zu wählen.

Die Vorschläge werden von der Versammlung nicht vermehrt, so dass die genannten Herren einstimmig *gewählt* sind.

Der Vorsitzende spricht den zurücktretenden Mitgliedern für ihre Mitarbeit den herzlichen Dank aus und dankt dem neuen Vorstand für seine Bereitschaft.

Die Versammlung nimmt ferner zur Kenntnis, dass von den statutengemäss delegationsberechtigten Organisationen folgende Herren dem Vorstand angehören: Für die Eidg. Linth-Kommission: Linthingenieur *Jacques Meier*,

Lachen; für die Zürcher Dampfbootgesellschaft: Direktor *Jos. Züger*, Zürich, an Stelle von a. Direktor *E. Bosshard;* für den Schweiz. Wasserwirtschaftsverband: Stadtrat *J. Baumann*, Zürich und ein weiterer, noch zu bezeichnender Vertreter; für die Vereinigung für die Nutzbarmachung der Gewässer im Quellgebiete der Linth: a. Nationalrat *Ludw. Zweifel*, Netstal und Ständerat *M. Hefti*, Hätzingen (Glarus).

Der Vorstand wird sich selbst konstituieren.

5. *Wahl der Kontrollstelle für 1948 und 1949.* Die Herren a. Direktor *J. Blöchlinger*, Uznach, und Vizedirektor *A. Meyer-Rohner*, Baden, werden einstimmig für die neue Amtsdauer *bestätigt.* Für den aus Alters- und Gesundheitsrücksichten zurücktretenden *W. Helbling*, a. Sekundarlehrer, Uznach, wird *Armin Bruhin*, Notarstellvertreter in Lachen, gewählt. Der Vorsitzende dankt W. Helbling, der seit 1924 als Revisor amtete, für seine langjährige Mitarbeit.

6. *Verschiedenes. E. Gattiker*, Präsident des Verkehrs- und Verschönerungsvereines von Rapperswil und Umgebung, dankt in dessen Namen für die Wahl von Rapperswil als Versammlungsort. Er überbringt der Versammlung die herzlichen Grüsse des scheidenden Vorstandsmitgliedes Direktor C. Winteler und entschuldigt den neugewählten W. Honegger, der durch eine gleichzeitige Sitzung des Vereins zum Schutze des Landschaftsbildes am Zürichsee abgehalten ist.

E. Kid, Gemeindeammann von Weesen, kommt zurück auf die Bemerkungen im Jahresbericht über die Tiefstände des Walensees und möchte es dem Verband sehr ans Herz legen, in dieser Frage etwas vorzukehren.

Der *Vorsitzende* nimmt die Anregung zuhanden des neuen Vorstandes entgegen und empfiehlt den kommunalen und privaten Interessenten, diesen Antrag noch durch eine Eingabe an den Vorstand zu unterstützen. *E. Graf*, Vizepräsident des LLV, dankt Dr. Corrodi im Namen des Vorstandes und der Mitgliedschaft in herzlichen Worten für seine mehrjährige wertvolle Arbeit und umsichtige Leitung; die Versammlung schliesst sich diesem Dank durch Beifallsäusserung an. Dr. Corrodi dankt dafür und schliesst die Versammlung um 15.15 h.

Um 16.00 h beginnt die öffentliche Versammlung und gleichzeitig sechste Monatszusammenkunft der Verbandsmitglieder, mit einem Vortrag von Oberingenieur *J. Meier* in Lachen über den *«Rapperswiler Seedamm»*. Das Thema verursacht eine angeregte Diskussion, vor allem wegen der entstandenen Unsicherheiten über die Zahlungspflicht der früheren Vertragspartner. Es sprachen u. a. Fabrikant Gattiker, Rapperswil und die Baudirektoren der Kantone Schwyz, St. Gallen und Zürich, A. Bettschart, Dr. E. Graf, J. Kägi.

Protokoll: *M. Gerber-Lattmann*

Wasser- und Elektrizitätsrecht, Wasserkraftnutzung, Binnenschiffahrt

Der Kraftwerkbau im Kanton Solothurn

In Beantwortung eines Postulates Fink über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte im Kanton Solothurn und in der Schweiz machte Regierungsrat *Otto Stampfli* interessante Mitteilungen über den Stand des Kraftwerkbaues im Kanton Solothurn und über den Einfluss des Staates auf diesen und die Elektrizitätsversorgung. Für den weiteren Ausbau der Wasserkräfte kommen nur die Aare, Emme und Birs in Frage. Das Projekt für das Kraftwerk Luterbach wird in den nächsten Monaten zur Ablieferung kommen. Es ist ferner mit dem Ersatz des Kraftwerkes Wangen a.d. A. durch ein neues Kraftwerk zu rechnen. Oberhalb und unterhalb des Kraftwerkes Ruppoldingen sind noch zwei unausgenützte Flußstrecken vorhanden. Die Aare-Tessin AG. studiert gegenwärtig die rationelle Ausnutzung des ganzen Abschnittes, wobei Ruppoldingen miteinbezogen würde (Boningen oder Klus bei Aarburg). An Emme und Birs sind nur unwesentliche vermehrte Ausnützungsmöglichkeiten vorhanden. Eine staatliche Zusammenfassung der Energiewirtschaft im Kanton Solothurn ist nach Stampfli weder technisch noch finanziell möglich, auch für die Energieverbraucher hätte eine solche Umgestaltung keine Vorteile. Die Energiepreise im Kanton Solothurn sind günstig bis sehr günstig. Dagegen wäre eine noch grössere finanzielle Beteiligung des Kantons an den bestehenden Gesellschaften anzustreben. Der Bau neuer Kraftwerke soll im Zusammenwirken zwischen Kanton, Gemeinden und der privaten Wirtschaft, speziell mit den schon bestehenden solothurnischen Unternehmen erfolgen. (Solothurner Zeitung, 11./12. Mai 1948).

Wasserkräfte des Totensees

Das Baudepartement des Kantons Wallis macht bekannt, dass der Staatsrat in seiner Sitzung vom 12. März 1948 die Konzession der Wasserkräfte des Totensees, die von der Gemeinde Oberwald Dr. Hermann Seiler in Brig am 1. August 1947 verliehen wurde, genehmigt hat.

Die Greina-Konzessionen vor dem Bündner Grossen Rat

Zu Beginn der Frühjahrssession des Grossen Rates des Kantons Graubünden wurden vier Interpellationen über die Greina-Konzession eingereicht, die Regierungsrat W. Liesch am 25. Mai 1948 beantwortete. In der Diskussion meldeten sich auch Vertreter des Schams (Valle di Lei-Sufers-Andeer), des Misox, des Bergells (Albigna-Werke), zum Worte, um ihre regionalen Interessen zu vertreten. (NZZ, Nr. 1113. 26. Mai 1948)

Das Bündner Oberland und die Greina-Blenio-Konzession

Eine Versammlung der Mitglieder aller Bezirks- und Kreisgerichte sowie der Grossräte des Bündner Oberlandes in Ilanz hat sich einstimmig für die Ausnutzung des Greina-Beckens nach Süden nach dem Projekt Dr. Kaech 1947 ausgesprochen.

