Wasser- u. Elektrizitätsrecht, Wasserkratausnutzung, Binnenschifffahrt, Verschiedenes

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie**

Band (Jahr): **27 (1935)**

Heft 1

PDF erstellt am: **01.06.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

landenergie herabgesetzt. Zudem ist die Exportenergie in der Regel von geringerer technischer Qualität; beides ist bei der Gegenüberstellung der Exportengrospreise und der Engrospreise im Inland zu berücksichtigen. Der Preis der Exportenergie ist angemessen. Die schweizerischen Werke würden das Risiko des Exportgeschäftes nicht übernehmen, wenn sie die Energie zu gleichem Preis in der Schweiz abgeben könnten.

Die Inlanddetailtarife stehen heute im wesentlichen erheblich unter den Vorkriegspreisen, wenigstens was Energie für Licht, Haushaltung, Gewerbe und Landwirtschaft anbelangt. Ueber die Industrietarife ist eine Kontrolle kaum möglich: im allgemeinen decken sie sich wohl mit den Vorkriegspreisen. Die schweizerischen Elektrizitätswerke haben trotz ihrer Finanzanspannung auch in bezug auf die Preisgestaltung ihre volkswirtschaftliche Mission voll erfüllt.

Wasser- u. Elektrizitätsrecht. Wasserkraftnutzung. Binnenschiffahrt. Verschiedenes.

Vom Bannalpwerk.

Prof. Dr. Stucky, Ingenieur in Lausanne, der von der Nidwaldner Regierung mit einer Oberexpertise und mit der Ausarbeitung eines neuen Projektes, sowie mit den Vorarbeiten für den Bau des Bannalpwerkes beauftragt war, ist aus dem Vertragsverhältnis zurückgetreten. Seine letzten Untersuchungen sollen gezeigt haben, dass der Strombezug beim bisherigen Lieferanten, dem Luzern-Engelberg-Werk für Nidwalden sicherer und vorteilhafter wäre, als der Bau eines eigenen Werkes. Auch Kaplan Vockinger ist aus der Baukommission ausgeschieden, obwohl er das Bannalpwerk stets empfohlen und seine Wirtschaftlichkeit bejaht hatte.

Kraftleitung auf den Säntisgipfel.

Der Bau der Säntis-Schwebebahn hat es mit sich gebracht, dass für die Heizungs-, Koch- und Lichtanlagen auf Schwägalp und auf dem Säntisgipfel eine Kraftleitung erstellt werden musste. Von Urnäsch aus führt sie in verstärkter Bauart über Rossfall zur ersten Transformatorenstation auf der Schwägalp. Von hier aus folgt eine 1000 m lange Luftstrecke bis zum Ofengrat. Da es unmöglich war, die viele Tonnen schweren Drahtspulen mit der Luftkabelbahn auf die Höhe des ersten Stützpunktes zu bringen, mussten die drei Stromleiterseile zum Ofengrat hinaufgezogen werden. Am 30. November 1934 sah man im Hause des Wetterwarts auf dem Säntis zum ersten mal elektrisches Licht.

Kraftwerk Rheinau.

Der Stadtrat Winterthur unterbreitet dem Grossen Gemeinderat einen Vertrag zur Genehmigung, der Konzessionserwerbung, Gründung, Bau und Betrieb eines Rheinkraftwerkes bei Rheinau zum Gegenstand hat. Als Kontrahenten treten die Stadt Winterthur, die NOK in Baden, die Aluminium A.-G. in Neuhausen und die Elektrizitäts-A.-G., vormals Schuckert & Co. in Nürnberg auf. Nach langem Kampf will Winterthur schliesslich auf den Betrieb eines e i g e n e n Kraftwerkes verzichten. Die NOK werden eher in der Lage sein, als die Stadt Winterthur, die erzeugte Energie zweckmässig auszunützen.

Neues Wasserkraftwerk am Nil in Aegypten.

