

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Schweizerische Wasser- und Energiewirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbau, Wasserkraftnutzung, Energiewirtschaft und Binnenschifffahrt**

Band (Jahr): **24 (1932)**

Heft 1

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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.

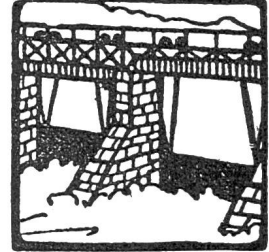
SCHWEIZERISCHE WASSER- UND ENERGIEWIRTSCHAFT



Offizielles Organ des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes, sowie der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt + Allgemeines Publikationsmittel des Nordostschweizerischen Verbandes für die Schiffahrt Rhein-Bodensee
ZEITSCHRIFT FÜR WASSERRECHT, WASSERBAU, WASSERKRAFTNUTZUNG, ENERGIEWIRTSCHAFT UND BINNENSCHIFFAHR!

Mit Monatsbeilage «Schweizer Elektro-Rundschau»

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 33.111 + Telegramm-Adresse: Wasserverband Zürich

Alleinige Inseraten-Aannahme durch:
SCHWEIZER-ANNONCEN A. G. + ZÜRICH
Bahnhofstraße 100 - Telephon 35.506
und übrige Filialen
Insertionspreis: Annoncen 16 Cts., Reklamen 35 Cts. per mm Zeile
Vorzugsseiten nach Spezialtarif

Administration: Zürich 1, Peterstraße 10
Telephon 33.111
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

Nr. 1

ZÜRICH, 25. Januar 1932

XXIV. Jahrgang

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

No. 41 vom 25. Januar 1932

Bericht über die Novembertagung 1931.

Die Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt hat vom 17. bis 30. November 1931 zu Straßburg ihre Herbsttagung abgehalten. Den Vorsitz führte der Außerordentliche Gesandte, Herr Jean Gout.

Die Kommission hat den größeren Teil ihrer Sitzungen der Weiterarbeit an der Revision der Mannheimer Akte gewidmet. Mit Ausnahme einer beschränkten Anzahl vorläufig zurückgestellter Artikel ist die Zusammenstellung der in erster Lesung angenommenen Texte nunmehr beendet.

Die Kommission hat als Berufungsgericht getagt und sechs Urteile in Rheinschiffahrtssachen gefällt.

Außerdem hat sie folgende Beschlüsse gefaßt:

Bau einer Brückenbahn für ein zweites Geleise auf der Eisenbahnbrücke über die Waal bei Zalt-Bommel.

1. Die Zentral-Kommission stellt fest, daß gegen den Entwurf für den Bau der Brückenbahn für ein zweites Geleise auf der Eisenbahnbrücke über die Waal bei Zalt-Bommel vom Standpunkt der Schiffahrt und der Flößerei keine Bedenken bestehen.

2. Die von der niederländischen Regierung während des Baues im Interesse der Schiffahrt in Aussicht genommenen Maßnahmen werden als angemessen erachtet.

Anmerkung des Sekretariats: Aus diesen Maßnahmen geht hervor, daß während der Ausführung der Arbeiten eine der beiden Schiffahrtsöffnungen, entsprechend der freien Öffnung der im Bau befindlichen Straßenbrücke, abwechselnd für die Schiffahrt freibleiben wird, während in der anderen Öffnung, wo die Arbeiten ausgeführt werden, ein Durchlaß von mindestens 60 m Breite mit einer lichten Höhe von wenigstens 8,10 m über höchstem schiffbaren Wasserstand freigelassen werden wird, was einer Höhe der Unterkante von 14,99 m + N. A. P. entspricht.

Die anderen von der niederländischen Regierung in

Aussicht genommenen Bestimmungen sind die gleichen wie die von der Zentral-Kommission aus Anlaß des Entwurfes für den Bau der Straßenbrücke über die Waal bei Zalt-Bommel als angemessen erachteten (siehe Nr. 12 dieser Zeitschrift vom 25. Dezember 1929, Seite 190).

