

Zeitschrift: Schweizerische Wasser- und Energiewirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbau, Wasserkraftnutzung, Energiewirtschaft und Binnenschifffahrt

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 24 (1932)

Heft: 11

Rubrik: Mitteilungen

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: 17.05.2025

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

aufgenommen und mit Ausnahme weniger Tage im April bis Ende September ununterbrochen bei günstigen Wasserständen aufrecht erhalten werden. Auf dem Kanal war die Schifffahrt nur in den Monaten November und Dezember wegen Niederwasser beeinträchtigt und einige Tage wegen Eisbildung eingestellt worden.

Der erste Schleppzug mit zwei Kähnen im Anhang traf am 10. März bei einem Wasserstand von Basler Pegel 1,20 m und der letzte mit drei Kähnen im Anhang am 26. September bei einem Basler Pegelstand von 1,06 m ein.

Insgesamt sind 258 Schleppzüge mit 499 Kähnen, sowie 19 Güterboote in Basel eingetroffen. Die Gesamtladung betrug rund 284,900 Tonnen oder durchschnittlich 550 Tonnen pro Kahn oder Güterboot. Die höchste Belastung eines Kahnes betrug 862 Tonnen bei einem Fassungsvermögen von 1325 Tonnen. Ferner gelangten 4142 Kanalkähne mit einer Gesamtladung von 908,441 Tonnen oder durchschnittlich 219 Tonnen pro Kahn nach Basel.

Leer fuhren zu Tal 356 Rheinkähne, 4 Güterboote und 3356 Kanalkähne, beladen 148 Rheinkähne, 15 Güterboote und 800 Kanalkähne.

Nach der Nationalität fielen auf Deutschland 221, Frankreich 109, die Schweiz 97, Holland 90 und Belgien 3 Rheinkähne oder Güterboote. Im Kanalverkehr betragen die Zahlen: Schweiz 1834, Frankreich 1412, Holland 547, Deutschland 312, Luxemburg 31 und Belgien 6.

Von den 520 Rheinkähnen hatten 43 eine Tragfähigkeit von 700—800, 89 von 800—900, 99 von 900—1000, 14 von 1000—1100, 6 von 1100—1200, 13 von 1200—1300, 204 von 1300—1400 und 6 von 1400—1500 Tonnen.

Es sind einige Tage zu verzeichnen, wo 6 Schleppzüge in Basel eingetroffen sind. Zeitweise befanden sich 90 Schiffe im Hafengebiet.

Der Gesamtverkehr der Hafenanlagen belief sich auf 1,279,190 Tonnen (1930: 1,099,887 T.). Auf den Bergverkehr entfielen 1,193,347 T. (1930: 1,005,464 T.), auf den Talverkehr 85,843 T. (1930: 94,423 T.), auf den Rheinverkehr insgesamt 343,712 T. (1930: 462,031 T.) und auf den Kanalverkehr insgesamt 935,478 T. (1930: 637,856 T.). Der Monat Juli brachte mit 184,417 T. den stärksten Verkehr.

Der Anteil des St. Johannhafens am Gesamtverkehr beträgt nur 42,050 Tonnen, wird sich aber zweifellos mit Eintritt des Kemberstaus bedeutend vergrößern.

Der Menge nach stehen im Bergverkehr an der Spitze: Getreide mit rund 469,000 Tonnen, Kohlen und Koks mit rund 421,000 T., Benzin, Petroleum und Petroleumrückstände mit rund 138,000 T., Zucker mit rund 34,000 T., Tonerde mit rund 18,000 T., Erdnüsse mit rund 15,000 T., Bitumen mit rund 15,000 T., Phosphat mit rund 13,000 T. usw., im Talverkehr chemische Produkte mit rund 18,000 T., Pyritasche mit rund 9000 T., Karbid mit rund 8000 T., Zement mit rund 5000 T., Rohasphalt mit rund 3000 T., kondensierte Milch mit rund 2000 T. usw.

Am Gesamtverkehr sind die verschiedenen Kantone wie folgt beteiligt:

Aargau 136,183 T., Appenzell a. Rh. 2683 T., Appenzell i. Rh. 479 T., Baselland 38,114 T., Basel-Stadt 56,109 T., Bern 204,942 T., Fribourg 17,279 T., Genf 15,626 T., Glarus 13,951 T., Graubünden 22,679 T., Luzern 64,172 T., Neuchâtel 34,236 T., Nidwilden 549 T., Obwalden 2690 T., St. Gallen 94,067 T., Schaffhausen 12,061 T., Schwyz 13,223 T., Solothurn 52,595 T., Tessin 9526 T., Thurgau 80,929 T., Uri 2506 T., Waadt 76,628 T., Wallis 37,877 T., Zürich 238,228 T., Zug 12570 T., zusammen 1,239,902 T. Der Rest des Verkehrs entfällt auf das Ausland.

