

**Zeitschrift:** Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie  
**Herausgeber:** Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband  
**Band:** 29 (1937)  
**Heft:** 1-2  
  
**Rubrik:** Mitteilungen

### **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:** 16.01.2026

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

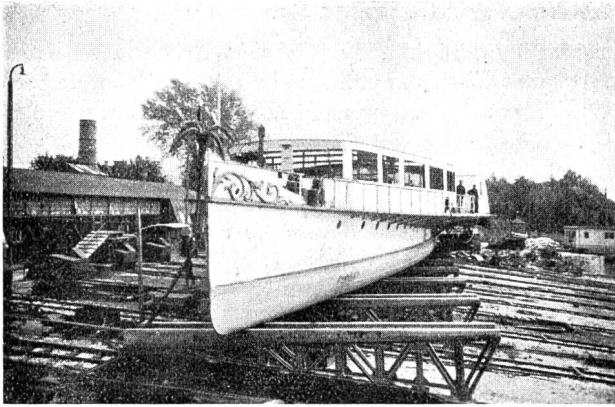


Abb. 7 Schiffswerft Kornenburg ca. 10 km stromaufwärts von Wien: Umbau des Dampfers «Johann Strauss».

burg geführt. Unterwegs wurden auf dem Dampfer zwei Vorträge gehalten:

Ing. K. Parger, Regierungs-Oberbaurat im Bundesstrombauamt: «Die Grundsätze der Donauregelung».

Hofrat Ing. O. Korwik, Generaldirektor der IDDSG: «Die Donauschiffahrt».

Eine in das Schiff eingebaute Lautsprecheranlage ermöglichte die Uebertragung der Vorträge in alle Räume des Dampfers. Gruppenweise wurden hierauf die Teilnehmer durch die verschiedenen Abteilungen der Werft geführt. Besonderes Interesse erregte hierbei ein neuer, mechanischer Schiffsaufzug, mit dem die Dampfer nicht wie üblich senkrecht zur Uferlinie, sondern parallel zu dieser aufs Trockene gehoben bzw. zu Wasser gelassen werden (Abb. 7 und 8).

Nach einem auf dem Schiff im Schichtenbetrieb eingenommenen Lunch gelangte man mittelst einer Fähre nach dem auf dem rechten Donauufer gelegenen Städtchen Klosterneuburg. Die Besichtigung des dortigen 800 Jahre alten Chorherrenstiftes erhielt eine besondere Weihe durch den Empfang im Marmorsaal des Stiftes, wo Prälat Dr. Kluger die Tagungsteilnehmer persönlich begrüßte.

In den Räumen des Klosterneuburger Stiftskellers fand hierauf die in jeder Beziehung gelungene und auf hoher wissenschaftlicher Stufe verlaufene Tagung ihren würdigen und in echter Wiener Gemütlichkeit ausklingenden Abschluss.



Abb. 8 Schiffswerft Kornenburg. Einfahrt ins Hafenbecken, im Hintergrund die Donau.

## Mitteilungen aus den Verbänden

### Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband.

Auszug aus dem Protokoll der Sitzungen des Vorstandes.  
Sitzung vom 29. Januar 1937.

Der Wahl des Sekretärs in den Arbeitsausschuss der Gruppe: «Wasserkraft und Elektrizität» an der *Landesausstellung* 1939 in Zürich wird die Genehmigung erteilt und der Leitung der Ausstellung gegenüber der Wunsch ausgesprochen, dass auch ein Vertreter des Wasserbaues in den Ausschuss gewählt werde.

Es wird ein Bericht des Sekretärs über die *Berechnung des Wasserzinses bei Akkumulierwerken* besprochen, der

sich auf einen bundesgerichtlichen Entscheid stützt. Die Verbandsmitglieder werden hierüber Mitteilungen erhalten.

Es wird Kenntnis genommen vom Ergebnis einer vom VSE einberufenen Konferenz über die Frage der *Ordnung im Kraftwerksbau*.

### Kohlenfrachten.

Das Sekretariat des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes ist in der Lage, Interessenten Auskunft über die gegenwärtig gültigen Kohlenfrachten für jede Ortschaft der Schweiz zu geben.

## Wasser- und Elektrizitätsrecht, Wasserkraftnutzung, Binnenschiffahrt

### Kommission für die Nutzbarmachung der Rhone.

Der Bundesrat hat in seiner Sitzung vom 29. Dezember 1936 als Mitglieder der schweizerischen Delegation der schweizerisch-französischen Kommission für die Nutzbarmachung der Rhone gewählt: die Herren Dr. Hohl, Sektionschef beim eidgenössischen Politischen Departement, und A. Jaccard, Ingenieur beim eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft.

