Mitteilungen

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **30 (1938)**

Heft 7-8

PDF erstellt am: **29.05.2024**

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

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission, Nr. 58, vom Juni 1938

Bericht über die Tagung der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt im April 1938.

Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt hielt ihre Frühjahrstagung am 26. und 27. April in Strassburg unter dem Vorsitz des ausserordentlichen Gesandten, Herrn Jean Gout, ab.

In Erledigung der laufenden Verwaltungsangelegenheiten erhielt die Zentralkommission die Mitteilung, dass im Jahre 1937 in Belgien 54, in Frankreich 15, in den Niederlanden 632 und in der Schweiz 3 Rheinschifferpatente erteilt worden seien; ferner wurden 1937 in Frankreich 6, in Belgien, in den Niederlanden und in der Schweiz keine Abweichungen von der Mindestbemannung bewilligt.

Die französische Abordnung hat der Kommission mitgeteilt, dass am 6. April 1938 die französische und die deutsche Regierung ein Abkommen, dessen Ratifizierung eingeleitet wird, über die Ersetzung gewisser Schiffbrücken durch Fähren auf der deutsch-französischen Grenzstrecke, unterzeichnet haben. Von den zehn auf der Strecke zwischen Basel und Lauterburg gegenwärtig bestehenden Schiffbrücken sollen sieben, und zwar diejenigen bei Markolsheim, Schönau, Rheinau, Gerstheim, Gambsheim, Drusenheim und Selz, durch Fähren ersetzt werden.

Die Kommission hat beschlossen, die Entscheidung über die Annahme des Entwurfs einer neuen Rheinschiffahrts-Polizeiverordnung, ausgearbeitet von dem mit der Neufassung der Rheinschiffahrts-Polizeiverordnung beauftragten Ausschuss, bis zu einer der nächsten Tagungen zurückzustellen, da die Verhandlungen zwischen den Uferstaaten und Belgien über die Art und Weise der Inkraftsetzung der neuen Vorschriften noch nicht abgeschlossen sind.

Der mit der Neufassung der Rheinschiffahrts-Polizeiverordnung beauftragte Ausschuss, dessen Vorsitz seit dem am 11. April erfolgten Tode des Herrn Herold, Bevollmächtigter der Schweiz, Herr Schlingemann, Bevollmächtigter der Niederlande, übernommen hat, hat die Ausarbeitung eines Entwurfs einer neuen Untersuchungsordnung der den Rhein befahrenden Schiffe und Flösse in Angriff genommen; diese Arbeit konnte jedoch noch nicht beendet werden.

Die Kommission hat einen Ausschuss, der gleichfalls unter dem Vorsitz des Herrn Schlingemann tagen wird, beauftragt, den Vorschlag der französischen Abordnung, eine einheitliche Zollverschlussordnung für Rheinschiffe aufzustellen, sowie die Art und Weise ihrer Inkraftsetzung in den Uferstaaten und Belgien zu prüfen.

Der Zeitpunkt der nächsten Tagung der Zentralkommission wurde auf Donnerstag, den 3. November 1938, festgesetzt.

Bericht über die Tätigkeit der Zentral-Kommission für die Rheinschiffahrt während des Jahres 1937.

Verwaltungsangelegenheiten

Zusammensetzung der Zentralkommission

Herr Paul Chargueraud, juristischer Beirat am französischen Aussenministerium, wurde am 3. November 1937 zum Mitglied der Zentralkommission ernannt. Demgemäss setzte sich die Zentralkommission zu Ende des Jahres 1937 wie folgt zusammen:

Präsident: Herr *Jean Gout*

Bevollmächtigte:

Deutschland:

. . . . .

Belgien:

die Herren *de Ruelle, Woestyn;*

Frankreich:

die Herren *Albert Mahieu, Silvain Dreyfus, Herrenschmidt, P. Chargueraud;*

Grossbritannien:

Herr *Keane;*

Italien:

die Herren Graf *A. Martin- Franklin, Sinigalia;*

Niederlande:

die Herren *Kröller, Schlingemann, Telders;*

Schweiz:

die Herren *Herold, J. Vallotton.*

Das Sekretariat war Ende 1937 dem Chef des Sekretariats, Herrn Walther, anvertraut.

Schiffahrtsinspektoren waren zu Ende des Jahres:

Für den Schweizer Abschnitt:

Herr *Moor*, Kantonsingenieur in Basel;

In Frankreich für den Abschnitt I A (von der französisch-schweizerischen Grenze bis zur Lautermündung):

. . . . .

In den Niederlanden für den Abschnitt IV:

Herr *J. F. Schönfeld*, Chefingenieur, Direktor des Rijkswaterstaat in Arnheim.

Tagungen der Kommission und der Ausschüsse

Die Kommission hielt ihre üblichen Tagungen im April und im November ab.

Der mit der Neufassung der Rheinschiffahrts-Polizeiverordnung beauftragte Ausschuss ist im Januar und im November 1937 in Strassburg zusammengetreten.

