

Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 15 (1922-1923)
Heft: 11

Artikel: Schwierigkeiten in der Kohlenversorgung der Schweiz
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-946153>

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: 18.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Von den im Bauvoranschlag enthaltenen neuen Bauten sind folgende mit einem Gesamtkostenanschlag von mehr als einer Million Franken zu erwähnen:

	Gesamtkosten- voranschlag	Ausgabe vorgesehen für das Jahr 1923
Beträge in tausend Fr.		
Elektrifikation.		
Kraftwerk Amsteg, Erweiterung	6,500	4000
Werkstätte Yverdon, Erweiterung	1,750	750
Strecken Lausanne-Vallorbe und Daillens-Yverdon	—	3,780
Strecke Zürich-Olten-Bern	—	2,450
Strecke Thalwil-Richterswil	—	1,000

Kreis I.

Verstärkung u. Ersatz eiserner Brücken mit Rücksicht auf den elektrischen Betrieb	1,835	800
---	-------	-----

Kreis III.

Verstärkung u. Ersatz eiserner Brücken mit Rücksicht auf den elektrischen Betrieb	2,180	973
---	-------	-----

Für die Beschaffung von Rollmaterial sind vorgesehen:

Fr. 22,450,000 gegenüber Fr. 26,389,000 im Voranschlag für 1922, Fr. 38,865,000 im Voranschlag für 1921 und 31,636,551,60 Franken lt. Baurechnung f. 1921.

Erstgenannte Summe setzt sich wie folgt zusammen:

68 bis 73 elektrische Lokomotiven u. Motorwagen für elektrischen und Benzinbetrieb (teilweise von 1921 und 1922 übertragen)	Fr. 17,910,000
5 Akkumulatorenfahrzeuge für den Rangierdienst (Uebertrag vom Jahre 1922)	„ 380,000
70 Personenwagen (teilweise Restlieferungen von 1919 und 1920)	„ 2,479,000
50 Güterwagen der Serie M ⁷ (Restlieferung vom Jahre 1920)	„ 547,000
Heizwagen und Ausrüstung von Lokomotiven und Wagen mit elektrischer Heizung	„ 1,000,000
Einrichtung von Wagen mit Kupplungen und Leitungen zur Vielfachsteuerung	„ 70,000
Kippwagen für Schottertransporte	„ 16,000
Ausrüstung von 40 Personenwagen mit Beleuchtungsdynamo	„ 48,000
Total	Fr. 22,450,000

Dampflokomotiven werden keine mehr beschafft, und auch die Beschaffung von Gepäckwagen ist in diesem Jahr nicht vorgesehen.

An Neubestellungen sind in obigen Posten nur enthalten: 20 bis 25 elektrische Lokomotiven und Motorwagen, 20 Personenwagen, einige Heizwagen bezw. die Ausrüstung einiger Lokomotiven und Wagen mit elektrischer Heizung, die Einrichtungen zur Vielfachsteuerung, die Kippwagen und die Beleuchtungsdynamos.

Zur Ausrangierung gelangen: 56 Lokomotiven, 2 Lokomotivkessel, 14 Personenwagen, 6 Gepäckwagen, 300 Güterwagen.

Die Lokomotivleistungen sind für 1923 um 1,300,000 höher eingeschätzt als für 1922. Es entspricht dies einer Mehrarbeit von 4 %. Auf die einzelnen Jahre entfallen:

	1921	1922	1923
Kilometerleistungen			
Dampflokomotiven	27,554,145	28,500,000	28,000,000
Elektrische Lokomotiven	2,385,562	4,000,000	5,800,000
Zusammen Lokomotivkilometer	29,939,707	32,500,000	33,800,000

Eine Vergleichung der Kosten der Betriebskraft ergibt:

	1921	1922	1923
	in Millionen Franken		
Ausgaben für die Kohlen	79,2	67,4	29,9
Ausgaben für die elektrische Kraft	2,5	4,3	8,3
	81,7	71,7	38,2