### Nutzbarmachung der Wasserfälle bei Assuan.

Gelegentlich einer Reise nach Oberägypten erklärte Finanzminister Makram Ebeid, dass die seit langem geplante Ausbeutung der Wasserfälle des Nils bei Assuan zur Gewinnung von Elektrizität baldigst vorbereitet und in Angriff genommen werden soll. Die gewonnene elektrische Energie soll in erster Linie zum Betrieb von mehreren neu zu gründenden Fabriken benutzt werden,

unter denen eine Fabrik von chemischen Düngemitteln an erster Stelle steht. Ferner ist die Errichtung einer Fabrikanlage zur Gewinnung von Eisen aus dem grossen Eisensteinvorkommen der Umgegend geplant. Schliesslich sollen die Wasserfälle Elektrizität für eine Reihe von Städten Oberägyptens liefern.

Dr. H. R.

## Basler Rheinhafen

Gesamtverkehr vom 1. Januar bis 31. Dezember 1936.

Monat	Ankunft	Abgang	Total
Januar	170280 155732	3903 5469	174183 161201
Februar	139680 107321	5581 4472	145261 111793
März	131421 142995	5965 5251	137386 148246
April	125677 145893	4473 4830	130150 150723
Mai	169783 200965	10279 4496	180062 205461
Juni	225852 226523	12452 7625	238304 234148
Juli	262797 261332	14990 4542	277787 265874
August	201509 194364	9368 5963	210877 200327
September	189473 164450	10762 8144	200235 172594
Oktober	165670 188855	14470 6391	180140 195246
November	210502 196708	11183 5629	221685 202337
Dezember	187273 163907	7863 5140	195136 169047
	2179917 2149045	111289 67952	2291206 2216997

wovon Rheinverkehr 1318753 811533 t

wovon Kanalverkehr 972453 1405464 t

2291206 2216997 t

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

Schiffahrtsamt.

### Die heutige Bedeutung der Augster Schleuse.

Dass die Schiffahrtsverbände im Jahre 1910 in richtiger Voraussicht der kommenden Dinge für die Erstellung einer Grossschiffahrtsschleuse beim Kraftwerk Augst-Wyhlen eintraten, war ein Vorgehen, das durch die heutige Bedeutung der Schleuse vollauf gerechtfertigt wird. Es passierten nämlich die Schleuse im Jahr 1936 nicht weniger als 3698 kleine und grosse Schiffe und zwar 807 grosse Schiffe, meist Personenboote des Kurses Basel-Rheinfelden, 637 rheinische Lastkähne und Güterboote nach und von den mit Kranen ausgerüsteten Anlagestellen bei Grenzach und Badisch-Rheinfelden, sowie 2254 kleine Schiffe. Für die grossen Schiffe musste die Schleuse 1280mal in Funktion treten und für die kleinen 204mal. Ausserdem musste 351mal für den Fischeaufzug geschleust werden und 461mal aus irgendwelchen andern Gründen. Vermittelt der Augster Schleuse, an deren Unterhalt die drei Schiffahrtsverbände in Basel, St. Gallen und Konstanz heute noch beitragen, ist die Rhein-strecke Basel-Rheinfelden die beliebteste Flussstrecke der Schweiz geworden, und der Wasserspiegel, auf dem früher höchstens ein paar Fischerweidlinge oder die Fahrzeuge der Pontonierfahrvereine erschienen, trägt heute die verschiedensten Schiffstypen, die im Personen- und Güterverkehr auf dem Rhein und den Kanälen heimisch sind.

Basellandschaftliche Zeitung. 18. I. 1937

### Der deutsche Wasserstrassen-Plan.

Ministerialdirektor Dr. Gähre vom deutschen Reichsverkehrsministerium gibt einen Ueberblick über das erste Wasserstrassenbauprogramm im Dritten Reich, das durch Vollendung einer Reihe von Massnahmen, die sich seit längerer Zeit in Ausführung befinden, und durch Hinzufügen einiger besonders dringlicher Aufgaben ein geschlossenes deutsches Wasserstrassennetz mit leistungsfähigen und zuverlässigen Verkehrswegen in der Nord-Süd-Richtung wie der West-Ost-Richtung schafft. Dieses Programm, das den vielen berechtigten Wünschen der Wirtschaft entsprechend jederzeit erweitert und ergänzt werden kann, erfordert einen Kostenaufwand von rund einer Milliarde Reichsmark. Ueber den gegenwärtigen Stand des Programms gibt der Referent einen ausführlichen Ueberblick.

Danach kann 1939 mit der Vollendung des Masurischen Kanals gerechnet werden, der das Gebiet der Masurischen Seen mit dem Hafen Königsberg verbindet. Im Odergebiet sind von der 333 km langen Regulierungsstrecke zur Ueberwindung der Wasserklemmen weit über 200 km fertiggestellt und weitere Strecken im Ausbau. In Speicherwerken ist ausser dem Ottomachauer das Becken an der Malapane mit etwa 90 Mio m<sup>3</sup> Inhalt fast vollendet und ein drittes an der Weistritz mit 65 Mio m<sup>3</sup> Inhalt begonnen. Eine weitere Stauanlage entsteht im Gebiete des Adolf-Hitler-Kanals. Das erste von drei Werken mit etwa 10 Mio m<sup>3</sup> Inhalt wird 1937 fertig sein. Um das oberschlesische Industriegebiet unmittelbar an die Wasserstrassen anzuschliessen, wird der Adolf-Hitler-Kanal gebaut, mit dessen Eröffnung 1939 gerechnet werden kann. Im Bereiche der Märkischen Wasserstrassen verweist der Referent auf die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf dem Hohenzollernkanal durch eine zweite Schleuse, die 1938 in Betrieb kommt, und auf den Umbau der Mühlendamm-Staustufe in Berlin. Zunächst erfolgt der Ausbau des Spreekanals, indem die Stadtschleuse beseitigt und durch ein Wehr mit danebenliegender Sportschleuse ersetzt wird. Die gesamten Arbeiten werden voraussichtlich 1940 beendet. Weitere Ausbaumassnahmen dieses Bereiches erstreben eine reibungslose Durchführung des Mittellandkanal-Verkehrs bis Berlin.