Bau einer Straßenbrücke über den Leck bei Vianen.

1. Die Zentral-Kommission stellt fest, daß gegen den Entwurf für den Bau einer Straßenbrücke über den Leck bei Vianen vom Standpunkt der Schiffahrt und der Flößerei keine Bedenken bestehen.

2. Die von der niederländischen Regierung während des Baues im Interesse der Schiffahrt in Aussicht genommenen Maßnahmen werden als angemessen erachtet.

Anmerkung des Sekretariats: Aus diesen Maßnahmen geht hervor, daß 1. während der Ausführung der Arbeiten eine Öffnung von 60 m Breite für die Schiffahrt freigelassen werden wird. Diese Öffnung wird eine lichte Höhe von mindestens 7,60 m über höchstem beobachteten Wasserstande haben. 2. Vom 1. Dezember ab bis zum 1. März werden die Gerüste aus dem Strome entfernt. Die vorläufigen Baupfeiler, die während dieser Zeit im Strome verbleiben, werden mit eisernen Pfahlwänden umgeben.

Die anderen von der niederländischen Regierung in Aussicht genommenen Bestimmungen sind die gleichen wie die von der Zentral-Kommission aus Anlaß des Entwurfes für den Bau der Straßenbrücke bei Arnheim als angemessen erachteten (siehe Nr. 12 dieser Zeitschrift vom 25. Dezember 1930, Seite 208).

Ausbau des Rheins zwischen Straßburg und Basel.

Die Kommission nimmt die Erklärungen der Bevollmächtigten Frankreichs und der Schweiz über den Stand der Arbeiten zum Ausbau des Rheins zwischen Straßburg und Basel zur Kenntnis.

Anmerkung des Sekretariats: Nach den Erklärungen der französischen Bevollmächtigten zeigt der Stand der Arbeiten bei Kembs folgende Fortschritte: Was die Arbeiten am Stauwehr betrifft, so sind

auf dem linken Ufer die Uferschutzbauten oberhalb des Stauwehrs bis zum Eingang des Zulaufkanals beendet. Die unterhalb davon auszuführenden Arbeiten werden während der Zeit des Niederwassers wieder aufgenommen werden. Die Dämme und Schutzbauten oberhalb des Zulaufkanals sind bis zur Hüniger Eisenbahnbrücke in der Ausführung begriffen. Das linke Widerlager, der Pfeiler Nr. 1 und die Schwelle Nr. 1 (die Pfeiler und Schwellen sind vom linken Ufer ab mit Nummern versehen) sind fertig. Die Schwelle Nr. 2 und der Pfeiler Nr. 2 sind im Bau begriffen. Die Anbringung der Schützen und der oberen Bedienungsbrücke ist im ersten Durchlaß fast fertig, im zweiten Durchlaß im Bau begriffen.

Auf dem rechten Ufer sind die Dämme und Schutzbauten oberhalb des Stauwehrs in der Ausführung begriffen. Die Schutzbauten unterhalb davon sind beendet. Folgende Teile des Stauwehrs sind fertiggestellt: das rechte Widerlager, der Pfeiler Nr. 4, die Fundamente des Pfeilers Nr. 3, die Schwellen 4 und 5. Die Anbringung der Schützen und ihre Bedienungsvorrichtungen, die untere und die obere Bedienungsbrücke sind im Durchlaß 5 zu Ende geführt.

Die Schifffahrt verfügt immer noch über die Öffnungen 3 und 4 und geht über die Fundamente des Pfeilers 3 hinweg, dessen höher gelegener Teil erst später ausgeführt werden wird.

