Mitteilungen

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie**

Band (Jahr): **32 (1940)**

Heft 9

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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

gend Rechnung getragen. Der Abonnentenkreis des Werkes reicht offenbar nicht aus, um auf dem Boden vollständig freier Konkurrenz alle Interessenten ausreichend zu beschäftigen. *Neben* einem *eigentlichen Konzessionär* hat man noch auf Zusehen hin einen *zweiten* Bewerber zugelassen, und dieser hat nun, gegenüber einem Dritten, bei ungefähr gleicher Qualifikation, das Recht der *Priorität* für sich. Gegen die Abweisung des Bewilligungsgesuches des Rekurrenten ist daher aus den Gesichtspunkten der Art. 4 und 31 der Bundesverfassung nichts einzuwenden. (Urteil des Bundesgerichts vom 27. Januar 1940.)

Dr. *Ed. Gubler* (Pully)

Mitteilungen aus den Verbänden

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

Sitzung vom 31. August 1940.

Es wird Kenntnis genommen von der Abrechnung der Gruppe «Elektrizität» der Schweiz. Landesausstellung 1939 in Zürich. Die Vorlagen werden genehmigt.

Ein vorläufiger Bericht über die kriegswirtschaftliche Regulierung des Aegerisees, des Zugersees und des Vierwaldstättersees wird entgegengenommen.

Der Vorstand befasst sich mit der Frage der Energiebeschaffung für eine eventuelle Erzverhüttung in Flums. Im Anschluss daran werden Eingaben über Erzverhüttungsfragen an eine kantonale Regierung behandelt.

Das Kriegs-Industrie- und -Arbeits-Amt wird um eine authentische Interpretation der Verfügung des eidg. Volkswirtschaftsdepartementes vom 31. Juli 1940 über die Herabsetzung des Gasheizwertes ersucht.

Es wird Kenntnis genommen von der Beantwortung von Anfragen an politische Zeitungen über die Frage der elektrischen Raumheizung.

Das Programm der Hauptversammlung vom 14. September 1940 in Genf wird genehmigt.

Es wird eine Diskussionsversammlung für aktuelle Fragen der Wasser- und Elektrizitätswirtchaft in Aussicht genommen.

An die kantonalen Behörden wird eine Eingabe über Erleichterungen in der Besteuerung für elektrische Fahrzeuge gerichtet.

Der Trolleybus in der Schweiz im Jahre 1940

Als Abdruck aus der «Wasser- und Energiewirtschaft», Nr. 5/6, 1940, erscheint im Verlage des Schweiz. Wasserwirtschaftsverbandes ein Heft von 28 Seiten Umfang mit 24 Abbildungen. Es enthält einen Aufsatz von Rechtsanwalt Dr. B. Wettstein über «die rechtliche Behandlung des Trolleybus und seine fiskalische Belastung», ferner Beschreibungen der Trolleybuslinien in Lausanne, Winterthur, Zürich, Neuenburg, Biel, im Rheintal und in Bern, wobei das Hauptgewicht auf wirtschaftliche Erfahrungen gelegt wird. Das Heft ist zum Preise von Fr. 1.50 pro Exemplar beim Sekretariat des Schweiz. Wasserwirtschaftsverbandes, St. Peterstrasse 10 in Zürich zu beziehen.

Wasser- und Elektrizitätsrecht, Wasserkraftnutzung, Binnenschiffahrt

Die Wasserrechte im Kanton Thurgau

Dem Rechenschaftsberichte des Regierungsrates des Kantons Thurgau entnehmen wir folgende Mitteilungen von allgemeinem Interesse über die Bereinigung der Wasserrechte: Zur Abklärung über das Wesen und den Charakter der althergebrachten Wasserbenutzungen wurden zwei Gutachten von den Herren Prof. Dr. W. Burkhardt in Bern und Staatsarchivar Dr. B. Meyer eingeholt. Sie ergeben, dass die Kantonsverfassung von 1831 mit allen aus frühern «Ehehaften» abgeleiteten Vorrechten auf Benutzung der Gewässer aufräumte und alle ältern Rechte denjenigen gleichstellte, die ihrer Entstehung nach auf das Gesetz über die Arbeits-, Erwerbs- und Handelsfreiheit von 1832 zurückgehen. Diese Feststellung erleichtert die Bereinigung insofern, als bei der Ermittlung von Inhalt und Umfang früher entstandener Rechte nicht auf die Akten früherer Jahrhunderte, sondern nur darauf abgestellt werden kann, wie weit der Wasserrechtsbesitzer von der durch das Gesetz von 1832 zugelassenen Benutzung der öffentlichen Gewässer tatsächlich Gebrauch machte. Es ergibt sich daraus ferner, dass selbst die ältesten Wassernutzungen den geltenden Bestimmungen über den Rechtshinfall bei längerer Nichtausübung (Korrektionsgesetz, § 5, Absatz 2) unterstellt sind. Die beiden Gutachten weisen auch darauf hin, es sei die in § 31, Absatz 1, des zitierten Gesetzes statuierte Ufersicherungspflicht der Wehr- und Wasserrechtsbesitzer nicht als eine Gegenleistung für die Ueberlassung der Wasserkraft zu betrachten, sondern es handle sich vielmehr um eine aus dem Bestand einer privaten Baute in einem öffentlichen Gewässer sich ergebende Verpflichtung, die mit dem Wasserrecht direkt nichts zu tun habe; es sei darum auch nicht zu empfehlen, diese Wuhrpflicht in den Beschrieb der Wasserrechte einzuflechten.

