Mitteilungen

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **33 (1941)**

Heft 6-7

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 aus den Verbänden

Auszug aus dem Protokoll der Sitzungen des Vorstandes des Schweiz. Wasserwirtschaftsverbandes

Sitzung vom 16. Mai 1941.

Die vom Sekretariat vorgelegten *Thesen der Diskussionsversammlung* werden durchberaten und genehmigt.

Es wird Kenntnis genommen von der Weiterbehandlung der Frage der *Förderung der Akkumulatoren*-Fahrzeuge und von der Antwort des Eidg. Amtes für Elektrizitätswirtschaft auf die gemeinsame Eingabe mit dem VSE und dem E.K.V. über die *Späterlegung der Staudaten von Stauseen.*

Es wird beschlossen, an einer Konferenz über *Fragen der Abwasserreinigung* gemeinsam mit dem Schweiz. Fischereiverein und der Schweiz. Vereinigung für Gesundheitstechnik teilzunehmen.

Wasser- und Elektrizitätsrecht, Wasserkraftnutzung, Binnenschiffahrt

Ausbau der Wasserkräfte des Kantons Graubünden

Im Grossen Rat des Kantons Graubünden haben Silberroth und Mitunterzeichner am 2. April 1941 folgende Kleine Anfrage gestellt:

«1. Der Ausbau der bündnerischen Wasserkräfte ist, nicht zuletzt durch das eidgenössische Arbeitsbeschaffungsprogramm, seiner Verwirklichung nahegerückt und steht im Vordergrund der öffentlichen Diskussion. Bündnerische Konzessionsgemeinden und Kleiner Rat werden darum in absehbarer Zeit schon zu allerhand konkreten Bauvorhaben Stellung zu nehmen haben.

2. Art. 10 des Gesetzes betreffend die Benützung der öffentlichen Gewässer des Kantons Graubünden zur Errichtung von Wasserwerken vom 18. März 1906 bestimmt: ‚Die Konzession darf auf die Dauer von höchstens sechzig Jahren erteilt werden. Ausnahmsweise kann der Kleine Rat längere Konzessionen bewilligen, wenn bei kürzerer Dauer die Unternehmung nicht zustande kommt.'

Im Gegensatz zu dieser Bestimmung sehen andere kantonale Regelungen hinsichtlich der Höhe des Wasserzinses wesentlich kürzere Fristen vor. So Zürich, Solothurn, St. Gallen, Uri, Aargau, Wallis maximal zehn Jahre, Glarus sogar nur drei Jahre. (Vgl. ‚Wasser- und Energiewirtschaft', 1941, Seite 13.)

3. Ist der Kleine Rat nicht bereit, Art. 10 des obzitierten bündnerischen Wasserrechtsgesetzes in tunlichster Bälde den ausserkantonalen Regelungen im Sinne einer analogen und angemessenen Fristverkürzung anzupassen, auf alle Fälle so rechtzeitig, dass neue Konzessionsverträge von der revidierten Regelung beherrscht werden?

4. Ist der Kleine Rat nicht bereit, zur Ankurbelung der unter der Krise besonders notleidenden Wirtschaft des Bergells die ökonomische Nutzbarmachung seiner Wasserkräfte, insbesondere der Albigna, mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln zu fördern?»

Die Antwort des Kleinen Rates lautet:

«Es stimmt, dass verschiedene Kantone in ihren Wasserrechtsgesetzen periodische Revisionen der Leistungen der Beliehenen vorgesehen haben. Es handelt sich somit grundsätzlich nicht um eine Erneuerung des Konzessionsaktes als solchen, vielmehr lediglich um eine Revision der Leistungen. Die Notwendigkeit, diese Regelung auch in Graubünden einzuführen, existiert nach Auffassung des Kleinen Rates nicht, um so mehr als für die Gemeinden die Möglichkeit besteht, periodische Revisionen einzelner Vertragsbestimmungen im Konzessionsvertrag vorzunehmen. So enthält beispielsweise der Entwurf des kantonalen Bau- und Forstdepartementes zu einem Normalkonzessionsvertrag folgende Bestimmung: ‚Sollte der im eidgenössischen Wasserrechtsgesetz zulässig erklärte maximale Wasserzins später einmal eine Erhöhung erfahren, so ist auch der der Verleiherin zu entrichtende jährliche Wasserzins in entsprechender Weise zu erhöhen, wobei dann auch die jährliche an die Verleiherin zu entrichtende Maximalsumme um den entsprechenden Pauschalbetrag erhöht wird.'

Bisher ist das Bedürfnis einer Revision der kantonalen Wasserrechtsgesetzgebung von keiner Seite postuliert worden. Nach Ansicht des Kleinen Rates ist diese Revision noch nicht notwendig. Der Kleine Rat ist sich bewusst, dass der Ausbau der bündnerischen Wasserkräfte für die Gemeinden und für den Kanton von grösster volkswirtschaftlicher und fiskalischer Bedeutung ist. Er wird daher auch in Zukunft alle Bestrebungen zum Ausbau unserer Wasserkräfte tatkräftig unterstützen, sofern diese nicht mit anderweitigen wichtigen Landesinteressen in Widerspruch stehen. Dies abzuwägen wird eine schwierige, aber auch wichtige Aufgabe der kommunalen und kantonalen Behörden sein. Ebenso ist der Kleine Rat bereit, die Nutzbarmachung der Wasserkräfte des Bergells, insbesondere der Albigna, tatkräftig zu unterstützen.»

