

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **75/76 (1920)**

Heft 25

PDF erstellt am: **07.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-36570>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die hier vorgeführten Beispiele lassen eine rege Tätigkeit der Ofenkonstruktoren erkennen. Es ist jedoch hervorzuheben, dass diese Tätigkeit durch entsprechende Behandlung der Ofenanlagen im Betriebe unterstützt werden muss, wozu in erster Linie

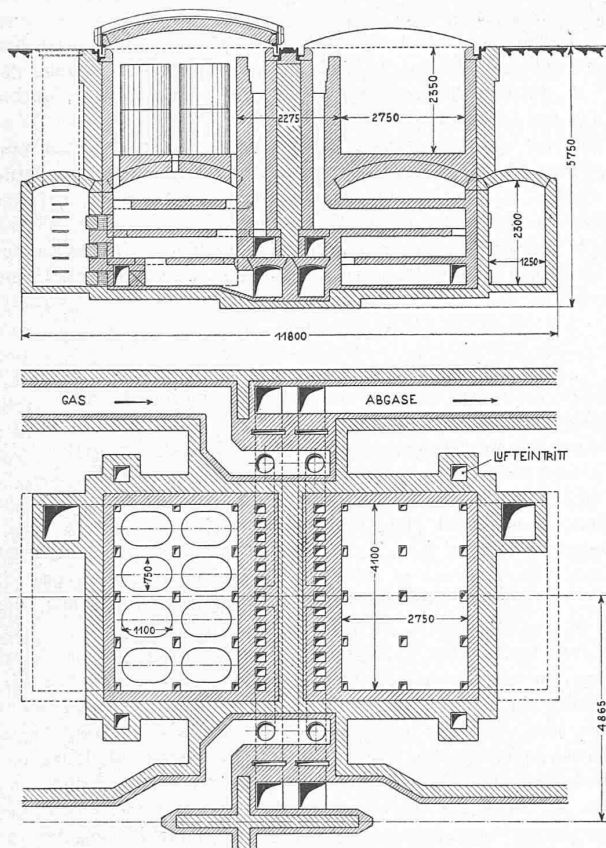


Abb. 7. Doppel-Temperofen mit Gasfeuerung und Rekuperatur. — 1:150.

eine systematische, wärmetechnische Betriebskontrolle gehört, deren Durchführung mit Hilfe moderner Kontrollapparate keine Schwierigkeiten bietet. Die häufig anzutreffende Meinung, ein höherer Nutzeffekt sei nur auf Kosten der Betriebsicherheit zu erreichen, ist nicht begründet. In fast allen Fällen lässt sich mit verhältnismässig geringen Mitteln eine Verringerung der Brennstoffkosten durch Modernisierung der feuerungstechnischen Einrichtungen bei nebenhergehender Verbesserung der Arbeitsmethoden erreichen.

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt.

Die gemäss Art. 355 des Friedensvertrages von Versailles an die Stelle der bisherigen Zentralkommission für die Rheinschifffahrt tretende neue, erweiterte Kommission, kam zum ersten Mal am 21. Juni in Strassburg zusammen, wo ihr als Sitz der nunmehr den Namen „Palais du Rhin“ tragende ehemalige Kaiserpalast als ständiger Sitz zur Verfügung gestellt worden ist. Die Kommission, die wohl innert kurzer Zeit ihre zweite Sitzung abhalten dürfte, setzt sich, abgesehen von den unseres Wissens noch nicht ernannten holländischen Delegierten, wie folgt zusammen:

Präsident: *Claveille*, Senator, ehemaliger Minister der öffentlichen Arbeiten in Frankreich.

Frankreich: *Chargeraud*, Vizepräsident des Obersten Rates der öffentlichen Arbeiten; *Sylvain Dreyfus*, Generalinspektor des Wege- und Brückenbaues und Direktor im Ministerium der öffentlichen Arbeiten; *Frommageot*, vom Ministerium des Auswärtigen, und *Berninger*, Direktor der Abteilung für Handel und Industrie in Elsass Lothringen; Sekretär ist *Garnier-Cergnet*.

