

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

Band: 20 (1928)

Heft: 12

Rubrik: Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.11.2024

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

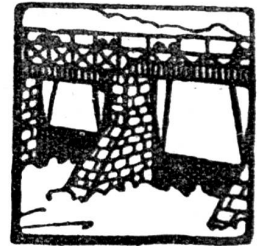
SCHWEIZERISCHE WASSERWIRTSCHAFT



Offizielles Organ des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes, sowie der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt Allgemeines Publikationsmittel des Nordostschweizerischen Verbandes für die Schifffahrt Rhein-Bodensee

ZEITSCHRIFT FÜR WASSERRECHT, WASSERBAUTECHNIK
WASSERKRAFTNUTZUNG, SCHIFFAHRT

Gegründet von Dr. O. WETTSTEIN unter Mitwirkung von a. Prof. HILGARD in ZÜRICH
und Ingenieur R. GELPKE in BASEL



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

Alleinige Inseraten-Aannahme durch:
SCHWEIZER-ANNONCEN A. G. - ZÜRICH
Bahnhofstrasse 100 — Telephon: Selnau 5506
und übrige Filialen.

Inserationspreis: Annoncen 16 Cts., Reklamen 35 Cts. per mm Zeile
Vorzugsseiten nach Spezialtarif

Administration und Druck in Zürich 1, Peterstrasse 10
Telephon: Selnau 46.34
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. 12

ZÜRICH, 25. Dezember 1928

XX. Jahrgang

Inhaltsverzeichnis

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission — Kraftwerk Klingnau — Elektrizitätswerk Wynau. Umbau der alten Maschinenanlage — Kraftwerk Wildegg-Brugg — Aus dem Bundesgericht. Die steuerrechtliche „Elektrizität“ einer Elektrizitätsanlage — Die Minimalgarantie in Stromlieferungsverträgen — Ausfuhr elektrischer Energie — Linth-Limmat-Verband — Wasserkraftausnutzung — Wasserbau und Flußkorrekturen — Schifffahrt und Kanalbauten — Elektrizitätswirtschaft — Aus den Geschäftsberichten schweizerischer Elektrizitätswerke — Geschäftliche Mitteilungen — Kohlen- und Oelpreise.

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

No. 32 vom 25. Dezember 1928

Bericht über die Novembertagung 1928.

Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt hat vom 6. bis zum 17. November 1928 in Straßburg getagt; den Vorsitz führte der außerordentliche Gesandte, Herr Jean Gout.

Sie hat einen großen Teil ihrer Tagung der Fortsetzung der Revision der Mannheimer Akte gewidmet.

Außer den Entscheidungen in Verwaltungs- und geschäftlichen Angelegenheiten und den in Rheinschiffahrtssachen als Berufungsinstanz gefällten zehn Urteilen, hat sie folgende Beschlüsse gefaßt:

Rheinstrombefahrung 1924.

Die Kommission nimmt die Erklärungen der französischen und deutschen Bevollmächtigten zur Kenntnis, nach welchen die französischen Behörden den deutschen Behörden vorbereitende technische Entwürfe für die Erhöhung der Straßburg-Kehler Brücken mitgeteilt haben und daß die endgültigen Entwürfe ihr so bald als möglich vorgelegt werden sollen.

Rheinstrombefahrung 1929.

Die Kommission nimmt das Programm für die Strombefahrung 1929 an.

Anmerkung des Sekretariats: Wie in der letzten Apriltagung vorgesehen, wird ein technischer Ausschuß in der ersten Hälfte des Monats Juli 1929 die Strecke Mannheim-Basel befahren, um sich vom Zustand des Stromes und über eventuelle Verbesserungen unterrichten zu können.

Ausbau des Rheins zwischen Straßburg und Basel.

Die Kommission nimmt die von den Herren Silvain Dreyfus und Herold abgegebenen Erklärungen zur Kenntnis.

Anmerkung des Sekretariats: Was die Regierung anbetrifft, ergibt sich aus der Erklärung des Herrn Bevollmächtigten der Schweiz, daß die zwischen Deutschland und der Schweiz eingeleiteten Besprechungen ihren Fortgang genommen und zu einem Ergebnis geführt haben, über das mit der französischen Regierung ein Meinungsaustausch im Gange ist.

Bezüglich des Kembser Werkes ergibt sich aus der Erklärung des Herrn Bevollmächtigten Frankreichs, daß die Vorarbeiten (Peilungen, Errichtung der Gebäude, Eisenbahnanschluß) beendet sind. Die Erdarbeiten sind in Angriff genommen, namentlich an der Einmündung des Kanals, beim Werk und an den Schleusen. Die Aufstellung leistungsfähiger elektrischer Maschinen für die Erdarbeiten geht der Vollendung entgegen.

