

| | |
|---------------------|---|
| Zeitschrift: | Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie |
| Herausgeber: | Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband |
| Band: | 27 (1935) |
| Heft: | 1 |
| Rubrik: | Wasser- u. Elektrizitätsrecht, Wasserkrätausnutzung, Binnenschifffahrt, Verschiedenes |

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: 18.02.2026

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

landenergie herabgesetzt. Zudem ist die Exportenergie in der Regel von geringerer technischer Qualität; beides ist bei der Gegenüberstellung der Exportengrospreise und der Engrospreise im Inland zu berücksichtigen. Der Preis der Exportenergie ist angemessen. Die schweizerischen Werke würden das Risiko des Exportgeschäftes nicht übernehmen, wenn sie die Energie zu gleichem Preis in der Schweiz abgeben könnten.

Wasser- u. Elektrizitätsrecht. Wasserkraftnutzung. Binnenschiffahrt. Verschiedenes.

Vom Bannalpwerk.

Prof. Dr. Stucky, Ingenieur in Lausanne, der von der Nidwaldner Regierung mit einer Oberexpertise und mit der Ausarbeitung eines neuen Projektes, sowie mit den Vorarbeiten für den Bau des Bannalpwerkes beauftragt war, ist aus dem Vertragsverhältnis zurückgetreten. Seine letzten Untersuchungen sollen gezeigt haben, dass der Strombezug beim bisherigen Lieferanten, dem Luzern-Engelberg-Werk für Nidwalden sicherer und vorteilhafter wäre, als der Bau eines eigenen Werkes. Auch Kaplan Vockinger ist aus der Baukommission ausgeschieden, obwohl er das Bannalpwerk stets empfohlen und seine Wirtschaftlichkeit bejaht hatte.

Kraftleitung auf den Säntisgipfel.

Der Bau der Säntis-Schwebebahn hat es mit sich gebracht, dass für die Heizungs-, Koch- und Lichtanlagen auf Schwägalp und auf dem Säntisgipfel eine Kraftleitung erstellt werden musste. Von Urnäsch aus führt sie in verstärkter Bauart über Rossfall zur ersten Transformatorenstation auf der Schwägalp. Von hier aus folgt eine 1000 m lange Luftstrecke bis zum Ofengrat. Da es unmöglich war, die viele Tonnen schweren Drahtspulen mit der Luftkabelbahn auf die Höhe des ersten Stützpunktes zu bringen, mussten die drei Stromleiterseile zum Ofengrat hinaufgezogen werden. Am 30. November 1934 sah man im Hause des Wetterwerts auf dem Säntis zum ersten mal elektrisches Licht.

Kraftwerk Rheinau.

Der Stadtrat Winterthur unterbreitet dem Grossen Gemeinderat einen Vertrag zur Genehmigung, der Konzessionserwerbung, Gründung, Bau und Betrieb eines Rheinkraftwerkes bei Rheinau zum Gegenstand hat. Als Kontrahenten treten die Stadt Winterthur, die NOK in Baden, die Aluminium A.-G. in Neuhausen und die Elektrizitäts-A.-G., vormals Schuckert & Co. in Nürnberg auf. Nach langem Kampf will Winterthur schliesslich auf den Betrieb eines eigenen Kraftwerkes verzichten. Die NOK werden eher in der Lage sein, als die Stadt Winterthur, die erzeugte Energie zweckmässig auszunützen.

Neues Wasserkraftwerk am Nil in Aegypten.

Unter Ausnutzung des Staubeckens von Assuan wird jetzt ein neues Wasserkraftwerk errichtet werden, das Energie für ganz Oberägypten liefern wird. Es handelt sich vor allem darum, die Energieerzeugung des bereits bestehenden Kraftwerks am Staudamm von Assuan so zu regulieren, dass die Schwankungen der Energieerzeugung in den einzelnen Monaten besonders niedrigen und besonders hohen Wasserstandes des Nils ausgeglichen werden. Eine Reihe von europäischen Firmen soll zum Wettbewerb für die Errichtung des neuen Kraftwerks aufgefordert werden.

Die Inlanddetailtarife stehen heute im wesentlichen erheblich unter den Vorkriegspreisen, wenigstens was Energie für Licht, Haushaltung, Gewerbe und Landwirtschaft anbelangt. Ueber die Industrietarife ist eine Kontrolle kaum möglich; im allgemeinen decken sie sich wohl mit den Vorkriegspreisen. Die schweizerischen Elektrizitätswerke haben trotz ihrer Finanzanspannung auch in bezug auf die Preisgestaltung ihre volkswirtschaftliche Mission voll erfüllt.