Nachdem der Referent die Niedrigwasser-Regulierungen der gesamten Elbstrecke von der Reichsgrenze bis Hamburg geschildert hat, erklärt er, dass der Ausbau der Elbe kaum vor 1943 beendet sein werde. Zum Mittellandkanal teilt er mit, dass im Laufe des Jahres 1938 der West-Ost-Verkehr unter Benutzung der Elbstrecke Rottensee-Niegrioo eröffnet werden kann, womit dann gleichzeitig das deutsche Wasserstrassennetz geschlossen sei. Der durchgehende Kanalverkehr werde kaum vor 1941 möglich sein.

Von weiteren Einzelmassnahmen dieses ersten Programms erwähnt der Referent schliesslich die Kanalisierung der Mittelweser, den grosszügigen Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals, die mit der Schweiz erfolgte Niedrigwasser-Regulierung des Rheins, die Neckar-Kanalisierung und die Rhein-Main-Donau-Wasserstrasse, die ihr erstes Ziel, Würzburg, 1938 erreichen werde, aber auch den Anschluss an das Nürnberg-Fürther Industriegebiet dringend brauche.

Dr. H. R.

### Der Saarpfalz-Rhein-Kanal.

Die Wiedervereinigung des Saarlandes mit dem Deutschen Reich hat den Plan der Wasserstrassenverbindung zum Rheine wieder aufleben lassen. Da diese heute mit aller Energie verfolgt und vom Deutschen Reichsverkehrsministerium an Ort und Stelle selbst bearbeitet wird, hat sie Aussicht auf Verwirklichung. Der «Saarpfalz-Rhein-Kanal» wird auch für die Schweiz von Bedeutung sein.

Mit dieser Vorlage wird in erster Linie die alte Streitfrage der Moselkanalisierung ausgeschaltet. Man geht dabei von der Ueberzeugung aus, dass Elsass-Lothringen als Erzlieferant für Ruhr und Saar nach dem neuen Programme der eigenen Rohstoffbewirtschaftung Deutschlands auszuscheiden habe. Die Moselkanalisierung würde nur der lothringisch-luxemburgischen Verhüttungsindustrie, nicht aber dem Saargebiete nützen. Zudem führen Saar und Mosel nach Norden in den Bereich des westfälischen Wirtschaftsraumes, wo die Saarprodukte nichts zu suchen haben.

Die Benutzung des bestehenden, über französisches Gebiet führenden kleinen Saar-Kohlen-Kanals und des veralteten Rhein-Marne-Kanals nach Strassburg wird aus deutschen Rücksichten, aber auch wegen zu geringer Leistung abgelehnt.

Verlangt wird die Erstellung der direkten Kanalverbindung Saarbrücken-Rhein. Aus verschiedenen Vorschlä-

gen, unter denen auch eine südliche Linienführung über Zweibrücken nach Landau bestand, scheint sich heute der endgültige Weg von Saarbrücken über Homburg nach Kaiserslautern und Mannheim-Ludwigshafen (insgesamt 130 km herauszubilden, wobei mit folgenden Höhenverhältnissen zu rechnen ist: Saar bei Saarbrücken 180 m über N. N., Aufstieg zum Scheitel bei Enkenbach 270 m über N. N. und Abstieg zum Rhein auf 90 m über N. N. Diese Verhältnisse sind keineswegs günstig. Die Aufgabe wird aber als lösbar bezeichnet. Die Abmessungen sind wie am Neckar für den geschleppten 1200-Tonnen-Kahn gedacht. Die Verkehrserwartung überschreitet 5 Millionen Tonnen (Steinkohlen, Eisen und Stahl, Thomsmehl, Kokereiprodukte, Erze, Holz, Getreide, Mineralöle). Durch die neu gebotene deutsche Rohstoffbewirtschaftung wird die saarländische Eisenindustrie veranlasst, sich auf die in Erschliessung begriffene süd-schwarzwäldische Erzbasis (Nähe Schaffhauser Grenze) umzustellen. Die Erzabfuhr soll via Rhein und Saar-Pfalz-Kanal erfolgen und wird in Verbindung mit der gegengerichteten Kohlenverfrachtung billigste Frachtsätze erhalten. Vom Ausbau der direkt auf die Mündung des Neckars zielenden Saar-Pfalz-Wasserstrasse und vom Ausbau des badisch-schweizerischen Oberrheines erwartet die Saarkohle eine bedeutende Festigung und Ausweitung ihres süddeutschen-schweizerischen und österreichischen Liefergebietes.

