

Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 32 (1940)
Heft: 2-3

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: 18.04.2026

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

intérieure en Italie, en se basant sur les centres collecteurs du trafic, tels que Milan, Crémone, Mantoue, Rovigo, Ferrare, Venise et Monfalcone. Il y aurait donc des voies latérales reliant les zones des lacs avec les centres ci-dessus et une voie transversale constituée essentiellement par le Pô, recueillant le trafic des voies latérales. D'après les indications du Ministre des Travaux Publics, il existe dans la plaine du Pô et en Vénétie 2000 km de voies navigables, dont 700 km sont constitués par le Pô avec ses 560 km de longueur et ses affluents. 700 km de ce réseau de 2000 km sont accessibles aux chalands de 300 tonnes, tandis que les autres ne le sont qu'aux chalands de 100 tonnes et parfois moins. Un progrès considérable a été déjà réalisé dans le domaine de la navigation fluviale — déclare S. E. le Ministre Cobolli Gigli — en décrétant les travaux pour la régularisation des fleuves et des canaux non seulement en vue de satisfaire aux exigences de la navigation, mais en tenant également compte des besoins de l'irrigation et de l'aménagement des forces hydroélectriques, afin que les charges des capitaux engagés dans ces travaux ne grèvent pas uniquement les transports, mais soient réparties également sur les autres exploitations. Ainsi, la régularisation des eaux du Lac Majeur ne vise pas seulement à relier ce lac à l'Adriatique, mais aussi à irriguer 45 000 ha de terrain et à aménager les forces hydrauliques par la construction de deux usines hydroélectriques, l'une à Vizola d'une puissance de 60 000 ch, et l'autre à Porto Torre d'une même puissance. De même, la régularisation du Lac de Garde, de l'Adige, etc. en vue du développement de la navigation intérieure permettra d'améliorer l'irrigation de 240 000 ha de terrain et de produire environ 220 000 000 kWh d'énergie hydroélectrique. L'ensemble de ces travaux destinés à aménager un nouveau réseau de voies navigables permettra donc en outre d'irriguer 300 000 ha de terrains agricoles et de produire annuellement 400 000 000 kWh d'énergie hydroélectrique.

D'autre part, S. E. Cobolli Gigli a annoncé que le gouvernement italien a décidé d'entreprendre la construction de canaux reliant Ferrare à l'Adriatique, afin de rendre ce port fluvial accessible aux navires de 600 tonnes, et de procéder à la régularisation du Pô entre l'embouchure du

Mincio et celle de l'Adda, en vue d'établir une liaison directe entre le Pô et le port fluvial de Milan.

A propos de la liaison entre Milan et l'Adriatique, M. le Conseiller National Franco Marinotti, administrateur-délégué de la Snia Viscosa et chef de l'administration de la province de Milan, a présenté à la réunion de Ferrare un rapport illustrant cette question. La voie navigable entre Milan et l'Adriatique comprend un trajet de 380 km entre Milan et Venise, auquel vient s'ajouter d'une part un canal de 130 km entre Venise et Monfalcone avec embranchement sur Torre di Zuino, où la Snia Viscosa possède sa grande fabrique de cellulose produite avec la canne commune, et d'autre part une liaison fluviale de 130 km entre Milan et Locarno (Suisse). Pour rendre possible la navigation directe entre la Suisse et l'Adriatique — poursuit le directeur de la Snia Viscosa — avec des navires de 600 tonnes, il faut compléter la voie Venise-embouchure du Mincio, déjà accessible à des navires de 600 tonnes, par la régularisation du trajet entre l'embouchure du Mincio et celle de l'Adda (110 km) et par la construction du canal entre l'embouchure de l'Adda et Milan (60 km), dont les travaux ont déjà commencé. D'après M. Marinotti, l'exploitation du réseau de navigation intérieure dans la plaine du Pô aura une très grande importance pour la mise en valeur des centres industriels qui se sont développés autour de Milan. Si l'on considère en outre la voie fluviale Milan-Pô-Adriatique en fonction de la communication entre la Suisse et l'Adriatique, son importance au point de vue international est évidente, car cette voie constituerait le prolongement naturel et sûr de l'acheminement des marchandises en provenance de l'Orient vers le Nord et l'Ouest de l'Europe, permettant ainsi de lutter contre la concurrence qui va se développer par le réseau de navigation fluviale en voie d'aménagement entre la Mer Noire et la Mer du Nord.

