

**Zeitschrift:** Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie  
**Herausgeber:** Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband  
**Band:** 29 (1937)  
**Heft:** 7-8

**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:** 18.02.2026

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

## Mitteilungen aus den Verbänden

### Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband.

*Auszug aus dem Protokoll der 41. Sitzung des Ausschusses, Samstag, den 3. Juli 1937 in Luzern.*

Der *Jahresbericht* und die *Rechnung* für das Jahr 1936 sowie das *Budget* für das Jahr 1937 werden genehmigt.

Die *Hauptversammlung 1937* wird auf Freitag, den 17. September 1937 nach Rapperswil angesetzt. Neben der Behandlung der ordentlichen Jahresgeschäfte sollen Vorträge über die Melioration der Linthebene und den Umbau des Rapperswiler Seedammes gehalten werden.

Auf das Frühjahr 1938 ist eine zwei- bis dreitägige *Diskussionslagung* gemeinsam mit dem Verband schweizerischer Elektrizitätswerke für verschiedene aktuelle Fragen des Wasserrechts und der Wasserwirtschaft in Aussicht genommen.

Der Ausschuss nahm ferner Mitteilungen über den *Stand der Landesausstellung 1939* in Zürich entgegen.

Den Schluss der Verhandlungen bildete ein Referat von Direktor Ringwald über die *Elektrifikation der Pilatusbahn*. Die Teilnehmer an der Sitzung leisteten am Nachmittag einer freundlichen Einladung des Verwaltungsratspräsidenten dieser Bahn, Herrn Direktor Ringwald, zu einer Fahrt auf den Pilatus Folge. Diese gut verlaufene Fahrt hat bei allen Teilnehmern unvergessliche Eindrücke hinterlassen.

### Schweizerischer Rhone-Rhein-Schiffahrtsverband.

Jahresbericht für die Zeit vom 23. Juni 1935 bis 23. Mai 1937.

Während der vergangenen Periode hielt das Zentralkomitee zwei Sitzungen ab. Am 23. Mai 1936 wurde hauptsächlich die Regulierung des Genfersees besprochen, sowie die notwendige Wiederaufnahme der seit 12 Jahren unterbrochenen Verhandlungen mit Frankreich. Ferner befasste man sich mit dem Programm der Compagnie Nationale du Rhône für die Schiffbarmachung des Stromes zwischen Lyon und der Schweizergrenze und für die Kraftanlage in Génissiat. In der Sitzung vom 17. Januar 1937 wurde besonders die prekäre finanzielle Lage des Verbandes und des Zentralkomitees behandelt.

Das wichtigste Ergebnis bildete der Beginn der Bauarbeiten am Stauwehr in Génissiat. Unter den zahlreichen Projektvarianten wurde diejenige des einzigen Stauwehrs gewählt, nachdem die Sondierungen und die geologischen Untersuchungen die Befürchtungen, der Untergrund könnte durchlässig sein, widerlegt hatten. Mit einer Fallhöhe von zirka 70 m wird das Stauwehr einen bis zur Schweizergrenze reichenden Rückstau bilden. Das Werk umfasst ausser der Gewichtsstaumauer zwei Zwillingskraftwerke für je 220 000 kW. — In Lyon schreitet der Bau des neuen Südhafens, besonders des Beckens für flüssige Brennstoffe, rasch vorwärts.

Von grosser Wichtigkeit für unsere Binnenschiffahrt ist der Bau des Wehres und der Schleuse in Nidau. Das Werk wurde am 6. Januar 1936 begonnen und soll bis in drei Jahren beendet sein.

Der Verband hielt am 26. Juni seine ordentliche *Jahresversammlung* im Zunfthaus zur «Schmiden» in Zürich ab. Nach Erledigung der Jahresgeschäfte und dem unten auszugsweise wiedergegebenen Vortrage von Ingenieur Charles Borel, Genf, folgte ein Bankett. Präsident Peter begrüsste die auswärtigen Gäste; Herr Balmer als Vertreter von Genf sprach über die ersten genferischen Schiffahrtsbestrebungen. Den Schluss bildete ein Besuch des Wasserbaulaboratoriums.

Die Ausführungen von Ingenieur Borel über *«Die Schiffbarmachung der Rhone»* hatten, kurz zusammengefasst, folgenden Inhalt:

Der Redner trat entschieden der Behauptung entgegen, dass die schweizerische Rhoneschiffahrt die Basler Rheinschiffahrt konkurrenzieren. Die Transportgüter der beiden Wasserstrassen seien ganz verschieden. Ausserdem werde der Güterverkehr auf der Rhone wohl nur einen Zehntel des Umschlages auf dem Rhein ausmachen.