Wasserrechtsamt des Kantons Graubünden

Gian Fümm hat am 2. April 1941 im Grossen Rate des Kantons Graubünden folgende Anfrage gestellt:

«Glaubt der Kleine Rat nicht, dass die Schaffung eines kantonalen Wasserwirtschaftsamtes mit Rücksicht auf die noch pendente Energieversorgungs- resp. Strompreisfrage der Rhätischen Bahn und im Hinblick auf die Strombedürfnisse der in Aussicht stehenden Holzverzuckerungsanlage dringend geworden ist?»

Die Antwort des Kleinen Rates lautet: «Im zweiten Teil der eingehenden Antwort vom 29. November 1940 auf eine Kleine Anfrage der Abgeordneten G. Maurizio und M. Silberroth hat der Kleine Rat dargelegt, warum die Schaffung eines kantonalen Wasserwirtschaftsamtes zur Zeit nicht in Frage käme. Es wurde u. a. darauf hingewiesen, dass es der Regierung im Rahmen der gegenwärtigen Organisation möglich sei, ihre Mithilfe bei einem allfällig beschleunigten Ausbau verfügbarer Wasserkräfte zur Verfügung zu stellen. Zudem weist das kantonale Bauamt in seinem Ingenieurbestande Kräfte auf, die aus früherer Tätigkeit mit den Fragen des Wasserwerkbaues vertraut sind, so dass der Kanton schon jetzt in der Lage ist, Projekte von Gemeinden in dieser Richtung zu prüfen.

Sollte aber der Kleine Rat später nicht mehr in der Lage sein, mit dem heutigen Ingenieurbestand die Fragen des Wasserbaues zu bearbeiten, so besteht jederzeit die Möglichkeit, hierzu tüchtige Fachleute beizuziehen.»

Navigare necesse est

Unter diesem Titel veröffentlicht die «Schweizerische Rundschau» im Märzheft 1941 kritische Bemerkungen Prof. Dr. *Theo Kellers* zu den Schweizerischen Binnenschiffahrtsfragen. Der Verfasser führt die intensivierte Tätigkeit der Verbände und deren Programme in der Hauptsache auf die heutigen Zeitumstände zurück: a) auf die Wünschbarkeit der Arbeitsbeschaffung nach dem Kriege, b) auf die weitverbreitete Annahme, dass der Krieg die europäische Wirtschaft auch nach sachlichen Rücksichten umgestalte, c) auf die Propagierung und Durchführung grosszügiger Schiffahrtspläne des Auslandes, von denen man sich hier gewissermassen anstecken lasse. — Dadurch, dass die schweizerischen Schiffahrtsprogramme mehr oder weniger nur als Zeitströmung taxiert werden, wird ihnen ein Teil ihrer Bedeutung abgesprochen.

Wer die Geschichte der schweizerischen Flußschiffahrtsbewegung kennt, weiss nun aber, dass die Verhältnisse doch etwas anders liegen. Für sämtliche Projekte gehen Konzeption und Propaganda schon auf die Zeit vor dem ersten Weltkriege zurück. Dabei hat vor allem der von Anfang an aussichtsreichste Plan, derjenige der Weiterführung der Rheinschiffahrt über Basel hinaus, eine sehr systematische Entwicklung durchgemacht. Es ist keine Auswirkung heutiger Zeit, sondern eine reine Zufälligkeit, dass die Baureife dieses Projektes in die Gegenwart fällt. Es darf sogar gesagt werden, dass bei ruhigeren Zeiten die Verwirklichung dieses und anderer Programme nicht solange hätte auf sich warten lassen. Wir geben zu, dass die heutigen Zeiterscheinungen (Arbeitsbeschaffung), mehr noch als das, die Förderung des Ausbaues der Wasserkräfte stimulierend wirken.

Wenn Prof. Keller. in Anerkennung speziell des Zieles, die Wasserstrassen bis an die Landesgrenze auszubauen, bezüglich der Oberrheinstrecke Basel-Bodensee hervorhebt, dass auch diese gewaltig an Gewicht gewinne durch den deutschen Plan, aus dem Bodensee einen grossartigen Binnenhafen zu machen, ihn mit Donau und Rhone zu verbinden, so ist zu sagen, dass in diesen fernen Aufgaben auf keinen Fall die Hauptbedeutung des Projektes gelegen ist. Diese basiert vielmehr und ganz einfach auf den überragenden, verkehrswirtschaftlichen Vorzügen und Erfolgen der Rheinschiffahrt, auf der Tatsache ferner ihrer verhältnismässig leichten Weiterführung und auf der Gewissheit der Erschliessung eines leistungskräftigen und entwicklungsfähigen Einflussgebietes, das sich mit weiter Peripherie um das Bodenseebecken legt.

