Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 32 (1940)
Heft: 5-6

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: 15.10.2025

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

Technische Daten

Länge	10,2 m	Sitzplatzzahl	29
Breite	2,4 m	Stehplätze	zirka 35
Höhe (ohne Trolley)	2,88 m	Gewicht: leer	zirka 8,2 t
		besetzt	zirka 13 t

Serienmotor

Dauerleistung 79 PS bei 26,5 km/h max. 50 km/h
Stundenleistung 100 PS bei 24 km/h

Raddurchmesser 980 mm
Uebersetzung 1 : 10,6.

VI. Garage

Da Tempo und Ausmass der weiteren Entwicklung des Trolleybus in Bern noch nicht vorausgesehen werden kann, wurde vorläufig von einer neuen, speziell für den Trolleybus eingerichteten Garage abgesehen. Die Wagen werden bis auf weiteres in der Omnibusgarage abgestellt und jeweils vor Betriebsbeginn durch Omnibusse unter die neue Fahrleitung geschleppt. Zu diesem Zwecke wurden Kupplungen mit starrer Kupplungsstange von zirka 2½ m Länge konstruiert.

VII. Baukosten

Der für die Ausführung des Berner Trolleybusprojektes «Hauptbahnhof» — «Schosshalde» erforderliche *Kredit von Fr. 700 000.—* wurde nach gründlicher Beratung durch die verschiedenen Vorinstanzen und Behörden (Kommissionen, Gemeinderat) und nach Behandlung der Vorlage im Stadtrat (siehe Botschaft des Stadtrates an die Gemeinde betreffend Einführung des Trolleybusbetriebes vom 9. November 1939) der Einwohnergemeinde der Stadt Bern zur Annahme empfohlen und von dieser in der *Gemeindeabstimmung am 2./3. Dezember mit grossem Mehr genehmigt*. Eine gewisse Teuerung gegenüber den devisierten Preisen des Projektes musste leider bereits infolge der Weltereignisse in Kauf genommen werden.

Der bewilligte Kreditbetrag von Fr. 700 000.— setzt sich zusammen aus folgenden Posten:

Fahrzeuge	Fr. 560 000.—
Fahrleitung	Fr. 100 000.—
Garageeinrichtung	Fr. 5 000.—
Reservematerial für Fahrzeuge	Fr. 10 000.—
Reservematerial für Fahrleitung	Fr. 3 000.—
Unvorhergesehenes	Fr. 22 000.—
Total	Fr. 700 000.—

Leider ist nun die Ausführung des ersten Berner Trolleybusprojektes mitten in die Kriegszeit hineingeraten. Unsere Wehrmänner stehen an der Grenze. Von einem Tag auf den andern sind sie wieder aus ihrem zivilen Leben herausgerissen und zu den Waffen gerufen worden. Die Katastrophe, welche über Europa hereingebrochen ist, wird schwere und tragische Kriegsfolgen mit sich bringen, deren Ausmass noch keiner von uns abzuschätzen vermag. Auch unser Land wird leider Rückwirkungen in dieser oder jener Form zu spüren bekommen, zumindest wirtschaftlicher Natur. Trotz der drohenden Wolken um unsere Landesgrenzen herum und trotz berechtigter Sorgen um alles, was uns lieb ist, müssen wir doch mit Vertrauen in die Zukunft blicken.

Die auf diesen Sommer vorgesehene Inbetriebsetzung der neuen Berner Trolleybuslinie wird möglicherweise, der gegenwärtigen Verhältnisse wegen, eine gewisse Verzögerung erfahren. Es ist daher heute nicht möglich, über den Zeitpunkt des Betriebsbeginnes Näheres zu sagen. Wir hoffen immerhin, den Trolleybusbetrieb im Spätsommer oder spätestens Herbstbeginn eröffnen zu können. Unser Stadtbild wird damit durch ein modernes Verkehrsmittel neu belebt werden, und wir sind sicher, dass sich der Trolleybus infolge seiner vielen Vorzüge sogleich die Sympathie des Berner Publikums erobern wird.

Mitteilungen aus den Verbänden

Auszug aus dem Protokoll der 44. Ausschußsitzung vom Freitag, den 12. April 1940 in Aarau

Traktanden:

1. Protokoll der Sitzung vom 2. Juni 1939 in Zürich.
2. Geschäftsbericht und Rechnung für das Jahr 1939.
3. Budget für das Jahr 1940.
4. Festsetzung von Zeit, Ort und Traktanden der Hauptversammlung für das Jahr 1940.
5. Verschiedenes.

1. Das *Protokoll* der Sitzung vom 2. Juni 1939 wird ohne Bemerkungen genehmigt.

2. Der *Geschäftsbericht* wird nach längerer Diskussion über verschiedene darin behandelte Fragen gutgeheissen.

3. Das *Budget* wird gemäss Vorlage genehmigt.

4. Die Hauptversammlung pro 1940 soll in Genf stattfinden. Im Zusammenhang damit sollen die Arbeiten am Kraftwerk Verbois der Stadt Genf besichtigt werden. Die «Services industriels de la Ville de Genève» haben den Verband dazu in freundlicher Weise eingeladen.

Nach dem gemeinsamen Mittagessen wurde unter der Führung der Herren Direktor Meyer und Dr. ing. Fehlmann von der Studiengesellschaft für die Nutzbarmachung der schweizerischen Erzlagerstätten das *Eisenbergwerk Herznach* besichtigt.

Auszug aus dem Protokoll der Sitzung des Vorstandes des Schweiz. Wasserwirtschaftsverbandes

Sitzung vom 17. Mai 1940.