Das Riesenprojekt von Langogne im französischen Zentralmassiv

Vincent Frères in Neuilly/Seine veröffentlichten im Juli 1947 ein Projekt über die Ausnutzung der Wasserkräfte der Truyère. Eine Staumauer von zunächst 142 m Höhe soll die Allierschlucht unterhalb Langogne abschliessen. Bei einer Staukote von 1020 m ü. M. können 3,9 Mld m^3 aufgespeichert werden, wovon zur Energieerzeugung 3,6 Mld m^3 dienen sollen. Das Einzugsgebiet beträgt 6780 km^2, der weitaus grösste Teil wird künstlich beigezogen. Die Ausnutzung soll nach der Rhone in zwei oder fünf Zentralen erfolgen mit einer Betriebswassermenge von 350 m^3/s. Die Maschinenleistung der Zentralen be-

trägt 2 250 000 kW. Die Stadt Langogne sowie fünf bis sieben weitere Ortschaften mit zusammen 6400 Einwohnern werden unter Wasser gesetzt. In einer zweiten Bauetappe wird die Sperre von Langogne von 1020 auf 1040 m ü. M. erhöht. Die dritte Bauetappe besteht in der Schaffung eines weiteren Staubeckens im Tal der oberen Truyère, das durch einen 30 km langen Stollen mit dem Staubecken von Langogne verbunden wird. Das gemeinsame Stauvolumen beträgt dann 11,2 Mld m³. Auch bei diesem Becken kommen Ortschaften mit einer Bevölkerung von 6950 Personen unter Wasser. Die totale installierte Leistung nach der dritten Etappe beträgt 5 bis 7 Mio kW.

Die Elektrizitätserzeugung in Italien im Jahre 1947

Die Erzeugung der Wasserkraftwerke betrug im Jahre 1947 rund 16,57 Mld kWh, nur 2,32 % unter der Erzeugung von 1941. Es darf angenommen werden, dass bis Ende 1948 die letzten Kriegsschäden an den mittel- und süditalienischen Wasserkraftwerken behoben sein werden. Die Energieerzeugung der Wärmekraftwerke betrug 1,356 Mld kWh, zirka 43% über der Produktion im Jahre 1941. Die Einfuhr elektrischer Energie betrug 127 197 Mio kWh. Die Zahlen beziehen sich nur auf die grossen Werke, die zusammen 87,78 % der gesamten Energieerzeugung decken. Der Rest von 12,22 % entfällt auf kleinere Werke.

Rheinschiffahrt Basel

Der Bericht der Schiffahrtsdirektion des Kantons Basel-Stadt pro 1947 enthält eine Fülle von interessanten Mitteilungen über das Seeschiffahrtsamt, die Rheinschiffahrtsangelegenheiten, den Verkehr auf dem Rhein und in den Häfen sowie über die Hafenanlagen. Der Gesamtverkehr in den vier Häfen betrug 1 897 530 Tonnen. Den grössten Anteil hat der Kanton Zürich; es folgen die Kantone Bern und Basel-Stadt.

Rheinregulierung Strassburg/Kehl-Istein

Vom Eidg. Amt für Wasserwirtschaft wurde ein engerer Wettbewerb durchgeführt, um Ideen für neue Baumethoden und Installationen für die Rheinregulierung zu gewinnen. Eingeladen wurden elf schweizerische, französische und deutsche Firmen, die teilweise in Arbeitsgemeinschaft total sechs Projekte aufstellten. Die Jury war wie folgt zusammengesetzt:

Dr. M. Oesterhaus, Ing., Sektionschef beim Eidg. Amt für Wasserwirtschaft. R. Poitrat, ingénieur des Ponts et Chaussées, Service de la Navigation, Strasbourg. A. Léger, Ing. T.P.E., Chef du bureau des voies navigables du pays de Bade, Freiburg i. B. Dr. G. Schneider, Regierungs- und Baurat, Wasserstrassenamt, Freiburg i. B. Dr. A. von Salis, Sektionschef bei der Generaldirektion der PTT. E. Schaub, Kantonsingenieur, Basel. Dir. A. Albrecht, Ingenieur, Basel. Dir. W. Miescher, Ingenieur, Basel. A. Koechlin, Ingenieur, Genf.

Ersatzmänner: L. Kolly, Ing., Sektionschef beim Eidg. Amt für Wasserwirtschaft. M. de Weck, Ingenieur, Fribourg.

Die sechs eingereichten Projekte wurden angenommen und folgende Preise und Ankaufsummen festgesetzt:

1. Preis (8000 Fr.): Projekt Ed. Züblin & Cie. AG., Zürich.

2. Preis (7000 Fr.): Projekt B der Arbeitsgemeinschaft: Grün & Bilfinger AG., Mannheim. Dyckerhoff & Widmann KG., Karlsruhe. Th. u. Ed. Wagner S. à r. l., Strasbourg. Locher & Cie., Zürich. S.A. Conrad Zschokke, Genf.

3. Preis (6500 Fr.): Projekt I der Arbeitsgemeinschaft: Schneider & Cie., Paris. Société Alsacienne des Travaux publics, Strasbourg. Entreprises de grands travaux hydrauliques, Paris.

Ankauf (4000 Fr.): Projekt W. & J. Rapp AG., Basel.

Ankauf (3000 Fr.): Projekt II der Arbeitsgemeinschaft: Schneider & Cie., Paris. Société Alsacienne des Travaux publics, Strasbourg. Entreprises de grands travaux hydrauliques, Paris.

Ankauf (2500 Fr.): Projekt A der Arbeitsgemeinschaft: Grün & Bilfinger AG., Mannheim. Dyckerhoff & Widmann K.G., Karlsruhe. Th. u. Ed. Wagner, S. à r. l., Strasbourg. Locher & Cie., Zürich. S.A. Conrad Zschokke, Genf.

Ausserdem wird für jedes der sechs Projekte eine feste Entschädigung von 1500 Fr. ausbezahlt.

Die Projekte wurden in der Zeit vom 15. bis 30. Juni 1948 im Eidg. Amt für Wasserwirtschaft, Bern, ausgestellt.

Internationaler ständiger Verband der Schiffahrtskongresse XVII. Kongress in Lissabon 1949

Die Internationale ständige Kommission der Schiffahrtskongresse hat in ihrer Generalversammlung vom 7. Oktober 1947 beschlossen, die Einladung der Regierung Portugals anzunehmen, den nächsten Kongress im Jahre 1949 in Lissabon abzuhalten. Dieser Kongress wird wahrscheinlich im September eröffnet werden. Das Programm der zu behandelnden «Fragen» und «Mitteilungen» wird Interessenten gerne zur Verfügung gestellt. Sollten schweizerische Interessenten den Wunsch haben, einen Bericht über eine dieser «Fragen» oder «Mitteilungen» einzureichen, so werden sie ersucht, sich bis zum 30. Juni 1948 mit dem Eidg. Amt für Wasserwirtschaft in Bern in Verbindung zu setzen. Über eine «Frage» oder «Mitteilung» darf von einem Lande nur ein Bericht eingereicht werden; es ist aber zulässig, dass ein Bericht von mehreren Berichterstattern abgefasst wird. Die Berichte sollten bis am 1. November 1948 im Besitze des Generalsekretariates in Brüssel sein. (Offizielle Sprachen: Französisch und Englisch.)