A l'issue de la réunion de Ferrare, des ordres du jour ont été approuvés, invitant les intéressés à la navigation intérieure italienne à examiner la possibilité de réunir tous les efforts en une organisation commune, qui pourrait au besoin financer également les entreprises de navigation intérieure.

A. G.

Wasser- und Elektrizitätsrecht, Wasserkraftnutzung, Binnenschifffahrt

Einnahmen der Kantone aus Wasserrechtskonzessionen.

Die Einnahmen der Kantone aus Wasserrechtskonzessionen haben sich wie folgt entwickelt:

1900	273 000 Fr.
1910	1 290 000 Fr.
1920	2 922 000 Fr.
1930	4 656 000 Fr.
1937	4 831 000 Fr.

Verzicht des Konzessionärs auf die Wasserrechtskonzession.

In No. 1, Jahrg. 1940 dieser Zeitschrift ist auf Seite 2, zweite Spalte, 7. Zeile von unten, folgende Richtigstellung anzubringen:

Der Satz: «Daran bezahlten die Rhätischen Werke bis 1935 schon etwa 85 000 Fr.» ist zu streichen und wie folgt zu ersetzen:

«Demzufolge bezahlten die Rhätischen Werke allein bis 1935 schon 525 000 Fr., was den Gemeinden inklusive

Zins und Zinseszins zu 4 % insgesamt rd. 728 857 Fr. eingebracht hat.»

Ausbau des Kraftwerkes Oberhasli.

Die Baudirektion des Kantons Bern richtet an den Regierungsrat zu Handen des Grossen Rates eine Vorlage über den Bau der zweiten Stufe der Kraftwerke Oberhasli AG. Wir entnehmen diesem Schriftstücke folgendes:

Seit Jahren haben sich die Kraftwerke Oberhasli mit der Frage des weiteren Ausbaues beschäftigt und sich schliesslich für den Ausbau in einer Stufe Handeck-Innertkirchen entschlossen. Die Konzession datiert vom 4. November 1938. Die Länge der ausgenützten Wasserstrecke beträgt 13,330 km, das Gefälle brutto 675,72 m. In der Zentrale Innertkirchen, die, wie der Zuleitungsstollen, das Wasserschloss, der Druckschacht, die Zentrale und der Unterwasserstollen, vollständig in Fels angelegt wird, kommen vorerst zwei bis drei Maschinengruppen zu 55 000 PS, total also 110 000 bis 165 000 PS, zur Aufstellung. Die

Jahresproduktion beträgt zirka 300 bis 360 Mio kWh. Der Ausbau des Kraftwerkes Innertkirchen muss im Zusammenhang mit der gesamten Anlage betrachtet werden. Folgende Zahlen erläutern die Situation:

	Anlagekosten Fr.	Jahresproduktion Mio kWh
Stauweiher Grimsel und Gelmer	53 061 000	
Kraftwerk Handeck inkl. Uebertrag und Transf.-Anlagen usw.	23 977 400	200—400
Bestehende Anlage	77 038 400	200—240
Kraftwerk Innertkirchen	38 500 000	300—360
Total	115 538 400	500—600

Beim Kraftwerk Innertkirchen sind die Anlagekosten nach einem reduzierten Projekt, Kriegspreis Dezember 1939/Januar 1940, eingesetzt.

Die Bernischen Kraftwerke haben auf den Zeitpunkt der Inbetriebsetzung des Kraftwerkes Innertkirchen an neuer Produktion 100 bis 150 Mio kWh/Jahr zu übernehmen. Im Jahre 1939 haben die BKW bereits 92 Mio kWh an Fremdenergie (ohne Oberhasli) bezogen. Für die Verwertung der neu anfallenden Energie besteht ein Programm über die voraussichtliche Entwicklung des Energieabsatzes. Es zeigt die Möglichkeit einer nutzbringenden Verwertung des den BKW zufallenden Produktionsanteils. Auf den Zeitpunkt der Inbetriebsetzung des Kraftwerkes Innertkirchen haben die BKW rund Fr. 1 175 000 an neuen Jahreslasten zu übernehmen, dagegen erhalten sie 100 bis 150 Mio kWh vollwertige akkumulierbare Jahresenergie. Für Energie dieser Qualität sind die Selbstkosten aussergewöhnlich vorteilhaft. Unter den heutigen Verhältnissen muss allerdings mit etwas höheren Selbstkosten der Energie gerechnet werden. Es darf aber erwartet werden, dass auch unter den veränderten Verhältnissen — Krieg in der Schweiz und vorübergehende Absatzstockungen vorbehalten — die neue Energie ohne Verluste abgesetzt werden kann.