Es wird Kenntnis genommen vom Verlauf der Sitzung *des Fachgruppenkomitees «Elektrizität»* vom 1. März 1940. Der Vorstand beschliesst, an das Fachgruppenkomitee zu gelangen und bekanntzugeben, dass der SWV eine schriftliche Rechnungsablage erwarte, und dass er bei der Verwendung des Saldos mitzusprechen wünsche. Es werden Beschlüsse über die *Liquidation der Gesellschaft für Erzverhüttung* gefasst. Der Vorstand beschliesst, die Möglichkeit einer kriegswirtschaftlichen *Regulierung des Aegerisees, Zugersees* und *Vierwaldstättersees* im Winter 1940/41 zu untersuchen und hierüber einen Bericht ausarbeiten zu lassen.

Wasser- und Elektrizitätsrecht, Wasserkraftnutzung, Binnenschiffahrt

Schiffahrt oberhalb Basel

Es ist heute das zweite Mal, dass die Vorarbeiten für die Rheinschiffahrt oberhalb Basel durch Krieg unterbrochen sind. Die Unterbrechung war 1914 weniger schwerwiegend als heute. Damals fehlten noch Stromausbau und Schiffahrtsentwicklung nach Basel. Die technischen Pläne für die Weiterführung der Schiffahrt waren nicht über das Stadium privater Vorschläge hinausgekommen. Der Ausbau der Oberrheinkraftwerke war erst begonnen. Die eigentlichen Voraussetzungen für eine Inangriffnahme der Schiffahrt oberhalb Basel fehlten noch, wogegen sie Mitte 1939 weitgehend vorhanden waren.

Mit Kriegsausbruch stellte sich die Frage, ob die pendenten Abschlussarbeiten ad acta zu legen seien. Die Frage wäre zu bejahen gewesen, wenn die Gefahr bestünde, dass die Vorarbeiten wieder entwertet, der Plan der Schiffahrt nach Brugg und zum Bodensee überhaupt einer gewissen Aussichtslosigkeit verfallen müsste. Das ist aber nicht der Fall. Die letzten Dezennien haben die wachsende Bedeutung der Wasserstrassen zur Genüge bewiesen. Die Zeit nach dem Kriege wird die von Natur aus billigen Wasserfrachten noch mehr erheischen, als gegenwärtig. Für gewisse Gegenden am Rhein und Bodensee ist der Anschluss an die Stromschiffahrt schon lange kein blosser Wunsch mehr, sondern eine Notwendigkeit, wenn sie wirtschaftlich noch einigermassen auf der Höhe bleiben wollen.

Unter solchen Gesichtspunkten können die Vorarbeiten nicht liegen gelassen werden, vielmehr sind sie, soweit keine Gefahr der Ueberholung durch veränderte Verhältnisse besteht, weiterzuführen. Das gilt in erster Linie für das 1938 im Auftrage des Eidgen. Amtes für Wasserwirtschaft begonnene technische Abschlußstudium mit Bestimmung der zweckmässigen Normalien, Konstruktionsnormen, Bereinigung der einzelnen Stufenvorschläge, mit Ermittlung des Kostenverhältnisses für Kleinausbau (Selbstfahrerbetrieb) zum Grossausbau (Schleppschifffahrt). Diese auf unentbehrlicher Grundlage neuer geologischer Gutachten für Rheinfelden, Dogern, Eglisau, Rheinfallumgehung, Schaffhausen stattfindenden, von Bund, Kantonen, Gemeinden und industriellen Interessenten finanzierten Studien werden trotz Krieg weitergeführt und abgeschlossen, wobei auch der notwendige Kontakt mit den badischen Amtsstellen innegehalten ist. Der Erfolg der Arbeiten wird der sein, dass sie aus den zum Teil immer noch bestehenden Varianten zum Bauprojekte hinführen, dem die Genehmigung der beidseitigen Regierungen zuteil werden soll.

Heikler und heute nicht abzuschliessen sind die Untersuchungen wirtschaftlicher Art. Die Verhältnisse nach dem Kriege können derart andere sein, dass jede Berechnung umgestürzt werden kann. Die von der hiefür eingesetzten eidgen. wirtschaftlichen Expertenkommission begonnenen Arbeiten sind mit Recht sistiert worden.

Die schweren Wunden, welche der Rheinschiffahrt und besonders derjenigen nach Basel geschlagen werden, haben wieder zu vernarben. Die Entschlussfreudigkeit für die Weiterführung der Schiffahrt wird durch diesen Umstand nicht gerade gefördert; doch ist nicht ausser acht zu lassen, dass dem heute darniederliegenden Rheinschiffahrtsgewerbe durch die Ausdehnung des Arbeitsfeldes nach dem Kriege ebenfalls geholfen wird. *Kr.*

Generalversammlung der Sektion Genf des Rhone-Rhein-Schiffahrtverbandes vom 7. Juni in Genf

In seiner Ansprache berührte Präsident Ing. L. Archinard die durch den Krieg geschaffene Sachlage in der Versorgung der Schweiz mit Gütern auf dem Wasserwege. Die Stillegung der Rheinschiffahrt beweise die Notwendigkeit für die Schweiz, verschiedene Zugänge zum Meere zur Verfügung zu haben. Den Vorzug gebühre in erster Linie der Rhone, weil von ihr aus das schweizerische Gewässernetz erreicht werden könne. Staatsrat Paul Balmer unterstützte lebhaft diese Ansichten und sprach die Hoffnung aus, dass der Gedanke der Rhone-Schiffahrt bis Genf intensiv weiter verfolgt werde.

Wasserstrasse Schweiz-Adria

Anfang April 1940 wurde in Locarno eine Vereinigung Locarno-Venezia zur Mitarbeit an der Lösung der Aufgabe einer Wasserstrassenverbindung vom Langensee über Mailand nach Venedig gegründet. Es wurde ein Ausschuss mit Camillo Beretta als Präsident gebildet.

Wasserbau und Flusskorrektionen, Bewässerung und Entwässerung Wasserversorgung

Gaswerk Davos und Fischerei

Durch Abfluss von schädlichen Flüssigkeiten aus dem Gaswerk Laret in Davos in den Mönchalpsee bei Klosters sind im März 1940 grosse Schädigungen im Fischbestand dieses Sees von der Einmündung der schädlichen Abflüsse bis zur Landquart verursacht worden. Das Gaswerk Davos wird für den Schaden wie schon früher aufzukommen haben.

