Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 34 (1942)
Heft: 1

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

min de fer du Gornergrat. Elle ne prévoit pas le cas où cette exploitation laisserait un excédent. Elle n'exclut donc pas l'utilisation de cet excédent. Une réglementation visant l'excédent éventuel d'électricité et son emploi manque; les parties ne se sont prononcées à cet égard ni dans un sens ni dans l'autre.

Quelle réglementation aurait été celle des parties? Ou mieux, quelles dispositions l'autorité et le concessionnaire auraient-ils dû établir pour harmoniser leurs intérêts réciproques tout en sauvegardant l'intérêt général?

L'intérêt général commandant que toute l'énergie produite soit utilisée, on ne peut songer à des prescriptions excluant la mise à profit d'un excédent. Il faut au contraire reconnaître au concessionnaire le droit d'utiliser le surplus, mais seulement à des conditions et dans des formes qui respectent les intérêts de la commune concédante.

Or, l'intérêt de Zermatt faisait obstacle à ce que la Gornergratbahngesellschaft distribue l'énergie électrique excédente sur le territoire communal. En effet, les autorités municipales de Zermatt avaient organisé déjà en 1892 (soit trois années avant l'octroi, survenu en 1895, de la concession à la Société du chemin de fer du Gornergrat) l'approvisionnement en électricité des habitants de la commune. Les parties seraient vraisemblablement tombées d'accord pour exclure la livraison d'énergie aux habitants de Zermatt.

Si la Gornergratbahngesellschaft ne peut vendre son électricité sur le territoire de Zermatt, elle est en revanche autorisée à livrer son trop d'énergie hors de ce rayon. En dehors de Zermatt la commune concédante ne peut plus opposer son intérêt et attendre qu'il en soit tenu compte. Cependant, le Tribunal fédéral admit que la commune se serait réservé, au cas où la question litigieuse aurait fait l'objet de pourparlers et d'une solution, une redevance par kilowattheure de force excédente vendue par le concessionnaire. La Cour fixa cette redevance à 0,1 centime.

Interprétation d'un contrat accordant un droit d'eau.

Le Tribunal fédéral a appliqué des principes analogues à l'interprétation d'un contrat par lequel la communauté de Buochs et Bürgen vendit à C. une fabrique et lui accorda en même temps le droit d'utiliser l'eau de l'Aa dans de certaines limites.[1] Ce contrat date de 1855. En 1899, la Fabrique de Chaussures S.A. Buochs succéda à C. Au lieu de tissus on fabriqua, dans l'immeuble acquis par la Société anonyme, des chaussures. En 1899 les installations étaient encore mues par la force de l'eau. Vers 1903 la Société établit une usine électrique. L'électricité produite servit à la fabrication des chaussures. Quant à l'excédent d'énergie électrique, la Société le vendait à des tiers. Il en résulta un conflit entre l'autorité et la Société, la première prétendant interdire à cette dernière la livraison d'électricité à des tiers. L'une et l'autre partie se fondait sur le contrat de 1855.

Le Tribunal fédéral se trouvait de nouveau en présence d'une question que les parties n'avaient pas résolue. Dans le cas particulier, la lacune ne provenait toutefois pas de ce que l'autorité et le particulier n'avaient pas prévu le problème, mais bien de ce qu'ils n'avaient pas pu le prévoir. En 1855 il ne pouvait pas encore être question d'usine électrique.

L'autorité n'avait pas dénié à la Société le droit de remplacer la force hydraulique par la force électrique. La Cour constata qu'elle n'aurait d'ailleurs pas pu le faire avec des chances de succès. Une autorité ne saurait empêcher le bénéficiaire d'un droit d'eau d'utiliser celui-ci d'une façon conforme au progrès économique et technique.

Le contrat prévoyait que le titulaire du droit d'eau pouvait utiliser la force hydraulique pour l'exploitation de la fabrique, il l'autorisait à augmenter le débit dans la mesure où le besoin s'en ferait sentir.

Cependant, jugea le Tribunal fédéral, on ne peut s'en tenir au texte du contrat. Il faut appliquer les principes d'interprétation généraux pour savoir si la Société a le droit de livrer l'électricité excédente à des tiers.

Comme la production d'électricité et partant l'utilisation d'énergie excédente n'avaient pu être envisagées par les parties lors de la conclusion du contrat, elles n'avaient certainement pas voulu exclure, en ne mentionnant dans le contrat que l'exploitation de la fabrique, la livraison d'électricité à des tiers, soit une question qui ne pouvait entrer dans leurs pourparlers et leurs considérations.

Les parties n'ayant pu envisager la question litigieuse et lui donner une solution, le juge ne peut pas établir quelle a été leur volonté et difficilement quelle aurait été leur volonté en 1855. S'agissant d'ailleurs d'un droit d'eau créé par contrat, la Cour a appliqué analogiquement le principe prévu pour l'interprétation des servitudes, d'après lequel le juge tient compte, pour déterminer l'étendue de celles-ci, de la manière dont la servitude a été exercée pendant longtemps, paisiblement et de bonne foi. Or, l'autorité ne s'était opposée ni en 1903, ni par la suite, à la production d'électricité par la Société et à la livraison du trop d'énergie à des tiers. Elle ne saurait donc contester aujourd'hui un droit qu'elle a admis.