Die Verwaltungsbehörden der Kraftwerke Oberhasli AG. haben in den Jahren 1938/39 die Vorarbeiten für den Bau des Kraftwerkes Innertkirchen energisch gefördert und sie auch nach Kriegsausbruch fortgeführt. Bis Ende 1939 wurden Fr. 3 960 821 ausgegeben. Nach dem auf der Preisgrundlage August 1939 aufgestellten Voranschlag hätte der Bau des Kraftwerkes Innertkirchen 41,3 Mio Fr. erfordert (ohne Bauzinse). Auf der Grundlage der Dezemberpreise 1939 würde sich der Betrag auf rund 44 Mio Franken erhöhen. Es ergab sich die Notwendigkeit, den im Herbst 1939 gefassten Baubeschluss nochmals zu überprüfen. Es wurde ein reduziertes Projekt aufgestellt mit einem Ausbau auf nur zwei Maschinengruppen statt fünf,

und es betragen dann die Kosten, Basis Dezember 1939, noch Fr. 38,5 Mio. Die neu zu finanzierenden Ausgaben betragen rund 34,5 Mio Fr. Wenn die Turbinen, Generatoren und Transformatoren rechtzeitig zu den offerierten Preisen bestellt werden, kommen weitere 9 Mio Fr. in Wegfall. Es bleiben noch 25,5 Mio Fr. für die eigentlichen Bauarbeiten, auf denen noch ein Risiko lastet. Dieser Betrag geht weiter zurück auf rund 21 Mio Fr. durch die Berücksichtigung von nicht abgerechneten Krediten für Vorbereitungsarbeiten usw. Der Betrag ist immerhin noch so hoch und die in der Kriegszeit zu erwartenden Schwierigkeiten so erheblich, dass man auch jetzt die Risikofrage nicht leicht nehmen darf. Die Verwaltungsorgane der Kraftwerke Oberhasli AG. haben diese Probleme wiederholt und eingehend geprüft. Sofern die Personal-, Material- und Kapitalbeschaffungsschwierigkeiten in annehmbarer Weise reduziert und das Risiko der Ueberschreitung des Kostenanschlages unter anderem auch durch eine möglichst rasche Submission der wichtigsten Bauteile begrenzt werden kann, darf die Inangriffnahme der Bauarbeiten im Frühjahr 1940 verantwortet werden. Die Verwaltungsorgane der BKW haben sich diesen Ueberlegungen einstimmig angeschlossen, immerhin in der Meinung, dass der Baubeschluss nur gefasst werden soll, wenn auch die anderen drei Aktionäre diesem Vorgehen zustimmen.

Der Antrag an den Grossen Rat lautet wie folgt:

Der Grosse Rat erklärt sich mit der Durchführung des Baues des Kraftwerkes Innertkirchen in den Jahren 1940/42 einverstanden,

- sofern die infolge des Krieges entstandenen Personal-, Material- und Kapitalbeschaffungsschwierigkeiten in annehmbarer Weise reduziert und das Risiko der Ueberschreitung des Kostenanschlages begrenzt werden kann, und
- sofern alle anderen Aktionäre der Durchführung des Baues des Kraftwerkes Innertkirchen unter den gleichen Bedingungen ebenfalls zustimmen.

Der Grosse Rat erteilt den Vertretern des Staates die Weisung, in der demnächst einzuberufenden Generalversammlung der BKW den Antrag anzunehmen, es sei den Vertretern der BKW die Vollmacht zu erteilen, in der Generalversammlung der Kraftwerke Oberhasli AG. dem Bau des Kraftwerkes Innertkirchen unter den obenerwähnten Voraussetzungen zuzustimmen.