Elektrizitätswirtschaft, Wärmewirtschaft

Trolleybus und Verkehrsgebühren im Kanton Zürich

Nach dem «Gesetz über die Ergänzung und Abänderung des Gesetzes über den Verkehr mit Motorfahrzeugen und Fahrrädern vom 18. Februar 1923», das am 16. Juni 1940 in Kraft getreten ist, sind Trolleybusse von der Entrichtung von Verkehrsgebühren befreit. Der Regierungsrat bemerkt dazu: «Der Trolleybus ist ein neuartiges, durch elektrische Energie getriebenes Verkehrsmittel, das im Kanton Zürich erst in den Städten Zürich und Winterthur eingeführt ist. Die Befreiung von Gebühren erfolgt im Interesse der Entwicklung eines regelmässig dem öffentlichen Verkehr dienenden Fahrzeuges, das von ausländischen Treibstoffen unabhängig ist. Sie rechtfertigt sich auch deshalb, weil der Trolleybus im Gegensatz zu anderen Motorfahrzeugen nicht auf beliebigen Strassen verkehren kann, sondern an eine Oberleitung gebunden ist.»

Der elektrische Betrieb der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1939

Die kilometrischen Leistungen der Lokomotiven betrugen im Jahre 1939: Dampflokomotiven: 9 054 677 Lokomotivkilometer, elektrische Triebfahrzeuge und Traktoren: 46 651 755 Lokomotivkilometer, im ganzen 55 706 452 Lokomotivkilometer. Der Anteil der elektrisch geführten Triebfahrzeugkilometer an den gesamten Betriebsleistungen der Triebfahrzeuge beträgt rund 84 %. Für Brennmaterial wurden 4 731 171 Fr., für die elektrische Energie 19 568 330 Fr., total 24 299 501 Fr. ausgegeben.

Die Wiederinbetriebsetzung technischer Betriebe nach kriegerischen Ereignissen

In einem Aufsatz: «Einsatz der technischen Kommandos in Warschau» von Oberbaurat P. Münch in der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure, Nr. 8 vom 24. Februar 1940, werden die Beschädigungen geschildert, welche das Elektrizitätswerk, das Wasserwerk, die Kanalisation und das Gaswerk durch das Bombardement der Stadt Warschau am 19. September 1939 erlitten haben. Es folgt dann die sehr aufschlussreiche Beschreibung der Wiederinstandsetzung und Wiederinbetriebnahme der zusammengeschossenen Versorgungs- und Verkehrsbetriebe durch die eingesetzten Technischen Kommandos.

Erhöhung der Gaspreise. Anpassung der Preise von Gaskoks an die Zechenkokspreise

Die Schwierigkeiten in der Beschaffung und die Verteuerung der Gaskohle, die durch Preiserhöhungen auf den Nebenprodukten der Gasindustrie (Koks, Teer, Benzol usw.) nicht mehr ausgeglichen werden konnten, hat die Eidg. Preiskontrolle im Mai 1940 veranlasst, die Gaswerke zu ermächtigen, die Vorkriegspreise für Gas ab 1. Juni 1940 um höchstens 3 Rp./m³ zu erhöhen. Dieselbe maximale Erhöhung ist auch Gasversorgungen ohne eigenes Gaswerk erlaubt, wenn der Lieferant den Gaspreis erhöht. Von dieser Ermächtigung haben verschiedene Gaswerke, u. a. Brugg, Biel, Bern, Lausanne, Thun, Genf, Zofingen, Baden, Aubonne, Romanshorn, bereits Gebrauch gemacht, und zwar beträgt der Aufschlag überall 3 Rp./m³.

Die Schweizerische Bodenseezeitung in Romanshorn vom 31. Mai 1940 schreibt zu den Verhandlungen des Gemeinderates hierüber folgendes: «Nachdem der Kohlenpreis im Monat August 1939 noch Fr. 46.— per Tonne franko Gaswerk betrug, dann auf Fr. 70.— anstieg und ab 1. Mai 1940 weiter auf Fr. 102.—, wäre zum Ausgleich der Produktionskosten eine stärkere Erhöhung des Gaspreises erforderlich, und die Erhöhung wäre auch schon auf einen früheren Termin nötig gewesen. Die eidg. Preiskontrollstelle hat aber eine Erhöhung der Gaspreise bis jetzt nicht zugelassen und diese auf maximal 3 Rp./m³ beschränkt, obwohl nachgewiesen ist, dass die Gaswerke mit dieser Preiserhöhung einschliesslich derjenigen auf Koks und Teer nicht auf ihre Rechnung kommen. Es wird dazu gesagt, dass die Gaswerke in der gegenwärtigen Zeit auch Opfer zu bringen haben, für die intern den lokalen Verhältnissen angepasste Ausgleiche gefunden werden sollten. Diese Ausgleiche zu finden, wird bei den durch die Mobilisation bedingten Rückschlägen aber eine unlösbare Aufgabe für unsere Gemeindebehörde sein. Es ist eine eigenartige Zumutung an die Gemeinden mit einem Gaswerkbetrieb, wenn sie einen Teil der Opfer aus der Kohlenpreiserhöhung für die anderen mit Gas versorgten Gemeinden übernehmen sollen, was der Fall ist, wenn der Gasverkaufspreis nicht den Gestehungskosten angepasst werden darf. Bei einer weiteren Steigerung der Kohlenpreise muss eine solche Gaspreisgestaltung zu ernsten finanziellen Folgen für die Gaswerke mit erheblicher Fremdversorgung führen.»

Die Verkaufspreise für Gaskoks, für Hausbrand bestimmt, können dem Stand des Preises des billigsten Zechenkoks angepasst werden.