Der Verfasser stellt sich auf den Standpunkt, dass bei Beurteilung der Wasserstrassenfragen nicht die Möglichkeit zusätzlicher Arbeitsgelegenheit entscheidend sein dürfe, sogar nicht einmal die Vermutung oder die Gewissheit einer erreichbaren wirtschaftlichen Belebung, sondern einzig und allein der für die *gesamte* Volkswirtschaft gewinnbare Nutzen (Berücksichtigung auch der den Bahnen erwachsenden Einbusse). Es ist vollständig richtig, wenn Prof. Keller die Schwierigkeit solcher Nachweise betont, woraus sich jede Vorsicht gebiete. Es ist aber auch beizufügen, dass die volkswirtschaftliche Prüfung sich sehr hüten muss, einen zu engen Maßstab anzulegen. Zu berücksichtigen sind: Erfahrung, technischer Fortschritt des Verkehrswesens, wachsendes Bedürfnis und Notwendigkeit der billigen Bewältigung immer umfangreicher werdender Massentransporte. Zu berücksichtigen ist aber auch, dass die Schweiz in der Verkehrsausbildung gegenüber dem Auslande nicht nur Rechte, sondern auch Pflichten hat. Dies gilt für Rhein, Rhone und oberitalienische Pläne. Im Hinblick auf das notwendige Mass von Gegenseitigkeit ist auch die Frage bedeutsam, wie die konkurrenzierten deutschen und französischen Bahnen ihrerseits bei Einführung der Rheinschiffahrt nach Basel gehandelt haben.

Ob Gewerbe, Industrie und übriges Wirtschaftsleben wesentlichen Fortschritt aus den neuen Verkehrsideen zu gewärtigen haben, wird man mit ziemlicher Zuverlässigkeit schon inne aus dem Grade der Interessennahme und der Unterstützung, die sie der Sache entgegenbringen. Wird die wirtschaftliche Stützung, Belebung und Entwicklung eines grösseren Gebietes wahrscheinlich, so ist schon rein gefühlsmässig die weitere Erwartung kaum abzulehnen, dass die denkbare Beeinträchtigung der Bahnen durch einen derartigen wirtschaftlichen Allgemeinerfolg rasch kompensiert wird. Basel-Bodensee stellt im übrigen nur eine Randwasserstrasse zur Schweiz dar und wird als solche das schweizerische Wirtschaftsleben quasi von aussen her befruchten. — Heute ist die volkswirtschaftliche Begutachtung über diese Strecke im Gang. Angewendete Methoden und Resultate werden nach Bekanntwerden zweifellos zu weiterer Diskussion, hoffentlich aber auch zu jenen Unterlagen und Erkenntnissen führen, die dem künftigen schweizerischen Verkehrsausbau nicht aus einseitigen Bahninteressen heraus den Riegel schieben.

H. Krucker

Die Schweizer Schiffahrtswege zum Meer

In seiner letzten Sitzung vom 18. Mai 1941 hat der Bundesrat sich mit den Fragen der neu zu schaffenden oder weiter auszubauenden Verbindungen der Schweiz mit dem Meer befasst und das Programm für die Verhandlungen mit den drei Nachbarstaaten besprochen. Was über das Ergebnis dieser Beratungen bekannt wird, lässt darauf schliessen, dass der Bundesrat wieder in verstärktem Masse sein Augenmerk auf die Entwicklungsmöglichkeiten der internationalen Flußschiffahrt richtet.

Zunächst wird der Bundesrat sich an die französische Regierung wenden mit dem Wunsche, die Verhandlungen über den Ausbau der Rhone fortzusetzen. Man erinnert sich, dass die Besprechungen über die Schiffbarmachung dieses Flusses, an dem zwischen Genfer See und Lyon eine Reihe von Hindernissen zu überwinden sind, schon im Jahre 1918 auf Initiative der Schweiz aufgenommen worden sind. Bald nach der Aufnahme der Verhandlungen verquickte Frankreich, das seine Interessen der Kraftgewinnung in den Vordergrund stellte, die Schiffahrtsfrage mit der Regulierung des Genfer Sees. Für den Fortgang der Verhandlungen ergaben sich dadurch grosse Komplikationen. Die letzte Sitzung der schweizerisch-französischen Kommission, die sich mit der Regulierungsfrage befasste, fand Ende Juni 1939 in Bern statt, und man einigte sich dabei über einzelne technische Voraussetzungen.

Auf der französischen Strecke befasst sich die 1931 gebildete Compagnie Nationale du Rhône mit der wirtschaft-

lichen Ausnützung des Flusses; aber auf genferischer Seite sind schon wiederholt Klagen laut geworden, dass Frankreich sich nur um die zu errichtenden Kraftwerke bekümmere und einer Erschliessung der Rhone für die Schiffahrt nicht genügend Verständnis entgegenbringe. Die Stufe von Génissiat ist gegenwärtig im Ausbau begriffen, und sie wird die Hauptschwierigkeit für einen künftigen Schiffahrtsverkehr beseitigen, wenn darauf genügend Rücksicht genommen wird. Von den übrigen sieben Stauhaltungen, die auf französischem Gebiet projektiert sind, ist bisher erst eine oberhalb von Lyon ausgeführt worden. Wenn es zu einer Einigung mit Frankreich kommen soll, so wird die Schweiz sich voraussichtlich auf ihrem Gebiete zur Erstellung eines Schiffahrtstunnels entschliessen müssen, der die Rhone mit dem Genfer See verbindet. Frankreich legt nämlich Wert auf einen Anschluss seines savoyischen Ufergebietes an eine allfällige Route zum Mittelmeer. Um einen Voranschlag für dieses jedenfalls kostspielige Projekt aufzustellen, müssten aber vorerst die nötigen Sondierungen zur Abklärung der geologischen Verhältnisse durchgeführt werden.