Die Rheinhäfen in Birsfelden und in der «Au» Muttenz

Ueber den Stand der Bauarbeiten dieser Hafenanlagen gibt ein Bericht des Regierungsrates von Baselland an den Landrat vom 14. August 1940 Auskunft. Die Arbeiten sind zum grössten Teil abgeschlossen. Die wahrscheinliche Kostensumme beträgt 5 644 000 Fr., d. h. 750 000 Fr. mehr als veranschlagt. Die Pachtverträge mit den sieben Firmen, die sich zur Ansiedelung in den Anlagen entschlossen haben, hätten am 1. April 1940 in Kraft treten sollen. Infolge der Stillegung des Rheinverkehrs gehen die Pachtzinse nicht ein. Zur Sanierung des Rheinhafens beantragt daher der Regierungsrat die Bewilligung eines Beitrages von 1 Mio Fr. aus dem Abwertungsgewinn der Nationalbank. Wir werden in dieser Zeitschrift über die Rheinhafenbauten zusammenhängend berichten.

Schweizerische Binnenschiffahrt

Nach Mitteilung des eidg. Amtes für Wasserwirtschaft soll nun auch die Aarestrecke von der Mündung in den Rhein bis nach Brugg in die Studien für den Ausbau des Hochrheins eingeschlossen werden.

Schweizerische Bundesbahnen und Schiffahrt Basel-Bodensee

Im Schweizerischen Baublatt, Nr. 45/46 vom 8. Juni 1940, haben die Schweizerischen Bundesbahnen in einem offenbar offiziös inspirierten Artikel gegen die Rheinschiffahrt Basel-Bodensee Stellung genommen. Die Bundesbahnen erachten die Fortführung der Rheinschiffahrt bis Basel als wirtschaftlich gerechtfertigt, wenden sich dagegen gegen die Weiterführung über Basel hinaus, weil sie für die Bundesbahnen grosse wirtschaftliche Nachteile zur Folge hätte. Es ergebe sich aus den Untersuchungen der SBB. über die wahrscheinlichen Frachtverluste bei Verwirklichung der Schiffahrtsprojekte Basel-Bodensee und Waldshut-Brugg ein jährlicher Einnahmeausfall von rund 13 Mio Fr. Zudem erhielten auch die anderen Schiffahrtsprojeke (Reuss, Aare, Limmat) neuen Auftrieb. Die am Wasserweg Basel-Bodensee direkt interessierten schweizerischen Kreise hätten keinen Rechtsanspruch auf baldige Schiffbarmachung dieser Rheinstrecke mit Bundeshilfe. Die Schweiz sollte allein zu entscheiden haben, ob auf ihrem Gebiete die Ausführung des Projektes wirtschaftlich zu rechtfertigen sei. Die SBB. können der Schaffung grosser privatwirtschaftlich orientierter und auf Staatskosten finanzierter Verkehrsmittel nicht zustimmen und eine finanzielle Mitwirkung der Eidgenossenschaft nicht befürworten. Im Hinblick auf die besondere wirtschaftliche und technische Struktur der SBB. seien die wirtschaftlichen Voraussetzungen für eine Beteiligung des Bundes nicht vorhanden und die finanziellen Benachteiligungen durch eine Großschiffahrt Basel-Bodensee nicht tragbar.

Der Standpunkt, den die Bundesbahnen den Binnenschiffahrtsprojekten gegenüber einnehmen, ist vom Standpunkte dieses Unternehmens aus verständlich. Das Projekt Basel-Bodensee ist aber vom allgemein-schweizerischen und vom zwischenstaatlichen Gesichtspunkte aus zu betrachten. Basel-Bodensee ist verkehrswirtschaftlich ein Stück des Schiffahrtsweges vom Meer bis zum Bodensee, an dem neben Holland unser nördlicher Nachbar, das Deutsche Reich, in starkem Masse interessiert ist. Die Schweiz wird die Rheinschiffahrtsfrage nur im Einvernehmen mit Deutschland lösen können.

Ostschweizerische Handelskammern und Rhein-Bodenseeschiffahrt

In letzter Nummer unserer Zeitschrift wurde auf die befürwortende Stellungnahme der thurgauischen Handelskammer zum Rheinausbau Basel-Bodensee aufmerksam gemacht. Inzwischen ist ebenfalls der Jahresbericht des Kaufmännischen Direktoriums St. Gallen (Handelskammer für St. Gallen und Appenzell) erschienen, der sich gleicherweise durchaus zustimmend und befürwortend mit der Rheinschiffahrt zum Bodensee befasst. Das Projekt sei geeignet, der Wirtschaft neue Impulse zu geben. Den von verschiedener Seite gemachten Vorbehalten könne kaum ausschlaggebende Bedeutung beigemessen werden.

Kr.

