

Programm für die Elektrifizierung der Schweizerischen Bundesbahnen

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt**

Band (Jahr): **11 (1918-1919)**

Heft 3-4

PDF erstellt am: **05.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-919964>

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.

Fondsrechnung.

<i>Aktiven:</i> Liegenschaften und Mobilien	Fr. 131,938.59
Schuldbriefe, Obligationen und Bankguthaben	„ 277,621.77
Kapitalzinsrestanz und Bar- schaft	„ 5,814.30
Vermögensstand auf Ende 1917	Fr. 415,374.66
Vermögensstand auf Ende 1916	„ 406,867.10
Vermögensvorschlag wie schon erwähnt	<u>Fr. 8,507.56</u>

Passiven: Keine.

Überschreitung des zu Fr. 400,000 festgesetzten
Linthfondsbetrages: Fr. 15,374.66.



Programm für die Elektrifizierung der Schweizerischen Bundesbahnen.

Der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen hat in seiner Sitzung vom 30. August 1918 das ihm von der Generaldirektion und ständigen Kommission vorgelegte Programm für die Elektrifizierung der Bundesbahnen genehmigt. Wir entnehmen dem Berichte an den Verwaltungsrat folgendes von allgemeinem Interesse:

Schon wiederholt ist von uns verlangt worden, wir möchten ein detailliertes Programm über die Einführung des elektrischen Betriebes auf dem Netze der Bundesbahnen aufstellen und bekanntgeben. Bis jetzt hatten wir uns gegenüber solchen Begehren ablehnend verhalten. Die Erfahrung hatte uns nämlich gelehrt, dass derartige Programme binnen kurzem auf unvorhergesehene Verhältnisse stossen und sich als undurchführbar erweisen.

Bisher stellten wir uns auf den Standpunkt, dass für einmal die Bergstrecke der Gotthardlinie (Erstfeld-Bellinzona) zu elektrifizieren sei und dass von da aus die Elektrifikation weiter ausgedehnt werden solle. Wir vertraten die Ansicht, dass es nicht zweckmässig wäre, mit der Elektrifikation an verschiedenen Punkten des Bundesbahnnetzes zu beginnen. Bei einem solchen Vorgehen müssten in allen Gegenden Kraftwerke errichtet werden, welche dann für einige Zeit keine rationelle Ausnutzung erfahren würden.

Infolge des Weltkrieges hat die Bedeutung des elektrischen Betriebes ganz enorm zugenommen, es musste daher eine Umwandlung in bezug auf das in Aussicht genommene Vorgehen Platz greifen.

Im Hinblick auf das Interesse, welches der Elektrifikation zurzeit von allen Seiten entgegengebracht wird, werden die Begehren erneuert, welche die Aufstellung und Bekanntgabe eines eingehenden Programmes verlangen. Wir glaubten deshalb, unsere Bedenken gegen ein solches Programm fallen lassen zu sollen. Schon im September 1917 bei Anlass der Prüfung der Frage, welche weitere Massnahmen neben den bereits durchgeführten zu treffen seien, um den Kohlenbedarf soviel als möglich einzuschränken, haben wir beschlossen, ein Programm für die Elektrifikation aller Linien der Bundesbahnen auszuarbeiten und Ihnen vorzulegen. Wir unterbreiten Ihnen hiermit die bezügliche Vorlage.

Vor Eintritt des Krieges wurde überschlägig ausgerechnet, dass die Einführung des elektrischen Betriebes auf dem ganzen Bundesbahnnetze mindestens eine halbe Milliarde Franken kosten werde. Dabei wurde die Anschaffung der elektrischen Lokomotiven auf Grundlage folgender Überlegung nicht eingerechnet.

Bis anhin hat man jedes Jahr die unbrauchbar gewordenen Dampflokomotiven ausrangiert und dafür neue angeschafft. In Zukunft sollen an Stelle der auszurangierenden Dampflokomotiven elektrische Lokomotiven angeschafft werden. Grundsätzlich tritt dadurch eine Änderung nicht ein.