Falls der Beschluss über den Bau des Kraftwerkes Innertkirchen gefasst wird, werden wir in dieser Zeitschrift eine Beschreibung des Ausführungsprojektes bringen.

Elektrizitätswirtschaft, Wärmewirtschaft

Neue Trolleybus-Linien in der Schweiz.

Im Jahre 1939 sind folgende neuen Trolleybus-Linien beschlossen worden:

	km
Rheintalische Strassenbahnen AG.: Altstätten-Berneck	10,0
Trambahn der Stadt Biel: Bahnhof-Bözingen	3,0
Städt. Strassenbahnen, Bern: Bahnhof-Schlosshalde	2,5
Tramways Neuchâtel: Place Purry-Serrières	2,2
Städt. Strassenbahnen Winterthur: Bahnhof-Seen	3,7
Total	21,4

Die Liste zeigt, dass der Trolleybus in der Schweiz sich in erfreulicher Entwicklung befindet.

Keine Verkehrsgebühren für Trolleybusse im Kanton Zürich.

Nach Antrag des Regierungsrates sollte im Gesetz über den Verkehr mit Motorfahrzeugen eine Bestimmung aufgenommen werden, wonach für Holzgasfahrzeuge und Trolleybusse der Regierungsrat besondere ermässigte Gebühren festsetzt. «Für Trolleybusse kann er die Verkehrsgebühr unter Umständen auch erlassen.» In seiner Sitzung vom 12. Februar 1940 hat aber der Kantonsrat dem Antrage der Minderheit der Staatsrechnungskommission mit 87 gegen 49 Stimmen zugestimmt, wonach Trolleybusse von der Entrichtung von Verkehrsgebühren vollständig

befreit sind. Wir werden auf diesen wichtigen Beschluss in einer nächsten Nummer unserer Zeitschrift ausführlich zurückkommen.

Elektrifizierung der Bahnstrecke Vevey-Chevbres.

Nach dem Bulletin des SEV, wurde Anfang 1940 mit der Elektrifizierung der Bahnstrecke Vevey-Chevbres mit einer Betriebslänge von 7,825 km begonnen.

Der norwegische Elektrohochofen

(Nach I. Hole, Tekn. T. 69 (1939) Bergsvetenskap S. 9; 2½ S., 5 Abb.)

Zur Roheisengewinnung mit Koks als Reduktionsstoff ist der sogenannte Spigerverks-Ofen in den letzten zehn Jahren entwickelt worden. Kennzeichnend für ihn ist der niedrige Druck der ziemlich entfernt von den Elektroden zugeführten Füllung auf diese. Die drei Elektroden können in einer Reihe wie bei den in Italien laufenden sechs Oefen von je 7800 kVA oder im Dreieck angeordnet werden. Die Oefen sind wassergekühlt. Zum Betrieb können billige Koksarten verwendet werden, andererseits ist der Elektroofen selbst nur wirtschaftlich, wenn 1 kWh etwa ein Viertel des Preises von 1 kg Koks kostet. Das gewonnene Roheisen hat sehr niedrigen Schwefelgehalt, weil die Schlacke sehr heiss und stark basisch gehalten werden kann. Sehr wertvoll ist das mit 650 m³ je t Roheisen freiwerdende Abgas, das etwa 2500 kcal/m³, also etwa 1900 kWh je t Roheisen, enthält. Verbraucht werden 2500 bis 3000 kWh je t Roheisen je nach dem verhütteten Erz. Günstig ist der gute Leistungsfaktor von 0,8 bis 0,9 und die Möglichkeit, die zugeführte Leistung etwa während der Lastspitzen des Netzes auf die Hälfte herabsetzen zu können, ohne die Wirtschaftlichkeit oder die Güte des Eisens zu beeinträchtigen. Etwa zehn Oefen von 6000 bis 12000 kVA sind gegenwärtig in verschiedenen Ländern in Betrieb, weitere sind im Bau.

Nach E.T.Z., 14. Dez. 1939, S. 1436.

Energiewirtschaft und Kriegswirtschaft.

Zusammenstellung der Bundeserlasse. (Siehe Seiten 109 und 129, Jahrgang 1939 sowie Seite 5, Jahrgang 1940 der «Wasser- und Energiewirtschaft». Interessenten erhalten vom Sekretariat des Schweiz. Wasserwirtschaftsverbandes weitere Auskunft.)