Mannheimer Akte und gemeinsame Verordnungen

Die Mannheimer Akte vom 17. Oktober 1868 und die gemeinsamen Verordnungen erfuhren im Jahre 1937 keine Aenderungen.

Jahresbericht der Kommission

Der Jahresbericht der Kommission für das Jahr 1936 wurde unter Aufsicht des ständigen Ausschusses, der zu Ende des Jahres 1937 aus den Herren Woestyn, Herrenschmidt und Schlingemann bestand, ausgearbeitet.

In der Apriltagung hat die Kommission beschlossen, in Ermangelung gewisser Unterlagen den Jahresbericht für 1936 wie bisher auf Grund der von den beteiligten Verwaltungen gegebenen amtlichen Unterlagen herzustellen.

Tagungen und Zusammenkünfte, auf denen die Kommission vertreten war

Die Kommission war auf der am 18. September 1937 in Basel abgehaltenen 31. Generalversammlung des Vereins für die Schiffahrt auf dem Oberrhein vertreten.

Technisches

Hebung der Strassburg-Kehler Brücken

Auf ihrer Novembertagung nahm die Kommission von einer Erklärung der französischen Abordnung Kenntnis, wonach die französische Verwaltung der öffentlichen

Arbeiten Vorentwürfe für die Hebung der Strassburger Brücken ausarbeiten liess. Gemäss dem Zeichnungsprotokoll des deutsch-französischen Abkommens vom 6. November 1934 soll der Plan für die Ausführung der Arbeiten durch die französische und die deutsche Verwaltung aufgestellt werden.

Die badischen Stellen in Karlsruhe haben das Datum noch nicht bekannt gegeben, an dem sie in der Lage sein werden, die von ihnen auszuführenden Arbeiten zu unternehmen.

Beseitigung der Brückenbahn der Hüninger Eisenbahnbrücke

Die französische Abordnung hat der Kommission den Plan der zur Beseitigung der Brückenbahn notwendigen Arbeiten vorgelegt. Die von der französischen Verwaltung im Interesse der Schiffahrt vorgesehenen Massnahmen wurden als angemessen erachtet.

Ausbau des Rheins zwischen Basel und Strassburg

Auf ihrer Novembertagung nahm die Kommission eine Erklärung der Schweizer Abordnung über die Regulierungsarbeiten zwischen Strassburg und Istein zur Kenntnis. Die Arbeiten, die infolge der hohen Wasserstände des Sommers 1937 unterbrochen worden waren, sind wieder aufgenommen worden, und die Niedrigwasser des Winters wurden dazu benutzt, die Arbeiten und die Buhnenkronen zu vollenden. Infolge des hohen Wasserstandes konnte das Fahrwasser rasch die Richtung, die Breite und die Tiefe, die man verwirklichen wollte, einnehmen; die angestrebte Tiefe von 2 m unter Gl. W. 1932 ist auf der ganzen Regulierungsstrecke erreicht, ausgenommen an einigen Stellen, an denen übrigens die Unzulänglichkeit gering ist.

Auf dem Rhein und in den Häfen im Laufe des Jahres 1936 ausgeführte Arbeiten

Wie in den vergangenen Jahren wurden der Kommission Uebersichten mit Angabe der auf dem Rhein und in den Häfen ausgeführten Arbeiten mitgeteilt. Diese Mitteilungen werden im Jahresbericht wiedergegeben.

Nautisches

Rheinschiffahrts-Polizeiverordnung

Der mit der Neufassung der Rheinschiffahrts-Polizeiverordnung beauftragte Ausschuss hat seine Arbeiten in verschiedenen Zusammenkünften im Laufe des Jahres 1937 fortgesetzt.

In ihrer Apriltagung hat die Kommission den Wortlaut der Verordnung im Entwurf festgesetzt und die Entscheidung über die Annahme dieses Entwurfs bis zur nächsten Tagung zurückgestellt, um den Regierungen zu erlauben, die Möglichkeit der Annahme dieser Verordnung durch alle Staaten zu prüfen. In ihrer Novembertagung hat die Kommission von den im Gang befindlichen Verhandlungen zwischen den Regierungen Kenntnis genommen; da diese Verhandlungen noch nicht beendet waren, hat sie den Ausschus beauftragt, die Arbeiten fortzusetzen und ihr in der nächsten Tagung Bericht zu erstatten und gegebenenfalls Vorschläge zu unterbreiten.

Ordnung für die Untersuchung der Rheinschiffe

Im Lauf der Novembertagung hat die Kommission die Regierungen gebeten, ihr vor dem 1. Februar 1938 Vorschläge vorzulegen, und den mit der Neufassung der Rheinschiffahrts-Polizeiverordnung beauftragten Ausschuss ersucht, ihr zu gegebener Zeit einen Entwurf einer neuen Untersuchungsordnung zu unterbreiten.

Mindestbemannung

Auf ihrer Apriltagung nahm die Kommission die durch die verschiedenen Schiffsuntersuchungskommissionen bewilligten Abweichungen von der vorgeschriebenen Mindestbemannung zur Kenntnis.

Nach den ihr zugegangenen Mitteilungen haben die Schiffsuntersuchungskommissionen Belgiens, der Niederlande und der Schweiz keine Abweichungen bewilligt.