Weil durch den Weltkrieg alles bedeutend teurer ge-

worden ist und eine wesentliche Teuerung auch nach dem Kriege bleiben wird, müssen wir annehmen, dass die Elektrifikation der Bundesbahnen auf mindestens $\frac{3}{4}$ Milliarden Franken zu stehen kommen werde. Zieht man in Betracht, dass die Durchführung der Elektrifikation in einem Zeitraume von 30 Jahren erfolgen soll, so ergibt dies im Mittel eine jährliche Bauausgabe von 25 Millionen Franken. Sollten grössere Beträge zur Verfügung gestellt werden können, so steht nichts entgegen, in die jährlichen Bauvoranschläge höhere Ansätze einzustellen.

In bezug auf das Bauprogramm für die Durchführung der Elektrifikation nehmen wir vor allem an, dass das Netz der Bundesbahnen in drei Gruppen eingeteilt werde, in der Meinung, dass für jede derselben ungefähr der Zeitraum eines Dezenniums zu beanspruchen sei.

Da bei der Elektrifikation die Beschaffung der Wasserkräfte eine massgebende Rolle spielt, ziehen wir in erster Linie diesen Gegenstand in Behandlung, bevor wir auf die Gruppeneinteilung eintreten.

In bezug auf die Beschaffung der Wasserkräfte ist vorerst daran zu erinnern, dass für den elektrischen Betrieb auf dem ganzen Netze der Bundesbahnen im Mittel eine Energie von 200,000 PS. ab Turbinenwelle nötig sein wird. Dabei wird ein Spitzenbedarf von ungefähr 600,000 PS. eintreten.

Zur Erzeugung dieser Energie besitzen die Bundesbahnen bereits folgende Konzessionen:

Reuss, von Andermatt bis Amsteg (mit Kraftwerken in Göschenen, Wassen und Amsteg).

Tessin, von Airolo bis Lavorgo (mit den Kraftwerken Ritom und Lavorgo).

Rhone, von Fiesch bis Mörel, und Binna (mit Kraftwerken in Mörel und Fiesch), Barberine, Eau noire und Trient (mit Kraftwerken in Châtelard und Vernayaz). Dazu kommt das bereits bestehende Kraftwerk Massaboden, welches das Gefälle der Rhone zwischen Mörel und der Einmündung der Massa ausnutzt und die elektrische Energie für den Simplontunnel liefert.

Über folgende Konzessionen sind Unterhandlungen im Gange: Etzel, Aare (von Aarau bis Wildegg), und Kerstelenbach (Uri).

Alle diese Konzessionen ergeben im Mittel eine Energie von 150,000 PS. ab Turbinenwelle und genügen für die Elektrifikation von $\frac{3}{4}$ des Bundesbahnnetzes.

Für den noch fehlenden Viertel werden wir je nach Umständen weitere Konzessionen zu erhalten suchen oder uns bei zu erstellenden Kraftwerken beteiligen oder elektrische Energie bei Kraftwerken mieten, übrigens gegebenenfalls auch überschüssige Energie an Kraftwerke abgeben.

Für die Reihenfolge, in welcher die Elektrifikation der einzelnen Linien des Bundesbahnnetzes durchzuführen ist, soll nachstehende Aufstellung als Wegleitung dienen. Dabei sei ausdrücklich betont, dass die ganze Gruppeneinteilung je nach den Umständen und Verhältnissen noch mannigfache Änderungen wird erfahren müssen. In bezug auf die Lieferung der elektrischen Energie, welche wir in nachstehender Aufstellung beifügen, ist darauf aufmerksam zu machen, dass es sich dabei nicht um starre Grenzen handelt. Die Grösse des jeweiligen Ausbaues der verfügbaren Kraftwerke, die zeitliche Verschiebung der Elektrifizierung einzelner Linien gegenüber der Vollendung der ihnen am vorteilhaftesten zuzuordnenden Kraftwerke, vorübergehende oder dauernde Anschlüsse an bahnfremde Kraftwerke und andere Umstände werden die Grenzen der Versorgungsgebiete in Bewegung erhalten, sofern von solchen wegen der gegenseitigen Unterstützung der Bahnkraftwerke überhaupt gesprochen werden kann. Der Ausbau der genannten und der Bau weiterer Kraftwerke wird nach Massgabe des Wachstums des Energiebedarfes infolge der Elektrifizierung weiterer Linien fortschreiten.

Gruppe I.

a. Erstfeld-Bellinzona 109 km.

Elektrifikation in Ausführung.