K.

## Wasserbau und Flusskorrekturen, Be- und Entwässerung, Wasserversorgung

### Internationale Rheinregulierung.

Vom 14. bis 20. Dezember 1936 fanden in Rorschach Verhandlungen zwischen Vertretern des schweizerischen Bundesrates und der österreichischen Bundesregierung über die Fortführung der internationalen Rheinregulierung und die damit zusammenhängenden Fragen statt. Die schweizerische Delegation stand unter Führung des eidgenössischen Oberbauinspektors von Steiger (Bern), die österreichische unter Führung des Ingenieurs Rudolf Holenia, des Sektionschefs des österreichischen Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft in Wien. Ausser der Fortsetzung der vorjährigen Baggerungen standen verschiedene Varianten für weitere bauliche Massnahmen an der Rheinstrecke von der Illmündung bis zum Bodensee in Erwägung. Von den Teilnehmern an den Beratungen wurde auch eine eingehende Besichtigung der Rheinstrecke vorgenommen. Das Ergebnis der

Beratungen bedarf noch der Genehmigung der Vertragsstaaten.

In Verbindung mit diesen Verhandlungen hielt auch die gemeinsame Rheinkommission unter dem Vorsitz des österreichischen Kommissionsmitgliedes Ministerialrat Ing Karl Semsch eine Sitzung ab. Hierbei wurde in erster Linie auf Grund des Resultates der erwähnten zwischenstaatlichen Verhandlungen das Programm für die im Winter 1936/37 am Rhein in Aussicht genommenen Arbeiten provisorisch festgesetzt. Sodann wählte die Kommission das schweizerische Mitglied Landammann Dr. Karl Kobelt (St. Gallen) zum Vorsitzenden für das Jahr 1937. Der seit 1894 als Rechnungsführer und später zugleich als Sekretär der Kommission amtierende Georg Wild, dem für seine treuen Dienste der Dank der Kommission ausgesprochen wurde, wurde ersetzt durch Ernst Gassner in Rorschach.

## Elektrizitätswirtschaft, Wärmewirtschaft

### Ausfuhr elektrischer Energie.

Der *Aare-Tessin A. G. für Elektrizität* in Olten hat der Bundesrat am 29. Dezember 1936 nach Anhörung der Eidgenössischen Kommission für Ausfuhr elektrischer Energie, als Ersatz für die am 31. Dezember 1936 ablaufende Bewilligung Nr. 63, die Bewilligung (Nr. 140) erteilt, elektrische Energie mit einer Gesamtleistung bis maximal 30 000 kW nach Frankreich an die

Compagnie Lorraine d'Electricité S. A., Nancy,  
Houillères de Ronchamp S. A., Ronchamp,  
Forces Motrices du Haut-Rhin, S. A., Mülhausen (für die Versorgung der Forces Electriques Sundgo-viennes)

auszuführen. Die Bewilligung Nr. 140 ist bis 15. März 1945 gültig.

### Die Vorräte an deutscher Braunkohle.

Nach der im Jahre 1934/35 von der Preussischen Geologischen Landesanstalt durchgeführten Bestandsaufnahme der deutschen Braunkohlevorräte sind die gewinnbaren Mengen weit grösser, als man nach früheren Ermittlungen annahm. Die neueste Berechnung ergab einen Vorrat von 57 Mia Tonnen bauwürdiger Braunkohle, wobei die Abbauverluste bereits in Abzug gebracht sind. Bei der Höhe der jetzigen Jahresförderung reichen die Vorräte noch für 400 Jahre. Nach dem augen-

blicklichen Stande der Technik können aber nur 18 Mia Tonnen als durch Tagebaubetrieb gewinnbar angesehen werden, während mehr als doppelt soviel dem *Tiefbaubetrieb* vorbehalten sein sollen. Die heutige Braunkohlenförderung wird aber zu 90 % von Tagebaubetrieben bestritten. Bei dieser Sachlage muss ohne weitere Entwicklung der Technik des Braunkohlenbergbaues doch mit einer Erschöpfung der wirtschaftlich gewinnbaren Vorräte in etwa 100 Jahren gerechnet werden, wenn man annimmt, dass die Jahresförderung die Höhe des Jahres 1929 mit 170 bis 180 Mio Tonnen erreicht, was zu erwarten ist.