Dans cet arrêt, le Tribunal fédéral ajoute qu'une interprétation restrictive telle que la proposait l'autorité n'aurait été admissible qu'au cas où la Société aurait acquis son droit par prescription ou par usage immémorial.

[1] Arrêt Schuhfabrik A.-G. c. Nidwalden du 31 janvier 1941.

Mitteilungen aus den Verbänden

Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Auszug aus dem Protokoll der Sitzung des Vorstandes vom 18. Dezember 1941

Es wird Kenntnis genommen von den behördlichen *Massnahmen zur Einschränkung des Elektrizitätsverbrauches*, und ihre Auswirkungen werden besprochen. Mit Protest werden die mit den behördlichen Massnahmen in Verbindung stehenden fortgesetzten Angriffe der Gasindustrie gegen die Elektrizitätswerke festgestellt.

Der *Erhöhung des Abonnementspreises* der Verbandszeitschrift um 10 % ab 1. Januar 1942 wird zugestimmt. Die Mehrauslagen der Gruppen sollen auf die Verbandskasse genommen werden.

Als *neue Mitglieder* haben sich angemeldet:

Nationalrat H. Müller-Schafir, Ing., Aarberg;
Ing. Henri Niesz, Ennetbaden;
Direktor P. Perrochet, Basel.

Es wird Kenntnis genommen von *Kundgebungen der Rhätischen Werke* für Elektrizität und von Besprechungen über die *Studienkommission* für schweizerische Energiewirtschaft.

Wasser- und Elektrizitätsrecht, Wasserkraftnutzung, Binnenschiffahrt

Naturschutz und Rheinfall-Rheinau

Das Heft Nr. 4/5 vom Oktober-Dezember 1941 des «Schweizer Naturschutz» ist den Naturschutzbestrebungen am Rheinfall sowie in der Gegend von Rheinau gewidmet. Der erste Aufsatz von *Arthur Uehlinger* «Die Naturschutzbestrebungen am Rheinfall» gibt eine historische Darstellung der Bestrebungen gegen die Ausnutzung des Rheinfalles und des Rheines bei Rheinau. Er tritt für das Projekt von Ing. A. Eggenschwyler ein, das die Schiffahrt in einen 9,5 km langen Kanal verweist, der oberhalb Ellikon vom Rheine abzweigt, westlich am Dorfe Benken vorbeifährt, den Kohlfirst in einem 3,5 km langen Tunnel durchstösst und oberhalb Langwiesen, bei Paradies, wieder in den Rhein mündet. Das Projekt für ein Kraftwerk Rheinau soll aufgegeben werden. Als zweiter Artikel folgt das *Gutachten der Natur- und Heimatschutzkommission des Kantons Zürich* vom 13. Oktober 1938 über das Kraftwerk Rheinau. Auch dieses spricht sich grundsätzlich gegen den Bau eines Kraftwerkes Rheinau aus und stellt nur für den Fall einer Konzessionserteilung entgegen ihrer grundsätzlichen Einstellung verschiedene Anträge. Diese wird auch im Gutachten vom 31. Oktober 1939 und vom 3. Februar 1941 beibehalten. Es folgt ein Aufsatz von Dr. ing. *A. Eggenschwyler* über die Schiffbarmachung der Rheinfallstrecke. Dr. h. c. *J. Büchi* orientiert über die Projekte des Wasserkraftwerks und der Schiffahrt im Rhein bei Rheinau. Den Rheinfall und die Rheinschiffahrt behandelt ein Aufsatz von Ing. *F. Steiner* in Bern. Weitere Artikel über die Geologie, Botanik, die Fischerei und das Vogelleben der Gegend runden das Bild ab, das uns von dieser Gegend geboten wird.

Zur wirtschaftlichen Beurteilung der Rhein-Bodenseeschiffahrt

Als Antwort auf einen Aufsatz von Dr. H. R. Meyer, jurist. Beamter des Generalsekretariates der Schweizerischen Bundesbahnen mit dem Titel: «Unsere Flußschifffahrtspläne in ökonomischer Beleuchtung» ist als Separatabdruck aus der «Technischen Rundschau» von Dr. H. Krucker in der nämlichen Zeitschrift eine Arbeit unter dem Titel: «Zur wirtschaftlichen Beurteilung der Rhein-Bodenseeschiffahrt» erschienen. In dieser werden die Argumente Dr. Meyers Punkt für Punkt zurückgewiesen.