Deutschland: Dr. *Seeliger*, Generalbevollmächtigter; Staatssekretär *Peters*; Oberbaurat *Kupferschmid*; Prof. Dr. *Koch*, Ingenieur. Als Experten sind beigegeben: Geh. Regierungsrat Dr. *Krohne* und Ministerialrat *Wand*. Sekretär ist *von Pochhammer*.

England: *Baldwin*; General *Mance*. Sekretär ist *Hamilton*.

Italien: *Sinigaglia*, Direktor der Staatseisenbahnen, und Korvettenkapitän *Guido Po*.

Belgien: *Royers*, ehemaliger leitender Ingenieur der Stadt Antwerpen; *Hostie*, Direktor im Ministerium des Aeusseren. Als technischer Berater ist beigegeben *Hennebicq*, Präsident der belgischen Ligue Maritime, und als juristischer Berater Prof. *De Visser* von der Universität Gent.

Schweiz: Regierungsrat Dr. *Rud. Miescher* in Basel und Advokat Dr. *James Vallotton* in Lausanne. Als Experten sind beigegeben Direktor *Werner Stauffacher*, Präsident des Vereins für die Schifffahrt auf dem Oberrhein; Dr. *C. Mutzner*, Direktor des eidgen. Amtes für Wasserwirtschaft, und *Matter*, Stellvertreter des Oberbetriebschefs der Schweizer Bundesbahnen.

Wir werden nicht verfehlen, unsere Leser nach Möglichkeit über die sie interessierenden Arbeiten der Kommission auf dem Laufenden zu halten. Vorderhand halten wir es mit Rücksicht auf die von gewisser Seite erfolgende, oft tendenziöse Berichterstattung für angezeigt, im Folgenden zu ihrer Orientierung die zur Zeit massgebenden gesetzlichen Grundlagen zur Regulierung der Rheinschifffahrt zu geben, wie sie im Friedensvertrag von Versailles niedergelegt sind, und zwar in der amtlichen deutschen Uebersetzung. (Wir lassen dabei die Art. 356, 357 und 361 weg, von denen der erste organisatorische Fragen betrifft, während der zweite sich auf die von Deutschland geforderten Abtretungen und der letzte sich auf den Rhein-Maas-Schiffahrtsweg von Ruhrort nach Belgien bezieht).

Bestimmungen über Rhein und Mosel.

Artikel 354.

Vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages an regelt sich die Rheinschifffahrt weiterhin nach dem Mannheimer Abkommen vom 17. Oktober 1868 nebst Schlussprotokoll mit folgenden Massgaben:

Bei etwaigen Widersprüchen zwischen einzelnen Vorschriften des genannten Abkommens und den Vorschriften des oben in Art. 338 erwähnten allgemeinen Uebereinkommens¹⁾, das auch auf den Rhein Anwendung findet, gehen die Vorschriften des allgemeinen Uebereinkommens vor.

Längstens binnen sechs Monaten nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages tritt die im Artikel 355 erwähnte Zentralkommission zum Zwecke einer Neufassung des Mannheimer Abkommens zusammen. Dieser Entwurf wird nach Massgabe der Vorschriften des allgemeinen Uebereinkommens aufgestellt, wenn dieses zu dem gedachten Zeitpunkt bereits abgeschlossen ist, und den in der Zentralkommission vertretenen Mächten vorgelegt.

Deutschland erklärt schon jetzt seine Zustimmung zu dem in der obigen Weise aufgestellten Entwurf.

Ausserdem werden die in den folgenden Artikeln behandelten Abänderungen sofort in das Mannheimer Abkommen aufgenommen.

