

# **Wasser- u. Elektrizitätsrecht, Wasserkratausnutzung, Binnenschifffahrt, Verschiedenes**

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **27 (1935)**

Heft 1

PDF erstellt am: **21.07.2024**

## **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.

landenergie herabgesetzt. Zudem ist die Exportenergie in der Regel von geringerer technischer Qualität; beides ist bei der Gegenüberstellung der Exportengrospreise und der Engrospreise im Inland zu berücksichtigen. Der Preis der Exportenergie ist angemessen. Die schweizerischen Werke würden das Risiko des Exportgeschäftes nicht übernehmen, wenn sie die Energie zu gleichem Preis in der Schweiz abgeben könnten.

Die Inlanddetailtarife stehen heute im wesentlichen erheblich unter den Vorkriegspreisen, wenigstens was Energie für Licht, Haushaltung, Gewerbe und Landwirtschaft anbelangt. Ueber die Industrietarife ist eine Kontrolle kaum möglich: im allgemeinen decken sie sich wohl mit den Vorkriegspreisen. Die schweizerischen Elektrizitätswerke haben trotz ihrer Finanzanspannung auch in bezug auf die Preisgestaltung ihre volkswirtschaftliche Mission voll erfüllt.

## **Wasser-u. Elektrizitätsrecht. Wasserkraftnutzung. Binnenschifffahrt. Verschiedenes.**

### **Vom Bannalpwerk.**

Prof. Dr. Stucky, Ingenieur in Lausanne, der von der Nidwaldner Regierung mit einer Oberexpertise und mit der Ausarbeitung eines neuen Projektes, sowie mit den Vorarbeiten für den Bau des Bannalpwerkes beauftragt war, ist aus dem Vertragsverhältnis zurückgetreten. Seine letzten Untersuchungen sollen gezeigt haben, dass der Strombezug beim bisherigen Lieferanten, dem Luzern-Engelberg-Werk für Nidwalden sicherer und vorteilhafter wäre, als der Bau eines eigenen Werkes. Auch Kaplan Vockinger ist aus der Baukommission ausgeschieden, obwohl er das Bannalpwerk stets empfohlen und seine Wirtschaftlichkeit bejaht hatte.

### **Kraftleitung auf den Säntisgipfel.**

Der Bau der Säntis-Schwebbahn hat es mit sich gebracht, dass für die Heizungs-, Koch- und Lichtanlagen auf Schwägalp und auf dem Säntisgipfel eine Kraftleitung erstellt werden musste. Von Urnäsch aus führt sie in verstärkter Bauart über Rossfall zur ersten Transformatorenstation auf der Schwägalp. Von hier aus folgt eine 1000 m lange Luftstrecke bis zum Ofengrat. Da es unmöglich war, die viele Tonnen schweren Drahtspulen mit der Luftpipeline auf die Höhe des ersten Stützpunktes zu bringen, mussten die drei Stromleiterseile zum Ofengrat hinaufgezogen werden. Am 30. November 1934 sah man im Hause des Wetterwirts auf dem Säntis zum ersten mal elektrisches Licht.

### **Kraftwerk Rheinau.**

Der Stadtrat Winterthur unterbreitet dem Grossen Gemeinderat einen Vertrag zur Genehmigung, der Konzessions-erwerbung, Gründung, Bau und Betrieb eines Rheinkraftwerkes bei Rheinau zum Gegenstand hat. Als Kontrahenten treten die Stadt Winterthur, die NOK in Baden, die Aluminium A.-G. in Neuhausen und die Elektrizitäts-A.-G., vormals Schuckert & Co. in Nürnberg auf. Nach langem Kampf will Winterthur schliesslich auf den Betrieb eines eigenen Kraftwerkes verzichten. Die NOK werden eher in der Lage sein, als die Stadt Winterthur, die erzeugte Energie zweckmässig auszunützen.

### **Neues Wasserkraftwerk am Nil in Aegypten.**

Unter Ausnutzung des Staubeckens von Assuan wird jetzt ein neues Wasserkraftwerk errichtet werden, das Energie für ganz Oberägypten liefern wird. Es handelt sich vor allem darum, die Energieerzeugung des bereits bestehenden Kraftwerkes am Staudamm von Assuan so zu regulieren, dass die Schwankungen der Energieerzeugung in den einzelnen Monaten besonders niedrigen und besonders hohen Wasserstandes des Nils ausgeglichen werden. Eine Reihe von europäischen Firmen soll zum Wettbewerb für die Errichtung des neuen Kraftwerkes aufgefordert werden.

