Falsche Deklarationen über die schweizerische Kohleneinfuhr

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

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

Heft 6

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-922305

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

St. Louis, mit einer Länge von 3,3 km, einer Breite auf Höhe des Wasserspiegels von 63 m und mit einer Tiefe von 7,50 m. Anfänglich fehlte noch der Bahnanschluss, doch allmählich hat sich der Hafen entwickelt und steht heute mit einem Umschlag von 1,2 Mio. Tonnen an dritter Stelle der französischen Mittelmeerhäfen.

Direktor de Dumas de Gardie von Port Rambaud in Lyon erläuterte anschliessend die Verhältnisse des Hafens der Seidenmetropole, der seit 1926 in Betrieb ist und heute eine Quailänge von 1050 m aufweist. Der Hafen besteht aus einem offenen Quai an der Saône, kurz vor deren Einmündung in die Rhone. Von den Baukosten übernahm der Staat 60 %, die Stadt Lyon 20 % und die Handelskammer 20 %. Die Handelskammer erstellte auf dem fertigen Hafengelände auf ihre Kosten Lagerhäuser und Umschlagseinrichtungen und führt den Betrieb in eigener Verwaltung durch. Seit der Eröffnung ist der Umschlag in stetigem Steigen begriffen und erreichte 1934 433 000 Tonnen, wovon 138 500 Tonnen Kohlen, 78 500 Tonnen flüssige Brennstoffe und 74 800 Tonnen Metalle. Eine Lagermöglichkeit für Getreide besteht nicht. Da weitere Tankanlagen für flüssige Brennstoffe nicht untergebracht werden können, beabsichtigt die Compagnie Nationale du Rhône etwas weiter flussabwärts als ersten Ausbau des projektierten Industriehafens ein Hafenbecken für den Umschlag flüssiger Brennstoffe mit einem Kostenaufwand von 9 Mio franz. Franken zu erstellen.

Nach einem weitern Vortrag über den Hafen von Paris fand ein gemeinsames Frühstück statt. Der Nachmittag galt entweder der Besichtigung der Umbauten am Kraftwerk Jonage oder dem Besuch des Hafens von Lyon, womit die lehrreiche Veranstaltung ihren Abschluss fand. H. B.

Exposition et Congrès de la Navigation Fluviale à Lyon 7—9 mars 1935.

A l'occasion de la Foire de Lyon fut organisé une exposition et un congrès de la navigation fluviale. L'ingénieur lyonnais Rateau exposa des plans de son projet de canal latéral du Rhône et l'on vit des reproductions des principaux ports fluviaux français. Les stands des exposants suisses montrèrent des documents cartographiques et photographiques de la navigation sur le Rhin entre Bâle et Constance, des projets du canal du Rhône au Rhin, du port de Genève et du Tunnel de Sous-Terre à Sécheron (Genève), une maquette du barrage du Grimsel, etc. Le Congrès, très important, comporta 31 conférences. M. Hégly, directeur du laboratoire de Saulcy, parla des sections des grands canaux. Ses recherches ont montré que dans un tronçon rectiligne ne se créent ni courants transversaux, ni tourbillons, pour des profils spéciaux de profondeurs variables. M. Favre parla du charriage des cours d'eau et des recherches du laboratoire d'hydraulique du Polytechnicum. Celui-ci a établi une formule donnant le volume charrié en fonction du débit par mètre de largeur du fleuve, de la pente et des dimensions des galets. M. Langlois, de l'Alsthorn, parla de l'équipement électrique des écluses et des installations françaises récentes. Divers orateurs parlèrent ensuite de l'emploi des Diesels pour la navigation fluviale et du transport des combustibles liquides, qui atteint 70 % du combustible importé en France.

D'autres conférenciers parlèrent du Canal du Rhône au Rhin (France), du port de Strasbourg. On traita ensuite les problèmes du Rhône et en parla du port de St. Louis-du-Rhône relié au Golfe de Fos par un canal navigable de 3,3 km de longueur et 63 m de largeur. M. Dumas de Gardie parla enfin du Port de Lyon ouvert à la navigation en 1926. Le trafic s'éleva en 1934 à 433 000 tonnes, dont 138 500 de charbon, 78 500 de combustibles liquides et 74 800 de métaux. M.

Falsche Deklarationen über die schweizerische Kohleneinfuhr

Vom Sekretariat des Schweiz. Wasserwirtschaftsverbandes.

Schon in früheren Jahren ist es uns aufgefallen, dass zwischen den Angaben der Gaswerke über den Wert der eingeführten Gaskohle und den Zahlen der Handelsstatistik merkwürdige Differenzen bestehen. Wir haben in einer Zuschrift vom 1. April 1927 an die eidgenössische Oberzolldirektion um Aufschluss ersucht. Die Antwort lautete dahin, dass die Wertangaben für die Einfuhr in den handelsstatistischen Veröffentlichungen auf den von den Importeuren abgegebenen Deklarationen beruhen. (Siehe Schweizerische Wasserwirtschaft, Jahrgang 1927, Seite 137.) Nunmehr wurde im Anschluss an einen Vortrag des Chefs der eidgenössischen Handelsstatistik an der Jahresversammlung der Schweizerischen Statistischen Gesellschaft vom 1. Juni 1935 in Zürich mitgeteilt, «dass trotz allen Kontrollen in früheren Jahren der Kohlenimport wertmässig viel zu hoch ausgewiesen worden sei, und dass erst die Kontingentierung und vor allem der Verrechnungsverkehr mit Deutschland in dieser Hinsicht Remedur zu schaffen vermochten.»

Es geht aus diesen Feststellungen hervor, dass man die Werte der Handelsstatistik für die Kohleneinfuhr früherer Jahre nur mit Vorsicht verwenden darf. Das ist wichtig in bezug auf die Beurteilung der Frage: «Gasindustrie und Handelsbilanz». Offenbar wurden von der Gasindustrie in den Berechnungen die Einfuhrwerte für Gaskohle wahrscheinlich richtig, das heisst möglichst tief angegeben, während auf der anderen Seite die der Handelsstatistik entnommenen Zahlen über die Einfuhrwerte von Koks unrichtig, das heisst zu hoch waren, was sich zugunsten der Berechnungen der Gasindustrie auswirkte. Wir werden auf diese Fragen zurückkommen.