

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 121/122 (1943)
Heft: 20

Artikel: Ein in Serien gebauter Holzkohlengasregenerator
Autor: Troesch, Max
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-53202>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

überzeugend zu sein. Die vorgebrachten Argumente dürften keinesfalls die Veranlassung gewesen sein zu der Behauptung, dass die beschriebenen Gleichstrom-Punktschweissmaschinen berufen seien, als alleingerecht fertigte Schweissmethode für die Punktschweissung der Leichtmetalle eingesetzt zu werden.

So muss z. B. die Angabe, dass mit der Maschine der Progressive Welder Co. die Herstellung von hundert Schweisspunkten pro Minute möglich sei, für normale Betriebsverhältnisse mit einiger Zurückhaltung aufgenommen werden. Die im Dauerbetrieb mit einer Maschine zu schweissende Punktanzahl pro Zeiteinheit wird durch betriebliche und materialtechnische Faktoren beeinflusst und nach oben begrenzt, so durch die Geschicklichkeit des Punktschweissers, die Art der Legierung des zu schweissenden Bleches, Zustand und Oberflächenbeschaffenheit desselben, durch Form und Grösse des Werkstückes, Art und Anzahl der Schweisspunkte pro Werkstück, das Elektrodenmaterial usw.

Im Vergleich mit der Wechselstrom-Punktschweissmaschine darf jedenfalls gesagt werden, dass unter Berücksichtigung der genannten Bedingungen, sowie unter Beachtung der im Flugzeugbau erforderlichen Qualität und Gleichmässigkeit der Schweisspunkte, selbst bei einer Schweisszeit von 20 Perioden dem Schweisser noch genügend Zeitreserven für das Leistungmaximum zur Verfügung stehen. Die diesbezügliche Leistung ist jedenfalls weniger eine Folge der Schweisszeit (Stromdurchfluss- oder Entladzeit) als vielmehr der betrieblich bedingten Verhältnisse.

Als weitere bemerkenswerte Feststellung muss die Möglichkeit einer Steuerung des Druckes vor, während und nach der Schweisstromgebung auf den Punkt, sowie die genannte Begründung angesehen werden. Es scheint jedoch, dass die Frage der veränderlichen Drucksteuerung über dem Schweissprozess auch in Amerika noch nicht restlos abgeklärt ist. Nach neuen Erkenntnissen kann gesagt werden, dass die Druckprogrammsteuerung im allgemeinen Vorteile bietet, dass sie aber für die Punktschweissung der Leichtmetalle nach dem Wechselstromprinzip mit den relativ langen Schweisszeiten nicht unbedingt notwendig ist.

Der selbst für schweizerische Verhältnisse unverkennbar grösste Vorteil der Gleichstrom-Punktschweissmaschinen ist die niedrige Leistungsaufnahme, d. h. die günstigen elektrischen Anschlussverhältnisse an die Leitungsnetze. Schon beim Anschluss von einer oder zwei Punktschweissmaschinen hat dieser Vorteil ausschlaggebende Bedeutung. Für amerikanische Verhältnisse, d. h. für Betriebe mit bis zu zwanzig und mehr Punktschweissanlagen, wird die Möglichkeit des Anschlusses von Wechselstrommaschinen aus technischen und wirtschaftlichen Gründen nicht mehr erwogen werden können. Die Notwendigkeit der Verwendung von Gleichstrommaschinen der genannten Typen ist somit oft eine zwingende. Dies bedingt auch die Weiterentwicklung dieser Schweissart, wobei mit der Zeit die Wechselstromschweissung begreiflicherweise eine zweit- und letztrangige Stellung in der Leichtmetall-Punktschweissung einnehmen dürfte.

Mit der Entwicklung und der Vervollkommenung der Leichtmetall-Punktschweissung wird in absehbarer Zeit auch unsere Industrie vor ähnliche Probleme und Schwierigkeiten gestellt. Aus diesem Grunde ist es jedenfalls angezeigt, dass wir dem Fortschritt und den Bestrebungen, die im Ausland in dieser Richtung getätigten werden, unsere volle Aufmerksamkeit schenken.