Unter Ausnutzung des Staubeckens von Assuan wird jetzt ein neues Wasserkraftwerk errichtet werden, das Energie für ganz Oberägypten liefern wird. Es handelt sich vor allem darum, die Energieerzeugung des bereits bestehenden Kraftwerks am Staudamm von Assuan so zu regulieren, dass die Schwankungen der Energieerzeugung in den einzelnen Monaten besonders niedrigen und besonders hohen Wasserstandes des Nils ausgeglichen werden. Eine Reihe von europäischen Firmen soll zum Wettbewerb für die Errichtung des neuen Kraftwerks aufgefordert werden.

Gründung einer Rheinschiffahrtskammer in Basel.

Die Vertreter der Regierungsräte der Kantone Baselstadt und Baselland, der Basler Handelskammer, des Vereins für die Schiffahrt auf dem Oberrhein, des Verbandes der Interessenten an der Schweizer Rheinschiffahrt und der Basler Reederei-Konvention haben die Gründung einer Rheinschiffahrtskammer beschlossen. Der Zweck der Kammer ist die allseitige Wahrung der schweizerischen Rheinschiffahrtsinteressen und deren möglichst einheitliche Vertretung mit besonderer Rücksicht der Interessen beider Basel.

Rekordumschlag im Basler Rheinhafen.

Im Rheinhafen-Verkehr verzeichneten die Basler Hafenanlagen im Dezember des vergangenen Jahres einen Umschlag von 148,756 Tonnen, 100,000 Tonnen mehr als im Dezember 1933.

Im Jahre 1934 belief sich der Umschlag der Basler Hafenanlagen auf 1,897,903 Tonnen, das sind 205,500 Tonnen mehr als im Jahre 1933, was einen Rekord in der Schiffahrt nach Basel darstellt; ein Fünftel entfällt auf den eigentlichen Rheinverkehr und vier Fünftel auf den Kanalverkehr.

Die Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis Waldshut.

Kürzlich fand in Waldshut eine unverbindliche Besprechung zwischen Vertretern des Rheinschiffahrtsverbandes in Konstanz, der Gemeinden Brugg, Zurzach und den Delegierten von Waldshut und den übrigen deutschen Gemeinden statt.

An der Finanzierung der Rheinregulierung zwischen Basel und Bodensee müssten sich Deutschland, die Schweiz und auch Oesterreich beteiligen. Der Wasserweg bis Rheinfelden wird heute schon stark benutzt. Das Hindernis des Kraftwerkes Rheinfelden wird umgangen werden können. Von da an kommen noch die Kraftwerke Laufenburg und Albruck-Dogern in Frage. In Laufenburg ist eine Schleuse zu erstellen. In Albbruck-Dogern haben wir einen leeren Rhein. Es liegen verschiedene Lösungsmöglichkeiten vor. Das Kraftwerk Säckingen ist vorläufig nicht nötig, sofern man die Schiffahrt nicht ganzjährig betreiben will.

Rheinhafen Karlsruhe.

Der Karlsruher Rheinhafen hatte in letzter Zeit einen erheblichen Aufschwung zu verzeichnen. Die Stadt Karlsruhe hatte deshalb in ihrem Arbeitsbeschaffungsprogramm den Bau des fünften Hafenbeckens vorgesehen, das ausschliesslich dem Umschlag und der Lagerung von Oel dienen soll.

Rheinhafen Weil am Rhein.

Die Vorarbeiten für die Errichtung des Rheinhafens Weil a. Rh. unterhalb von Basel sind beendet. Die Krananlage wird voraussichtlich im Januar errichtet werden; ferner wird ein Kohlenlagerplatz und ein Getreidesilo erstellt. Die Gemeinde Weil besitzt noch grosses Industriegelände, das durch die Hafenanlage erst erschlossen wird.

Ausbaggerung des alten Rheines.

Die Verbesserung des sogenannten alten Rheines bei der Einmündung in den Bodensee stellt sich als unbedingte Notwendigkeit für die Schiffahrt heraus, denn für grosse Schiffe ist die Zufahrt nur bei ganz hohem Wasserstande möglich und die Kieslastschiffe können nur mit halber Last fahren. Bei längerem Zuwarten besteht die Gefahr einer gänzlichen Versandung der Zufahrtsrinnen. Deshalb soll mit dem Vorprojekt der Ausbaggerung bald begonnen werden, für das 6000 Franken vom Staat und den interessierten Gemeinden bereitgestellt worden sind.