Geschäftliche Mitteilungen, Literatur, Verschiedenes

Emil Kapp †

Am 4. Juni 1948 ist nach langer Krankheit Emil Kapp, technischer Adjunkt des Elektrizitätswerkes der Stadt Bern gestorben. Er war während nahezu 30 Jahren Angestellter des Elektrizitätswerkes und hat sich um die Förderung der Anwendungen der Elektrizität grosse Verdienste erworben.

Kraftwerke Sernf-Niederenbach AG., Schwanden

Der am 30. September 1947 abschliessende Jahresbericht verzeichnet infolge der ausserordentlichen Trockenheit nur

eine Energieerzeugung von 87,258 Mio kWh (110,237 Mio). Zugekauft wurden 47,032 Mio kWh (48,128 Mio). Der Energieumsatz betrug 134,29 Mio kWh (158,365 Mio). Die Einnahmen aus Energieverkauf betrugen Fr. 3 610 124.—. Für Betrieb, Unterhalt, Energieankauf mussten Fr. 2 452 798.— aufgewendet werden. Von dem um den Saldo des Vorjahres erhöhten Reingewinn von Fr. 245 643.— wurden Fr. 225 000.— als 3prozentige Dividende verwendet, Fr. 15 000.— in den Reservefonds gelegt und der Rest von Fr. 5643.— auf neue Rechnung vorgetragen. Mit dem Bau des Kraftwerkes Rabiusa-Realta wurde begonnen. *B.*

Elektrizitäts- und Gaswerke Davos AG., Davos-Platz

Der am 31. März 1947 abschliessende Geschäftsbericht verzeichnet eine Energieerzeugung von 24 447 900 kWh (25 681 890 kWh). Die Einnahmen aus Energielieferung betragen 1 568 606 Fr. (1 508 777 Fr.), der Saldo der Gewinn- und Verlustrechnung 521 010 Fr.; von diesem Betrage werden abgezogen 10 675 Fr. für Verluste und Kursdifferenzen auf Wertschriften. Reingewinn des Elektrizitätswerkes 510 335 Fr.; von diesem werden abgezogen das Defizit für das am 31. Mai 1946 stillgelegte Gaswerk in der Höhe von 164 727 Fr., 179 000 Fr. für Abschreibungen auf wertlosen Anlagen des Gaswerkes, 100 000 Fr. für Rückstellungen, 5500 Fr. für den gesetzlichen Reservefonds und 60 000 Fr. für die Ausrichtung einer 6%igen Dividende. Saldovortrag auf neue Rechnung 1108 Fr. *B.*

Kraftwerk Ryburg-Schwörstadt AG., Rheinfelden

Die technisch mögliche Energieerzeugung erreichte in dem am 30. September 1947 abschliessenden Geschäftsjahr 625 968 000 kWh; die nutzbar abgegebene Energiemenge betrug 615 540 240 kWh, was einer Ausnutzung von 98,3 % entspricht. Der Überschuss beträgt 1 926 315 Fr., wovon 126 315 Fr. in den allgemeinen Reservefonds gelegt und 1 800 000 Fr. (6 %) als Dividende ausgeschüttet werden. *B.*

Elektrizitätsgesellschaft Schönenwerd

Der Energiebezug bei der ATEL betrug 9 802 705 kWh in 1946/47 (10 030 409 kWh im Vorjahr). Der Nettopreis der in Hochspannung bezogenen Energie betrug 4,174 (4,141) Rp./kWh. *B.*

Bulletin Sécheron Nr. 19 D

Diese Nummer ist der Jahrhundertfeier der schweizerischen Eisenbahnen gewidmet. Seit der im Jahre 1916 begonnenen Elektrifizierung waren auch die Sécheron Werke AG. in Genf durch Lieferung von Lokomotiven und Triebwagen an dieser grossen Betriebsumstellung mitbeteiligt. Die von Anfang an von Sécheron verfochtenen technischen Lösungen in bezug auf den Einzelachsantrieb und die elektropneumatische Schützensteuerung haben sich als richtig erwiesen und sind in der Schweiz ganz allgemein eingeführt. Diese Worte entnehmen wir dem Vorwort, das *G. L. Meyfarth*, Delegierter des Verwaltungsrates, zu dem Heft geschrieben hat, und der leider viel zu früh vor kurzer Zeit gestorben ist. Im übrigen bietet das Heft eine Fülle von interessanten Mitteilungen über die elektrische Zugförderung in der Schweiz, Eisenbahnen und Trolleybusse.

A. von Moos und F. de Quervain, Technische Gesteinskunde

222 Seiten mit 115 Abbildungen und 61 Tabellen, Verlag Birkhäuser, Basel.

Die beiden Autoren, die als Spezialisten für geotechnische Probleme seit Jahren an zwei Forschungsinstituten der ETH tätig sind, haben in einem handlichen, reich illustrierten Band eine technische Gesteinskunde geschrieben, in einer prägnanten, sehr allgemeinen Form, wie etwas ähnliches bisher im deutschen Sprachbereich nicht existierte. Dass dabei schweizerische Verhältnisse besonders berücksichtigt worden sind, versteht sich von selbst.

Neu ist besonders die Methode, Locker- und Festgesteine stets gemeinsam, unter gleichen Aspekten, zu behandeln. So werden denn, nach einer tabellarischen Übersicht über die gesteinsbildenden Mineralien, zuerst die technisch wichtigen Gesteinseigenschaften beschrieben und dabei die neuesten Untersuchungsmethoden im Zusammenhang, oft erfreulich kritisch, dargestellt. Darauf werden die Haupttypen sowohl der Lockergesteine wie der eigentlichen Felsgesteine kurz und allgemein besprochen. Besonders wertvoll sind die sehr zahlreichen tabellarischen und graphischen Übersichten, wie etwa einige Dutzend Summationskurven der Kornverteilung von Seekreiden, Tonen, Moränen, Schlammsanden usw., wogegen unsere doch in Hunderten von Gruben abgebauten Schotterkiese etwas zu kurz kommen. Nach einer Übersicht über die Probleme der Baugrundgeologie werden die Anforderungen an Gesteinsmaterial für spezielle Verwendungszwecke (Beton, Bindemittel, Keramik, Giesserei etc.), ferner der Abbau und die Bearbeitung der Gesteine kurz behandelt, und ein ausführliches Kapitel über Bausteinverwitterung macht den Schluss dieses stark technisch-praktisch orientierten Buches.

