Mitteilungen

Objekttyp: **Group**

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

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

Heft 5

PDF erstellt am: **31.05.2024**

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

Hilfe des Motorselbstfahrers. Dieser ermöglicht durch seine Beweglichkeit und durch seine Abmessungen wesentlich vereinfachte Schleusenbauten und Vorhäfen, und nur ein sehr billiger Ausbau der Schiffahrtsstrasse oberhalb Basel, wie ihn die Motorschiffahrt gestattet, wird es der Schiffahrt ermöglichen, dem oberrheinischen Wirtschaftsleben Vorteile zu bieten, welche die Einführung der Schiffahrt neben den bestehenden Eisenbahnen in der heutigen Zeit überhaupt erst rechtfertigt.

Navigation fluviale sur le Rhin.

Le bas Rhin, entre Duisbourg et Rotterdam (215 km) est caractérisé par une grande largeur et un courant faible. Il est parcouru par des bateaux jaugeant jusqu'à 4000 tonnes et par une multitude de petits bateaux, dont une grande partie des 7400 bateaux du Rhin de moins de 550 tonnes. Le remorquage se fait presque uniquement par bateaux à vapeur à hélice. Le Rhin moyen a une longueur de 356 km et relie Duisbourg et Mannheim. On y rencontre surtout des remorqueurs à hélices et, lors des basses eaux des bateaux à roues motrices. Le haut Rhin, entre Mannheim et Bâle (258 km) a un courant beaucoup plus fort. A Mannheim, on compte 1 cv pour remorquer 3 tonnes, ce chiffre devenant 1 cv par tonne à Bâle. L'auteur donne quelques chiffres du tonnage transporté en 1934, sur les divers tronçons. Total traversant la frontière néerlando-allemande = 40 440 000 t. Le remorquage se fait surtout à la vapeur, du fait de la proximité des bassins miniers de la Ruhr, de la Belgique et de la Hollande. Malgré cela, le Diesel s'est introduit depuis 5 ans. Au début, on sépara le remorqueur du chaland lui-même pour qu'il ne restât pas immobilisé pendant les charges et décharges du chaland. Mais le chaland à moteur, indépendant, s'implante de plus en plus, grâce à l'amélioration des installations de manutention qui réduit le temps d'immobilisation dans les ports. La capacité des chalands à moteur arrive souvent à 400 tonnes. Ils sont mus par des Diesels dont la puissance s'élève jusqu'à 160 cv. Au cours des 5 dernières années, 100 chalands à moteur et 20 chalands-citernes à moteur furent mis en service.

Le développement du trafic s'est ralenti, du fait de la crise, de même que les nouvelles constructions de chalands. La concurrence du rail et celle des divers types de chalands entre eux, conduiront à une spécialisation des divers bateaux, selon les marchandises à transporter et les distances. Le plus grand avenir est sans aucun doute réservé au chaland à moteur, indépendant. H.

Mitteilungen aus den Verbänden

Schweiz. Wasserwirtschaftsverband

Die vom Schweizerischen Wasserwirtschaftsverband auf Dienstag, den 14. Mai nach Zürich in die E. T. H. einberufene Versammlung zur Anhörung eines Vortrages von Ing. van Asbeck über «Neuartige Bauweisen im Wasserbau» war von etwa 130 Mitgliedern und Gästen besucht. An der Diskussion beteiligten sich die Herren Obering. Blattner, Zürich, Ing. Andres, Luzern, Ing. Schenker, Zürich, Ing. Roth, Bern und Ing. Frey, Zürich.

Der zirka einstündige Vortrag war reich mit interessanten Lichtbildern ergänzt, die u. a. Aufschluss gaben über die umfassenden Modellversuche im Flussbaulaboratorium der E. T. H. zur Abklärung der verschiedenen Bauprobleme. Eindrucksvolle Bilder aus dem Bau vermittelten eine deutliche Vorstellung über die Vielfältigkeit und Kompliziertheit der entstehenden Anlagen. — Der Vortrag wurde mit starkem Applaus verdankt.

Im Anschluss an die Versammlung fand eine Besichtigung der im Bau begriffenen Zentrale des Etzelwerkes in Altendorf statt, an der sich eine grössere Anzahl von Teilnehmern beteiligte. In zuvorkommender Weise stellten die Schweiz. Bundesbahnen einen Wagen zur Verfügung, der die Insassen direkt zur Zentrale führte.

Linth-Limmatverband.

Oeffentliche Versammlung vom 4. Mai 1935 in Pfäffikon (Schwyz).