Reichsausschuss für Binnenschiffahrt.

Laut Bekanntmachung des deutschen Reichsverkehrsministers ist der Reichsausschuss der deutschen Binnenschiffahrt in Berlin als alleinige Vertretung des Verkehrszweiges Binnenschiffahrt anerkannt worden. Dem Reichsausschuss haben alle gewerblichen Unternehmer und Unternehmungen, auch die Betriebe der Gemeinden und Gemeindeverbände anzugehören, die a) die Fracht-, Schlepp- und Personenschiffahrt mit Binnenschiffen betreiben, einschliesslich derjenigen Unternehmer und Unternehmungen, die mit ihren Binnenschiffen nur einen Werksverkehr unterhalten; b) einen zur Binnenschiffahrt gehörenden Hafen- oder Umschlagsbetrieb unterhalten; c) ohne über eigene Schiffe zu verfügen, als Frachtführer die Binnenschiffahrt betreiben (Befrachter); d) ein Fähre betreiben; e) die Flösserei betreiben; f) als Haupter und Lotsen in der Binnenschiffahrt tätig sind, sowie diejenigen Personen, die, ohne von einem Schiffseigner auf Grund eines Vertragsverhältnisses ständig damit betraut zu sein, ihre Dienste als Schiffsführer, Bootsmann usw. gewerbsmässig anbieten; g) als selbständige Sachverständige des Binnenschiffahrtsgewerbes (Experten, Dispacheure usw.) tätig werden.

Es haben sich ferner in den Reichsausschuss einzugliedern die stattlichen Verkehrs- und Sicherheitshäfen. Dem Reichsausschuss der Binnenschiffahrt haben auch Unternehmer und Unternehmungen anzugehören, die eine der obengenannten Tätigkeiten neben einem anderen Gewerbe (z. B. Handel, Industrie) ausüben. Bei Unerheblichkeit der auf das Verkehrsgewerbe entfallenden Tätigkeit kann der Präsident des Reichsausschusses auf die Zugehörigkeit der betreffenden Unternehmer und Unternehmungen verzichten.

Zwei Donauhäfen der Tschechoslowakei.

Vor dem Kriege war das heutige Gebiet der Tschechoslowakei an der Donauschiffahrt nicht beteiligt. Erst durch die Friedensverträge erhielt der neue Staat die Donau als Grenzfluss und damit eine Wasserstrasse zum Schwarzen Meer. Ausserdem wurde ihm Schiffmaterial und das Eigentum an den Hafenanlagen zuerkannt. Im Jahre 1922 wurde die «Ceskoslovenska Dunajplavba», eine unter staatlicher Kontrolle stehende Donau-Schiffahrtsgesellschaft, gegründet, die zusammen mit den bereits bestehenden Gesellschaften der Nachbarstaaten, der «Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft», dem «Bayrischen Lloyd» und der «Ungarischen Schiffahrtsgesellschaft» (MFTR), den Donauverkehr pflegte und förderte.

Die Tschechoslowakei hat alle erdenklichen Anstrengungen gemacht, um ihre beiden Donauhäfen, Bratislava (Pressburg) und Komarno, neben Wien und Budapest, den frühern Reichshauptstädten, die damals den ganzen deutsch-österreichischen und ungarischen Schiffahrtsverkehr mit Beschlag belegt hatten, mehr zur Geltung zu bringen.

Der Hafen von Bratislava wurde mit der Zeit ganz neu ausgebaut, verbessert und immer mehr vergrössert. Komarno besitzt heute eine gewisse Bedeutung als Ausfuhrhafen. Hier wird der in der ganzen Welt bekannte slowakische und karpatische Holzreichtum verladen. Die Baumstämme werden im Waag, der bei Komarno mündet, oder in der Theiss (die allerdings erst bei Belgrad die Donau erreicht), bis zur Donau geflösst.

Die Tschechoslowakei spielt heute als Donaustaat nicht nur in der Schiffahrt und im Handel, sondern auch in der Politik eine Rolle, stellt sie doch die Verbindung dar zwischen Zentraleuropa und dem Nordosten, vor allem mit der Sowjet-Union.