Schon vom Jahre 1895 an bemühte sich die Schweiz um den Anschluss an die deutschen und französischen Wasserstrassen. Ihre Bestrebungen gewannen aber erst an Bedeutung, als die Fortführung der Wasserstrassen in den betreffenden Nachbarländern gesichert war. 1908 leitete der Schweizerische Rhone-Rheinschiffahrtsverband seine Propaganda für eine transhelvetische Verbindung der beiden Ströme ein. Mit Hilfe der Bundesbehörden und einem Kostenaufwand von über 300 000 Franken wurden die technischen und wirtschaftlichen Untersuchungen durchgeführt. Der Weltkrieg hat gezeigt, wie empfindlich die Schweiz durch eine Sperrung der Rheinstrasse getroffen wird. Heute, wo fast die Hälfte unseres Aussenverkehrs auf diesen Wasserweg angewiesen ist, wäre eine Wiederholung dieser Massnahme noch schwerer wiegend. Auch die jüngsten Ereignisse haben wieder gezeigt, wie wichtig für die Schweiz eine zweite Zufahrts-Wasserstrasse wäre, auch wenn sie wirtschaftlich und schiffahrtstechnisch keine grossen Vorteile bieten sollte.

Die etappenweise Verbesserung des französischen Teils der Rhone ist im Gesetze von 1921 vorgesehen. Als Vorbedingung der Schiffbarmachung der Strecke zwischen Seyssel und der Schweizergrenze verlangt das Gesetz eine Vereinbarung über die Regulierung des Genfersees, den schiffbaren Ausbau der Rhone auf Genfer Gebiet und den Bau eines Hafens in Genf. Die schon 1919 begonnenen Verhandlungen über die Seeregulierung stiessen anfänglich auf fast unüberbrückbare Schwierigkeiten. Erst letztes Jahr haben dann die Eidgenossenschaft und die drei Uferkantone einem Wehrreglemente zugestimmt. Heute haben die Regierungen der beiden Länder ihre Vertreter bestimmt, die nun eine Einigung über diesen Punkt erzielen sollen. Die schweizerische Delegation besteht aus den Baudirektoren der drei Kantone und zwei Vertretern des eidg. Wasserwirtschaftsamtes; sie wird von Bundesrichter Python präsidiert. Die Schweiz wird bei diesen Verhandlungen auf der bedingungslosen Freiheit und Unantastbarkeit des schweizerischen Verkehrs bestehen müssen. Man wird den Plan, Lyon als provisorischen Umschlagshafen für die Schweiz auszustalten, nicht billigen. Bezuglich der

Schiffstypen spricht sich Ing. Borel ganz entschieden gegen eine Verwendung einer Schiffsgrösse von über 4–500 Tonnen aus. In Frankreich haben sich die Aussichten der Rhoneregulierung erheblich gebessert. In fünf Jahren sollen die Fundamente des Stauwehrs Génissiat erstellt und drei Jahre später die ganze Schiffahrtsstrasse zwischen Lyon und der Schweiz vollendet sein. Die für die Schweiz so wichtigen Verhandlungen sollen nächstens wieder aufgenommen werden.

#### Rhone-Schiffahrt.

Am 3. Juli 1937 fand in Bourg-en-Bresse eine wichtige französisch-schweizerische Versammlung statt, die sich mit dem Problem der Rhone-Schiffahrt befasste. Herr Ch. Borel, konsultierender Ingenieur in Genf, sprach über den jetzigen Stand der Schiffahrt in der Schweiz und in Deutschland und über die finanziellen Vorteile, die eine Verbindung vom Mittelmeer bis zum Rheinhafen Basel für Frankreich und die Schweiz bringen würde.

Senator Perrier, Verwaltungsratspräsident der Compagnie Nationale du Rhône, referierte über das Programm der CNR, das sich sowohl mit der Wasserkraftnutzung, mit der Schiffahrt, als auch mit der Bewässerung befasst

und über die bereits begonnenen Arbeiten im Süden, in Lyon und an der Schweizergrenze, um die Flussverbindung von Marseille an zu sichern.

#### Hauptversammlung des Nordostschweiz. Verbandes für Schiffahrt Rhein-Bodensee, vom 10. Juli 1937 in Schaffhausen.

Die Hauptversammlung, der eine Sitzung des Zentralausschusses vorangegangen war sehr zahlreich aus allen Teilen der Ostschweiz besucht. Aus den Verhandlungen konnte man den Eindruck gewinnen, dass der Gedanke des Ausbaues der Rheinschiffahrt bis zum Bodensee im Begriffe steht, konkrete Gestalt anzunehmen. Dazu haben hauptsächlich folgende Momente beigetragen: Der ungeahnte Aufschwung des Umschlages in den Basler Rheinhäfen, die Feststellung grosser Eisenerzlager im Fricktal, die in naher Aussicht stehende Weiterentwicklung des Ausbaues der Rheinwasserkräfte, die allgemein verbesserte wirtschaftliche Lage.

Nach Abklärung der Frage der Ausbaugrösse, die nun vom Eidg. Amt für Waserwirtschaft an die Hand genommen worden ist, dürften die Verhandlungen mit Deutschland über den Ausbau der Wasserstrasse bald aufgenommen werden.

## Wasser- und Elektrizitätsrecht, Wasserkraftnutzung, Binnenschiffahrt

#### Weltkraftkonferenz.

Der Internationale Ausschuss der Weltkraftkonferenz versammelte sich in den Bureaux des Französischen Nationalkomitees in Paris am 29. Juni 1937 unter dem Vorsitz von Sir Harold Hartley CBE. FRS. Einundzwanzig Nationalkomitees waren vertreten, darunter diejenigen der Vereinigten Staaten von Nordamerika, von Japan und von Russland.