(Zum besseren Verständnis und der Vollständigkeit halber hat der Uebersetzer die Abhandlung durch die Abb. 2, 3, 6, 8, 9 und 10 ergänzt).

Ein in Serien gebauter Holzkohlengasgenerator

Von Dipl. Ing. MAX TROESCH, Zürich

Der Arbeitsgeist schweizerischer Konstrukteure hat auf dem Gebiete der Holzkohlen-Generatoren einige Typen zu derartiger Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit entwickelt, dass einzelne davon zu grösseren Exportlieferungen gekommen sind. Ein solches Aggregat wird von der Royal Co. A.-G. in Zürich in Stückzahlen hergestellt, die eine Anzahl von Vorrichtungen rechtfertigen; dadurch wird eine für Generatoren bemerkenswerte Sauberkeit der Fertigung erzielt. Dieser Generator ist in seiner heutigen Ausführungsart aus der Entwicklungsreihe der Firma die dritte.

Charakteristisch für die Anlage ist die symmetrische Anordnung der Kühl- und Filtervorrichtungen mit Bezug auf den Generator selbst (Abb. 1). Dieser besteht aus dem Holzkohlen-silo 1, der unten in den verengten chamottierten Feuerherd 2 mündet. Der Herd ist unten durch den ausziehbaren feuerbestän-

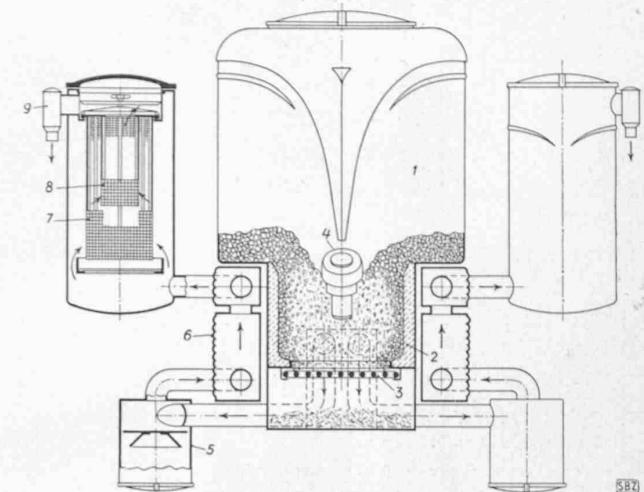


Abb. 1. Schema des Royal-Spezial Holzkohlen-Generators mit doppelter, symmetrischer Anordnung der Filter und Kühlern.
1 Holzkohlen-silo, 2 Chamotterherd, 3 ausziehbarer Rost, 4 Düse,
5 Zyklon-Grobfilter, 6 Kühler, 7 äusserer Feinfilter, 8 innerer Feinfilter, 9 Sperr- oder Sicherheitsfilter