Es wird niemand erwarten, dass ein Werk, das in so gedrängter Form eine so weitschichtige Materie behandelt, für jedes spezielle geotechnische Problem die fertige Lösung präsentiert. Vielmehr beschränken sich die Autoren bewusst auf eine allgemeine, aber sehr sorgfältige und kritische Behandlung des Stoffes und verzichten, leider selbst in der Beschriftung der vielen vorzüglichen Photos, auf die Nennung von Lokalitäten, von geologischen Schichtbezeichnungen, oder auf die Wiedergabe typischer Lokalverhältnisse. Jeder Ingenieur, der mit irgendwelchen Problemen der Petrographie, Geologie oder Erdbaumechanik in Kontakt kommt, wird diese «Technische Gesteinskunde» stets mit Vorteil konsultieren. *J.*

W. Schmassmann und H. Schmassmann, Hydromechanische Methoden bei der Erforschung von Grundwasservorkommen

SA., Eclogae Geologicae Helvetiae, Vol. 39, Nr. 2, 1946.

W. Schmassmann, Die Ziele und Wege wasserwirtschaftlicher Planung in Baselland

SA., Schweizerische Technische Zeitschrift, Jahrgang 1947, Nr. 22/23.

Kriegs-Industrie- und -Arbeitsamt

In einem 101 Seiten umfassenden Bericht legt die Leitung des Kriegs-Industrie- und -Arbeitsamtes, Nationalrat *E. Speiser*, Rechenschaft über diese wichtige kriegswirtschaftliche Organisation ab.

Niederschlag und Temperatur im Monat April 1948

Mitgeteilt von der Schweizerischen Meteorologischen Zentralanstalt

Station	Höhe ü. M.	Niederschlagsmenge				Zahl der Tage mit		Temperatur	
		Monatsmenge		Maximum		Niederschlag	Schnee	Monatsmittel	Abw. [1]
	m	mm	Abw. [1] mm	mm	Tag			°C	°C
Basel	317	44	—21	12	23.	12	—	10,2	1,5
La Chaux-de-Fonds	990	103	—23	20	30.	12	8	6,3	1,3
St. Gallen	679	65	—42	26	23.	12	4	7,7	1,5
Zürich	493	64	—22	14	23.	11	1	10,0	1,4
Luzern	498	56	—33	17	23.	10	1	10,0	1,5
Bern	572	67	— 9	17	3.	10	3	9,2	1,2
Genf	405	103	34	22	19.	9	—	10,1	0,9
Montreux	412	87	7	25	1.	9	—	10,7	1,5
Sitten	549	34	— 5	11	15.	8	—	11,4	1,3
Chur	633	41	—13	15	5.	8	—	9,8	1,8
Engelberg	1018	62	—62	14	23.	14	7	6,4	1,7
Davos-Platz	1561	54	— 6	15	3.	8	7	3,4	1,3
Rigi-Kulm	1787	77	-102	22	8.	12	11	1,6	1,6
Säntis	2500	100	-151	27	9.	12	12	—3,0	1,8
St. Gotthard	2095	176	—31	34	5.	19	18	—0,9	1,5
Lugano	276	158	— 4	30	3.	14	—	12,3	1,2

[1] Abweichung von den Mittelwerten 1864—1940.

Unverbindliche Kohlenpreise für Industrie per 1. Juni 1948

	per 10 t franko Grenze, verzollt		Grenzstation
	1. Mai Fr.	1. Juni Fr.	
1. Ruhr			
Brechkoks I—III 20/40—60/90 mm	1382.—	1382.—	Basel
2. Belgien			
Kohlen Nuss II—V	1571.—	1367.—	„
3. USA.			
a) Gaskohle	1347.—	1347.—	Chiasso
b) Griess	1222.—	1222.—	„
4. Lothringen und Saar			
a) Industriefeinkohle (St-Etienne)	948.—	948.—	Basel
b) Flammkohlen 15/35 mm	1169.—	1169.—	„
„ 7/15 mm	1139.—	1139.—	„
c) Koks 60/90 mm	1347.—	1347.—	„
20/40—40/60 mm	1367.—	1367.—	„

	per 10 t franko Grenze, verzollt		Grenzstation
	1. Mai Fr.	1. Juni Fr.	
5. Nordfrankreich			
a) Metallurgischer Koks 60/90 mm	1396.—	1396.—	Basel
20/40—40/60 mm	1416.—	1416.—	„
b) Giessereikoks 20/40—60/90 mm	—	—	„
6. Polen			
Kohle Nuss I—IV	1342.—	1190.—	St. Margrethen
Förderkohle	1322.—	—.—	„
Stücke über 120 mm	—.—	1170.—	„
7. Ostrau-Karwin			
Giessereikoks	1500.—	1500.—	Buchs

Sämtliche Preise verstehen sich exklusive Warenumsatzsteuer und inkl. Tilgungssteuer für Kohlenkredit.

(Preise mitgeteilt durch die Eidg. Preiskontrolle)

Ölpreisnotierungen per 1. Juni 1948

Unverändert gegenüber Notierungen vom 1. Januar 1948

Communications de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin

Strasbourg, Palais du Rhin

Communication No. 60, juin 1948[1]

Questions administratives

Composition de la Commission Centrale

Depuis la deuxième session de l'année, en mai 1947, Monsieur Oesterhaus, chef de service au Département fédéral des Eaux à Berne, remplit les fonctions de Délégué-suppléant de Suisse. M. de Panafieu, Directeur des accords techniques au Ministère des Affaires étrangères, fut nommé Délégué de France par décret du Président de la République du 15 décembre 1947, en remplacement de M. Charguéraud, appelé aux fonctions de Directeur à la Division des Transports de l'Organisation des Nations Unies.

La composition de la Commission Centrale était la suivante à la fin de 1947:

Président: M. Adrien Thierry.

Belgique: Délégué: MM. Muûls, Charbonnier.

Etats-Unis: Délégué: M. McClure.

France: Délégués: MM. de Panafieu, Peltier, Graff. Délégué-suppléant: M. Bonet-Maury.

Grande-Bretagne: Délégué: Sir Osborne Mance; Délégué-suppléant: Brig. Walter.

Pays-Bas: Délégués: MM. Kiewiet de Jonge, Schaepman, Koomans.

Suisse: Délégués: MM. Hohl, Schaller; Délégue-suppléant: M. Oesterhaus.

Le Secrétariat était à la mème époque composé comme suit: Secrétaire Général: M. H. Walther (Suisse); Ingénieur en chef: M. Verhey (Néerlandais); Secrétaire Général-Adjoint: M. Berryer (Belge).

En Suisse, en France et aux Pays-Bas les inspecteurs de la navigation étaient:

Pour le secteur suisse: M. Schaub, Ingénieur Cantonal à Bâle.

Pour le secteur I.A.: de la frontière suisse à l'embouchure de la Lauter: M. Poitrat, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Strasbourg.

Pour le secteur I.B.: rive droite: du km 352,7 (vis-à-vis de l'embouchure de la Lauter), à la frontière bado-hessoise: Ce poste n'a pas été pourvu.

Pour le secteur II, rive gauche: de l'embouchure de la Lauter à l'embouchure de la Nahe; rive droite: de la frontière bado-hessoise au km 528,9 en aval de Rüdesheim: Ce poste n'a pas été pourvu.