Verzeichnis der kriegswirtschaftlichen Organisationen des eidg. Volkswirtschaftsdepartementes. (Stand Ende Januar 1940)

Departementsvorsteher: Bundesrat H. Obrecht, Bundeshaus Ost, Bern (Telephon 61).

Kommission für Kriegswirtschaft, Laupenstrasse 2, Bern (Telephon 2 41 62)

Präsident: Der Delegierte für Kriegswirtschaft
Mitglieder: Die Chefs der Kriegswirtschaftsämter
Sekretär: Der Chef der Zentralstelle für Kriegswirtschaft.

Der Delegierte für Kriegswirtschaft. Dir. E. Schwarz, Laupenstrasse 2 (Telephon 2 41 62)

Zentralstelle für Kriegswirtschaft, Laupenstrasse 2, Bern (Telephon 2 41 62)

Chef: Fürsprech W. Hauser
Stellvertreter: Dr. R. Ulrich, Fürsprech H. Schaffner.

Kriegswirtschaftsämter:

A. Generalsekretariat des eidg. Volkswirtschaftsdepartementes, Bundeshaus Ost, Bern (Telephon 61)
Generalsekretär: Fürsprech E. Péquignot
Stellvertreter: Fürsprech J. Maiche

1. Sektion für Preiskontrolle. Laupenstrasse 20, Bern (Telephon 61 und 2 58 47)

Sektionschef: R. Pahud.
Adjunkte: Dr. G. Hiltbold, Ph. Reinhold.

2. Sektion für Rechtswesen, Bundeshaus Ost, Bern (Telephon 61). Sektionschef: Fürsprech A. Läderach

B. Kriegsernährungsamt. Brunnadernrain 8, Bern (Telephon 2 05 61)

C. Kriegsindustrie- und Arbeitsamt, Bundesgasse 8, Bern (Telephon 61)

Chef: Oberst P. Renggli
Stellvertreter: Dir. Dr. G. Willi, Oberst M. Kaufmann

Sektion für Kraft und Wärme, Münsterplatz 3, Bern (Telephon 2 72 11)

Sektionschef: Nationalrat R. Grimm
Stellvertreter: Nationalrat F. Schmidlin (Tel. 2 46 40)

Gruppe flüssige Brennstoffe: Falkenplatz 18, Bern (Telephon 3 48 21—24)

Gruppe Kohle, Zeughausgasse 14, Bern (Tel. 3 84 25)

D. Kriegstransportamt, Schanzenstr. 6, Bern (Tel. 2 22 35)

E. Handelsabteilung, Bundeshaus Ost, Bern (Tel. 61)

F. Kriegsfürsorgeamt, Effingerstrasse 33, Bern (Tel. 61)

G. Strafrechtliche Kommission des eidg. Volkswirtschaftsdepartementes.

Weisungen betr. die Durchführung der Bestimmungen über die Rund- und Brennholzpreise laut Verfügungen Nr. 199/22 der eidg. Preiskontrollstelle vom 7. Dez. 1939.
Enthält Bestimmungen über die Rundholz- und Brennstoffpreise. Die *Höchstpreise für Brennholz*, per Ster, Spalten, franko Verbrauchsort, gültig für das ganze Gebiet der Schweiz betragen: Fichte-Tanne Fr. 23.15, Buche Fr. 30.—.

Bundesratsbeschluss über die Verkaufspreise der Alkoholverwaltung für Industriesprit vom 12. Januar 1940.

Die Verkaufspreise für Industriesprit werden neu festgesetzt.

Bundesratsbeschluss über die Verkaufspreise der Alkoholverwaltung für Brennsprit vom 12. Januar 1940.

Die Verkaufspreise der Alkoholverwaltung für denaturierten Brennsprit betragen bis auf weiteres für den Meterzentner Reingewicht zu 90 Gew. % Alkohol (= 93.26 Vol. %) ohne Gebinde:

Bei Bezug von	Fr.	Fr.
mindestens 10 000 kg netto in Kesselwagen	72.—	(63.41)
mindestens 10 000 kg brutto in Gebinden	73.—	(64.29)
mindestens 5 000 kg brutto in Gebinden	74.—	(65.17)
weniger als 5 000 kg brutto	76.—	(66.93)

Die Zahlen in Klammern bezeichnen die Preise je hl 100%.

