Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 33 (1941)
Heft: 8-9

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

Der Vorsitzende stellt fest, dass es in diesem Falle im Jahresbericht hätte heissen sollen, der *Schiffs*verkehr sei lahmgelegt worden.

Die *Jahresrechnung* und die *Bilanz* auf Ende 1940 werden nach kurzen Erläuterungen des Präsidenten genehmigt.

3. Der *Revisorenbericht* vom 23. Mai 1941, der im Jahresbericht auf Seite 67 abgedruckt ist, wird verlesen. Die Revisoren haben dem schriftlichen Berichte nichts beizufügen.

4. *Ersatzwahl in den Ausschuss an Stelle von Bundesrat Dr. Kobelt.* Aus unserer welschen Mitgliedschaft wurde bereits früher Dir. *Emmanuel Borel* (Services industriels de la ville de Neuchâtel) genannt und heute diese Kandidatur aufgestellt. Es werden keine weiteren Nominationen gemacht und Dir. Borel einstimmig als Ausschussmitglied gewählt. Der Vorsitzende gibt seiner Freude Ausdruck über das besondere Interesse unserer welschen Freunde an den Bestrebungen des Verbandes.

Die *Revisoren* Dir. Bertschinger, Obering. Böhi und Dir. Meystre werden in ihrem Amte bestätigt.

5. *Verschiedenes.* Es werden keine weiteren Anregungen oder Auskünfte verlangt.

Der Vorsitzende gibt anschliessend das Wort Ing. *A. Härry*, Sekretär des Verbandes, zu seinem Vortrag über *Aktuelle Probleme der schweizerischen Wasser- und Energiewirtschaft.* Die interessanten und ausführlichen Zusammenfassungen gründlicher Studien werden mit starkem Applaus verdankt und die vom Referenten aufgestellten Thesen nach Diskussion mit einigen Anregungen genehmigt. Protokollführung: M. Gerber-Lattmann

Wasser- und Elektrizitätsrecht, Wasserkraftnutzung, Binnenschiffahrt

Ausbau der Wasserkräfte im Kanton Wallis

Der Ausbau der Wasserkräfte im Kanton Wallis macht erfreuliche Fortschritte. Wir erwähnten in Nr. 3/4 Jahrg. 1941 dieser Zeitschrift den Baubeschluss für ein Kraftwerk *«Ganterbach-Saltina»* bei Brig. Die Aluminium-Industrie A.G. erstellt ein Kraftwerk in *Mörel* mit Ausnutzung der Rhone von Lax bis Mörel und der Binna. Im Studium befindet sich ferner der Ausbau der Rhone zwischen Reckingen und Fiesch durch die gleiche Gesellschaft. Die Lonza A.G. hat beschlossen, die obere Lonza auszubauen. Die Wasserfassung befindet sich oberhalb Goppenstein; es folgt ein Stollen auf der rechten Talseite mit Kraftwerk bei *Mittal.* Der Ausbau aller Kraftwerke wird etwa 40 000 kW mit einer jährlichen Energieproduktion von etwa 200 Mio kWh betragen.

Der Ausbau des Kraftwerkes «Rüchlig»

Um den steigenden Energiebedarf der Fabriken Aarau und Wildegg der Jurazementfabriken zu decken, haben diese in den Jahren 1927/28 das Kraftwerk Rüchlig an der Aare unterhalb Aarau ausgebaut. Nunmehr hat diese Gesellschaft mit dem Weiterausbau der Anlage begonnen, und zwar soll die Leistung des Werkes von 6000 PS auf 10 000 PS erhöht werden. Der gegenwärtige Ausbau beträgt 150 m³/sek. und soll auf den konzessionsgemässen Vollausbau von 260 m³/sek. gebracht werden. Als erste Arbeit des Vollausbaues ist die Verbreiterung der bestehenden Kanäle durch Baggerung und Abtransport von 350 000 m³ Kiesmaterial vorgesehen. Das Kraftwerk Rüchlig gibt etwa 2000 PS als Wintervorzugskraft an das Aargauische Elektrizitätswerk ab; durch Umstellungen und teilweise Reduktion der Zementfabrik in Wildegg war es möglich, diese Vorzugskraft während der vergangenen sechs Wintermonate auf 4000 PS zu erhöhen. Durch den weiteren Ausbau des Werkes wird eine in den heutigen Zeiten sehr willkommene Energiequelle erschlossen und gleichzeitig ein wesentlicher Beitrag zur Arbeitsbeschaffung geleistet.

Bundesrat Celio zur Rheinschiffahrt Basel-Bodensee

Anlässlich seines Besuches in St. Gallen am 1. Juli 1941 sprach sich Bundesrat Celio zur Frage der Schiffbarmachung des Rheines von Basel bis zum Bodensee nach der «Volksstimme» vom 2. Juli 1941 wie folgt aus:

«Die Rheinschiffahrt bis Basel spielt in unserer Volkswirtschaft bereits eine grosse Rolle. Sie ist flussaufwärts schon bis nach Rheinfelden vorgedrungen. Es ist daher leichtverständlich, wenn der Ausbau des Flusses für die Großschiffahrt oberhalb Rheinfelden zu den Fragen gehört, die uns gegenwärtig lebhaft beschäftigen.

Vereinbarungen von grosser Tragweite bestehen bereits zwischen unserem Land und Deutschland. Die Verhältnisse sind hier also andere als jene hinsichtlich der Verbindung der Schweiz mit dem Mittelmeer durch die Rhone und mit der Adria durch den Tessin und den Po. Um diese Zugänge hat sich unser Land ebenfalls zu bemühen. Der Bundesrat hat denn auch kürzlich den Regierungen Frankreichs und Italiens die Fortsetzung der Besprechungen vorgeschlagen.

Vor dem Krieg hat die Rheinschiffahrt bis Basel einen glänzenden Aufschwung erfahren. Schon vor längerer Zeit haben die Schweiz und Deutschland die nötigen Massnahmen ergriffen, um die künftige Entwicklung der Grossschiffahrt auf dem Rhein sicherzustellen. Schon im Jahre 1879 wurden für die Schiffahrt bis Neuhausen, d. h. bis zum Rheinfall — der damals als unüberwindliches Hindernis galt — die für beide Länder geltenden Grundsätze in einer Vereinbarung niedergelegt. Diese Grundsätze sehen die Freiheit der Schiffahrt vor, d. h. Abgabenfreiheit und unentgeltliche Bedienung der Schiffahrtseinrichtungen, mit einem Wort, die freie Schiffahrt für jeden Benutzer des Stroms. Heute handelt es sich darum, die Geltung dieser Bestimmungen auf der Strecke bis zum Bodensee auszudehnen.