Pour le secteur III, de l'embouchure de la Nahe à la frontière germano-néerlandaise: Ce poste n'a pas été pourvu.

Pour le secteur IV, eaux néerlandaises: M. J. F. Schönfeld, Ingénieur en chef, Directeur du Rijkswaterstaat à Arnhem.

Réunions de la Commission plénière et des Comités

La Commission Centrale a tenu quatre sessions au cours de l'année 1947 au Palais du Rhin à Strasbourg, soit en janvier, en mai, en septembre et en novembre. Comme en 1945 et 1946, les délégations des puissances occupant l'Allemagne se firent assister aux sessions, la Délégation britannique par M. B. E. Walls, Directeur des Voies Navigables, et, pour les questions techniques par M. Williams; la Délégation américaine par le Colonel Neff et, pour les questions techniques, par le Colonel Andrews; la Délégation française par M. Seguin, le Capitaine de Vaisseau Sticca de la Marine française du Rhin et par M. Malcor, pour les questions techniques.

En outre, des observateurs assistèrent aux sessions suivantes:

M. Baule, Directeur Général-Adjoint de l'Office Central des Transports Intérieurs Européens prit part aux deux premières sessions. M. Charguеraud, Directeur à la Division des Transports de l'Organisation des Nations Unies, assista à la session de novembre à titre d'observateur du Comité des Transports Intérieurs de la Commission Economique pour l'Europe. M. Dunlop, Secrétaire du Comité temporaire du trafic rhénan assista à la session de novembre.

Le Comité technique permanent tint six séances, en janvier à Strasbourg, en mars à Grindelwald, en mai à Strasbourg, en juillet à la Haye, en septembre et en novembre à Strasbourg.

Le Comité du rapport annuel s'est réuni à Bruxelles en avril sous la présidence de M. Schaller.

Le Comité spécial chargé de faire rapport sur la possibilité de tenir et de publier un registre des bâtiments du Rhin, désigné au cours de la session de janvier, se réunit sous la présidence de M. Charbonnier à Bruxelles en avril. M. Bonet-Maury fut chargé par ce Comité de présider une réunion d'experts, qui tint plusieurs séances à Strasbourg en mai, puis en juillet à Bruxelles et en septembre à Strasbourg. Le Comité se réunit ensuite également en septembre pendant la session.

Le Comité du règlement de police pour la navigation du Rhin s'est réuni en mai à Strasbourg. Suivant une résolution de la Commission Centrale, le Secrétariat tint une réunion avec les autorités compétentes des zones d'occupation à Eltville le 13 juin. Le Comité se réunit encore en septembre, puis en novembre à Strasbourg.

Le Comité chargé de la revision du règlement de visite des bateaux s'est réuni, sous la présidence de M. Koomans, le 6 mai à Strasbourg, les 9 et 10 juillet à la Haye, les 19 et 20 septembre à Strasbourg et le 7 novembre à Luxembourg.

Un Comité spécial se réunit sous la présidence de M. Graff le 10 janvier à Duisbourg pour examiner un rapport du Secrétariat sur les entraves à la navigation.

La constitution d'un Comité d'experts chargé, le moment venu, de mettre ses services à titre consultatif à la disposition des experts financiers des puissances d'occupation en Allemagne, fut décidée en janvier. Ce Comité ne s'est pas réuni au cours de l'année 1947.

La Commission Centrale décida en novembre de constituer un Comité, présidé par M. Bonet-Maury, en vue d'étudier, en liaison avec le Bureau International du Travail, une solution uniforme des problèmes que pose la sécurité sociale du personnel naviguant sur le Rhin.

1 No. 59 (par faute d'impression No. 58) v. page 109, année 1938.

Régime conventionnel et règlements communs

L'acte de navigation de Mannheim, les clauses relatives à la navigation du Rhin du Traité de Versailles et les autres accords subséquents n'ont pas subi de modifications au cours de l'année 1947. Parmi les règlements communs, le règlement relatif à la délivrance des patentes de bateliers fut amendé. Sur la proposition de la Délégation suisse, appuyée par la Délégation française, la Commission Centrale décida, au cours de sa session de janvier, de réduire de deux ans le minimum d'âge fixé pour l'obtention des patentes de bateliers par l'article premier du règlement relatif à la délivrance des patentes de bateliers du Rhin de 1922. Les actes de publication en France, en Belgique et en Suisse de cette décision furent communiqués à la Commission Centrale qui en prit acte. A la fin de l'année, les mesures pour la publication de cet amendement aux Pays-Bas et dans les trois zones d'occupation étaient en cours.

Relation avec d'autres organisation internationales ou de coordination de la navigation rhénane

La Commission se fit représenter par son Secrétaire général, comme observateur à la session du 13 avril du Conseil de l'Office Central des Transports Intérieurs Européens. La Commission Centrale a adhéré à nouveau à l'Association internationale permanente des Congrès de navigation, comme organisme assimilé à un Etat et se fit représenter par l'ingénieur en chef à la réunion de la Commission internationale permanente de l'Association le 7 octobre à Bruxelles. Elle fut en outre représentée au Congrès de la navigation fluviale qui eut lieu fin juin à Paris.

Le contact avec le «Rhine Interim Working Committee», remplacé à partir du mois de mars par le Comité temporaire du trafic rhénan, siégeant également à Duisbourg, continua à être assuré par le Secrétaire General-Adjoint et la liaison avec le «Tripartite Engineering Committee» par l'ingénieur en chef de la Commission Centrale, résidant à Eltville. Le Secrétaire Général-Adjoint fut chargé d'assister à titre d'observation à la conférence de la Commission des transports intérieurs de l'Organisation internationale du travail, qui était saisie des questions de la sécurité sociale et des conditions de travail dans la navigation du Rhin. A partir de novembre, la Commission Centrale accepta, à la demande du Comité temporaire de Duisbourg, d'admettre à ses sessions la présence d'un observateur de ce Comité en la personne de son secrétaire.

Au début de l'année, la Commission Centrale a pris acte:

des rapports relatifs aux travaux exécutés sur le fleuve et dans les ports au cours de 1946 par les administrations riveraines;

des rapports des inspecteurs de la navigation du Rhin sur les conditions de la navigation du fleuve en 1946;

des relevés des patentes de bateliers délivrées dans les Etats riverains et en Belgique au cours de 1946;

des dérogations ou renforcements au minimum d'équipage accordés ou exigés par les administrations riveraines et belge en 1946;

des relevés des certificats de bateaux délivrés par les administrations riveraines et belge en 1946.

Laissez-passer et visa des bateliers

Au cours de ses diverses sessions, la Commission Centrale poursuivit ses efforts afin de faire reconnaître par les autorités compétentes des zones d'occupation en Allemagne, l'utilisation du laissez-passer vert de bateliers conformément au but pour lequel il a été établi, c'est-à-dire sans visa. En attendant que le visum, que les autorités d'occupation estiment nécessaire pour des motifs de sécurité, puisse être supprimé, il fut demandé que les visa soient délivrés sans délai à Bâle, Strasbourg, la Haye et Bruxelles, pour une durée égale à celle de la validité du laissez-passer et gratuitement. Une procédure fut également établie pour les sauf-conduits de bateliers, qui doivent rejoindre leur bateau ou se rendre dans leur pays par la voie de terre.