Der Einladung des Linth-Limmatverbandes war aus allen Teilen der interessierten Gegend zahlreich Folge geleistet worden, so dass der Saal des Gasthofes «zum Sternen» in Pfäffikon die annähernd 180 Personen kaum fassen konnte.

Reg.-Rat A. Bettschart, der, ususgemäss als Vertreter des gastgebenden Kantons im Verbandsvorstande, die Versammlung leitete, orientierte über das Interesse des Linth-Limmatverbandes am Kanton Schwyz, das gegenwärtig durch zwei Objekte besonders lebendig ist: 1. Das Etzelwerk und 2. die Seedammfrage. Er betont anschliessend die allgemeine Tätigkeit des Verbandes auf den verschiedenen Interessengebieten. Die wirtschaftliche Situation beeinträchtigt auch diese Arbeiten, und der Verband ist mehr denn je auf die Unterstützung von Behörden und Oeffentlichkeit angewiesen, die ihrerseits nur Nutzen daraus ziehen können.

Er streift sodann die lange Entstehungsgeschichte des Etzelwerkprojektes und übergibt Oberingenieur Krause das Wort zu seinem Vortrag über den Bau des Etzelwerkes. (Siehe «Wasser- und Energiewirtschaft» Nr. 3/4, 1935, Seite 41.)

Auszug aus dem Protokoll der Sitzung des Vorstandes des Linth - Limmatverbandes vom 4. Mai 1935 in Pfäffikon (Schwyz).

Das Protokoll der Sitzung des Gesamtvorstandes vom 14. Juli 1933 wird genehmigt. Der Geschäftsbericht und die Rechnungen für die Jahre 1933/34 werden behandelt und genehmigt. Die Generalversammlung 1935 wird in Einsiedeln stattfinden. Im Anschluss daran sollen die Bauten des Etzelwerkes besichtigt werden. Eine Broschüre über dieses Werk ist in Vorbereitung.

In den Versammlungen konnten die Regierungsräte Maurer, Zürich, und Bettschart, Einsiedeln, die erfreuliche Mitteilung machen, dass an einer Konferenz vom Vortage die Voraussetzungen zur Regelung der Finanzierungsfrage für den Rapperswiler Seedamm geschaffen worden seien. Vom Bund sei ausser dem Anteil von $33^1/_3$ % ein ausserordentlicher Beitrag auf Konto Arbeitsbeschaffung bewilligt worden, ebenso von Kanton und Stadt Zürich, was nun auch von den Kantonen Schwyz und St. Gallen erwartet werde.

Geschäftliche Mitteilungen. Verschiedenes. Literatur.

Kraftwerke Oberhasli A.-G., Innertkirchen.
Geschäftsbericht pro 1934.

Die Energieabgabe des Kraftwerkes Handeck betrug im Jahre 1934 221 650 000 kWh, das heisst sie übertraf diejenige des Vorjahres um 6 022 000 kWh = 2,8 %. Der Höchststau des Grimselsees wurde bereits am 5. August erreicht, also neun Tage früher als im Vorjahr. Beide Seen konnten bis zum 7. Oktober gefüllt gehalten werden.

An den beiden Talsperren auf Gelmer und Grimsel wurden die Injektionsarbeiten zwecks Dichtung der Fugen fortgesetzt und zum Teil zum Abschluss gebracht. Bei abgesenktem Gelmersee konnte die Gelmersperre einer eingehenden Prüfung unterzogen werden. Bei dieser Revision wurden keinerlei Mängel festgestellt.

Die Jahresrechnung schliesst mit einem Reinertrag von Fr. 1 900 000.—. Davon werden Fr. 100 000.— dem Reservefonds zugewiesen und der Rest für die Ausschüttung einer 5prozentigen Dividende verwendet.

Elektrizitätswerk Glarus.
Geschäftsbericht 1934.

Beim Ausbau des Verteilungsnetzes beschränkte man sich im Berichtsjahr auf ein paar kleinere Erweiterungen. Die Transformatorenstation Nr. 2 in Erlen wurde neuzeitlichen Anforderungen entsprechend umgebaut. Auch die elektrische Strassenbeleuchtung ist wieder um ein paar Lampen vermehrt worden. Die Energieabgabe hat im vergangenen Jahr etwas abgenommen. Sie betrug 2 845 975 (2 945 710) kWh. Die Zahl der Abonnemente stieg von 3356 auf 3486.