Polizeiordnung: Länge der Schlepptrossen.

Die Delegation des Reichs und der Deutschen Uferstaaten, die der Kommission mitgeteilt hat, daß seitens der deutschen Behörden eine neue Untersuchung der Frage vorgenommen werden soll, wird gebeten, das Ergebnis sobald als möglich mitzuteilen.

Polizeiordnung: Schifffahrt bei Nacht.

Die Basler Rheinschiffahrts A.-G. hatte bei der Kommis-

sion angeregt, die Benutzung von elektrischen Scheinwerfern auf dem Rhein zuzulassen. Nach Prüfung der Frage hat die Kommission geantwortet, dass es ihr, wenigstens augenblicklich, nicht angebracht erscheint, die Bestimmung der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung, die den Gebrauch von Scheinwerfern untersagt, abzuändern.

Anweisung betreffend die Mindestbemanning.

1. Die Kommission nimmt folgenden Wortlaut für die Anweisung über die Mindestbemanning an, der den augenblicklich in Kraft befindlichen Wortlaut ersetzt.

I.

Diese Anweisung findet nur auf Schiffe Anwendung, die auf dem Rhein oberhalb der Duisburg-Hochfelder Brücke verkehren. Sie findet keine Anwendung auf Fahrzeuge von weniger als 15 Tonnen Tragfähigkeit, mit Ausnahme der Schlepper.

II.

In der in nachstehendem Artikel III festgesetzten Mindestbemanning, ist der mit dem Rheinschifferpatent versehene Schiffsführer nicht eingerechnet.

Als Matrose gilt ein Schiffsmann, der mindestens 17 Jahre alt ist und mindestens 2 Jahre zur See oder auf einem Fluß als Angehöriger der Deckmannschaft gefahren ist. Als Schiffsjunge gelten, sofern nicht zwei Matrosen sich an Bord des Schiffes befinden, nur diejenigen, die während eines Jahres an Bord eines Schiffes tätig gewesen sind.

Im Schiffsatteste dürfen nur die Bezeichnungen: Schiffsführer (conducteur, schipper), Matrose (matelot, matroos), Schiffsjunge (mousse, scheepsjongen), Maschinist (mécanicien, machinist), und Heizer (chauffeur, stoker), gebraucht werden.

III.

Die Mindestbemanning wird wie folgt festgesetzt:

A. — Schiffe ohne eigene Triebkraft.

Tragfähigkeit in Tonnen	Mindestbemanning	
	Schiffe, die mit mechanischen Hilfsmitteln zur Handhabung der schweren Anker und der Schleppstränge, sowie zum Anholen und Absetzen der Schiffe ausgerüstet sind	Schiffe, die nicht mit mechan. Hilfsmitteln zur Handhabung der schweren Anker und der Schleppstränge, sowie zum Anholen und Absetzen der Schiffe ausgerüstet sind
15 bis 500 einschliesslich . . .	1 Matrose	1 Matrose
über 500 " 750 " . . .	1 Matrose	1 Matrose und 1 Schiffsjunge
" 750 " 1000 " . . .	1 Matrose und 1 Schiffsjunge	2 Matrosen
" 1000 " 1500 " . . .	2 Matrosen	2 Matrosen und 1 Schiffsjunge
" 1500 " 2500 " . . .	2 Matrosen und 1 Schiffsjunge	3 Matrosen
" 2500 " 3000 " . . .	3 Matrosen	3 Matrosen und 1 Schiffsjunge
" 3000	3 Matrosen und 1 Schiffsjunge	4 Matrosen

Schiffe, die nicht mit mechanischen Hilfsmitteln zur Handhabung der schweren Anker und der Schleppstränge sowie zum Anholen und Absetzen der Schiffe ausgerüstet und nach Angabe ihres Attestes nur für Lokalfahrten auf

kurzen, festgelegten Abschnitten des Rheins bestimmt sind, werden hinsichtlich der Mindestbemanning den Schiffen gleichgestellt, die mit solchen Hilfsmitteln versehen sind.