Die Rheinschiffahrt oberhalb Basel ein Werk der Arbeitsbeschaffung

Der Nordostschweizerische Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee hat anfangs August 1940 eine Eingabe an die eidg. Arbeitsbeschaffungskommission gerichtet. Diese stellt das Ersuchen, es sei der Ausbau der Rheinwasserstrasse Basel-Bodensee nunmehr mit in die Erwägungen und die Arbeiten der Kommission einzubeziehen, und es sei diesen in Anträgen und Vorschlägen kommender Finanzierungen Rechnung zu tragen.

Die Eingabe wird begründet mit den dem Abschlusse nahegebrachten amtlichen Vorarbeiten. Die technischen Fragen sind mit Ausnahme Rheinfeldens, wo besonders schwierige Verhältnisse vorliegen, so gut wie überall gelöst. Für die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens sprechen alle mit der Rheinschiffahrt bisher gemachten Erfahrungen. Auch die Detailuntersuchungen werden das günstige Bild nicht zu ändern vermögen. Grösser als der direkte Nutzen wird der nicht in Zahlen auszudrückende indirekte Nutzen sein. Die von Handel und Industrie der Ostschweiz verlangte Rhein-Bodenseeschiffahrt wird für weite Teile des Landes eine Verbesserung der Existenz- und Arbeitsgrundlagen bedeuten und ist Voraussetzung für den dringlich neuen Aufbau der Wirtschaft. Nach dem Grade der Arbeitsbeschaffungsmöglichkeit steht der Plan der Schiffahrt oberhalb Basel den meisten andern Vorschlägen voran, wenn ihm nicht überhaupt der erste Platz zugesprochen werden muss. Zu einer ausserordentlichen Arbeitsintensität und einem gewaltigen Arbeitsumfange des Unternehmens gesellt sich dessen eigentlich arbeitsproduktiver Charakter. Die einmal fertig erstellte Wasserstrasse wird Ausgangspunkt grosszügiger weiterer technischer und wirtschaftlicher Arbeitsbildung auf verschiedensten Gebieten sein. Die politischen Ereignisse der letzten Monate und die Idee eines wirtschaftlichen Neuaufbaus Europas auf grösseren Linien lassen an eine weitere Hintanstellung des deutsch-schweizerischen Staatsvertrages vom Jahre 1929 nicht denken. Die Schweiz hat ein Interesse, ihre Stellung als Rheinuferstaat zu befestigen. Die Auffassung ist allgemein, dass der Zeitpunkt der Inangriffnahme der Rhein-Bodenseeschiffahrt nach dem Kriege gekommen ist.

Kr.

Oestlicher Wirkungsbereich der Rheinschiffahrt

Die in Duisburg erscheinende Zeitschrift «der Rhein» enthält in Nr. 2/1939 einen beachtenswerten, von Reichsbahnseite stammenden Aufsatz über die Zusammenarbeit mit der Binnenschiffahrt, inbesondere die Umschlagstarifpolitik am Rhein. Durch ihre Anschlussfrachten haben es die Bahnen weitgehend in der Hand, den Einflussbereich der Wasserstrassen zu bestimmen. Der nach dem letzten Kriege erfolgte Uebergang der Länderbahnen an das Reich hat deren Konkurrenz unter sich aufgehoben, wodurch sehr günstige Umschlagstarife ab Oberrhein, besonders Mannheim, hinfällig wurden. Eingeführt wurden dafür die auf weite Strecken wirksamen Staffeltarife, die aber durch ihre hohen Ansätze für Nahstrecken den Anschluss an die Wasserstrasse stark erschwerten. Die Rheinschiffahrt hat gegen diesen Tarifaufbau einen 20jährigen Kampf geführt. Gezwungen durch volkswirtschafliche Notwendigkeiten, durch kriegswirtschaftliche Vorkehren und sich daraus ergebenden Wagenmangel sind die Reichsbahnen, wenn auch nicht allgemein, so doch in vielen Einzelfällen wieder zu einer Lockerung dieses Systems geschritten. Aus solchen Gründen hat die gesamte Rheinschiffahrt in letzten Jahren derart aufgeholt, dass sie einen Verkehr zu tätigen vermochte, der 1938 rund 90 Millionen Tonnen ausmachte. Es würde zu weit führen, die Massnahmen hier im einzelnen namhaft zu machen; sie haben nicht nur der Kohle, sondern auch einer Grosszahl anderer Güter gegolten. Nur darauf sei verwiesen, dass im Anschluss an das bestehende frachtliche Einflussgebiet der südwestdeutschen Wasserstrassen, z. B. auf den

Strecken Regensburg (a. D.) - Landshut - Rosenheim - Kufstein - Innsbruck - Bregenz, Kohlenfrachten des direkten Bahnweges ab Ruhr, und solche des gebrochenen Wasserweges durch weitgehende Senkung der Ablauffrachten ab Oberrheinhäfen gleichgestellt wurden. So wurde es unter anderem möglich, den mengenmässig entscheidenden Platz München auch über den Rhein zu bedienen. — Wenn man sich die Bahndistanzen nach München vergegenwärtigt: ab Mannheim 370 km, Heilbronn 280 km, Lindau 197 km, so wird man darin jedenfalls nur eine Bestätigung für die in wirtschaftlichen Darstellungen der geplanten Rhein-Bodenseeschiffahrt getroffenen Annahmen sehen, dass München, sowie das bayrische Alpenvorland samt Tirol und Vorarlberg einmal mit grösster Wahrscheinlichkeit in den Arbeitsbereich der Bodenseehäfen hineingezogen werden. *Kr.*

Elektrizitätswirtschaft, Wärmewirtschaft

Energiewirtschaft und Kriegswirtschaft

Zusammenstellung der Bundeserlasse (siehe Seiten 109 und 129, Jahrgang 1939, sowie Seiten 5, 30, 41, 72 und 80, Jahrgang 1940 der «Wasser- und Energiewirtschaft». Interessenten erhalten vom Sekretariat des Schweiz. Wasserwirtschaftsverbandes nähere Auskunft.