Als zweiten Punkt sieht das bundesrätliche Programm «in der Absicht, auch einen Zugang zum Adriatischen Meer zu erwirken», eine Initiative bei der italienischen Regierung vor, «um die Frage des Ausbaus einer Schiffahrtsstrasse von diesem Meer nach dem Langensee weiter zu verfolgen». Der Bundesrat hat schon in seinem kürzlich erschienenen Geschäftsbericht über das Amtsjahr 1940 auf das grosse Interesse hingewiesen, mit dem er die Massnahmen Italiens verfolgt, die auf den Ausbau des Po und des Tessin bis in den Langensee als erstklassige Wasserstrasse gerichtet sind. Im Anschluss an die Ende des Jahres 1938 erfolgten Besprechungen wurden auf schweizerischer Seite hydrographische Untersuchungen über die Verhältnisse beim Langensee durchgeführt. Italien hat hierfür dem Eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft wertvolle Unterlagen verschafft und ihm noch weitere Angaben in Aussicht gestellt.

Ueber den Kontakt mit Deutschland verlautet aus dem Bundesrate, dass die Arbeiten für den Ausbau des Rheins weitergeführt werden, der die Verbindung der Schweiz mit der Nordsee erleichtert. Im September 1939 hat der Kriegsausbruch die Bauarbeiten für die Rheinregulierung Strassburg-Kehl-Istein für längere Zeit unterbrochen. Eine Wiederaufnahme dieser Arbeiten ist aber zur Erhaltung der erreichten günstigen Fahrwasserverhältnisse unbedingt erforderlich. Was die Randlinie Basel-Bodensee betrifft, so gehen die Untersuchungen über Ausbildung und Kosten der Wasserstrasse und über ihre volkswirtschaftliche Bedeutung dem Abschluss entgegen. Auch das Projekt eines Schiffahrtstunnels für die Umgehung des Rheinfalls wird auf Wunsch der Organe des Natur- und Heimatschutzes geprüft.

Seeschiffahrt unter der Schweizerflagge

Der Bundesrat hat am 9. April 1941 über die Seeschiffahrt unter der Schweizerflagge Beschluss gefasst. Die schweizerische Seeschiffahrt steht unter der Oberaufsicht des Bundesrates, die unmittelbare Aufsicht liegt dem Seeschiffahrtsamte der Schweizerischen Eidgenossenschaft in Basel ob. Der Beschluss enthält alle Bestimmungen über Flaggenrecht, Registrierung der Seeschiffe, Betrieb der Schiffahrt, Gerichtsbarkeit usw.

Schweizerischer Rhone-Rheinschiffahrtsverband

Am 14. Juni fand in Neuenburg eine ausserordentliche Versammlung des Rhone-Rheinschiffahrtsverbandes statt, an der die vom Verband künftig einzuhaltende Politik besprochen wurde. Die Verhandlungen schlossen mit einer Resolution zu Gunsten einer nachhaltigeren Förderung der Bestrebungen des Verbandes. Wir werden auf die Verhandlungen zurückkommen.

Wasserbau und Flusskorrektionen, Bewässerung und Entwässerung Wasserversorgung

Melioration der Linthebene und Umbau des Rapperswiler Seedammes

Am 24. Mai 1941 hat der Linth-Limmatverband eine Exkursion zur Besichtigung des Standes der Arbeiten für die Melioration der Linthebene und den Umbau des Rapperswiler Seedammes durchgeführt, an der sich etwa 40 Personen beteiligten. Im Ochsensaal Uznach gab nach einer Begrüssung durch Regierungsrat Dr. Corrodi Linthingenieur Meier, Lachen, einen Ueberblick über den Stand der Arbeiten. Im Verlaufe des vergangenen Winters hat man als Vorarbeit für die Melioration der Linthebene mit der Verbreiterung und Vertiefung der Seitengräben der Linth vom See bis Grynau begonnen. Man erwartet schon von der Verbreiterung dieser Seitengräben eine ganz erhebliche Verbesserung des Abflusses. Bei einer mittleren Wassermenge rechnet man, dass bei Grynau der Wasserstand nach Durchführung der Verbreiterung nur an 57 Tagen die Höhe von 406.20 Meter übersteigt, gegenüber bisher an 317 Tagen. Durch die Regulierung des Zürichsees wird eine weitere Verbesserung erwartet, so dass bei gleichen Verhältnissen der Wasserstand die genannte Höhe nur an 16 Tagen überschreiten würde. Die Ausbaggerung des rechten Hintergrabens bis auf eine Sohlenbreite von 20 Metern ist bereits durchgeführt. Die Uferverkleidung in der Form von Pflästerung oder Steinvorlagen steht in Ausführung. Beim linken Seitengraben sind allerdings die Arbeiten weniger stark fortgeschritten. Die Verbreiterung soll hier auf 14 Meter, zum Teil wegen des Felsens auf 10 Meter, ausgeführt werden. Es ist vorgesehen, später auch den Steinenbachkanal bis Uznach zu verbreitern. Durch diese Arbeiten, die während des Winters in aller Stille durchgeführt worden sind, ist bereits eine wichtige Vorarbeit für die Verbesserung der Abflussverhältnisse auf der Linthebene geleistet worden. — Ferner orientierte der Referent auch über den Stand der Arbeiten beim Seedamm. Diese Arbeiten sind durch den Ausbruch des Krieges und die Mobilisation sowie auch durch die Materialknappheit behindert. Die Verbreiterung des Dammes ist vollendet, dagegen können die beiden Dammbrücken vorläufig nicht ausgeführt werden. Doch soll wenigstens mit den Fundamentierungsarbeiten begonnen werden. Der Schiffahrtskanal ist auf der Seite des Obersees zum grössten

