

Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 31 (1939)
Heft: 10

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: 17.04.2026

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

hat, und der ein wahrer Seitenkanal zum Unterlauf des Po ist. Dies würde eine Ersparnis von etwa 500 Millionen Lire für die Baukosten, jedoch einen Umweg von vielen Kilometern bedeuten.

Die zweite in meinem neuen Entwurf vorgesehene Linienführung betrifft eine Wasserstrasse «Padana»², die als Voraussetzung die Schaffung eines Kanals hätte vom Lago Maggiore bis nach Cremona am Po (162 km), ferner den talwärts ab Cremona auf einer Strecke von 257 km regulierten Po und endlich die schon bestehenden Kanäle zwischen Po und Venedig. Die letzteren Kanäle bedürfen allerdings sehr der Verbesserung.

Bei dieser Linienführung wäre die Wasserstrasse Locarno-Venedig etwa 540 km lang, mit 34 Schleusen. Die Kosten betrügen 1500 Millionen Lire, einschliesslich 500 Millionen Lire für den Ausbau des Po auf Niedrigwasser, von der Addamündung talwärts³.

* * *

Ich bedaure sehr, dass ich Ihnen (da die Zeit dafür zu knapp war) keine erschöpfende gedruckte Broschüre über meine Schiffahrtsprojekte vom Lago Maggiore bis Venedig habe vorlegen können.

Ich bin jedoch dem verehrten Präsidium sehr dankbar dafür, dass es mir in so liebenswürdiger Weise gestattet, Ihnen diesen kurzen, improvisierten Ueberblick über die Materie geben zu dürfen.

Leider finden meine Pläne in Italien von interessierter Seite (z. B. den Eisenbahnen und dem Hafen von Genua)

manchen Widerstand. Ich bin aber fest davon überzeugt, dass sie für mein Vaterland und für Ihr Land von grossem Interesse sind.

Zum Beweise dafür will ich nur daran erinnern, dass Basel 828 km von Rotterdam entfernt ist, Genf von Marseille ungefähr 580 km. Locarno würde mittelst eines Grossschiffahrtsweges ungefähr 403 km vom Mittelmeer entfernt sein; eines Schiffahrtsweges von erstklassiger Konstruktion und erstklassiger Anlagen, der Frachtpreise ermöglichte, die die Hälfte, ja sogar ein Fünftel der gegenwärtigen Eisenbahnfrachtgebühren betragen.

Die italienische Regierung wird eine Wasserstrasse Venedig-Mailand-Lago Maggiore sicherlich ausführen, wie sie ja die technischen Einrichtungen und Ausrüstungen Italiens auf fast allen Gebieten des nationalen Lebens fast vollständig erneuert hat.

Ich bin überzeugt, dass die Regierung des Kantons Tessin sich der Wichtigkeit dieses Problems bewusst ist, da sie schon ihr Mitglied, Ing. Forni, mit gründlichem Studium beauftragt hat.

Zum Schluss erlaube ich mir den Wunsch auszudrücken, dass nicht nur die Associazione Ticinese, sondern auch die ganze Schweiz sich für dieses Werk interessieren möge, das beiden Ländern bestimmt zu grossem Vorteil gereichen wird.

² S. «Die Rheinquellen» Nr. 10, Oktober 1938: M. Beretta, Binnenschiffahrt Langensee-Po. «La Navigation du Rhin», Strasbourg, Nr. 8, Aug. 1939: M. Beretta, Etudes pour une voie navigable de la Suisse à l'Adriatique.

³ S. «Die Rheinquellen» Nr. 8, August 1939: M. Beretta, Der Ausbau des Po auf Niedrigwasser.

Wasser- und Elektrizitätsrecht, Wasserkraftnutzung, Binnenschiffahrt

Steuerabkommen in Wasserrechtskonzessionen

Der Prozess der A.-G. Kraftwerk Wäggital c. Kanton Schwyz.

(Von unserem Bundesgerichtskorrespondenten)

Die Kammer für Verwaltungssachen des Bundesgerichtes hatte sich am 21. September 1939 mit dem Steuerkonflikt zu befassen, der zwischen der A.-G. Kraftwerk Wäggital einerseits, dem Kanton Schwyz und dem Bezirk March andererseits entstanden war, und in welchem es sich darum handelte, ob der Kanton Schwyz ein Steuerprivileg, das er dem Kraftwerk konzessionsgemäss eingeräumt hatte, von sich aus abändern kann, nachdem seine Steuergesetzgebung eine andere geworden ist.

Als nämlich in den Jahren 1916/18 die Vertreter der *Elektrizitätswerke des Kantons und der Stadt Zürich* sowie der *Nordostschweizerischen Kraftwerke* mit den zuständigen schwyzerischen Bezirks- und Kantonsbehörden über die Verleihung der Konzession zur Ausnützung der *Wäggitaler Aa* unterhandelten, nahmen die Konzessionsbewerber in allen Verhandlungen den Standpunkt ein, dass für die Wasserkraftsteuern und die sonstigen Steuerleistungen des Werkes bestimmte Pauschalbeträge zu vereinbaren seien, da es jenen sonst nicht möglich sei, über die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens und seine Ausführbarkeit ins Klare zu kommen. Dabei brachten sie auch deutlich zum Ausdruck, dass es sich nicht bloss um eine temporäre Festsetzung des Steuerbetrages handeln könne, sondern um eine für die ganze Konzessionsdauer von 100 Jahren berechnete Begrenzung auf einen festen Betrag. Als Ergebnis dieser Verhandlungen wurde dann in die

vom schwyzerischen Kantonsrat genehmigte Wäggitaler Wasserrechtskonzession vom 20. Januar 1918 als § 15 folgende Bestimmung aufgenommen:

«Falls die Konzessionsinhaber Gemeinwesen sind, haben sie . . . einen *festen Steuerbetrag von jährlich Fr. 55 000* zu entrichten, dessen Verteilung unter Kanton, Bezirk und Gemeinden (Innerthal, Vorderthal, Schübelbach und Galgenen) den Schwyzer Behörden überlassen bleibt. Die Elektrizitätswerke von Stadt und Kanton Zürich und die Nordostschweizerischen Kraftwerke werden als Gemeinwesen anerkannt.» (Im Zusammenhang mit einem andern Rechtsstreit ist dann im Jahre 1926 diese steuerliche Pauschalleistung durch *Vergleich* vor Bundesgericht auf Fr. 80 000 *erhöht* worden.)

Nachdem dann im Dezember 1936 im Kanton Schwyz erstmals durch ein neues Steuergesetz eine Erwerbssteuer eingeführt worden war, teilten die schwyzerischen Fiskalbehörden dem Kraftwerk mit, dass es dieser neuen Steuer unterstellt sei und für das Jahr 1937 als Erwerbssteuer Fr. 559 500 zu bezahlen habe. Gegen diese Besteuerung reichte die A.-G. Kraftwerk Wäggital beim Bundesgericht eine Klage ein, mit dem *Rechtsbegehren*: «Es sei festzustellen, dass der Kanton Schwyz, der Bezirk March und die beteiligten Gemeinden *nicht berechtigt* sind, von der Klägerin während der Dauer der Konzession *über den vereinbarten Betrag von Fr. 80 000 hinaus* Steuern zu erheben, und dass daher eine Besteuerung gemäss dem neuen Steuergesetz vom 27. Oktober 1936 unzulässig sei.»

Der Kanton Schwyz beantragte Abweisung der Klage, indem er geltend machte, dass 1. derartige Steuerverein-

barungen schon an und für sich *unzulässig* seien, wenn sie in der Steuergesetzgebung nicht ausdrücklich vorgesehen seien und 2. das hier getroffene Abkommen sich jedenfalls *nur auf die Vermögenssteuer* beziehen könne, nicht aber auf eine *Einkommenssteuer*, die im Jahre 1918 *noch gar nicht bestand*.

Das *Bundesgericht* hat die *Klage einstimmig gutgeheissen* und damit den Kanton Schwyz verhalten, das gewährte *Steuerprivileg* während der ganzen Konzessionsdauer zu respektieren.

Ob und inwieweit eine Steuerabmachung, wie sie hier vorliegt, rechtsgültig ist oder nicht, ist eine unstrittene Frage. In der *Rechtswissenschaft* herrscht die Meinung vor, dass Steuerabmachungen nur dann rechtsverbindlich erfolgen können, wenn sie durch ausdrückliche *Gesetzesbestimmung* vorgesehen oder zugelassen werden. Das ist indessen sehr selten der Fall. Es ist aber eine bekannte und feststehende Tatsache, dass in der *Praxis* solche Abkommen sehr viel abgeschlossen werden, denn die Neigung zu ihrer Vornahme ist «namentlich bei den verantwortlichen Finanzchefs unserer Kantone eine grosse» (Blumenstein, Steuerrecht I 59). Der Beweggrund hiezu liegt entweder in der Rücksichtnahme auf spezielle volkswirtschaftliche Verhältnisse, oder aber im Bestreben, gewisse Steuer-subjekte der Steuerhoheit eines Gemeinwesens zu erhalten oder sie heranzuziehen. Es sind also dabei nicht sowohl steuerrechtliche als vielmehr steuerpolitische und steuer-technische Erwägungen massgebend. Im Hinblick darauf, dass ein Bedürfnis, solche Abkommen treffen zu können, zweifellos vorhanden ist, hat man deren *Zulässigkeit als ungeschriebenen Rechtssatz* denn auch *allgemein anerkannt*, und dieser Auffassung kann jedenfalls für solche Fälle beige-pflichtet werden, in denen die gewährte Steuer-erleichterung *sachlich* gerechtfertigt ist. Für die vorliegende Entscheidung ist nun darauf hinzuweisen, dass der Kanton Schwyz selber solche Steuerabkommen schon früher getroffen und als rechtsgültig anerkannt und gehalten hat, so z. B. in der Konzession für die Gotthardbahn. Gerade der Umstand, dass das Steuerabkommen in eine *Konzession* aufgenommen wurde, verleiht ihm aber eine wesentlich stärkere Kraft, als wenn es sich nur um ein gewöhnliches Rechtsgeschäft handeln würde. Eine Konzession kann nämlich, wie das Bundesgericht schon wiederholt ausgeführt hat, nicht als privatrechtliches Rechtsgeschäft behandelt werden; sie ist ihrer Natur nach eine Verfügung der administrativen Behörde, ein Verwaltungsakt mit verbindlicher Kraft. Er bestimmt, ähnlich einem richterlichen Urteil, die Rechte und Pflichten des Einzelnen im besondern Falle. Der Erlass dieser Verfügung war nun die Voraussetzung für den Entschluss zum Bau des Werkes. Dem Kanton Schwyz nun aber zu gestatten, eine solche grundlegende Voraussetzung zu widerrufen, geht nicht an, und zwar im Interesse der Rechtssicherheit. Rechtfertigen liesse sich ein Widerruf nur, wenn damit auch der frühere Zustand wieder hergestellt werden könnte. Das ist aber unmöglich, denn das Werk steht nun da und muss betrieben werden. Zu all dem kommt aber noch hinzu, dass der Kanton Schwyz mit dem *bundesgerichtlichen Vergleich* vom Jahre 1926 die Pauschalklausel neuerdings anerkannt hat und diesem *Vergleich* kommt die *Rechtskraft eines Urteils* zu.