Verfügung Nr. 2 des eidg. Volkswirtschaftsdepartements über einschränkende Massnahmen für die Verwendung von festen und flüssigen Kraft- und Brennstoffen sowie von Gas und elektrischer Energie. **(Beschaffenheit des von den Gaswerken abzugebenden Gases.)** *Vom 31. Juli 1940.*

Das eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement, gestützt auf den Bundesratsbeschluss vom 18. Juni 1940 über einschränkende Massnahmen für die Verwendung von festen und flüssigen Kraft- und Brennstoffen sowie von Gas und elektrischer Energie, verfügt:

Art. 1. Im Interesse einer möglichst sparsamen Verwendung von Steinkohlen bei der Gasfabrikation haben die Gaswerke vom 1. September 1940 hinweg ein Gas von gleichartiger Beschaffenheit abzugeben, dessen oberer Heizwert bezogen auf 0°/760 mm Hg 4500 WE/m³ mit einer Toleranz von ± 100 WE nicht übersteigt und 4200 WE/m³ nicht unterschreitet. Das Gas soll gute brenntechnische Eigenschaften aufweisen und sein Gehalt an inerten Bestandteilen (Kohlensäure + Sauerstoff + Stickstoff) soll 12 Volumenprozente nicht übersteigen.

Die Gaswerke haben bis zum 1. September 1940 die zur Befolgung dieser Vorschrift notwendigen technischen Massnahmen zu treffen.

Die Gaswerke können dem Steinkohlengas beimischen:

a) Wassergas, das entweder in besonderen Generatoren oder direkt in den Destillationsräumen der Ofenanlage erzeugt wird,

b) andere geeignete Brenngase.

2. Von der Vorschrift des Art. 1, Abs. 1 sind diejenigen Gaswerke ausgenommen, deren Jahresproduktion 500 000 m³ nicht erreicht oder deren technische Einrichtungen die Einhaltung der Vorschrift nicht gestatten.

In Zweifelsfällen entscheidet die Sektion für Kraft und Wärme des Kriegs-Industrie- und Arbeitsamtes, ob Gaswerke unter die Vorschrift des Art. 1 fallen.

Art. 3. In Lieferverträgen enthaltene Vereinbarungen über die Beschaffenheit des Gases, die dieser Verfügung widersprechen, sind aufgehoben und werden durch die Bestimmungen dieser Verfügung über die Beschaffenheit des Gases ersetzt. Ein Schadenersatzanspruch wird dadurch nicht begründet.

Art. 4. Widerhandlungen gegen diese Verfügung, die Ausführvorschriften und Einzelverfügungen des Kriegs-Industrie- und Arbeitsamtes und seiner Sektion für Kraft und Wärme werden gemäss Art. 2 bis 4 des Bundesratsbeschlusses vom 18. Juni 1940 über einschränkende Massnahmen für die Verwendung von festen und flüssigen Kraft- und Brennstoffen sowie von Gas und elektrischer Energie bestraft.

Der Ausschluss von der Belieferung mit festen Brennstoffen gemäss Art. 5 des Bundesratsbeschlusses vom 18. Juni 1940 bleibt vorbehalten.

Art. 5. Das Kriegs-Industrie- und Arbeitsamt ist mit dem Vollzug beauftragt; es kann seine Befugnisse der Sektion für Kraft und Wärme übertragen.

Diese Verfügung tritt am 8. August 1940 in Kraft.

Zum Vergleich folgen die bisher gültigen Bestimmungen über den Gasheizwert:

Richtlinien für die Gasqualität[1]

1. Der durchschnittliche obere Heizwert des abgegebenen Gases, berechnet auf 0°/760 mm Hg Barometerstand trocken, soll 5000 WE betragen und möglichst wenig schwanken.
2. Die Zusammensetzung des Gases soll möglichst gleichmässig sein. Der durchschnittliche Gehalt an inerten Bestandteilen (Kohlensäure, Stickstoff und Sauerstoff) soll nicht mehr als 12 % betragen.
3. Das Gas soll praktisch amoniak- und schwefelwasserstoffrei sein.
4. Bei Meinungsverschiedenheiten ist der Durchschnitt während einer Periode von mindestens vier Tagen zu bestimmen.

Verfügung Nr. 3 des eidg. Volkswirtschaftsdepartementes über einschränkende Massnahmen für die Verwendung von festen und flüssigen Kraft- und Brennstoffen sowie von Gas und elektrischer Energie. **(Einschränkung des Verbrauchs flüssiger Kraft- und Brennstoffe beim Hoch- und Tiefbau.)** *Vom 2. August 1940.*

Die Verwendung von Motorwalzen von acht und mehr Tonnen Dienstgewicht beim Bau und Unterhalt von Strassen ist verboten. Ausnahmen durch die zuständige kantonale Behörde.