Ankauf von zwei Meerschiffen zum Transport von Gaskohle durch den Verband schweizerischer Gaswerke

Angesichts der Unsicherheit in der Kohlenzufuhr infolge mangelnden Schiffsraums hat der Verband schweizerischer Gaswerke in Verbindung mit der «Schweiz. Reederei AG.» zwei Dampfschiffe aus Stahl, die «Nora», 2650 Tonnen, und die «Anita», 7400 Tonnen, zum Preise von 3 582 000 Fr. gekauft. Mit diesen Schiffen lässt sich $^1/_3$ der Kohlenkäufe der schweizerischen Gaswerke aus England nach dem Festland (über Rouen) und $^1/_{10}$ des Gesamtbedarfes auf dem Wege England-Savona oder Amerika-Savona bewerkstelligen. Der Kaufpreis soll durch die schweizerischen Gaswerke aufgebracht werden, und zwar beträgt der Anteil jedes Werkes 6 Fr./Tonne des Jahresbedarfes an Gaskohle. Der Kaufpreis soll nach und nach aus dem Unterschied zwischen den sich ergebenden verbilligten Frachten und den normalen Frachten amortisiert werden.

Gasholzpreise

In Abänderung der Verfügung Nr. 148 über Gasholz vom 8. November 1939 gelten ab 28. März 1940 folgende Preise für Gasholz:

Für Produzenten und Lieferanten (Engrospreis	8 Rp./kg
Für Tankstellen (Detailpreis)	9 Rp./kg

Energiewirtschaft und Kriegswirtschaft

Zusammenstellung der Bundeserlasse. (Siehe Seiten 109 und 129, Jahrgang 1939, sowie Seiten 5, 30 und 41, Jahrgang 1940 der «Wasser- und Energiewirtschaft».) Interessenten erhalten vom Sekretariat des Schweiz. Wasserwirtschaftsverbandes nähere Auskunft.

Verfügung Nr. 8 des eidg. Volkswirtschaftsdepartementes betr. die **Landesversorgung mit flüssigen Kraft- und Brennstoffen** *vom 10. April 1940.*

Betrifft eine Abänderung von Art. 3 der Verfügung Nr. 6 vom 26. Februar 1940. Benzin (Mittelschwerbenzin und Ia rumänisches Benzin) für den technischen und gewerblichen Verbrauch darf nur gegen Vorweisung einer schriftlichen Bewilligung abgegeben werden. Zuständig ist die kantonale Amtsstelle bzw. die Sektion für Chemie. Für die Zuteilung von Benzin zu motorischen, Leucht- und Heizzwecken bleibt die Sektion für Kraft und Wärme des Kriegsindustrie- und Arbeitsamtes zuständig.

Bundesratsbeschluss betr. die teilweise Abänderung des Bundesratsbeschlusses vom 26. September 1939 über die **Landesversorgung mit flüssigen Kraft- und Brennstoffen,** *vom 16. April 1940.*

Betrifft Art. 6, Abs. 2 des genannten Bundesbeschlusses. Das Kriegsindustrie- und Arbeitsamt ist ermächtigt, die Bildung von Arbeitsgemeinschaften der Halter von Motorlastwagen, Anhängern, Lieferwagen und Traktoren anzuordnen.

Verfügung des Kriegsindustrie- und Arbeitsamtes über **die Zuteilung von Benzin, Benzindestillaten und Benzolkohlenwasserstoffen für den technischen und gewerblichen Gebrauch für den Monat Mai 1940** *vom 25. April 1940.*

Toluol für die chemische Industrie, Benzol, Xylol und Solvent-Naphta können im Mai 1940 zu 100 % des durchschnittlichen Monatsbezuges in der Zeit vom 1. Juli 1938 bis 30. Juni 1939 bezogen werden. Für die Lackindustrie kann Toluol zu 50 % des durchschnittlichen Monatsbezuges in der genannten Periode geliefert werden, die restlichen 50 % sind durch Benzol, Xylol oder Solphent-Naphta zu ersetzen.

Weisung Nr. 3 der Sektion für Kraft und Wärme des Kriegsindustrie- und Arbeitsamtes über die **Kohlenrationierung für Hausbrand und Gewerbe** *vom 30. April 1940.*

Vom 1. Mai 1940 an bis auf weiteres sind durch die Brennstoffämter Bewilligungskarten bis zu 25 % des Jahresbedarfes an Kohlen aller Art abzugeben. Die Vorräte per 30. April 1940 werden am Anspruch in Abzug gebracht.

Verfügung Nr. 1 des eidg. Volkswirtschaftsdepartements betr. die **Holzversorgung (Anordnung des Verkaufszwanges für Holz)** *vom 27. April 1940.*

Die Waldbesitzer, Holzverarbeiter und -händler sind verpflichtet, das anfallende Holz gemäss Art. 24 des BRB vom 14. November 1939 über Beschlagnahme und Enteignung dem Konsum zuzuführen.

Verfügung Nr. 9 des eidg. Volkswirtschaftsdepartementes betr. die **Landesversorgung mit flüssigen Kraft- und Brennstoffen,** *vom 1. Mai 1940.*

Betrifft die Rationierung für Motorlastwagen (1 Tonne und mehr Nutzlast) und Industrietraktoren für den Strassenverkehr für die Zeit vom 16. Mai bis 15. Juli 1940.

Verfügung des eidg. Volkswirtschaftsdepartements über die **Einschränkung der Warmwasserversorgung,** *vom 22. Mai 1940.*

Der Verbrauch von Kohle aller Art, sowie von flüssigen Brennstoffen (Heizölen, Gasölen, Dieselölen usw.) für die Aufbereitung von warmem Wasser zum Bezug am Wasserhahn ist, ausgenommen an Samstagen, verboten. Die Aufbereitung von warmem Wasser für industrielle Zwecke (Erzeugung und Veredelung von Gütern) sowie für Bade- und Krankenanstalten fällt nicht unter das Verbot. Verboten ist aber die Warmwasseraufbereitung für Schwimm- und Hallenbäder, sofern dafür Kohle und Heizöle verwendet werden.