Diese Vereinbarung bestimmt auch, dass die Errichtung von Bauwerken, welche die Schiffahrt beeinträchtigen könnten, verboten sei, und macht von der Beachtung dieses Verbots die Wasserrechtsverleihung abhängig, sieht ferner all jene Anlagen vor, die für den Bau der Wasserstrasse notwendig sind. Das zeigt, dass die Grundsätze der Vereinbarung von 1879 heute noch richtig sind.

Eine weitere Vereinbarung aus dem Jahre 1929, welche die Regulierung des Rheins zwischen Strassburg/Kehl und Istein, unterhalb Basel, betrifft, enthält die Absichten der beiden Länder für die Rheinschiffahrt zwischen Basel und Bodensee.

Zwischen Basel und der Aaremündung sind für die Verwirklichung des Baues der Wasserstrasse die Errichtung eines einzigen Wasserkraftwerkes, desjenigen von

Säckingen, und der Umbau eines zweiten Werkes, desjenigen von Rheinfelden, notwendig.

Da die Schiffahrtsfragen in heutiger Zeit so sehr aktuell sind, möchte ich es nicht unterlassen zu betonen, dass der Bau von Wasserstrassen immerhin nur das Mittel zur Erreichung eines ganz bestimmten volkswirtschaftlichen Zieles bildet: Ich meine den Betrieb der Wasserstrassen.

Beim Bau handelt es sich um eine einmalige Sache; beim Betrieb dagegen geht es um die Dauer. Die Schweiz und Deutschland sind übereinstimmend der Ansicht, dass die Kraftwerke Leistungen zu Gunsten der Schiffahrt zu übernehmen haben. Diese Massnahmen sind am Platze, denn einerseits wird die rationelle Nutzbarmachung des Flusses billige Wasserkräfte liefern, und die Rheinschiffahrt die Entwicklung der Industrie begünstigen, und anderseits die Industrie neue Absatzmöglichkeiten für die Energie schaffen.

Am wichtigsten ist es also, diejenige Betriebsart zu wählen, die, unter Wahrung der unbedingten Verkehrsfreiheit, die einfachste ist und die Volkswirtschaft am wenigsten belastet.

Ob sich die Schiffahrt bis zum Bodensee bald verwirklichen lassen werde, hängt zunächst von den Fortschritten im Ausbau der Wasserkräfte ab. Hier darf mit einer ziemlich raschen Entwicklung gerechnet werden. Es hängt dies vom Interesse ab, das Deutschland an der Entwicklung der Nutzbarmachung des Rheins hat, und zwar gemäss den Grundlinien, die bis heute von den beiden zunächst interessierten Mächten, Schweiz und Deutschland, angenommen worden sind.

Gegenüber den Problemen der Schiffahrt, wie gegenüber jeder anderen wichtigen Frage, darf man weder Skeptiker noch Mystiker sein: erstere hemmen jedwede Verwirklichung; letztere träumen von der Wiederkehr des für immer verlorengegangenen Paradieses auf Erden. Man muss ganz einfach Wirklichkeitsmensch sein, der in der Zurückgezogenheit seines Arbeitszimmers die Reformen vorbereitet, um sie dann in dem Augenblick zu verwirklichen, da sie einen wahren wirtschaftlichen und sozialen Fortschritt darstellen.»

Schweizerischer Rhone-Rhein-Schiffahrtsverband

Samstag, den 14. Juni 1941 versammelte sich in Neuenburg der *Rhone-Rhein-Verband* zu einer ausserordentlichen Tagung, um grundsätzliche Beschlüsse für die Weiterarbeit zu fassen. Zu dieser Tagung waren alle in Betracht fallenden eidgenössischen, kantonalen und kommunalen Behörden und Verbände eingeladen worden. Den Vorsitz führte der Zentralpräsident, Ing. Arthur Studer, in Neuenburg, der in seinen einleitenden Worten den Stand der Binnenschiffahrt in der Schweiz darlegte. Heute handle es sich in erster Linie darum, vom Problem der Schiffahrtsverbindung vom Mittelmeer über die Rhone bis zum Genfersee und von da über den transhelvetischen Kanal nach dem Rheine den ersten Teil, nämlich die Verbindung bis zum Genfersee zu fördern. Es folgten Referate des verdienten Pioniers der schweizerischen Binnenschiffahrt, Staatsrat Balmer in Genf, von Ing. H. Blattner in Zürich, Ing. Dubois in Lausanne, Stadtingenieur Misteli in Solothurn und Ing. Charles Borel in Genf. Das Resultat der Verhandlungen bildete folgende Resolution:

«L'assemblée extraordinaire convoquée à Neuchâtel, le 14 juin 1941, sous les auspices de l'A. S. R. R., après avoir entendu les exposés sur le problème de la navigation fluviale en Suisse, adopte les résolutions suivantes.

I. Elle remercie nos autorités fédérales, cantonales et communales de l'intérêt et de l'appui qu'elles ont apportés jusqu'ici à cet important problème et témoigne sa reconnaissance aux personnes qui, dans toutes les parties du pays, ont généreusement et bénévolement consacré leur temps et leurs efforts à cette idée.

II. Elle approuve le plan d'action du comité central de l'A. S. R. R. qui consiste à vouer tous ses efforts immédiats aux études et moyens d'exécution concernant l'aménagement du Rhône jusqu'au Léman, comme base de la liaison du Rhône au Rhin par le canal transhelvétique.

III. Ces études serviront de base aux négociations que la Suisse doit entamer avec la France pour régler les conditions de navigation sur le Rhône.

IV. Elle émet le vœu que la France soit appelée à collaborer le plus intimement possible à la réalisation de cette œuvre.

V. Elle appuie chalereusement les demandes qui seront adressées par l'A. S. R. R. aux autorités fédérales, cantonales et communales ainsi qu'aux particuliers pour obtenir les fonds nécessaires à l'exécution de ce programme.»

Die schweizerische Jugend beginnt mit dem Bau des Rhone-Rheinkanals

Die Gesellschaft «Mouvement de la Jeunesse vaudoise pour le canal du Rhône au Rhin», gegründet von Charles Apothéloz, hat sich zum Ziel gesetzt, den Rhone-Rheinkanal bei Bussigny auf eine Länge von 10 m zu bauen. Die Waadtländer Jugend ist dem Aufrufe mit Freuden gefolgt; die Arbeiten wurden am 14. Juli 1941 begonnen und nach 14 Tagen beendet. Vom realistischen Standpunkt aus gesehen sicher eine nutzlose Arbeit. Es handelt sich aber um einen symbolischen Akt der Jugend, die damit ihren Willen kundgeben will, dass in der *Schweiz weniger geredet und mehr gehandelt werden sollte.* So aufgefasst gehen mit der Waadtländer Jugend auch die Aeltern, die sich jahrzehntelang umsonst um grosse Werke bemüht haben.