Die Verwendung flüssiger Brennstoffe für die Erwärmung von Asphalt, Bitumen und Teer sowie die Dampferzeugung zur Herstellung von Emulsionen ist verboten. Ausnahmen durch das Kriegs-Industrie und Arbeitsamt.

Die Kantone haben dafür zu sorgen, dass Heissbeläge nach Möglichkeit durch Belagarten ersetzt werden, zu deren Herstellung keine flüssigen Brennstoffe erforderlich sind.

Verfügung Nr. 11 des eidg. Volkswirtschaftsdepartementes betr. die Landesversorgung mit flüssigen Kraft- und Brennstoffen. **(Rationierung der Motorlastwagen [1 Tonne und mehr Nutzlast] und Industrietraktoren für den Strassenverkehr.)** *Vom 8. August 1940.*

Für die Dauer vom 16. August 1940 bis 15. September 1940 werden die Rationierungen wie folgt festgesetzt:

[1] Abschrift aus: Monatsbulletin des Schweiz. Vereins von Gas- und Wasserfachmännern, Nr. 2/1934, S. 45.

Motorlastwagen (eine Tonne und mehr Nutzlast):
120 Liter Benzin bis 300 Liter Benzin oder 100 Liter Dieselöl bis 250 Liter Dieselöl, je nach Steuer PS.
Industrietraktoren für den Strassenverkehr:
120 Liter Benzin oder 100 Liter Dieselöl.

Verfügung Nr. 4 des eidg. Volkswirtschaftsdepartementes über die Sicherstellung der Versorgung von Volk und Heer mit technischen Rohstoffen, Halb- und Fertigfabrikaten. **(Verteilung von Kohle im Import-, Gross- und Detailhandel.)** *Vom 8. August 1940.*

Das Kriegs-Industrie- und Arbeitsamt kann die Kohlenhändler aller Stufen und die Kohlenproduzenten zur Belieferung einzelner Firmen des Kohlenhandels (Import-, Gross- und Detailhandel) und einzelner Verbraucher verhalten und den belieferten Firmen und Verbrauchern Bedingungen bezüglich des Wiederverkaufs oder des Verbrauchs der zugeteilten Kohle auferlegen.

Verfügung des Kriegs-Industrie- und Arbeitsamtes über die **Zuteilung von Benzin, Benzindestillaten und Benzolkohlenwasserstoffen** *für den technischen und gewerblichen Verbrauch für den Monat September 1940. Vom 27. August 1940.*

Für den Monat September 1940 dürfen Gasolin, Leichtbenzin, Siedegrenzenbenzin, White-Spirit, Rotalin und Diluan zu 75 %, Benzin Ph. H. V. und Petroläther zu 100 %, Benzol, Xylol und Solvent-Naphta zu 100 %, Toluol der chemischen Industrie zu 50 %, der Lackindustrie zu 25 % (die restlichen 75 % können ersetzt werden durch 50 % Benzol und 25 % Xylol oder Solvent- Naphta) des durchschnittlichen Monatsverbrauches in der Zeit vom 1. Juli 1938 bis 30. Juni 1939 geliefert werden.

Verfügung Nr. 5 des eidg. Volkswirtschaftsdepartements über einschränkende Massnahmen für die Verwendung von festen und flüssigen Kraft- und Brennstoffen sowie von Gas und elektrischer Energie **(Einschränkung des Betriebes ortsfester Motoren).** *Vom 28. August 1940.*

Art. 1. Die Verwendung von festen und flüssigen Kraft- und Brennstoffen zum Betrieb von ortsfesten Motoren mit einer Leistung von 10 und mehr PS ist vom 1. Oktober 1940 an untersagt.

Art. 2. Das Kriegs-Industrie- und -Arbeits-Amt kann allgemein oder im Einzelfall Ausnahmen von diesem Verbot gewähren, insbesondere:

a) Für Reservekraftanlagen zur Erzeugung von elektrischer Energie (Spitzendeckung, ungenügende Wasserführung der Lieferwerke usw.);
b) für Motoren, die mit der Wärmeversorgung eines Betriebes in Verbindung stehen;
c) für Fälle, in denen die Umstellung auf elektrischen Betrieb auf unüberwindbare technische oder wirtschaftliche Schwierigkeiten stösst;
d) für Halter, die nachweisen, dass sie ihren Motor mit vorsorglich vor dem 1. September 1939 beschafften Brennstoffen betreiben können, während des Ausreichens dieser Vorräte, sofern der Uebergang auf elektrischen Betrieb nach den Umständen nicht zugemutet werden kann;
e) für Motoren, zu deren Betrieb Holz verwendet wird.

Halter von ortsfesten Motoren der in Art. 1 umschriebenen Art, die auf eine Ausnahmebewilligung Anspruch erheben, haben ein begründetes Gesuch der Sektion für Kraft und Wärme des Kriegs-Industrie- und Arbeitsamtes einzureichen.

Art. 3. Die nach der örtlichen Lage und den technischen Voraussetzungen geeigneten Elektrizitätswerke sind verpflichtet, den Haltern von ortsfesten Motoren und den allfälligen vom Betrieb dieser Motoren- bzw. Generatorenanlagen abhängigen Strombezügern die nötige elektrische Energie zu angemessenen Anschluss- und Lieferbedingungen abzugeben.