Die Schiffsuntersuchungskommission in Strassburg hat die Verstärkung um einen Schiffsjungen der Bemannung von acht Fahrzeugen verlangt, weil diese Fahrzeuge Kanalschiffe von schwerfälliger Form oder wenig zweckmässig augerüstet waren.

Schifferpatente

Auf ihrer Apriltagung nahm die Kommission die Nachweisungen über die im Jahre 1936 erteilten Schifferpatente zur Kenntnis. Es entfielen 58 Patente auf Belgien, 19 auf Frankreich, 429 auf die Niederlande und 2 auf die Schweiz.

Auf der Novembertagung legte die niederländische Abordnung einen Vorschlag zur Abänderung der Vorschriften zur Erteilung der Schifferpatente in bezug auf das zur Erlangung eines Schifferpatentes erforderliche Alter vor. Die Kommission hat die Prüfung dieser Frage dem mit der Neufassung der Rheinschiffahrts-Polizeiverordnung beauftragten Ausschuss übertragen.

Rechtliche Fragen.

Vor die Zentralkommission gebrachte Berufungen

In ihrer Eigenart als zweite und letzte Rechtsprechungsinstanz in den von den Rheinschiffahrtsgerichten abgeurteilten Sachen hat die Zentralkommission ein Urteil in einer Zivilsache gefällt.

Wasser- und Elektrizitätsrecht, Wasserkraftnutzung, Binnenschiffahrt

Ein Steuerprozess der Aare-Tessin A. G.

Verbot der Doppelbesteuerung — Art. 46, 2 BV. — Besteuerung interkantonaler Unternehmungen nach Produktionsfaktoren. — Anspruch des Hauptsitzkantons auf ein Präzipuum. — Voraussetzung hiefür. — Kein Präzipuum für Zweigniederlassungen.

Das in Art. 46, Abs. 2, der Bundesverfassung aufgestellte *Verbot der Doppelbesteuerung* hat das Bundesgericht veranlasst, für die Besteuerung interkantonaler Unternehmungen bestimmte Grundsätze aufzustellen, die bei der Ausscheidung der Besteuerungsansprüche mehrerer Kantone an ein solches Unternehmen massgebend sind. Für *Fabrikationsunternehmen* ist man dazu gekommen, auf die sog. *Produktionsfaktoren*, Kapital und Arbeit, abzustellen und für die Besteuerung des Vermögens und Ertrages jedem Kanton denjenigen prozentualen Anteil am gesamten Vermögen und Ertrag zuzuweisen, welcher dem Verhältnis der in seinem Gebiet lokalisierten zu den für das Gesamtunternehmen wirksamen Produktionsfaktoren entspricht (BGE 46 I 436). Dem

Kanton des Hauptsitzes wird aber im Hinblick auf die besondere Bedeutung der Tätigkeit der Zentralleitung für die Erzielung eines Reingewinnes sehr oft noch ein Anspruch auf einen *Vorausanteil am steuerpflichtigen Ertrag der Gesamtunternehmung*, ein sog. *Präzipuum* zuerkannt, dann nämlich, wenn diese Sonderstellung des Zentralsitzes nicht sonst schon in den einzelnen Erwerbsfaktoren wie festen Anlagen, Betriebsstoffen, Ersatzteillagern, Bezügen der obersten Leitung an Tantièmen, Gehältern, Löhnen Gratifikationen usw. genügend zum Ausdruck kommt.

Mit einem derartigen Fall hatte sich die staatsrechtliche Abteilung des Bundesgerichts am 10. Juni 1938 infolge einer Doppelbesteuerungsbeschwerde der *«Aare-Tessin A. G. für Elektrizität»* (Atel) zu befassen, die ihren Hauptsitz in *Olten* (Solothurn) und eine Zweigniederlassung in *Bodio* (Tessin) hat, daneben aber noch feste Anlagen in den Kantonen *Aargau*, *Baselland* und *Luzern* für die Erzeugung und den Vertrieb elektrischer Energie besitzt, so dass sich nicht weniger als *fünf Kantone* in deren Besteuerung zu teilen haben. Hervorgegangen ist das Unternehmen aus der im Jahre 1936 erfolgten Fusion des frühern Elektrizitätswerkes Olten-Aarburg A. G. in Olten mit den Officine Elettriche Ticinesi S. A. in Bodio.

Schon vor dieser Fusion hatte der Kanton Solothurn bei der Besteuerung des Elektrizitätswerkes Olten-Aarburg anlässlich der Steuerausscheidung zwischen Solothurn, Baselland und Aargau Anspruch auf ein Präzipuum von 15 % des Reinertrages erhoben; sein Anspruch wurde aber vom Bundesgericht mit Urteil vom 15. Mai 1936 abgewiesen, weil die solothurnische Quote durch die dem Hauptsitz Olten allein zugewiesenen Faktoren «Beteiligungen und Verträge», sowie die Gehälter des Zentralpersonals und Verwaltungstantièmen erheblich erhöht werde. Dadurch sei der geschäftlichen Bedeutung des Zentralsitzes auch steuerrechtlich genügend Rechnung getragen, so dass es sich nicht mehr rechtfertige, diese durch Zubilligung eines besonderen Vorausanteils noch stärker zur Geltung zu bringen.