digen Rost 3 aus einer Chromlegierung abgegrenzt. Die Vergasungsluft tritt durch die Düse 4 in den Feuerherd ein. Eine pat. Metallfüllung sorgt für wirkungsvolle Kühlung der Düse, die aussen mit Kühlrippen versehen ist. Der Generator arbeitet mit absteigender Vergasung: von der Düse werden die Verbrennungsgase durch das Glühbett und den Rost nach unten abgesogen. Unterhalb des Rostes befindet sich ein grosser Absetzraum, in dem zufolge der Geschwindigkeitsabnahme der Gase die groben Verunreinigungen ausgeschieden werden. Vom Absetzraum weg wird der Gasstrom in zwei gleichen Leitungen zu den Reinigern und Kühlern geführt. Zuerst werden die zwei Grobfilter 5 durchlaufen, die auf dem Zyklonprinzip aufgebaut sind und durch unten angebrachte Deckel mit Bajonetverschluss leicht entleert werden können. Nach dieser Reinigung wird das Gas in zwei Kühlern, die um den Feuerherd verlegt sind, gekühlt. Je nachdem der Generator vorn oder hinten am Wagen angebracht wird, dürfte die Wirksamkeit dieser Kühlranlage verschieden gut sein. Bei rückwärtigem Anbau wird es jedenfalls wichtig sein, das Heck des Fahrzeugs unmittelbar vor dem Generatorherd derart zu gestalten, dass genügend Fahrwind zum Kühler gelangt. Nötigenfalls wird unter dem Fahrzeug ein weiterer Kühler angebracht. Diese zusätzliche Kühlung erfolgt jedoch dann erst hinter den Stofffiltern, die wieder in symmetrischer Anordnung als Doppelfilter ausgeführt sind. Die Gase strömen zuerst durch die äusseren Filter 7 und darauf durch die inneren 8 nach oben. Die Filter sind nach Abnehmen des Aluminiumdeckels mit Bajonetverschluss leicht herausnehmbar und können in üblicher Weise durch Abblasen von innen nach aussen oder durch leichten Klopfen mit einem weichen Gegenstand gereinigt werden. Das letzte Glied in der Filterkette ist der Sperr- oder Sicherheitsfilter 9. Er besteht aus einem sehr feinmaschigen Drahtsieb von kleiner Fläche, das sofort verstopft, sobald bei allfälliger Undichtigkeit eines Stofffilters Kohlenstaub durchströmen sollte. Der Fahrer wird in diesem Fall durch Abnahme der Motorleistung auf die Störung aufmerksam gemacht und kann durch provisorisches Zutropfen des defekten Filterstoffes und nach Reinigen des Sperrfilters die Fahrt fortsetzen. Die Sperrfilter können nach Lösen eines Schnappverschlusses leicht herausgezogen werden.

Die symmetrische Anordnung der Filter ergibt nicht nur ein gefälliges Aussehen (Abb. 2), sondern gegenüber andern auch die Verwendung einer grossen Filterfläche. Dadurch werden der Unterdruck der Generatoranlage gering, die Motorleistung zufolge guten Füllungsgrades günstig und die Fahrstrecken zwischen den Filterreinigungen grösser. Bei der Formgebung des Kohlen-silos und der Filtergehäuse wurde durch Anwendung eines tropfenförmigen Querschnittes die heutige Geschmacksrichtung im Karosseriebau berücksichtigt.

Die Mischung des Generatorgases mit der nötigen Verbrennungsluft erfolgt in dem von der Royal Co. in Serien hergestellten vollautomatischen «Spiwa»-Mischer, für den In- und Auslandspatente angemeldet sind (Abb. 3). In dieser Konstruktion sind der eigentliche Gasmischer, ein Kleinmischer für den Schnellstart und der elektrische Schalter für den Anfachventilator vereinigt. Dadurch kann die Bedienung des Generators vom



Abb. 2. Royal-Spezial-Generator am Heck eines Personewagens angebaut, auf der Klausenstrasse Bew. 6057 lt. BRB 3. X. 39

des Generators bis zum Laufen des Motors wurde 1' 45" benötigt.

Leistungsfähigkeit und Holzkohlenverbrauch des Royal-Spezial-Generators wurden vom Verfasser auf einer Prüfstrecke von Zürich über den Klausenpass untersucht. Fahrzeug und Generator wiesen folgende Hauptdaten auf:

Personenwagen, Marke	Opel-Kapitän
Motor: Zylinderzahl	6
Bohrung/Hub/Volumen	80/82 mm / 2473 cm ³
Leistung m. Benzin, Fabrikangabe	55 PS bei 3600 U/min
Verdichtungsverhältnis bei Benzin	1:6
Abnahme des Zylinderkopfes bei Umbau auf Holzkohlenbetrieb	2 mm
Getriebe:	3 Gänge, 1:2,94 - 1:1,66 - 1:1
Hinterachse, Untersetzung	1:4,3
Reifendmäss	5,50 × 16
Rollradius auf Rollprüfstand	330 mm
Wagengewicht bei Benzinbetrieb	1210 kg
Wagengewicht mit Royal-Generator (gefüllt)	1350 kg
Zuladung: drei Pers. (200 kg) + 50 kg Holzkohle	250 kg
Gesamtgewicht auf Prüffahrt	1600 kg

Generator Typ Royal Spezial II, Gasmischer Spiwa, vollautomat. Hauptmasse: Breite 1100 mm, Höhe 885 mm, Tiefe 665 mm Holzkohleninhalt bei Körnung 10/35 mm rd. 35 kg Filterfläche 2 × 0,64 m²

Verwendete Holzkohle: Qual. IIa Buchenmeiler, Körnung 10/35 mm

Die Prüfstrecke Zürich-Linthal-Klausenpass-Altdorf-Zug-Zürich, total nach Karte 206 km, bot genügend Gelegenheit, die Leistungsfähigkeit des Fahrzeugs festzustellen. Mit einer Belastung von drei Personen und 50 kg Reserve-Holzkohle wurden auf den einzelnen Teilstrecken die nachstehenden Zeiten und Durchschnittsgeschwindigkeiten gefahren:

Strecke	Länge	Fahrzeit	Durchschnittsgeschw.
1. Zürich (Seefeld)-Linthal . . .	84 km	1 h 28'	57,3 km/h
2. Linthal-Klausenpasshöhe . . .	22 km	0 h 44'	30,0 km/h
3. Zürich-Klausenpasshöhe . . .	106 km	2 h 12'	48,2 km/h
4. Klausen-Altdorf	24 km	0 h 40'	36,0 km/h
5. Altdorf-Zürich (Seefeld) . . .	75 km	1 h 38'	45,9 km/h
6. Zürich-Klausen-Zürich . . .	205 km	4 h 30'	45,5 km/h

Zu diesen Fahrleistungen ist vor allem zu bemerken, dass das Fahrzeug mit einer Versuchs-Polizeinummer versehen war, die das Ueberschreiten der heute im Interesse der Reifenschonung vorgeschriebenen Maximalgeschwindigkeit von 50 km/h gestattete. Die Strecke 1 weist auf den ersten 60 km nur sehr geringe Steigungen auf, weshalb die hohe Durchschnittsgeschwindigkeit von 57,3 km/h erzielt werden konnte. Auf den ebenen Stücken wurden folgende Maximalgeschwindigkeiten festgestellt: im I. Gang 34, im II. Gang 62 und im III. Gang 86 km/h gestoppt. Ein weiterer Umstand, der die Durchschnittsgeschwindigkeit auf dieser Strecke erhöhen liess, besteht in dem gegenwärtig sehr geringen Verkehr. Auf Strecke 2, der eigentlichen Klausen-Bergstrecke, zeigte sich der Nachteil des Dreiganggetriebes für Wagen mit Holzkohlenbetrieb, bzw. geringer Leistung: Auf den weniger steilen Stücken zwischen den Kurven vermochte der Motor im II. Gang nicht durchzuziehen, während er dort im I. Gang überdrehte. Unter diesen Umständen ist die Durchschnittsgeschwindigkeit von 30 km/h immer noch als günstig zu betrachten. Die Gesamtstrecke wurde seinerzeit mit Benzinfahrzeugen normalerweise in rd. 4 Stunden befahren; somit ist die Fahrzeit bei Holzkohlenbetrieb nur rd. 13% höher.