Teil ausgebaggert, während die Arbeiten auf der Seite des Untersees vorläufig ruhen müssen. Die grosse Betonbrücke, die Bahn und Strasse über den Schiffahrtskanal führen soll, wird voraussichtlich noch dieses Jahr vollendet werden können.

Eine Besichtigung der Arbeiten bei den Linthhintergräben überzeugte die Teilnehmer der Exkursion von der Grosszügigkeit der Anlage. Mit einem Ledischiff fuhr man dann nach Hurden, wo man sich vom Stande der Arbeiten am Seedamm überzeugen konnte.

Elektrizitätswirtschaft, Wärmewirtschaft

Programm für die Weiterführung der Elektrifikation der Schweizerischen Bundesbahnen

Der Vorsteher des Bau- und Betriebsdepartements, Generaldirektor Paschoud, machte über das Programm für die Weiterführung der Elektrifikation der Schweizerischen Bundesbahnen folgende Mitteilungen:

Von den eigenen Linien der Schweiz. Bundesbahnen mit einer Gesamtlänge von 2902 km stehen im elektrischen Betrieb 2151 km = 74,2 %, im Dampfbetrieb 751 km = 25,8 %. Unter den letztgenannten befindet sich keine doppelspurige Strecke. Alle Hauptlinien werden elektrisch betrieben. Auf den elektrifizierten Linien wurden 93,8 % und auf den Dampflinien nur 6,2 % des Gesamtverkehrs bewältigt. Dabei ist nicht zu vergessen, dass aus militärischen und auch aus Gründen des Betriebes eine gewisse Reserve an Dampflokomotiven ständig bereit sein und Personal zu ihrer Bedienung gehalten werden muss, weshalb einige zusammenhängende, aber weniger frequentierte Strecken für die Elektrifizierung gar nicht in Frage kommen und weiterhin mit Dampf betrieben werden müssen. — Die Elektrifikation der Brünigbahn mit einer Länge von 75 km steht im Bau; sie dürfte im Frühling 1942 zum Abschluss kommen.

Die Generaldirektion der SBB nimmt für die nächsten fünf Jahre ein weiteres Programm für die Ausdehnung der Elektrifikation auf den Linien der SBB mit einer gesamten Betriebslänge von 186 km und einer Baulänge von 175 km in Ausicht. Das Programm umfasst folgende Strecken: a) Zürich—Oerlikon—Wettingen. Für diese Linie kommt die Elektrifikation in erster Linie in Frage. Damit können die direkten Güterzüge von Brugg nach Winterthur und umgekehrt über diese Linie geleitet werden, wodurch die Spitzkehre im Bahnhof Zürich entfällt. Auf diese Weise wird eine spürbare Entlastung dieses Bahnhofes erreicht. b) Auvernier—Les Verrières. c) Winterthur-Schaffhausen. d) Wil—Wattwil.

Das skizzierte Elektrifikationsprogramm erfordert bei den heutigen Arbeits- und Materialpreisen einen Kostenaufwand von 8 240 000 Fr. Mit Rücksicht auf die Belastung des Bauvorschlages muss diese Bauausgabe auf 4—5 Jahre verteilt werden. Sollte sich aus Arbeitsbeschaffungsgründen oder zur weiteren Einschränkung an Brennmaterial eine Beschleunigung des Programms als wünschbar erweisen, so könnten die den Bauvorschlag der SBB übersteigenden Mittel von ihnen nicht aufgebracht werden; weitgehende Beiträge der öffentlichen Hand würden nötig.

Gesetzliche Regelung des Trolleybusverkehrs

In der Sitzung des Nationalrates vom 4. Juni 1941 hat Nationalrat Killer, Baden, den Bundesrat darüber interpelliert, ob nicht im Hinblick auf die notwendig gewordene Ersetzung eines Teiles des Tramverkehrs durch den Trolleybus und namentlich auch im Interesse einer weiteren Entwicklung dieses modernen Fahrzeuges die Vollziehungsverordnung zum Gesetz über den Motorfahrzeugverkehr dahin abgeändert werden sollte, dass der Trolleybusverkehr dem Eisenbahngesetz unterstellt werde. Bundesrat Celio wies in der Antwort auf die Interpellation darauf hin, dass der Trolleybus in Anbetracht seines besonderen Charakters einer Spezialgesetzgebung unterstellt werden sollte. Auf dem Post- und Eisenbahndepartement sei die Prüfung dieser Frage im Gange. Die Antwort des Bundesrates deckt sich mit der Auffassung des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes. (Siehe Jahresbericht pro 1940, Seite 13.)