Kraftbedarf an der Turbine im Mittel rund 10,000 PS.
Elektrische Energie aus dem Ritomwerk.

	<i>b.</i>	
Bellinzona-Chiasso	55 km	
Erstfeld-Luzern	60 „	
Goldau-Thalwil-Zürich	45 „	
Immensee-Wohlen-Rupperwil (-Aarau)	48 „	
Kraftbedarf im Mittel rund 15,000 PS.		
Energie aus den kombinierten Kraftwerken Amsteg und Ritom.		
	<i>c.</i>	
Iselle-Brig	22 km	
Bereits im elektrischen Betrieb.		
Brig-Sitten	53 „	
Elektrifikation in Ausführung.		
Kraftbedarf im Mittel rund 2000 PS.		
Energie aus dem Kraftwerk an der Rhone im Massaboden.		
	<i>d.</i>	
Sitten-Lausanne	92 km	
Lausanne-Vallorbe	46 „	
Kraftbedarf im Mittel rund 7000 PS.		
Energie aus dem Kraftwerk an der Barberine.		
	<i>e.</i>	
Genf-Renens (-Lausanne)	56 km	
Lausanne-Freiburg-Bern	97 „	
Kraftbedarf im Mittel rund 9000 PS.		
Energie aus den kombinierten Kraftwerken an der Barberine und am Trient.		
	<i>f.</i>	
Luzern-Olten-Basel	95 km	
Kraftbedarf im Mittel rund 8000 PS.		
Energie aus dem Kraftwerk an der Aare bei Rupperswil.		
	<i>g.</i>	
Scherzligen-Thun-Bern	32 km	
Elektrifikation in Ausführung.		
Energie vorläufig aus den Bernischen Kraftwerken.		
Wylerfeld (Bern)-Olten-Zürich	128 km	
Brugg-Pratteln(-Basel)	49 „	
Kraftbedarf für alle 3 Linien im Mittel rund 16,000 PS.		
Energie aus dem Kraftwerk an der Aare bei Rupperswil, kombiniert mit anderen Kraftwerken der S. B. B.		
	<i>h.</i>	
Zürich-Winterthur-St. Gallen-Rorschach	99 km	
Örlikon (Zürich)-Eglisau-Schaffhausen	42 „	
Kraftbedarf im Mittel rund 9000 PS.		
Energie aus dem Etzelwerk, eventuell aus andern Kraftwerken.		

Die Linien dieser Gruppe I umfassen 1128 km d. h. ungefähr 2/3 des Bundesbahnnetzes; infolge ihrer Elektrifikation wird der Kohlenbedarf um mehr als die Hälfte vermindert.

Gruppe II.

	<i>a.</i>	
Thalwil-Chur	105 km	
Zürich-Meilen-Rapperswil-Ziegelbrücke	70 „	
Uznach-Rickentunnel-Wattwil	14 „	
Kraftbedarf im Mittel rund 9000 PS.		
Energie aus dem Etzelwerk, kombiniert mit anderen Kraftwerken der S. B. B.		
	<i>b.</i>	
Gümligen (Bern)-Langnau-Luzern	88 km	
Olten-Solothurn-Biel	59 „	
Luzern-Brünig-Interlaken	74 „	
Kraftbedarf im Mittel rund 7000 PS.		
Energie aus dem Kraftwerk an der Aare bei Rupperswil, kombiniert mit anderen Kraftwerken der S. B. B.		
	<i>c.</i>	
Dailens-Yverdon-Neuenburg-Biel	84 km	
Neuenburg-La Chaux-de-Fonds-Le Locle	39 „	
Zollikofen (Bern)-Biel-Sonceboz-La Chaux-de-Fonds	71 „	
Kraftbedarf im Mittel rund 10,000 PS.		
Energie aus den kombinierten Kraftwerken an der Barberine und am Trient.		

Die vorerwähnten Linien der Gruppe II umfassen zusammen 601 km. Anschliessend an diese Strecken sollen womöglich noch einige weitere Linien als zur Gruppe II ge-

hörig im zweiten Dezennium elektrifiziert werden. Der Rest fällt dann in die Gruppe III. Wir glauben es unterlassen zu dürfen, jetzt schon eine nähere Einteilung über diese in etwas weiter Ferne stehenden Elektrifikationen zu geben.