Verfügung des Kriegsindustrie- und Arbeitsamtes über **die Zuteilung von Benzin, Benzindestillaten und Benzolkohlenwasserstoffen für den technischen und gewerblichen Gebrauch für den Monat Juni 1940,** *vom 28. Mai 1940.*

Gasolin, Leichtbenzin und Siedegrenzenbenzin können im Juni zu 50 % des durchschnittlichen Monatsbezuges in der Zeit vom 1. Juli 1938 bis 30. Juni 1939 bezogen werden, White Spirit zu 100 %. Für Toluol der chemischen Industrie beträgt die Zuteilung 50 %, für die Lackindustrie 25 %. Benzol, Xylol und Solphent-Naphta können zu 100 % bezogen werden.

Verfügung Nr. 1 des Kriegsindustrie- und Arbeitsamtes über die **Holzversorgung (Ausnahmen vom Verkaufszwang für Holz)** *vom 31. Mai 1940.*

Bezeichnet das gelagerte oder für den Eigenbedarf bestimmte Holz, das von der Verpflichtung zum Verkauf ausgenommen ist. (Verfügung vom 27. April 1940 des Volkswirtschaftsdepartementes.)

Bundesratsbeschluss über die Einsetzung einer **Kommission für Kriegswirtschaft** *des eidg. Volkswirtschaftsdepartementes, vom 1. April 1940.*

Ersetzt den BRB vom 24. November 1939.

Bundesratsbeschluss

über einschränkende Massnahmen für die Verwendung von festen und flüssigen Kraft- und Brennstoffen sowie von Gas und elektrischer Energie.

(Vom 18. Juni 1940.)

Art. 1. Im Interesse eines möglichst sparsamen und zweckmässigen Verbrauchs wird das eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement ermächtigt, über die Verwendung von festen und flüssigen Kraft- und Brennstoffen sowie von Gas und elektrischer Energie die erforderlichen Vorschriften zu erlassen, insbesondere über:

a) die Einschränkung, die gänzliche oder die zeitweise Einstellung des Betriebes von Heiz-, Beleuchtungs-, Koch-, Warmwasseraufbereitungsanlagen, motorischen oder anderen kraft- und brennstoffverbrauchenden Einrichtungen,

b) die Oeffnungs- und Schliessungszeiten von Verkaufsgeschäften, von Gast-, Versammlungs- und Unterhaltungsstätten aller Art,
die Arbeitszeit in öffentlichen und privaten Betrieben und die Unterrichtszeit in öffentlichen und privaten Schul- und Unterrichtsanstalten,

c) die rationelle Ausnützung der zur Verfügung stehenden Energie- und Wärmequellen und die entsprechenden technischen Massnahmen,

d) die Verwendung und Abgabe von hydraulisch erzeugter elektrischer an Stelle von kalorisch erzeugter Kraft und über die allfällig hiezu erforderlichen zeitlich befristeten Ausnahme-Tarife.

Art. 2. Widerhandlungen gegen diesen Bundesratsbeschluss und die gestützt darauf erlassenen Ausführungsvorschriften und Einzelverfügungen des eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartementes, des Kriegs-Industrie- und -Arbeits-Amtes und seiner Sektionen werden mit Busse bis zu 30 000 Fr. oder mit Gefängnis bis zu 3 Monaten bestraft. Die beiden Strafen können verbunden werden.

Strafbar ist auch die fahrlässige Handlung. In leichten Fällen kann an Stelle einer Busse eine Verwarnung treten.

Ausser auf Geldbusse und Gefängnis kann gerichtlich auch auf Veröffentlichung der gegen fehlbare Personen oder Firmen erlassenen Strafverfügungen oder Urteile erkannt werden. Die daherigen Kosten gehen zu Lasten der Betroffenen.

Die allgemeinen Bestimmungen des Bundesgesetzes über das Bundesstrafrecht vom 4. Februar 1853 finden Anwendung.

Art. 3. Werden die Widerhandlungen im Geschäftsbetrieb einer juristischen Person oder einer Kollektiv- oder Kommanditgesellschaft begangen, so finden die Strafbestimmungen auf die Personen Anwendung, die für sie gehandelt haben oder hätten handeln sollen, jedoch unter solidarischer Mithaftung der juristischen Person oder der Gesellschaft für die Bussen und Kosten.

Art. 4. Für die Zuständigkeit und das Verfahren bei der Beurteilung der Widerhandlungen sind die Bundesratsbeschlüsse vom 1. September 1939 betreffend die Einsetzung von strafrechtlichen Kommissionen des eidgenössi- Volkswirtschaftsdepartementes sowie vom 3. Oktober 1939 über die Erweiterung der Zuständigkeit der strafrechtlichen Kommissionen des eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartements massgebend.

Art. 5. Personen oder Firmen, welche die gestützt auf den vorliegenden Bundesratsbeschluss erlassenen Vorschriften und Verfügungen verletzen, können vom Kriegs-Industrie- und -Arbeits-Amt, mit Genehmigung des eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartements, von der Belieferung mit festen und flüssigen Kraft- und Brennstoffen sowie mit Gas und Elektrizität ausgeschlossen werden. Die Strafverfolgung gemäss Art. 2—4 bleibt vorbehalten.

Art. 6. Dieser Bundesratsbeschluss tritt am 18. Juni 1940 in Kraft. Das eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement ist mit dem Erlass der Ausführungsvorschriften, das Kriegs-Industrie- und -Arbeits-Amt mit dem Vollzug beauftragt. Das Kriegs-Industrie- und -Arbeits-Amt kann die ihm zustehenden Befugnisse seinen Sektionen übertragen.

Die Kantone und die zuständigen Organisationen der Wirtschaft können zur Mitarbeit herangezogen werden.