Bundesratsbeschluss über die Schaffung von Fonds zur Deckung von Verlusten auf Pflichtlagern, vom 23. Januar 1940.

Der Bund wird neben allfälligen anderen Massnahmen zur Erleichterung der Liquidation von Pflichtlagern, insbesondere neben Schutzmassnahmen auf dem Gebiete der Einfuhr einen Fonds schaffen, um Verluste auf Pflichtlagern bei Preisrückschlägen erträglicher zu gestalten und dadurch den Warenimport und die Vorratshaltung zu fördern.

Verfügung Nr. 5 des eidg. Volkswirtschaftsdepartementes betr. die Landesversorgung mit flüssigen Kraft- und Brennstoffen, vom 24. Januar 1940.

Festsetzung der provisorischen Rationierungsscheine für Motorlastwagen (eine Tonne und mehr Nutzlast) und Industrietraktoren für den Strassenverkehr für die Dauer vom 1. Februar bis 15. März 1940.

Verfügung des Kriegs-, Industrie- und Arbeitsamtes über die Zuteilung von Benzindestillaten und Benzolkohlenwasserstoffen für den technischen und gewerblichen Gebrauch für den Monat Februar 1940, vom 30. Jan. 1940.

Gasolin, Leichtbenzin, Siedegrenzenbenzin, White Spirit, Toluol, Benzol, Xylol, Solvent Naphta können im Februar 1940 zu 100 % des durchschnittlichen Monatsverbrauches während der Zeit vom 1. Juli 1938 bis 30. Juni 1939 bezogen werden.

Vorschriften über Raumheizung

Die Sektion für Kraft und Wärme erliess im Januar 1940 im Interesse der Einsparung von Hausbrandkohlen folgende Vorschriften:

1. In Wohn- und Bureauräumen darf die Raumtemperatur 18 Grad C. nicht übersteigen.
2. Bei zu hoher Raumtemperatur hat die Korrektur durch Drosselung der Heizkörper, nicht aber durch Öffnen der Fenster zu erfolgen.
3. Die Räume sind nur während einer kurzen Zeit zu lüften. Das zu lange Offenlassen bei geheizten Räumen ist zu unterlassen.

Carbo (Schweizerische Zentralstelle für Kohlenversorgung).

Am 19. Dezember 1939 hat sich unter dieser Firma mit Sitz in Basel gemäss B.R.B. vom 22. September 1939 über die Zwangssyndikate, auf Grund der Statuten vom 16. Oktober 1939 und mit Genehmigung des eidg. Volkswirtschaftsdepartements vom 10. November 1939 eine Genossenschaft zur Durchführung aller ihr vom eidg. Volkswirtschaftsdepartement übertragenen kriegswirtschaftlichen Aufgaben gebildet, die mit der Einfuhr, Ausfuhr, Lagerung, dem Transport, der Produktion und der bestimmungsgemässen Verteilung und Verwendung von Steinkohlen, Braunkohlen, Koks, Briketts aus Steinkohlen und anderen Briketts zusammenhängen. Jeder Genossenschafter hat die von der Verwaltung festzusetzende Anzahl Anteilscheine von je 1000 Fr., mindestens aber einen Anteilschein von 1000 Fr. zu übernehmen. Die Verwaltung besteht aus 11 bis 15 Genossenschaffern und einem neutralen Präsidenten. Vertretungsbefugte Mitglieder der Verwaltung sind der Präsident Dr. Max Stähelin von und in Basel, die Vizepräsidenten Paul Joerin, von und in Basel und Werner Tobler, von Eggersriet, in Vevey. Zum Direk-

tor wurde ernannt: Dr. Charles Bärlocher von Thal in Basel. Geschäftssitz: Centralbahnstrasse 9 in Basel.

Die Bedeutung des einheimischen Holzmarktes in der Kriegswirtschaft.