Die vom Oesterreichischen Nationalkomitee erhaltene Einladung, eine *Teiltagung der Weltkraftkonferenz in Wien* im Herbst 1938 abzuhalten, wurde einstimmig angenommen.

Dann wurde die Veranstaltung eines zweiten *Chemie-Ingenieur-Kongresses der Weltkraftkonferenz in Berlin* im Jahre 1940 in Aussicht genommen. Die erste erfolgreiche Tagung für dieses Fachgebiet fand im Juni 1936 in London statt.

Ferner nahm der Ausschuss die von der japanischen Regierung unterstützte Einladung des Japanischen Nationalkomitees, die *vierte Plenartagung der Weltkraftkonferenz in Tokio* im Jahre 1942 zu veranstalten, einstimmig an.

#### Einladung zur Anmeldung von Berichten zur Vorlage an der Teiltagung der Weltkraftkonferenz in Wien.

Wie der vorstehenden Mitteilung zu entnehmen ist, veranstaltet das österreichische Nationalkomitee der Weltkraftkonferenz unter dem Ehrenschutze des österreichischen Bundespräsidenten eine Teiltagung der Weltkraftkonferenz in Wien. Diese Tagung wird im Herbst 1938, voraussichtlich vom 24. August bis anfangs September, stattfinden.

Das Beratungsgebiet dieser Konferenz wird in fünf Abteilungen die Energieversorgung der Landwirtschaft, des Gewerbes, des Haushaltes, der öffentlichen Beleuch-

tung und der elektrischen Bahnen umfassen. Bei den ersten vier Abteilungen sollen alle Energieformen: feste und flüssige Brennstoffe, Gas, Wasser- und Windkraft, Dampf und Elektrizität behandelt werden.

In den ersten drei Abteilungen sind hauptsächlich folgende Fragen zu erörtern: Energieverteilung, Energieverwendung, Tariffragen und Tarifformen, Marktanalysen und Werbemassnahmen, Finanzierung der Energieversorgung (im besonderen bei der Landwirtschaft), staatliche Förderung der Energieversorgung und Einfluss fiskalischer Belastung auf die Preisgestaltung. Die Probleme sind in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht zu behandeln, z. B. bei der Landwirtschaft: die wirtschaftliche Ausgestaltung der Verteilungsnetze, die Ermittlung der Kundenkosten, der Höchstlastziffern, der Benutzungsdauer; beim Gewerbe: die Verbilligung der Installationen.

Bei der letzten Gruppe, der Energieversorgung der elektrischen Bahnen, soll die Aufmerksamkeit hauptsächlich folgenden Fragen zugewendet werden: der elektrische Bahnbetrieb im Rahmen des Gesamtenergiehaushaltes eines Landes; die Schwankungen der Leistung, insbesondere das Verhältnis der höchsten zur mittleren Leistung; das Parallelarbeiten von Bahnkraftwerken; die Energiespeicherung; der Einfluss der Bahnbelastung auf die die Bahnen speisenden allgemeinen elektrischen Netze; Tarifformen, Energiepreise und Selbstkosten für Bahnstrom.

Für die weiteren Einzelheiten wird auf das Programm und die Richtlinien für die Berichterstattung, die im Laufe des nächsten Monates herausgegeben werden, verwiesen.

Die Mitglieder des Schweiz. Nationalkomitees der Weltkraftkonferenz und die schweizerischen Fachmänner,

die sich für die Verhandlungsgegenstände dieser Teiltagung der Weltkraftkonferenz interessieren, werden hiermit eingeladen, sich bis spätestens 4. September 1937 beim Sekretariat des Schweiz. Nationalkomitees, Bollwerk 27, in Bern, zu melden, wenn sie zur Erstattung von Berichten bereit sind. Sie werden gebeten, gleichzeitig das Thema, den Raumbedarf und die Ausstattung ihrer Berichte mitzuteilen.

*Schweiz. Nationalkomitee der Weltkraftkonferenz*

#### **Ausbaugrösse der Rheinschiffahrt oberhalb Basel.**

In Anwesenheit des Direktors des Eidg. Amtes für Wasserwirtschaft, Dr. C. Mutzner, behandelte der «Verband der Interessenten an der schweizerischen Rheinschiffahrt» in Basel die Frage der Weiterführung der Schiffahrt über Rheinfelden hinaus bis zum Bodensee und die Schiffbarmachung der Aare bis Brugg in einer Sitzung vom 26. Juni 1937 in der Hard bei Basel. Es referierten Direktor W. Moser, Präsident des Verbandes, und Direktor Dr. Mutzner. Es sollen vorerst die technischen Unterlagen für den Ausbau in drei verschiedenen Abmessungen beschafft werden, unter administrativer und kommissarischer Leitung des Wasserwirtschaftsamtes und technischer Leitung einer privaten Fachfirma. Auf Grund dieser Unterlagen soll alsdann nach Feststellung der Baukosten ein wirtschaftliches Gutachten erstellt werden. Die Kosten für die Beschaffung der Unterlagen werden zur Hälfte aus dem Kredite für Arbeitsbeschaffung für arbeitslose Ingenieure und Techniker bestritten und zur Hälfte von den Verbänden und Interessenten aufgebracht. Der Ausbau wird berechnet für Schleusenabmessungen von 12 m Breite und 135 m Länge, ferner für Abmessungen von  $12 \times 90$  m und  $9 \times 70$  m, da die Meinungen über die zu verwendenden Schiffe auseinandergehen und die einen den Ausbau nur für Selbstfahrer vorschlagen, während die andern den Normalkahn anwenden wollen. Nach der Grösse des Ausbaues der Schiffahrtsanlagen richten sich die Kosten.