En ce qui concerne les voyages en Allemagne des agents des compagnies de navigation, le point de vue que les Missions rhénanes accréditées devaient suffire vu les difficultés de ravitaillement et de logement en Allemagne, ne fut pas considéré par la Commission Centrale comme la réponse finale des autorités. Elle insista encore auprès de celles-ci lors de sa dernière session pour qu'elles précisent les conditions de délivrance de visa. De plus, elle chargea son Secrétariat de prendre officieusement contact avec le «Combined Travel Board» à Berlin, pour mettre au point les questions encore en suspens.

Carte internationale pour le contrôle du ravitaillement des bateliers

La carte internationale pour le contrôle du ravitaillement des bateliers qui fut créée par la Commission Centrale sur la suggestion de la Délégation suisse, devait permettre à tout porteur, sans égard à sa nationalité, de s'approvisionner sur la place sur tout le cours du Rhin. En même temps, elle devait prévenir tout abus en empêchant le batelier de prélever des vivres à plusieurs endroits pour la même période. La Commission Centrale décida la mise en vigueur de ce document à partir du 1er avril 1947; il fut procédé à la délivrance de la carte internationale aux bateliers belges, français et suisses. En revanche, l'administration néerlandaise avait des objections à en munir les ressortissants néerlandais, du fait du fonctionnement sur le Rhin inférieur en Allemagne de magasins ravitaillant les bateliers hollandais. L'expérience ayant montré l'utilité de la carte internationale, la Commission Centrale discuta à deux reprises comment pouvait être établi un système donnant satisfaction à tous les intéressés; à la fin de l'année, les études entreprises n'étaient cependant pas encore achevées.

Contrôle au passage de la frontière germano-néerlandaise

Le passage des différents contrôle à la frontière germano-néerlandaise ayant été signalé comme provoquant un retard sérieux dans le mouvement des bâtiments, la Commission Centrale chargea le Comité du trafic de Duisbourg de vérifier sur places les causes des délais subis et les possibilités d'y remédier, notamment par la jonction des deux contrôles. Grâce aux efforts des autorités intéressées, une accélération notable des conditions du contrôle à Emmerich, par de nombreuses améliorations de détail, fut obtenue au cours de l'année tel que rétablissement d'une ligne téléphonique entre les deux postes de part et d'autre de la frontière. Les lenteurs sont dues surtout au manque de vedettes. Il fut constaté que la durée des arrêts à Lobith était due moins aux exigences des contrôles qu'aux convenances personnelles des bateliers eux-mêmes. En revanche, le rétablissement de la

jonction des contrôles ne paraît possible ni à Lobith ni à Emmerich.

Application du règlement de police aux circonstances exceptionnelles d'après-guerre

Un grand nombre d'avis à la batellerie avaient été émis par les autorités locales le long du Rhin depuis la fin des hostilités, afin de faire face aux circonstances extraordinaires du moment. La Commission Centrale se préoccupa d'assurer leur concordance avec les dispositions du règlement de police et leur coordination. Après une étude approfondie de la matière avec toutes les autorités intéressées, elle approuva, avec effet à la date de leur publication, les avis de caractère temporaire, estimant que les circonstances extraordinaires avaient rendu nécessaire et justifiaient leur publication, même s'ils avaient eu pour effet de mettre hors d'application des dispositions expresses du règlement de police. Pour l'avenir il fut précisé que les avis que les autorités compétentes seraient encore amenées à prendre dans les mêmes conditions mentionneraient qu'ils sont édictés à titre temporaire en vue de la sécurité et du bon ordre de la navigation en vertu de l'article 101 du règlement de police; de plus, les dispositions de ce règlement auxquelles il serait provisoirement dérogé seraient enumérées. Enfin, il fut recommandé aux administrations intéressées de procéder tous les six mois à une revision de avis édictés, en vue d'abroger formellement ceux qui n'ont plus de raison d'être, en codifiant en un nouvel avis les prescriptions maintenues en vigueur.

La Commission Centrale recommanda aux administrations riveraines de revenir aussitôt que possible à la signalisation complète des épaves, conformément à l'article 95 du règlement de police; cependant, dans les cas où la chose ne serait provisoirement pas possible en ce qui concerne les épaves de bâtiments coulés du fait des hostilités, elle recommanda de les signaler de jour en les balisant avec des tonnes ou bouées rouges, noires et noires-et-rouges, selon le système normal de balisage du chenal.

La Commission Centrale s'est préoccupée également de la situation créée par les infractions répétées aux prescriptions de police de la navigation, notamment aux abords des ponts. Elle a chargé le Secrétariat de procéder à une enquête auprès des autorités contrôlant et assurant la police de la navigation et de faire un rapport au Comité du règlement de police.

Règlement de visite des bâtiments rhénans

Le Comité chargé de la revision de l'ancien règlement de visite, approuvé le 30 mai 1904, et des amendements ultérieurs, termina ses travaux en novembre. Un texte français complet et définitif du nouveau règlement fut adopté par la Commission Centrale en novembre et la date du 1er avril 1948 fut fixée pour la mise en vigueur simultanée dans tous les pays riverains et en Belgique. Afin d'assurer l'égalité de traitement des bâtiments par les diverses commissions de visite, il fut entendu que: dans l'application de l'article 8, chiffre 2 (fixation de la durée de validité des certificats de bâtiments anciens présentés pour la première fois à une visite), et de l'article 11, chiffre 3 (prolongation de la validité d'un certificat après visite complémentaire), les commissions de visite accorderont normalement la prolongation d'un certificat pour la plus longue durée de validité prévue pour chaque catégorie de bâtiments, dans l'application de l'article 15 (dispense éventuelle de la visite des bâtiments munis d'une attestation de classification ou autre), les commissions de visite s'abstiendront normalement de procéder à la visite des bâtiments pourvus d'une attestation valable émanant d'une société de classification agréée par tous les Gouvernements, qui ont institué des commissions de visite, les administrations se communiqueront réciproquement les barèmes des émoluments des commissions de visite, avant leur mise en vigueur par l'intermédiaire du Secrétariat.

En vue de l'application de l'article 15, il fut également entendu que la Commission Centrale recevrait communication des agréments donnés aux sociétés de classification par les Gouvernements qui auront institué des commissions de visite, ce qui lui permettra d'en publier la liste. Cette liste comprend actuellement la «British Corporation Register of Shipping and Aircraft» à Glasgow, le Bureau Véritas à Paris, le «Germanischer Lloyd» à Berlin.