Gründung einer Rheinschiffahrtskammer in Basel.

Die Vertreter der Regierungsräte der Kantone Baselstadt und Baselland, der Basler Handelskammer, des Vereins für die Schiffahrt auf dem Oberrhein, des Verbandes der Interessenten an der Schweizer Rheinschiffahrt und der Basler Reederei-Konvention haben die Gründung einer Rheinschiffahrtskammer beschlossen. Der Zweck der Kammer ist die allseitige Wahrung der schweizerischen Rheinschiffahrtsinteressen und deren möglichst einheitliche Vertretung mit besonderer Rücksicht der Interessen beider Basel.

Rekordumschlag im Basler Rheinhafen.

Im Rheinhafen-Verkehr verzeichneten die Basler Hafenanlagen im Dezember des vergangenen Jahres einen Umschlag von 148,756 Tonnen, 100,000 Tonnen mehr als im Dezember 1933.

Im Jahre 1934 belief sich der Umschlag der Basler Hafenanlagen auf 1,897,903 Tonnen, das sind 205,500 Tonnen mehr als im Jahre 1933, was einen Rekord in der Schiffahrt nach Basel darstellt; ein Fünftel entfällt auf den eigentlichen Rheinverkehr und vier Fünftel auf den Kanalverkehr.

Die Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis Waldshut.

Kürzlich fand in Waldshut eine unverbindliche Besprechung zwischen Vertretern des Rheinschiffahrtsverbandes in Konstanz, der Gemeinden Brugg, Zurzach und den Delegierten von Waldshut und den übrigen deutschen Gemeinden statt.

An der Finanzierung der Rheinregulierung zwischen Basel und Bodensee müssten sich Deutschland, die Schweiz und auch Oesterreich beteiligen. Der Wasserweg bis Rheinfelden wird heute schon stark benutzt. Das Hindernis des Kraftwerkes Rheinfelden wird umgangen werden können. Von da an kommen noch die Kraftwerke Laufenburg und Albruck-Dogern in Frage. In Laufenburg ist eine Schleuse zu erstellen. In Albruck-Dogern haben wir einen leeren Rhein. Es liegen verschiedene Lösungsmöglichkeiten vor. Das Kraftwerk Säckingen ist vorläufig nicht nötig, sofern man die Schiffahrt nicht ganzjährig betreiben will.

Rheinhafen Karlsruhe.

Der Karlsruher Rheinhafen hatte in letzter Zeit einen erheblichen Aufschwung zu verzeichnen. Die Stadt Karlsruhe hatte deshalb in ihrem Arbeitsbeschaffungsprogramm den Bau des fünften Hafenbeckens vorgesehen, das ausschliesslich dem Umschlag und der Lagerung von Oel dienen soll.

Rheinhafen Weil am Rhein.

Die Vorarbeiten für die Errichtung des Rheinhafens Weil a. Rh. unterhalb von Basel sind beendet. Die Krananlage wird voraussichtlich im Januar errichtet werden; ferner wird ein Kohlenlagerplatz und ein Getreidesilo erstellt. Die Gemeinde Weil besitzt noch grosses Industriegelände, das durch die Hafenanlage erst erschlossen wird.

Ausbaggerung des alten Rheines.

Die Verbesserung des sogenannten alten Rheines bei der Einmündung in den Bodensee stellt sich als unbedingte Notwendigkeit für die Schiffahrt heraus, denn für grosse Schiffe ist die Zufahrt nur bei ganz hohem Wasserstande möglich und die Kieslastschiffe können nur mit halber Last fahren. Bei längerem Zuwarthen besteht die Gefahr einer gänzlichen Versandung der Zufahrtsrinnen. Deshalb soll mit dem Vorprojekt der Ausbaggerung bald begonnen werden, für das 6000 Franken vom Staat und den interessierten Gemeinden bereitgestellt worden sind.

Reichsausschuss für Binnenschiffahrt.