Was die Arbeiten am Kanal angeht, so sind die Erd- und Betonarbeiten nahezu beendet. An den Schleusen wird die Anbringung der Schützen und Bedienungsvorrichtungen tatkräftig gefördert; sie ist am unteren Tor der großen Schleuse nahezu vollendet. Am Werk werden die Turbinen- und Alternatorengruppen aufgestellt und die Schützen angebracht. Im Schalthaus ist die Betonierung der ersten zwei Stockwerke fertiggestellt. Was die Transformatorenstation und die elektrische Einrichtung betrifft, so wird der Bau am 1. Februar 1932 beendet sein. Die Freiluftstation ist im Bau begriffen.

Die Zahl der beschäftigten Arbeiter beträgt zurzeit ungefähr 2800, wovon 2400 auf die Kanalarbeiten entfallen.

Der Bau des Pfeilers 3 ist vorläufig in der Höhe der Schwelle eingestellt worden. Dem für das Stauwehr vorgesehenen Bauplan zufolge sollte bis zum 15. März 1932 als Schiffsdurchlaß die doppelte Öffnung von Pfeiler 2 bis Pfeiler 4 freigelassen werden. Vom 15. März ab sollten die Arbeiten am Pfeiler 3 wieder aufgenommen werden, und die Schifffahrt sollte die 30 m breite Öffnung Nr. 1 benützen. Vom 15. Mai ab sollte dann die Schifffahrt ihren Weg durch den Kanal nehmen können. Auf Grund des gegenüber diesem Plan erzielten Vorsprunges ist in Aussicht genommen, mit der Vollendung des Pfeilers 3 schon am 1. Januar 1932 zu beginnen. Mit diesem Zeitpunkte muß die Schifffahrt den Durchlaß von 30 m benützen. Da aber zwischen Januar und Anfang Mai keine Großschiffahrt betrieben wird, so berührt diese Aenderung nur die Kanalkähne, für die ein Durchlaß von 30 m reichlich genügt. Der Großschiffahrt wird der Kanal anstatt vom 15. Mai bereits vom 1. Mai ab zur Verfügung gestellt werden können.

Nach den Erklärungen der schweizerischen Bevollmächtigten nehmen die Regulierungsarbeiten ihren normalen Verlauf, und der Arbeitsplan des ersten Jahres wird, wie in Aussicht genommen, durchgeführt werden. Diese Arbeiten vollziehen sich an drei getrennten Plätzen und sind durch die Hochwasser dieses Sommers nicht unterbrochen worden.

Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe

(Aenderung des § 12.)

§ 12 der Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe erhält folgende Fassung: «Rhein-Seeschiffe, d. h. Schiffe, die zur See- und Küstenfahrt zugelassen sind und ihre Tauglichkeit hierzu durch ein niederländisches Reichszeugnis ihrer guten Beschaffenheit (certificaat van deugdelijkheid) oder durch ein Klassifizierungszeugnis einer von sämtlichen Uferstaaten als zuständig anerkannten Klassifikationsgesellschaft nachweisen, gelten für die Dauer der Gültigkeit dieses Zeugnisses ohne weitere Untersuchung auch als genügend tauglich, ausgerüstet

und bemannt zur Befahrung des Rheins. Diese Schiffe sind jedoch, sofern an ihnen keine Tiefgangslinie angebracht ist, auf der ersten Fahrt auf dem Rhein einer Schiffsuntersuchungs-Kommission vorzuführen, die die höchstzulässige Einsenkungstiefe des Schiffes vorschriftsmäßig mittels Klammern zu bezeichnen, die dieser Einsenkungstiefe entsprechende Tragfähigkeit in Register-tonnen abzuschätzen und das Schiffsattest auszustellen hat (§ 15).

Die Bestimmungen in Absatz 1 finden entsprechende Anwendung auf Lustfahrzeuge der Seeschifffahrt, denen die Flagge eines vom Uferstaate der befahrenen Strecke als zuständig anerkannten Vereins verliehen worden ist.»

Diese Bestimmung tritt am 1. März 1932 in Kraft.