### **Gründung einer Rheinschiffahrtskammer in Basel.**

Die Vertreter der Regierungsräte der Kantone Baselstadt und Baselland, der Basler Handelskammer, des Vereins für die Schifffahrt auf dem Oberrhein, des Verbandes der Interessenten an der Schweizer Rheinschifffahrt und der Basler Reederei-Konvention haben die Gründung einer Rheinschiffahrtskammer beschlossen. Der Zweck der Kammer ist die allseitige Wahrung der schweizerischen Rheinschiffahrtsinteressen und deren möglichst einheitliche Vertretung mit besonderer Rücksicht der Interessen beider Basel.

### **Rekordumschlag im Basler Rheinhafen.**

Im Rheinhafen-Verkehr verzeichneten die Basler Hafenanlagen im Dezember des vergangenen Jahres einen Umschlag von 148,756 Tonnen, 100,000 Tonnen mehr als im Dezember 1933.

Im Jahre 1934 belief sich der Umschlag der Basler Hafenanlagen auf 1,897,903 Tonnen, das sind 205,500 Tonnen mehr als im Jahre 1933, was einen Rekord in der Schifffahrt nach Basel darstellt; ein Fünftel entfällt auf den eigentlichen Rheinverkehr und vier Fünftel auf den Kanalverkehr.

### **Die Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis Waldshut.**

Kürzlich fand in Waldshut eine unverbindliche Besprechung zwischen Vertretern des Rheinschiffahrtsverbandes in Konstanz, der Gemeinden Brugg, Zurzach und den Delegierten von Waldshut und den übrigen deutschen Gemeinden statt.

An der Finanzierung der Rheinregulierung zwischen Basel und Bodensee müssten sich Deutschland, die Schweiz und auch Oesterreich beteiligen. Der Wasserweg bis Rheinfelden wird heute schon stark benutzt. Das Hindernis des Kraftwerkes Rheinfelden wird umgangen werden können. Von da an kommen noch die Kraftwerke Laufenburg und Albruck-Dogern in Frage. In Laufenburg ist eine Schleuse zu erstellen. In Albruck-Dogern haben wir einen leeren Rhein. Es liegen verschiedene Lösungsmöglichkeiten vor. Das Kraftwerk Säckingen ist vorläufig nicht nötig, sofern man die Schifffahrt nicht ganzjährig betreiben will.

### **Rheinhafen Karlsruhe.**

Der Karlsruher Rheinhafen hatte in letzter Zeit einen erheblichen Aufschwung zu verzeichnen. Die Stadt Karlsruhe hatte deshalb in ihrem Arbeitsbeschaffungsprogramm den Bau des fünften Hafenbeckens vorgesehen, das ausschliesslich dem Umschlag und der Lagerung von Oel dienen soll.

### **Rheinhafen Weil am Rhein.**

Die Vorarbeiten für die Errichtung des Rheinhafens Weil a. Rh. unterhalb von Basel sind beendet. Die Krananlage wird voraussichtlich im Januar errichtet werden; ferner wird ein Kohlenlagerplatz und ein Getreidesilo erstellt. Die Gemeinde Weil besitzt noch grosses Industriegelände, das durch die Hafenanlage erst erschlossen wird.

**Ausbaggerung des alten Rheines.**

Die Verbesserung des sogenannten alten Rheines bei der Einmündung in den Bodensee stellt sich als unbedingte Notwendigkeit für die Schifffahrt heraus, denn für grosse Schiffe ist die Zufahrt nur bei ganz hohem Wasserstande möglich und die Kieslastschiffe können nur mit halber Last fahren. Bei längerem Zuwarten besteht die Gefahr einer gänzlichen Versandung der Zufahrtsrinnen. Deshalb soll mit dem Vorprojekt der Ausbaggerung bald begonnen werden, für das 6000 Franken vom Staat und den interessierten Gemeinden bereitgestellt worden sind.

**Reichsausschuss für Binnenschifffahrt.**

Laut Bekanntmachung des deutschen Reichsverkehrsministers ist der Reichsausschuss der deutschen Binnenschifffahrt in Berlin als alleinige Vertretung des Verkehrszweiges Binnenschifffahrt anerkannt worden. Dem Reichsausschuss haben alle gewerblichen Unternehmer und Unternehmungen, auch die Betriebe der Gemeinden und Gemeindeverbände anzugehören, die a) die Fracht-, Schlepp- und Personenschifffahrt mit Binnenschiffen betreiben, einschliesslich derjenigen Unternehmer und Unternehmungen, die mit ihren Binnenschiffen nur einen Werksverkehr unterhalten; b) einen zur Binnenschifffahrt gehörenden Hafen- oder Umschlagsbetrieb unterhalten; c) ohne über eigene Schiffe zu verfügen, als Frachtführer die Binnenschifffahrt betreiben (Befrachter); d) ein Fähre betreiben; e) die Flösserei betreiben; f) als Haupter und Lotsen in der Binnenschifffahrt tätig sind, sowie diejenigen Personen, die, ohne von einem Schiffseigner auf Grund eines Vertragsverhältnisses ständig damit betraut zu sein, ihre Dienste als Schiffsführer, Bootsmann usw. gewerbmässig anbieten; g) als selbständige Sachverständige des Binnenschifffahrtsgewerbes (Experten, Dispacheure usw.) tätig werden.