R. T. A., Nr. 28, 1935

#### Internationale Koksconvention.

Die Verhandlungen in Brüssel zur Bildung einer internationalen Koksconvention, an denen die deutschen, eng-

lischen, belgischen, holländischen und polnischen Koks- ausfühler interessiert sind, haben Fortschritte gemacht. Bereits am 19. Januar wurde der Mindestpreis für Koks um 1 Schilling je Tonne heraufgesetzt. Ferner hat man sich über Massnahmen geeinigt, den zusätzlichen Bedarf verschiedener Einfuhrländer zu decken. Obwohl eine endgültige Unterzeichnung des Konventionsvertrages noch nicht möglich war, lässt dies Vorgehen doch erkennen, dass die beteiligten Ländergruppen sich bereits weitgehend über die Schritte geeinigt haben, die zur Ausgleichung der Preise an die stark gestiegene internationale Koks nachfrage getan werden müssen.

R. T. A. 27. I. 1937

Der Koksconvention wird auch eine Steinkohlenconvention folgen!

## Geschäftliche Mitteilungen, Verschiedenes, Literatur

### Elektrizitätswerk Jona-Rapperswil A.-G. in Jona (St. Gallen).

Bericht über das Betriebsjahr 1935/36.

Am Energieumsatz und Gesamtanschlusswert gemessen ergibt das Berichtsjahr ein wenig erfreuliches Bild. Die Anschlussverminderung betrug 111 kW und der Rückgang im Energieumsatz ca. 311 000 kWh = 7,6 %.

Die Gewinn- und Verlustrechnung weist einschliesslich des Vortrages vom Vorjahr einen Gewinnsaldo von Fr. 40 470 auf. Dieser wurde zur Auszahlung einer Dividende von 6,383 % (netto 6 %) an die Aktionäre verwendet. Der Rest wurde wieder auf neue Rechnung vorgetragen.

### «Motor-Columbus» Aktiengesellschaft für elektrische Unternehmungen in Baden (Aargau).

Bericht für das Geschäftsjahr 1935/36.

Um der Abwertung des Schweizer Frankens bei der Aufstellung der Bilanz Rechnung tragen zu können, ist der Abschluss der Jahresrechnung vom 30. Juni auf den 31. Oktober verlegt worden. Die Berichtsperiode umfasst daher diesmal 16 Monate. Die Folgen der Abwertung äusserten sich in der Bilanz zum Teil in einer Höherbewertung, zum überwiegenden Teil aber in Minderbewertungen, die nicht nur auf die allgemeine wirtschaftliche Lage, sondern auch auf die Fusion zweier Tochtergesellschaften, der Elektrizitätswerk Olten-Aarburg A.-G. und der Officine Elettriche Ticinesi S. A. zurückzuführen sind. Der Bewertungsausfall beträgt nach Abzug des Aktivsaldo der Berichtsperiode noch 26,2 Millionen Franken. Das Ergebnis der Ertragsrechnung (Franken 1 936 512) wird durch die Verspätungen, Schwierigkeiten und Verluste bei der Hereinnahme der Dividenden und Zinsen aus dem Auslande beeinträchtigt. Diese Verluste belaufen sich auf eine Million Franken, gegenüber rund Fr. 100 000 im Vorjahre.

### Nordostschweizerische Kraftwerke A.G. in Baden.

Geschäftsbericht 1935/36.

Im Geschäftsjahre 1935/36 hat die Energieproduktion zum erstenmal seit dem Eintritt der Wirtschaftskrise wieder eine Erhöhung erfahren; sie ist von 568,6 Millionen kWh im Vorjahre auf 604,3 Millionen kWh, also um 35,7 Millionen kWh gestiegen. Die Steigerung betrifft allerdings nicht die normale Energieabgabe an die Kan-

tonswerke, sondern sie entfällt auf die vermehrte Verwendung von Energie zur Wärmeerzeugung im grossen und auf einige direkte Geschäfte mit in- und ausländischen Bezüglern. Die Stromeinnahmen sind von Franken 15 842 886 im Vorjahre auf Fr. 14 395 376 zurückgegangen. Die Verminderung entfällt zu 84 % auf die mit dem 1. Oktober 1935 in Kraft getretene Herabsetzung der Tarifpreise für die kantonalen Elektrizitätswerke, auf sonstige Preisvergünstigungen und auf Minderbezüge.

Das Ergebnis des Geschäftsjahres 1935/36 gestattet die Vornahme der notwendigen Abschreibungen und Rücklagen, die Ausrichtung einer Dividende von 5 % und darüber hinaus eine Einlage von Fr. 400 000 in den Spezialreservfonds.

### Etzelwerk A.G., Einsiedeln.

Geschäftsbericht 1935/36.

Der Stand der Bauarbeiten ist am Schluss des Berichtsjahres folgender: Die 27 km Strassen sind bis auf wenige Brückenanschlüsse fertiggestellt. Mit den Verbauungen der Sihl, des Brunnensbaches und mit der Korrektur des Minsterlaufs wurde begonnen. Die Schüttungen am Hühnermattdamm haben die Krone erreicht, sodass im Frühjahr 1937 nur noch der Humus und die Chaussierung aufzubringen sind. Die linksseitige Hälfte der Staumauer ist fertiggestellt. Die Mauerung der rechtsseitigen Hälfte wurde in Angriff genommen. Druckstollen und Wasserschloss sind vollständig betoniert. Vom Gesamtgewicht der Druckleitung ist auf der eingedeckten Strecke rund ein Drittel montiert. Die Bauarbeiten des Maschinenhauses sind sozusagen fertig. Vom Unterwasserkanal ist ungefähr die Hälfte des Stollens betoniert. Am Ende des Berichtsjahres waren bei den Bauten des Etzelwerkes 1469 Arbeiter beschäftigt. Seit Baubeginn wurden 427 000 Arbeitstage geleistet, davon 286 000 durch Arbeitslose, die von den Kantonen Zürich und Schwyz zugewiesen wurden.