Die Bevollmächtigten der Uferstaaten werden gebeten, der Kommission den amtlichen Wortlaut der in ihren Ländern erfolgten Veröffentlichung dieser Bestimmung bekanntzugeben.

Rheinschifffahrts-Polizeiordnung

(Aenderung einzelner Paragraphen mit Rücksicht auf die Schifffahrt auf dem Kembser Abschnitt.)

1. Die von der Zentral-Kommission am 14. September 1912 angenommene Rheinschifffahrts-Polizeiordnung wird wie folgt geändert:

A. § 22 Ziffer 1 erhält folgende Fassung: «Zwischen Basel und Straßburg ist die Schifffahrt bei einem Wasserstand von mehr als 3 m am derzeitigen Basler Pegel untersagt. Zwischen Straßburg und Lauterburg ist die Fahrt mit Dampfschiffen bei einem Wasserstand von mehr als 5 m am Straßburger Pegel untersagt. Zwischen Lauterburg und Maxau ist die Fahrt mit Dampfschiffen bei einem Wasserstand von 7 m oder mehr am Maxauer Pegel (Marke III nach Ziffer 2 und 3) untersagt.»

B. Hinter § 26 werden folgende Bestimmungen eingefügt: «11. Besondere Vorschriften für die Schifffahrt auf dem Rheinseitenkanal (Abschnitt Hünigen-Kembs).

§ 26 a. 1. Im Kembser Kanal, oberhalb des oberen Vorhafens der Schleusen, müssen Schiffe und Flöße sich innerhalb der durch Schifffahrtszeichen bezeichneten Fahrrinne halten.

2. Talwärts fahrende Schiffe und Flöße dürfen oberhalb des Kembser Stauwehrs die Grenze nicht überschreiten, die auf jedem Ufer bei Tage durch eine blau-weiße Flagge und bei Nacht durch zwei übereinander angebrachte grüne Lichter gekennzeichnet ist.

Kein Schiff oder Floß darf in den Zulaufkanal des Kembser Werkes hineinfahren, dessen obere und untere Grenze, wie im vorhergehenden Absatz angegeben, bezeichnet ist.

3. Außer im Falle höherer Gewalt ist es im Kembser Kanal verboten, außerhalb des vorläufigen Unterkanals und des oberhalb des oberen Vorhafens der Schleusen gelegenen Wendeplatzes zu wenden.

§ 26 b. 1. Die Schleusung erfolgt, soweit nicht im folgenden Ausnahmen vorgesehen sind, in der Reihenfolge des Eintreffens in den Vorhäfen. In außergewöhnlichen Fällen können Schiffe, namentlich öffentlichen Zwecken dienende Schiffe, mit gefährlichen oder leicht verderblichen Gegenständen beladene Schiffe, Schiffe, auf denen ansteckende Krankheiten ausgebrochen sind, sowie Rettungsfahrzeuge und der Hilfeleistung dienendes schwimmendes Gerät, wenn sie eine besondere Bescheinigung der zuständigen Polizeibehörden mit sich führen, mit Vorrang geschleust werden.

2. Schleppzüge, einzeln fahrende Schiffe und Flöße haben bei der Annäherung an die Vorhäfen ihre Fahrt zu verlangsamen und ihre Ankunft durch ein Schallsignal anzuzeigen. Sie sind verpflichtet, in den Vorhäfen vor den durch Haltzeichen gekennzeichneten Grenzen anzuhalten. Wenn sie ihre Fahrt fortsetzen wollen,

so haben sie bei Tage eine rote Flagge, bei Nacht ein rotes Licht zu setzen. Sie sind alsdann verpflichtet, die Anweisungen zu befolgen, die ihnen von den Schleusenmeistern zum Heranfahen an die Schleusen und zum Durchfahren der Schleusen erteilt werden. Wollen oder können sie ihre Fahrt nicht fortsetzen, so haben sie die Plätze einzunehmen, die ihnen von den Schleusenmeistern bezeichnet werden.