Führersitz aus durch nur drei Zugknöpfe geschehen. Der Mischer dosiert durch zwei Klappen mit Hebelkopplung Gas und Luft unter den meisten Betriebsbedingungen im richtigen Verhältnis, sodass nur ausnahmsweise der Knopf für die Zusatzluft verstellt werden muss. Der Startmischer besorgt das selbe im Kleinen für das Anlassen des Motors, da in dem normalen Gasmischer die Luft- und Gasgeschwindigkeiten zu gering wären, um eine innige Durchmischung vorzunehmen. Der Startmischer liefert, ohne dass der Generator lange angefacht werden muss, ein zündfähiges Gemisch, sodass das Anlassen des Motors wesentlich erleichtert wird. Vom Anzünden

des Generators bis zum Laufen des Motors wurde 1' 45" benötigt. Der Holzkohlenverbrauch wurde derart festgestellt, dass man vor der Abfahrt die Holzkohlen in den leeren Generator einwog. Sofort nach der Rückkehr wurde der Generator entleert und die restliche Kohle abgewogen; dabei ergab sich ein Verbrauch von 39,7 kg = 19,1 kg/100 km. Zu diesem Holzkohlenverbrauch ist zu bemerken, dass die vorliegende Fahrt als ziemlich forcirt zu betrachten ist, indem meist die maximale Leistung vom Motor verlangt wurde. Ferner wurde auf der Passhöhe ein Halt von 64' eingeschaltet, während welchem ein unvermeidlicher Abbrand von Holzkohle erfolgte; dieses entspricht anderseits wieder den üblichen Betriebsbedingungen, indem wohl selten eine Fahrt über 200 km ohne längeren Halt vorkommen dürfte. Das Messergebnis kann zufolge dieser Ueberlegungen als günstig bezeichnet werden. Bezogen auf Fahrstrecke und Wagen gewicht ergibt sich ein Verbrauch von 11,94 kg/100 tkm. Der Ascheanfall im Absetzraum und in den zwei Zyklonfiltern betrug 450 gr. Der Zustand der Feinfilter war derart, dass eine Reinigung noch nicht nötig war, sodass sofort zur

Leistungsmessung auf dem Rollprüfstand geschritten werden konnte (Abb. 4). Zufolge der Motorkonstruktion mit hängenden Ventilen und der reichlich bemessenen Feinfilterfläche sind die Drosselverluste gering, was der flache Verlauf der Leistungskurve bei hohen Drehzahlen beweist. Leider war es nicht möglich, den Motor auf Benzinbetrieb umzustellen und dadurch den Leistungsabfall durch den Holzkohlenbetrieb festzustellen; der Vergleich von Messungen an ähnlichen Motoren lässt auf normalen Leistungsabfall von 45 bis 55%, je nach Drehzahl, schliessen.

Fahrweise und Bedienung: Wie erwähnt, wurde der Wagen ziemlich forcirt gefahren und es wurden keine Vorkehren irgendwelcher Art getroffen, um die Sparsamkeit zu erhöhen. Die Bedienung während der Fahrt beschränkte sich außer den sonst üblichen auf das gelegentliche Kontrollieren des Gasmischers,

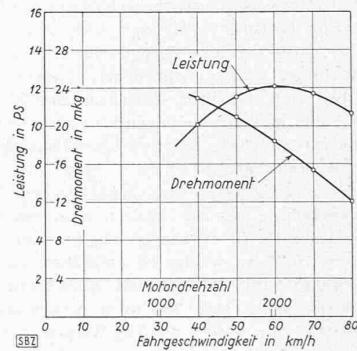


Abb. 4. Leistung und Drehmoment, gemessen am Radumfang eines Opel-Kapitän-Wagens mit Royal-Spezial-Holzkohlen-Generator