Elektrizitätswirtschaft, Wärmewirtschaft

Bau einer Trolleybuslinie in Luzern

Am 3. Juli 1938 hat die Einwohnergemeinde Luzern die Vorlage des Grossen Stadtrates auf Bau einer Trolleybuslinie Allmend-Lido abgelehnt. Dafür wurden dann zwei dieselelektrische Autobusse angeschafft. Nun muss infolge des Treibstoffmangels unter erschwerten Umständen doch wieder auf den Trolleybus zurückgegriffen, und es soll nun auf der Strecke Allmend-Halde von 1,7 Kilometer Länge der Trolleybusbetrieb eingerichtet werden. Es sind dafür vier Trolleybusse vorgesehen. Die Kosten belaufen sich auf 740 000 Fr., wobei zwei dieselelektrische Autobusse in Trolleybusse umgebaut werden.

Der eiserne Bergmann

Die schwierigste Arbeit im Kohlenbergbau war bisher der Abbau der Kohle, der in den letzten Jahren weitgehend mechanisiert worden ist, indem an Stelle des Spitzhammers der Bohrhammer oder die Schrämmaschine getreten

sind. Aber trotzdem war noch viel körperliche Arbeit unter ungünstigsten Verhältnissen zu leisten. Nunmehr sind Maschinen konstruiert worden, welche die menschliche Arbeit vor Ort noch mehr einschränken sollen. Die Kohle wird von dieser Maschine abgebaut, zerkleinert und automatisch auf das Förderband geliefert. Zur Bedienung sind wenige Arbeiter nötig. Als Hauptarbeit bleibt noch der Ausbau des Stollens und seine Sicherung gegen Gebirgsdruck. Die Versatzarbeit, d. h. das Wiederausfüllen der «ausgekohlten» Räume geschieht heute schon maschinell. Man wird, wie die «Frankfurter Zeitung» Nr. 278 vom 3. Juni 1941 ausführt, bei diesen Verfahren nicht stehen bleiben und später dazu übergehen, die Kohle durch Luft und Wasserdruck zu lösen und unter Tag zu vergasen, was in einigen Kohlenländern bereits erprobt worden ist. Das Kohlengas wird dann chemisch verarbeitet.

Energiewirtschaft und Kriegswirtschaft

Zusammenstellung der Bundeserlasse (siehe Seiten 109 und 129, Jahrg. 1939, Seiten 5, 30, 41, 72, 80, 99, 119 und 129, Jahrg. 1940 und Seiten 18, 36, 48 und 78, Jahrg. 1941 der «Wasser- und Energiewirtschaft»). Interessenten erhalten vom Sekretariat des Schweiz. Wasserwirtschaftsverbandes nähere Auskunft.

Verfügung Nr. 7 B des KIA über die **Verwendung der Vorräte an flüssigen Kraft- und Brennstoffen** *vom 18. Juni 1941 und 25. Juli 1941.*

Den Wagen mit Fahrbewilligung werden im Monat Juli und August 1941 aus den vorhandenen gesperrten Vorräten folgende Mengen freigegeben:

a) im Motorfahrzeugverkehr:

15 bis 25 Liter Benzin für Personenwagen.
5 bis 10 Liter Benzin für Motorräder.
20 bis 30 Liter Benzin für Lieferwagen (unter einer Tonne Nutzlast).
50 bis 130 Liter Benzin oder 40 bis 120 Liter Dieselöl für Motorlastwagen.
10 bis 25 Liter Benzin oder Dieselöl für Motorboote.

Verfügung Nr. 10 B des EVD über die Landesversorgung mit flüssigen Kraft- und Brennstoffen und Mineralölen vom 20. Juni 1941. **(Verbot von Vergnügungsfahrten.)**

Motorfahrzeuge aller Art (inbegriffen Motorboote), die mit flüssigen Kraftstoffen angetrieben werden, dürfen nur für Fahrten verwendet werden, die beruflichen Zwecken des Halters oder Fahrers dienen.

Weisung der Sektion für Chemie und Pharmazeutika des KIA über die Zuteilung von **Mittelschwerbenzin für den chemischen und mechanischen Gebrauch sowie Benzindestillaten und Benzolwasserstoffen.** *(Quotenfestsetzung für den Monat Juli 1941.)*

Die Lieferanten von Benzindestillaten und Benzolkohlenwasserstoffen sind ermächtigt, an die Kontingentsinhaber im Juli 1941 maximal folgende Mengen zu liefern:

Mittelschwerbenzin im Rahmen des nachgew. Bedarfes	
Gasolin, Leichtbenzin, Siedegrenzenbenzin, Rotalin, Diluan	50 %
Benzol, Xylol, Solvent Naphtha	60 %
White Spirit	30 %
Benzin Ph. H. V. Petroläther	100 %

Toluol der chemischen Industrie, sofern Toluol nicht durch andere Produkte ersetzt werden kann: 50 %, der Lackindustrie: 20 %. Im letzten Falle können 40 % ersetzt werden durch 20 % Benzol und 20 % Xylol oder Solvent-Naphtha.

Massgebend ist der Bezug in der Zeit vom 1. Juli 1938 bis 30. Juni 1939.

Verfügung No. 11 B des EVD über die Landesversorgung mit **flüssigen Kraft- und Brennstoffen und Mineralölen** *vom 31. Juli 1941.* **(Generatoren und Apparate für die Verwendung von nicht flüssigen Ersatztreibstoffen.)**

Die Verfügung Nr. 5 B vom 26. Februar 1941 wird aufgehoben. Die Ausrüstung von Motoren aller Art mit Generatoren und Apparaten zur Verwendung von nicht flüssigen Ersatztreibstoffen, sowie die Herstellung und der Einbau solcher Anlagen bedürfen einer Bewilligung der Sektion für Kraft und Wärme des KIA.

Weisung der Sektion für Chemie und Pharmazeutika des KIA über die Zuteilung von **Mittelschwerbenzin für den chemischen und mechanischen Gebrauch sowie Benzindestillaten und Benzolkohlenwasserstoffen** *vom 25. Juli 1941. (Quotenfestsetzung für den Monat August 1941.)*

Mittelschwerbenzin	30 %
Gasolin, Leichtbenzin, Siedegrenzenbenzin, Rotalin, Diluan	50 %
White Spirit	30 %
Benzin, Ph. H. V. Petroläther	100 %
Benzol	40 %
Xylol, Solvent-Naphtha	60 %
Toluol der chemischen Industrie, sofern Toluol nicht durch andere Produkte ersetzt werden kann	40 %

Die Zuteilungen von Toluol an die Lackindustrie werden eingestellt. Dagegen können die Betriebe dieser Branche an Stelle von Toluol 25 % Benzol und 15 % Xylol beziehen.