Bei der *Steuerveranlagung für das Jahr 1937* ergab sich nun, dass infolge der Angliederung der Officine Elettriche Ticinesi der Anteil des Kantons Solothurn an den Produktionsfaktoren des neuen Gesamtunternehmens von 85,5 % auf 50,7 % zurückgegangen war, was die Kantone Solothurn und Tessin veranlasste, auf der Besteuerung des Reinertrages gegenüber den andern Kantonen ein *Präzipuum* von 10 % zu verlangen, in das sie sich im Verhältnis von $^2/_3$ zu $^1/_3$ teilen wollten. Dagegen wehrte sich aber die Aare-Tessin A. G., indem sie geltend machte, dass die Erwägungen, aus denen heraus schon im Jahre 1936 dem Kanton Solothurn gegenüber dem frühern Elektrizitätswerk Olten-Aarburg im voraus verweigert wurde, immer noch massgebend seien.

Das *Bundesgericht* hat diese Beschwerde *gutgeheissen* und die solothurnisch-tessinischen Ansprüche auf einen Präzipualsatz von 10 % abgewiesen. Wie in früheren Entscheiden des Bundesgerichtes ausgeführt worden ist (BGE 46 I 428; 58 I 1), liegt dem Präzipuum der Gedanke zugrunde, dass bei der rein prozentualen Steuerverteilung nach Erwerbsfaktoren die geschäftliche Bedeutung der *Zentralleitung* grosser interkantonaler Unternehmungen vielfach nicht genügend zum Ausdruck kommt. Daraus folgt aber, dass ein Präzipuum zum vornherein nur Kantonen zugebilligt werden kann, in denen die Zentralleitung ihren Sitz hat; Tessin scheidet hier somit ohne weiteres aus, da sich in Bodio nur eine — wenn auch sehr wichtige — Zweigniederlassung befindet.

Nach ständiger Praxis wird aber auch dem Kanton des Hauptsitzes ein Präzipuum dann nicht zuerkannt, wenn sich die Bedeutung der Geschäftsleitung schon bei der Verteilung der Besteuerungsquoten nach Betriebsfaktoren genügend auswirkt, und das war ja auch der Grund, warum bei der Steuerveranlagung des Elektrizitätswerkes Olten-Aarburg Solothurn gegenüber Baselland und Aargau kein besonderer Vorausanteil zuerkannt wurde. Nun lässt sich freilich nicht verkennen, dass durch die Verschmelzung mit den Tessiner Kraftwerken eine *erhebliche Verschiebung* eingetreten ist. Der prozentuale Anteil des Kantons Solothurn am Ertrage der Aare-Tessin A. G. ist, so wie er sich aus den Anteilen an den Betriebsfaktoren ergibt, heute bedeutend kleiner als am frühern Kraftwerk Olten-Aarburg allein; er ist von 85,5 % auf 50,7 % gesunken. Das ist nicht nur darauf zurückzuführen, dass zu dem auf solothurnischem Boden gelegenen Kraftwerk die Tessinerwerke hinzugekommen sind, womit der solothurnische Anteil an den festen Anlagen von 80 auf 43 % zurückging, sondern es entfällt auch der Faktor Arbeit nicht mehr im gleichen Umfang auf den Kanton Solothurn, da wegen der Angliederung der tessinischen Anlagen ein grösserer Teil der Löhne an ausserkantonale Arbeiter und Angestellte ausbezahlt wird.

Auf der andern Seite wird aber durch die *ausschliessliche* Zuweisung des Faktors *«Beteiligung und Verträge»* an den Hauptsitz, dessen Bedeutung nach der Auffassung des Bundesgerichts immer noch genügend Rechnung getragen, besonders wenn man bedenkt, dass auch die festen Entschädigungen des *Verwaltungsrates*, die an dessen Mitglieder ausbezahlten *Tantièmen*, sowie die relativ hohen *Gehälter der Generaldirektion* und ihres Personals dem Kanton des Hauptsitzes zugute kommen. Der Gesamtanteil des Kantons Solothurn am Einkommen der Aare-Tessin A. G. beziffert sich somit immer noch auf 50 %, so dass sich ein besonderes Präzipuum nicht rechtfertigt. (Urteil der staatsrechtlichen Abteilung des Bundesgerichtes vom 10. Juni 1938.)

Dr. E. G. (Pully)

Von der deutschen Binnenschiffahrt.

Die fortwährende Zunahme des Verkehrs auf den deutschen Wasserstrassen hat zur vollen Ausnützung fast des ganzen vorhandenen Schiffsparkes geführt. Die Binnenflotte in Deutschland umfasste 1937 17 785 Schiffe mit einer Tonnage von 6,44 Mio Tonnen. Diese Zahlen sind seit 1933 ungefähr gleich geblieben. Die Motorenstärke ist jedoch ganz erheblich gestiegen, was auf eine fortschreitende Modernisierung des Schiffsparkes schliessen lässt.