#### **Der Rheinausbau zwischen Basel und Bodensee.**

Unter dem Vorsitze von Nationalrat E. Keller (Aarau) tagte vom 18. bis 21. Juli 1937 auf dem Bürgenstock die Badisch-Schweizerische Kommission für die Ausnützung der Wasserkräfte und Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis zum Bodensee. Schweizerischerseits waren vertreten: das Politische Departement, das Amt für Wasserwirtschaft, die Regierungen der Kantone Aargau, Zürich, Schaffhausen, sowie der Nordostschweizerische Schiffahrtsverband. Deutschland war vertreten durch das badi-sche Finanz- und Wirtschaftsministerium sowie durch den Rhein-Schiffahrtsverband Konstanz. In den Verhandlungen beschäftigte sich die Kommission mit der Konzession für das Kraftwerk Rheinau, Erweiterungen für die

Konzessionen der Kraftwerke Rekingen und Albruck-Dogern, der Konzessionierung des Kraftwerkes Säckingen und einem Höherstau von Ryburg-Schwörstadt.

#### **Ausbau der Anlagen der Neckar A.G. Stuttgart.**

In der Hauptversammlung dieser Baugesellschaft des Neckarkanals wurde mitgeteilt, dass auf der Strecke Mannheim—Heilbronn für 1937 mit einem Verkehr von 2 Mill. t zu rechnen sei; trotz der Abgabeerleichterung für Umschlagskohlen in Heilbronn entsprächen aber die Tarife im allgemeinen noch nicht dem Schiffahrtsinteresse. Nach den Erklärungen des AR-Vorsitzenden Ministerialrat Dr. Hoebel vom Reichsverkehrsministerium steht die Frage, ob die Donau besser über den Main oder den Neckar erreicht werden solle, für die Reichswasserstrassenverwaltung nicht zur Debatte. Man werde beide Projekte gleichmässig fördern. Für den Fortgang der Arbeiten am Neckar-Kanal sei die Erreichung von Stuttgart als nächstes Ziel gesteckt. Die Vorbereitungen für die Schaffung des Hafens Untertürkheim seien schon sehr weit gediehen. Da die Verkehrsentwicklung zur Beschleunigung des Ausbaues oberhalb Heilbronns zwinge, das Reich aber vorläufig finanziell keine weiteren Leistungen übernehmen könne, sei man wegen gewisser Vorschussleistungen an das Land Württemberg herangetreten. Darüber hinaus halte das Reich an dem vertraglich festgelegten Ausbau bis Plochingen fest. Der gesamte Aufwand für die Strecke Heilbronn—Plochingen betrage noch RM. 72 Mill., davon seien 6 Mill. bereits verfügbar und weitere 6 Mill. von Seiten der Stromabnehmer zu erwarten.

#### **Teilweise Aufhebung von Umbauverboten in der deutschen Binnenschiffahrt.**

Im Frühjahr 1937 hat der Reichsverkehrsminister den Neubau von Kähnen und Tankschiffen in der Binnenschiffahrt vollständig freigegeben und im wesentlichen nur noch für den Bau von Schleppern und Motorschiffen eine Beschränkung aufrechterhalten, durch welche die Motorisierung der Binnenschiffahrt jedoch nicht aufgehalten werden soll. Die Rücksicht auf den Einzelschiffer und auf den Besitzer eines Schnelldampfers, die in ihrem Kahn oder ihrem Schleppboot nicht nur ihr ganzes Kapital angelegt haben, sondern in dem Schiff auch ihren Arbeitsplatz und die Wohnung für sich und ihre Familie sehen müssen, gebiete es, die Neuzulassung von Motorselbstfahrern, die Kahn und Schlepper entbehrlich machen, soweit zu regeln, dass sich die Kahnschlepper und Besitzer von Schleppdampfern den veränderten Wettbewerbsverhältnissen anpassen können. Reedern, die vorwiegend für den Neubau von Motorselbstfahrern in Betracht kommen, wird zunächst nur der Bau von solchen Schiffen bis zu jährlich 10 % ihrer bisherigen Tonnage freigegeben.

Fr. Ztg. 9. April 1937.

## **Wasserbau und Flusskorrekturen, Bewässerung und Entwässerung, Wasserversorgung**

#### **Regulierung des Zürichsees.**

Der Regierungsrat des Kantons Zürich richtete am 15. Juli 1937 an den schweizerischen Bundesrat eine Eingabe, in der er Stellung nimmt gegen die Absicht der

Bundesbehörden, für dieses Werk keinen ordentlichen Bundesbeitrag zu bewilligen. Der Regierungsrat macht im Einvernehmen mit den Kantonen St. Gallen und Schwyz geltend, dass die rechtlichen Grundlagen für

einen ordentlichen Bundesbeitrag gegeben seien und verweist auf den Bau der Nidauer-Schleuse, an die der Bund eine ordentliche Bundessubvention von 40 % und ausserdem einen Beitrag von 25 % für Arbeitsbeschaffung, total also 65 % ausrichte.