Die elektromechanischen Anlagen sind schon zum grossen Teil fertiggestellt. Die Turbinenmontage wurde im Juni von den Firmen Escher Wyss, Zürich, und Bell, Kriens, in Angriff genommen. Mit der Montage der Einphasen-Generatoren durch die A. G. Brown Boveri ist im Oktober begonnen worden. Die Montage der Dreiphasen-Generatoren wurde Mitte August von der Maschinenfabrik Oerlikon aufgenommen.



Auf den 31. Dezember 1935 wurde das Aktienkapital von Fr. 20 000 000 voll einbezahlt. Weitere Zahlungsmittel sind wie bisher durch Vorschüsse der Partner beschafft worden. Sie betragen am Ende des Berichtsjahres Franken 9 280 713. Die Bauaufwendungen betragen im abgelaufenen Geschäftsjahr Fr. 13 452 227 und im ganzen bis am 30. September 1936 Fr. 39 145 995.

#### **Kraftwerk Ryburg-Schwörstadt A.G., Rheinfelden.**

Bericht über das Geschäftsjahr 1935/36.

Mit dem Geschäftsjahr 1935/36 schliesst das Unternehmen das erste Jahrzehnt seines Bestehens. Die total abgegebene Energiemenge ist von 608,67 Millionen kWh im Vorjahre auf 677,15 Millionen kWh angestiegen. Die mittlere Jahresabflussmenge des Rheins lag im Berichtsjahr rund 27 % über dem langjährigen Mittelwert. Insbesondere die Wintermonate ergaben recht günstige Produktionsmöglichkeiten.

Der Reingewinn belief sich auf Fr. 1 926 315. Franken 1 800 000 wurden für die Entrichtung der 6prozentigen Dividende verwendet und Fr. 126 315 dem Reservefonds zugewiesen.

#### **Beitrag zur Berechnung der Standsicherheit von Erddämmen.**

Von Prof. Dr. Meyer-Peter, Dr. H. Favre und Ing. R. Müller, Sonderabdruck aus der Schweizer. Bauzeitung, Bd. 108, Nr. 4, 25. Juli 1936.

Ist ein Erddamm vorhanden, dessen Querschnitt kein absolut dichtes Diaphragma enthält, so wird der ganze Querschnitt von Sickerwasser durchströmt. Die Angriffspunkte der Wasserdrücke sind nicht ohne weiteres anzugeben, vielmehr muss berücksichtigt werden, dass zufolge dieser Sickerströmung, Reibungskräfte auf das Dammmaterial im ganzen Bereich des Strömungsfeldes auftreten. Es muss dementsprechend zunächst, nach Prasil, das Netz der Äquipotenzial- und Stromlinien gezeichnet werden, welches noch durch Einzeichnen der Linien gleichen Strömungsdruckes ergänzt werden kann. Dann werden die im Inneren des Dammes wirkenden Kräfte bestimmt, wobei leicht ersichtlich ist, dass zum Eigengewichte der im fliessenden Wasser getauchten Körner, noch Reibungskräfte, sowie Auftriebskräfte, welche nun nicht mehr vertikal wirken, mitzuzählen sind. Ist für ein gegebenes Segment der Erdmasse die Resultierende der oben erwähnten Kräfte ermittelt worden, so kann irgendeine der, von früher her bekannten Methoden (Möller, Sven Hultin, Knut Pettersson, Krey usw.), zur Bestimmung der Standsicherheit des Dammes herangezogen werden.

*Dr. Charles Jaeger.*

#### **Die heutige Gestaltung der Energiewirtschaft im Ausland und in der Schweiz.**

Von Dr. Ing. E. Steiner.

Der Vortrag, den Dr. E. Steiner, der verdiente Leiter des Schweiz. Energiekonsumentenverbandes am 7. April 1936 in Zürich gehalten hat, ist als erweiterter und ergänzter Sonderabdruck aus der Zeitschrift des Verbandes erschienen. Der Vortrag gibt einen interessanten Ueberblick über die Energiewirtschaftspolitik der verschiedenen Kulturländer und zeigt, wie man auf sehr verschiedenen, den Verhältnissen angepassten Wegen versucht hat, die Probleme zu lösen. Von besonderem Interesse sind die Ausführungen über die schweizerischen Verhältnisse, wobei der Vortragende speziell auf die vom Energiekonsumentenverband im Jahre 1936 aufgestellten

Postulate hinweist und am Schluss betont, dass sich der Verband gemäss den vorgeschlagenen «Richtlinien» mit der Einführung der Bundesaufsicht und der Energieabgabe- und -durchleitungspflicht sowie der paritätischen Elektrizitätskommission begnüge.