Vom Schleppmonopol auf den deutschen Wasserstrassen.

In Deutschland wird erneut die Frage des Schleppmonopoles auf dem Mittellandkanal besprochen. Es machen sich Bestrebungen geltend, die eine Lockerung des Monopoles zugunsten der Zulassung von Selbstfahrern zum Ziele haben.

Oesterreich und Rheinschiffahrt Basel-Bodensee.

In einer Mitte Mai 1938 von der Handelskammer Innsbruck einberufenen Versammlung von Verkehrsinteressenten wurde das Problem «Schiffbarmachung des

Rheins von Basel bis zum Bodensee» erörtert. Der Hauptreferent führte aus, das Rheinland sei angewiesen auf die Bodenschätze Oesterreichs, insbesondere der Erze und Holzreichtümer. Umgekehrt müsse das Rheinland Hauptlieferant Oesterreichs für Kohlen, Eisenwaren und Fertigprodukte werden. Die Schaffung der noch ausstehenden Querverbindung zwischen Basel und Bodensee sei eine der dringendsten Fragen unserer Zeit. Kein Projekt in Deutschland sei technisch derart vorbereitet, so zur Ausführung reif und könne mit so geringen Mitteln in kurzer Zeit durchgeführt werden. Im Zusammenhang mit der Durchführung dieser Hochrheinregulierung sei anzustreben: 1. Schaffung eines grossen Umschlaghafens in Bregenz; 2. zweigeleisiger Ausbau der Arlbergbahn und 3. Gleichstellung des künftigen Umschlaghafens Bregenz mit den Vergünstigungen, die die Reichsbahn den grösseren deutschen Binnenwasserumschlagplätzen schon seit Jahren gewährt.

Wasserbau- und Flusskorrektionen, Bewässerung und Entwässerung Wasserversorgung

Ausbau des alten Rheins.

Der Bundesrat richtete an die Bundesversammlung eine Botschaft, in der beantragt wird, dem Kt. St. Gallen für den Ausbau des Rinnsals des alten Rheines zwischen St. Margrethen und dem Bodensee einen Bundesbeitrag von 80 % der auf 1,59 Mio Fr. veranschlagten Kosten zu bewilligen.

Das Projekt sieht die Erstellung von Buhnen vor, wodurch eine durchlaufende, geschlossene Fahrrinne von 16,5 m Sohlenbreite entsteht. Sie wird das ganze Jahr hindurch die Schiffahrt vom Bodensee bis nach Rheineck ermöglichen, die in früheren Jahren schon einen recht beträchtlichen Umfang hatte (1927: 47 440 t Kies und 1926: 30 848 Personen).

Die Kosten der Regulierung müssen von der Schweiz allein getragen werden, obschon es sich um ein Grenzgewässer handelt. Oesterreich (heute Deutschland) hat an der Schiffahrt keinerlei Interesse.

Die eidgenössischen Räte haben die Vorlage gutgeheissen.

Elektrizitätswirtschaft, Wärmewirtschaft

Aus der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung der Geschäftsführung der Schweizer Bundesbahnen im Jahre 1937.

Die Strecke Sonceboz-Moutier hätte mit dem Sommerfahrplan 1937 dem elektrischen Betrieb übergeben werden sollen. Infolge einer Terrainbewegung in der Schlucht zwischen Court und Moutier war dies jedoch nicht möglich. Im Frühjahr 1938 wurde der elektrische Betrieb durchgehend aufgenommen.

Ueber die *Jahresergebnisse* der Betriebsrechnung 1937 ist in der Tagespresse ausführlich berichtet worden. Wir rekapitulieren nur kurz, dass erstmals seit 1930 wieder eine Steigerung des Verkehrs eingetreten ist. Der reine Betriebsüberschuss im Berichtsjahre betrug 126,5 Mio Fr., gegenüber 78,4 und 85,2 in den Jahren 1936 und 1935.

Für Brennmaterial wurden 1937 rd. 4,5 Mio Fr. ausgegeben und für elektrische Energie 20,7 Mio Fr. Von den 53,7 Mio Lokomotivkilometern wurden 9,1 mit Dampf und 44,6 Mio mit elektrischer Kraft bewältigt.

Der Fehlbetrag der Gewinn- und Verlustrechnung beträgt 14,6 Mio Fr. oder 53,1 Mio weniger als im Vorjahre.

Elektrische Bahnen.

Die Southern Railway in England, die einzige englische Bahnunternehmung, die auch Ueberlandstrecken elektrisch betreibt, stellt eine glänzende Rentabilität der elektrisch betriebenen Strecken fest.

Fragen der italienischen Energiewirtschaft.