Schiffahrt Basel-Bodensee und Freisinnige Partei

Der ständige Verkehrsausschuss der Freisinnig-Demokratischen Partei der Schweiz hat sich unter dem Vorsitze von Prof. Delaquis (Bern) in Basel versammelt, um einen ausführlichen Bericht von E. Oettli, Verwalter der Dampfboot-Gesellschaft für den Untersee und Rhein, entgegenzunehmen. Der Referent ging aus von der historischen Entwicklung und schilderte einlässlich die rechtliche, technische und wirtschaftliche Bedeutung dieses gewaltigen Projektes. Er gelangte aus allgemein schweizerischen volkswirtschaftlichen Ueberlegungen zum Schluss, dass starke Bedenken gegen die Dringlichkeit der Schiffbarmachung dieser Rheinstrecke bestehen. In der anschliessenden Diskussion, an der auch namhafte Vertreter der baslerischen Verkehrsinteressen teilnahmen, ergab sich mehrheitlich Uebereinstimmung mit den Schlussfolgerungen des Referenten. Der Ausschuss wird der schweizerischen Partei darüber Bericht erstatten.

An die geschäftlichen Verhandlungen schloss sich eine Besichtigung der Rheinhafenanlagen in St. Johann und in Kleinhüningen unter der Führung von Dr. A. Schaller, Direktor des Rheinschiffahrtsamtes.

Oberbaurat Karl Kupferschmid †

In Karlsruhe ist im Alter von 86 Jahren Oberbaurat a. D. und Dr. h. c. Karl Kupferschmid gestorben, der sich sehr grosse Verdienste um den Ausbau des Oberrheins zwischen Sondernheim und Strassburg erworben und sich mit diesem Ausbau des Stromes ein bleibendes Denkmal gesetzt hat. Er besass in Rheinschiffahrtskreisen einen grossen Anhang und hat auch in der Frage der Rheinregulierung zwischen Strassburg und Basel ein gewichtiges Wort mitgesprochen. Namentlich hat er sich eingehend mit den Verhältnissen an der ehemaligen Isteiner Sperre befasst und im Jahr 1920 dargetan, dass durch den Einbau von Schwellen die Schwierigkeiten im Interesse der Schiffahrt ohne die Erstellung eines Seitenkanals gehoben werden könnten. Seine letzte Veröffentlichung erschien 1927 unter dem Titel «Die Höher- und Tieferbettungen des Rheins zwischen Basel und Mannheim von 1882 bis 1921 und ihre Bedeutung für die Schiffbarmachung dieser Stromstrecke durch Regulierung». Er hat in dieser Schrift nachzuweisen versucht, dass durch die Regulierungsart, wie sie nun in den letzten Jahren von der Schweiz und Deutschland durchgeführt worden ist, dauernde Erfolge nur dann zu erwarten seien, wenn der Regulierung zur Verhinderung weiterer Erosion auf der ganzen Regulierungsstrecke eine Befestigung der Stromsohle vorangehen würde, was aber auf der oberen Rheinstrecke zwischen Istein und Breisach auf Schwierigkeiten stossen würde, so dass der Erfolg der Regulierung überhaupt in Frage gestellt wäre. Ob er damit recht haben wird, wird man vielleicht erst in einem Menschenalter feststellen können, da sich derartige Stromkorrektionen nur nach und nach auswirken. *F.*

Die französischen Rhoneaufgaben

Die Sondernummer des «Sémaphore» (Marseille) vom 19. November 1941 ist der eingehenden Berichterstattung über den im September anlässlich einer Strombefahrung durchgeführten «Congrès flottant» der französischen Rhoneinteressenten gewidmet. Die unter dem Patronate der Marseiller Handelskammer stehende Tagung war aus kompetentesten Kreisen der Staatsregierung, der Stadtbehörden von Marseille, der Nationalen Rhonegesellschaft, der Rhoneschiffahrtsgesellschaften und der französischen Mittelmeer-Schiffahrt beschickt. Der Kongress bot das Bild eines entschlossenen Willens, den Rhoneausbau in vollem Umfange zum Ziele zu bringen. Die Sondernummer gibt in ihren Berichten authentische Auskunft über die wesentlichen bevorstehenden Aufgaben.

Die französische Nationale Rhonegesellschaft ist mit der Aufnahme der Fahrwasserverbesserung für die *Schiffahrt auf der Rhone* zwischen Marseille und Lyon praktisch über den alten und unfruchtbaren Streit, ob Seitenkanal oder Stromausbau, hinweggegangen. Durch die energisch und systematisch betriebenen Arbeiten ist das Fahrwasser in den letzten Jahren bedeutend verbessert worden. Mit dem jetzigen Schiffspark kann der Strom bei Fahrtiefen von 160—200 cm mit mittleren Schiffslasten von 500 Tonnen an 282 Tagen des Jahres bis Lyon befahren werden, auch mit grösseren Lasten, wenn genügende Schleppkräfte zur Verfügung stehen. Die heute noch ungünstigste Strecke