Les Etats intéressés furent priés de mettre en même temps en vigueur comme règlement commun sur le Rhin, à la date du 1er avril 1948:

a) le règlement pour le transport, sur les voies d'eau de navigation intérieure, des combustibles liquides, annexé à la Convention de la Haye du 1er février 1939 ayant la règlementation de ce transport pour objet;

b) les amendements, découlant de la mise en vigueur du susdit règlement, qu'il fut convenu, en décembre 1939, d'apporter au règlement de 1903 relatif au transport sur le Rhin des matières inflammables n'appartenant pas à la catégorie des explosifs;

c) l'abrogation, également convenue en décembre 1939, du règlement de 1905 relatif au transport sur le Rhin en bateaux-citernes du pétrole et de ses produits de distillation.

Vitesse des vedettes militaires

La Commission Centrale ayant pris connaissance d'incidents survenus du fait du passage à vive allure de vedettes militaires, demanda aux autorités compétentes d'intervenir dans les cas où les exigences de la sécurité de la navigation ne sont pas respectées.

Restitution des bâtiments

La Commission Centrale s'intéressa à plusieurs reprises au problème de la restitution des bateaux rhénans et insista pour qu'intervienne rapidement une solution qui soit conforme à la liberté de la navigation sur le Rhin.

Comité temporaire du trafic rhénan

Ainsi qu'il en avait été convenu entre les trois puissances d'occupation d'une part et les Pays-Bas, la Belgique et la Suisse d'autre part, le nouveau Comité, remplaçant le «Rhine Interim Working Comittee», entra en fonction et fixa son statut, conformément aux termes de l'accord. Au cours de l'année, le Secrétariat tint régulièrement la Commission Centrale au courant de l'activité du nouveau Comité temporaire.

Liste d'équipage

Le Comité temporaire ayant discuté la question d'un modèle de rôle d'équipage applicable aux trois zones d'occupation, la Commission Centrale souligna la nécessité de mettre fin le plus tôt possible à l'emploi de ce document. Elle invita les autorités compétentes de sécurité, qui l'avaient exigé, à reconsidérer le problème.

Paiement des fournitures et prestations de services en Allemagne

La Commission Centrale a discuté à plusieurs reprises le moyen de remédier aux difficultés résultant pour la navigation internationale du fait de l'inexistence pour elle de moyens de paiement en Allemagne. Elle a rendu les autorités compétentes des zones d'occupation attentives au fait qu'en fixant des taux de conversion du RM. pour certaines prestations, il convenait d'éviter qu'il en résulte une inégalité de traitement pour certains pavillons.

Plainte concernant le prix du charbon de soute en Allemagne

Saisie d'une plainte de quelques compagnies de navigation relative au prix du charbon de soute, la Commission Centrale leur a répondu en leur communiquant la résolution rapportée ci-dessus, qui fut adoptée par toutes les délégations et qui fixe un des principes applicables en matière de prestations à la navigation internationale.

Coordination des forces de remorquage

La Commission Centrale ayant eu écho de la situation difficile qui existait en matière de remorquage sur le Rhin, se fit tenir au courant de la situation par son Secrétariat. Elle prit connaissance du projet de coordination des forces de remorquage discuté par le Comité temporaire du trafic et devant permettre, grâce à l'installation d'un «clearing house» (chambre de compensation) des transactions d'échange de services et fournitures.

Registre des bateaux du Rhin

Le Comité spécial chargé de l'étude de la question de la tenue et de la publication d'un registre des bateaux du Rhin se mit en relation avec les intéressés privés néerlandais qui avaient pris l'initiative d'étudier la création d'un organisme aux fins notamment de classification et d'établissement d'un registre. Les statuts ayant été définis, il fut institué une association de droit privé néerlandais d'intérêt international, dans laquelle se trouvera au sein de chaque groupe national un membre de la délégation de ce pays à la Commission Centrale. Cette association assurera la tenue et la publication d'un registre des bateaux de navigation intérieure dans la ville du siège de la Commission Centrale et sous son patronage. Son nom sera: «Association du Registre International des bateaux du Rhin».

Questions techniques

a) *Travaux.* Sur la proposition de son Comité technique permanent, il fut constaté que les projets suivants ne soulevaient aucune objection du point de vue de la navigation et du flottage.

Ponts

1° Construction d'un pont de bateaux provisoire à Maxau (n° 21).
2° Construction d'un pont de chemin de fer permanent à Roppenheim.
3° Construction d'un pont-route permanent à Mannheim avec abandon du projet visé au protocole 6 d'octobre 1946.
4° Construction d'un pont de chemin de fer semi-permanent à Cologne, pont Hohenzollern n° 57 (km 688,5).
5° Construction d'un pont de chemin de fer permanent à Rheinhausen n° 66 (km 774,4).
6° Construction d'un pont-route semi-permanent à Neuwied-Weissenturm n° 49 (km 607,7).
7° Construction d'un pont de chemin de fer permanent à Mayence n° 38 (km 496,4).

Autres travaux

8° Pose d'un câble téléphonique à Bonn (km 634,3).
9° Pose d'un câble téléphonique à Rheinhausen (km 774,6).
10° Pose d'un câble à haute tension à Düsseldorf (km 745,16).
11° Etablissement d'une conduite à gaz à Neuwied dans le fond du fleuve.
12° Pose de deux câbles à haute tension et d'un câble téléphonique à travers le Rhin à Mehlen-Koenigswinter (km 645,5).
13° Pose de câbles téléphoniques dans le fond du Rhin près de Düsseldorf-Reisholz (km 723,9).
14° Etablissement d'un bac à traille à Chalampé (km 199,1).
15° Construction de digues à l'avant-port sud de Strasbourg.

b) *Hauteurs des ponts permanents.* La Commission Centrale a recommandé en principe que toute reconstruction de ponts, dont le tirant d'air était égal ou supérieur à 9,10 m au-dessus du niveau des plus hautes eaux navigables fixé en 1939, soit faite au même niveau que celui de l'ancien pont.

c) *Etiages équivalents.* La Commission Centrale a constaté que les étiages équivalents établis en 1932 n'étaient plus corrects; de telles constantes étant néanmoins nécessaires pour les travaux, mais ne pouvant pas être établies pour le moment, il fut recommandé aux Gouvernements intéressés d'adopter comme base de travail provisoire et temporaire pour l'entretien et l'amélioration de la profondeur du fleuve des chiffres approximatifs qui furent fixés comme étiages équivalents provisoires dits «du 31 décembre 1946». En même temps, la Commission Centrale recommandait aux mêmes Gouvernements de prendre les dispositions nécessaires pour déterminer le plus tôt possible les nouveaux étiages équivalents selon les méthodes traditionnelles.

d) *Dragages.* Sur l'initiative de son Comité technique permanent, la Commission Centrale a également constaté la nécessité de dragages importants en zone britannique pour reconstituer la profondeur requise du fleuve.

e) *Services hydrologiques.* A la suite de la réunion prévoyant la coopération des services hydrologiques des différents Etats riverains, la Commission Centrale invita les délégations à faire en sorte que les administrations compétentes donnent les instructions voulues pour que cette coopération soit poursuivie.