Ist somit die Steuerklausel an sich gültig, so fragt sich nur noch, ob sie sich nur bezieht auf den *Rechtszustand*, wie er bei ihrem *Abschluss* vorlag, und nur unter der Herr-

schaft der ausschliesslichen Vermögensbesteuerung anzuwenden ist, oder ob sie von der *kommenden Gesetzgebung als wohlerworbenes Recht unabhängig bleibt*. Auch diese Frage ist im *letztern* Sinne entschieden worden. Es ist vor allem daran zu erinnern, dass im Kanton Schwyz schon vor den Konzessionsverhandlungen und vor dem Vergleich von 1926 wiederholt gesetzgeberische Versuche gemacht wurden, eine Erwerbssteuer einzuführen. Man musste also damit rechnen, dass sie einmal kommen werde, und gerade vor dieser Unsicherheit kommender steuerlicher Belastung wollte sich die Konzessionärin schützen. Daher wurde ein Höchstbetrag ihrer Steuerleistung in der Konzession selbst festgelegt, und daran muss sich nun auch der Kanton halten. (Urteil der Verwaltungskammer des Bundesgerichtes vom 21. September 1939.) Dr. E. G. (Pully)

Motorschiffahrt und Schleppschiffahrt.

Eine der Hauptfragen, die nach Abschluss des Krieges am Rheine zu lösen sein wird, ist diejenige der Ausbaugrösse oberhalb Basel: Beschränkung auf Selbstfahrerbetrieb oder Mitberücksichtigung der Schleppschiffahrt. Zwei einschlägige Publikationen der letzten Monate haben neue Gesichtspunkte eröffnet: «Motorschiffahrt und Schleppschiffahrt im rheinischen Massengutverkehr» von Dr. R. Klepzig (Breidenstein-Verlagsgesell. Frankfurt a. M.), sowie eine Antwort und Ergänzung dazu, betitelt: «das Verhältnis von Schleppkahn und Selbstfahrer in der deutschen Binnenschiffahrt von Dr. F. J. Schroiff (Zeitschr. «Der Rhein», Duisburg, Hefte 8/9 1939). Die Arbeiten sind der Beachtung wert.

Die besonders methodisch interessanten Untersuchungen Dr. Klepzig's basieren auf exakten Betriebskostenrechnungen beider Fahrtypen für bestimmte Verkehrsbeziehungen auf dem Rhein und bestimmtes Transportgut. Beantwortet wird die Frage, ob und unter welchen Umständen im rheinischen Massengutverkehr Schleppschiffahrt oder Motorschiffahrt nach Aufwand und Leistung wirksamer ist. Die Berechnungen lassen die Motorschiffahrt ganz allgemein und besonders auf den oberen Rheinstrecken als wirksamer erscheinen. Für Reisen von Duisburg bis Mannheim soll die Verschiffung mit Motorschiffen um 17 %, bis Kehl um 20 %, bis Basel sogar 36 % billiger sein. Nach Klepzig ergibt sich der Gesamteindruck, dass das Motorschiff im Massengutverkehr ein Verkehrsmittel ist, das den Ansprüchen an Regelmässigkeit, Billigkeit und Schnelligkeit besser gerecht wird, als der Schleppbetrieb. Trotz zahlenmässig nachgewiesener Vorzüge der Selbstfahrer wagt der Verfasser aber doch nicht, die vollen Konsequenzen seiner Ableitung zu ziehen. Bei allen Vorzügen der Motorschiffe, sagt er, ist kaum anzunehmen, dass die Schleppschiffe vollkommen durch das Motorschiff abgelöst werden. Es werde zu einer Verteilung des Rheinverkehrs kommen, wobei die langen Fahrstrecken mehr Neigung zum Motorschiffe haben.

Den theoretischen Ermittlungen Klepzig's stellt Dr. Schroiff eine Reihe wertvoller Erfahrungstatsachen, Belege der Praxis und Statistik gegenüber, die in mancher Beziehung ein anderes Bild geben. Neben einer sachlich nicht unbedeutenden Beanstandung der Rechnungen Klepzig's erscheinen Schroiff die idealtypischen Voraussetzungen dieser Arbeit ungenügend. Einige weitere Punkte seien herausgegriffen. Wenn auf dem Rheine der Selbstfahrerausbau heute in auffallendem Wachstum begriffen