Vorbereitung für eine weitere Senkung der Strom-, Gas- und Wasserpreise in Deutschland

Nach Mitteilungen aus Deutschland halten die Gemeinden und Gemeindeverbände zur Deckung ihres Finanzbedarfs die Elektrizitäts-, Gas- und Wasserwerke zu sehr erheblichen Ablieferungen an. Für einen Teil dieser Ablieferungen, die unter den verschiedensten Namen laufen, ist durch Anordnung des Reichskommissars für die Preisbildung eine Regelung getroffen worden. Danach dürfen Konzessionsabgaben nicht mehr neu eingeführt oder erhöht werden. Konzessionsabgaben von Gemeinden mit weniger als 3000 Einwohnern, nach dem Kriege auch von Gemeindeverbänden, fallen fort. Ferner fallen fort Finanzzuschläge. Sachleistungen und überhöhte Verwaltungskostenbeiträge. Soweit Konzessionsabgaben weiter erhoben werden dürfen, werden sie in der Höhe begrenzt. Das Ziel der Anordnung ist der Abbau der versorgungsfremden Belastungen und die Vorbereitung einer weiteren Senkung der Strom-, Gas- und Wasserpreise.

Energiewirtschaft und Kriegswirtschaft

Zusammenstellung der Bundeserlasse (siehe Seiten 109 und 129, Jahrg. 1939, Seiten 5. 30, 41, 72, 80, 99, 119 und 129, Jahrg. 1940 und Seiten 18, 36 und 48, Jahrg. 1941 der «Wasser- und Energiewirtschaft». Interessenten erhalten vom Sekretariat des Schweiz. Wasserwirtschaftsverbandes nähere Auskunft.

Verfügung Nr. 9 B des EVD über die Landesversorgung mit flüssigen Kraft- und Brennstoffen und Mineralölen. **(Verwendung der Vorräte an Kraft- und Brennstoffen.)** *Vom 9. Mai 1941.*

Die im Eigentum oder zur Verfügung der Verbraucher stehenden Vorräte an flüssigen Kraft- und Brennstoffen (Benzin, Benzingemische, Petrol, White Spirit II, Oele der Kohlendestillation für Feuerungszwecke, sowie Diesel-, Gas- und Heizöle) sind gesperrt, d. h. sie dürfen unter Vorbehalt von Al. 2 nicht vermindert werden.

Das K.I.A. bestimmt, in welchen Fällen, in welchem Masse und zu welchen Zwecken diese Vorräte von den Haltern gebraucht werden dürfen.

Verfügung Nr. 4 B des Kriegs-Industrie- und Arbeitsamtes über die **Verwendung der Vorräte an flüssigen Kraft- und Brennstoffen,** *vom 12. Mai 1941.*

Im Monat Mai 1941 dürfen aus den am 1. Mai 1941 vorhandenen, gemäss Art. 1 Al. 1 obiger Verfügung gesperrten Vorräten entnommen werden:

a) *Im Motorfahrzeugverkehr:* Von den Haltern der nicht mit einem Fahrverbot belegten *Personenwagen* (bis und mit 8 Sitzplätzen) 30 bis 50 Liter Benzin pro Wagen. Von den Haltern der nicht mit einem Fahrverbot belegten *Motorräder* 10 bis 15 Liter Benzin pro Motorrad. Von den Haltern von *Lieferwagen* (unter 1 t Nutzlast) 40 bis 60 Liter Benzin pro Wagen. Von den Haltern von *Motorlastwagen* (1 t und mehr Nutzlast) 80 bis 200 Liter Benzin pro Wagen.

b) *Im Motorbootverkehr:* Von den Haltern der nicht mit einem Fahrverbot belegten *Motorboote* 20 bis 50 Liter pro Boot.

Verfügung Nr. 6 B des Kriegs-Industrie- und Arbeitsamtes über die **Verwendung der Vorräte an flüssigen Kraft- und Brennstoffen,** *vom 28. Mai 1941.*

Für den Monat Juni 1941 werden folgende Benzinmengen freigegeben:

a) *Im Motorfahrzeugverkehr:* 20 bis 30 Liter, 25 bis 40 Liter, 5 bis 10 Liter, 25 bis 40 Liter, 60 bis 150 Liter (s. Einteilung oben).

b) *Im Motorbootverkehr:* 15 bis 30 Liter.

Verfügung Nr. 16 des EVD über die **Überwachung der Ein- und Ausfuhr,** *vom 31. Mai 1941.*

Die Einfuhr von Kalziumkarbid ist nur noch mit einer besonderen Bewilligung des Schweizerischen Karbid-Syndikates, Zürich, zulässig. Einfuhrberechtigt für Karbid ist ausser den Mitgliedern des Schweizerischen Karbid-Syndikates nur das Syndikat selbst.