Der ansehnliche Verkehr hat auch im Berichtsjahr an die rechtsrheinischen Hafenanlagen und an den Bahnverkehr große Anforderungen gestellt. Er führte, wie im vergangenen Jahr, bei den Umschlagsfirmen zu Schichtbetrieb, sowie oft zu Nacht- und Sonntagsarbeit. Im

Hafenbetrieb sind keine nennenswerten Störungen aufgetreten. Im Bahnverkehr der rechtsrheinischen Hafenanlagen sind 190,644 Wagen zu- und abgeführt worden. Der größte Wagenverkehr trat am 29. September mit 519 Ankunfts- und 498 Abgangswagen auf. Die durchschnittliche Brutto-Zugsbelastung betrug im Zufuhrverkehr 572,5 und im Abgangverkehr 1113,9 Tonnen.

Was den Lagerverkehr betrifft, so ist zu bemerken, daß die Lagerhäuser und besonders die Getreidesilos derart stark belegt waren, daß ständig eine Anzahl Kähne als Lagerschiffe verwendet werden mußten.

Dem Vorschlag der deutschen Reichsregierung, die Streitfragen bei der Tarifregelung im deutsch-schweizerischen Getreideverkehr, welche durch die Verfügung der deutschen Reichsbahn vom 15. September 1930 aufgeworfen worden sind und eine vermehrte Spannung zwischen Reichsbahn und Schifffahrt hervorgerufen haben, konferenziell zu behandeln, stimmte der Bundesrat zu und ernannte zu seinen Delegierten die Herren Hunziker, Direktor der Eisenbahnabteilung des Post- und Eisenbahndepartements, Delegationsleiter, Niquille, Generaldirektor der schweizerischen Bundesbahn, Heß, Chef des Kommerziellen Dienstes der Bundesbahnen, Altwegg, Sektionschef beim Eisenbahndepartement, und Buser, Direktor des Schifffahrtsamtes. Die erste Konferenz fand am 17. und 18. März in Stuttgart statt. Die Delegationen kamen überein, daß eine möglichst stabile Lösung zu suchen sei, daß aber bis zum endgültigen Abschluß der Verhandlungen der bestehende Tarifzustand nicht zu ändern sei. Ferner wurde in Aussicht genommen, spätere wesentliche Änderungen nur nach Fühlungnahme mit den Aufsichtsbehörden durchzuführen. Die definitive Stellungnahme schweizerischerseits wurde sodann von der Delegation mit dem Vorsteher der Rheinschiffahrtsdirektion und den Vertretern der hiesigen Reedereien besprochen.

Die Frage der Tarifpolitik im Kohlenverkehr mit Rücksicht auf die Schifffahrt gab, wie im vergangenen Jahr, dem eidgenössischen Eisenbahndepartement Veranlassung zu einer allgemeinen Aussprache mit den wirtschaftlichen Organisationen, Behörden und Ämtern, die an der Frage besonders interessiert sind. Die Konferenz fand am 26. Mai unter dem Vorsitz von Herrn Bundesrat Pilet statt und diente im wesentlichen zur allgemeinen Abklärung.

Die auf Mitte Dezember eingetretenen Tarifiermäßigung im deutsch-schweizerischen Kohlenverkehr werden Änderungen der Kohlentarife für Schiffsgut ab Basel nach den durch die Konkurrenz der deutschen Reichsbahn beeinflussten schweizerischen Gebietsteilen haben.

Von einiger Bedeutung für den Hafenverkehr ist auch die Frage der Einführung von Großraumwagen für Getreidetransporte, die von den schweizerischen Bundesbahnen geprüft wird.

Die schweizerische Rheinflotte bestand Ende des Jahres aus 4 Raddampfern, einem kleinen Schraubendampfer und 5 kleinen Schraubensmotorschleppern mit einer Leistungsfähigkeit von zusammen 6180 PS, 71 Rheinkähnen mit zusammen 81,170 Tonnen Tragfähigkeit, einem Kranschiff, sowie 16 Gütermotorbooten, worunter zwei Motortankschiffe mit einer Tragfähigkeit von zusammen 9324 Tonnen und 884 PS. Hierzu kommen noch 74 Kanalkähne mit oder ohne eigenem Antrieb, worunter zehn Tankkähne mit eigenem Antrieb.

Auf Ende des Jahres wurde das kleine Hafenverkehrsboot fertig erstellt.

Zur Wahrung ihrer Interessen gründeten einige Reedereien den «Reedereiverband Basel».