**Die Greifensee - Wühr - Genossenschaft**, Wallisellen, ist am 2. Juni 1937 gegründet worden. Sie hat den Zweck:

1. ihre Mitglieder durch Regulierung des Wasserabflusses aus dem Greifensee vor Wassermangel zu schützen,
2. den Wasserlauf der Glatt zwischen Greifensee und Rhein für die anliegenden Wasserwerkanlagen möglichst vorteilhaft zu gestalten und 3. durch Verbesserung des Wuhrs und des Wasserlaufs eine grössere Regelmässigkeit in der Ausnutzung der Wasserkräfte zu ermöglichen.

## **Elektrizitätswirtschaft, Wärmewirtschaft**

### **Elektrische Küche in Kohlengebieten.**

Nach dem Bericht des kommunalen Elektrizitätswerkes Mark AG, Hagen, mit eigener Zeche, brachte die zunehmende Verwendung der Elektrowärme in der Industrie allein in einen Mehrverbrauch von 20 Mio kWh und einen Gesamtverbrauch von 50 Mio kWh. -- Verstärkte Werbung führte zur Einführung von 770 Elektroherden und 62 Heisswasserspeichern, die Zahl der vollelektrischen Haushaltungen betrug 2501.

### **Der Trolleybus in London.**

Schon vor sieben Jahren wurde in London auf kürzern Abschnitten, z. B. der Strecke Wimbleton-Kingston, der Trolleybus eingeführt. Auf Grund der erzielten Ergebnisse wurde vom Parlament die Einwilligung zur Umstellung zunächst eines Teiles des bestehenden Strassenbahnnetzes auf Trolleybus-Betrieb erteilt. Es sind bis jetzt 178 km umgestellt, 137 km folgen in diesem Jahr, und für den Rest von 250 km Strassenbahnlinien ging dem Parlament ein Gesetzesentwurf zur Genehmigung des Umbaues zu. 440 Fahrzeuge sind bereits im Betrieb, und weitere 2000 Fahrzeuge werden noch angeschafft.

Das Urteil des Londoner Polizeipräsidenten über die Trolleybusse lautet:

«Es handelt sich hier nach meiner Ansicht um eine höchst bedeutungsvolle Massnahme in zweckmässiger Richtung, sowohl vom Standpunkte der öffentlichen Sicherheit wie des Verkehrs. Es steht aktenmässig fest, dass über 33 Prozent tödlicher Unfälle und schwerer Verletzungen in Strassen mit Strassenbahnen vorkamen, obwohl die Gesamtlänge der Strassenbahnen nur 565 Kilometer beträgt. Es kann nicht zweifelhaft sein, dass die allmähliche Entfernung des schienengebundenen Fahrzeuges einen wichtigen Fortschritt im Interesse der öffentlichen Sicherheit bedeutet. Was den Verkehr selbst betrifft, so sind die Vorteile, die allein im Bezirk Kingston erzielt wurden, als erstaunlich zu bezeichnen...»

«Technik und Betrieb», 15. April 1937

### **Neue Aufgaben der Elektrizitätsversorgung Deutschlands.**

Ueber «Neuere Entwicklungslinien der Elektrizitätsversorgung» sprach der Leiter der Reichsgruppe «Energiewirtschaft», Direktor Karl Krecke, an der Mitgliederversammlung des Verbandes deutscher Elektrotechniker von Anfang August 1937 in Königsberg:

Der anhaltend wachsende Bedarf an elektrischer Energie stelle gesteigerte Ansprüche an die Sicherheit und Wirtschaftlichkeit der Elektrizitätsversorgung. Der verbundswirtschaftliche Zusammenschluss aller Erzeugerwerke werde zu einer zwingenden Notwendigkeit. In erster Linie seien die Werke nach Bezirken zu einer lückenlosen Verbundwirtschaft zusammenzufassen. Der Rege-

lung der Austauschleistungen von Bezirk zu Bezirk werde der zwischenbezirkliche Verbundbetrieb dienen. Den Schlussstein dieser Entwicklung müsse eine weitgehende Bereinigung auf dem Gebiete der Elektrizitätsverteilung bilden. Dazu gehöre außer den technischen Aufgaben einer einheitlichen Gestaltung der Verteilernetze insbesondere auch die allmähliche Beseitigung des Zwischenverkaufs. Erst nach Erfüllung dieser Voraussetzung werde auch die von der Reichsgruppe «Energiewirtschaft» vorbereitete Ordnung des Tarifwesens wirklich erfolgreich sein können. Deutschland müsse sich durch alle nur möglichen Massnahmen in betrieblicher, baulicher und organisatorischer Hinsicht zu einem elektrizitätsbilligen Lande durcharbeiten.

Fr. Ztg. 8. Aug. 1937.