In letzter Zeit mehrten sich die Bemühungen von industriellen Stromverbrauchern, ihren Energiebedarf selbst zu erzeugen, statt ihn von den Konzernen, in deren Hand die italienische Energieerzeugung vereinigt ist, zu beziehen. Es wird den Konzernen der Vorwurf gemacht, dass sie Wasserrechte auf Vorrat sammeln, ohne sie aber im Interesse der Volkswirtschaft auszubauen. Ende 1937 ist nun ein Dekret erlassen worden, das dem Staat besondere Handhaben gegenüber solchen Inhabern von Wasserrechten einräumt, die hievon keinen Gebrauch machen. Eine Aenderung in der Organisation der italienischen Grosserzeugung und Grossverteilung als Konzerne ist jedoch nicht beabsichtigt, da man diese Form der Organisation für wirtschaftlich hält.

Frankf. Ztg. Nr. 198, 1938.

Kohlenkonferenz in Genf im Mai 1938.

Es waren daran alle wichtigeren, kohlenproduzierenden Länder vertreten. Zur Sprache kam in erster Linie die Frage, ob im Kohlenbergbau eine Verkürzung der Arbeitszeit durchgeführt werden sollte. Nach den Angaben der Vertreter aus den Vereinigten Staaten haben von den 127 000 im Jahre 1936 arbeitslosen Bergleuten 51 000 ihre Arbeit durch Schrumpfung des Marktes, 42 000 infolge Verwendung anderer Brennstoffe, 15 000 durch die Anwendung technischer Neuerungen und 19 000 durch die Mechanisierung des Bergbaus verloren.

Erhöhung der Kohlenpreise und Transporttaxen.

Auf eine kleine Anfrage von Nationalrat Huber (St. Gallen) über Erhöhung der Kohlenpreise und Transporttaxen antwortet der Bundesrat unter anderem folgendes:

Das Eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement hat für den Kohlenhandel keine Mindestpreise festgesetzt, sondern es wurden, ausgehend von den Vertriebskosten, Höchstmargen für das gesamte schweizerische Konsumgebiet eingeführt. Diese maximal zulässigen Handelszuschläge schwanken von Ort zu Ort bzw. von Region zu Region, und zwar entsprechend den verschiedenen Kosten- und Absatzverhältnissen. Auf dem Platz St. Gallen im besondern sind seit der Abwertung die Mar-

gen für einige Absatzkategorien gekürzt worden, ohne dass dabei andere erhöht worden wären. Was die Frachtverhältnisse anbelangt, kann erwähnt werden, dass die gegenüber den deutschen Wettbewerbsrouten durch die SBB gewährten Konkurrenztaxen infolge der Abwertung in der Hauptsache dahingefallen sind.

Geschäftliche Mitteilungen, Literatur, Verschiedenes

Wasserrechtsingenieur J. Osterwalder, Aarau.

Am 21. Mai 1938 starb in Aarau nach kurzer, schwerer Krankheit Ing. J. Osterwalder, Wasserrechtsingenieur des Kantons Aargau. Mit dem Verstorbenen verliert der Kanton Aargau einen tüchtigen Beamten, die aargauische und schweizerische Wasserwirtschaft einen erfahrenen Fachmann, viele Kollegen aus dem Gebiete der Wasserwirtschaft und der Schiffahrt einen guten Freund.

Die bedeutende Stellung, die der Kanton Aargau als ausgesprochenes Stromland in der Schweizerischen Wasserwirtschaft einnimmt, bedingt vielfache Berührungspunkte mit den wasserwirtschaftlichen Fragen des grössten Teiles unseres Landes. Der Verstorbene hat stets mit grossem Interesse und Verständnis die Bestrebungen, die über den Bereich seines Kantons hinausgingen, in ihrer Bedeutung für das Ganze erkannt und tatkräftig und mit Erfolg an der Abklärung und Förderung der vielgestaltigen Probleme mitgewirkt. Wir erinnern an die Wasserwirtschaftspläne des Rheines, der Aare, der Reuss und Limmat, wobei in allen Fragen die kantonalen und allgemeinen Interessen des Flussgebietes miteinander in Einklang gebracht werden mussten und dank dem Weitblick der aargauischen Behörden auch in Einklang gebracht werden konnten.

Der Verstorbene war auch ein langjähriger und eifriger Mitarbeiter unserer Zeitschrift. Seine zahlreichen Aufsätze über aktuelle Probleme der aargauischen Wasserwirtschaft waren interessant und flüssig geschrieben und wurden immer gerne gelesen. Noch vor wenigen Wochen hat der Verstorbene der Redaktion die Unterlagen zu einem Aufsatze über die Lösung der Schiffahrtsfragen beim Kraftwerk Albbruck-Dogern übergeben; leider war es ihm nicht mehr vergönnt, die Arbeit zu vollenden.

Ing. Osterwalder war kein Bürokrat, er betrachtete die Gesetze und Verordnungen nicht als starre Formeln, die er anzuwenden hatte, sondern er war bemüht, den eigentlichen Sinn der Vorschriften zu ergründen und diese in Einklang mit den ständig wechselnden Bedürfnissen der Technik und Wirtschaft zu bringen. In diesem Bestreben wurde er durch seine ihm vorgesetzten Behörden unterstützt.

Alle, die Wasserrechtsingenieur Osterwalder kannten, werden ihn in guter Erinnerung behalten.