IV. Hafenanlagen.

A. Rheinhafen St. Johann.

Längs der Hünigerstraße und der Landesgrenze ist die Umzäunung erneuert worden. An Neueinrichtungen

sind zu erwähnen der eiserne Laufsteg an der Hochbahn, eine Fettschmieranlage am Hochbahnkran und ein Liniograph an der französisch-schweizerischen Landesgrenze. Der abgelaufene Mietvertrag für die Benützung des Hochbahnkrans mit der Kohlen und Briketwerke A.-G. ist auf weitere zehn Jahre erneuert worden.

Der Firma Plüß-Stauffer A.-G. in Oftringen wurde ein noch freies kleines Geländestück zur Errichtung einer Umschlags- und Lageranlage für Leinöl abgetreten. Mit dem Bau der Einrichtungen ist begonnen worden.

B. Rheinhafen Kleinhüningen.

Mit Beschluß vom 9. Juli 1931 bewilligte der Große Rat auf Grund des vorgelegten Projektes für den Ausbau der Geleiseanlagen des Rheinhafens Kleinhüningen mit Klybeckquai und für die Erstellung des Rheinquais Kleinhüningen einen Kredit von Fr. 917,000.—, der angemessen auf die Jahre 1931, 1932 und 1933 zu verteilen ist. Der Bundesrat wurde um Bewilligung der üblichen Subvention im Betrage der Hälfte dieser Kosten ersucht. Mit den Arbeiten ist im Herbst begonnen worden. Am Ostquai wurde das dritte Quai Geleise verlängert und vor dem Areal der Transport und Schifffahrts A.-G. «Neptun» eine Weiche eingebaut.

An der Hafeneinfahrt wurden Baggerungen ausgeführt.

Die A.-G. für Schifffahrt und Spedition «Rhenus» erweiterte ihre Anlagen durch den Bau eines Getreidesilos und eines Portalkrans.

Der Oeltank A.-G. wurde Gelände zur Erstellung einer Lager- und Umschlagseinrichtung für Leinöl vermietet. Mit der Erstellung der Einrichtungen ist begonnen worden.

In seiner Sitzung vom 29. Oktober 1931 bewilligte der Große Rat einen Kredit von Fr. 60,000.— für die Ausarbeitung eines definitiven Projektes zur Erstellung eines zweiten Hafenbeckens. Mit der Arbeit wurde das Ingenieurbureau O. Boßhardt betraut.

C. Klybeckquai.

Es wurde eine neue Böschungstreppe eingebaut und ferner wurden die Schiffsanbindevorrichtungen vermehrt. Bei der Geleisekreuzung am Altrheinweg wurde zur Sicherung des Verkehrs ein elektrisches Läutewerk eingerichtet.

V. Verschiedenes.

Die Rheinschiffahrtskommission hielt im Berichtsjahr eine Sitzung ab.

Im Juli fand eine Besichtigung der Hafenanlagen durch die Geschäftsprüfungskommission des Ständerates statt.

Der Vorsteher der Rheinschiffahrtsdirektion und der Direktor des Schifffahrtsamtes nahmen an dem im September in Venedig abgehaltenen Kongreß des Internationalen Ständigen Verbandes für Schifffahrtskongresse teil.

Dem Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen in Duisburg wurde an die Erstellung eines Films «Der schlafende Rhein» eine Subvention bewilligt.

Der Schweizerische Wasserwirtschaftsverband zur Frage der Reduktion der Abschreibungen und Rückstellungen der Elektrizitätswerke im Interesse des Abbaues der Strompreise.

In seiner Sitzung vom 1. Juli 1932 in Baden hat der Ausschuß des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes nach einem Referat des Sekretärs über die Frage der Einschränkung der Abschreibungen und Rückstellungen der

Elektrizitätswerke zum Zwecke des Abbaues der Strompreise beschlossen, die beantragten Schlußfolgerungen weiter zu behandeln (siehe Schweiz. Wasser- und Energiewirtschaft, Jahrgang 1932, Seite 70). Das Resultat der Beratung ist ein Zirkularbeschluß vom 4. November 1932, der wie folgt lautet:

1. Im Zusammenhang mit der gegenwärtigen wirtschaftlichen Krise wird in Kreisen der Behörden und Konsumenten die Frage der vorübergehenden oder dauernden Einschränkung der Abschreibungen und Rückstellungen der Elektrizitätswerke zwecks Senkung der Strompreise erwogen.

2. Grundsätzlich ist ein Abbau der Strompreise im Interesse der Bezüger und zur Aufrechterhaltung der Konkurrenzfähigkeit der hydraulisch erzeugten elektrischen Energie gegenüber den durch anormal tiefe Brennstoffpreise begünstigten Energieerzeugungsformen anzustreben.