Laut Bekanntmachung des deutschen Reichsverkehrsministers ist der Reichsausschuss der deutschen Binnenschiffahrt in Berlin als alleinige Vertretung des Verkehrszweiges Binnenschiffahrt anerkannt worden. Dem Reichsausschuss haben alle gewerblichen Unternehmer und Unternehmungen, auch die Betriebe der Gemeinden und Gemeindeverbände anzugehören, die a) die Fracht-, Schlepp- und Personenschiffahrt mit Binnenschiffen betreiben, einschliesslich derjenigen Unternehmer und Unternehmungen, die mit ihren Binnenschiffen nur einen Werksverkehr unterhalten; b) einen zur Binnenschiffahrt gehörenden Hafen- oder Umschlagsbetrieb unterhalten; c) ohne über eigene Schiffe zu verfügen, als Frachtführer die Binnenschiffahrt betreiben (Befrachter); d) ein Fähre betreiben; e) die Flösserei betreiben; f) als Haupter und Lotsen in der Binnenschiffahrt tätig sind, sowie diejenigen Personen, die, ohne von einem Schiffseigner auf Grund eines Vertragsverhältnisses ständig damit betraut zu sein, ihre Dienste als Schiffsführer, Bootsmann usw. gewerbsmäßig anbieten; g) als selbständige Sachverständige des Binnenschiffahrtsgewerbes (Experten, Dispacheure usw.) tätig werden.

Es haben sich ferner in den Reichsausschuss einzugliedern die staatlichen Verkehrs- und Sicherheitshäfen. Dem Reichsausschuss der Binnenschiffahrt haben auch Unternehmer und Unternehmungen anzugehören, die eine der obengenannten Tätigkeiten neben einem anderen Gewerbe (z. B. Handel, Industrie) ausüben. Bei Unerheblichkeit der auf das Verkehrs-gewerbe entfallenden Tätigkeit kann der Präsident des Reichsausschusses auf die Zugehörigkeit der betreffenden Unternehmer und Unternehmungen verzichten.

Zwei Donauhäfen der Tschechoslowakei.

Vor dem Kriege war das heutige Gebiet der Tschechoslowakei an der Donauschiffahrt nicht beteiligt. Erst durch die Friedensverträge erhielt der neue Staat die Donau als Grenzfluss und damit eine Wasserstrasse zum Schwarzen Meer. Ausserdem wurde ihm Schiffmaterial und das Eigentum an den Hafenanlagen zuerkannt. Im Jahre 1922 wurde die «Ceskoslovenska Dunajplavba», eine unter staatlicher Kontrolle stehende Donau-Schiffahrtsgesellschaft, gegründet, die zusammen mit den bereits bestehenden Gesellschaften der Nachbarstaaten, der «Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft», dem «Bayrischen Lloyd» und der «Ungarischen Schiffahrtsgesellschaft» (MFTR), den Donauverkehr pflegte und förderte.

Die Tschechoslowakei hat alle erdenklichen Anstrengungen gemacht, um ihre beiden Donauhäfen, Bratislava (Pressburg) und Komarno, neben Wien und Budapest, den früheren Reichshauptstädten, die damals den ganzen deutsch-österreichischen und ungarischen Schiffahrtsverkehr mit Be-schlag belegt hatten, mehr zur Geltung zu bringen.

Der Hafen von Bratislava wurde mit der Zeit ganz neu ausgebaut, verbessert und immer mehr vergrössert. Ko-

marno besitzt heute eine gewisse Bedeutung als Ausfuhrhafen. Hier wird der in der ganzen Welt bekannte slowakische und karpatische Holzreichtum verladen. Die Baumstämme werden im Waag, der bei Komarno mündet, oder in der Theiss (die allerdings erst bei Belgrad die Donau erreicht), bis zur Donau geflössst.

Die Tschechoslowakei spielt heute als Donaustaat nicht nur in der Schiffahrt und im Handel, sondern auch in der Politik eine Rolle, stellt sie doch die Verbindung dar zwischen Zentraleuropa und dem Nordosten, vor allem mit der Sowjet-Union.

Basler Rheinhafenverkehr

Dezember 1934.