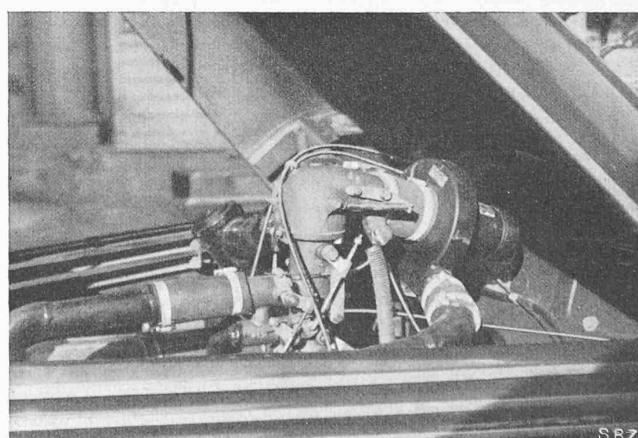


Abb. 3. Ansicht eines vollautomatischen «Spiwa»-Mischers mit Starter und gekoppeltem Schalter für den Anfachventilator

wobei jedesmal festgestellt wurde, dass ein Verstellen des Luftzusatzes keine Verbesserung der Leistung ergab. Der Regler arbeitete somit während der ganzen Fahrt vollautomatisch. Anheizen und Start nach den Halten konnte in sehr kurzer Zeit vorgenommen werden und das Nachfüllen während der Fahrt geht aus den 10 kg-Säcken ohne jegliches Beschmutzen; gestochert

wurde auf der ganzen Fahrt nie. Das Reinigen des Generators dürfte dank der praktischen Handgriffe für die Demontage ebenfalls wenig Zeit in Anspruch nehmen. Wie bereits erwähnt, fordert die grosse Filterfläche seltener Filterreinigung als sonst; immerhin sind die Intervalle von der Fahrweise und besonders von der Holzkohlenqualität abhängig.

Umbaukosten: Der Preis für den geprüften Royal Spezial II-Generator für Fahrzeuge mit 1,5 bis 3,0 l Hubvolumen beträgt 2687 Fr. Für den Einbau ohne Änderungen an Karosserie, Federn und Motor muss mit einem Preis von rd. 700 Fr. gerechnet werden.

Das Kraftwerk Rupperswil-Auenstein und die Energieversorgung unseres Landes

Autoreferat des Vortrages von Dir. Dr. A. ZWYGART, Ing., Baden, gehalten im Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein am 27. Okt. 1943

Das neue, durch die SBB und die NOK in Ausführung genommene Aarekraftwerk Rupperswil-Auenstein wird die 7,3 km lange Gefällsstrecke der Aare zwischen dem Kraftwerk Rüchlig der Jura-Cement-Fabrik in Aarau und dem künftigen Kraftwerk Willegg-Brugg ausnützen. Das Stauwehr, das die Aare 6,10 m über den jetzigen Mittelwasserspiegel staut und die auf dem linken Aareufer liegende, unmittelbar an das Stauwehr angebaute Zentrale werden ungefähr in der Mitte der Konzessionsstrecke erstellt (Abb. 1 und 2). Durch den in tief liegendem Schachengelände zu erstellenden Unterwasserkanal mit Aarevertiefung bis zur unteren Konzessionsgrenze oberhalb der Strassenbrücke in Willegg ergibt sich ein Gefälle bei Mittelwasser von 10,75 m, wobei es zwischen 12,50 m bei niedrigstem Niedrigwasser und 9,50 m bei höchstem Hochwasser schwankt. Das Werk wird auf 350 m³/s ausgebaut, welche Wassermenge im Mittel der Jahre an 128 Tagen vorhanden ist.

Installiert werden zwei Einheiten von je 23 000 PS, die eine als Einphasengruppe für die SBB, die andere als Dreiphasengruppe für die NOK. In einem Jahre mittlerer Wasserführung können rund 210 Mio kWh erzeugt werden, wovon nach Abfindung der ausser Betrieb kommenden Anlagen Steiner & Co. in Rupperswil und der Jura-Cement-Fabrik in Willegg rund 200 Mio kWh neue Energie verbleiben, die jedem Partner hälftig zukommen.