ist, so ist nicht zu übersehen, dass die Entwicklung hier auch am spätesten eingesetzt hat. Auf den grossen Wasserstrassen Mittel- und Osteuropas ist in dieser Beziehung bereits wieder eine gewisse Stagnation, z. T. sogar ein leichter Rückgang eingetreten. — Die Motorschiffahrt ist auf verschiedenen Wasserstrassen verschieden stark vertreten. Weser, Elbe, märkische Wasserstrassen liegen mit 26,3 %, 20,9 %, 14,4 % über dem Landesdurchschnitt. Unter dem Durchschnitt liegen Oder und Rhein, westdeutsche Kanäle. Der Rhein-Herne-Kanal hat mit 2,9 % den geringsten Selbstfahreranteil. Schroiff zeigt sodann, wie sehr die Wahl von Selbstfahrer oder Schleppschiff von der Art des vorhandenen Transportgutes abhängt. Jeder Hafenverkehr hat wieder anderen Charakter. Am Verkehr Duisburgs ist der Selbstfahrer nur mit 4,4 % beteiligt, an demjenigen Kölns und Düsseldorfs aber mit 25 %, demjenigen Basels mit 24 %. Es bestehen unverkennbare Zusammenhänge mit den zu befördernden Gütern, in dem Sinne, dass die schweren und in grossen Mengen anfallenden Transportlasten die Schleppschiffahrt bevorzugen. Der Verkehr mit den Seehäfen, die notwendige Anpassung an die unregelmässigen Ankunftszeiten der Seeschiffe und die damit verbundenen Wartefristen geben dem Schleppkahn grösseres Gewicht. Selbstfahrer vermögen in offenen Strömen mit unterschiedlicher Wassergeschwindigkeit die eingebaute Motorenkraft weniger günstig zu nützen. Bei anschliessenden langen Kanalfahrten kann die starke Motorenkraft unwirtschaftlich werden. Die Schleppschiffahrt ist anpassungsfähiger. Wenn in Krisenzeiten bei mangelnder Be-

schäftigung Schiffe mit eigener Triebkraft besser abschneiden, so ist das nur die Folge ihrer grösseren Kapitalintensität, die es nicht gestattet, dass diese teureren Boote still liegen gelassen werden. — Die Auslassungen Schroiffs vermitteln nicht den Eindruck, als ob die Zukunft einzig dem Selbstfahrer gehöre und der Schleppkahn eine überalterte Erscheinung sei, die beim Neubau von Wasserstrassen vernachlässigt werden könne. K.

Rheinschiffahrt und Kriegszustand.

Mit Ende August 1939 hat die Rheinschiffahrt bis Basel infolge des eingetretenen Kriegszustandes ihr vorläufiges Ende gefunden. Die Unterbrechung des Rheinverkehrs machte sich infolge der sich verschärfenden Kriegsdrohung gegen Ende August deutlich in den Zahlen des Basler Rheinhafenumschlages bemerkbar. Während im August des Vorjahres 303 647 Tonnen umgeschlagen wurden, sank er im August 1939 auf 270 461 Tonnen, davon bergwärts 255 995 Tonnen, talwärts 14 466 Tonnen. Ende August lag in Basel eine Rheinflotte von etwa 150 Schiffen fest, was für die Reedereien um so unangenehmer ist, als der Rheinverkehr zwischen Lauterburg und Rotterdam aufrecht erhalten wird. Basler Schiffahrtskreise haben daher Schritte unternommen, um den Verkehr zwischen Basel und den übrigen Rheinhäfen für Schiffe mit neutraler Flagge wieder in Fluss zu bringen. Diese Bemühungen scheinen aber ohne Erfolg geblieben zu sein, denn der Rheinverkehr bis Basel ist seither nicht wieder aufgenommen worden.

Elektrizitätswirtschaft, Wärmewirtschaft

Energiewirtschaft und Kriegswirtschaft.

Leider sollten Europa nur 20 Jahre Frieden vergönnt sein. Am 1. September 1939 ist wieder ein Krieg zwischen den europäischen Grossmächten ausgebrochen, dessen Ausmass und dessen Ende heute noch nicht abzusehen sind. Unsere Behörden sehen sich gezwungen, die Wirtschaft den bestehenden Verhältnissen anzupassen und zur Kriegswirtschaft überzugehen. Davon wird naturgemäss auch die Energiewirtschaft betroffen, und wir werden daher über die Ergebnisse auf diesem Gebiete in dieser Zeitschrift laufend kurz berichten. Wieder einmal wird uns die Bedeutung unserer auf den einheimischen Wasserkraften beruhenden Energiewirtschaft vor Augen geführt, und gewiss ist eine starke Steigerung des Elektrizitätsverbrauches zu erwarten. Auf der anderen Seite sind aber auch schwere Schädigungen und Erschwerungen voraussehen. Die allgemeine Preissteigerung, die Erhöhung des Zinsfusses, die Erschwerungen im Materialbezug und die allgemeine Verschlechterung der Wirtschaftslage wird auch unsere Elektrizitätswirtschaft zu spüren bekommen, wie die Erfahrungen des Weltkrieges gezeigt haben. Unsere Elektrizitätswirtschaftler würden eine stete gesunde Entwicklung unter normalen wirtschaftlichen Verhältnissen dem plötzlichen ungesunden Auftrieb der Kriegswirtschaft bei weitem vorziehen.

*

Kriegswirtschaftliche, mit der Energiewirtschaft in Beziehung stehende Organisationen des eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartementes.

Kriegsindustrie und Arbeitsamt:

Leitung: Bundesgasse 8, Bern. Tel. 61.

Chef: Fürsprech P. Renggli.

Stellvertreter: Dr. G. Willi.

Sektion für Eisen und Maschinen: Bundesg. 8, Bern. Tel. 61.

Sektionschef: Dr. H. Sulzer.