Massgebend ist der Bezug vom 1. Juli 1938 bis 30. Juni 1939.

Verfügung Nr. 3 Ko des KIA betr. **Kohlenrationierung und -verbrauch der industriellen Grossverbraucher** *vom 29. Juli 1941.*

Die Gültigkeit der Bestimmungen der Verfügung Nr. 2 Ko des KIA vom 26. April 1941 wird bis 30. September 1941 verlängert. Der Verbrauch von festen Brennstoffen aller Art durch Betriebe mit einem jährlichen Bedarf an Industriekohle von mehr als 60 t wird auf 75 % des Verbrauches des Jahres 1938 festgesetzt.

Verfügung Nr. 537 betr. **Preise für elektrische Energie** *vom 1. Juli 1941.*

Die Verfügung befasst sich mit Energielieferungsverträgen mit Energiekonsumenten zwischen den Werken selbst, zwischen Vorlieferanten und Wiederverkäufern und mit den Elektrokesselverträgen. Jede Erhöhung der mit Energiekonsumenten (letzten Verbrauchern) in Verträgen vereinbarten oder in Tarifen festgelegten Preise für elektrische Energie über den Stand vom 31. August 1931 hinaus ist ohne schriftliche Bewilligung der eidg. Preiskontrollstelle untersagt. Die Anwendung der Paritätsklauseln in Elektrokesselverträgen (ohne Lieferpflicht der Werke) ist ohne besondere Genehmigung zulässig, soweit sich die Preisbewegungen in festgelegten Grenzen halten. Der maximal zulässige Preis beträgt 2,5 Rp./kWh. (Wir verweisen auf das Bulletin SEV, Nr. 14, 1941, Seite 326.)

Geschäftliche Mitteilungen, Literatur, Verschiedenes

25 Jahre St. Gallisch-Appenzellische Kraftwerke AG. 1914-1939

Der Direktor der St. Gallisch-Appenzellischen Kraftwerke, Dr. J. Elser, hat die Dokumentation über die Entwicklung der schweizerischen Elektrizitätswirtschaft um einen wertvollen Beitrag bereichert. Der Bericht über die ersten 25 Jahre der St. Gallisch-Appenzellischen Kraftwerke enthält eine Fülle von Angaben technischer, wirtschaftlicher und rechtlicher Natur über die Energieversorgung eines wichtigen industriellen Sektors der Ostschweiz. Im ersten Teile wird die Lage der Energieversorgung geschildert, wie sie vor der Gründung des Elektrizitätswerkes des Kantons St. Gallen im Jahre 1909 bestanden hat. Damals teilten sich nicht weniger als vier grössere Unternehmen und einige kleinere Elektrizitätswerke in die Energieversorgung der äussersten Ostschweiz. Dieser Zersplitterung hat dann das im Jahre 1909 dank der Initiative von Nationalrat Ernst Schmidheiny gegründete Elektrizitätswerk des Kantons St. Gallen ein Ende gesetzt. Da sich die Unternehmungen, welche an das kantonale Werk angeschlossen wurden, vor allem das Kubelwerk und die Kraftversorgung Bodensee—Thurtal, auf das Gebiet verschiedener Kantone erstreckten, gingen die Bestrebungen dahin, ein interkantonales Unternehmen zu schaffen, und es kam im Jahre 1914 zur Gründung der St. Gallisch-Appenzellischen Kraftwerke, welche die Aktiven und Passiven samt Rechten und Pflichten des kantonalen Werkes, des EW Kubel und der EW der Binnenkanalwerke übernahm. Es handelt sich um ein öffentliches Unternehmen in privatrechtlicher Form, womit man dem Beispiel anderer kantonaler und interkantonaler Unternehmen folgend in glücklicher Weise die Nachteile einer Einmischung der Politik in ein Erwerbsunternehmen vermied und auf der anderen Seite dem Unternehmen Bewegungsfreiheit und Initiative sicherte. Interessant sind die Ausführungen über die Kraftbeschaffung. Man hat zunächst die eigenen Anlagen nach Möglichkeit ausgebaut und sich im übrigen den Bezug von Fremdenergie gesichert. Gleichzeitig wurde auch die Frage der Energiebeschaffung aus eigenen Kraftquellen geprüft und schon im Jahre 1917 ein Studienbureau gegründet, das eine Reihe von Projekten aufstellte. Die Geschichte des Lank-Listprojektes ist ein Beispiel dafür, mit welchen Schwierigkeiten in der Schweiz zu rechnen ist, wenn man an den Ausbau von Kraftwerken herangehen will. Im Jahre 1925 musste definitiv auf den Bau dieses Werkes verzichtet werden. Von anderen grossen Projekten wäre das Muttensee-Limmern-Linth-Werk zu erwähnen. Im Jahre 1929 erfolgte der Beitritt zu den NOK, und damit wurden auch die Projekte für den Bau eigener Wasserkraftanlagen aufgegeben. Dagegen wurde 1933 im Kubel eine 15 000-kW-Dieselmotorenanlage zur Deckung der Spitzenleistung erstellt, die grösste derartige Anlage in Europa.