Können sich der Halter der Motorenanlage und die vom Betrieb dieser Motoren- bzw. Generatorenanlage abhängigen Strombezüger mit den in Betracht fallenden Elektrizitätswerken nicht verständigen, welches Werk gemäss Absatz 1 die Stromlieferung grundsätzlich zu übernehmen und in welchem Umfang und zu welchen Anschluss- und Lieferbedingungen die Versorgung mit elektrischer Energie zu erfolgen hat, so entscheidet das Kriegs-Industrie- und Arbeitsamt endgültig; es berücksichtigt dabei die üblichen Tarife und die berechtigten Interessen des Lieferanten und des Bezügers.

Das Kriegs-Industrie- und Arbeitsamt kann bereits vor Erlass seines Entscheides im Sinne von Absatz 2 den Anschluss an das Netz des in Betracht fallenden Elektrizitätswerkes verfügen.

Art. 4. Widerhandlungen gegen diese Verfügung sowie gegen die Vollziehungsvorschriften und die Einzelverfügungen des Kriegs-Industrie- und Arbeitsamtes oder seiner Sektion für Kraft und Wärme werden gemäss Art. 2 bis 4 des Bundesratsbeschlusses vom 18. Juni 1940 über einschränkende Massnahmen für die Verwendung von festen und flüssigen Kraft- und Brennstoffen sowie von Gas und elektrischer Energie bestraft.

Der Ausschluss von der Belieferung mit festen und flüssigen Kraft- und Brennstoffen gemäss Art. 5 des Bundesratsbeschlusses vom 18. Juni 1940 bleibt vorbehalten.

Art. 5. Das Kriegs-Industrie- und Arbeitsamt ist mit dem Vollzug dieser Verfügung beauftragt.

Es kann seine Befugnisse der Sektion für Kraft und Wärme übertragen. Gegen deren Entscheide kann innerhalb 14 Tagen seit der Eröffnung an das Kriegs-Industrie- und Arbeitsamt rekurriert werden, das endgültig entscheidet.

Art. 6. Diese Verfügung tritt am 5. September 1940 in Kraft. Sie wird wieder aufgehoben werden, sobald eine genügende Zufuhr von festen und flüssigen Kraft- und Brennstoffen dies gestattet.

Zum Problem der Ersatztreibstoffe

Angesichts des Mangels an flüssigen Treibstoffen schenkt man heute dem Problem der Ersatztreibstoffe erhöhte Aufmerksamkeit. Ein Aufsatz in Nr. 1272 der NZZ. vom 4. September 1940 enthält hierüber einen interessanten Ueberblick. Im Vordergrunde des Interesses stehen heute: *Holzgasanhänger* für Personentransportwagen, *Azetylen-Entwickler* für Personen- und Lastwagen, sowie *Elektrofahrzeuge*. Um die Entwicklung dieser Fahrzeuge hat sich besonders die PTT-Verwaltung verdient gemacht. Sie hat in eines ihrer Fahrzeuge ein *Berggang-Getriebe* einbauen lassen, das sich im Ortsdienste Lausanne vorzüglich bewährt haben soll. Da die Ladestationen für Elektrofahrzeuge an Zahl leider sehr beschränkt sind, hat man zum Mittel einer *Zusatzgruppe* gegriffen, d. h. es wird die Ladestation, kombiniert mit einem kleinen Dieselmotor, auf dem Fahrzeuge mitgeführt. Der Dieselmotor treibt den Dynamo, der während der Fahrt die Energie direkt dem Fahrmotor zuleitet und so die Batterien entlastet; bei Halten wird durch die Zusatzgruppe die Batterie aufgeladen.

Geschäftliche Mitteilungen, Literatur, Verschiedenes

Elektrizitätswerk der Stadt Zürich

Im Geschäftsjahre 1938/39 stieg der Gesamtumsatz von 368,4 auf 382,1 Mio kWh; dabei war die Abgabe ausserhalb der Stadt Zürich um 5,8 Mio kWh niedriger als letztes Jahr. Die Landesausstellung hat das Unternehmen sehr stark in Anspruch genommen. Es wurden 7 Mio kWh in der Landesausstellung verwendet und 32 Mio kWh für Elektrokessel geliefert. Der Bericht stellt fest, dass dank den Anstrengungen des EWZ alle Abteilungen der Landesausstellung mit Elektrizität versorgt werden konnten. Von den 21 Restaurationsküchen wurden 14 voll und drei weitere teilweise elektrisch ausgerüstet. Alle Anlagen haben die an sie gestellten Anforderungen restlos erfüllt und waren auch dem grössten Stossbetrieb gewachsen. In der Ausstellungsbäckerei und in der Konditorei befanden sich drei elektrische Grossbacköfen dauernd im Betrieb. Eine vollelektrische Metzgerei und eine vollelektrische Spitalwäscherei haben ihre besonderen Vorzüge während der ganzen Dauer der Ausstellung bewiesen. In der Molkerei wurde der gesamte Bedarf an Dampf und Heisswasser durch einen 6000-Volt-Elektrokessel von 700 kW geliefert. Beim Aufbau der Abteilung Elektrizität und bei der Einrichtung der Halle war das Elektrizitätswerk massgebend beteiligt. Auch in der Stadt selbst machte die Verwendung elektrischer Energie grosse Fortschritte. Das Kongresshaus wurde mit einer sehr leistungsfähigen Elektroküche und mit einem Elektrokessel von 2200 kW ausgerüstet. Für die Heizung und Kühlung des Gartensaales wurde eine Luftwärmepumpe installiert. Das EWZ hat an diesen Grossversuch 20 000 Fr. beigetragen. Elektrische Grossküchen und Grossheisswasserspeicher wurden ferner in der städtischen Volksküche, im neuen Restaurant «Waid» und im Restaurant «Belvoir» eingerichtet. In der Bäckerei Buchmann kamen vier neue elektrische Grossbacköfen mit rund 300 kW Anschlusswert und in der neuen Bäckerei des Konsumvereins ein Turnusofen mit 450 kW und drei Grossbacköfen mit 200 kW in Betrieb. Auch die Entwicklung des Anschlusses von Wärmeapparaten mit 1184 Heisswasserspeichern und 1302 Kochherden machte gute Fortschritte.