Stellvertreter: R. Matossi-Sulzer.

Sektion für Baustoffe: Bundesgasse 8, Bern. Tel. 61.

Sektionschef: Dr. J. L. Cagianut.

Stellvertreter: W. Ruttimann.

Sektion für Kraft und Wärme: Münsterplatz 3, Bern. Tel. 2 72 11.

Sektionschef: Nationalrat R. Grimm.

Stellvertreter: Nationalrat F. Schmidlin.

Gruppenchefs:

Elektrizität: Dir. Lusser.

Flüssige Brennstoffe: Oberst Schlaepfer.

Kohle: Dr. Hotz.

Gas: Dir. Thoma.

Zentralstelle für Kriegswirtschaft: Zeughausgasse 26, Bern. Tel. 61.

Chef: W. Hauser, Fürsprech.

Stellvertreter: Dr. R. Ulrich, H. Schaffner, Fürsprech.

Kriegswirtschaftliche Massnahmen.

Verfügung des eidg. Volkswirtschaftsdepartementes über die vorläufige Rationierung von flüssigen Kraft- und Brennstoffen, vom 28. August 1939.

Nach dieser Verordnung wird die gewerbsmässige Abgabe von flüssigen Kraft- und Brennstoffen (Benzin, Benzol, Petrol, Alkohole etc. sowie Dieselöle aller Art) für Motorfahrzeuge vom 28. August 1939 an nur noch gegen Aushändigung von provisorischen Rationierungsscheinen gestattet. Der Verkauf von flüssigen Kraft- und Brennstoffen für Heizzwecke, für gewerbliche und industrielle Zwecke ist während der Dauer der provisorischen Rationierung untersagt.

Die provisorischen Rationierungsscheine sind gültig bis 11. September 1939. Für die Dauer der provisorischen Rationierung wird eine Rationierungskarte verabfolgt:

Motorräder	20 Liter Vergasertreibstoff
Personenautomobile	60 Liter Vergasertreibstoff
Lastwagen unter 3 t Nutzlast	200 Liter Vergasertreibstoff
Lastwagen über 3 t Nutzlast	300 Liter Vergasertreibstoff
Diesellastwagen unter 3 t Nutzl.	200 Liter Dieseltreiböl
Diesellastwagen über 3 t Nutzl.	250 Liter Dieseltreiböl
Traktoren	100 Liter Traktorentreibstoff

Bundesratsbeschluss über die Beschlagnahme von Lager- und Tankräumen vom 29. August 1939.

Das eidg. Volkswirtschaftsdepartement oder die von diesem bezeichneten Amtsstellen sind ermächtigt, die Beschlagnahme von Lagerräumen aller Art, insbesondere von Tankräumen und Behältnissen für flüssige Brenn-, Kraft- und Treibstoffe anzuordnen.

Verfügung des eidg. Volkswirtschaftsdepartementes über die Abgabebeschränkung von Kohlen vom 30. August 1939.

Die Firmen des schweizerischen Kohlenhandels (Importeure, Genossenschaften, Gaswerke und Detaillisten) haben ihre am 31. August 1939 auf ihre Rechnung in der Schweiz lagernden und für den Wiederverkauf bestimmten Vorräte an Steinkohlen, Steinkohlenbriketts, Koks und Braunkohlenbriketts der Sektion für Kraft und Wärme des Kriegsindustrie- und Arbeitsamtes Bern anzumelden.

Die Firmen des schweizerischen Kohlenhandels dürfen vom 31. August bis 31. Oktober 1939 im Maximum den vierten Teil ihrer gegenwärtigen Vorräte, Pflichtlager ausgenommen, verkaufen. Die zurzeit gültigen Verkaufspreise dürfen nicht erhöht werden. Die Importeure dürfen von den nach dem 1. September 1939 eingeführten Kohlen, Koks und Briketts noch abgeben: diejenigen Mengen, über die die Importeure am 1. September 1939 bereits zu Gunsten eines bestimmten Kunden verfügt haben, vom Rest die Hälfte, die übrige Hälfte ist im Innern des Landes zu lagern. Die Gaswerke dürfen von ihren ab 31. August 1939 produzierten Koksmengen, die zum Verkauf bestimmt sind, bis auf weiteres nur die Hälfte in den Handel bringen. Der Verkauf erfolgt zu bisherigen Preisen. Die verbleibenden Koksmengen sind zusätzlich auf Lager zu legen.

Bundesratsbeschluss betr. die Kosten der Lebenshaltung und zum Schutz der regulären Marktverordnung vom 1. September 1939.

Das Volkswirtschaftsdepartement wird ermächtigt, Vorschriften zu erlassen über Warenpreise, Miet- und Pachtzinsen sowie über Tarife jeder Art; ausgenommen solche für konzessionierte Transportunternehmungen.

Verfügung des eidg. Volkswirtschaftsdepartementes betr. die Kosten der Lebenshaltung und den Schutz der regulären Marktversorgung vom 2. September 1939.

Vom 4. September 1939 an ist es untersagt, die Gross- und Detailverkaufspreise jeder Art von Waren, die Miet- und Pachtzinsen, die Tarife der Hotels, Pensionen, Lehr-, Heil- und Kuranstalten, die Tarife für Gas und Elektrizität, die Tarife für Honorare und Werkleistungen sowie andere Tarife jeder Art (ausgenommen solche für konzessionierte Transportunternehmungen) über den effektiven Stand vom 31. August 1939 ohne eine Genehmigung zu erhöhen. Die Genehmigung von Preis- und Tarifierhöhungen ist bei der eidg. Preiskontrollstelle schriftlich nachzuzusuchen, jene von Mietzinserhöhungen bei der zuständigen kantonalen Amtsstelle.