Die alliierten und assoziierten Mächte behalten sich das Recht vor, sich darüber mit den Niederlanden zu verständigen. Deutschland verpflichtet sich schon jetzt, seine Zustimmung zu jeder derartigen Vereinbarung zu geben, sobald es darum ersucht wird.

Artikel 355.

Der durch das Mannheimer Abkommen vorgesehene Zentralkommission besteht künftig aus 19 Mitgliedern, nämlich aus:

2 Vertretern der Niederlande, 2 Vertretern der Schweiz, 4 Vertretern der deutschen Rheinuferstaaten, 4 Vertretern Frankreichs, das ausserdem den Vorsitzenden des Ausschusses ernannt, 2 Vertretern Grossbritanniens, 2 Vertretern Italiens, 2 Vertretern Belgiens.

Die Zentralkommission nimmt ihren Sitz in Strassburg.

Jede Abordnung hat so viel Stimmen, als ihr Vertreter zustehen, gleichviel, wieviel Mitglieder anwesend sind.

Können einige dieser Vertreter bei Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages nicht ernannt werden, so sind die Entschliessungen dieser Kommission trotzdem gültig.

Artikel 358.

Unbeschadet seiner Verpflichtung, den Bestimmungen des Mannheimer oder des an seine Stelle tretenden Abkommens, sowie

¹⁾ Jener Art. 338, der die Bestimmungen über Elbe, Oder, Memel und Donau betrifft, sagt, dass an Stelle der im Friedensvertrag für diese Flüsse festgesetzten Ordnung „als Ersatz eine andere treten soll, die in einem von den alliierten und assoziierten Mächten entworfenen und vom Völkerverbund genehmigten allgemeinen Uebereinkommen über die schiffbaren Wasserstrassen, deren internationalen Charakter das Uebereinkommen anerkennt, niedergelegt wird.“

den Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages nachzukommen, hat Frankreich auf dem ganzen Laufe des Rheins zwischen den äussersten Punkten der französischen Grenzen:

a) das Recht, zur Speisung der bereits gebauten oder noch zu bauenden Schiffahrts- und Bewässerungskanäle oder für jeden andern Zweck Wasser aus dem Rhein zu entnehmen und auf dem deutschen Ufer alle für die Ausübung dieses Rechtes erforderlichen Arbeiten auszuführen.

b) das ausschliessliche Recht auf die durch die Nutzbarmachung des Stromes erzeugte Kraft mit dem Vorbehalt, dass die Hälfte des Wertes der tatsächlich gewonnenen Kraft an Deutschland vergütet werden muss. Diese Vergütung wird in Geld oder in Kraft geleistet; der unter Berücksichtigung der Kosten der für die Krafterzeugung notwendigen Arbeiten berechnete Betrag wird, falls darüber kein Einverständnis erzielt wird, durch Schiedsspruch bestimmt. Zu diesem Zwecke ist Frankreich allein zur Ausführung aller Nutzbarmachungs-, Stau- und sonstigen Arbeiten, die es zur Krafterzeugung für erforderlich hält, in diesem Teile des Stromes berechtigt.

Das Recht, aus dem Rhein Wasser zu entnehmen, wird auch Belgien für die Speisung des Rhein-Maas-Kanals zuerkannt.

Die Ausübung der in den Paragraphen a und b dieses Artikels erwähnten Rechte darf weder im Rheinbett noch in den etwa an seine Stelle tretenden Ableitungen die Schiffbarkeit beeinträchtigen oder die Schifffahrt erschweren; auch darf sie keine Erhöhung der bis dahin nach Massgabe des geltenden Abkommens erhobenen Abgaben nach sich ziehen. Alle Bauentwürfe sind der Zentralkommission zur Feststellung, ob diese Bedingungen erfüllt sind, mitzuteilen.

Zur Gewährleistung der gehörigen und getreulichen Durchführung der in den Paragraphen a und b enthaltenen Vorschriften übernimmt Deutschland folgende Verpflichtungen:

1. Es wird den Bau keines Seitenkanals und keiner Ableitung auf dem rechten Stromufer gegenüber der französischen Grenze unternommen oder zulassen.