Im Abschnitt über Energieverteilung vernimmt man, dass sämtliche von der Strassenbahn Altstätten-Berneck A.G. und die meisten später vom kantonalen Werke übernommenen Sekundärnetze der Gemeinden mit der Servitut des Rückkaufsrechtes zugunsten der politischen Gemeinden und Ortskorporationen belastet waren. Von diesem Kaufrecht ist starker Gebrauch gemacht worden, und es sind auf diese Weise bisher 9628 Abonnemente mit 12 260 kW Anschlusswert abgetreten worden. Vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus ist diese Zersplitterung zweifellos bedauerlich. Trotzdem hat sich das Unternehmen erfreulich entwickelt. Der Energiebedarf stieg von 30,85 Mio kWh im Jahre 1914/15 auf 99,07 Mio kWh im Jahre 1938/39. Die starke Zunahme ist zur Hauptsache den erfolgreichen Massnahmen zu verdanken, welche die SAK seit 1928 zur Förderung des Absatzes von Wärmeenergie unternommen haben. Die ideelle Gebrauchsdauer des Gesamtbedarfsmaximums stieg von 3042 h im Jahre 1914/15 auf 4180 h im Jahre 1938/39. Der Bericht enthält ferner eine Fülle wirtschaftlicher und finanzieller Angaben über die Energieversorgung, insbesondere auch über die Entwicklung der Energietarife. Der Energiepreis liegt heute durchschnittlich 34 % unter dem Vorkriegsniveau von 1914, während der Landesindex der Kosten der Lebenshaltung Ende August 1939 immer noch auf 137 stand. (100 im Juni 1914.) Mit vollem Recht kann daher der Verfasser feststellen, dass die SAK die ihnen bei der Gründung gestellte Aufgabe erfüllt haben. Die Versorgung des Landes ist sowohl in räumlicher und technischer Hinsicht (Ausdehnung und weitgehende Verbesserung der Verteil- und Produktionsanlagen) als auch in wirtschaftlicher Beziehung (Verbilligung der Energieabgabe) in vorteilhafter, der Volkswirtschaft und dem allgemeinen Wohl dienlicher Weise durchgeführt worden. Nur in zwei Beziehungen hat sich, wie der Berichterstatter im Schlusswort ausführt, die Entwicklung nicht ganz so vollzogen, wie bei der Gründung des Unternehmens angenommen worden war. Gemeint ist der Ausbau eigener Wasserkräfte und der Anschluss der lokalen Energieverteilunternehmen. Die Untersuchungen hätten aber gezeigt, dass die geplanten Wasserkräfte im allgemeinen nicht in den Rahmen hineinpassen, der sich durch die Entwicklung des Energiebedarfes ergeben hatte, ihr Ausbau für die staatliche Kraftversorgung habe sich daher nicht als zweckmässig erwiesen. Anderseits habe durch die Loslösung der Stadt St. Gallen die einheitliche staatliche Energieversorgung eine wesentliche Beeinträchtigung erfahren.

Kraftwerk «Ganterbach-Saltina» AG., Brig

Zur Ausführung der in Nr. 3/4, Jahrg. 1941, Seite 34 dieser Zeitschrift beschriebenen neuen Wasserkraftanlage bei Brig (Wallis) ist am 5. Juli 1941 unter der Firma «Kraftwerk Ganterbach-Saltina A.G.» (KWGS) eine Gesellschaft unter Mitwirkung der «Lonza Elektrizitätswerke und chemische Fabriken A.G.» und der «Elektrizitätswerke Brig Naters A.G.» gegründet worden. Der Verwaltungsrat der Gesellschaft setzt sich zusammen aus den Herren: Ing. J. Peter, als Präsident, Ing. A. Müller, Vizepräsident, Dr. A. Clausen und R. Waldner. Die Geschäftsleitung hat ihren Sitz im Hause von Ing. Peter in Brig-Glis. (Telephon Nr. 1.)

Die Freiheit der Flußschiffahrt

Otto Gönnenwein. Verlag W. Kohlhammer, Stuttgart und Berlin. Brosch.: RM. 4.80.

Die schon vor dem Kriege druckfertige Schrift wird vom Verfasser auf das Bedürfnis zurückgeführt, das Gebiet des internationalen Flussrechtes rechtsbegrifflich besser zu klären und darzustellen. Bei dieser wertvollen Zielsetzung darf die Schrift Gönnenweins zugleich den Anspruch sowohl der guten Sachlichkeit erheben, als einer reichen Dokumentation und eines sozusagen vollständigen

Literaturnachweises. Die Schrift gestaltet sich daher durch ihre leichte Lesbarkeit zu einem kleinen Nachschlagewerk, dem für die nächsten Jahre besonderes Interesse zukommen wird.

In einem ersten Teil wird der Freiheitsgrundsatz der Schiffahrt in verschiedenen Rechtskreisen untersucht: in der Lehre vom Gemeingebrauch an Gewässern, in bezug auf die Miteigentumslehre, die Dienstbarkeiten, die Lehrmeinungen über die Beschränkung der Gebietshoheit der Uferstaaten, das allgemeine Existenzrecht usw. Gönnenwein behandelt das Flußschiffahrtsrecht und seine spätere Entwicklung in den Beschlüssen des Wiener Kongresses, in den aus diesen hervorgegangenen Stromakten, ferner im Versailler-Vertrag mit der durchgeführten Gleichberechtigung der Nichtuferstaaten und mit dem Uebergange vom Begriffe der internationalen zu den «internationalisierten» Strömen, sodann in dem von wichtigen Staaten nicht ratifizierten Barcelona-Abkommen. Systematisch geht der Verfasser darauf aus, festzustellen, welche Punkte des internationalen Flussrechtes allgemein anerkanntes Recht geworden und welche bis heute fraglich und umstritten sind. Der Wiener Kongressakte wird grundlegender und wegleitender Charakter zuerkannt, weil ihre Bestimmungen seit langem in die völkerrechtliche Ordnung übergegangen sind. Ueber den Anteil der Schweiz am Rhein äussert sich der Verfasser: «Die Wiener Kongressakte wollte für die europäische Völkerrechtsgemeinschaft ihrer Zeit, d. h. die christlichen Staaten Europas, Recht schaffen. Die Schweiz bekannte sich ausserdem in einer Tagsatzung vom 27. Mai 1815 zu den Wiener Beschlüssen. Sie ist ferner bei Basel, einem Punkte, an dem der Rhein zweifellos schiffbar ist, Anliegerin. Ihre Einbeziehung in die rechtliche Ordnung der Rheinschiffahrt hat allerdings weder 1831 noch 1868 stattgefunden. Die Schweiz hat aber trotzdem mindestens das Recht, durch das Staatsgebiet der Unterlieger ungestört zum Meer zu fahren.» — Wesentlich ist die Folgerung, dass sich das Recht der Nichtuferstaaten nie von selbst versteht. Flußschiffahrtskommissionen seien keine Voraussetzung der Schiffahrtsfreiheit. — Bei der erweiterten modernen Flussnutzung (Wasserkräfte usw.) besitzt der Abschnitt über das Flussnachbarrecht seine besondere Bedeutung. Das Nachbarrecht werde wirksam, wo beispielsweise nicht schiffbare, nicht unter Konvention stehende, obere Flussabschnitte in internationale schiffbare Flüsse übergehen. Im Zusammenhang damit findet die wichtige Frage der Rangordnung der Gemeingebrauchsarten am Wasser ihre Beleuchtung.

Der zweite Teil der Schrift gilt dem *Inhalte* der Schiffahrtsfreiheit: der Verkehrsfreiheit im Durchgang, der Teilnahme am Gemeingebrauch der Häfen und Umschlagseinrichtungen, der Gleichberechtigung und dem Flaggenrecht, dem Verbote der Schleppmonopole, dem der eigenen Flagge vorbehaltenen Nahverkehr (Cabotage), der Abgabenfreiheit, der Verpflichtung zum Stromunterhalt und der Wahrung der staatlichen Souveränität. *Kr.*

Mitteilungen des Rheinverbandes

Gruppe des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes

Verantwortlich für die Redaktion: Sekretariat des Rheinverbandes in Chur

Bericht über die Tätigkeit des Rheinverbandes in den Jahren 1939 und 1940

Die Kriegsjahre 1939 und 1940 hemmten die neu erwachte Tätigkeit des Rheinverbandes stark. Viele Verbandsmitglieder waren militärisch sehr in Anspruch genommen, so dass sie für ausserberufliche Aufgaben nur wenig Zeit zur Verfügung hatten.