Bundesratsbeschluss über die Sicherstellung der Landesversorgung mit festen Brennstoffen vom 18. Oktober 1939.

Das eidg. Volkswirtschaftsdepartement wird ermächtigt, über Import, Produktion, Lagerung, Handel, Verbrauch etc. von Kohlen aller Art Vorschriften aufzustellen. Zur Erzielung eines möglichst sparsamen Verbrauches ist das Departement insbesondere befugt:

- die Abgabe von festen Brennstoffen zu rationieren,
- technische Vorschriften zu erlassen, die eine Einsparung gewährleisten.
- die Beschaffung und Anwendung von Ersatzbrennstoffen zu regeln.

Die Zuteilung von Kohlen wird rationiert. Das Kriegsindustrie- und Arbeitsamt ernannt eine aus Vertretern der Importeure, der Produzenten, der Händler und der Verbraucher von festen Brennstoffen bestehende Kommission und bezeichnet den Vorsitzenden.

Brennstoffeinfuhr, Elektrizitätserzeugung und Heizwärmebedarf der Schweiz.

Diesen interessanten und aktuellen Fragenkomplex behandelt Ing. Max Hottinger in einem Aufsatz der Schweiz. Bauzeitung, Nr. 16 vom 22. April 1939. Der Verfasser kommt zum Schluss, dass die z. Z. für Raumheizung eingeführten festen und flüssigen Brennstoffe 2,21 Mio t Kohle betragen und damit einem Wärmewert von 16 600 Mia cal oder einer Energiemenge von 15 Mia kWh an den Verwendungsorten bzw. 17 Mia kWh ab Werk entsprechen. Zur Deckung des auftretenden Höchstwärmebedarfes wäre eine Spitzenleistung von ca. 13 Mio kW erforderlich, wenn von Wärmespeicherung abgesehen wird. Dabei ist die z. Z. schon für Raumheizzwecke verwendete Energiemenge nicht berücksichtigt, ebensowenig die aus inländischem Brennholz für Raumheizzwecke gewonnene Wärme.

Ein weiterer Artikel des gleichen Verfassers in der NZZ vom 20. Sept. 1939 M. A. befasst sich mit der Frage der Nutzbarmachung inländischer Wärmequellen und des sparsamen Heizens, wobei er die seither eingetretenen Verhältnisse und die drohende Brennstoffknappheit und Preissteigerung berücksichtigt. «Wer so viel wie möglich Elektrizität und Holz für Raumheizung, Warmwasserbereitung, Kochzwecke etc. verwendet, erweist in der nächsten Zeit der Allgemeinheit zweifellos einen nicht zu unterschätzenden Dienst.»

Die Propagandatätigkeit der Gas- und Elektrizitätswerke.

In einer kleinen Anfrage hat am 27. Oktober 1938 Dr. Dannenberger den Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt um Auskunft ersucht, welche Summen vom Gas- und Elektrizitätswerk jährlich zu Propagandazwecken verwendet würden und ob es nicht vernünftiger wäre, die beiden Propagandaabteilungen, die sich nur konkurrenzieren, zusammenzulegen.

Der Regierungsrat stellt in seiner Antwort fest, dass sich die jährlichen Propagandakosten des Gaswerks auf 22 000 Fr. oder auf einen prozentualen Aufwand von 0,35 Prozent, diejenigen des Elektrizitätswerks auf 34 370 Fr. oder 0,29 Prozent belaufen, diese Ausgaben demnach als sehr bescheiden zu bezeichnen sind und sich zweifellos gelohnt hätten, weil dadurch Absatz und Einnahmen

wesentlich und dauernd vermehrt worden seien. — Eine Zusammenlegung beider Propaganda-Abteilungen wäre unzweckmässig und würde sich kaum zum Vorteil des Staatsganzen auswirken. Eine gesunde Konkurrenz wirkt im Gegenteil anspornend, an der Vervollkommnung der Apparate initiativ weiter zu arbeiten, die Tarife zu modernisieren und sich der Sorgen der Abonnenten anzunehmen. Nennenswerte Einsparungen, welche die Nachteile wettmachen würden, sind durch ein Zusammenlegen der Abteilungen nicht zu erzielen, namentlich auch deshalb nicht, da infolge der Verschiedenartigkeit von Gas und Elektrizität und mit Rücksicht auf die in beiden Fällen erforderlichen Spezialkenntnisse nicht das gleiche Personal beide Energieformen und Absatzgebiete einwandfrei bearbeiten könnte.

Geschäftliche Mitteilungen, Literatur, Verschiedenes**Lonza Elektrizitätswerke und Chemische Fabriken A.G., Basel.**

Das Geschäftsjahr 1938/39 war befriedigend. Das Aktienkapital konnte mit 4 % verzinst werden, zuzüglich einer Superdividende von 1 %.

Bernische Kraftwerke A.-G., Bern.