Geschäftliche Mitteilungen, Literatur, Verschiedenes

Die Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1940

Nach dem Geschäftsbericht für das Jahr 1940 hat sich der Verkehr im Jahre 1940 sehr günstig entwickelt. Seit März 1940 reichte der Bestand an elektrischen Lokomotiven und Triebwagen nicht mehr aus, und es mussten Dampflokomotiven eingesetzt werden, die bis Ende 1940 auf den elektrifizierten Linien zirka 140 000 km leisteten (zirka 0,3 % der gesamten Fahrleistung auf elektrisch betriebenen Linien). Auf der gepachteten Linie Vevey-Puidoux-Chexbres ist am 16. Mai 1940 der elektrische Betrieb aufgenommen worden. Die Elektrifikation der Brünigbahn ist im Gange. Für die Ausdehnung der Elektrifikation auf mit Dampf betriebene Bahnen wurde ein Programm aufgestellt. In den eigenen Kraftwerken wurden 590 203 000 kWh erzeugt, vom Etzelwerk 100 805 000 kWh und von anderen Kraftwerken 60 451 000 kWh bezogen. Summe der erzeugten und bezogenen Einphasenenergie = 751 459 000 kWh. In den eigenen Kraftwerken wurden ausserdem 33 941 000 kWh Dreiphasenenergie erzeugt. Die Energieabgabe für die Zugförderung der SBB ab Kraftwerken betrug 712 436 000 kWh.

Bernische Kraftwerke A.G., Bern

Das Geschäftsjahr 1940 war gekennzeichnet durch eine starke Vermehrung des Energieabsatzes von 683,5 auf 791,6 Mio kWh. Auch das finanzielle Ergebnis ist erfreulich. Das Wehropfer von Fr. 566,407.90 konnte vollständig der laufenden Rechnung belastet werden. Das Unternehmen hatte im ganzen Fr. 1,851,125.20 an Steuern und anderen öffentlichen Abgaben zu bezahlen. Auf dem Buchwert des Kraftwerkes Mühleberg wurde eine ausserordentliche Abschreibung von Fr. 500,000 vorgenommen. Trotz dieser ausserordentlichen Mehrbelastungen blieb der Reingewinn (Fr. 3,511,390) annähernd gleich hoch wie letztes Jahr (Fr. 3,512,483).

Centralschweizerische Kraftwerke, Luzern

Im Berichtsjahre 1940 ist die Nachfrage nach elektrischer Energie infolge des Brenn- und Treibstoffmangels weiter gestiegen. Die gesamte Abgabe, zusammen mit derjenigen der Elektrizitätswerke Schwyz und Altdorf, betrug 207,25 Mio kWh. Die Zunahme gegenüber dem Vorjahre betrug ca. 18 %, was in hohem Masse auf die vermehrte Abgabe von Abfallenergie für Elektrokessel zurückzuführen ist. Die Grastrocknungsanlage auf dem landwirtschaftlichen Versuchshof in Emmen hat sich weiterhin gut bewährt und war stark in Anspruch genommen. Mit staatlicher Unterstützung sollen nächstens eine Anzahl Grastrockner erstellt werden und in verschiedenen Gegenden der Schweiz zur Aufstellung gelangen. — Der Reingewinn von Fr. 1 545 415.08 ermöglichte die Ausschüttung einer Dividende von 6 %.

Das *Elektrizitätswerk Altdorf* kann ebenfalls auf ein günstiges Geschäftsjahr zurückblicken. Es setzte rd. 57 Mio kWh um.

Das *Elektrizitätswerk Schwyz* hatte unter dem schlechten Geschäftsgange des Gastgewerbes zu leiden, doch konnte der Ausfall durch Neuanschlüsse wettgemacht werden. Der Energieumsatz betrug 24,0 Mio kWh.

Kraftwerke Oberhasli A.-G., Innertkirchen

Die Energieproduktion im Berichtsjahre 1940 betrug 236,6 Mio kWh oder rd. 4,5 % mehr als im Vorjahre. Mit Rücksicht auf die gegenwärtigen Verhältnisse auf dem Energiemarkt erhielt das Unternehmen die Bewilligung, den Grimselsee und den Gelmersee um 0,8 und 1,0 m höher zu stauen, wodurch der Energievorrat um 2,2 % erhöht werden konnte. — Die Bauarbeiten am Kraftwerk Innertkirchen sind in vollem Gange. Alle Anlagen, inklusive Maschinenhaus, werden unterirdisch erstellt. Das nötige Baumaterial konnte noch vor dem Einsetzen der Materialknappheit zu Vorkriegspreisen gesichert werden.

Société des Forces Electriques de la Goule, St-Imier

Das Unternehmen hat im Berichtsjahre 1940 rd. 15,4 Mio kWh umgesetzt, wovon 13,2 im eigenen Werk am Doubs erzeugt wurden. Die Vermehrung gegenüber dem Vorjahre betrug 5 %. Das Prioritätsaktienkapital erhielt eine Dividende von 4 %.

Elektrizitätswerk der Stadt Solothurn

Das Betriebsjahr 1940 war für das Unternehmen, was die wirtschaftliche und finanzielle Entwicklung betrifft, eines der günstigsten seit seinem Bestehen. Der Energiekonsum betrug 13,67 Mio kWh (Vorjahr: 11,34). Das Werk konnte eine Einlage in die Kasse der Einwohnergemeinde Solothurn von Fr. 150 000 machen.