B. — Dampfschiffe.

Gesamtheizfläche	Mindestbemanning			
	Schlepper		Güterdampfer, Personendampfer	
60 qm oder weniger	1 Matrose 1 Maschinist		1 Matrose 1 Schiffsjunge 1 Maschinist	
von über 60 bis 120 qm einschliesslich	1 Matrose 1 Maschinist 1 Heizer		1 Matrose 1 Schiffsjunge 1 Maschinist 1 Heizer	
von über 120 bis 200 qm einschliesslich	<i>Schlepper, die mit mechanischen Hilfsmitteln zur Handhabung der Anker und der Schleppstränge ausgerüstet sind, sowie Güterdampfer</i> 2 Matrosen 1 Maschinist 2 Heizer		<i>Schlepper, die nicht mit mechan. Hilfsmitteln zur Handhabung der Anker und der Schleppstränge ausgerüstet sind, sowie Personendampfer</i> 2 Matrosen 1 Schiffsjunge 1 Maschinist 2 Heizer	
von über 200 bis 260 qm einschliesslich	<i>mit Schrauben</i> 2 Matrosen 1 Schiffsjunge 2 Maschinisten 2 Heizer	<i>mit Rädern</i> 4 Matrosen 2 Maschinisten 2 Heizer	<i>mit Schrauben</i> 3 Matrosen 2 Maschinisten 2 Heizer	<i>mit Rädern</i> 4 Matrosen 1 Schiffsjunge 2 Maschinisten 2 Heizer
von über 260 bis 320 qm einschliesslich	3 Matrosen 2 Maschinisten 2 Heizer	5 Matrosen 2 Maschinisten 4 Heizer	3 Matrosen 1 Schiffsjunge 2 Maschinisten 2 Heizer	5 Matrosen 1 Schiffsjunge 2 Maschinisten 4 Heizer
über 320 qm	4 Matrosen 2 Maschinisten 4 Heizer	5 Matrosen 2 Maschinisten 5 Heizer	4 Matrosen 1 Schiffsjunge 2 Maschinisten 4 Heizer	5 Matrosen 1 Schiffsjunge 2 Maschinisten 5 Heizer

IV.

Die Zusammensetzung der Mindestbemanning, wie sie in vorstehendem Artikel III festgesetzt ist, kann in folgenden Fällen abgeändert werden.

A. — Schiffe ohne eigene Triebkraft.

Eine Verstärkung der Bemanning der Schiffe ohne eigene Triebkraft kann verlangt werden:

a) wenn sie von schwerfälliger Form oder mit einer schwer zu handhabenden und unzweckmäßigen Ausrüstung versehen sind.

b) wenn auf ihnen Großsegel gebraucht werden.

B. — Dampfschiffe.

Eine Verstärkung der Deckmannschaft (Matrosen und Schiffsjungen) kann verlangt werden bei Dampfern von schwerfälliger Form oder unzweckmäßiger Einrichtung, sowie ferner, wenn nach Größe, Bauart und Zweckbestimmung des Dampfers anzunehmen ist, daß die in Artikel III vorgeschriebene Deckmannschaft nicht ausreicht, um die ordnungsmäßige Bedienung unter allen Umständen zu sichern.

Eine Verstärkung des Maschinenpersonals (Maschinisten und Heizer) kann verlangt werden bei Dampfern, deren Dampfapparate infolge ihrer Bedeutung oder ihrer Zahl mehr Aufsicht und Bedienung erfordern.

Eine Verminderung des Bestandes an Maschinisten und Heizern ist bei Schleppern zulässig, die nach Maßgabe des Attestes nur für Lokalfahrten auf kurzen, festgelegten Abschnitten des Rheins bestimmt sind und auf welchen dem Maschinisten Zeit bleibt, neben seinem ordentlichen Dienst den Kessel mit zu versehen. Das gleiche gilt für Schlepper, deren besondere Bauart oder Einrichtung, insbesondere hinsichtlich der Kessel, der Maschinen oder Heizvorrichtungen — jedoch unbeschadet des geordneten Schichtwechsels — eine vereinfachte Bedienung ermöglicht.

V.

Wird im Schiffsattest auf Grund des Artikels IV eine stärkere oder geringere Bemanning vorgeschrieben als in Art. III vorgesehen ist, so sind die Gründe der Abweichung in der Untersuchungsverhandlung anzugeben.