Die Einnahmen aus dem Energieverkauf sind mehr als 1,8 Mio Fr. höher als im Vorjahr, die Betriebsausgaben konnten um fast 550 000 unter dem Voranschlag gehalten werden. Der Rechnungsabschluss ist um etwa 2 300 000 Franken günstiger als der Voranschlag erwarten liess. Das Gesamtergebnis stellt einen Rekord in der gesamten Entwicklung des EWZ dar. Der Reingewinn, der an die Stadtkasse abgeführt wird, beträgt 7 223 777 Fr. Dabei beträgt der Abschreibungssatz auf dem Bauwert der Anlagen 4 %

Kraftwerke Oberhasli A.-G., Innertkirchen

Die Energieproduktion der Zentrale Handeck im Jahre 1939 war um rd. 19 000 000 kWh niedriger als im Vorjahre, eine Folge der verbesserten Wasserführung der Flusskraftwerke im Vergleiche zum Vorjahre. Das Aktienkapital erhielt eine Dividende von 4½ %. — Die Vorarbeiten für das Kraftwerk Innertkirchen wurden weitergeführt. Zur Abklärung der geologischen Verhältnisse sind vier Sondierstollen vorgetrieben worden. Das Projekt liegt nunmehr in baureifer Form vor.

St. Gallisch-Appenzellische Kraftwerke A.-G., St. Gallen

Am 30. November 1939 hat dieses Unternehmen sein 25. Geschäftsjahr abgeschlossen. Ueber die Entwicklungsgeschichte ist ein umfassender Bericht der Direktion vorgelegt worden, der im Herbst 1940 veröffentlicht werden durfte. Im Berichte pro 1939 ist eine kurze Zusammenfassung der wichtigsten Entwicklungsdaten enthalten.

Im Bericht über das Geschäftsjahr 1939 sind ferner bemerkenswerte Mitteilungen über die Bestrebungen der Gemeinde Rorschach, sich durch Beteiligung am Kraftwerk Sernf-Niedernbach von der Belieferung durch die SAK frei zu machen, enthalten. Die Verhandlungen sind noch im Gange, und es wäre zu begrüssen, wenn man über die Lösung des Konfliktes im nächsten Geschäftsbericht nähere Angaben erhalten würde.

Der Energieumsatz des Geschäftsjahres belief sich auf rd. 99 Mio kWh (92,1 im Vorjahre), die Dividende auf das Aktienkapital 6 %.

Aare-Tessin Aktiengesellschaft für Elektrizität, Olten

Im Betriebsjahr 1939/40 hat sich der Energieumsatz um zirka 20 % erhöht und erreichte rd. 1,042 Mia kWh. Das Unternehmen, dem die Werke Ruppoldingen, Gösgen, Biaschina, Tremorgio und Piottino gehören, zahlte eine Dividende auf das Aktienkapital von 7½ % auf die Aktien I. Ranges und 5 % (Vorjahr 4 %) auf die Aktien II. Ranges.

Elektrizitätswerke des Kantons Zürich

Die Energieproduktion und der Energiebezug zusammen beliefen sich im Berichtsjahr 1938/39 auf rd. 242,19 kWh oder 4,5 Mio mehr als im Vorjahre. Der Neuanschluss für Wärmezwecke, besonders für Koch- und Warmwasserapparate, stand wiederum im Vordergrund. In der beigelegten Tabelle weist die Kurve der Anschlusswerte für Wärmeapparate und thermische Grossanschlüsse steil in die Höhe.

Bernische Kraftwerke A.-G., Bern

Die Energieproduktion ist in 1939 weiter gestiegen von 633,0 auf 683,5 Mio kWh. Der Fremdstrombezug belief sich auf 245,3 Mio kWh. Die Dividende auf das Aktienkapital von 56 Mio Fr. (das gänzlich in öffentlichem Besitz ist) betrug 5½ % oder Fr. 3 080 000.—. An Steuern und Abgaben hatte das Unternehmen Fr. 1 598 882.— zu bezahlen.