Im Geschäftsjahre 1938 hat der Energieumsatz eine kleine Reduktion von 643,3 auf 633,0 Mio kWh erfahren, was auf den verminderten Absatz an die elektrothermische Industrie (Abfallenergie) zurückzuführen ist. Die Einnahmen aus dem Energielieferungsgeschäft sind trotzdem leicht gestiegen. Der ausführlichen Statistik des Berichtes ist zu entnehmen, dass die Anschlüsse von Bügeleisen, Heiz- und Kochapparaten und von diversen Apparaten wiederum eine leichte Zunahme erfahren haben. Die Dividende betrug wieder 5½ %.

Rhätische Werke für Elektrizität A.G., Thusis.

Die Energieerzeugung ist im Berichtsjahr 1938 erheblich gesteigert worden und betrug 29,4 Mio kWh. Trotz des erhöhten Reingewinnes wurde auf die Ausrichtung einer Dividende verzichtet, dafür aber erhebliche Rückstellungen gemacht.

A. G. Bündner Kraftwerke, Klosters.

Die Energieerzeugung ist im Berichtsjahre 1938 von 117 Mio kWh auf rd. 123 Mio gestiegen. Nach wie vor stehen grosse Sommerenergiemengen zur Verfügung, deren Nutzbarmachung leider noch nicht möglich ist. Die Dividende auf das Aktienkapital betrug wiederum 3 %.

Aare-Tessin A.G. für Elektrizität, Olten.

Im Berichtsjahr 1938/39 ist der Energieumsatz etwas zurückgegangen, nämlich auf 866 Mio kWh. Die Exportschwierigkeiten haben wesentlich hiezu beigetragen. Um die unregelmässigen Wasserzuflüsse aus dem Ritomwerk der Bundesbahnen auszugleichen, hat sich die Gesellschaft entschlossen, oberhalb der Wasserfassung des Piottinowerkes einen Ausgleichweiher von 125 000 m³ Fassungsvermögen zu erstellen. Die Bauarbeiten wurden in diesem Frühjahr begonnen.

Elektrizitätswerk des Kantons Schaffhausen, Schaffhausen.

Die Vermehrung des Energieabsatzes hat auch im Berichtsjahr 1938 angehalten (von 52,5 auf 54,1 Mio kWh). Dabei ist bemerkenswert, dass prozentual die stärkste Zunahme auf den Wärmeenergieumsatz entfällt (elektrische

Küche und Warmwasserbereitung). Auch das finanzielle Ergebnis ist erfreulich. Das Werk konnte 300 000 Fr. an die Staatskasse abliefern.

Elektra Baselland, Liestal.

Das Unternehmen konnte im Geschäftsjahr 1938 sein 40jähriges Bestehen feiern. Ein interessanter, historischer Rückblick orientiert über die Entwicklung des Unternehmens aus bescheidenen Anfängen.

Den detaillierten statistischen Angaben über die Entwicklung der Stromabgabe ist zu entnehmen, dass das Unternehmen einen ständigen Fortschritt in der Vermehrung der Stromverbraucher aufweist, insbesondere der Koch- und Heizapparate (1938: 5560 Stück) und der Boiler und Speicheröfen (1938: 2035 Stück).

Mit dem 1. Juli 1938 ist eine neue Strompreisreduktion in Kraft getreten, wonach den direkten Abonnenten der Kochstrom zu 6 Rp. im Winter und zu 5 Rp. im Sommer, der Nachtstrom für Boiler zu 2,5 resp. 3 Rp. abgegeben wird. Das Unternehmen ist darauf bedacht, den Stromabsatz in Küche und Haushalt mit allen Mitteln zu fördern. Diesen Bestrebungen stehen die Dorfgemeinschaften leider oft hindernd im Wege, da ihre Anlagen den erhöhten Anforderungen nicht gewachsen sind.

Elektrizitäts- und Gaswerke Davos A.-G., Davos-Platz.

Wenn trotz der Ungunst der Verhältnisse das Unternehmen im Berichtsjahr 1938/39 noch einen befriedigenden Abschluss aufweisen kann, verdankt es dies der Abteilung «Elektrizität», bei der die Einnahmenvermehrung erfreulich ist. Die Energieproduktion inkl. Fremdenergiebezug stieg von 12 723 750 kWh auf 13 091 330 kWh. Die Vermehrung erstreckt sich auf alle Verwendungsgebiete, doch nahm die Abgabe zur Wärmeerzeugung und namentlich für die elektrische Küche am stärksten zu. Die elektrische Grossküche in der Deutschen Heilstätte wurde ergänzt, und es sind zwei weitere Grossküchen für die Sanatorien «Sanitas» und «Du Midi» bestellt. Mit der elektrischen Grossküche im Palace Hotel Davos hat man die besten Erfahrungen gemacht. Das Ergebnis der Abteilung Elektrizität ermöglicht eine Dividende von 6 % auf das gesamte Aktienkapital. Dem Verkehrsverein Davos wurde eine Subvention von Fr. 30 000 ausgerichtet. Die Abteilung «Gas» schloss mit einem Verlust von Fr. 20 245,10, der von der Abteilung «Elektrizität» gedeckt wurde. Dabei war es nicht möglich, Abschreibungen vorzunehmen.