Geschäftliche Mitteilungen, Literatur, Verschiedenes

Bericht der Thurgauischen Handelskammer über das Jahr 1939

Es ist immer ein Genuss, diesen Bericht zu lesen. Er gibt im Rahmen des zwar kleinen, aber sehr vielgestaltigen Wirtschaftsgebietes des Kantons Thurgau einen Querschnitt durch die gesamte schweizerische Wirtschaft in ihren wichtigsten Erscheinungen. Die thurgauischen Handels- und Industriekreise sind der Schiffahrt Basel-Bodensee günstig gestimmt. Das ostschweizerische Wirtschaftsgebiet könne nur neu belebt werden durch neue Verkehrswege.

Genossenschaft Elektrizitätswerk Uznach

Im Berichtsjahr 1. Dezember 1938 bis 30. November 1939 konnte der Energieabsatz um 77 330 kWh auf 937 390 kWh gesteigert werden. Das Schaltsystem ermöglichte einen fast vollständigen Ausgleich im Bezuge der Winter- und Sommermonate und im Energiekonsum Hoch- und Niedertarif. Der Anschlusswert am 30. November 1939 betrug 2197,4 kW. Es sind neben der Beleuchtung 91 Kochherde, 364 Heisswasserspeicher, 1140 Haushaltapparate, 30 Kühlschränke, 171 Oefen, 12 Akkumulatorenöfen, 137 Motoren, 162 Kleinmotoren und 4 Lifte angeschlossen.

Motor-Columbus A.G., Baden

Der Geschäftsbericht für das Jahr 1938/39 dieser grossen Finanzgesellschaft auf dem Gebiete der Elektrizitätswirtschaft verweist im Eingang auf die durch den Ausbruch des Krieges geschaffene unsichere Lage. Die Unsicherheit begann schon vor dem Krieg und zeigte sich im Rückgange des Kurses einzelner kotierter Wertpapiere und im Rückgange der fremden Währungen. Diese Erscheinungen und die aus Gründen der Vorsicht vorgenommenen Verminderungen der Bewertung gewisser Beteiligungen bewirkten eine Verringerung des Buchwertes der Aktiven, welche zur Entnahme von Fr. 6 900 000 aus der Spezialreserve von 10 Mio. Fr. zwang. Dazu wurden aus dem Ertrage des Berichtsjahres Fr. 1 723 651 verwendet, die neben der Berichtigung der Bewertung der Wertschriften zur Abschreibung von Disagio, Stempel und Kosten der 3,5 % Obligationenanleihe im Betrage von Fr. 422 356 verwendet wurden. Der Reingewinn des Berichtsjahres beträgt Fr. 2 670 318; mit dem Vortrag vom Vorjahr standen Fr. 3 320 671 zur Verfügung. 4 % Dividende auf das Grundkapital erfordern Fr. 2 210 000, der Rest von Fr. 1 110 671 wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Bank für elektrische Unternehmungen, Zürich

Der Bericht für das Geschäftsjahr 1938/39 enthält wiederum interessante Darlegungen über den allgemeinen Stand der Energiewirtschaft in den grösseren Ländern. Die mutmassliche Welterzeugung stieg von 280 Mia. kWh im Jahre 1929 auf 460 Mia. kWh im Jahre 1938. Deutschland, Grossbritannien und Italien wiesen die grösste Steigerung auf. Eine Reihe von Diagrammen geben Aufschluss über den Verlauf der Konjunktur in verschiedenen Ländern seit 1925. In Diagrammen wird auch die ununterbrochene Steigerung der Steuern, Taxen und Abgaben aller Art für die Elektrizitätsversorgung in der Schweiz demonstriert. Während Wasserzinse, Steuern und Abgaben im Jahre 1910 noch 10 % der Einnahmen betrugen, stiegen diese im Jahre 1937 auf 29 % der Einnahmen und erreichten in diesem Jahre für sämtliche Elektrizitätsgesellschaften der Schweiz nicht weniger als 64 Mio Fr.

Der Gewinn- und Verlustrechnung pro 1938/39 waren zur Abschreibung der Transferverluste auf zurückbezahlten Vorschüssen und für Bewertungsdifferenzen auf Wertschriften und dauernden Beteiligungen nicht weniger als Fr. 5 489 457 zu belasten, und es blieb ein Aktivsaldo von Fr. 67 868, der auf neue Rechnung vorgetragen werden soll. Eine Dividende kommt also nicht zur Verteilung.

Société Anonyme des Ateliers de Sécheron, Genève

Das Unternehmen hat im Berichtsjahre 1938/39 gut gearbeitet und gegenüber dem Vorjahre seinen Umsatz erhöht. Die Dividende betrug 6 %. Von den wichtigsten Aufträgen sind die Lieferung von zwei Lokomotiven an die Lötsch-

bergbahn sowie die Ausrüstung und Montage von zwei Schnellzugslokomotiven für die Bundesbahnen erwähnt. Von den Rheintalischen Strassenbahnen wurden fünf *Trolleybusse* bestellt, und für die spanischen Eisenbahnen ist die elektrische Ausrüstung von 24 Lokomotiven in Arbeit. Auch die Abteilung Transformatoren- und Motorenbau war mit Aufträgen für das In- und Ausland gut versehen.

Maschinenfabrik Oerlikon, Zürich-Oerlikon

Der kurzgehaltene Bericht über das Jahr 1938/39, der noch vor Kriegsausbruch abgeschlossen wurde, teilt mit, dass sich der Bestellungseingang trotz der andauernden internationalen Spannungen gegenüber dem Vorjahr erhöht hat.

Der Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung beträgt, inklusive Vortrag vom Vorjahre, 795 384.27 Fr. und erlaubt die Ausrichtung einer Dividende von 4 %.