2. Es gesteht Frankreich das Anlege- und Wegerecht in allen rechtsrheinischen Geländestreifen zu, die für die Vorarbeiten, die Einrichtung und den Betrieb der Wehre, die Frankreich mit Zustimmung der Zentralkommission später sich zu bauen entschliesst, erforderlich sind. Gemäss dieser Zustimmung ist Frankreich zur Bestimmung und Abgrenzung der erforderlichen Geländeplätze befugt und darf die Gelände nach Ablauf von zwei Monaten nach einfacher Benachrichtigung in Besitz nehmen, mit der Massgabe, dass es an Deutschland Entschädigungen bezahlt, deren Gesamtbetrag durch die Zentralkommission festgesetzt wird. Deutschland liegt es ob, die Eigentümer der mit diesen Dienstbarkeiten belasteten oder durch die Arbeiten endgültig in Anspruch genommenen Grundstücke zu entschädigen.

Auf Antrag der Schweiz werden ihr, wenn die Zentralkommission ihre Genehmigung gibt, dieselben Rechte für den Teil des Stromes eingeräumt, der ihre Grenze mit den anderen Uferstaaten bildet.

3. Es übermittle der französischen Regierung innerhalb des ersten Monats nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages alle Pläne, Vorarbeiten, Konzessionsentwürfe und Lastenhefte, die den Ausbau des Rheins für irgendeinen Zweck betreffen und von der Regierung Elsass-Lothringens oder des Grossherzogtums Baden aufgestellt oder übernommen sind.

Artikel 359.

In den Abschnitten des Rheins, welche die Grenze zwischen Deutschland und Frankreich bilden, darf unbeschadet der vorhergehenden Bestimmungen in dem Strombett oder auf einem der beiden Ufer keine Arbeit ohne vorherige Zustimmung der Zentralkommission oder ihrer Abgeordneten ausgeführt werden.

Artikel 360.

Frankreich behält sich die Befugnis vor, in die Rechte und Pflichten einzutreten, die sich aus den Abmachungen zwischen der Regierung von Elsass-Lothringen und dem Grossherzogtum Baden bezüglich der am Rhein auszuführenden Arbeiten ergeben; es kann auch diese Abmachungen, binnen fünf Jahren nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages, kündigen.

Desgleichen hat Frankreich die Befugnis, die Arbeiten ausführen zu lassen, die von der Zentralkommission für die Aufrecht-

erhaltung oder Verbesserung der Schiffbarkeit des Rheins oberhalb Mannheim für notwendig erklärt werden.

Artikel 362.

Deutschland verpflichtet sich schon jetzt, keinen Widerspruch gegen irgendwelche Vorschläge der Zentralkommission zu erheben, die die Ausdehnung ihrer Zuständigkeit bezwecken:

1. auf die Mosel von der französischen-luxemburgischen Grenze ab bis zum Rhein, vorbehaltlich der Zustimmung Luxemburgs;

2. auf den Rhein oberhalb Basel bis zum Bodensee, vorbehaltlich der Zustimmung der Schweiz;

3. auf die Seitenkanäle und Fahrtrinnen, die etwa zur Verdoppelung oder Verbesserung der von Natur schiffbaren Abschnitte des Rheins oder der Mosel oder zur Verbindung zweier von Natur schiffbaren Abschnitte dieser Wasserläufe gebaut werden, ebenso auf alle andern Teile des rheinischen Flussgebietes, die etwa unter das im Artikel 338¹⁾ vorgesehene allgemeine Uebereinkommen fallen.

Miscellanea.