Prof. K. E. Hilgard.

Ein Nachruf auf den am 21. Juni 1938 erfolgten Hinschied des Mitbegründers und Mitarbeiters unserer Zeitschrift folgt in nächster Nummer.

Centralschweizerische Kraftwerke A.G., Luzern.
Geschäftsbericht 1937

Seit dem Frühjahr 1937 hat das Unternehmen in Emmen einen Versuchshof eingerichtet, um die Anwendungen der Elektrizität in der Landwirtschaft zu demonstrieren. Besonders eine *Grastrocknungseinrichtung* fand grosses Interesse. Sie ermöglicht die Trocknung jungen Grases in vollem Safte, womit bestes Kraftfutter gewonnen wird. Solche Ausstellungen erweisen sich stets als gute Propaganda für neue Anwendungen des elektrischen Stromes.

Die Energieproduktion des Unternehmens stieg im Berichtsjahr 1937 von 154,0 auf 172,0 Mio kWh. Fortwährend guter Nachfrage erfreut sich die elektrische Küche, obschon die Werbung für *ausländische Flaschengase* anhält. Allmählich wird aber die Unwirtschaftlichkeit dieser Kochmethoden innerhalb von Gebieten mit elektrischen Verteilanlagen erkannt.

Elektrizitätswerk Altdorf A.G.
Geschäftsbericht 1937

Die gesamte Energieabgabe von 48,5 Mio kWh war ungefähr gleich hoch wie im Vorjahre. Das Werk hat die Werbung für die elektrische Küche fortgesetzt. In allen grösseren Gemeinden wurden Demonstrationen durchgeführt. Auch dieses Unternehmen hatte dabei gegen die Werbung für die Flaschengase anzukämpfen. Das finanzielle Ergebnis des Werkes hat keine nennenswerten Aenderungen erfahren.

Elektrizitätswerk Schwyz A.G.
Geschäftsbericht 1937

Die gesamte Energieabgabe erreichte 22,3 Mio kWh. Die neuen, elektrischen Küchenanlagen im Kurhaus Stoos und im Krankenhaus Schwyz erforderten die Verstärkung der Transformatoren.

Kraftwerke Brusio A.G., Poschiavo.
Geschäftsbericht 1937.

Das Geschäftsjahr ist im gewohnten, ruhigen Rahmen verlaufen. Die Abgabe von Energie an schweizerische Abnehmer, insbesondere an das Elektrizitätswerk St. Moritz, hat zugenommen Bei diesem Werke sind Bestrebungen im Gange, die Abnahme von Ueberschussenergie für Heizungszwecke zu fördern. Die Gesamtproduktion ist gegenüber dem Vorjahre wesentlich zurückgeblieben. Bemerkenswert ist, dass die Società Lombarda erheblich weniger Ergänzungsstrom bezogen hat als im Vorjahre. Die Einnahmen konnten trotzdem dank einer geschickten Ausnützung der Wintervorräte etwas gesteigert werden (2,59 gegenüber 2,57 Mio Fr. im Vorjahre).

St. Gallisch-Appenzellische Kraftwerke A.G., St. Gallen.
Geschäftsbericht 1. Dez. 1936 bis 30. Nov. 1937

Im Betriebsjahr betrug der Gesamtenergiebedarf 91,3 (79,5) Mio kWh. Ungefähr die Hälfte der Energie wurde in den eigenen Kraftwerken erzeugt. In finanzieller Hinsicht ist bemerkenswert, dass trotz erhöhter Einnahmen (5,482 Mio Fr. gegenüber 5,087) der Bruttoüberschuss geringer ausgefallen ist (2,065 Fr. gegenüber 2,091). Das ist darauf zurückzuführen, dass der Fremdstrombezug umfangreicher war als im Vorjahre.

Ausführliche Tabellen geben Aufschluss über die Anschlusswerte, die Leitungsanlagen, die Verwendung der beschafften Energie und die Belastungen und Energiemengen.