A. Schiffsverkehr.

| | Rheinkähne | | Kanalkähne | | Güterboote | | Ladung t |
|-----------------|------------|------|------------|------|------------|------|-------------|
| | belad. | leer | belad. | leer | belad. | leer | |
| Bergfahrt Rhein | — | — | — | — | 8 | — | 942 |
| Bergfahrt Kanal | — | — | 641 | — | — | — | 142698 |
| Talfahrt Rhein | — | 1 | 96 | 504 | 3 | 4 | 4571 |
| Talfahrt Kanal | — | — | 3 | 2 | — | — | 545 |
| | — | 1 | 740 | 506 | 11 | 4 | 148756 |

B. Güterverkehr.

| | Bergfahrt | Talfahrt |
|--------------------|-----------|----------|
| St. Johannhafen | 17013 t | 155 t |
| Kleinöhningerhafen | 104002 t | 4961 t |
| Klybeckquai | 22625 t | — |
| | 143640 t | 5116 t |

Warengattungen im Bergverkehr (in Mengen von über 1000 t): Getreide, Kohlen, Koks, Briketts, flüssige Brennstoffe, verschiedene Nahrungsmittel, chemische Rohprodukte, Metalle, Düngemittel, Rohprodukte für die Nahrungs- und Genussmittelfabrikation, Holz.

Warengattungen im Talverkehr (in Mengen von über 1000 t): Erzeugnisse der chemischen und elektro-chemischen Industrie, Abfallprodukte.

Gesamtverkehr vom 1. Januar bis 31. Dezember 1934

| Monat | Bergfahrt | | Talfahrt | | Total t | |
|-----------|-----------|---------|----------|-------|---------|---------|
| Januar | 62516 | 72830 | 2536 | 4536 | 65052 | 77366 |
| Februar | 84390 | 77445 | 3261 | 2935 | 87651 | 80380 |
| März | 126668 | 129408 | 6086 | 4630 | 132754 | 134038 |
| April | 133814 | 123974 | 5563 | 4245 | 139377 | 128219 |
| Mai | 149895 | 103463 | 5241 | 5114 | 155136 | 188577 |
| Juni | 185150 | 204397 | 9447 | 7171 | 194597 | 211568 |
| Juli | 178838 | 213153 | 8204 | 7299 | 187042 | 220452 |
| August | 255750 | 181646 | 14557 | 6746 | 270307 | 188392 |
| September | 191725 | 138362 | 15630 | 8151 | 207355 | 146513 |
| Oktober | 151508 | 143216 | 6720 | 6552 | 158288 | 149768 |
| November | 145582 | 115909 | 6066 | 9380 | 151648 | 125289 |
| Dezember | 143640 | 40955 | 5116 | 3868 | 148756 | 44823 |
| Total | 1809476 | 1624758 | 88427 | 70627 | 1897903 | 1695385 |

wovon Rheinverkehr 345229 303145 t

wovon Kanalverkehr 1552674 1392240 t

1897903 1695385 t

Die in Kursiv angegebenen Zahlen bedeuten die Totalziffern der korrespondierenden Monate des Vorjahres.

Schiffahrtsamt Basel

Mitteilung der Redaktion

Infolge der Änderungen in der inneren Organisation der Zeitschrift hat sich die Herausgabe der vorliegenden Nummer verzögert. Wir ersuchen unsere Leser um Nachsicht.