Unverbindliche Kohlenpreise für Industrie per 10. Juni 1941*

	Kalorien	Aschengehalt	10. Febr. 1941 Fr.	10. März 1941 Fr.	10. April 1941 Fr.	10. Mai 1941 Fr.	10. Juni 1941 Fr.
Saarkohlen (deutscher Herkunft)			per 10 t franko Basel verzollt				
Stückkohlen	ca. 7000	ca. 6-7%	967.—	967.—	967.—	967.—	967.—
Nuss I 50/80 mm			967.—	967.—	967.—	967.—	967.—
Nuss II 35/50 mm			967.—	967.—	967.—	967.—	967.—
Nuss III 20/35 mm			967.—	967.—	967.—	967.—	967.—
Nuss IV 10/20 mm			967.—	967.—	967.—	967.—	967.—
Lothring. Kohlen (franz. Herkunft)							
Stückkohlen	ca. 7000	ca. 6-7%	Einstellung der Kohlenausfuhr				
Würfel 50/80 mm							
Nuss I 35/50 mm							
Nuss II 15/35 mm							
Nuss III 7/15 mm							
Ruhr-Koks und -Kohlen							
Grosskoks (Giesskoks)	ca. 7200	8-9%	—	—	—	—	—
Brechkoks I 60/90, 50/80 mm			1145.—	1145.—	1145.—	1145.—	1145.—
Brechkoks II 40/60, 30/50 mm			1160.—	1160.—	1160.—	1160.—	1160.—
Brechkoks III 20/40 mm			1145.—	1145.—	1145.—	1145.—	1145.—
Fett-Stücke vom Syndikat	ca. 7600	7-8%	967.—	967.—	967.—	967.—	967.—
Fett-Nüsse I und II „			967.—	967.—	967.—	967.—	967.—
Fett-Nüsse III „			967.—	967.—	967.—	967.—	967.—
Fett-Nüsse IV „			967.—	967.—	967.—	967.—	967.—
Vollbriketts „			1087.—	1087.—	1087.—	1087.—	1087.—
Eiform-Briketts „			1087.—	1087.—	1087.—	1087.—	1087.—
Schmiedenüsse III „			1087.—	1087.—	1087.—	1087.—	1087.—
Schmiedenüsse IV „			1087.—	1087.—	1087.—	1087.—	1087.—
Belg. Kohlen							
Braisettes 10/20 mm	7300-7500	7-10%	Einstellung der Kohlenausfuhr				
Braisettes 20/30 mm							
Steinkohlenbriketts 1. cl. Marke	7200-7500	8-9%					

* Preise unter Zugrundelegung der Preislisten des Kohlenhandels ab Zeche und der geltenden Frachten, plus Händlerzuschlag von Fr. 10.— pro 10 t.

Ölpreisnotierungen per 10. Juni 1941

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, Grenzstation unverzollt	64.40
Heizöl II zirka 10,000 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg in Zisternen, Grenzstation unverzollt	63.20
Heizöl IIa zirka 10,000 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg in Zisternen, Grenzstation unverzollt	zur Zeit nicht erhältlich
Heizöl III zirka 9850 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg in Zisternen, Grenzstation unverzollt	61.80
Detailpreise: Heizöl I Einzelfass bis 1000 kg	71.30
1001 kg bis 3000 kg	70.30
3001 kg bis 8000 kg	69.55
8001 kg bis 12,000 kg	69.30
12,001 kg und mehr	68.65
Heizöl II Einzelfass bis 1000 kg	70.10
1001 kg bis 3000 kg	69.10
3001 kg bis 8000 kg	68.35
8001 kg bis 12,000 kg	68.10
12,001 kg und mehr	67.45
Heizöl IIa Einzelfass bis 1000 kg	zur Zeit nicht erhältlich
1001 kg bis 3000 kg	
3001 kg bis 8000 kg	
8001 kg bis 12,000 kg	
12,001 kg und mehr	
Heizöl III Einzelfass bis 1000 kg	69.—
1001 kg bis 3000 kg	68.—
3001 kg bis 8000 kg	67.25
8001 kg bis 12,000 kg	67.—
12,001 kg und mehr	66.35
Per 100 kg franko Tank Zürich	

	per 100 kg Fr.
Ia. Petrol für Industrie, Gewerbe, Garagen und Traktoren:	
Einzelfass bis 500 kg	93.10
501—999 kg oder Abschluss über 1000 kg	92.10
1001—1999 kg	91.10
2000 kg und mehr aufs Mal	90.60
Per 100 kg netto, franko Domizil geliefert. Bei Verwendung für Fahrzeugmotoren Zuschlag von Fr. 15.75 per 100 kg netto laut Zollvorschriften.	
Mittelschwerbenzin	
Kisten, Kannen und Einzelfass	143.85
2 Fass bis 350 kg	141.10
351—500 kg	139.25
501—1500 kg	138.20
1501 kg oder 2000 Liter und mehr	137.35
	per 100 kg oder Fr. 1.05 p.l
Leichtbenzin und **Gasolin**	
Einzelfass bis 350 kg	161.20
351—500 kg	160.20
501—1500 kg	159.20
1501—2500 kg	158.20
2501 kg und mehr	156.70
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