### **Die Preisentwicklung auf dem Brennstoffmarkte**

Einer Mitteilung der Eidgenössischen Preiskontrollstelle vom Juli 1937 an den Zentralverband schweizerischer Haus- und Grundbesitzervereine entnehmen wir folgende Angaben von allgemeinem Interesse:

1. Zu den Preisen für Koks, Kohlen und Heizöl, wie sie vor der Abwertung in der Schweiz Geltung hatten, ist zu bemerken, dass es sich beinahe auf allen Positionen im Vergleich mit dem Auslande um günstige Ansätze handelte, die im Laufe der Jahre dadurch entstanden waren, dass die Produktionsländer gegenseitig um den Schweizermarkt kämpften und durch billige Preisstellung sich eine gewisse Tonnage zu sichern suchten. Bereits auf die Heizperiode 1936 hin hat aus Gründen der Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse in den Produktionsländern eine Preiserhöhungswelle eingesetzt, die erst mit der Festlegung der Preise für das Heizjahr 1937/38 zu einem gewissen Stillstande gekommen ist, wobei jedoch deutlich die Tendenz zu weiteren Erhöhungen in den Produktionsgebieten festzustellen ist. Die Abwertung hat für die ganze Preisentwicklung im Inland selbstverständlich den Nachteil, dass gegenüber dem Ausland sofort nach Ablauf der alten Verträge und Abschlüsse die Abwertungsdifferenz sowohl für Waren wie für Frachten bezahlt werden musste; darüber hinaus jedoch kann sie für die heutige Preislage nicht verantwortlich gemacht werden.

2. Im Interesse der Aufklärung über die tatsächlichen Verhältnisse erachten wir es für richtig, die Preiserhöhungen, wie sie auf Koks, Kohlen und Heizöl seit der Vorabwertungszeit entstanden sind, in Prozentsätzen bekannt zu geben. Wir stellen bei den einzelnen Provenienzen je nach den Antransportverhältnissen auf Basis Kehl, Basel oder Genf ab und bemerken, dass zu den angeführten Prozentsätzen einerseits noch Frachterhöhungen ab Kehl bis Basel und andererseits für sämtliche Lieferungen

nach der Ostschweiz Frachterhöhungen ab Basel von Fr. 10.— bis zirka Fr. 80.— pro 10 Tonnen in Frage kommen. Diese weiteren Belastungen sind in allen angegebenen prozentualen Sätzen nicht enthalten. Für die einzelnen Provenienzen gilt folgendes:

*I. Koks:*

	Erhöhung per 10 Tonnen:
A. Belgische Ware ab Kehl, Körnung 20/60	60—68 %
Belgische Ware ab Kehl, Körnung 60/90	ca. 44 %
B. Ruhr Schiffssware, franko Basel verzollt	53—55 %
Ruhr Bahnware, unverzollt	46—48 %
C. Holländische Ware, Basel verzollt	51—53 %
D. Französische Ware, Genf verzollt	51—54 %
E. Saar, Basel unverzollt	65—70 %

*II. Anthrazit:*

A. Belgische Ware, ab Zeche	= 32—34 %, bzw. 45 bis 52 %, bzw. 58—62 %, je nach Zeche
B. Holländische Ware, ab Visé	42—43 %
Holländische Ware, ab Kehl	35—36 %
C. Russische Ware, ab Kehl	45—50 %

*III. Brikets:*

A. Basel unverzollt	25—26 %
B. Kehl	29—32 %

*IV. Gasöl:*

A. Basel unverzollt	71,3 %
B. Genf unverzollt	71,3 %

Wo oben die Preise Basis Basel angegeben sind, kommen als weitere Zuschläge nur noch die Inland-Frachterhöhungen für die gesamte Ostschweiz hinzu.

Wo die Preise Basis Kehl angegeben sind, kommt zu dem noch ein Zuschlag von Frachten für Kehl-Basel von 17 Fr. dazu.

Wo die Preise ab Zeche aufgegeben werden, kommen noch sämtliche Preiserhöhungen für Frachten im Ausland und eventuell im Inlande zur Verrechnung.

Für diese Position ist es sowohl ab Kehl wie ab Zeche nicht möglich, generell den Erhöhungszuschlag in Prozenten festzulegen, weil für jeden Ort andere Ansätze gelten.

Auf das Heizöl wird seit langem im Inland nur die billigste Fracht pro Zisterne in Verrechnung gebracht, gleichgültig ob im einzelnen Fall die praktische Anfuhr über eine andere Einfallstation, die einen höhern Ansatz hat, erfolgt.

3. Die Erhöhungen auf Koks und Kohlen sind rein aus den wirtschaftlichen und sozialen Verhältnissen, die sich seit Jahren in den Produktionsländern herauskristallisierten, zu erklären, und der Abschluss des Koks-Kartells und die Bemühungen, ebenfalls ein internationales Kohlen-Kartell zustande zu bringen, gehen deutlich darauf hinaus, dass die Produktionsländer nicht mehr gewillt sind, gegenseitig im Kampfe um den Absatzmarkt sich die Preise weiter niedrig zu halten, sondern vielmehr beabsichtigen, durch eine entsprechende Ordnung des Absatzmarktes für die Grubenarbeiterchaft und die interessierten Unternehmungen bessere Existenzbedingungen zu schaffen.

Beim Heizöl dürfte die Entwicklung einerseits auf wirtschaftlichen Ueberlegungen der Produzentenschaft beruhen und andererseits eine Folge der Tatsache sein, dass das Gasöl I immer mehr als Triebstoff Verwendung findet, und dass zu Heizzwecken nur noch schwerere Oele

gebraucht werden sollten. Diese Markttendenz ist naturgemäß für die Schweiz im gegenwärtigen Zeitpunkte ausserordentlich unangenehm; aber sie wird nicht zu umgehen sein, nachdem in anderen Ländern bereits seit längerer Zeit nicht das Luxusprodukt Gasöl I, sondern schwerere Oele zu Heizzwecken gebraucht werden.