Marktpreise

Unverbindliche Kohlenpreise für Industrie per 25. Januar 1935

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

| | Calorien | Aschen-gehalt | 25. Sept. 1934 Fr. | 25. Okt. 1934 Fr. | 25. Nov. 1934 Fr. | 25. Dez. 1934 Fr. | 25. Jan. 1935 Fr. |
|--|-----------|---------------|-----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Saarkohlen: (Mines Domaniales) | | | | | | | |
| Stückkohlen | | | 310.— | 310.— | 310.— | 310.— | 310.— |
| Würfel I 50/80 mm | | | 330.— | 330.— | 330.— | 330.— | 330.— |
| Nuss I 35/50 mm | 6800-7000 | ca. 10% | 325.— | 325.— | 325.— | 325.— | 325.— |
| Nuss II 15/35 mm | | | 295.— | 295.— | 295.— | 295.— | 295.— |
| Nuss III 8/15 mm | | | 275.— | 275.— | 275.— | 275.— | 275.— |
| per 10 Tonnen franco unverzollt Basel | | | | | | | |
| Zonenvergütungen für Saarkohlen Fr. 10.— bis 55.— per 10 Tonnen je nach den betreffenden Gebieten und Körnungen | | | | | | | |
| franco verzollt Schaffhausen, Singen, Konstanz und Basel | | | | | | | |
| Ruhr-Coks und -Kohlen | | | | | | | |
| Grosscoks (Giesscoks) | | | 382.— | 382.— | 382.— | 382.— | 382.— |
| Brechcoks I | | | 365.— | 365.— | 365.— | 365.— | 365.— |
| Brechcoks II | | | 377.50 | 377.50 | 377.50 | 377.50 | 377.50 |
| Brechcoks III | | | 365.— | 365.— | 365.— | 365.— | 365.— |
| Fett-Stücke vom Syndikat | | | 370.— | 370.— | 370.— | 370.— | 370.— |
| Fett-Nüsse I und II | | | 370.— | 370.— | 370.— | 370.— | 370.— |
| Fett-Nüsse III | | | 365.— | 365.— | 365.— | 365.— | 365.— |
| Fett-Nüsse IV | | | 350.— | 350.— | 350.— | 350.— | 350.— |
| Essnüsse III | ca. 7200 | 8-9% | 425.—/435.— | 425.—/435.— | 425.—/435.— | 425.—/435.— | 425.—/435.— |
| Vollbrikets | | | 365.— | 365.— | 365.— | 365.— | 365.— |
| Eiformbrikets | | | 375.— | 375.— | 375.— | 375.— | 375.— |
| Schmiedenüsse III | | | 395.— | 395.— | 395.— | 395.— | 395.— |
| Schmiedenüsse IV | | | 380.— | 380.— | 380.— | 380.— | 380.— |
| Coks ab Schiff stellt sich entsprechend billiger | | | | | | | |
| franco Basel verzollt | | | | | | | |
| Belg. Kohlen: | | | | | | | |
| Braisettes 10/20 mm | 7300-7500 | 7-10% | 390.— | 390.— | 390.— | 390.— | — |
| Braisettes 20/30 mm | | | 470.— | 470.— | 470.— | 470.— | 470.— |
| Steinkohlenbrikets 1. cl. Marke | 7200-7500 | 8-9% | 375.— | 375.— | 340.— | 340.— | |
| Grössere Mengen entsprechende Ermässigungen | | | | | | | |

Ölpreisnotierungen

Mitgeteilt von der Firma Emil Scheller & Cie., Zürich

| | per 100 kg Fr. | | per 100 kg Fr. |
|---|----------------|---|----------------|
| Gasöl, Ia. erste Qualität, min. 10,000 Kal. unterer Heizwert bei Bezug von 15,000 kg in Zisternen, unverzollt: Basel, Waldshut, Schaffhausen, Konstanz, St. Margrethen, Buchs | 7.50/7.65 | Chiasso | 5.90/6.05 |
| Genf | 8.—/8.15 | Pino | 6.—/6.15 |
| Chiasso | 7.90/8.05 | Iselle | 6.20/6.35 |
| Pino | 8.—/8.15 | Detailpreise für Gasöl I. Qualität: bei Bezug in Fässern, oder per Tankwagen per % kg netto, franko Domizil in einem grösseren Rayon um Zürich | |
| Iselle | 8.20/8.35 | Heizöl II: bei Bezug in Fässern oder per Tankwagen per % kg netto, franko Domizil in einem grösseren Rayon um Zürich | 9.85/12.30 |
| Heizöl: zirka 10,000 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg netto in Zisternen unverzollt: Basel | 6.05/6.20 | Petrol für Leuchtzwecke und Traktoren | 8.80/11.25 |
| Waldshut, Schaffhausen, Konstanz, St. Margrethen, Buchs | 6.50/6.65 | Spezialpetrol | 20.—/22.— |
| Genf | 6.55/6.70 | Superpetroleum | 23.—/25.— |
| Chiasso | 6.90/7.05 | per 100 kg in einem grösseren Rayon um Zürich | 25.—/27.— |
| Pino | 7.—/7.15 | Benzin für Explosionsmotoren, | |
| Iselle | 7.20/7.35 | Schwerbenzin | 40.35/47.25 |
| Industrie-Heizöl: zirka 9850 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg netto in Zisternen nur an Industrien mit Anschlussgleise, unverzollt: Basel | 5.50/5.65 | Mittelschwerbenzin | 41.35/48.25 |
| Waldshut, Schaffhausen, Konstanz, St. Margrethen, Buchs | 5.50/5.65 | Leichtbenzin | 62.—/65.— |
| Genf | 6.—/6.15 | Gasolin | 69.—/72.— |
| | | Benzol per % kg netto, franko Talbahnstationen | 65.—/68.— |
| | | Spezialpreise bei grösseren Bezügen in ganzen Zisternen. | |