3. Wie weit eine Einschränkung der Abschreibungen oder Rückstellungen in Frage kommen kann, hängt in erster Linie von der finanziellen Lage des betreffenden Unternehmens ab und muß in jedem einzelnen Fall geprüft werden. Dabei darf man zur Sicherung einer gesunden finanziellen Basis der Wasserkraft-Elektrizitätswerke gewisse finanzwirtschaftliche Grundsätze nicht antasten. Dazu gehören:

- a) Ausreichende Einlagen in Fonds zwecks Sicherstellung der Mittel zur Erneuerung der Anlagen innert nützlicher Frist und zur Tilgung des Anlagekapitals auf den Zeitpunkt des konzessionsgemäßen Heimfalls.
- b) Ausreichende Abschreibungen auf Anlage teilen, die untergegangen sind oder infolge von Erfindungen oder erhöhter Konkurrenz vorzeitig entwertet werden.

4. Außer den vorgenannten Einlagen und Abschreibungen sind auch Rückstellungen zur Schuldentilgung oder zur Aeufnung von Reserven zur Stabilisierung des Ertrages zweckmäßig.

5. Abweichungen von den vorgenannten Grundsätzen widersprechen den Erfordernissen einer gesunden Finanzwirtschaft. Besser geeignete Mittel zur Ermöglichung des Strompreissabbaues sind:

- a) Möglichst rationelle Gestaltung der Produktion und Verwertung der elektrischen Energie.
- b) Anpassung der Verzinsung an die veränderten Geldverhältnisse.

c) Mäßigung in der fiskalischen Belastung der Wasserkraft - Elektrizitätswerke durch Wasserzinsen, Gratisleistungen, Abgaben und Steuern.

Abbau der Werktaxen in Zürich.

Stadtrat Otto Bickel hat dem Zürcher Großen Stadtrat am 25. Mai 1932 eine Motion eingereicht, die einen Abbau der Taxen für Wasser, Strom und Gas unter gleichzeitiger Verminderung der Amortisationen auf den städtischen Werken anstrebt. In der Weisung vom 8. Oktober 1932 des Stadtrates an den Großen Stadtrat wird eine Reduktion der Werktaxen abgelehnt, dagegen eine Herabsetzung der jährlichen Abschreibungen von 4 % auf 2 % für alle Werke und der Verzicht auf die Einlagen in den Baufonds und Katastrophenfonds beim Elektrizitätswerk befürwortet. Die Weisung enthält u. a. eine Gegenüberstellung der Betriebsergebnisse des Elektrizitätswerkes pro 1931 mit denjenigen der Städte Bern und Basel und kommt dabei zum Schluß, daß das Ergebnis des Elektrizitätswerkes erheblich niedriger sei als dasjenige der beiden genannten Städte. Es wird u. a. ausgerechnet, daß der Reingewinn in Prozent der Baukosten (ohne Beteiligungen) betrage: für Zürich 5,1 %, für Basel 7,4 %, für Bern 12,3 %. Da diese Gegenüberstellungen auch in der Presse, u. a. auch im Monatsbulletin des Schweiz. Vereins von Gas- und Wasserfachmännern erschienen sind, ist es angebracht, näher darauf einzutreten:

Der Vergleich ist materiell und grundsätz-lich zu beanstanden aus folgenden Gründen:

Das Elektrizitätswerk der Stadt Zürich liefert den gesamten Strombedarf der öffentlichen Beleuchtung gratis, es führt auch die Installationen für die öffentliche Beleuchtung gratis aus. In Basel und Bern dagegen werden diese Kosten dem Elektrizitätswerk gutgeschrieben. Im Jahre 1931 machen diese Gratisleistungen für das Elektrizitätswerk der Stadt Zürich etwa Fr. 1,209,000 aus, der Reingewinn wird damit um mehr als 25 % höher und beträgt Fr. 5,659,565.

Die Rechnungen des Elektrizitätswerkes der Stadt Zürich enthalten Beträge, die man in den Rechnungen der beiden andern Werke entweder nicht findet oder die wesentlich geringer sind. Das Elektrizitätswerk der Stadt Zürich bezahlt beispielsweise an die Kosten der allgemeinen Verwaltung jährlich Fr. 150,000, Basel und Bern kennen das nicht. Das Elektrizitätswerk der Stadt Zürich bezahlt ferner jährlich Fr. 180,000 an den Straßenerhaltung, Bern bezahlt nichts, in Basel ist dieser Beitrag nur ca. 35,000 Fr. Diese Mehrleistungen des Zürcher Werkes beeinflussen natürlich die Rendite.