VI. (Vorläufiger Artikel.)

Für Motorschiffe finden die für Schiffe von 15 Tonnern (300 Zentnern) oder mehr Tragfähigkeit geltenden Vorschriften Anwendung. Bei Motorbooten, deren Motor mit einem flüssigen Brennstoff (Rohöl, Petroleum, Benzin, Naphta, Spiritus und dergleichen) betrieben wird, kann von der Einstellung eines besonderen Maschinisten für die Bedienung des Motors abgesehen werden, wenn es die Verhältnisse der zu befahrenden Stromstrecke als angängig erscheinen lassen, und die Einrichtungen zur Bedienung des Motors und Steuers vom Führerstand aus so einfach zu handhaben sind, daß die Achtsamkeit des Schiffsführers auf die Vorgänge voraus dadurch nicht abgezogen wird. In allen anderen Fällen und insbesondere bei Motorbooten mit Sauggasbetrieb ist für die Bedienung des Motors ein Maschinist vorzuschreiben.

Falls dem Boot ein besonderer Maschinist nicht beizugeben und die regelmäßige Bedienung des Motors dem Schiffsführer übertragen ist, muß der Führer mit dem Bau, der Wirkungsweise und der Bedienung des Motors gründlich vertraut und im übrigen zuverlässig sein. Außerdem muß ein Matrose mit der Handhabung des Motors soweit vertraut sein, daß er ihn in Notfällen anlassen und abstellen kann.

2. Die in den Niederlanden in Kraft befindliche Anweisung wird in gleichem Sinne abgeändert.

3. Die mit dem vorliegenden Beschluß festgesetzte Anweisung tritt am 1. März 1929 in Kraft. Es bleibt wohlverstanden, daß die schweizerische Regierung sich vorbehält, diese Anweisung erst zu veröffentlichen, nachdem die Kommission den französischen Wortlaut der Schiffsuntersuchungsordnung angenommen hat.

4. Die Bevollmächtigten der Uferstaaten werden gebeten, der Kommission die öffentlichen Bekanntmachungen mitzuteilen, die in ihren Ländern zwecks Durchführung dieser Anweisung erlassen worden sind.

5. Die Bevollmächtigten der Uferstaaten werden gebeten, der Kommission ihre Vorschläge für den endgültigen Wortlaut der Bestimmungen für Motorschiffe mitzuteilen.

Datum der nächsten Tagung.

Die nächste Tagung soll Freitag, den 5. April 1929, um 10 Uhr vormittags, beginnen und am 24. April beendet sein.

Kraftwerk Klingnau.

Am 5. Dezember 1927 reichten die Herren Ingenieure Moor und Affeltranger, als Inhaber der Konzession des projektierten Kraftwerkes Klingnau, beim Bundesrat das Gesuch ein, die gesamte in dem Werk zu erzeugende Leistung von maximal 35,000 kW an das Großkraftwerk Württemberg in Heilbronn auszuführen. An seine Stelle traten später die Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerke A.-G. in Essen (RWE). Im Projekt war vorgesehen, daß diese Gesellschaft, als alleinige Stromabnehmerin, sich mit 50 Prozent an dem zu gründenden Unternehmen beteiligen sollte, die andere Hälfte hätte der Kanton Aargau, resp. das aargauische Elektrizitätswerk übernommen. Später wurde die ausländische Quote auf 40 Prozent herabgesetzt und 10 Prozent der schweizerischen Kreditanstalt zugeteilt. Gegen das Projekt erhob sich in Fachkreisen, in der Öffentlichkeit und bei den Bundesbehörden eine starke Opposition, sodaß man eine andere Lösung suchte und zu dem sogenannten Gruppenprojekt kam. Die drei

schweizerischen Unternehmungen, die Nordostschweizerischen Kraftwerke, die Bernischen Kraftwerke und der „Motor-Columbus“ in Baden sollten sich gemeinsam (wahrscheinlich in Form der einfachen Gesellschaft) mit 30 Prozent beteiligen, weitere 35 fielen dem Kanton Aargau, 30 Prozent den RWE zu und der Kreditanstalt verblieben 5 Prozent. Gleichzeitig mit Klingnau soll auch das Kraftwerk Wildegg-Brugg, für welches der „Motor“ die Konzession besitzt, gebaut und seine Produktion an die RWE ausgeführt werden. Eine Beschreibung des Projektes findet der Leser in dieser Nummer, für Klingnau verweisen wir auf Nr. 10/1927 dieser Zeitschrift. Im Laufe der Verhandlungen, die zwischen der ausländischen Gesellschaft, den schweizerischen Unternehmungen und dem Kanton Aargau gepflogen wurden, stellte das Departement des Innern ein Gegenprojekt für Klingnau auf, in dem die ausländische Beteiligung ganz ausgeschaltet war.

In der Diskussion über Klingnau wurde erklärt, die Verwirklichung des Projektes bedeute eine