Die Arbeitsvergebungen fielen in die zweite Hälfte des Jahres 1942. Die Arbeiten¹⁾ sind trotz der Kriegserschwerungen mit einer Arbeiterzahl von rund 1050 Mann gut im Gange, sodass das Werk, wenn keine ausserordentlichen Vorkommnisse dazwischen treten, programmgemäß im Lauf des Jahres 1945 in Betrieb kommen wird. Bei der Ausführung der Bauarbeiten sind insbesondere die in grossem Umfang erforderlichen Druckluftgründungen für das Stauwehr und die Umschliessung der Baugrube für das Maschinenhaus bemerkenswert, wobei der anstehende Fels — auf dem linken Ufer Jurakalk, auf dem rechten Ufer Molasse — an den tiefsten Stellen 16 m unter der Flussohle und 21 m unter dem jährlichen Hochwasser liegt; die Fundationen für die Turbineneinläufe reichen bis in 24 m Tiefe (Abb. 3 und 4). Für den Unterwasserkanal und die anschliessende Aarevertiefung sind 2,2 Mio m³ auszuheben, die für den rechtsufrigen Aaredamm zwischen Suhremündung und Stauwehr, für Auffüllungen tiefliegenden Geländes bei Biberstein, Auenstein und Willegg, sowie für die Aufbereitung von Betonmaterial verwendet werden. Unter allen Auffüllungen wird der Humus und die Kulturschicht bis zu einer Tiefe von 50 cm abgetragen und auf den fertigen Auffüllungen wieder aufgebracht, womit diese künftig als Ackerland verwertet werden können. Da für die Auffüllungen zum grossen Teil früheres unabtragliches Schachengelände benutzt wird, führt die Erstellung des

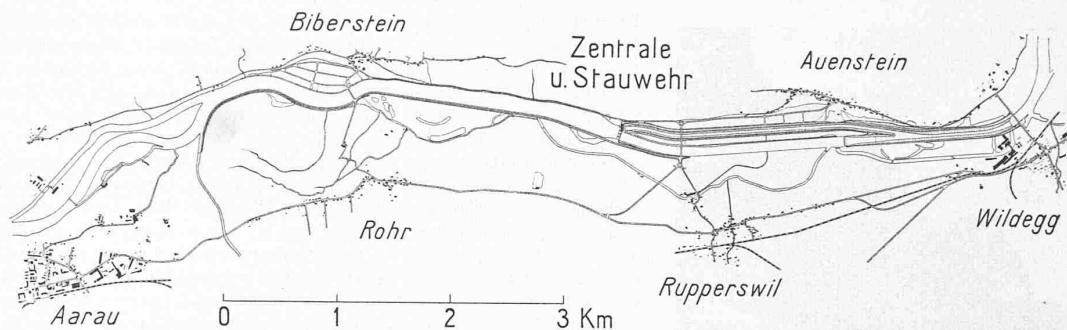


Abb. 1. Uebersichtsplan 1:60 000 des Kraftwerkes Rupperswil-Auenstein

Bew. 7181 lt. BRB 3. X. 39

Kraftwerkes im Sinne der Anbaubestrebungen nicht zu einer Verminderung, sondern zu einer Vermehrung des Ackerlandes.

Die Baukosten waren zu Vorkriegspreisen auf 31,5 Mio Fr. veranschlagt. Sie erfahren zur Hauptsache infolge der Kriegsteuerung und zum kleineren Teil durch die Tieferfundation des Stauwehres und die weitgehende Caissonumschliessung der Maschinenhausbaugrube eine Erhöhung, sodass sie beim gegenwärtigen Preisstand auf rund 50 Mio Fr. zu schätzen sind. Damit werden sich bei voller Ausnutzung die Energiegestehungskosten auf 2 Rp./kWh stellen, was für Laufwerkernergie mit rund 60% im Sommer- und 40% im Winterhalbjahr einen hohen Preis darstellt. Es werden daraus die Opfer ersichtlich, die von den heute bauenden Kraftwerkunternehmungen im Interesse der künftigen Sicherung der Energieversorgung unseres Landes gebracht werden.