unterhalb Montélimar wird, ähnlich Istein am Oberrhein im gemeinsamen Interesse von Kraftnutzung und Schifffahrt mit einem 25 km langen Seitenkanal umgangen werden. Unbefriedigend, zum Teil noch mit Gefahren verbunden, ist auch die für grössere Rhoneschiffe notwendige Fahrt über St. Louis du Rhône und durch den offenen Golf de Fos zum Rovetunnel. Genügende Sicherheit und Kontinuität des Schiffsdurchganges von Marseille zur Rhone werden erst gewährleistet sein, wenn die Fahrt zwischen Bouc und St. Louis in einem Küstenkanal des Golf de Fos vor sich gehen kann. Der bestehende Kanal Port de Bouc-Arles besitzt ganz ungenügende Ausmasse. Mit dem Stauwerke von Génissiat an der oberen Rhone wird der Schiffahrt auf der dort bisher in Schluchten gelegenen Flußstrecke der grösste Dienst erwiesen. Wenn auch der Heranziehung der schweizerischen Interessen zum Rhone-Ausbau alle Aufmerksamkeit geschenkt wird, so wird für die künftige Verbindung zum Rheine doch der, wenn auch teurer auszubauenden, heute übrigens bereits in Verbesserung stehenden Route über die Saône in den Kongressreferaten das besondere französische Interesse zugesprochen. Die Entwicklung der bestehenden und die Schaffung neuer Umschlagsgelegenheiten sind vordringlich. Die Nationale Rhonegesellschaft errichtet zu den bestehenden Neuanlagen in Lyon einen weiteren, der Industrieansiedelung dienenden Hafen.

Mit dem heutigen Bestande des Rhoneschiffsparkes läßt sich ein Jahresverkehr von annähernd einer Million Tonnen bewältigen. Für den Weiterausbau der Flotte ist der «Selbstfahrer» in den Vordergrund gerückt, der die Strecke Marseille bis Lyon in zwei Tagen bewältigt, gegenüber fünf Tagen, die der Schleppdienst benötigt. — Bei zum Teil recht unterschiedlich auswertbarem Schiffsmaterial haben sich die Schiffahrtsgesellschaften der Rhone im «Comptoir de Transports, le Rhône» zu einer Arbeitsgemeinschaft zusammengeschlossen. Eine besondere Förderung der Rhoneschiffahrt und des Hafens Marseille wird daraus erwartet, dass Nordafrika und afrikanischer Sudan (Trans-Sahara-Bahn) künftig wesentlich grösseren Güteraustausch mit Zentraleuropa pflegen werden als bisher. Die Wirtschaftsverbindung Europa-Nordafrika ist zu natürlich, um nicht wirksam zu werden.

Im Zusammenhange mit den Schiffahrtsfragen orientiert die Sondernummer des «Sémaphore» auch über die wichtigen industriellen Potenzen des südlichen Rhonegebietes. Als Hemmschuh der ganzen Entwicklung wirkt die Einstellung der französischen Staatsbahnen, die mit ihren ausgesprochenen Konkurrenztarifen für Schwergüter der Rhoneschiffahrt den Verkehr nach wie vor streitig machen und ihre Leistung beeinträchtigen.

Die Einbusse, welche Frankreich durch den Verlust nördlicher Kohlenreserve erleidet, gibt dem französischen *Wasserkraftausbau* neue Tragweite und neuen Ansporn. Mit dem die grössten Schwierigkeiten meisternden Werkbau von Génissiat hat die Nationale Rhonegesellschaft ihre überlegene Aktionsfähigkeit erwiesen. Mit einer jährlich möglichen Energieabgabe von 1,5 Milliarden kWh wird das voraussichtlich 1944 in Betrieb gelangende Kraftwerk das grösste dieser Art in Frankreich sein. Als zweite, sehr bedeutende Anlage soll dann diejenige an der Bas-Rhône zwischen Donzère und Montdragon mit 25 km langem Kraft- und Schiffahrtskanal zustandekommen. Die grosszügigen Dispositionen der Gesellschaft gehen weiter dahin, in naher Zukunft auch die an der Haut-Rhône noch verfügbaren Wasserkräfte in sechs weiteren Stufen auszubauen.

Seit Anfang 1941 hat sich die Nationale Rhonegesellschaft ernsthaft auch ihrer dritten grossen Gründungsaufgabe, nämlich derjenigen der *Melioration des unteren Rhonegebietes* anzunehmen begonnen. Die Gesellschaft ist durch Gesetz vom 31. Januar 1941 mit der landwirtschaftlichen Ausnützung und Besiedelung der in höheren Lagen trocken unfruchtbaren, in tieferen Lagen versumpften La Crau beauftragt.