Es haben sich ferner in den Reichsausschuss einzugliedern die stattlichen Verkehrs- und Sicherheitshäfen. Dem Reichsausschuss der Binnenschifffahrt haben auch Unternehmer und Unternehmungen anzugehören, die eine der obengenannten Tätigkeiten neben einem anderen Gewerbe (z. B. Handel, Industrie) ausüben. Bei Unerheblichkeit der auf das Verkehrsgewerbe entfallenden Tätigkeit kann der Präsident des Reichsausschusses auf die Zugehörigkeit der betreffenden Unternehmer und Unternehmungen verzichten.

**Zwei Donauhäfen der Tschechoslowakei.**

Vor dem Kriege war das heutige Gebiet der Tschechoslowakei an der Donauschifffahrt nicht beteiligt. Erst durch die Friedensverträge erhielt der neue Staat die Donau als Grenzfluss und damit eine Wasserstrasse zum Schwarzen Meer. Ausserdem wurde ihm Schiffmaterial und das Eigentum an den Hafenanlagen zuerkannt. Im Jahre 1922 wurde die «Ceskoslovenska Dunajplavba», eine unter staatlicher Kontrolle stehende Donau-Schiffahrtsgesellschaft, gegründet, die zusammen mit den bereits bestehenden Gesellschaften der Nachbarstaaten, der «Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft», dem «Bayrischen Lloyd» und der «Ungarischen Schiffahrtsgesellschaft» (MFTR), den Donauverkehr pflegte und förderte.

Die Tschechoslowakei hat alle erdenklichen Anstrengungen gemacht, um ihre beiden Donauhäfen, Bratislava (Pressburg) und Komarno, neben Wien und Budapest, den frühern Reichshauptstädten, die damals den ganzen deutsch-österreichischen und ungarischen Schifffahrtsverkehr mit Beschlag belegt hatten, mehr zur Geltung zu bringen.

Der Hafen von Bratislava wurde mit der Zeit ganz neu ausgebaut, verbessert und immer mehr vergrössert. Ko-

marno besitzt heute eine gewisse Bedeutung als Ausfahrhafen. Hier wird der in der ganzen Welt bekannte slowakische und karpatische Holzreichtum verladen. Die Baumstämme werden im Waag, der bei Komarno mündet, oder in der Theiss (die allerdings erst bei Belgrad die Donau erreicht), bis zur Donau geflösst.

Die Tschechoslowakei spielt heute als Donaustaat nicht nur in der Schifffahrt und im Handel, sondern auch in der Politik eine Rolle, stellt sie doch die Verbindung dar zwischen Zentraleuropa und dem Nordosten, vor allem mit der Sowjet-Union.

**Basler Rheinhafenverkehr**

Dezember 1934.

**A. Schiffsverkehr.**

	Rheinkähne		Kanalkähne		Güterboote		Ladung t
	belad.	leer	belad.	leer	belad.	leer	
Bergfahrt Rhein	—	—	—	—	8	—	942
Bergfahrt Kanal	—	—	641	—	—	—	142698
Talfahrt Rhein	—	1	96	504	3	4	4571
Talfahrt Kanal	—	—	3	2	—	—	545
	—	1	740	506	11	4	148756

**B. Güterverkehr.**

	Bergfahrt	Talfahrt
St. Johannhafen	17013 t	155 t
Kleinhünningerhafen	104002 t	4961 t
Klybeckquai	22625 t	—
	143640 t	5116 t

**Warengattungen im Bergverkehr** (in Mengen von über 1000 t): Getreide, Kohlen, Koks, Briketts, flüssige Brennstoffe, verschiedene Nahrungsmittel, chemische Rohprodukte, Metalle, Düngemittel, Rohprodukte für die Nahrungs- und Genussmittelfabrikation, Holz.

**Warengattungen im Talverkehr** (in Mengen von über 1000 t): Erzeugnisse der chemischen und elektro-chemischen Industrie, Abfallprodukte.

Gesamtverkehr vom 1. Januar bis 31. Dezember 1934

Monat	Bergfahrt		Talfahrt		Total t	
Januar	62516	72830	2536	4536	65052	77366
Februar	84390	77445	3261	2935	87651	80380
März	126668	129408	6086	4630	132754	134038
April	133814	123974	5563	4245	139377	128219
Mai	149895	103463	5241	5114	155136	188577
Juni	185150	204397	9447	7171	194597	211568
Juli	178838	213153	8204	7299	187042	220452
August	255750	181646	14557	6746	270307	188392
September	191725	138362	15630	8151	207355	146513
Oktober	151508	143216	6720	6552	158288	149768
November	145582	115909	6066	9380	151648	125289
Dezember	143640	40955	5116	3868	148756	44823
Total	1809476	1624758	88427	70627	1897903	1695385

wovon Rheinverkehr 345229 303145 t

wovon Kanalverkehr 1552674 1392240 t

1897903 1695385 t

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

Schiffahrtsamt Basel

**Mitteilung der Redaktion**

Infolge der Aenderungen in der inneren Organisation der Zeitschrift hat sich die Herausgabe der vorliegenden Nummer verzögert. Wir ersuchen unsere Leser um Nachsicht.