Basler Rheinhafenverkehr

Dezember 1934.

A. Schiffsverkehr.

	Rheinkähne		Kanalkähne		Güterboote		Ladung t
	belad.	leer	belad.	leer	belad.	leer	
Bergfahrt Rhein	—	—	—	—	8	—	942
Bergfahrt Kanal	—	—	641	—	—	—	142698
Talfahrt Rhein	—	1	96	504	3	4	4571
Talfahrt Kanal	—	—	3	2	—	—	545
	—	1	740	506	11	4	148756

B. Güterverkehr.

	Bergfahrt	Talfahrt
St. Johannhafen	17013 t	155 t
Kleinhüningerhafen	104002 t	4961 t
Klybeckquai	22625 t	—
	143640 t	5116 t

Warengattungen im Bergverkehr (in Mengen von über 1000 t): Getreide, Kohlen, Koks, Briketts, flüssige Brennstoffe, verschiedene Nahrungsmittel, chemische Rohprodukte, Metalle, Düngemittel, Rohprodukte für die Nahrungs- und Genussmittelfabrikation, Holz.

Warengattungen im Talverkehr (in Mengen von über 1000 t): Erzeugnisse der chemischen und elektro-chemischen Industrie, Abfallprodukte.

Gesamtverkehr vom 1. Januar bis 31. Dezember 1934

Monat	Bergfahrt		Talfahrt		Total t	
Januar	62516	*72830*	2536	*4536*	65052	*77366*
Februar	84390	*77445*	3261	*2935*	87651	*80380*
März	126668	*129408*	6086	*4630*	132754	*134038*
April	133814	*123974*	5563	*4245*	139377	*128219*
Mai	149895	*103463*	5241	*5114*	155136	*188577*
Juni	185150	*204397*	9447	*7171*	194597	*211568*
Juli	178838	*213153*	8204	*7299*	187042	*220452*
August	255750	*181646*	14557	*6746*	270307	*188392*
September	191725	*138362*	15630	*8151*	207355	*146513*
Oktober	151508	*143216*	6720	*6552*	158288	*149768*
November	145582	*115909*	6066	*9380*	151648	*125289*
Dezember	143640	*40955*	5116	*3868*	148756	*44823*
Total	1809476	*1624758*	88427	*70627*	1897903	*1695385*

wovon Rheinverkehr	345229	*303145* t
wovon Kanalverkehr	1552674	*1392240* t
	1897903	*1695385* t

Die in Kursiv angegebenen Zahlen bedeuten die Totalziffern der korrespondierenden Monate des Vorjahres.

Schiffahrtsamt Basel

Mitteilung der Redaktion

Infolge der Aenderungen in der inneren Organisation der Zeitschrift hat sich die Herausgabe der vorliegenden Nummer verzögert. Wir ersuchen unsere Leser um Nachsicht.

Einbanddecken

für den Jahrgang 1934 können bei der Administration zum Preise von Fr. 3.— bezogen werden. Alle Abonnenten, welche die Einbanddecke pro 1933 bezogen haben, erhalten sie ohne besondere Bestellung auch pro 1934 zugestellt. Die Administration.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt der Firma Julius Springer, Verlagsbuchhandlung, Berlin, bei.