3. Das Zeichen zur Einfahrt in eine Schleuse wird bei Tage durch eine grüne Scheibe, bei Nacht durch ein grünes Licht gegeben. Die Einfahrt hat zu erfolgen, sobald das Zeichen gegeben ist.

4. In den Schleusen haben die Schiffe und Flöße sich innerhalb der an den Schleusenwänden angegebenen Grenzen zu halten. Zum Festmachen und Fortbewegen dürfen nur die Haltekreuze und Poller benützt werden. Während der Füllung oder der Entleerung der Kammer müssen die Schiffe und Flöße festgelegt und die Festlegemanöver derart vorgenommen werden, daß Stöße gegen die Schleusenwände und Schleusentore vermieden werden. Zum Schutz gegen Beschädigungen sind Fender zu verwenden. Der Gebrauch eisenbeschlagener Bootshaken ist untersagt. Während des Aufenthaltes der Schiffe in den Schleusen müssen die Maschinen abgestellt werden.

5. Das Zeichen zur Ausfahrt aus den Schleusen wird bei Tage durch eine rote Scheibe, bei Nacht durch ein rotes Licht gegeben. Die Ausfahrt hat zu erfolgen, sobald das Zeichen gegeben ist.

6. Die Schleusenmeister bestimmen, ob die Schiffe und Flöße mit eigener Kraft in die Schleusen einfahren oder aus ihnen ausfahren dürfen, oder ob sie die Winden benützen müssen. Diese werden den Schiffs- und Floßführern zur Verfügung gestellt und gemäß ihren Angaben gehandhabt.

7. Beim Ausfahren aus den Schleusen haben Schiffe und Flöße, die ihre Fahrt nicht unverzüglich fortsetzen, die Plätze einzunehmen, die ihnen von den Schleusenmeistern bezeichnet werden.

8. Kleinfahrzeuge haben nicht das Recht, eine Schleuse zu verlangen.»

C. § 27 wird durch folgende Ziffer 7 ergänzt:

«7. Auf dem Rheinseitenkanal (Abschnitt Hünigen-Kembs) dürfen Schiffe und Flöße außer im Falle höherer Gewalt außerhalb der Schleusenvorhäfen und des vorläufigen Unterkanals weder stilliegen noch anlegen. Oberhalb des oberen Vorhafens der Schleusen ist das Ankerwerfen außerhalb der durch Schiffahrtszeichen bezeichneten Fahrinne untersagt.»

D. § 32 Ziffer 2 erhält folgende Fassung:

«2. Die Breite der Flöße darf

auf dem Rheinseitenkanal (Abschnitt Hünigen-Kembs)	20 m
von Mannheim bis Millingen	63 m
von Millingen abwärts	47 m

nicht übersteigen.

Die Länge der Flöße wird auf 220 m beschränkt, wobei die Ruder nicht mit eingerechnet werden. Auf dem Rheinseitenkanal (Abschnitt Hünigen-Kembs) darf sie 160 m nicht übersteigen.»

II. Diese Bestimmungen treten mit dem Zeitpunkt der Eröffnung des Kembser Kanals für die Schifffahrt in Kraft. Durch Bekanntmachung an die Rheinschifffahrt werden die Sonderbestimmungen festgesetzt, die während der Errichtung des Staus vorangehenden Zeit Anwendung finden.

III. Die Bevollmächtigten der beteiligten Staaten werden gebeten, ihre Regierungen um Veröffentlichung der vorstehenden Bestimmungen bis zum 1. März 1932 zu bitten und der Kommission den amtlichen Wortlaut der in ihren Ländern erfolgten Veröffentlichung mitzuteilen.

IV. Die Bevollmächtigten der beteiligten Staaten

werden gebeten, ihre Regierungen zu veranlassen, zu gegebener Zeit den Pegel, der den Baseler Pegel ersetzen soll, sowie den Pegelstand anzugeben, der + 3 m am derzeitigen Baseler Pegel entspricht.