So herrscht heute im Rhonegebiete nach jahre- und jahrzehntelangem Planen eine zielbewusste Tatkraft der verantwortlichen Kreise, welche rasche weitere Erfolge gewährleistet, und welche die volle Aufmerksamkeit auch der Schweiz rechtfertigt. *k.*

Flußschiffahrt Venedig-Locarno

Die in Locarno gegründete Aktiengesellschaft für die *Flußschiffahrt zwischen Venedig* (Adria) *und Locarno* bezweckt die Erwerbung allfälliger Konzessionen für Wassertransporte von Locarno nach der Adria, die Verwaltung eines künftigen Flußschiffahrts-Hafens Locarno und die Durchführung von Gütertransporten. Präsident der Aktiengesellschaft ist Advokat Camillo Beretta (Locarno). Dem Verwaltungsrat gehören u. a. auch Nationalrat Adolfo Janner (Locarno) und Altnationalrat Paolo Pedrazzini an.

Wasserbau- und Flusskorrektionen, Bewässerung und Entwässerung Wasserversorgung, Meteorologie

Das ausserordentliche Meliorationsprogramm

Nach Mitteilungen über eine ausserordentliche Konferenz der kantonalen Kulturingenieure sind in das ausserordentliche Meliorationsprogramm im ganzen 2364 Projekte mit einer Gesamtfläche von 109 300 ha aufgenommen worden. Davon betreffen 1736 Projekte Entwässerungen im Umfange von 41 800 ha, das übrige sind Güterzusammenlegungen, Rodungen usw. In der Zeit vom März bis zum November 1941 sind 745 Projekte mit 15 813 ha vom Bunde behandelt und zur Ausführung bereitgemacht worden.

Zellstoffabriken und Abwässerreinigung

«Die Rundschau deutscher Technik» Nr. 31/32 vom 4. September 1941 enthält einen sehr interessanten Aufsatz von Dr. W. Schieber, Staatsrat, Rudolstadt i. Th. unter dem Titel: «Beitrag zur Reinerhaltung der deutschen Flüsse.» Die Zellstoffgewinnung gehöre nach diesen Ausführungen zu den die Wasserwirtschaft besonders schädigenden Fabrikationsverfahren. Es handelt sich um die im Abwasser enthaltenen Zellulosefasern, Chemikalien und Nicht-Zellulose-Bestandteile. Die deutsche Industrie habe sich mit Erfolg bemüht, diese schädlichen Bestandteile vom Abwasser fernzuhalten und wenn möglich wirtschaftlich zu verwerten. Da auch in der Schweiz die Zellstoffabrikation einen immer grösseren Aufschwung nimmt, darf man erwarten, dass den geschilderten Verhältnissen auch bei uns die nötige Aufmerksamkeit geschenkt werde.

Eidg. Meteorologische Kommission

Der Bundesrat hat die eidgenössische Meteorologische Kommission für die am 1. Januar 1942 beginnende dreijährige Amtsdauer wie folgt bestellt: Präsident: Prof. Dr. Th. Niethammer, in Basel; Vizepräsident: Prof. Dr. L.-W. Collet, in Genf; Mitglieder: Prof. Dr. Paul Gruner, in Bern; Prof. A. Kreis, in Chur; Dr. W. Jost, Gymnasiallehrer, in Bern; Prof. Dr. Ch. Borel, Oberstleutnant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, in La Chaux de Fonds; Prof. Dr. P. L. Mercanton, in Lausanne.

Elektrizitätswirtschaft, Wärmewirtschaft

Eidg. Kommission für elektrische Anlagen

Der Bundesrat hat für eine neue am 1. Januar 1942 beginnende dreijährige Amtsdauer gewählt die Herren: Dr. *Walter Amstalden*, Ständerat und Regierungsrat, in Sarnen (zugleich Präsident); *Ch. Brack*, Ingenieur, gewesener Präsident des schweizerischen Energiekonsumentenverbandes, in Solothurn; Dr. *Alois Muri*, Chef der Telegraphen- und Telephonabteilung der Generaldirektion der PTT, in Bern; *Fritz Ringwald*, Delegierter des Verwaltungsrates der Centralschweizerischen Kraftwerke, in Luzern; *Robert Albert Schmidt*, Direktor der «S.A. l'Energie de l'ouest Suisse», in Lausanne; *Hans Werner Schuler*, Ingenieur und Privatdozent an der Eidgenössischen Technischen Hochschule, in Zürich; *Hans Stähli*, Nationalrat und Regierungsrat, in Bern.

Elektrifikation der Bundesbahnen

Nach dem Budget pro 1942 der SBB werden die Arbeiten für die Elektrifikation der Strecken der Brünigbahn, Auvernier-Les Verrières, Zürich-Oerlikon-Wettingen und Winterthur-Neuhausen weitergeführt oder vollendet. Andere Projekte mussten wegen Materialmangel zurückgestellt werden. Die Ausgaben für elektrische Energie sollen 21,7 Mio. Fr. gegenüber 20,3 Mio. Fr. im Jahre 1940 betragen. Das Brennmaterial der Lokomotiven und Wagen wird mit 15,1 Mio. gegen 8,7 Mio. Fr. im Jahr 1940 und 4,7 Mio. im Jahr 1939 devisiert. Der Gestehungspreis der bahneigenen und fremden Energie für den elektrischen Betrieb ist für das Jahr 1942 mit 3,78 Rp/kWh veranschlagt. (Rechnung 1940 = 3,46 Rp., Rechnung 1939 = 3,62 Rp.) Die Lokomotivkohle wurde dem Zugförderungsdienst im Jahre 1940 zum Durchschnittspreis von Fr. 55.73 belastet, in der Rechnung 1939 betrug dieser Preis Fr. 31.99 und im Budget für 1942 wird mit Fr. 106 gerechnet. Die kilometrischen Fahrleistungen zeigen folgende Entwicklung:

	Rechnung 1939	Rechnung 1940	Voranschlag 1942
	in Lokomotivkilometern		
Fahrleistungen mit Dampflokomotiven	9 054 677	9 245 747	*8 500 000*
Fahrleistungen mit elektrischen Lokomotiven u. Motorwagen und andern Triebfahrzeugen . . .	46 651 775	49 432 677	*46 650 000*
Total	55 706 452	58 678 424	*55 150 000*

Gegenüber dem Jahre 1939 erfahren die veranschlagten Leistungen eine Verminderung von 556 452 Lokomotiv-Kilometer oder 1,0 % und gegenüber dem Jahre 1940 eine solche von 3 528 424 Lokomotiv-Kilometer oder 6,01 %.

Im Jahre 1940 wurden 84,24 % aller Lokomotiv-Kilometer elektrisch und mit thermischen Triebfahrzeugen (exklusive Dampftriebfahrzeuge) geführt. Nach dem Voranschlag 1942 wird dieser Prozentsatz auf 84,58 % steigen. Ob die kriegswirtschaftliche Entwicklung im Jahre 1942 die Ausführung dieser Fahrleistungen ermöglichen wird, ist ungewiss.

Energiewirtschaft und Kriegswirtschaft

Zusammenstellung der Bundeserlasse

Weisung der Sektion für Chemie und Pharmazeutika des KIA über die Zuteilung von **Mittelschwerbenzin für chemischen und mechanischen Gebrauch sowie von Benzindestillaten, Benzolkohlenwasserstoffen und verwandten Produkten. Quotenfestsetzung für den Monat Dezember 1941,** *vom 28. November 1941.*

Die Zuteilung beträgt: Mittelschwerbenzin 40 %, Gasolin Leichtbenzin, Siedegrenzenbenzin, Rotalin und Diluan 50 %, White Spirit 30 %, Benzin Ph. H. V. und Petroläther 100 %, Benzol 40 %, Xylol, Solvent-Naphta, Toluol an die chemische Industrie 60 % des durchschnittlichen Monatsbezuges vom 1. Juli 1938 bis 30. Juni 1939. Zuteilungen von Toluol an die Lackindustrie sind sistiert. An seiner Stelle wird 15 % Benzol und 25 % Xylol und Solvent-Naphta geliefert.

Bundesratsbeschluss über die **Beschränkung der Verfügung über Binnenschiffe** *vom 5. Dezember 1941.*

Die Verfügung ist auf die in ein schweizerisches Schiffsregister aufgenommenen Binnenschiffe anwendbar, die eine Tragfähigkeit von mehr als 150 Tonnen besitzen oder als Schlepper regelmässig verwendet werden. Rechtsgeschäfte über die Veräusserung oder Belastung von Binnenschiffen bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Zustimmung des EVD. Der Betrieb der Schiffahrt mit einem Binnenschiff darf nur mit Zustimmung des EVD. in ein anderes Stromgebiet verlegt werden, sofern dieses mit dem Gebiete, in dem die Schiffahrt mit dem Schiffe bisher betrieben wurde, durch keine für Schiffe der betr. Gattung bestimmte Binnenwasserstrasse verbunden ist. Ein Binnenschiff darf nur mit Zustimmung des EVD. im Schiffsregister gestrichen werden.

Verfügung Nr. 2 des EVD über die Einführung der Bewilligungspflicht für Tansporte von für die Landesversorgung wichtigen Gütern **(Transport von Holz und Holzkohle),** *vom 5. Dezember 1941.*

Vom 11. Dezember 1941 an sind alle Transporte von Brenn-, Rohgas-, Papier-, Holzwolle-, Industrieabfallholz und von Holzkohle mit Benützung der Eisenbahn, von Schiffen, Motorfahrzeugen oder von mit Zugtieren geförderten Fuhrwerken auf öffentlichen Strassen im Gebiete der Kantone St. Gallen, Graubünden, Tessin, Waadt und Wallis bewilligungspflichtig.

Verfügung Nr. 13 des KIA über die **Verwendung der Vorräte an flüssigen Kraft- und Brennstoffen,** *vom 29. Dezember 1941.*

Es werden im Monat Januar 1942 folgende Brennstoffe freigegeben: Im Motorfahrzeugverkehr: Personenwagen bis und mit 8 Sitzplätzen: 15 bis 25 Liter Benzin, Motorräder: 5 bis 10 Liter, Lieferwagen: 20 bis 30 Liter Benzin, Motorlastwagen: 50 bis 130 Liter Benzin oder 40 bis 120 Liter Dieselöl. Motorbootverkehr: 10 bis 25 Liter Benzin oder Dieselöl.