In grundsätzlicher Beziehung ist zu sagen, daß der Reingewinn in Prozenten des Anlagekapitals keinen richtigen Vergleichsmaßstab zwischen verschiedenen Werken bildet. Die Nettorendite hängt in starkem Maße von der Höhe der Verzinsung, den Abschreibungen und Rückstellungen ab, für deren Bemessung jedes Werk andere Grundsätze anwenden kann. Dem Vergleiche muß der prozentuale Anteil des Bruttoüberschusses an den Baukosten zugrunde gelegt werden. Der Bruttoüberschuß setzt sich zusammen aus dem Reingewinn, der Verzinsung des Anlagekapitals, Abschreibungen und Rückstellungen. Dann ergeben sich für die drei Werke mit Berücksichtigung der besonderen Leistungen des Zürcher Werkes: Bruttoüberschuß in Prozent der Baukosten: Zürich = 15,7 %, Basel = 16,5 %, Bern = 17,0 %. Der Unterschied zwischen den drei Städten ist also nicht mehr groß und erklärt sich zur Hauptsache aus dem momentan verschiedenen Stande des Netzausbaues in bezug auf die Stromabgabe, dem verschiedenen Ausnutzungsgrad und den anders gearteten Konsumverhältnissen.

Nach den Vorschlägen des Stadtrates ergibt sich pro 1931 für das Elektrizitätswerk der Stadt Zürich ein um Fr. 2,516,000 größerer Reingewinn. Man kann sich fragen, ob es nicht auch angesichts des Stromüberflusses zweckmäßiger wäre, durch einen Abbau der Strompreise den Stromabsatz und damit das finanzielle Ergebnis zu heben.

Schweiz. Wasserwirtschaftsverband

Das Problem der direkten Stahlerzeugung aus Erzen unter besonderer Berücksichtigung der elektrothermischen Verfahren. Die 13. öffentliche Diskussionsversammlung vom 17. November im Konferenzsaal des Buffet II. Klasse des Hauptbahnhofes Zürich war von über 100 Mitgliedern und Gästen besucht. Der Referent, Prof. Dr. v. Zerleder, hat sich in einem gedrängten Exposé in vorzüglicher Weise seiner Aufgabe entledigt, die Hörer über die Entwicklung der Stahlerzeugung und über die neueren elektrothermischen Verfahren zur direkten Herstellung von Stahl (Eisenschwamm) aus Erzen zu informieren. Er hob am Schlusse seines Referates die Bedeutung dieser Verfahren für unsere Elektrizitätswirtschaft hervor. Die Diskussion wurde sehr lebhaft, sowohl von Fachleuten der Metallurgie als der Elektroindustrie, benutzt. Dabei wurden die Vorteile der neueren elektrothermischen Verfahren für unser Land betont und die Schwierigkeiten ihrer Realisierung unter den heutigen wirtschaftlichen Verhältnissen hervorgehoben. Von verschiedenen Seiten wurde einer besseren Verwertung der Eisenabfälle in den bestehenden schweizerischen Elektro-Gießereien das Wort geredet. Der Vorstand des Verbandes erhielt den Auftrag, das Problem nach allen Richtungen im Einvernehmen mit den Interessenten der Metallurgie und den Elektrizitätswerken weiter zu verfolgen. Referat und Diskussion erscheinen in der nächsten Nummer dieser Zeitschrift.

Wasserkraftausnutzung

Cie-Nationale du Rhône. Am 11. Oktober 1932 ist diese Gesellschaft in Lyon gegründet worden. Sie ist mit einem Aktienkapital von 240 Mio. f. fr. ausgerüstet, das voll gezeichnet ist. Der Geschäftszweck ist: Schiffbarmachung der Rhone bis zum Meer, Bewässerung des Rhonetales und Errichtung von Kraftwerken. Die Arbeiten sollen sofort nach der Gründungsversammlung in Angriff genommen werden.

Verordnung vom 4. September 1924 über die Ausfuhr elektrischer Energie. Der Bundesrat hat mit Beschluß vom 3. November 1932 folgenden Beschluß gefaßt:

Art. 1.

Der Artikel 17, Absatz 4, der Verordnung vom 4. September 1924 über die Ausfuhr elektrischer Energie wird aufgehoben und durch folgende Bestimmung ersetzt:

«Die Erteilung vorübergehender Bewilligungen durch den Bundesrat wird im Bundesblatt veröffentlicht und den Regierungen der zunächst interessierten Kantone zur Kenntnis gebracht.»

Art. 2.

Dieser Beschluß tritt am 15. November 1932 in Kraft.

Wasserrecht

Das Aarekraftwerk Wildegg-Brugg. Herr Wasserrechtsingenieur J. Osterwalder, Verfasser des in der letzten Nummer dieser Zeitschrift erschienenen Aufsatzes über das Aarekraftwerk Wildegg-Brugg teilt zur Orien-

tierung mit, daß dieser Aufsatz nur die Verhältnisse schildere, wie sie noch vor ungefähr Jahresfrist vorlagen. Er ist als historische Einleitung zu einem zweiten Aufsatz gedacht, der die neuen Verhältnisse schildern wird.