Rheinschiffahrts-Polizeiordnung

(Abänderung des § 41.)

I. § 41 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung erhält folgende Fassung: «Wahrschauen».

§ 41. Auf der Felsenstrecke von Bingen bis St. Goar sind Wahrschauen eingerichtet.

Die Wahrschauen zeigen den zu Berg fahrenden Schiffen die Annäherung der zu Tal fahrenden Schiffe oder Flöße an. Die Lage der Wahrschaustationen sowie die Form und die Bedeutung der Zeichen der Wahrschauen gibt die Wasserstraßenverwaltung bekannt.

Besondere Bestimmungen über die Fahrt durch die Bingerlochstrecke:

1. Zehn Minuten bevor ein Schiff oder Floß von Bingen aus oder aus dem Fahrwasser am Rüdesheimer Ufer stromabwärts fährt, hat dessen Führer seine Absicht dem Wahrschauer auf dem Mäuseturm durch Hisen einer weißen Flagge auf halbem Mast zu erkennen zu geben. Ist er gezwungen, das Bingerlochfahrwasser zu benützen, so hat er zu der weißen noch eine rote Flagge zu setzen.

Diese Fahrzeuge oder Flöße dürfen erst dann ab- oder weiterfahren, wenn hierzu vom Mäuseturm aus das Zeichen gegeben ist. Zu diesem Zweck werden auf dem Mäuseturm zur Freigabe der Fahrt durch das zweite Fahrwasser gezeigt:

- ein roter Ball, wenn ein einzelnes Schiff zu Tal fahren will,
- ein weißer Ball, wenn ein Schleppzug zu Tal fahren will,
- ein roter und ein weißer Ball, wenn ein Floß antreibt.

Für die Freigabe des Bingerlochfahrwassers treten an Stelle der Bälle Flaggen von gleicher Farbe.

2. Auf der Bergfahrt nach dem Bingerlochfahrwasser oder dem zweiten Fahrwasser begriffene Schiffe oder Schleppzüge dürfen über Stromquerschnitt km 29,4 nicht hinausfahren, solange auf dem Balkon des Mäuseturms

- a) für das Bingerlochfahrwasser eine rote Flagge mit quadratischem weißem Mittelfeld,
- b) für das zweite Fahrwasser ein rot-weißer Ball gezeigt wird.

Die unterhalb km 29,4 wartenden Schiffe oder Schleppzüge sind verpflichtet, sich derart hinzulegen, daß sie den Fahrweg für den Talverkehr freilassen.

Besondere Bestimmung für das Anlegen in St. Goar:

«Personendampfer, die in St. Goar anlegen wollen, haben dem Wahrschauer an der Bank bei km 53,41 diese Absicht durch eine rot-weiße Flagge anzuzeigen.»

II. Diese Aenderung tritt am 1. März 1932 in Kraft.

III. Die Bevollmächtigten der Uferstaaten werden gebeten, der Kommission den amtlichen Wortlaut der in ihren Ländern erfolgten Veröffentlichung dieser Bestimmung mitzuteilen.

Vereinheitlichung des Binnenschiffahrtsrechts.

Der Ausschuß für Binnenschiffahrtsrecht wird im Laufe des Jahres 1932 unter dem Vorsitz des Außerordentlichen Gesandten, Herrn Carlo Rossetti, zusammentreten, um folgende Fragen zu untersuchen:

- 1. Bergung und Hilfeleistung.
- 2. Vorläufige Beschlagnahme.
- 3. Regelung der örtlichen Zuständigkeit in bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten bei Schiffszusammenstößen.

Zeitpunkt der nächsten Tagung.

Die nächste Tagung soll am Dienstag, den 12. April 1932, um 4½ Uhr nachmittags beginnen.