Unverbindliche Kohlenpreise für Industrie per 10. Okt. 1939

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

	Kalorien	Aschen- gehalt	10. Juni 1939 Fr.	10. Juli 1939 Fr.	10. Aug. 1939 Fr.	10. Sept. 1939 Fr.	10. Okt. 1939 Fr.
per 10 t franko Basel verzollt							
Saarkohlen (deutscher Herkunft)							
Stückkohlen				382.—	382.—		
Nuss I 50/80 mm	ca. 7000	ca. 6-7%	372.—	392.—	392.—		
Nuss II 35/50 mm			372.—	392.—	392.—		
Nuss III 20/35 mm			357.—	367.—	367.—		
Nuss IV 10/20 mm			347.—	357.—	357.—		
Lothring. Kohlen (franz. Herkunft)							
Stückkohlen				382.—	382.—		
Würfel 50/80 mm	ca. 7000	ca. 6-7%	372.—	392.—	392.—		
Nuss I 35/50 mm			372.—	392.—	392.—		
Nuss II 15/35 mm			357.—	367.—	367.—		
Nuss III 7/15 mm			347.—	357.—	357.—		
Ruhr-Koks und -Kohlen							
Grosskoks (Giesskoks)	ca. 7200	8-9%	—	—	—		
Brechkoks I 60/90, 50/80 mm			542.50	542.50	542.50		
Brechkoks II 40/60, 30/50 mm			560.—	560.—	560.—		
Brechkoks III 20/40 mm			542.50	542.50	542.50		
Fett-Stücke vom Syndikat			470.—	490.—	490.—		
Fett-Nüsse I und II	ca. 7600	7-8%	470.—	490.—	490.—		
Fett-Nüsse III			465.—	485.—	485.—		
Fett-Nüsse IV			455.—	475.—	475.—		
Vollbriketts			470.—	480.—	480.—		
Eiform-Briketts			470.—	480.—	480.—		
Schmiedenüsse III			515.—	515.—	515.—		
Schmiedenüsse IV			505.—	505.—	505.—		
Belg. Kohlen							
Braissettes 10/20 mm	7300-7500	7-10%	—	—	—		
Braissettes 20/30 mm			590.—	—	—		
Steinkohlenbriketts 1. cl. Marke	7200-7500	8-9%	470.—	470.—	470.—		

Vorläufig keine Notierungen.
Konkrete Anfragen aus dem Leserkreis über bestimmte Kohlenarten sind an das Sekretariat des Schweiz. Wasserwirtschaftsverbandes zu richten.

* { Gültig für Schiffskoks, Grössere Mengen entsprechende Ermässigungen
abzgl. Fr. 10.- Sommerprämie

Ölpreisnotierungen per 10. Okt. 1939

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

	per 100 kg Fr.		per 100 kg Fr.
Heizöl I (1a Gasöl) 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	12.25	1a. Petrol für Industrie, Gewerbe, Garagen und Traktoren:	
Heizöl II zirka 10,000 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg netto in Zisternen, unverzollt obgenannte Grenzstationen	11.25	Einzelfass bis 500 kg	24.60
Heizöl IIa zirka 10,000 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg netto in Zisternen, unverzollt obgenannte Grenzstationen	10.35	501—999 kg oder Abschluss über 1000 kg	23.60
Heizöl III zirka 9850 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg netto in Zisternen, unverzollt obgenannte Grenzstationen	9.40	1001—1999 kg	22.60
Detailpreise: Heizöl I Einzelfass bis 1000 kg	17.20	2000 kg und mehr aufs Mal	22.10
1001 kg bis 3000 kg	16.20	Per 100 kg netto franko Domizil geliefert.	
3001 kg bis 8000 kg	15.45	Bei Verwendung für Fahrzeugmotoren Zuschlag von Fr. 15.75 per 100 kg netto laut neuen Zollvorschriften.	
8001 kg bis 12,000 kg	15.20	Mittelschwerbenzin	
12,001 kg und mehr	14.55	Kisten, Kannen und Einzelfass	68.50
Heizöl II Einzelfass bis 1000 kg	16.20	2 Fass bis 350 kg	65.75
1001 kg bis 3000 kg	15.20	351—500 kg	63.90
3001 kg bis 8000 kg	14.45	501—1500 kg	62.85
8001 kg bis 12,000 kg	14.20	1501 kg oder 2000 Liter und mehr	62.—
12,001 kg und mehr	13.55	oder 50 Cts. p.l	
Heizöl IIa Einzelfass bis 1000 kg	15.20	Für 1a. rumänisches Mittelschwerbenzin erfolgt ein Zuschlag von Fr. 1.— per 100 kg netto auf obigen Preisen.	
1001 kg bis 3000 kg	14.30	Superbrennstoff «Super Esso»	
3001 kg bis 8000 kg	13.55	Einzelfass	71.—
8001 kg bis 12,000 kg	13.30	2 Fass bis 350 kg	68.40
12,001 kg und mehr	12.65	351—500 kg	66.65
Heizöl III Einzelfass bis 1000 kg	14.65	501—1500 kg	65.70
1001 kg bis 3000 kg	13.65	1501 kg oder 2000 Liter und mehr	64.85
3001 kg bis 8000 kg	12.90	oder 55 Cts. p.l	
8001 kg bis 12,000 kg	12.65	Leichtbenzin (je nach Menge)	Preis- festsetzung im Gange
12,001 kg und mehr	12.—	Gasolin (je nach Menge)	
Bei Verwendung für Fahrzeugmotoren Zuschlag von Fr. 19.— per 100 kg netto laut neuen Zollvorschriften.		Benzol f. mot. Zwecke (je nach Menge)	
		Sämtliche Preise verstehen sich per 100 kg netto franko Domizil. Spezialpreise bei grösseren Bezügen in ganzen Bahnkesselwagen.	