50 Jahre Verband schweizerischer Transportanstalten

Im vergangenen Jahre 1939 konnte der Verband schweizerischer Transportanstalten auf sein 50jähriges Bestehen zurückblicken. Der Verband wurde im Jahre 1889 gegründet im Zusammenhang mit den Bestrebungen zu einer bundesrechtlichen Ordnung des Eisenbahnwesens. Die auf ihre Unabhängigkeit bedachten Eisenbahngesellschaften standen dieser Neuordnung misstrauisch gegenüber und suchten von ihren Freiheiten so viel als möglich zu retten. Aus dieser Abwehrstellung heraus ist der Verband entstanden. In der Folge hat er sich aber mehr der wirtschaftlichen und technischen Tätigkeit zugewendet und behandelt alle Fragen, die mit dem Eisenbahnbetrieb im Zusammenhang stehen. Heute gehören ihm 140 Bahnverwaltungen an mit total 2923 Betriebskilometern. Verschiedene Kommissionen befassen sich mit Spezialfragen; u. a. besteht eine *Trolleybuskommission*, die sich mit Erfolg bemüht, dem neuen Verkehrsmittel den Weg in der Schweiz zu ebnen. Insbesondere gilt es, die rechtlichen Hindernisse zu überwinden. Eine auf das Jubiläum herausgegebene Festschrift gibt einen guten Ueberblick über die reiche und mannigfache Tätigkeit des Verbandes.

25 Jahre Nordostschweizerische Kraftwerke A. G. Baden

Bearbeitet im Auftrage des Verwaltungsratsausschusses der NOK von E. Erny.

Anlässlich des 25jährigen Bestehens der NOK ist eine Denkschrift erschienen, die in umfassender Weise die Gründung, Entwicklung und volkswirtschaftliche Bedeutung der NOK von 1914 bis 1939 im Zusammenhang mit der Energieversorgung der Nordostschweiz beschreibt. Wir werden in der nächsten Nummer unserer Zeitschrift ausführlich auf diese interessante Publikation zurückkommen.

Die Entwicklung der Brown-Boveri-Konstruktionen im Jahre 1939

Heft 1/2/3 der Brown-Boveri-Mitteilungen geben einen umfassenden Ueberblick über die Entwicklung der Konstruktionen dieser Firma im Jahre 1939. Er umfasst Energie-Erzeugung, Energieverteilung und Umformung, Maschinen und Apparate für die Verwendung der elektrischen Energie, Zugförderung, Schiffsausrüstungen und Hochfrequenztechnik. Auf allen Gebieten hat diese Weltfirma grosse Fortschritte erzielt.

Sulzer-Revue

Der Leitartikel der neu erschienenen Sulzer-Revue bringt eine Beschreibung der von der Firma für das Elektrizitätswerk der Stadt Bukarest kürzlich gelieferten 18 000 pferdigen Dieselmotorenanlage, die — mit einem früher gelieferten Sulzer-Motor von 5000 PS zusammen — jetzt 23 000 PS aufweist und damit die grösste Dieselmotorenzentrale in Europa ist. Der zweite Aufsatz beschreibt an Hand von in Aegypten erstellten Bewässerungsanlagen die von der Firma gebauten Zentrifugalpumpen für grosse Wassermengen, der dritte einige Sulzer-Dampfmaschinenanlagen und der vierte die Wasserreinigung von kleineren und mittleren Dampfkesseln mit Hilfe von «Dejektoren». Die Chronik bringt kürzere Mitteilungen u. a. über Kälteanlagen in Bolivien und Frankreich, eine grössere Pumpenanlage in Jugoslawien, Dieselmotorenschiffe auf der Donau und in Portugal und neuerstellte stationäre Dieselmotorenanlagen in Argentinien und Indien.

La concession de forces de l'eau dans la jurisprudence du Tribunal Fédéral,

par *Rodolphe Lorétan*, Docteur en droit et avocat.

1 volume 58 p. in-8°, 1940. Fr. 2.80. Librairie de Droit F. Roth & Cie., Lausanne.

Dans cet ouvrage, l'auteur, un spécialiste qui s'est déjà fait remarquer par plusieurs notes sur la question publiée dans le Journal des Tribunaux, résume, analyse et apprécie les principes de la jurisprudence du Tribunal Fédéral sur la concession de forces hydrauliques.

Le juriste y trouvera un examen critique des notions communément admises du droit hydraulique, le praticien, juriste ou non juriste, les solutions générales et particulières des cas qui se présentent chaque jour dans les relations entre autorité concédante et concessionnaire. Les faits et les idées sont clairement exposés dans une langue simple et limpide qui rend agréable la lecture de l'ouvrage.

Ueber Schwingungen von Wehren

Ueber dieses interessante und wichtige Problem referiert Prof. R. Seifert, Berlin, in der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingen. Nr. 7 vom 17. Febr. 1940. Er stellt fest, dass es zwei Arten von Wehrschwingungen gebe, solche bei aufsitzendem Verschlusskörper infolge Ueberströmung durch den frei in Luft überfallenden Strahl und solche infolge Unterströmung durch den gepressten Strahl. Durch Modellversuche ist in beiden Fällen das Kräftespiel geklärt worden. So konnten Massnahmen zur Beseitigung oder Verhütung der Schwingungen im Modell gefunden und an ausgeführten Bauwerken erprobt werden. Der Aufsatz enthält auch eine Zusammenstellung der Literatur über diesen Gegenstand.

An unsere Leser

Infolge der Mobilisation sind in der Bearbeitung der Aufsätze für diese Sondernummer über den «Trolleybus» starke Verzögerungen eingetreten, so dass wir die Doppelnummer vom Mai/Juni 1940 erst Mitte Juli 1940 herausgeben können. Wir bitten unsere Leser um gefl. Nachsicht. Die nächste Nummer erscheint als Doppelnummer Juli-August Ende August 1940.