Geschäftliche Mitteilungen, Literatur, Verschiedenes

Kraftwerke Brusio AG., Poschiavo

Im Berichtsjahr 1940 hat die Energieabgabe nach der Nordschweiz via Albulapass gegenüber dem Vorjahr eine Erhöhung von rd. 50 % erfahren. — Die Erweiterung des Werkes «Robbia» um einen weiteren Rohrstrang und eine weitere Maschinengruppe von 15 000 PS konnte im Jahre 1940 vollendet werden, ebenso die neue Transformatorenanlage. Die Werkleitung hat sodann die Bewilligung erhalten, die Berninaseen höher zu stauen, um den Vorrat an Winterenergie zu erhöhen. Die Arbeiten für die Erhöhung der Staumauern sind im Gange.

Elektrizitätswerk der Stadt Winterthur

Dieses Werk meldet für das Berichtsjahr 1940 eine Zunahme des Energieumsatzes von rd. 7,9 % auf 73,8 Mio. kWh. Diese Zunahme ist auf den vermehrten Bezug von Wärmeenergie zurückzuführen (16,6 %). Die Schuld an die Stadtkasse betrug per 31. Dezember 1939 rund 3 Mio. Franken, entsprechend dem Buchwert der ganzen Anlage. Der im Berichtsjahr erzielte Reingewinn belief sich auf 1 160 496.12 Fr., woraus sich eine recht ansehnliche Rendite des Unternehmens errechnen lässt.

Ingenieurbureau E. Gutzwiller und A. Aegerter, Basel

Die Buss A.-G. teilt mit, dass der langjährige Direktor und Leiter der Tiefbauabteilung, Ing. E. Gutzwiller, auf Ende 1941 seinen Rücktritt genommen habe, um mit seinem bisherigen Mitarbeiter, Ing. A. Aegerter, ein selbständiges Ingenieurbureau zu eröffnen. Dieses befindet sich am Aeschengraben 24 in Basel.

Sulzer-Revue, Nr. 3, 1941

Die neue Sulzer-Revue-Nummer behandelt im ersten Aufsatz die Umsteuerung von Schiffsmotoren und den Fahrtwechsel grosser Schiffe an Hand von Versuchen, die mit einem grossen holländischen Motor-Passagierschiff von 21 000 Tonnen Wasserverdrängung durchgeführt worden sind. In einem weiteren Aufsatz werden die von der Firma für Automobile und Schiffe gebauten Feuerlöschpumpen beschrieben und in zwei anderen die Konstruktion der von der Firma vertriebenen Propeller-Ventilatoren und hydraulischen Pressen. — Die Chronik bringt Berichte u. a. über eine im Gaswerke der Stadt Basel im Bau begriffene Koks-Trockenkühlanlage, mit der 70 t Dampf von 13 at Druck erzeugt wird, eine grössere Zwangsumlaufkesselanlage in einem schweizerischen Stahlwerk, mechanische Unterschubfeuerungen, eine Dampfzentrale in Aegypten, eine Dieselmotorenanlage in Peru, Staubabscheider System van Tongeren, sowie Kompressoren Bauart Sulzer für die Förderung von ölfreier Luft.

Landes- und Regionalplanung

Der Nationalrat hat am 1. Oktober 1941 folgendes Postulat von Nationalrat Meili, Zürich, zum Beschluss erhoben:

1. Landes- und Regionalplanung sind im Auslande schon seit Jahrzehnten als wirtschaftliche und technische Notwendigkeiten erkannt und angewandt worden.

2. In der Schweiz haben folgende Verbände bis heute weitgehende Vorarbeiten aus eigener Initiative und auf eigene Kosten geleistet: Der Schweizerische Ingenieur- und Architektenverein, der Bund Schweizer Architekten, der Technische Arbeitsdienst, Zürich, der Schweizer Heimatschutz. Mehrere Kantone und der Schweizerische Bauernverband haben ihre Mitarbeit in Aussicht gestellt.

3. Der Bundesrat wird eingeladen zu prüfen, ob nicht gemäss Art. 8 des Bundesratsbeschlusses vom 23. Dezember 1936 über Krisenbekämpfung und Arbeitsbeschaffung für das Aktions-Programm der Schweizerischen Landesplanungs-Kommission pro 1941 ein angemessener Betrag zur Verfügung zu stellen sei. Diese Summe würde sich auf die Hälfte der von den acht zunächst interessierten Kantonen zu erwartenden Beiträge beziffern.

4. Die damit verbundene Arbeitsbeschaffung würde vor allem folgenden technischen Berufsgruppen zugute kommen: Architekten, Bauingenieuren, Forstingenieuren, Vermessungsingenieuren, Kulturingenieuren und deren technischem Personal.

