Ersatztreibstoffe in der Schweiz 1941

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Bulletin der Vereinigung Schweizerischer Petroleumgeologen und Petroleumingenieure**

Band (Jahr): **8 (1941)**

Heft 27

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-180655

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Ersatztreibstoffe in der Schweiz 1941.

Die Schweiz zählte Ende September 1938 74'923 Personenwagen und 19'442 Last- und Lieferungswagen. Das in diesen Kraftwagen und dem Autogewerbe investierte Kapital beträgt z.Z. rund 1 Milliarde Schweizerfranken. Ende Oktober 1941 ist der Zustand der sehr schwer betroffenen Automobilwirtschaft der folgende:

Es fahren noch 30'000 benzinbetriebene Fahrzeuge. Deutschland beliefert seit August 1941 die Schweiz mit 14'000 Tonnen monatlich flüssiger Brennstoffe. Beim Dieselöl sind dabei Last- und Industriewagen, die Rheinschiffahrt, landwirtschaftliche Traktoren und die Post die grössten Abnehmer. Die Zustände riefen nach Ersatzstoffen. Als solche kommen in Frage:

1. Paraldehyd, wie es in der Hauptsache von den Lonzawerken in Visp hergestellt wird. Jährliche Produktion 10'000 Tonnen, die vollständig vom Bund aufgenommen werden. Das Fahrgemisch besteht aus 30 % Paraldehyd und 70 % Benzin.

2. Die Alketone der Holzverzuckerungsanlage ins Ems bei Chur. Nach Bundesbeschluss vom 23.August 1940 und mit Bundessubvention wird z.Z. in Ems bei Chur für 15,6 Millionen Franken eine Holzverzuckerungs-Anlage gebaut, die neben der Herstellung von Traubenzucker auch die Aufgabe hat, Treibstoffe herzustellen. Vom Frühling 1942 an soll der Bund von hier 10'000 Tonnen Alketone erhalten, daneben 1600 Tonnen Feinsprit, welche die Alkoholverwaltung aufnimmt. Der Alketon-Treibstoff ist nicht Streckmittel, sondern direkt vollwertiger Treibstoff.

   Als weitere Ersatzstoffe kommen in Frage: Holzkohle, Holz und Karbid.

Zu den 30'000 benzinbetriebenen Wagen gesellen sich heute 14'000, welche die Bewilligung zum Umbau von Generatoren-Konstruktion erhalten haben. Bis zum 17.September 1941 waren folgende Umbaubewilligungen erteilt, die ein Bild der Verteilung der verschiedenen Systeme geben:

3700 Wagen für Holzkohle
3585 Wagen für Holz
3574 Wagen für Karbid;

ausserdem fahren noch etwa 400 Elektromobile.