

# Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

Objektyp: **Group**

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

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

Heft 5

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.

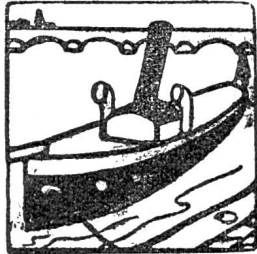
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen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

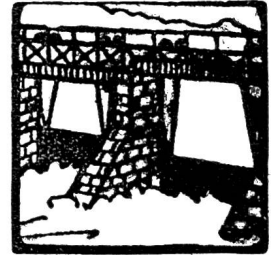
## **Haftungsausschluss**

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 Rheinschifffahrt + Allgemeines Publikationsmittel des Nordostschweizerischen Verbandes für die Schifffahrt Rhein-Bodensee  
ZEITSCHRIFT FÜR WASSERRECHT, WASSERBAU, WASSERKRAFT-NUTZUNG, ENERGIEWIRTSCHAFT UND BINNENSCHIFFFAHR!  
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. HARRY, Sekretär des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes, in Zürich 1  
Telephon 83.111 + Telegramm-Adresse: Wasserverband Zürich

Alleinige Inseraten-Aufnahme 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 83.111

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. 5

ZÜRICH, 25. Mai 1932

XXIV. Jahrgang

## Inhalts-Verzeichnis

Mitteilungen der Rheinzentral-Kommission — La Raccordement du Rhône au Léman, à Genève, par un canal navigable et la régularisation du Léman — Ausfuhr elektrischer Energie — Schifffahrt und Kanalbauten — Elektrizitätswirtschaft — Wirtschaft — Geschäftliche Mitteilungen — Literatur — Kohlen- und Oelpreise.

## Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

No. 42 vom 25. Mai 1932

### Bericht

der Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt  
über die Apriltagung 1932

Die Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt hielt vom 12. bis 22. April 1932 zu Straßburg ihre Frühjahrstagung ab. Den Vorsitz führte der Außerordentliche Gesandte, Herr Jean Gout.

Die Kommission tagte als Berufungsgericht und fällte drei Erkenntnisse in Rheinschifffahrtssachen.

Außerdem faßte sie folgende Beschlüsse:

**Änderung der Verordnung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten**

#### I.

Artikel 1, Ziffer 1, der Verordnung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten erhält folgende Fassung:

„1. Zur Führung eines Fahrzeuges ohne eigene Triebkraft oder eines Kahnens mit Hilfsmotor ist ein Mindestalter von 23 Jahren, zur Führung eines Fahrzeuges mit eigener Trieb-

kraft (Kähne mit Hilfsmotor ausgenommen) ist ein solches von 25 Jahren erforderlich.“

Artikel 1, Ziffer 2, Abs. 1, erhält folgende Fassung:

„2. Der Bewerber muß entweder einer Deckmannschaft angehört haben:

- a) 6 Jahre lang, um ein Patent als Führer eines Fahrzeuges ohne eigene Triebkraft oder als Führer eines Kahnens mit Hilfsmotor,
- b) 7 Jahre lang, um ein Patent als Führer eines Fahrzeuges mit eigener Triebkraft (Kähne mit Hilfsmotor ausgenommen) erlangen zu können, davon mindestens ein Jahr auf einem Fahrzeug mit eigener Triebkraft (Kähne mit Hilfsmotor ausgenommen);“

Artikel 1 wird durch folgenden Absatz vervollständigt: „Als Kahn mit Hilfsmotor im Sinne dieser Verordnung ist ein Motorschiff anzusehen, das weder der Ausführung von Schleppleistungen noch der gewerbsmäßigen Personenbeförderung dient, und bei dem alle Handgriffe zur Bedienung des Motors am Ruderstuhl vereinigt sind, sofern der Motor nur zur

Erhöhung der Steuerfähigkeit des Schiffes oder zur Vornahme kleiner Ortsveränderungen Verwendung findet.“

Artikel 4 wird durch folgenden Absatz vervollständigt: „Die vor dem 1. August 1932 erteilten Patente als Führer eines Fahrzeuges ohne eigene Triebkraft sind auch für die Führung eines Kahns mit Hilfsmotor gültig.“

In dem der Verordnung beigefügten Muster eines Rheinschifferpatentes werden die Worte: „ermächtigt zur Führung eines Schiffes ohne mit eigene(r) Triebkraft auf dem Rheine“ durch folgende Worte ersetzt: „ermächtigt zur Führung eines Fahrzeuges ohne eigene Triebkraft mit eigener Triebkraft oder eines Kahns mit Hilfsmotor auf dem Rhein“.

## II.

Vorstehende Bestimmungen treten am 1. August 1932 in Kraft.

## III.

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

### Bau einer Brücke zwischen Maxau und Maximiliansau

1. Die Zentral-Kommission stellt fest, daß gegen den Entwurf für den Bau einer festen Brücke zwischen Maxau und Maximiliansau vom Standpunkt der Schifffahrt und der Flößerei keinerlei Bedenken bestehen.