Das Werk kann in sehr einfacher Weise an das bestehende Landesnetz angeschlossen werden. Für die SBB geschieht dies durch rund 1 km lange Verbindungsleitungen mit dem Unterwerk Rupperswil in 66 und 132 kV. Für die NOK erfolgt der Anschluss durch eine 4,5 km lange Verbindungsleitung mit zwei Strängen in 50 kV zum Anschluss an die bestehende Leitung Beznau-Willegg, womit je eine Verbindung nach dem Kraftwerk Beznau und nach dem Unterwerk Willegg erhalten wird.

*

Im zweiten Teil des Vortrages orientierten einige Lichtbilder über den gegenwärtigen Stand der Energieversorgung²⁾ unseres Landes. Da die ausbaufähigen Wasserkräfte unseres Landes im gesamten nur auf 21 Mio kWh beim Vollausbau — ein erst nach Jahrzehnten zu erreichendes Ziel — veranschlagt werden, bleibt auch nachher das Land auf die Einfuhr von Kohle angewiesen. Zur möglichen Verselbständigung drängt sich aber der rasche Ausbau der günstigsten Wasserkräfte auf. Die gesamte Erzeugungsfähigkeit aller Wasserkraftwerke betrug für den Ausbauzustand 1942 bei mittlerem Abfluss 8,3 Mio kWh; dabei schwankt die Ergiebigkeit zwischen 7,2 Mio kWh für extrem trockene und 9,1 Mio kWh für extrem nasse Jahre, wovon je 45% im Winterhalbjahr. Aus den seither fertiggestellten und den gegenwärtig noch im Bau befindlichen Werken werden bis zum Jahre 1946 bei mittlerem Abfluss 9,7 Mio kWh zur Verfügung stehen. Für den Ausgleich der zurückgehenden Laufwerkleistung im Winter und den Mehrbedarf dieser Jahreszeit stehen in den Speicheranlagen der allgemeinen Versorgung gegenwärtig 980 Mio kWh zur Verfügung. Da die bestehenden Werke seit Kriegsausbruch vollständig ausgenutzt sind, schwankt die Energiedarbietung nach den Abflussverhältnissen.

Für die Weiterentwicklung ist nach den Untersuchungen der Fachleute ein jährlicher Zuwachs von min. 220 Mio kWh notwendig, wovon wenigstens 120 Mio kWh im Winter. Wie die Einschränkungen der beiden letzten Winter gezeigt haben, kommt der Vermehrung der Winterspeicherenergie für die Volkswirtschaft die grösste Bedeutung zu. Die voll ausgebauten Hinterrheinwerke z. B. könnten daran bei einem Speicherinhalt von 300 Mio m³ Wasser einen Beitrag von 510 Mio kWh leisten, also ungefähr eine Vermehrung um 50% des gegenwärtigen Speicher vorrates³⁾. Nach dem vom SEV und VSE aufgestellten Energiebeschaffungsprogramm ist diese Vermehrung in den nächsten zehn Jahren ein dringendes Gebot, wobei sich naturgemäß das Tempo des Ausbaus den Bedürfnissen des Marktes im Interesse der Wirtschaftlichkeit der Kraftwerke anzupassen haben wird. Seit 1920 ist der Energieumsatz von 2,8 auf 8,3 Mio kWh gestiegen. Diese Vermehrung war nur unter weichenden Preisen möglich. Bei den NOK, die in der Hauptsache ein Erzeugungsunternehmen darstellen, dessen Energie im grossen an die Kantonswerke abgegeben wird, fielen in dieser Zeit die Einnahmen

¹⁾ Vgl. auch S. 109* lfd. Bds.

²⁾ Vgl. auch S. 233* lfd. Bds.

³⁾ Vgl. Näheres über das Projekt in Bd. 121, S. 207*.