

Zeitschrift: Bulletin der Vereinigung Schweizerischer Petroleumgeologen und
Petroleumingenieure

Band: 8 (1941)

Heft: 27

Artikel: Ersatztreibstoffe in der Schweiz 1941

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-180655>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 Industriegewerke, 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.