Unverbindliche Kohlenpreise für Industrie per 10. August 1938

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

	Kalorien	Aschengehalt	10. April 1938 Fr.	10. Mai 1938 Fr.	10. Juni 1938 Fr.	10. Juli 1938 Fr.	10. Aug. 1938 Fr.
Saarkohlen (deutscher Herkunft)			per 10 t franko Basel verzollt				
Stückkohlen	ca. 7000	ca. 6-7%	402.—	402.—	402.—	392.—	392.—
Nuss I 50/80 mm			402.—	402.—	402.—		
Nuss II 35/50 mm			402.—	402.—	402.—		
Nuss III 20/35 mm			387.—	387.—	387.—	377.—	377.—
Nuss IV 10/20 mm			377.—	377.—	377.—	367.—	367.—
Lothring. Kohlen (franz. Herkunft)							
Stückkohlen	ca. 7000	ca. 6-7%	402.—	402.—	402.—	392.—	392.—
Würfel 50/80 mm			402.—	402.—	402.—		
Nuss I 35/50 mm			402.—	402.—	402.—		
Nuss II 15/35 mm			387.—	387.—	387.—	377.—	377.—
Nuss III 7/15 mm			377.—	377.—	377.—	367.—	367.—
Ruhr-Koks und -Kohlen							
Grosskoks (Giesskoks)	ca. 7200	8-9%	—	—	—	—	—
Brechkoks I 60/90, 50/80 mm			547.50 *	547.50 *	547.50 *	547.50 *	547.50 *
Brechkoks II 40/60, 30/50 mm			565.—	565.—	565.—	565.—	565.—
Brechkoks III 20/40 mm			547.50	547.50	547.50	547.50	547.50
Fett-Stücke vom Syndikat	ca. 7600	7-8%	483.—	483.—	483.—	483.—	470.—
Fett-Nüsse I und II „			483.—	483.—	483.—	483.—	470.—
Fett-Nüsse III „			483.—	483.—	483.—	483.—	470.—
Fett-Nüsse IV „			473.—	473.—	473.—	473.—	455.—
Vollbriketts „			473.—	473.—	473.—	473.—	470.—
Eiform-Briketts „			473.—	473.—	473.—	473.—	470.—
Schmiedenüsse III „			514.—	514.—	514.—	514.—	515.—
Schmiedenüsse IV „			504.—	504.—	504.—	504.—	505.—
Belg. Kohlen							
Braisettes 10/20 mm	7300-7500	7-10%	—	—	—	—	—
Braisettes 20/30 mm			—	—	605.—	605.—	600.—
Steinkohlenbriketts 1. cl. Marke	7200-7500	8-9%	470.—	470.—	475.—	475.—	470.—

* Gültig für Schiffskoks. Grössere Mengen entsprechende Ermässigungen
10.— Fr. Sommerprämie

Ölpreisnotierungen per 10. August 1938

Mitgeteilt von der Firma Emil Scheller & Cie. A.G., Zürich

	per 100 kg Fr.
Heizöl I (Ia Gasöl) min. 10,000 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg in Zisternen, unverzollt: Basel, Waldshut, Schaffhausen, Konstanz, St. Margrethen, Buchs, Genf, Chiasso, Pino, Iselle Konsumenten	10.15
Heizöl II zirka 10,000 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg netto in Zisternen, unverzollt obgenannte Grenzstationen Konsumenten	9.15
Heizöl III zirka 9850 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg netto in Zisternen, unverzollt obgenannte Grenzstationen Konsumenten	7.30
Detailpreise: Heizöl I	
Einzelfass bis 1000 kg	15.10
1001 kg bis 3000 kg	14.10
3001 kg bis 8000 kg	13.35
8001 kg bis 12,000 kg	13.10
12,001 kg und mehr	12.45
Heizöl II	
Einzelfass bis 1000 kg	14.10
1001 kg bis 3000 kg	13.10
3001 kg bis 8000 kg	12.35
8001 kg bis 12,000 kg	12.10
12,001 kg und mehr	11.45
Heizöl III	
Einzelfass bis 1000 kg	12.55
1001 kg bis 3000 kg	11.55
3001 kg bis 8000 kg	10.80
8001 kg bis 12,000 kg	10.55
12,001 kg und mehr	9.90
Bei Verwendung für Fahrzeugmotoren Zuschlag von Fr. 19.— per 100 kg netto laut neuen Zollvorschriften.	

	per 100 kg Fr.
Ia. Petrol für Industrie, Gewerbe, Garagen und Traktoren:	
Einzelfass bis 500 kg	23.60
501—999 kg oder Abschluss über 1000 kg	22.60
1001—1999 kg	21.60
2000 kg und mehr aufs Mal	21.10
Per 100 kg netto franko Domizil geliefert. Bei Verwendung für Fahrzeugmotoren Zuschlag von Fr. 15.75 per 100 kg netto laut neuen Zollvorschriften.	
Mittelschwerbenzin	
Kisten, Kannen und Einzelfass	57.55
2 Fass bis 350 kg	54.80
351—500 kg	52.95
501—1500 kg	51.90
1501 kg oder 2000 Liter und mehr	51.05 od. 37,25 Cts. p. l
Für **Ia. rumänisches Mittelschwerbenzin** erfolgt ein Zuschlag von Fr. 1.— per 100 kg netto auf obigen Preisen.	
Superbrennstoff (Esso)	
Einzelfass	60.65
2 Fass bis 350 kg	58.05
351—500 kg	56.30
501—1500 kg	55.35
1501 kg oder 2000 Liter und mehr	54.50 od. 42,25 Cts. p. l
Leichtbenzin (je nach Menge)	74.—/71.—
Gasolin (je nach Menge)	79.50/76.50
Benzol (je nach Menge)	71.30/68.30
Sämtliche Preise verstehen sich per 100 kg netto franko Domizil. Spezialpreise bei grösseren Bezügen in ganzen Bahnkesselwagen.	

Zur Beachtung: Interessenten der Kohlen- und Oelpreisnotierungen, die Wert auf schnelle, monatliche Berichterstattung legen, werden auf Wunsch die Preislisten direkt zugesandt.

Sekretariat des Schweiz. Wasserwirtschaftsverbandes