Mitgliederbewegung:

In der Berichtsperiode sind drei Mitglieder aus Altersrücksichten zurückgetreten. Neu in den Verband eingetreten sind fünf Gemeinden und vier Einzelmitglieder. Alt-Nationalrat Dr. J. Dedual starb am 20. Dezember 1939. Er war einer der Mitbegründer des Rheinverbandes und dessen Präsident seit der Gründung des Verbandes im Jahre 1917 bis kurz vor seinem Tode im Jahre 1939. Als Vertreter des Rheinverbandes gehörte der Heimgegangene während der gleichen Zeitdauer dem Ausschuss des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes an. Der Verstorbene bekundete stets ein reges Interesse an den Fragen des Verbandes. Der Rheinverband dankt ihm für seine langjährige Tätigkeit und für die Förderung aller damit im Zusammenhange stehenden Fragen.

Aus Altersrücksichten ist aus dem Vorstande und aus dem Rheinverband a. Direktor G. Bener, Ingenieur, Chur, ausgetreten. Dir. G. Bener ist als der eigentliche Gründer des Rheinverbandes anzusprechen, er führte im Gründungsjahre 1918 auch das Aktuariat und hielt an der Gründungsversammlung in Chur den ersten Vortrag über das Thema «Wasserwirtschaft in unserem Rheingebiet». Seit der Gründung gehörte er dem Vorstande an und war stets ein eifriger Förderer der Interessen des Rheinverbandes.

Für seine einflussreiche Tätigkeit in unserem Verbande sei ihm an dieser Stelle der herzlichste Dank ausgesprochen. Wir wünschen ihm noch eine Reihe schöner Jahre im Kreise seiner Familie.

Vorstand:

Dem neuen Präsidenten des Rheinverbandes Reg.-Rat Dr. Ing. Kobelt war es infolge seiner Berufung auf den in Kriegszeiten besonders verantwortungsvollen Posten eines Bundesrates leider nicht mehr möglich, das Amt des Präsidenten weiterzuführen. Der Rheinverband hatte in ihm einen besonders tatkräftigen Förderer seiner Interessen gefunden. Wir hoffen, dass er auch in seinem hohen Amte die Bestrebungen unseres Verbandes unterstützen werde und danken ihm für seine wertvolle Tätigkeit während der kurzen Zeit seiner Amtsführung.

Als Nachfolger bestimmte der Vorstand des Rheinverbandes Reg. Rat J. Capaul, Chur, zum Präsidenten des Rheinverbandes und als Vizepräsident Reg.-Rat Dr. Graf, St. Gallen, der als neues Mitglied an Stelle des ausgeschiedenen Präsidenten Bundesrat Dr. Kobelt in den Vorstand eintrat. Zur Erledigung der Verbandsgeschäfte standen eine Vorstandssitzung und eine Generalversammlung zur Verfügung. Die Generalversammlung beschloss die Statutenänderung von § 5 und § 14, welche die Beitragsleistung bestimmen. Der geänderte Text ist den Mitgliedern zugestellt worden.

Geschäftsführung.

Geschäfts- und Kassaführung wurde durch den Sekretär G. Rieder, Ing. in Chur, besorgt. Neben den laufenden Geschäften konnten nur wenig Fragen behandelt werden, da die Kriegszeit nur eine eingeschränkte Tätigkeit erlaubte. Als Delegierte des Verbandes besuchten Reg.-Rat Capaul und in Vertretung der Sekretär die Versammlungen des Schweiz. Wasserwirtschaftsverbandes.

Zeitschrift.

Die schweizerische Monatsschrift «Wasser- und Energiewirtschaft» wurde den Mitgliedern des Rheinverbandes zu einem Vorzugspreise zugestellt. Da der Mitgliederbestand in den Jahren nach 1930 stark zurückgegangen ist und die Beiträge zum Teil gekürzt worden sind, sah sich der Vorstand genötigt, den Einzelmitgliedern die Zeitschrift nicht mehr ganz unentgeltlich, sondern zum Vorzugspreise von Fr. 10.— pro Jahr zu liefern. Diese Zeitschrift kostet im normalen Abonnement Fr. 18.— pro Jahr.

Vorträge und Exkursionen.

Anlässlich der Generalversammlung des Rheinverbandes vom 28. Juli 1939 orientierte Bez.-Ing. Rauch die Anwesenden über *«Die Nolla-Verbauung»*. Den klaren Ausführungen des Referenten folgte eine eifrige Diskussion.

Die am folgenden Tage bei reger Beteiligung durchgeführte *Exkursion in das Gebiet der schwarzen und der weissen Nolla*, die ebenfalls unter der bewährten Führung von Bez.-Ing. Rauch stand, vermittelte den Besuchern ein eindrucksvolles Bild über die umfangreichen und teilweise schwierigen Verbauungen, sowie die ausgedehnten Aufforstungen in diesem Gebiete. Die Erhöhung des Nollabettes, welche durch die verschiedenen Quersperren erreicht werden konnte, hielt einerseits grosse Geschiebemassen zurück und sicherte damit andererseits die seitlichen Hänge. Es haben sich die letzteren heute zum grossen Teil schon stark verfestigt und bewalden sich rasch mit Niederholz. Es soll an anderer Stelle über diese Verbauungen noch berichtet werden. Bei dieser Gelegenheit sei auch der Direktion der Rhätischen Werke für die gastfreundliche Aufnahme und dem Kantonalen Bauamt für die gute Führung gedankt.

Am 23. November 1940 fand eine *Exkursion in das Wasserbaulaboratorium der E.T.H.* statt. Es wurden hier die Modellversuche für den Umbau der internationalen Rheinstrecke gezeigt. Diesen Modellversuchen ging ein sehr instruktives Referat von Prof. Dr. *Meyer-Peter über das Problem des Geschiebetriebes voraus.* Nebst der Vorführung einer kinematographischen Aufnahme über den Geschiebetrieb wurde dieser auch in einer Versuchsrinne im Hörsaal vordemonstriert. Die Teilnehmer an der Exkursion waren von dem Gesehenen und Gehörten voll befriedigt. Besonderer Dank gebührt Prof. Dr. Meyer-Peter und seinen Assistenten für diese interessanten Vorführungen und Erläuterungen.