* * *

Obschon heute unter den Gründen für die Einführung des elektrischen Betriebes die Wirtschaftlichkeit nicht in erster Linie steht, so glauben wir dennoch, über diesen Punkt Einiges erwähnen zu sollen.

Die Berechnungen der Studienkommission führten seinerzeit zu dem Resultate, dass für die Linien der Gott-hardebahn und die Verhältnisse des Jahres 1904 der elektrische und der Dampfbetrieb sich ungefähr gleich teuer gestellt hätten. Ferner ergab die Rechnung, dass bei einer Vermehrung des Verkehrs gegenüber 1904 der elektrische Betrieb, bei einer Verminderung der Dampfbetrieb günstiger würde.

Nun hat der Krieg diese Verhältnisse verschoben.

Bei dem rechnerischen Vergleich zwischen Dampf und Elektrizität fällt in Betracht, dass die Betriebskosten und die Baukosten sich aus Teilen mit ungleicher Teuerung zusammensetzen. Dabei kommt dem zukünftigen Preise der Kohle die grösste Bedeutung zu, weil er die Kosten des Dampfbetriebes sehr wesentlich, diejenigen des elektrischen Betriebes nur unwesentlich beeinflusst. Zur Beurteilung dieses Faktors fehlen heute genügende Anhaltspunkte. Aber auch andere Faktoren, wie die Ausgaben für alles übrige Material und für das Personal, sind heute noch unbekannt. Es ist deshalb nicht möglich, auch nur einigermaßen sichere Schlüsse über das zukünftige Wirtschaftlichkeitsverhältnis zwischen elektrischem und Dampfbetrieb zu ziehen; immerhin darf angenommen werden, dass durch den Krieg die Verhältnisse auch in wirtschaftlicher Beziehung sich zugunsten des elektrischen Betriebes geändert haben.

* * *

Zur Beurteilung der finanziellen Seite müssen wir uns vergegenwärtigen, welche weiteren Ausgaben zu Lasten des Baukontos die Bundesbahnen während dieser Periode noch haben werden.

Dabei handelt es sich um:

1. Bau neuer Linien,
2. Ergänzungsbauten,
3. Anschaffung von Rollmaterial.

Das im Jahre 1913 aufgestellte Bauprogramm führte zu dem Resultate, dass während einer Reihe von Jahren die Ausgaben für neue Linien und Ergänzungsbauten von jährlich 50 Millionen Franken betragen sollten. Anfangs 1914 wurde aus finanziellen Rücksichten das Bauprogramm auf eine jährliche Ausgabe von 34 Millionen Franken reduziert.

* * *

Aus den Darlegungen der Generaldirektion geht hervor, dass für eine Reihe von Jahren jeweilen mit folgenden Bauausgaben zu rechnen sein wird:

Elektrifikation (ohne elektrische Lokomotive)	Fr. 25,000,000
Neue Linien	4,000,000
Ergänzungsbauten	36,000,000
Rollmaterial	27,000,000
	Fr. 92,000,000

Im 2. und 3. Dezennium der Elektrifikation wird der Betrag von 92 Millionen Franken infolge des Wegfalls eines Postens für neue Linien und der Verminderung der Anschaffung von Rollmaterial auf jährlich ungefähr 80 Millionen Franken herabgesetzt werden können.

Sollten diese Beträge als zu hoch angesehen werden, so wird bei der jeweiligen Behandlung des Baubudgets zu prüfen sein, inwiefern mit kleineren Beträgen auszukommen ist. Dabei wird es sich wohl nur um eine Reduktion der Posten für die Ergänzungsbauten und eventuell auch für das Rollmaterial handeln können.

* * *

Es entsteht nun die Frage, wie die nötigen Geldmittel beschafft werden können. Bisher war es möglich, unsere Geldbedürfnisse aus dem Überschusse der Betriebseinnahmen, dem Überschusse der Einlagen in die Spezialfonds, den für die Amortisationen aufgewendeten Summen abzüg-

lich die Kapitalrückzahlungen, sowie aus den verfügbaren Mitteln der Pensions- und Hülfskassen zu decken. Den Rest verschafften wir uns durch vorübergehende Anleihen, d. h. durch die Ausgabe von Schatzscheinen, Kassascheinen usw. Diese schwebenden Schulden wurden, sobald sie einen gewissen Betrag erreicht hatten und die Umstände es gestatteten, durch die Emission langfristiger Anleihen konsolidiert.