5. Die erbetene Subvention würde die Fortsetzung der begonnenen Arbeiten ermöglichen und den Ueberbrükkungs-Kredit darstellen, bis die Kantone ihre Beiträge beschlossen haben werden.

Die schweizerische Zellwolle

Seit einiger Zeit liefern die neuen Anlagen der Société de la Viscose Suisse in Emmenbrücke bei Luzern täglich 7000 bis 8000 kg Zellwolle, also gleichviel als 7000 bis 8000 Schafe pro Jahr zu produzieren vermögen. Diese Zellwolle dient zur Streckung der Landesvorräte an Wolle, wobei sie teils letzterer beigemischt, teils auch für sich allein versponnen wird.

Die gleiche Gesellschaft baut auf Veranlassung und unter Mithilfe der Bundesbehörden eine weitere Anlage bei ihrer Fabrik in Heerbrugg-Widnau, wo 15 000 bis 20 000 kg pro Tag hergestellt werden sollen. Die Inbetriebnahme ist auch hier schon für den Herbst 1941 vorgesehen. Es lohnt sich jetzt, dass die Emmenbrücker Gesellschaft, eines der ältesten europäischen Kunstseidenunternehmen und immer noch weitaus das grösste seiner Art in der Schweiz, sein Interesse schon vor Jahren dem neuen Textilrohstoff zuwandte und in einer Versuchsanlage die nötigen Erfahrungen gesammelt hat. Die bisher herausgegebenen Fasertypen «Celtalan» und «Celan» haben sich als den besten ausländischen Sorten ebenbürtig erwiesen. Weitere Varianten, so solche, die sich mit tierischen Fasern zusammen färben lassen, und solche, die ein ganz geringes Wasseraufnahmevermögen besitzen, befinden sich in Vorbereitung.

Die in Heerbrugg-Widnau hergestellte Zellwolle soll der Baumwollindustrie zukommen, die ohne diesen neuen nationalen Rohstoff zu weitgehender Arbeitslosigkeit verurteilt wäre. Dem gleichen Zweck soll noch eine weitere zurzeit im Bau befindliche Anlage dienen, die wiederum mit Bundeshilfe von der Feldmühle AG., Rorschach, erstellt und etwa 3000 kg pro Tag liefern wird.

Die in den nächsten Monaten zu erreichende Gesamtproduktion (24 000 bis 39 000 kg täglich bei der Société de la Viscose Suisse und 3000 kg bei der Feldmühle AG.) sieht sich recht imposant an. Dennoch kann kaum von einer ungesunden Entwicklung gesprochen werden, wird doch der Verbrauch an Wolle und Baumwolle in normalen Zeiten auf etwa 135 000 kg pro Tag geschätzt. Von der «Textilautarkie» sind wir somit immer noch weit entfernt.

Unverbindliche Kohlenpreise für Industrie per 10. Januar 1942*

	Kalorien	Aschengehalt	10. Sept. 1941 Fr.	10. Okt. 1941 Fr.	10. Nov. 1941 Fr.	10. Dez. 1941 Fr.	10. Jan. 1941 Fr.
Saarkohlen (deutscher Herkunft)			per 10 t franko Basel verzollt				
Stückkohlen	ca. 7000	ca. 6-7%	987.—	987.—	987.—	987.—	987.—
Nuss I 50/80 mm			987.—	987.—	987.—	987.—	987.—
Nuss II 35/50 mm			987.—	987.—	987.—	987.—	987.—
Nuss III 20/35 mm			987.—	987.—	987.—	987.—	987.—
Nuss IV 10/20 mm			987.—	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			1172.—	1172.—	1172.—	1172.—	1172.—
Brechkoks II 40/60, 30/50 mm			1172.—	1172.—	1172.—	1172.—	1172.—
Brechkoks III 20/40 mm			1152.—	1152.—	1152.—	1152.—	1152.—
Fett-Stücke vom Syndikat	ca. 7600	7-8%	987.—	987.—	987.—	987.—	987.—
Fett-Nüsse I und II „			987.—	987.—	987.—	987.—	987.—
Fett-Nüsse III „			987.—	987.—	987.—	987.—	987.—
Fett-Nüsse IV „			987.—	987.—	987.—	987.—	987.—
Vollbriketts „			1137.—	1137.—	1137.—	1137.—	1137.—
Eiform-Briketts „			1137.—	1137.—	1137.—	1137.—	1137.—
Schmiedenüsse III „			1127.—	1127.—	1127.—	1127.—	1127.—
Schmiedenüsse IV „			1127.—	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%					

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

Ölpreisnotierungen per 10. Januar 1942

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.	
Benzingemisch	
Kisten, Kannen und Einzelfass	135.50
2 Fass bis 350 kg	132.90
351—500 kg	131.15
501—1500 kg	130.20
1501 kg oder 2000 Liter und mehr	129.35
Tankstellen-Literpreis	Fr. 1.07 p.l. inkl. Warenumsatzsteuer
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. Sämtliche Preise verstehen sich exklusive Warenumsatzsteuer.	

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