2. Bezüglich der Ausführung der Arbeiten werden die den Unternehmern von der deutschen Regierung vorgeschriebenen Bestimmungen als angemessen erachtet.

#### Anmerkung des Sekretariats:

Wie erinnerlich (siehe Nr. 1 dieser Zeitschrift vom 25. Januar 1928, Seite 2) hatte die Zentral-Kommission im November 1927 festgestellt, daß gegen das Bauprojekt einer Brücke zwischen Maxau und Maximiliansau vom Standpunkt der Schifffahrt und der Flößerei keinerlei Bedenken bestanden.

Infolge Aenderung der Linienführung der Zugänge jedoch mußte die Stelle, an der die Brücke gebaut wird, weiter stromaufwärts (160 m oberhalb der Schiffbrücke) verlegt werden.

Die Bestimmungen, die die deutsche Regierung den Unternehmern während der Ausführung der Arbeiten im Interesse der Schifffahrt vorzuschreiben beabsichtigt, stimmen mit denjenigen überein, die die Kommission im Jahre 1927 als angemessen erachtete.

### Winterhäfen

Die Kommission stellt mit Genugtuung fest, daß die von der deutschen Regierung vorgenommene Prüfung der Maßnahmen, die zu treffen

sind, um im gegebenen Falle die Ueberwinterung von Tankschiffen sicherzustellen, das Ergebnis hatte, daß in mehreren deutschen Rheinhäfen Teile der Hafenbecken für die Ueberwinterung der Tankschiffe bestimmt worden sind.

### Zollordnung auf dem Kembser Kanal

Unter Vorbehalt aller grundsätzlichen und rechtlichen Fragen erhebt die Kommission keinen Einspruch gegen die Inkraftsetzung der in Ausführung des Beschlusses vom 25. November 1931<sup>1)</sup> zwischen der französischen und der schweizerischen Zollverwaltung vereinbarten Verordnung zur Festsetzung der Zollordnung auf dem Kembser Kanal. Hierbei besteht Einverständnis darüber, daß jede Delegation sich vorbehält, auf Grund gemachter Erfahrungen auf die Frage zurückzukommen.

Es besteht Einverständnis darüber, daß die zuständigen Zollverwaltungen sich über eine geeignete Ordnung ins Einvernehmen setzen werden, falls die Bedürfnisse der Schifffahrt die Ausdehnung dieser Zollordnung auf Schiffe, die von andern Häfen als Basel kommen, erforderlich machen sollten.

#### Anmerkung des Sekretariats:

Die Verordnung lautet wie folgt:

« Artikel 1. Jeder auf dem Kembser Kanal fahrende Schiffer muß sein Manifest mit dem vor der zuständigen Zollstelle unentgeltlich erteilten Sichtvermerk versehen lassen:

Der Sichtvermerk wird unmittelbar unter dem letztverzeichneten Posten der Ladung angebracht, um jeden späteren Zusatz auf dem Manifest zu verhindern. Er lautet wie folgt:

visé ne varietur»

In (Name des Zollamtes), am (Datum),

Unterschrift des Beamten.

Dienststempel des Zollamtes.»

Artikel 2. Der Sichtvermerk wird bei der Talfahrt von der schweizerischen Zollbehörde in Basel, bei der Bergfahrt von der französischen Zollbehörde an der Kembser Schleuse angebracht. Die französischen Zollbeamten nehmen weder eine Prüfung der Ladung noch irgendeine Nachschau der Reisenden oder des Gepäcks vor. Durch ihr Eingreifen darf der Schiffer nicht zum Verlassen des Fahrzeuges veranlaßt werden.

Die beteiligten Verwaltungen treffen die erforderlichen Anordnungen, damit durch die Erteilung des Sichtvermerks für die Schifffahrt keinerlei Verzögerung verursacht wird.

Artikel 3. Unter Vorbehalt der vorerwähnten Bestimmungen und mit Ausnahme des Aufenthaltes infolge höherer Gewalt sowie von Schmuggelversuchen wird der Schiffer weder auf der Bergfahrt noch auf der Talfahrt irgendeiner Kontrolle durch die französische Zollbehörde unterstellt.

<sup>1)</sup> Dieser Beschluß lautete: «Unter Vorbehalt aller grundsätzlichen Fragen nimmt die Kommission die Note der französischen Delegation über die Zollordnung auf dem Kembser Kanal zur Kenntnis. Die Ordnung, die die in dieser Note vorgesehenen Maßnahmen zur Anwendung bringen soll und die gegebenenfalls zwischen den Zollverwaltungen getroffenen Abmachungen sollen der Kommission möglichst bald zur Kenntnis gebracht werden.»

**Artikel 4.** Im Kembser Kanal ist jedes Ausladen, Umladen oder Anlandlegen von Waren ausdrücklich verboten.

Im Falle höherer Gewalt muß der Schiffer unverzüglich die französische Zollbehörde benachrichtigen und nachstehende Anordnungen befolgen:

Wenn entweder besondere Umstände oder ein dem Fahrzeug oder der Ladung zugestoßener schwerer Unfall die Leichterung oder die Löschung der ganzen oder eines Teiles der Ladung erfordern, so hat der Kapitän oder Schiffer zuvor die nächste Zollbehörde oder nötigenfalls die nächste Ortsbehörde zu benachrichtigen, die die Maßnahmen überwacht und den Tatbestand protokollarisch feststellt.