Die Jahresrechnung ergibt einen Vorschlag von rund Fr. 70 000.—. Davon werden Fr. 65 000.— der Gemeindekasse, Fr. 4000.— dem Versicherungsfonds zugewiesen und der Rest auf neue Rechnung vorgetragen.

Elektrizitätswerk Bischofszell.
Geschäftsbericht 1934.

Im Berichtsjahr konnten sehr erfreuliche Resultate erzielt werden. Einerseits hat der Stromabsatz eine wesentliche Erhöhung erfahren, anderseits war auch der Betriebsüberschuss fast 10 000 Fr. grösser als im Vorjahr. Dieser Erfolg ist nicht zuletzt dem neuen Stromabnehmer, der Essenzenfabrik Alfred Laumann, zuzuschreiben. Das Werk bezog im Jahre 1934 1 749 210 kWh Normalstrom gegenüber 1 563 005 kWh im Vorjahr, was einer Zunahme von 11,91 % entspricht. Dagegen blieb der Bezug von Abfallstrom wesentlich hinter dem letztjährigen zurück: 433 810 statt 759 060 kWh.

Im Hinblick auf das günstige Jahresergebnis hat die Betriebskommission im Einverständnis mit dem Gemeinderat eine erneute Tarifreduktion beschlossen.

Vom Betriebsüberschuss von 40 554 Fr. wurden 9778 Fr. an die Gemeinde, 1500 Fr. an die Wasserversorgung und 4000 Fr. dem Versicherungsfonds überwiesen. Der Rest von rund 25 000 Fr. wurde für Abschreibungen verwendet.

Kembser Rheinkraftwerk (Sté. Energie Electrique du Rhin).

Das Werk, welches zum Konzern der frühern Oberrheinischen Kraftwerke (Forces Motrices du Haut-Rhin) gehört, hat 1934 trotz der Katastrophe beim Pumpspeicherkraftwerk an den Vogesenseen seine Krafterzeugung auf 363 (155) Mio. kWh gesteigert und einen Absatz von 341 (43) Mio. kWh erzielt. Die Volleistungsfähigkeit nach Inbetriebnahme der Pumpspeicherkraftanlagen an den Vogesenseen ist auf 800 Mio. kWh berechnet. Das Vogesenwerk wurde in einem erstinstanzlichen Urteil als nichtverantwortlich für die Katastrophe bezeichnet und erhielt einen Entschädigungsanspruch auf 35 Mio. Fr.

Rheinisch-Westfälisches Elektrizitätswerk A.-G., Essen.
Geschäftsjahr 1933/34.

Im Berichtsjahr konnte die Stromabgabe um 22 %, nämlich von 2213 auf 2697 Mio. kWh erhöht werden. Mit Einschluss der Tochtergesellschaften betrug die Zunahme 17 % (3750 statt 3200 Mio. kWh), womit wieder ungefähr der Stand des Rekordjahres 1930 erreicht worden ist. Die Zunahme ist fast ausschliesslich der Absatzsteigerung für Kraftstrom zu verdanken (23 %), wogegen die Lichtabgabe nur um 1,5 % angestiegen ist. Der Bruttoertrag ist zwar nur um 5%, von 89,39 auf 94,02 Mio. RM. angestiegen, da die Durchschnittseinnahme per kWh abermals beträchtlich gesunken ist. Der Verkaufspreis pro kWh war im Oktober 1934 um 48 % niedriger als im Jahre 1924/25. Der gesamte Reingewinn betrug 14,81 (10,78) Mio. RM., so dass eine erhöhte Dividende von 6 % (vorher 5 %) vorgeschlagen werden konnte.

Rheinkraftwerk Albbruck-Dogern A.-G., Waldshut a. Rh.
Geschäftsbericht 1933/34.

In der ersten Hälfte des Geschäftsjahres wurden die restlichen für die Inbetriebsetzung des Werkes erforderlichen Bauarbeiten zu Ende geführt. Uferschutz- und Entwässerungsmassnahmen im Rückstaugebiet des Rheines sind noch im Gange. Mit dem Stau des Rheines wurde am 21. August 1933 begonnen. Das konzessionsmässige Stauziel wurde endgültig am 21. November 1933 erreicht. Der Probebetrieb der ersten Maschine im Kraftwerk Albbruck konnte Ende September 1933 aufgenommen werden. Bis zum Jahresschluss waren die drei Maschinensätze fertig montiert und soweit durchgeprüft, dass am 1. Januar 1934 der ordentliche Betrieb eröffnet werden konnte.