In Zukunft wird es schwerer halten, sich die Geldmittel zu verschaffen. Für längere Zeit wird mit einem höhern Zinsfuss gerechnet werden müssen. Die Einnahmequellen aus dem Betriebe werden sehr beschränkte sein; die sich künftig aus der Betriebsrechnung ergebenden verfügbaren Barmittel lassen sich heute auch nicht annähernd schätzen. Einerseits werden die Vermehrung der Personalausgaben, die Erhöhung der Materialpreise, besonders der Kohlen und die Verzinsung der gegenwärtigen Defizite noch lange Zeit einen ungünstigen Einfluss ausüben, welchem möglichst mit Tarifmassnahmen entgegenzuwirken sein wird. Andererseits ist nicht abzusehen, wie sich der Verkehr entwickeln und in welchem Umfange er nach Friedensschluss einsetzen wird. Das sind alles Faktoren, die in der Hauptsache von der Dauer und dem Ausgange des Krieges, sowie von der künftigen Gestaltung des Wirtschaftslebens abhängen. Die verfügbaren Mittel der Pensions- und Hülfskassen von jährlich 6 bis 10 Millionen Franken, die wir für unsere eigene Rechnung, gegen Zuweisung von 4½ % Depotscheinen, verwendet haben, werden sich nach und nach, gemäss den mathematischen Voraussetzungen, und in dem Masse verringern, als die Lasten der Kasse zunehmen.

Wir werden uns deshalb die Mittel für die Elektrifikation und den Ausbau des Netzes auf andere Weise beschaffen müssen, denn wir wiederholen, dass die Beträge, die aus der Betriebsrechnung und von den Pensions- und Hülfskassen bereit gestellt werden können, immer kleiner sein werden.

Wie bisher werden wir genötigt sein, unsere Zuflucht zu kurzfristigen Anleihen zu nehmen, bis dieselben durch länger laufende Kassascheine, durch feste Anleihen oder durch Zeichnungen im Schuldbuche, dessen Einführung wir gegenwärtig studieren, ersetzt werden können. Wir machen aber darauf aufmerksam, dass wir Mühe haben werden, jährlich die nötigen 90 Millionen aufzubringen, wenn unsere Betriebsrechnungen nicht günstiger abschliessen sollten, und dass es schwierig sein würde, die nötigen Mittel im Lande zu beschaffen, wenn die Ausgaben für die Elektrifikation sich auf einen kürzern Zeitraum verteilen, als im gegenwärtigen Berichte vorgesehen ist.

Bundesbeschluss

betreffend

Massnahmen zur Einschränkung des Verbrauches an Brennmaterial und elektrischer Energie.

(Vom 12. Oktober 1918.)

Der schweizerische Bundesrat,

gestützt auf Art. 3 des Bundesbeschlusses vom 3. August 1914 betreffend Massnahmen zum Schutze des Landes und zur Aufrechterhaltung der Neutralität,

beschliesst:

Art. 1. Zur Einschränkung des Verbrauches an Brennmaterial und elektrischer Energie werden die Bestimmungen des Bundesratsbeschlusses vom 12. April 1918 betreffend Laden- und Wirtschaftsschluss, sowie Einschränkung des Betriebes von Vergnügungsetablissemanten*) für die Heizperiode 1918/1919 nach Massgabe der folgenden Artikel abgeändert, bzw. ergänzt:

Art. 2. Die Arbeitszeit für Bureaux aller Art sowie für Schulen (Hochschulen inbegriffen) ist auf die Zeit zwischen 8 Uhr vormittags und 6 Uhr abends zu beschränken. Diese Vorschrift findet keine Anwendung auf solche Bureaux öffentlicher Verwaltungen, deren Dienst eine vorzeitige Schliessung im öffentlichen Interesse nicht gestattet, sowie

*) Siehe Gesetzsammlung, Bd. XXXIV., S. 431.

auf Betriebsbureaux, die in Verbindung mit Laden- und Verkaufsräumen oder mit Fabriken arbeiten.

Über solche Ausnahmen entscheiden die zuständigen Bundes- und Kantonsbehörden.