Questions d'organisation judiciaire

La Commission Centrale a estimé utile, dans le cadre des accords sur la base desquels elle a repris son activité en 1945, de revoir les règles pratiques qu'elle entend suivre dans l'exercice des fonctions de juridiction d'appel qui lui sont dévolues par l'article 45, lettre c), de la Convention de Mannheim. Il fut décidé d'en faire l'objet d'un règlement intérieur.

La Commission Centrale prit acte des ordonnances publiées dans les zones d'occupation en Allemagne en vu du rétablissement des tribunaux de navigation du Rhin.

Communiqué du Secrétariat de la Commission Centrale pour la navigation du Rhin

La Commission Centrale pour la navigation du Rhin s'est réunie à Strasbourg du 6 au 8 avril 1948. Parmi les questions de nature à intéresser les usagers de la navigation il est relevé ce qui suit:

Le compte rendu de l'activité de la Commission Centrale au cours de 1947 a été adopté et sera publié prochainement dans les organes de publication.

Les administrations riveraines, comme au début de chaque année, communiqueront à la Commission Centrale l'état des travaux qui furent exécutés sur le Rhin et dans les ports au cours de 1947, ainsi que des certificats de bateaux et dérogations au minimum d'équipage qui furent accordées ou exigées et des patentes de bateliers. Les rapports des inspecteurs de la navigation des secteurs suisse, français et néerlandais furent adressés à la Commission Centrale qui en prit acte.

L'association internationale du Registre des bateaux, qui s'est constituée à Rotterdam, sous le patronage de la Commission Centrale, a pris, au cours de diverses réunions de ses organes techniques, de sa direction et de son conseil, diverses mesures qui vont lui permettre d'entrer en activité. Le service, qui est chargé de tenir et de publier le Registre des bateaux au siège de la Commission Centrale à Strasbourg, va être constitué très prochainement.

Le problème des titres de circulation nécessaires aux déplacements en Allemagne, dont la Commission Centrale se préoccupe depuis longtemps, a été examiné à nouveau; les visa seront maintenant donnés pour une durée de validité égale à celle du laissez-passer vert qui aura uniformément une durée de validité de deux ans, la gratuité n'a cependant pas encore pu être obtenue des autorités des zones. La Commission Centrale est donc à nouveau intervenue auprès du «Combined Travel Board» à Berlin pour qu'il reconsidère ce point, ainsi que les modalités qui ne paraissent pas encore entièrement satisfaisantes, auxquelles sont soumis les voyages par terre des bateliers entre le Rhin et leurs ports d'attache, et les voyages des agents, experts de techniciens des entreprises de navigation.

Les possibilités de ravitaillement en Allemagne des bateliers des autres pays riverains et de Belgique ont été améliorées par l'ouverture de magasins belges, comme c'est déjà le cas des magasins néerlandais, grâce à la collaboration des autorités des zones.

Des questions réglementaires ont également eu l'attention de la Commission Centrale; le nouveau règlement de visite des bateaux du Rhin a été mis en vigueur, avec effet au 1er avril de cette année en Suisse et en France, de même que le Règlement relatif au transport des combustibles liquides, lequel avait déjà force de loi en France depuis 1939. Dans les autres territoires riverains et en Belgique cette réglementation sera introduite vers le début de l'été.

La mise en vigueur du Règlement relatif au transport des combustibles liquides a entrainé l'abrogation du règlement relatif au transport sur le Rhin en bateaux-citernes de pétrole et de ses produits de distillation; ainsi que de certaines dispositions du Règlement relatif au transport sur le Rhin des matières inflammables n'appartenant pas à la catégorie des explosifs; un comité a été chargé d'étudier si les dispositions de ce dernier règlement, datant de 1903, qui ne sont pas caduques du fait de l'introduction du Règlement relatif aux combustibles liquides, doivent être modifiées.

Les autorités des zones allemandes furent invitées, à faire le nécessaire pour que l'annuaire hydrologique allemand pour 1946 soit édité rapidement.

Enfin, la Commission Centrale siégeant comme Cour d'Appel, a rendu quatre jugements dans des affaires civiles de navigation dont elle avait été saisie en dernière instance.

En ce qui concerne les prescriptions de la police de la navigation, la Commission Centrale a approuvé le maintien en vigueur, vu le manque actuel de remorqueurs, de prescriptions prises en Allemagne pendant la guerre en ce qui concerne la composition des convois entre Bingen et St-Goar (art. 106 R.P.N.R.) et la rectification de l'art. 141, chiffre 2, du Règlement de police qui contenait une disposition ne concordant pas avec la configuration des lieux en ce qui concerne le poste d'avertisseur n° 4 du Betteck dans le «Gebirg».

Les autorités des zones furent priées d'examiner l'adoption d'un pavillon uniforme des vedettes de police, le pavillon, prévu pour l'Allemagne, à l'annexe à l'art. 104 R.P.N.R. n'étant plus en usage.

Le bac que l'administration française va établir à Huningue pour remplacer le pont de bateaux de Huningue, a été classé comme grand bac au sens de l'art. 63 R.P.N.R., vu l'importance du trafic routier auquel il doit satisfaire et la gène minime que son fonctionnement causera à la navigation; il doit donc être ajouté à la liste de l'annexe de cet article.

Toutes ces modifications du Règlement de police feront l'objet d'avis à la batellerie, pris à titre temporaire, en vertu de l'art. 101 R.P.N.R.

En relation avec les problèmes que pose la répression des contraventions en Allemagne, qui sont encore à l'étude, l'examen de certaines questions relatives à la formation professionnelle des bateliers va être entrepris.

En ce qui concerne les questions techniques, relevons que le Comité technique a examiné les projets que la France et la Suisse lui ont présentés, conformément à leur accord relatif à l'aménagement du Rhin supérieur, conclu à Berne le 19 décembre 1947 et dont le texte est reproduit par ailleurs dans le présent numéro. Ces projets prévoient d'une part l'intensification des travaux de régularisation entre Strasbourg et Bâle, et d'autre part, la prolongation du canal d'Alsace par les biefs d'Ottmarsheim et de Fessenheim.

En outre, la Commission Centrale a pris de nombreuses résolutions à la suite des travaux préalable du Comité technique; il s'agit notamment de projets de construction de ponts permanents à Cologne-Sud, Bonn et Urmitz-Engers, de pose de câbles à Coblence, Andernach et Linz, de la construction d'un port à Freistett, l'établissement d'une seconde passe navigable au pont Patton à Cologne a été décidé. Les autorités des zones ont décidés de ne pas rétablir de pont flottant tel que le pont Freeman, qui s'est écroulé il y a quelques mois.

La Commission Centrale a également demandé aux autorités responsables de hâter les travaux de construction des ponts permanents à Mayence, afin que les ponts provisoires actuels, qui gènent la navigation, puissent être supprimés le plus rapidement possible.

Des recommandations ont été adoptées en vue des ponts et bacs à établir à l'avenir.

Le panneau vert barré d'une raie blanche horizontale, qui a été adopté en 1945 pour signaler le passage libre, se distinguant mal dans certains cas du panneau rouge de passage interdit, sera remplacé par un panneau vert portant une raie blanche verticale.