Marktpreise

Unverbindliche Kohlenpreise für Industrie per 25. Januar 1935

Mitgeteilt von der «KOX» Kohlenimport A.-G. Zürich

	Calorien	Aschengehalt	25. Sept. 1934 Fr.	25. Okt. 1934 Fr.	25. Nov. 1934 Fr.	25. Dez. 1934 Fr.	25. Jan. 1935 Fr.
Saarkohlen: (Mines Domaniales)			per 10 Tonnen franco unverzollt Basel				
Stückkohlen	6800-7000	ca. 10%	310.—	310.—	310.—	310.—	310.—
Würfel I 50/80 mm			330.—	330.—	330.—	330.—	330.—
Nuss I 35/50 mm			325.—	325.—	325.—	325.—	325.—
Nuss II 15/35 mm			295.—	295.—	295.—	295.—	295.—
Nuss III 8/15 mm			275.—	275.—	275.—	275.—	275.—
			Zonenvergütungen für Saarkohlen Fr. 10.— bis 55.— per 10 Tonnen je nach den betreffenden Gebieten und Körnungen				
Ruhr-Coks und -Kohlen			franco verzollt Schaffhausen, Singen, Konstanz und Basel				
Grosscoks (Giesscoks)	ca. 7200	8-9%	382.—	382.—	382.—	382.—	382.—
Brechcoks I			365.—	365.—	365.—	365.—	365.—
Brechcoks II			377.50	377.50	377.50	377.50	377.50
Brechcoks III			365.—	365.—	365.—	365.—	365.—
Fett-Stücke vom Syndikat	ca. 7600	7-8%	370.—	370.—	370.—	370.—	370.—
Fett-Nüsse I und II „			370.—	370.—	370.—	370.—	370.—
Fett-Nüsse III „			365.—	365.—	365.—	365.—	365.—
Fett-Nüsse IV „			350.—	350.—	350.—	350.—	350.—
Essnüsse III „			425.—/435.—	425.—/435.—	425.—/435.—	425.—/435.—	425.—/435.—
Vollbrikets „			365.—	365.—	365.—	365.—	365.—
Eiformbrikets „			375.—	375.—	375.—	375.—	375.—
Schmiedenüsse III „			395.—	395.—	395.—	395.—	395.—
Schmiedenüsse IV „			380.—	380.—	380.—	380.—	380.—
			Coks *ab Schiff* stellt sich entsprechend billiger				
Belg. Kohlen:			franco Basel verzollt				
Braisettes 10/20 mm	7300-7500	7-10%	390.—	390.—	390.—	390.—	—
Braisettes 20/30 mm			470.—	470.—	470.—	470.—	470.—
Steinkohlenbrikets 1. cl. Marke	7200-7500	8-9%	375.—	375.—	375.—	340.—	340.—
			Grössere Mengen entsprechende Ermässigungen				

Ölpreisnotierungen

Mitgeteilt von der Firma Emil Scheller & Cie., Zürich

	per 100 kg Fr.
Gasöl, Ia. erste Qualität, min. 10,000 Kal. unterer Heizwert bei Bezug von 15,000 kg in Zisternen, unverzollt: Basel, Waldshut, Schaffhausen, Konstanz, St. Margrethen, Buchs	7.50/7.65
Genf	8.—/8.15
Chiasso	7.90/8.05
Pino	8.—/8.15
Iselle	8.20/8.35
Heizöl: zirka 10,000 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg netto in Zisternen unverzollt: Basel	6.05/6.20
Waldshut, Schaffhausen, Konstanz, St. Margrethen, Buchs	6.50/6.65
Genf	6.55/6.70
Chiasso	6.90/7.05
Pino	7.—/7.15
Iselle	7.20/7.35
Industrie-Heizöl: zirka 9850 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg netto in Zisternen nur an Industrien mit Anschlussgeleise, unverzollt: Basel	5.50/5.65
Waldshut, Schaffhausen, Konstanz, St. Margrethen, Buchs	5.50/5.65
Genf	6.—/6.15
Chiasso	5.90/6.05
Pino	6.—/6.15
Iselle	6.20/6.35
Detailpreise für Gasöl I. Qualität: bei Bezug in Fässern, oder per Tankwagen per % kg netto, franko Domizil in einem grösseren Rayon um Zürich	9.85/12.30
Heizöl II: bei Bezug in Fässern oder per Tankwagen per % kg netto, franko Domizil in einem grösseren Rayon um Zürich	8.80/11.25
Petrol für Leuchtzwecke und Traktoren	20.—/22.—
Spezialpetrol	23.—/25.—
Superpetroleum	25.—/27.—
per 100 kg in einem grösseren Rayon um Zürich.	
Benzin für Explosionsmotoren,	
Schwerbenzin	40.35/47.25
Mittelschwerbenzin	41.35/48.25
Leichtbenzin	62.—/65.—
Gasolin	69.—/72.—
Benzol per % kg netto, franko Talbahnstationen	65.—/68.—
Spezialpreise bei grösseren Bezügen in ganzen Zisternen.	