Durch die Kriegseignisse hat neben der Wasserkraft auch die Waldwirtschaft an Bedeutung gewonnen. Die Einfuhrschwierigkeiten und der allgemein erhöhte Holzbedarf stellten die Waldwirtschaft plötzlich vor neue Aufgaben, deren Lösung nicht von einem Tag auf den anderen in vollem Umfang erfolgen kann. Die zusätzliche Lagerhaltung von trockenem Brennholz ist am 1. September 1939, also etwas spät verordnet worden, so dass sie sich für den Winter 1939/40 noch nicht auswirken konnte. Das Interesse für das Holz als Treibstoff ist stark angestiegen. Bedeutend zugenommen hat auch die Nachfrage nach inländischer Holzkohle. Die Gerbereien wünschen die Fichtenrinde, die sie bis jetzt einführen, aus dem Schweizerwalde zu decken. Das wird aber bestenfalls erst vom Frühjahr 1940 ab möglich sein. Vor allem muss ein genügender Vorrat an Papierholz sichergestellt werden. Dazu bedarf es einer Lieferung von 300 000 Ster.

Berichtigung.

In Nr. 1, Jahrgang 1940, Seite 6 dieser Zeitschrift brachten wir eine Gegenüberstellung der Preise einiger Oelsorten. Die Dezember-Preise 1939 bei Bezug in Zisternen sind uns unrichtig gemeldet worden. Wir geben daher die volle Tabelle mit den richtigen Zahlen:

Entwicklung der Preise einiger Oelsorten vom Dezember 1938 bis Dezember 1939

Preise gemäss Notierungen in dieser Zeitschrift:

	pro 100 kg		Aufschlag
	Dez. 1938	Dez. 1939	Fr.
	Fr.	Fr.	Fr.
Bei Bezug in Zisternen, unverzollt franko Grenzstationen			
Heizöl I	10.15	17.—	6.85
Heizöl II	9.15	15.30	6.15
Heizöl IIa	8.25	13.65	5.40
Heizöl III	7.30	12.80	5.50
Detailpreise, Einzelfass bis 1000 kg			
Heizöl I	15.10	23.35	8.25
Heizöl II	14.10	21.65	7.55
Heizöl IIa	13.20	20.—	6.80
Heizöl III	12.55	19.45	6.90
Petrol, Einzelfass bis 500 kg			
franko Domizil	23.60	31.40	7.80
Mittelschwerbenzin			
Kisten, Kannen, Einzelfass	57.55	68.50	10.95

Geschäftliche Mitteilungen, Literatur, Verschiedenes

Schweizerische Handelsstatistik.

Am 9. Februar 1940 hat der Bundesrat beschlossen, die beiden bisher im schweizerischen Handelsamtsblatt allmonatlich erschienenen statistischen Veröffentlichungen: «Der schweizerische Aussenhandel» und «Ein- und Ausfuhr wichtiger Waren» bis auf weiteres einzustellen.

Elektrizitätswerk Jona-Rapperswil A.G., Jona

Der Geschäftsbericht vom 1. Juli 1938 bis 30. Juni 1939 verzeichnet eine Zunahme der Energieabgabe von 7 %, bei einer Erhöhung der Einnahmen um 3,5 %. Aus dem Reingewinn von Fr. 45 616 66 wurden 6,383 % Dividende = Fr. 38 289.— ausgerichtet.

Unverbindliche Kohlenpreise für Industrie per 10. März 1940

	Kalorien	Aschen- gehalt	10. Aug. 1939 Fr.	Sept. - Nov. 1939 Fr.	10. Dez. 1939 Fr.	10. März 1940 Fr.
per 10 t franko Basel verzollt						
Saarkohlen (deutscher Herkunft)						
Stückkohlen			382.—	382.—	422.—	
Nuss I 50/80 mm	ca. 7000	ca. 6-7 ^o / _o	392.—	392.—	437.—	
Nuss II 35/50 mm			392.—	392.—	437.—	
Nuss III 20/35 mm			367.—	367.—	412.—	
Nuss IV 10/20 mm			357.—	357.—	397.—	
Lothring. Kohlen (franz. Herkunft)						
Stückkohlen			382.—	382.—		
Würfel 50/80 mm	ca. 7000	ca. 6-7 ^o / _o	392.—	392.—		
Nuss I 35/50 mm			392.—	392.—		
Nuss II 15/35 mm			367.—	367.—		
Nuss III 7/15 mm			357.—	357.—		
Ruhr-Koks und -Kohlen						
Grosskoks (Giesskoks)	ca. 7200	8-9 ^o / _o	—	—	—	
Brechkoks I 60/90, 50/80 mm			542.50	542.50	591.—	
Brechkoks II 40/60, 30/50 mm			560.—	560.—	611.—	
Brechkoks III 20/40 mm			542.50	542.50	591.—	
Fett-Stücke vom Syndikat	ca. 7600	7-8 ^o / _o	490.—	490.—	521.—	
Fett-Nüsse I und II			490.—	490.—	521.—	
Fett-Nüsse III			485.—	485.—	511.—	
Fett-Nüsse IV			475.—	475.—	501.—	
Vollbriketts			480.—	480.—	536.—	
Eiform-Briketts			480.—	480.—	536.—	
Schmiedentüsse III			515.—	515.—	556.—	
Schmiedentüsse IV			505.—	505.—	541.—	
Belg. Kohlen						
Braissettes 10/20 mm	7300-7500	7-10 ^o / _o	—	—	—	
Braissettes 20/30 mm			—	—	—	
Steinkohlenbriketts 1. cl. Marke	7200-7500	8-9 ^o / _o	470.—	470.—	—	