Art. 3. Alle Läden und Verkaufsmagazine sind spätestens um 7 Uhr, Samstags und an Vorabenden von staatlich anerkannten Feiertagen um 8 Uhr abends zu schliessen.

Die Kantonsregierungen können, wenn ein absolut dringliches Bedürfnis vorhanden ist, für ländliche Verhältnisse den Ladenschluss um höchstens eine Stunde hinauschieben.

An Werktagen dürfen Läden und Verkaufsmagazine nicht vor 8 Uhr vormittags geöffnet werden; ausgenommen hiervon sind Bäckereien, Milchhandlungen und Metzgereien.

An Sonntagen und staatlich anerkannten Feiertagen bleiben sämtliche Läden und Verkaufsmagazine geschlossen. Diese Bestimmung kommt nicht zur Anwendung für die Sonn- und Feiertage während der Zeit vom 8. bis 31. Dezember 1918. An diesen Tagen muss jedoch der Schluss spätestens um 7 Uhr abends erfolgen.

Art. 4. Die Bestimmungen des Art. 3 hiervor kommen auch zur Anwendung für Kioske und Verkaufsstände. Ausgenommen sind einzig Verkaufsstände und ungeheizte Kioske, in welchen während der gesamten Verkaufszeit nur Drucksachen verkauft werden.

Art. 5. Wirtschaften jeder Art sind spätestens um 11 Uhr abends zu schliessen.

Nach 9 Uhr abends dürfen in Wirtschaften und andern öffentlichen Lokalen keine warmen Speisen verabreicht werden.

Diese Vorschriften gelten auch für Hotels, Restaurants und Pensionen.

Art. 6. Kinos, Variétés, Cabarets und ähnliche Vergnügungsetablissemanten dürfen im Monat an zwölf von den Kantonen zu bestimmenden Wochentagen nicht geöffnet werden. Ihre Spielzeit bleibt in jedem Falle an Werktagen auf die Zeit von 7 bis 11 Uhr abends und an Sonntagen von 2 bis 11 Uhr abends beschränkt.

Für Bildungsstätten (Stadttheater, Konzertsäle und ähnliche Räume) erlassen die Kantonsregierungen besondere Vorschriften, die geeignet sind, eine wesentliche Reduktion des Brennstoffverbrauches herbeizuführen.

Art. 7. Die Abgabe warm fliessenden Wassers an Toiletten in Zimmern, Korridoren, Aborten, Etagenausgüssen und dergl. in Geschäftshäusern, Hotels, Restaurants und Cafés ist untersagt.

Art. 8. Die Kantonsregierungen sind ermächtigt:

1. für Sonn- und Feiertage diejenigen Betriebe zu bezeichnen, die
 - a) im öffentlichen Interesse oder mit Rücksicht auf ihre besondern Erwerbsverhältnisse unter der Bedingung geöffnet werden dürfen, dass sie an einem Wochentage vollständig geschlossen bleiben;
 - b) ohne Schliessung an einem Wochentage an Sonn- und allgemeinen Feiertagen während bestimmter Stunden geöffnet werden dürfen.
2. Allgemein:
 - a) einmal in der Woche den Wirthausschluss auf 12 Uhr anzusetzen;
 - b) monatlich höchstens einmal allen oder gewissen Kategorien von Wirtschaften die Bewilligung zu erteilen, bis spätestens 2 Uhr morgens offen zu halten, sowie für besondere Anlässe, wenn ein dringendes Bedürfnis besteht, an einzelne Lokale in beschränktem Umfange weitere Bewilligungen zum Offenhalten bis spätestens 2 Uhr morgens zu erteilen;
 - c) für Apotheken sowie für Zigarren- und Coiffeurgeschäfte Ausnahmen zu bewilligen;
 - d) bei besondern Verhältnissen für die Abgabe von Milch weitere Erleichterungen zu gewähren;
 - e) für kaufmännische und gewerbliche Fortbildungsschulen sowie für Internate gegenüber den Bestimmungen des Art. 2 dieses Beschlusses die notwendig erscheinenden Ausnahmen zu bewilligen.

Art. 9. Die Kantonsregierungen sind angehalten, sofort nach Erlass dieses Bundesratsbeschlusses Vorschriften aufzustellen, durch die eine Einschränkung des Brennmaterial-