Die Gewinn- und Verlustrechnung des Voranschlages für 1923 zeigt folgendes Bild:

Einnahmen:	Fr.
Ueberschuss der Betriebseinnahmen, brutto	78,274,900
Zuschüsse aus den Spezialfonds	10,632,000
Reiner Betriebsüberschuss	88,906,900
Baukapitalzinse, Zinserträge etc.	4,944,600
Betriebssubventionen und sonstige Einnahmen	22,000
Summa der Einnahmen	93,873,500
Ausgaben:	Fr.
Verzinsung der Anleihen und schwebenden Schulden	98,317,000
Pachtzinse, Finanzunkosten und Verluste auf Nebengeschäften	548,000
Gesetzliche Tilgungen und Abschreibungen	7,187,100
Gutschriften an die Spezialfonds	11,224,800
Sonstige Ausgaben, inbegriffen Fr. 1,500,000 an die Verzinsung und Tilgung des Hilfskassedefizites	1,637,600
Summa der Ausgaben	118,914,500
Voraussichtlicher Fehlbetrag des Jahres 1923	25,041,000

Für 1923 ist, nach Abzug der Zinseingänge, eine reine Zinsenlast von 93,6 Millionen gegenüber einer solchen von 76,8 Millionen in der Rechnung von 1921 vorgesehen. Die Zunahme ist recht bedeutend; sie ist hauptsächlich dem raschen Anschwellen der Schulden infolge der Elektrifikation und den Aufwendungen für Notstandsarbeiten beizumessen.

Der Kapitalbedarf für 1923 ist im Voranschlag in folgende Posten zusammengefasst worden:

a) für 1923: Bauausgaben, Kapitalrückzahlungen und Fehlbetrag	Fr.
b) für 1921: zur Deckung der am Jahresende bestandenen Schatzscheinschuld	172,000,000
c) für 1922: gemäss dem Voranschlage und den Ergänzungsposten	223,000,000
	112,000,000
Gesamter Kapitalbedarf	507,000,000
Durch das 4,5 % Anleihen von 1922 wurden gedeckt	145,000,000
Restbedarf auf Ende 1923	362,000,000
Die Hilfskasse wird aus ihren verfügbaren Mitteln gegen Depotscheine abgeben können	10,000,000
so dass zu decken bleiben	352,000,000

Schwierigkeiten in der Kohlenversorgung der Schweiz.

Eine Anzahl schweizerischer Firmen hat vor vier Jahren einen auf 20 Jahre berechneten Kohlenlieferungsvertrag mit den Becker-Werken abgeschlossen, der Kohlen zu günstigen Bedingungen sicherte. Im Kohlenpreis ist eine Steuer von 30 % inbegriffen, die die Lieferanten der deutschen Regierung abzuliefern haben. Frankreich und Belgien verlangen nun eine gleich hohe Steuer auch für sich, wogegen Deutschland mit Sistierung der Kohlenlieferungen und Aufhebung des Vertrages droht, wenn diese Steuer bezahlt wird. Umgekehrt lassen Frankreich und Belgien die Transporte nicht durch, wenn die Kohlensteuer nur an Deutschland geleistet wird. Die Kohlenlieferungen aus dem Ruhrgebiet haben denn auch aufgehört.

Die gleiche Erscheinung zeigt sich in der Lieferung von „Union“-Briketten aus dem von England besetzten Gebiet. Frankreich und Belgien verweigern die Durchfuhr, wenn die Brikettsteuer nicht auch an diese Länder bezahlt wird, und Deutschland verweigert in diesem Falle die Lieferung.

Diese Zustände sind schädlich und beschämend zugleich für unser Land. Aber sie werden die Öffentlichkeit wieder einmal an unsere Abhängigkeit vom Auslande erinnern und für uns ein Ansporn sein, mit der weiteren Elektrifikation auf allen Gebieten energisch weiterzuschreiten.