* Gültig für Schiffskoks, abzgl. Fr. 10.- Sommerprämie pro August und September.

Ölpreisnotierungen per 10. März 1940

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

	per 100 kg Fr.		per 100 kg Fr.
Heizöl I (Ia Gasöl) min. 10,000 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg in Zisternen, unverzollt: Chiasso	17.—	Ia. 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 Grenzstation	15.30	Einzelfass bis 500 kg	35.40
Heizöl IIa zirka 10,000 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg netto in Zisternen, unverzollt obgenannte Grenzstation	13.65	501—999 kg oder Abschluss über 1000 kg	34.40
Heizöl III zirka 9850 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg netto in Zisternen, unverzollt obgenannte Grenzstation	12.80	1001—1999 kg	33.40
Detailpreise: Heizöl I Einzelfass bis 1000 kg	23.35	2000 kg und mehr aufs Mal	32.90
1001 kg bis 3000 kg	22.35	Per 100 kg netto, franko Domizil geliefert.	
3001 kg bis 8000 kg	21.60	Bei Verwendung für Fahrzeugmotoren Zuschlag von Fr. 15.75 per 100 kg netto laut neuen Zollvorschriften.	
8001 kg bis 12,000 kg	21.35	Mittelschwerbenzin	
12,001 kg und mehr	20.70	Kisten, Kannen und Einzelfass	75.35
Heizöl II Einzelfass bis 1000 kg	21.65	2 Fass bis 350 kg	72.60
1001 kg bis 3000 kg	20.65	351—500 kg	70.75
3001 kg bis 8000 kg	19.90	501—1500 kg	69.70
8001 kg bis 12,000 kg	19.65	1501 kg oder 2000 Liter und mehr	68.65
12,001 kg und mehr	19.—	oder 55 Cts. p.l	
Heizöl IIa Einzelfass bis 1000 kg	20.—	Ia. rumänisches Mittelschwerbenzin kommt zur Zeit nicht in den Handel.	
1001 kg bis 3000 kg	19.—	Superbrennstoff «Esso»	
3001 kg bis 8000 kg	18.25	Einzelfass	} kommt zur Zeit nicht in den Handel
8001 kg bis 12,000 kg	18.—	2 Fass bis 350 kg	
12,001 kg und mehr	17.35	351—500 kg	
Heizöl III Einzelfass bis 1000 kg	19.45	501—1500 kg	
1001 kg bis 3000 kg	18.45	1501 kg oder 2000 Liter und mehr	
3001 kg bis 8000 kg	17.70	Leichtbenzin (je nach Menge)	89.50/86.50
8001 kg bis 12,000 kg	17.45	Gasolin (je nach Menge)	89.50/86.50
12,001 kg und mehr	16.80	Benzol (je nach Menge)	81.—/77.—
Alles per 100 kg netto, franko Domizil Zürich u. Umgebung, niedrig verzollt für Feuerungszwecke und stationäre Dieselmotoren. Bei Verwendung für Fahrzeugmotoren Zuschlag v. Fr. 19.— p. 100 kg netto lt. neuen Zollvorschriften.		Sämtliche Preise verstehen sich per 100 kg netto, franko Domizil. Spezialpreise bei grösseren Bezügen in ganzen Bahnkesselwagen.	