Durch eine kleine Anfrage von Nationalrat Briner wurde der Bundesrat um Auskunft ersucht, ob er Massnahmen ergreifen könne und wolle, um der Verteuerung der *Heizölpreise*, die in den letzten fünf Jahren um 100 % gestiegen seien, entgegenzuwirken. Der Bundesrat hat in seiner Sitzung vom 25. Juni 1937 folgende Antwort festgestellt:

«Der Bundesrat, bzw. das Volkswirtschaftsdepartement üben seit 1933 einen Einfluss auf die Festsetzung der Heizölpreise im Inlande aus. Dagegen können die Behörden auf die im Auslande erfolgte Preisgestaltung *nicht* einwirken. Bei der *Beurteilung der Preisbewegung* des Heizöls in den letzten Jahren ist namentlich folgendes zu beachten:

Ein über zwei Jahre dauernder Kampf der ausländischen Lieferanten um die Absatzgebiete brachte für die einheimischen Verbraucher bis in das Jahr 1933 hinein ausgesprochene Tiefpreise. Die unter den Lieferfirmen erfolgte Verständigung führte zu einer Wiederbefestigung der Preise. Machte sich dann bereits vor der Abwertung und hierauf zusammen mit dieser eine weitere Hause geltend, so haben außerdem die auf diesem Importprodukte stark lastenden Seefrachten ihre steigende Tendenz nachhaltig fortgesetzt; diese betragen gegenüber 1931 mehr als das Dreifache.

Das Volkswirtschaftsdepartement wacht darüber, dass die im Inland anfallenden Kosten eine angemessene Quote nicht überschreiten. Es ist festzustellen, dass die *absolute Vermittlungsspanne* der inländischen Importeure und Händler seit Jahren unverändert geblieben ist; verglichen mit der wertmässigen Umsatzsteigerung haben sich also die Margen prozentual verringert.

Das Volkswirtschaftsdepartement fördert die Einfuhr der schwereren und ökonomischeren Heizöle (Heizöl II und III). Die Prüfung im Einzelfalle wird ergeben, ob es durch eine Umstellung von Heizanlagen auf schwerere Oele gelingt, die Teuerung der Heizkosten für Mieter und Hauseigentümer in ähnlichen Grenzen zu halten, wie dies angesichts der Preissteigerungen auch bei Verwendung von Koks und Kohle der Fall ist.

**Verbot der Verfeuerung von Nutzholz in Deutschland.**

Im Rahmen des Vierjahresplanes, der vor allem der Ueberwindung der Knappheit an Devisen dienen soll, liegt auch die Verminderung der Holzeinfuhr. Dabei ist der Holzbedarf namentlich für Bauzwecke stark angewachsen; das Holz ist immer mehr zu einem wichtigen Rohstoff zur Herstellung von Produkten geworden, die in stark vermehrtem Umfange erzeugt und verwendet werden sollen: Zellstoffe für Kunstseide und Zellwolle, Holzzucker, Holzspiritus, Holzgas, Furnierhölzer usw. Das Nutzholz soll vor allem vor der Verfeuerung bewahrt und durch Kohle ersetzt werden. Wird das Holz in die Fabrik gebracht, so muss die Kohle ins Dorf! Bei dieser Umstellung handelt es sich zum Teil um eine Transport- und damit Kostenfrage.

## Unverbindliche Kohlenpreise für Industrie per August 1937

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

	Kalorien	Aschen-gehalt	25. April 1937 Fr.	10 Mai 1937 Fr.	10. Juni 1937 Fr.	10. Juli 1937 Fr.	25. Aug. 1937 Fr.
per 10 t franko Basel verzollt							
<b>Saarkohlen</b> (deutscher Herkunft)							
Stückkohlen . . . . .			418.50	418.50	418.50	418.50	418.50
Nuss I 50/80 mm . . . . .			418.50	418.50	418.50	418.50	418.50
Nuss II 35/50 mm . . . . .	ca. 7000	ca. 6-7%	418.50	418.50	418.50	418.50	418.50
Nuss III 20/35 mm . . . . .			403.50	403.50	403.50	403.50	403.50
Nuss IV 10/20 mm . . . . .			389.50	389.50	389.50	389.50	389.50
<b>Lothring. Kohlen</b> (franz. Herkunft)							
Stückkohlen . . . . .			412.—	412.—	412.—	412.—	412.—
Würfel 50/80 mm . . . . .			412.—	412.—	412.—	412.—	412.—
Nuss I 35/50 mm . . . . .	ca. 7000	ca. 6-7%	412.—	412.—	412.—	412.—	412.—
Nuss II 15/35 mm . . . . .			397.—	397.—	397.—	397.—	387.—
Nuss III 7/15 mm . . . . .			387.—	387.—	387.—	387.—	397.—
<b>Ruhr-Koks und -Kohlen</b>							
Grosskoks (Giesskoks) . . . . .			—	Preise	Preise	Preise	Preise
Brechkoks I . . . . .	ca. 7200	8.9%	526.50	Preise auf	Preise auf	Preise auf	Preise auf
Brechkoks II . . . . .			544.—	Anfrage	Anfrage	Anfrage	Anfrage
Brechkoks III . . . . .			526.50				
Fett-Stücke vom Syndikat . . . . .			483.—	483.—	483.—	483.—	483.—
Fett-Nüsse I und II . . . . .			483.—	483.—	483.—	483.—	483.—
Fett-Nüsse III . . . . .			483.—	483.—	483.—	483.—	483.—
Fett-Nüsse IV . . . . .			473.—	473.—	473.—	473.—	473.—
Vollbriketts . . . . .	ca. 7600	7.8%	473.—	473.—	473.—	473.—	473.—
Eiform-Briketts . . . . .			473.—	473.—	473.—	473.—	473.—
Schmiedenüsse III . . . . .			514.—	514.—	514.—	514.—	514.—
Schmiedenüsse IV . . . . .			504.—	504.—	504.—	504.—	504.—
<b>Belg. Kohlen</b>							
Braisettes 10/20 mm . . . . .	7300-7500	7-10%	—	—	—	—	—
Braisettes 20/30 mm . . . . .			565.—	575.—	560.—	585.—	605.—
Steinkohlenbriketts 1. cl. Marke	7200-7500	8.9%	440.—	460.—	460.—	485.—	480.—
Grössere Mengen entsprechende Ermässigungen							