Eidgenössische Kommission für elektrische Anlagen

Der Bundesrat hat in seiner Sitzung vom 16. August 1940 als Mitglied der eidgenössischen Kommission für elektrische Anlagen für den Rest der laufenden Amtsdauer, d. h. bis 31. Dezember 1941, gewählt. *Robert Albert Schmidt*, dipl. Ingenieur, Direktor der «S.A. de l'énergie de l'ouest-suisse», Lausanne.

Abschluss der schweizerisch-deutschen Wirtschaftsverhandlungen

Am 9. August 1940 wurde in Berlin ein neues Verrechnungsabkommen, rückwirkend auf 1. August 1940, abgeschlossen, das an Stelle der bisherigen Vereinbarungen tritt und bis zum 30. Juni 1941 gültig ist. Das Abkommen ist für die schweizerische Wirtschaft von grosser Bedeutung. Im Warenverkehr konnte eine Verständigung über die wiederum zu erfolgenden Kohlenlieferungen erzielt werden. Auch für die Bezahlung der Energielieferungen von der Schweiz nach Deutschland ist Vorsorge getroffen worden.

Unverbindliche Kohlenpreise für Industrie per 10. Oktober 1940*

	Kalorien	Aschengehalt	10. März 1940 Fr.	10. April 1940 Fr.	Juni-Aug. 1940 Fr.	10. Sept. 1940 Fr.	10. Okt. 1939 Fr.
Saarkohlen (deutscher Herkunft)			per 10 t franko Basel verzollt				
Stückkohlen			652.—	682.—	682.—	967.—	967.—
Nuss I 50/80 mm	ca. 7000	ca. 6-7%	652.—	682.—	682.—	967.—	967.—
Nuss II 35/50 mm			652.—	682.—	682.—	967.—	967.—
Nuss III 20/35 mm			642.—	672.—	672.—	967.—	967.—
Nuss IV 10/20 mm			632.—	662.—	662.—	967.—	967.—
Lothring. Kohlen (franz. Herkunft)							
Stückkohlen			Einstellung der Kohlenausfuhr				
Würfel 50/80 mm	ca. 7000	ca. 6-7%					
Nuss I 35/50 mm							
Nuss II 15/35 mm							
Nuss III 7/15 mm							
Ruhr-Koks und -Kohlen							
Grosskoks (Giesskoks)			—	—	—	—	—
Brechkoks I 60/90, 50/80 mm	ca. 7200	8-9%	727.—	757.—	1105.—	1105.—	1145.—
Brechkoks II 40/60, 30/50 mm			742.—	772.—	1220.—	1120.—	1160.—
Brechkoks III 20/40 mm			727.—	757.—	1105.—	1105.—	1145.—
Fett-Stücke vom Syndikat	ca. 7600	7-8%	652.—	682.—	682.—	967.—	967.—
Fett-Nüsse I und II „			652.—	682.—	682.—	967.—	967.—
Fett-Nüsse III „			642.—	672.—	672.—	967.—	967.—
Fett-Nüsse IV „			632.—	662.—	662.—	967.—	967.—
Vollbriketts „			672.—	702.—	702.—	1087.—	1087.—
Eiform-Briketts „			672.—	702.—	702.—	1087.—	1087.—
Schmiedenüsse III „			742.—	772.—	772.—	1087.—	1087.—
Schmiedenüsse IV „			732.—	762.—	762.—	1087.—	1087.—
Belg. Kohlen			Einstellung der Kohlenausfuhr				
Braisettes 10/20 mm	7300-7500	7-10%					
Braisettes 20/30 mm							
Steinkohlenbriketts 1. cl. Marke	7200-7500	8-9%					

* Preise unter Zugrundelegung der Preislisten des Kohlenhandels ab Zeche und der geltenden Frachten, plus Händlerzuschlag von Fr. 10.— pro 10 t.

Ölpreisnotierungen per 10. Oktober 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, Grenzstation unverzollt	34.20
Heizöl II zirka 10,000 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg in Zisternen, Grenzstation unverzollt	33.—
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	31.60
Detailpreise: Heizöl I Einzelfass bis 1000 kg	40.45
1001 kg bis 3000 kg	39.45
3001 kg bis 8000 kg	38.70
8001 kg bis 12,000 kg	38.45
12,001 kg und mehr	37.80
Heizöl II Einzelfass bis 1000 kg	39.25
1001 kg bis 3000 kg	38.25
3001 kg bis 8000 kg	37.50
8001 kg bis 12,000 kg	37.25
12,001 kg und mehr	36.60
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	38.15
1001 kg bis 3000 kg	37.15
3001 kg bis 8000 kg	36.40
8001 kg bis 12,000 kg	36.15
12,001 kg und mehr	35.50

	per 100 kg Fr.
Ia. Petrol für Industrie, Gewerbe, Garagen und Traktoren:	
Einzelfass bis 500 kg	51.60
501—999 kg oder Abschluss über 1000 kg	50.60
1001—1999 kg	49.60
2000 kg und mehr aufs Mal	49.10
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	91.80
2 Fass bis 350 kg	89.05
351—500 kg	87.20
501—1500 kg	86.15
1501 kg oder 2000 Liter und mehr	85.30 oder 67 Cts. p. l
Leichtbenzin und **Gasolin**	
Einzelfass bis 350 kg	107.15
351—500 kg	106.15
501—1500 kg	105.15
1501—2500 kg	104.15
2501 kg und mehr	102.65
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