Unverbindliche Kohlenpreise für Industrie per 10. Juli 1940

	Kalorien	Aschengehalt	Sept.-Nov. 1939 Fr.	10. Dez. 1939[2] Fr.	10. März 1940[2] Fr.	10. April 1940[2] Fr.	10. Juli 1940 Fr.
Saarkohlen (deutscher Herkunft)			per 10 t franko Basel verzollt				
Stückkohlen	ca. 7000	ca. 6-7%	382.—	422.—	652.—	682.—	Seit 1. Juni 1940 neue Preise für Koks. Konkrete Anfragen aus dem Leserkreis über bestimmte Kohlensorten sind an das Sekretariat des Schweiz. Wasserwirtschaftsverbandes zu richten.
Nuss I 50/80 mm			392.—	437.—	652.—	682.—	
Nuss II 35/50 mm			392.—	437.—	652.—	682.—	
Nuss III 20/35 mm			367.—	412.—	642.—	672.—	
Nuss IV 10/20 mm			357.—	397.—	632.—	662.—	
Lothring. Kohlen (franz. Herkunft)							
Stückkohlen	ca. 7000	ca. 6-7%	382.—	Einstellung der Kohlenausfuhr			
Würfel 50/80 mm			392.—				
Nuss I 35/50 mm			392.—				
Nuss II 15/35 mm			367.—				
Nuss III 7/15 mm			357.—				
Ruhr-Koks und -Kohlen							
Grosskoks (Giesskoks)	ca. 7200	8-9%	—	—	—	—	
Brechkoks I 60/90, 50/80 mm			542.50	591.—	727.—	757.—	
Brechkoks II 40/60, 30/50 mm			560.—	611.—	742.—	772.—	
Brechkoks III 20/40 mm			542.50	591.—	727.—	757.—	
Fett-Stücke vom Syndikat	ca. 7600	7-8%	490.—	521.—	652.—	682.—	
Fett-Nüsse I und II „			490.—	521.—	652.—	682.—	
Fett-Nüsse III „			485.—	511.—	642.—	672.—	
Fett-Nüsse IV „			475.—	501.—	632.—	662.—	
Vollbriketts „			480.—	536.—	672.—	702.—	
Eiform-Briketts „			480.—	536.—	672.—	702.—	
Schmiedenüsse III „			515.—	556.—	742.—	772.—	
Schmiedenüsse IV „			505.—	541.—	732.—	762.—	
Belg. Kohlen							
Braisettes 10/20 mm	7300-7500	7-10%	—	—	—	—	
Braisettes 20/30 mm			—	—	—	—	
Steinkohlenbriketts 1. cl. Marke	7200-7500	8-9%	470.—	—	—	—	

Angaben nach «KOX» Kohlenimport A.-G., Zürich per August 1939 Annahme unveränderter Preise

[1] Gültig für Schiffskoks, abzüglich Fr. 10.- Sommerprämie pro September.
[2] Preise unter Zugrundelegung der Preislisten des Kohlenhandels ab Zeche und der geltenden Frachten, plus Händlerzuschlag von Fr. 10.— pro 10 t.

Ölpreisnotierungen per 10. Juli 1940

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

	per 100 kg Fr.
Heizöl I (Ia Gasöl) min. 10,000 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg in Zisternen, unverzollt: Chiasso	28.—
Heizöl II zirka 10,000 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg netto in Zisternen, unverzollt obgenannte Grenzstation	27.—
Heizöl IIa zirka 10,000 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg netto in Zisternen, unverzollt obgenannte Grenzstation	26.20
Heizöl III zirka 9850 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg netto in Zisternen, unverzollt obgenannte Grenzstation	25.60
Detailpreise: Heizöl I Einzelfass bis 1000 kg	34.75
1001 kg bis 3000 kg	33.75
3001 kg bis 8000 kg	33.—
8001 kg bis 12,000 kg	32.75
12,001 kg und mehr	32.10
Heizöl II Einzelfass bis 1000 kg	33.75
1001 kg bis 3000 kg	32.75
3001 kg bis 8000 kg	32.—
8001 kg bis 12,000 kg	31.75
12,001 kg und mehr	31.10
Heizöl IIa Einzelfass bis 1000 kg	32.95
1001 kg bis 3000 kg	31.95
3001 kg bis 8000 kg	31.20
8001 kg bis 12,000 kg	30.95
12,001 kg und mehr	30.30
Heizöl III Einzelfass bis 1000 kg	32.65
1001 kg bis 3000 kg	31.65
3001 kg bis 8000 kg	30.90
8001 kg bis 12,000 kg	30.65
12,001 kg und mehr	30.—

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.

	per 100 kg Fr.
Ia. Petrol für Industrie, Gewerbe, Garagen und Traktoren:	
Einzelfass bis 500 kg	47.15
501—999 kg oder Abschluss über 1000 kg	46.15
1001—1999 kg	45.15
2000 kg und mehr aufs Mal	44.65

Per 100 kg netto, franko Domizil geliefert. Bei Verwendung für Fahrzeugmotoren Zuschlag von Fr. 15.75 per 100 kg netto laut neuen Zollvorschriften.

Mittelschwerbenzin	
Kisten, Kannen und Einzelfass	87.65
2 Fass bis 350 kg	84.90
351—500 kg	83.05
501—1500 kg	82.—
1501 kg oder 2000 Liter und mehr	81.15 oder 64 Cts. p. l
Leichtbenzin und **Gasolin**	
Einzelfass bis 350 kg	96.80
351—500 kg	95.80
501—1500 kg	94.80
1501 kg und mehr	93.80
Benzol	
Einzelfass bis 350 kg	81.—
351—500 kg	79.—
501—1500 kg	79.—
1501 kg und mehr	79.—

Sämtliche Preise verstehen sich per 100 kg netto, franko Domizil. Spezialpreise bei grösseren Bezügen in ganzen Bahnkesselwagen.

Zur Beachtung: Interessenten der Kohlen- und Oelpreisnotierungen, die Wert auf schnelle, monatliche Berichterstattung legen, werden auf Wunsch die Preislisten direkt zugesandt. Sekretariat des Schweiz. Wasserwirtschaftsverbandes