„Standesfragen“. Unter diesem Titel befasst sich in der „Schweiz. Zeitschrift für Vermessungswesen und Kulturtechnik“ vom 15. November ein uns persönlich nicht bekannter Herr A. Fricker, Assistent am Vermessungsamt der Stadt Zürich, vier Seiten lang mit unsern paar Sätzen zur Neuwahl des Stadtgeometers von Zürich. Wir hätten auf diese ziemlich widerspruchsvolle Betrachtung nicht reagiert, wenn nicht Herr Fricker mit Bezug auf unsere Aeusserungen der irrigen Meinung wäre, wir hätten es „nicht so ernst gemeint“, ferner, wenn er nicht eine direkte Frage an uns gestellt hätte. Tatsächlich sind die berührten Fragen wichtig genug, um jedes Missverständnis zu vermeiden.

Wir hatten (am 7. August d. J.) den Wunsch geäußert, es möchte für die verantwortungsvolle Stelle des Zürcher Stadtgeometers ein akademisch gebildeter Vermessungsingenieur gewählt werden, und schlossen mit dem Satz: „In der Verwirklichung dieses Wunsches müssen Alle, die seinerzeit die Hochschulbildung der Geometer mit dem Hinweis auf die gesteigerten Anforderungen des Faches als notwendig bezeichnet haben, *logischerweise* eine Probe aufs Exempel und geradezu die Krönung ihrer Bildungsbestrebungen“) sehen.“ — Das ist unser voller Ernst, das ist auch so deutlich, dass wir annehmen durften, bei Allen, die es angeht, gern oder ungern, aber auf alle Fälle richtig verstanden worden zu sein. Wo sonst, wenn nicht als Leiter der Katastervermessung der grössten Schweizerstadt, mit den höchsten Bodenwerten, soll denn noch ein Akademiker nötig sein? Wenn Herrn Frickers „Geometerverstand“, um seine eigenen Worte zu brauchen, „diese Logik nicht ganz erfassen kann“, so ist das zwar für ihn bedauerlich, ändert aber natürlich nichts an den vorliegenden Tatsachen.

Nach der (grundsätzlich in unserm Sinne erfolgten) Wahl haben wir am 25. September (Seite 149) unsere Befriedigung darüber geäußert und u. a. gesagt, dass wir uns freuen, „dass die im Geometerverein massgebenden Persönlichkeiten, den Zwang obiger Logik erkennend, eine unsachliche Opposition gewisser Geometerkreise gegenüber den Akademikern ihrerseits *nicht* unterstützt haben.“ — Auch dies versteht Herr Fricker offenbar nicht, sonst hätte er nicht die Geometervereins-Vorstände ganz überflüssigerweise in bezügl. Anfrage gesetzt. Er möge doch nicht in die Ferne schweifen und dafür lieber bei seinen Kollegen im Vermessungsamt Umfrage halten, damit er nicht „erst durch die Bauzeitung erfahren“ muss, dass etwas Ungehöriges im Gange war.

Vollends auf dem Holzweg ist Herr Fricker mit seiner Aufrollung der „Standesfragen“. Was er hierüber (auf Seite 268) sagt, ist direkt unverständlich und entbehrt jeder Begründung. Zum Beweis dafür diene die Tatsache, dass vom Vorstand des „Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins“ gegenwärtig drei Mitglieder, darunter der Präsident und zwei städtische Oberbeamte im Range des Stadtgeometers, aus dem Technikerstande hervorgegangen sind und *nicht* über abgeschlossene Hochschulbildung verfügen. Diese sind also weder aus „Ebenholz“ noch „Elephantenbein“, Herr Fricker, sondern „aus blossem Tannenholz geschnitzt“, immerhin aus gutem und gesundem, *das* ist allerdings für *uns* entscheidend.

Nach alledem wird nun auch Herr Fricker hoffentlich einsehen, *wer* „Gespenster gesehen“ hat, er oder die Redaktion der Bauzeitung.

Carl Jegher.

¹⁾ Siehe die Fussnote zu Art. 354 auf Seite 287. Red.

²⁾ Betr. Geometer-Ausbildung siehe G. E. P.-Protokoll, Seite 291.