Die Bauleitung, A.-G. Motor-Columbus in Baden, hat ein neues Kanalprojekt aufgestellt, das infolge des kürzeren Oberwasserkanals und des Heranrückens des Unterwasserkanals an die Aare noch weniger Gelände beansprucht, als das frühere Projekt, im ganzen nur noch ca. 40 Hektar; ferner hat man auch einsehen müssen, daß das Stausee-Projekt infolge der vielen Widerstände beim Natur- und Heimatschutz und in der beteiligten Gegend keine Aussicht auf Verwirklichung haben kann. Eine sich in bescheidenem Rahmen haltende Variante für ein Stauprojekt, die den Anforderungen der Großschifffahrt auch noch genügen könnte, ist im Studium und es wird sich zeigen, ob sie weiter verfolgt werden kann.

Schifffahrt und Kanalbauten

Hafenverkehr im Rheinhafen Basel.

Oktober 1932.

A. Schiffsverkehr.

	Schleppzüge	Kähne belad.	Kähne leer	Güterboote	Ladung t
Bergfahrt Rhein	—	2	—	1	1224
Bergfahrt Kanal	—	452	—	—	99672
Talfahrt Rhein	—	51*	308**	—	1109
Talfahrt Kanal	—	45	28	—	8264
	—	550	336	1	110269

* Kanalkähne

** wovon 307 Kanalkähne

B. Güterverkehr.

	1. Bergfahrt	2. Talfahrt
St. Johannshafen	3631 t	— t
Kleinhünningerhafen	83854 t	9373 t
Klybeckquai	13411 t	— t
Total	100896 t	9373 t

Warengattungen im Bergverkehr: (in Mengen von über 1000 t) Getreide, Kohlen, Koks, flüssige Brennstoffe, verschiedene Nahrungsmittel, chem. Rohprodukte, Eisen und Metalle, Rohprodukte für die Nahrungs- und Genußmittelfabrikation

Warengattungen im Talverkehr: (in Mengen von über 1000 t) Chem. Produkte.

Gesamtverkehr vom 1. Januar bis 31. Oktober 1932			
Monat	Bergfahrt	Talfahrt	Total t
Jan.	86210 (59836)	7086 (4248)	93296 (64084)
Febr.	31969 (66289)	2235 (4368)	34204 (70657)
März	58416 (86421)	2070 (3557)	60486 (89978)
April	111527 (84351)	4878 (6607)	116405 (90958)
Mai	149429 (83203)	6743 (10747)	156172 (93950)
Juni	189162 (125642)	6769 (9614)	195931 (135256)
Juli	196776 (167211)	7605 (10827)	204381 (178038)
Aug.	177291 (141767)	5599 (6389)	182890 (148156)
Sept.	43533 (149742)	4134 (5481)	47667 (155223)
Okt.	100896 (94273)	9373 (8111)	110269 (102384)

1145209 (1058735) 56492 (69949) 1201701 (1128684)

wovon Rheinverkehr . 284630 Tonnen (341814)

Kanalverkehr . 91.071 Tonnen (786870)

Total 1201701 Tonnen (1128684)

Die in den Klammern angegebenen Zahlen bedeuten die Totalziffern der korrespondierenden Monate des Vorjahres.

Staustufe Griesheim der Main-Kanalisation. Am 16. September 1932 wurde die Staustufe Griesheim der Umkanalisation des Untermaines eröffnet. Durch diese wird die Zahl der Staustufen zwischen der Main-Mündung und Frankfurt von 5 auf 3 vermindert. Als Eingangsstufe bleibt die Staustufe Kostheim bestehen, an Stelle der

Staustufen Flörsheim und Okriftel tritt die neue Staustufe Eddersheim, und die Staustufen Höchst und Frankfurt werden durch die etwa in der Mitte zwischen beiden liegende neue Staustufe Griesheim ersetzt.

Jede Staustufe erhält zwei nebeneinander liegende Schleusen von 350 m Nutzlänge, von denen die eine 12 m, die andere 15 m weit ist. Künftig können daher die größten Rheinkähne, die bis Mannheim fahren können, auch den Frankfurter Hafen erreichen, der damit zum Rheinhafen wird. Beide Schleusen sind durch ein Mittelhaupt in eine kleinere rund 120 m lange und eine größere rund 220 m lange Kammer unterteilt. (Für Selbstfahrer und Güterboote.) Flöße werden durch die Schleusen hindurchgeschleust. Zwischen der Schleuse und dem Main befindet sich das Kraftwerk mit einer jährlichen Stromproduktion von 25 Mio. kWh, die dem städtischen Elektrizitätswerk Frankfurt zugeleitet werden. An das Kraftwerk schließt sich das Wehr mit drei Öffnungen von je 40 m Breite. Als Wehrverschluß dienen eiserne Walzen. Neben dem rechtseitigen Landpfeiler des Wehres befinden sich noch ein Fischpaß und eine Bootschleuse von 3,5 m Breite und 22 m Nutzlänge für Sport- und kleinere Motorboote.