#### **Prof. Dr. H. Gachot: Wünschelrute und Pendel — Dichtung und Wahrheit.**

114 Seiten. Verlag Wepf & Co. Basel. Preis Fr. 3.—

Diese Schrift eines elsässischen Geologen und Naturwissenschaftlers will gemeinverständlich in die viel umstrittene Wünschelrutenfrage einführen. An Hand reicher persönlicher Erfahrung und unter Berücksichtigung der neuesten Forschungen wird versucht, eine physiologisch-physikalische Erklärung zu geben für die echten, aber seltenen Rutenausschläge.

Das Zustandekommen suggestiver und autosuggestiver Rutenausschläge und Pendelschwingungen wird durch leicht anstellbare Versuche erläutert.

Der Verfasser wendet sich scharf gegen die zahlreichen Missbräuche, die heute mit Pendel und Rute getrieben werden und zeigt an vielen Beispielen, wie Pendel- und Rutengläubige auf gefährliche und kostspielige Irrwege geraten können.

#### **«Zur Kündigung der Schifffahrtsklauseln des Versailler Vertrages durch Deutschland»,**

von Jean R. Frey, Neu-Allschwil bei Basel, als Separatabzug aus den «Schweizerischen Monatsheften», Novemberheft 1936. Preis Fr. 1.—

Der Verfasser bringt hier zum erstenmal für die Schweiz eine kurze historische Zusammenfassung des Werdeganges der Idee von der Freiheit der Schifffahrt auf internationalen Strömen und namentlich auf dem Rhein und der Entwicklung des Gedankens bis zur Aufstellung der Rheinschifffahrtsakte und deren Revision im Jahre 1868. Sodann wird beschrieben, wie diese sog. Mannheimer Rheinakte durch den Versailler Vertrag abgeändert wurde, und wie es schliesslich über den Weg einer neuen Revision zu dem «Modus vivendi» kam, der als neue Rheinakte am 1. Januar 1937 hätte in Kraft treten sollen. Sodann werden die Gründe der deutschen Kündigung besprochen und die Folgen dieser Kündigung für die Schweiz und die übrigen Staaten. Der Verfasser glaubt nicht, dass durch die Kündigung eine Störung der schweizerischen Schifffahrt eintreten werde, sondern ist der Ansicht, dass sich die Uferstaaten auf eine neue Regelung einigen werden, die der Mannheimer Akte ungefähr entsprechen dürfte.

#### **Preishausse für Metalle.**

Nach einem vom Verband schweizerischer Metallgieessereien versandten Zirkular sind durch die Frankenabwertung und die Preissteigerungen auf dem Weltmarkt seit dem 26. September die Preise franko Grenze gestiegen für Kupfer um 73 %, für Zinn um 61 %, für Zink um 87 %, für Blei um 103 %. Infolgedessen erfahren die Preise für Metallrohguß Zuschläge von 45 bis 90 Rp. pro kg.

#### **Einbanddecken**

für den Jahrgang 1936 können bei der Administration zum Preise von Fr. 2.50 bezogen werden. Alle Abonnenten, welche die Einbanddecke pro 1935 bezogen haben, erhalten sie auch ohne besondere Bestellung pro 1936 zugestellt.

*Die Administration.*

# Unverbindliche Kohlenpreise für Industrie per Februar 1937

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

	Kalorien	Aschen- gehalt	25. Okt. 1936 Fr.	25. Nov. 1936 Fr.	25. Dez. 1936 Fr.	25. Jan. 1937 Fr.	25. Febr. 1937 Fr.
<b>Saarkohlen</b> (deutscher Herkunft)							
Stückkohlen . . . . .					per 10 t ab Zeche		
Nuss I 50/80 mm . . . . .				289.50	289.50	289.50	289.50
Nuss II 35/50 mm . . . . .				289.50	289.50	289.50	289.50
Nuss III 20/35 mm . . . . .				289.50	289.50	289.50	289.50
Nuss IV 10/20 mm . . . . .				274.50	274.50	274.50	274.50
	ca. 7000	ca. 6-7%		260.50	260.50	260.50	260.50
<b>Lothring. Kohlen</b> (franz. Herkunft)							
Stückkohlen . . . . .					per 10 t franko Basel unverzollt		
Würfel 50/80 mm . . . . .				330.—	330.—	395.—	395.—
Nuss I 35/50 mm . . . . .				330.—	330.—	395.—	395.—
Nuss II 15/35 mm . . . . .				330.—	330.—	395.—	395.—
Nuss III 7-15 mm . . . . .				315.—	315.—	380.—	380.—
	ca. 7000	ca. 6-7%		305.—	305.—	370.—	370.—
<b>Ruhr-Koks und -Kohlen</b>							
Grosskoks (Giesskoks) . . . . .					per 10 t franko Basel verzollt		
Brechkoks I . . . . .			392.—	530.50	530.50	525.50	525.50
Brechkoks II . . . . .			395.—	431.50*	431.50*	466.50	466.50
Brechkoks III . . . . .			407.50	449.—*	449.—*	484.—	484.—
Brechkoks IV . . . . .			395.—	431.50*	431.50*	466.50	466.50
Fett-Stücke vom Syndikat . . . . .			360.—	—	—	—	—
Fett-Nüsse I und II . . . . .			360.—	—	—	—	—
Fett-Nüsse III . . . . .			360.—	—	—	—	—
Fett-Nüsse IV . . . . .			350.—	—	—	—	—
Vollbriketts . . . . .			355.—	—	—	—	—
Eiformbriketts . . . . .			355.—	—	—	—	—
Schmiedennüsse III . . . . .			365.—	—	—	—	—
Schmiedennüsse IV . . . . .			355.—	—	—	—	—
<b>Belg. Kohlen</b>							
Braissettes 10/20 mm . . . . .			—	495.—	—	—	—
Braissettes 20/30 mm . . . . .			465.—	550.—	580.—	580.—	580.—
Steinkohlenbriketts 1. cl. Marke . . . . .			355.—	435.—	435.—	450.—	450.—