Die Vorträge und Exkursionen wurden stets in Verbindung mit dem Bündnerischen Ingenieur- und Architektenverein durchgeführt, um diese Veranstaltungen grösseren Fach- und Interessentenkreisen zugänglich zu machen.

Wasserkraftnutzungsfragen.

Nach einer Periode des Tiefstandes in der Energieproduktion der bündnerischen Wasserwerke in den Jahren 1931/32 und 1935/36 von rd. 400 Mill. kWh, erreichte diese im Jahre 1939/40 eine Erzeugung von fast 570 Mill. kWh und damit gleichzeitig die höchste Produktion, welche jemals in bündnerischen Werken erreicht worden ist; dabei steigt die Nachfrage nach elektrischer Energie noch ständig. Es ist deshalb sehr verständlich, wenn heute wieder an den Bau neuer grosser Elektrizitätswerke gedacht wird, bei denen natürlich der Gestehungspreis für die kWh entsprechend günstig liegen muss. Bei den möglichen Projekten stehen die Werke am Hinterrhein in vorderster Linie, es folgt an zweiter Stelle die Greina. Diese und andere Werkprojekte sind zusammengestellt in der Publikation Nr. 27 der Mitteilungen des Amtes für Wasserwirtschaft, «Die verfügbaren Wasserkräfte der Schweiz unter besonderer Berücksichtigung der Speicherungsmöglichkeiten für die Erzeugung von Winterenergie». Der Bau dieser Werke liegt im Interesse der schweizerischen Energiewirtschaft wie der Arbeitsbeschaffung, somit im schweizerischen Gesamtinteresse. Die grössten Schwierigkeiten, welche sich besonders dem Bau der Hinterrheinwerke entgegenstellen, sind die Umsiedelungsfragen, doch sollten sich auch diese Fragen bei allseitigem gutem Willen lösen lassen, so gut wie beim Wäggital- und beim Etzelwerk. Es ist zu wünschen, dass die Vorteile entsprechend gewürdigt und diese Aufgaben in gesamtschweizerischem Interesse gelöst werden.

Verbauungsfragen.

Wieder einmal, diesmal aber veranlasst durch die Kriegsverhältnisse, mussten die Verbauungsfragen gänzlich in den Hintergrund treten. Der Festungsbau und die Landesverteidigung genießen selbstverständlich den Vorrang. Künftig muss aber den Verbauungsfragen wieder vermehrte Beachtung geschenkt werden, soll man nicht eines Tages vor ganz schwierigen Problemen stehen. So sind z. B. im Schraubachgebiet gewaltige Erd- und Schuttmassen in Bewegung, die wenn sie einmal ganz abbrechen sollten, katastrophale Auswirkungen haben müssten. Heute lassen sich diese Gebiete durch entsprechende Verbauungen noch halten, doch ist es höchste Zeit. Das Kantonale Bauamt hat Projekte ausgearbeitet. Zur Zeit sollten wenigstens die allernotwendigsten Sicherungsbauten ausgeführt werden, doch sind auch diese Bauten nicht ohne wesentliche Mithilfe des Bundes möglich. Das St-Galler Rheintal hat ebenfalls das grösste Interesse, dass diese gewaltigen Bergschuttmassen nicht auch noch das Rheinbett füllen, dies um so mehr, als dieses Geschiebe nicht ganz aufgerieben wird und somit für Meliorationszwecke völlig ungeeignet wäre. Der Rheinverband erachtet es als seine Pflicht, auf diese Zustände hinzuweisen, damit Abhilfe geschaffen werde, ehe es zu spät ist.

Schliesslich danken wir noch allen unsern Mitgliedern und Subvenienten für ihre Mitarbeit und bitten sie, auch in Zukunft unsere Bestrebungen zu unterstützen.

Jahresrechnung pro 1939 (abgeschlossen auf Ende Januar 1940)

A. Einnahmen:	Fr.	*B. Ausgaben:*	Fr.
1. Eingangsbestände		1. Vorstand, Revisionen, Delegationen	391.—
a) Postscheckkonto	519.55	2. Sekretariat	656.15
b) Bankkonto (Sparheft)	4556.35	3. Beiträge:	
2. Mitgliederbeiträge 1939	2237.50	An Schweiz. Wasserwirtschaftsverband, Zürich	150.—
3. Uebrige Beiträge:		4. Verbandszeitschrift	492.—
Schweiz. Wasserwirtschaftsverband an Zeitschrift	74.—	5. Publikationen, Inserate	—.—
4. Verkauf von Publikationen	2.50	6. Büromaterialien, Drucksachen, Bücher, Schriften	93.50
5. Zinsen:		7. Vorträge und Exkursionen	—.—
a) Postscheckkonto	2.—	8. Postscheckgebühren	2.40
b) Bankkonto (Sparheft)	89.20	9. Ausgangsbestände:	
		a) Postscheckkonto	1050.50
		b) Bankkonto (Sparheft)	4645.55
	7481.10		7481.10

Vermögensbestand des Rheinverbandes auf Ende 1939 Fr. 5696.05
Vermögensbestand des Rheinverbandes auf Ende 1938 Fr. 5075.90
Vermögensvorschlag 1939 Fr. 620.15

Jahresrechnung pro 1940 (abgeschlossen auf Ende Januar 1941)

A. Einnahmen:	Fr.	*B. Ausgaben:*	Fr.
1. Eingangsbestände:		1. Vorstand, Revisionen, Delegationen	324.05
a) Postscheckkonto	1050.50	2. Sekretariat	306.85
b) Bankkonto (Sparheft)	4645.55	3. Beiträge:	
2. Mitgliederbeiträge	2705.—	An Wasserwirtschaftsverband	150.—
3. Uebrige Beiträge:		4. Verbandszeitschrift	468.—
Schweiz. Wasserwirtschaftsverband an Zeitschrift	86.—	5. Publikationen	—.—
4. Verkauf von Publikationen	—.—	6. Büromaterial, Drucksachen, Bücher, Schriften etc.	6.65
5. Zinsen:		7. Vorträge und Exkursionen, Studien und Ver-	
a) Postscheckkonto	3.20	sammlungen	81.45
b) Bankkonto (Sparheft)	91.10	8. Postscheckgebühren	1.55
		9. Ausgangsbestände:	
		a) Postscheckkonto	2506.15
		b) Bankkonto (Sparheft)	4736.65
	8581.35		8581.35

Vermögensbestand des Rheinverbandes auf Ende 1940 Fr. 7242.80
Vermögensbestand des Rheinverbandes auf Ende 1939 Fr. 5696.05
Vermögensvorschlag 1940 Fr. 1546.75