Die Stadt Frankfurt hat fast das ganze für die Schleusen erforderliche Gelände zur Verfügung gestellt und darüber hinaus sich im erheblichen Umfang an der Finanzierung beteiligt.

Elektrizitätswirtschaft

Zur Lage des Elektrizitätsmarktes. Ueber diese aktuelle Frage hat der Vorsitzende des Verwaltungsrates der A.-G. Motor-Columbus Dr. Nizzola an der Generalversammlung der Aktionäre vom 3. November 1932 in Baden folgende bemerkenswerten Äußerungen getan:

Bei der Energieversorgung ist der Rückgang im allgemeinen nicht bedeutend. Das Mißverhältnis zwischen Erzeugungsmöglichkeit und Konsum ist also nicht hierauf zurückzuführen, sondern auf die rapide Zunahme der Nachfrage in der Hochkonjunktur-Periode, die die Energieversorgungs-Unternehmungen zwang, rechtzeitig für die Deckung des sprunghaft wachsenden Bedarfs zu sorgen. Da neue Werke eine lange Bauzeit erfordern, muß unsere Industrie ihre Programme auf lange Sicht festsetzen; und so standen beim Zusammenbruch der Konjunktur viele Werke im Bau, deren Erstellung heute als verfrüht erscheint. Manche neuen Dampf- und Wasserkraftwerke stehen infolgedessen heute fertig da, während sie vorläufig auf ihre Ausnützung noch warten müssen. Hingegen haben vereinzelte Beispiele gezeigt, daß der Konsum trotz Krise sich noch bedeutend steigern läßt. Was unsere besondern Schweizerverhältnisse anbetrifft, so läßt sich auf fast allen Verwendungsgebieten für die Unterbringung der vorhandenen reichlichen Energiedisponibilitäten noch viel machen, sofern eine innere Zusammenarbeit zwischen Produzenten und Verteilern erzielt werden kann. Man hat feststellen können, daß vielerorts die Weiterentwicklung des Konsums nur infolge ungeeigneter Tarifierung zum Stocken kam; durch eine bessere Anpassung der Tarife an die Verhältnisse entstand im Handumdrehen, namentlich im Haushalt, eine gewaltige Konsumvermehrung. Die starke Zersplitterung der Verteilungs-Organisation erschwert die hier angerufene Zusammenarbeit; sie wird diese nicht verunmöglichen, wenn alle Beteiligten guten Willens sind und die Bedeutung der Aufgabe erfassen, die darin besteht, das Schweizervolk der Vorteile teilhaftig zu machen, welche die Ausnützung der eigenen Wasserkräfte noch bringen kann.

Wärmewirtschaft

Die Gaspropaganda und die Brandunfälle durch Gas und Elektrizität. In der Zeitschrift «Hotellerie», Heft 11 vom November 1932 heißt es in einem von der Gaspropaganda veröffentlichten Artikel: «Nach einer Zusammenstellung der Schweiz. Unfall- und Mobiliarversicherungsgesellschaft ergaben sich in einem der letzten Betriebsjahre 439 Brandfälle mit einem Bruttoschaden von über 368,000 Fr. durch Unvorsichtigkeit beim Gebrauch von elektrischen Bügeleisen, Wärmekissen usw., während nur 16 Brandfälle ihre Ursache in Gasexplosionen hatten. Dadurch wurde ein Nettoschaden von nur 1210 Fr. verursacht». Daraus wird dann weiter auf die «in jeder Hinsicht vollständige Gefährlosigkeit» des Gases geschlossen! Daß in der Schweiz weit über eine Million elektrischer Bügeleisen, Wärmekissen usw. im Betrieb ist, während die Zahl der Gasbügeleisen vielleicht einige Hundert beträgt und die mit Gas beheizten Bettwärmer und Heizkissen wohl noch seltener sind, ist natürlich der Gaspropaganda bekannt. Aber sie macht sich die Sache doch wirklich zu schwer, es gibt noch bessere Beweise von der vollständigen Gefährlosigkeit des

Gases. Bei elektrischen Radioapparaten und Staubsaugern sind schon Unfälle vorgekommen, während von Unfällen mit solchen Apparaten, die mit Gas betrieben werden, bis jetzt überhaupt noch nichts bekannt geworden ist.