## Ölpreisnotierungen per 10. August 1937

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

<b>Gasöl, Ia. erste Qualität</b> , 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 . . . . .	per 100 kg Fr. 12.80/12.95	<b>Heizöl, III. - Industrie-Heizöl</b> für Feuerungs-zwecke und stationäre Motoren: Einzelfass bis 1000 kg . . . . .	per 100 kg Fr. 15.60
<b>Heizöl:</b> zirka 10,000 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg netto in Zisternen unverzollt: Basel . . . . .		1001 kg bis 3000 kg . . . . .	14.60
Waldshut, Schaffhausen, Konstanz, St. Margrethen, Buchs . . . . .		3001 kg bis 8000 kg . . . . .	13.85
Genf, Chiasso, Pino, Iselle . . . . .		8001 kg bis 12,000 kg . . . . .	13.60
12,001 kg und mehr . . . . .		12,001 kg und mehr . . . . .	13.15
<b>Industrie-Heizöl:</b> zirka 9850 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg netto in Zisternen nur an Industrien mit Anschlussleitung, unverzollt: Basel . . . . .		<b>Ia. Petrol</b> für Industrie, Gewerbe, Garagen und Traktoren: Fassweise bis 500 kg . . . . .	27.—
Waldshut, Schaffhausen, Konstanz, St. Margrethen, Buchs . . . . .		501-999 kg oder Abschluss 1000 kg . . . . .	26.—
Genf, Chiasso, Pino, Iselle . . . . .		1000 kg und mehr aufs mal . . . . .	25.—
<b>Gasöl, Ia.</b> für Feuerungszwecke und stationäre Motoren: Einzelfass bis 1000 kg . . . . .	10.50/10.65	Bei Verwendung für Fahrzeugmotoren Zuschlag von Fr. 15.75 % kg netto auf obige Preise laut neuen Zollvorschriften.	
1001 kg bis 3000 kg . . . . .	17.60	<b>Mittelschwerbenzin</b>	
3001 kg bis 8000 kg . . . . .	16.60	Kisten, Kannen und Einzelfass . . . . .	62.05
8001 kg bis 12,000 kg . . . . .	15.85	2 Fass bis 350 kg . . . . .	59.30
12,001 kg und mehr . . . . .	15.60	351-500 kg . . . . .	57.45
Bei Verwendung für Fahrzeugmotoren Zuschlag von Fr. 19.— % kg netto auf diese Preise laut neuen Zollvorschriften.	15.15	501-1500 kg . . . . .	56.40
<b>Heizöl, II.</b> für Feuerungszwecke und stationäre Motoren: Einzelfass bis 1000 kg . . . . .	16.60	1501 kg oder 2000 Liter und mehr . . . . .	55.50
1001 kg bis 3000 kg . . . . .	15.60	<b>Für Ia. rumän. Benzin</b> Zuschlag Fr. 1.— % kg auf obigen Preisen	od. 40.25 Cts. p. l.
3001 kg bis 8000 kg . . . . .	14.85	<b>Für Schwerbenzin</b> , Abschlag Fr. -.— % kg auf obigen Preisen	
8001 kg bis 12,000 kg . . . . .	14.60	<b>Superbrennstoff</b> (Esso) (je nach Menge) . . . . .	68.—/61.65
12,001 kg und mehr . . . . .	14.15	<b>Leichtbenzin</b> (je nach Menge) . . . . .	78.—/75.—
<b>Gasolin</b> (je nach Menge) . . . . .		<b>Gasolin</b> (je nach Menge) . . . . .	83.50/80.50
<b>Benzol</b> (je nach Menge) . . . . .		<b>Benzol</b> (je nach Menge) . . . . .	67.—/64.—
Spezialpreise bei grösseren Bezügen in ganzen Zisternen.			

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

Sekretariat des Schweiz. Wasserwirtschaftsverbandes