Voranschlag pro 1941

A. Einnahmen:	Fr.	*B. Ausgaben:*	Fr.
1. Eingangsbestände:		1. Vorstand, Revisionen, Delegationen	500.—
a) Postscheckkonto	2506.15	2. Sekretariat:	650.—
Bankkonto (Sparheft)	4736 65	3. Beiträge:	
2. Mitgliederbeiträge	2380.—	An Wasserwirtschaftsverband	150.—
3. Uebrige Beiträge:		4. Verbandszeitschrift	460.—
Schweiz. Wasserwirtschaftsverband an Zeitschrift	80.—	5. Publikationen, Inserate etc.	100.—
4. Verkauf von Publikationen	—.—	6. Büromaterial, Drucksachen, Bücher, Schriften etc.	50.—
5. Zinsen:		7. Vorträge und Exkursionen, Studien und Ver-	
a) Postscheckkonto	3.—	sammlungen	300.—
b) Bankkonto (Sparheft)	94.20	8. Postscheckgebühren	3.—
		9. Ausgangsbestände:	7587.—
	9800.—		9800.—

Voranschlag pro 1941

Vermögensbestand des Rheinverbandes auf Ende 1941 Fr. 7587.—
Vermögensbestand des Rheinverbandes auf Ende 1940 Fr. 7242.80
Vermögensvorschlag 1941 Fr. 344.20

Unverbindliche Kohlenpreise für Industrie per 10. September 1941*

	Kalorien	Aschengehalt	10. Mai 1941 Fr.	10. Juni 1941 Fr.	10. Juli 1941 Fr.	10. Aug. 1941 Fr.	10. Sept. 1941 Fr.
Saarkohlen (deutscher Herkunft)			per 10 t franko Basel verzollt				
Stückkohlen	ca. 7000	ca. 6-7%	967.—	987.—	987.—	987.—	987.—
Nuss I 50/80 mm			967.—	987.—	987.—	987.—	987.—
Nuss II 35/50 mm			967.—	987.—	987.—	987.—	987.—
Nuss III 20/35 mm			967.—	987.—	987.—	987.—	987.—
Nuss IV 10/20 mm			967.—	987.—	987.—	987.—	987.—
Lothring. Kohlen (franz. Herkunft)							
Stückkohlen	ca. 7000	ca. 6-7%	Einstellung der Kohlenausfuhr				
Würfel 50/80 mm							
Nuss I 35/50 mm							
Nuss II 15/35 mm							
Nuss III 7/15 mm							
Ruhr-Koks und -Kohlen							
Grosskoks (Giesskoks)	ca. 7200	8-9%	—	—	—	—	—
Brechkoks I 60/90, 50/80 mm			1145.—	1172.—	1172.—	1172.—	1172.—
Brechkoks II 40/60, 30/50 mm			1160.—	1172.—	1172.—	1172.—	1172.—
Brechkoks III 20/40 mm			1145.—	1152.—	1152.—	1152.—	1152.—
Fett-Stücke vom Syndikat	ca. 7600	7-8%	967.—	987.—	987.—	987.—	987.—
Fett-Nüsse I und II „			967.—	987.—	987.—	987.—	987.—
Fett-Nüsse III „			967.—	987.—	987.—	987.—	987.—
Fett-Nüsse IV „			967.—	987.—	987.—	987.—	987.—
Vollbriketts „			1087.—	1137.—	1137.—	1137.—	1137.—
Eiform-Briketts „			1087.—	1137.—	1137.—	1137.—	1137.—
Schmiedenüsse III „			1087.—	1127.—	1127.—	1127.—	1127.—
Schmiedenüsse IV „			1087.—	1127.—	1127.—	1127.—	1127.—
Belg. Kohlen							
Braisettes 10/20 mm	7300-7500	7-10%	Einstellung der Kohlenausfuhr				
Braisettes 20/30 mm							
Steinkohlenbriketts 1. cl. Marke	7200-7500	8-9%					

Korrigiert gegenüber Publikation in Nr. 6/7, 1941

* Preise unter Zugrundelegung der Preislisten des Kohlenhandels, plus Händlerzuschlag von Fr. 10.— pro 10 t.
NB. Ab 1. April 1941 wird eine Rationierungsgebühr von Fr. 2.— pro 10 t durch die «Carbo» erhoben.

Ölpreisnotierungen per 10. September 1941

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, Grenzstation unverzollt	64.40
Heizöl II zirka 10,000 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg in Zisternen, Grenzstation unverzollt	63.20
Heizöl IIa zirka 10,000 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg in Zisternen, Grenzstation unverzollt	zur Zeit nicht erhältlich
Heizöl III zirka 9850 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg in Zisternen, Grenzstation unverzollt	61.80
Detailpreise: Heizöl I Einzelfass bis 1000 kg	71.30
1001 kg bis 3000 kg	70.30
3001 kg bis 8000 kg	69.55
8001 kg bis 12,000 kg	69.30
12,001 kg und mehr	68.65
Heizöl II Einzelfass bis 1000 kg	70.10
1001 kg bis 3000 kg	69.10
3001 kg bis 8000 kg	68.35
8001 kg bis 12,000 kg	68.10
12,001 kg und mehr	67.45
Heizöl IIa Einzelfass bis 1000 kg	zur Zeit nicht erhältlich
1001 kg bis 3000 kg	
3001 kg bis 8000 kg	
8001 kg bis 12,000 kg	
12,001 kg und mehr	
Heizöl III Einzelfass bis 1000 kg	69.—
1001 kg bis 3000 kg	68.—
3001 kg bis 8000 kg	67.35
8001 kg bis 12,000 kg	67.—
12,001 kg und mehr	66.35
Per 100 kg franko Tank Zürich	

	per 100 kg Fr.
Ia. Petrol für Industrie, Gewerbe, Garagen und Traktoren:	
Einzelfass bis 500 kg	93.10
501—999 kg oder Abschluss über 1000 kg	92.10
1001—1999 kg	91.10
2000 kg und mehr aufs Mal	90.60
Per 100 kg netto, franko Domizil geliefert. Bei Verwendung für Fahrzeugmotoren Zuschlag von Fr. 15.75 per 100 kg netto laut Zollvorschriften.	
Mittelschwerbenzin	
Kisten, Kannen und Einzelfass	143.85
2 Fass bis 350 kg	141.10
351—500 kg	139.25
501—1500 kg	138.20
1501 kg oder 2000 Liter und mehr	137.35
Tankstellen-Literpreis	Fr. 1.05 p.l.
Leichtbenzin und **Gasolin**	
Einzelfass bis 350 kg	161.20
351—500 kg	160.20
501—1500 kg	159.20
1501—2500 kg	158.20
2501 kg und mehr	156.70
Sämtliche Preise verstehen sich per 100 kg netto, franko Domizil oder Talbahnstation. 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