Grössere Mengen entsprechende Ermässigungen

## Ölpreisnotierungen für Februar 1937

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

	per 100 kg Fr.		per 100 kg Fr.
<b>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, Genf, Chiasso, Pino, Iselle . . . . .</b>	10.40/10.55	<b>Heizöl, III. - Industrie-Heizöl für Feuerungs- zwecke und stationäre Motoren:</b>	
<b>Heizöl: zirka 10,000 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg netto in Zisternen unverzollt: Basel . . . . .</b>		Einzelfass bis 1000 kg . . . . .	13.20
<b>Waldshut, Schaffhausen, Konstanz, St. Margrethen, Buchs . . . . .</b>	9.40/9.55	1001 kg bis 3000 kg . . . . .	12.20
<b>Genf, Chiasso, Pino, Iselle . . . . .</b>		3001 kg bis 8000 kg . . . . .	11.45
<b>Industrie-Heizöl: zirka 9850 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg netto in Zisternen nur an Industrien mit Anschlussgeleise, unverzollt: Basel . . . . .</b>		8001 kg bis 12,000 kg . . . . .	11.20
<b>Waldshut, Schaffhausen, Konstanz, St. Margrethen, Buchs . . . . .</b>	8.10/8.25	12001 kg und mehr . . . . .	10.75
<b>Genf, Chiasso, Pino, Iselle . . . . .</b>		<b>Ia. Petrol für Industrie, Gewerbe, Garagen und Traktoren:</b>	
<b>Gasöl, Ia. für Feuerungszwecke und stationäre Motoren:</b>		Fassweise bis 500 kg . . . . .	24.—
Einzelfass bis 1000 kg . . . . .	15.20	501—999 kg oder Abschluss 1000 kg . . . . .	23.—
1001 kg bis 3000 kg . . . . .	14.20	1000 kg und mehr aufs mal . . . . .	22.—
3001 kg bis 8000 kg . . . . .	13.45	<b>Bei Verwendung für Fahrzeugmotoren Zuschlag von Fr. 15.75 % kg netto auf obige Preise laut neuen Zollvorschriften.</b>	
8001 kg bis 12,000 kg . . . . .	13.20	<b>Mittelschwerbenzin</b>	
12,001 kg und mehr . . . . .	12.75	Kisten, Kannen und Einzelfass . . . . .	59.30
<b>Bei Verwendung für Fahrzeugmotoren Zuschlag von Fr. 19.— % kg netto auf diese Preise laut neuen Zollvorschriften.</b>		2 Fass bis 350 kg . . . . .	56.55
<b>Heizöl, II. für Feuerungszwecke und stationäre Motoren:</b>		351—500 kg . . . . .	54.50
Einzelfass bis 1000 kg . . . . .	14.20	501—1500 kg . . . . .	53.35
1001 kg bis 3000 kg . . . . .	13.20	1501 kg oder 2000 Liter und mehr . . . . .	52.40
3001 kg bis 8000 kg . . . . .	12.45	<b>Für Ia. rumän. Benzin Zuschlag Fr. 1.— % kg auf obigen Preisen</b>	od. 38 Cts. p. l
8001 kg bis 12,000 kg . . . . .	12.20	<b>Für Schwerbenzin, Abschlag Fr. 1.— % kg auf obigen Preisen</b>	
12,001 kg und mehr . . . . .	11.75	<b>Superbrennstoff (Esso) (je nach Menge) . . . . .</b>	65.35/58.65
		<b>Leichtbenzin (je nach Menge) . . . . .</b>	od. 44 Cts. p. l
		<b>Gasolin (je nach Menge) . . . . .</b>	74.20/71.20
		<b>Benzol (je nach Menge) . . . . .</b>	81.20/78.20
		<b>Spezialpreise bei grösseren Bezügen in ganzen Zisternen.</b>	67.—/64.—