Durch den niederschlagsarmen Winter und die hierdurch verursachte geringe Schneeschmelze erreichte die Abflussmenge des Rheines erst Ende Juni die Ausbauwassermenge des Werkes von 900 cm^3/sec. Im weiteren wirkte sich allerdings das Fehlen von Hochwassern günstig aus, da der Rhein nur verhältnismässig kurze Zeit hohes Wasser führte und dementsprechend wenig Gefällrückgang verursachte. Im Berichtsjahr wurden im ganzen 224,663,000 kWh erzeugt.

Die Gewinn- und Verlustrechnung erstreckt sich entsprechend dem Betriebsbeginn nur auf die zweite Hälfte des Geschäftsjahres. Der erzielte Reingewinn von 441,126.50 RM. soll wie folgt verwendet werden: gesetzliche Rücklage in den Reservefonds 40,000 RM., 5 % Dividende aus 16,000,000 RM. für ein halbes Jahr 400,000 RM., Vortrag auf neue Rechnung 1,126.50 RM.

Rheinschiffahrtsverband Konstanz e. V.
Geschäftsbericht pro 1934.

Mit Genugtuung konnte der Verband feststellen, dass seine gemeinnützigen und wirtschaftsfördernden Bestrebungen überall mit Interesse aufgenommen werden. Als seine nächsten Programmpunkte betrachtet er:

a) den Abschluss eines neuen Staatsvertrages mit der Schweiz und Oesterreich, in dem der Ausbau der gesamten Oberrheinstrecke gesichert wird;
b) die Aufnahme der Ausbauarbeiten am Oberrhein in das Arbeitsbeschaffungsprogramm.

Unverbindliche Kohlenpreise für Industrie per Mai 1935

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

	Kalorien	Aschengehalt	25. Jan. 1935 Fr.	25. Febr. 1935 Fr.	25. März 1935 Fr.	25. April 1935 Fr.	25. Mai 1935 Fr.
Saarkohlen: (Mines Domaniales)			per 10 Tonnen franko 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			franko verzollt Schaffhausen, Singen, Konstanz und Basel				
Grosscoks (Giesscoks)	ca. 7200	8-9 %	382.—	382.—	382.—	382.—	382.—
Brechcoks I			365.—	365.—	365.—	365.—	342.50
Brechcoks II			377.50	377.50	377.50	377.50	355.—
Brechcoks III			365.—	365.—	365.—	365.—	342.50
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.—	430.—/440.—
Vollbriketts „			365.—	365.—	365.—	365.—	365.—
Eiformbriketts „			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:			franko Basel verzollt				
Braisettes 10/20 mm	7300-7500	7-10 %	—	—	—	—	—
Braisettes 20/30 mm			470.—	470.—	470.—	470.—	460.—
Steinkohlenbriketts 1. cl. Marke	7200-7500	8-9 %	340.—	340.—	340.—	340.—	340.—
			Grössere Mengen entsprechende Ermässigungen				

Ölpreisnotierungen für Mai [1]

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
Gasöl, Ia. für Feuerungszwecke und stationäre Motoren:	
Einzelfass bis 1000 kg	12.30
1001 kg bis 4000 kg	11.30
4001 kg und mehr	10.55
über 12,000 kg	9.85
Heizöl, II. für Feuerungszwecke und stationäre Motoren:	
Einzelfass bis 1000 kg	11.25
1001 kg bis 4000 kg	10.25
4001 kg und mehr	9.50
über 12,000 kg	9.80
Ia. Petrol für Industrie, Gewerbe, Garagen und Traktoren:	
Fassweise bis 500 kg	21.—
501—999 kg oder Abschluss 1000 kg	20.—
1000 kg und mehr aufs mal	19.—
Mittelschwerbenzin	
Kisten, Kannen und Einzelfass	49.65
2 Fass bis 350 kg	46.85
351—500 kg	44.75
501—1500 kg	43.50
1501 kg oder 2000 Liter und mehr	42.50
Für **Ia. rumän. Benzin** Zuschlag Fr. 1.— % kg auf obigen Preisen	od. 30,8 Cts. p. l
Für **Schwerbenzin,** Abschlag Fr. 1.— % kg auf obigen Preisen	
Für **Superbrennstoff** (Esso), Zuschlag Fr. 8.— % kg auf obigen Preisen	
Leichtbenzin (je nach Menge)	62.—/65.—
Gasolin (je nach Menge)	69.—/72.—
Benzol (je nach Menge)	65.—/68.—
Spezialpreise bei grösseren Bezügen in ganzen Zisternen.	

[1] Siehe Erläuterungen in Nr. 3/4, Seite 69 dieser Zeitschrift.