Verschiedene Mitteilungen

Autogen-Schweißkurs. Die Continental-Licht- und Apparatebau-Gesellschaft in Dübendorf veranstaltet vom 6.—8. Dezember 1932 für ihre Kunden und weitere Interessenten neuerdings einen Schweißkurs, an dem Gelegenheit geboten ist, sich mit dem Schweißen der verschiedenen Metalle vertraut zu machen. Die Apparate dieser Firma, die das Neueste auf dem Gebiete der autogenen Schweißung darstellen, finden stets allgemeines Interesse. Bei dieser Gelegenheit wird ein neues, bis jetzt wenig bekanntes Verfahren gezeigt, durch welches es möglich ist, die Schweißungen in kürzerer Zeit, mit geringerem Materialverbrauch, besser und billiger als bisher auszuführen. Gleichzeitig wird die elektrische Lichtbogen-Schweißung vorgeführt. Sowohl der theoretische, wie auch der praktische Unterricht wird von geübten Fachleuten erteilt. Man verlange sofort das ausführliche Programm von obiger Gesellschaft.

Unverbindliche Kohlenpreise für Industrie per 25. Nov. 1932. Mitgeteilt von der „KOK“ Kohlenimport A.-G. Zürich

	Calorien	Aschen- gehalt	25. Juli 1932	25. Aug. 1932	25. Sept. 1932	25. Okt. 1932	25. Nov. 1932		
			Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.		
Saarkohlen: (Mines Domaniales)			per 10 Tonnen franco unverzollt Basel						
Stückkohlen	6800-7030	ca. 10 ⁰ / ₀	340. —	340. —	340. —	340. —	340. —		
Würfel I 50/80 mm			365. —	365. —	365. —	365. —	365. —		
Nuss I 35/50 mm			360. —	360. —	360. —	360. —	360. —		
„ II 15/35 mm			295. —	295. —	295. —	295. —	295. —		
„ III 8/15 mm			275. —	275. —	275. —	275. —	275. —		
Ruhr-Coks und -Kohlen			Zonenvergütungen für Saarkohlen Fr. 5 bis 75 per 10 T. je nach den betreffenden Gebieten und Körnungen.						
			franco verzollt Schaffhausen, Singen, Konstanz und Basel						
Grosscoks (Giesscoks)	ca. 7200	8-9 ⁰ / ₀	410. —	410. —	410. —	410. —	410. —		
Brechcoks I			430. —	430. —	430. —	430. —	430. —		
„ II			450. —	450. —	450. —	450. —	450. —		
„ III			420. —	420. —	420. —	420. —	420. —		
Fett-Stücke vom Syndikat	ca. 7600	7-8 ⁰ / ₀	405. —	405. —	405. —	405. —	405. —		
„ Nüsse I und II			405. —	405. —	405. —	405. —	405. —		
„ „ III			400. —	400. —	400. —	400. —	400. —		
„ „ IV			385. —	385. —	385. —	385. —	385. —		
Essnüsse III			465. —	465. —	465. —	465. —	465. —		
„ IV			355. —	355. —	355. —	355. —	355. —		
Vollbrikets			395. —	395. —	395. —	395. —	395. —		
Eiforbrikets			395. —	395. —	395. —	395. —	395. —		
Schmiedenüsse III			435. —	435. —	435. —	435. —	435. —		
„ IV			415. —	415. —	415. —	415. —	415. —		
			Coks ab Schiff stellt sich ca. Fr. 15.— per 10 T. unter obige Preise.						
Belg. Kohlen:			franco Basel verzollt						
Braisettes 10/20 mm	7300-7500	7-10 ⁰ / ₀	395. —	390	400	400	400		
„ 20/30 mm			540. —	535	550	550	560		
Steinkohlenbrikets 1. cl. Marke	7200-7500	8-9 ⁰ / ₀	435 —	425	445	430	420		
Größere Mengen entsprechende Ermäßigungen.									

Größere Mengen entsprechende Ermäßigungen.

Oelpreise auf 15. Nov. 1932. Mitgeteilt von der Firma Emil Scheller & Cie., Zürich

Treiböle für Dieselmotoren	per 100 kg Fr.		per 100 kg Fr.
Gasöl , min. 10,000 Cal. unterer Heizwert bei Bezug von 10—15,000 kg netto unverzollt Grenze	6.65/6.80	Benzin für Explosionsmotoren	
bei Bezug in Fässern oder per Tankwagen per 100 kg netto, franko Domizil in einem größern Rayon um Zürich	8.55/11.25	Schwerbenzin	43.50/45.50
Petrol für Leucht- und Reinigungszwecke und Motoren	20.- bis 24.-	Mittelschwerbenzin	44.50/46.50
Wagenmiete und Leihgebühr für Fässer inbegriffen	—	Leichtbenzin	67.—/71.—
		Gasolin	79.—/83.—
		Benzol	68.—/70.—
		per 100 kg franko Talbahnstation (Spezialpreise bei größeren Bezügen u. ganzen Kesselwagen)	
		Fässer sind franko nach Dietikon zu retournieren	