Bei drohender Gefahr kann der Kapitän oder Schiffer eigenmächtig Maßnahmen treffen, ohne das Eingreifen der Zollbeamten oder der Ortsbehörde zu beantragen oder abzuwarten. Er hat hierbei in glaubhafter Weise darzutun, daß er im Interesse des Fahrzeuges oder der Ladung gezwungen war, sofort zu handeln. Er muß in diesem Falle unverzüglich, nachdem er die Verhütungsmaßnahmen getroffen hat, bei den Zollbeamten des Ortes oder nötigenfalls bei der nächsten erreichbaren Ortsbehörde Anzeige machen und die Feststellung des Tatbestandes veranlassen.»

### **Le Raccordement du Rhône au Léman, à Genève, par un canal navigable et la régularisation du Léman.**

Conférence faite le 26 juin 1931 à l'Assemblée générale de la Section Ostschweiz de l'Association suisse pour la Navigation du Rhône au Rhin, à Zürich, par M. M. Brémond, ingénieur, Président du Syndicat suisse pour l'étude de la voie navigable du Rhône au Rhin.

La jonction du lac Léman au Rhône, à Genève, par un canal navigable, constitue le problème le plus complexe et le plus difficile à résoudre de ceux qui se rapportent à l'établissement de la future artère transhelvétique Chancy-Koblentz.

Dans ces 25 dernières années, elle a été étudiée sous toutes ses faces et a suscité de nombreux projets.

Rappelons tout d'abord qu'il n'est pas possible de faire passer des chalands dans le Rhône lui-même, à Genève, étant donnée la trop faible hauteur libre sous les ponts et le fait que ceux-ci ne peuvent être relevés. Ce qui complique encore le problème, c'est que la jonction du lac au Rhône est plus ou moins liée à la régularisation du Léman, qui comporte elle-même la correction du Rhône à Genève.

Voici quelles sont les principales solutions proposées jusqu'à ce jour pour la traversée de Genève par un canal navigable:

En 1906. — Projet Harlé, Blondel et Mähl d'un canal sous les quais de la rive droite de la ville.

En 1911. — Projet Romieux d'un canal sous la rive gauche, avec deux souterrains, un pont canal sur l'Arve et cinq écluses.

### **Sprengel der Rheinschiffahrtsgerichte**

Die Kommission nimmt die Mitteilung der deutschen Delegation über die durch die badische Regierung vorgenommene Aenderung der Zahl und der Bezirke der Rheinschiffahrtsgerichte zur Kenntnis.

#### **Anmerkung des Sekretariats:**

Durch Verordnung vom 13. April 1931 wurde bestimmt:

1. Rheinschiffahrtsgerichte erster Instanz (Artikel 33 bis 36 der Rheinschiffahrtsakte) sind die Amtsgerichte Lörrach, Kehl und Mannheim.

2. Als Obergericht für Berufungen gegen Urteile der Rheinschiffahrtsgerichte (Artikel 37 und 38 der Rheinschiffahrtsakte) wird das Landgericht Mannheim bestimmt.

#### **Datum der nächsten Tagung**

Die nächste Tagung der Kommission beginnt am Donnerstag, den 10. November 1932, um 4½ Uhr nachmittags.

En 1915. — Projet Autran d'un canal à ciel ouvert, de Vernier au Vengeron, avec plans inclinés à ses deux extrémités.

En 1919. — Projet Collet, Imbeau, Narutowicz et Schaetti d'un canal en souterrain de Vernier à Pregny, à grande section et à double étage (étage supérieur pour la navigation et étage inférieur pour l'évacuation des crues du lac).

En 1920. — Projet Bernouilli, van Bogaert, Lüchinger et Sabouret de deux souterrains, de Sécheron et de Chambésy à Vernier, dont l'un pour la navigation et l'autre pour l'évacuation des crues du lac.

En 1922. — Projet du Syndicat suisse pour l'Etude de la voie navigable du Rhône au Rhin d'un souterrain de Vernier à Pregny.

En 1925. — Projet de la Commission fédérale d'Experts d'un canal sous les quais de la rive droite.

En 1925 également. — Projet du Syndicat suisse pour l'Etude de la voie navigable du Rhône au Rhin d'un canal en souterrain de Sécheron à Sousterre.

En 1930. — Projet du Service fédéral des Eaux d'un canal sous les quais de la rive gauche.

En 1931. — Projet amélioré du Syndicat suisse pour l'Etude de la voie navigable du Rhône au Rhin d'un canal en souterrain de Sécheron à Sousterre.

De toutes ces solutions, il y en a quatre qui pourraient entrer en ligne de compte pour le choix qui devra être fait de l'une d'elles. Nous les examinerons ci-dessous plus en détail.