**Einbanddecken**

für den Jahrgang 1934 können bei der Administration zum Preise von Fr. 3.— bezogen werden. Alle Abonnenten, welche die Einbanddecke pro 1933 bezogen haben, erhalten sie ohne besondere Bestellung auch pro 1934 zugestellt. Die Administration.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt der Firma Julius Springer, Verlagsbuchhandlung, Berlin, bei.

**Marktpreise**

**Unverbindliche Kohlenpreise für Industrie per 25. Januar 1935**

Mitgeteilt von der «KOX» Kohlenimport A.-G. Zürich

	Calorien	Aschen-gehalt	25. Sept. 1934	25. Okt. 1934	25. Nov. 1934	25. Dez. 1934	25. Jan. 1935
			Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
<b>Saarkohlen: (Mines Domaniales)</b>			per 10 Tonnen franco unverzollt Basel				
Stückkohlen . . . . .	6800-7000	ca. 10 <sup>o</sup> / <sub>o</sub>	310.—	310.—	310.—	310.—	310.—
Würfel I 50/80 mm . . . . .			330.—	330.—	330.—	330.—	330.—
Nuss I 35/50 mm . . . . .			325.—	325.—	325.—	325.—	325.—
Nuss II 15/35 mm . . . . .			295.—	295.—	295.—	295.—	295.—
Nuss III 8/15 mm . . . . .			275.—	275.—	275.—	275.—	275.—
			Zonenvergütungen für Saarkohlen Fr. 10.— bis 55.— per 10 Tonnen je nach den betreffenden Gebieten und Körnungen				
<b>Ruhr-Coks und -Kohlen</b>			franco verzollt Schaffhausen, Singen, Konstanz und Basel				
Grosscoks (Giesscoks) . . . . .	ca. 7200	8-9 <sup>o</sup> / <sub>o</sub>	382.—	382.—	382.—	382.—	382.—
Brechcoks I . . . . .			365.—	365.—	365.—	365.—	365.—
Brechcoks II . . . . .			377.50	377.50	377.50	377.50	377.50
Brechcoks III . . . . .			365.—	365.—	365.—	365.—	365.—
Fett-Stücke vom Syndikat	ca. 7600	7-8 <sup>o</sup> / <sub>o</sub>	370.—	370.—	370.—	370.—	370.—
Fett-Nüsse I und II ..			370.—	370.—	370.—	370.—	370.—
Fett-Nüsse III ..			365.—	365.—	365.—	365.—	365.—
Fett-Nüsse IV ..			350.—	350.—	350.—	350.—	350.—
Essnüsse III ..			425.—/435.—	425.—/435.—	425.—/435.—	425.—/435.—	425.—/435.—
Vollbrikets ..			365.—	365.—	365.—	365.—	365.—
Eiforbrikets ..			375.—	375.—	375.—	375.—	375.—
Schmiedennüsse III ..			395.—	395.—	395.—	395.—	395.—
Schmiedennüsse IV ..	380.—	380.—	380.—	380.—	380.—		
			Coks ab Schiff stellt sich entsprechend billiger				
<b>Belg. Kohlen:</b>			franco Basel verzollt				
Braissettes 10/20 mm . . . . .	7300-7500	7-10 <sup>o</sup> / <sub>o</sub>	390.—	390.—	390.—	390.—	—
Braissettes 20/30 mm . . . . .			470.—	470.—	470.—	470.—	470.—
Steinkohlenbrikets l. cl. Marke	7200-7500	8-9 <sup>o</sup> / <sub>o</sub>	375.—	375.—	375.—	340.—	340.—
			Grössere Mengen entsprechende Ermässigungen				

**Ölpreisnotierungen**

Mitgeteilt von der Firma Emil Scheller & Cie., Zürich

	per 100 kg Fr.		per 100 kg Fr.
<b>Gasöl, Ia. erste Qualität, min. 10,000 Kal. unterer Heizwert bei Bezug von 15,000 kg in Zisternen, unverzollt: Basel, Waldshut, Schaffhausen, Konstanz, St. Margrethen, Buchs</b>	7.50/7.65	Chiasso . . . . .	5.90/6.05
Genf . . . . .	8.—/8.15	Pino . . . . .	6.—/6.15
Chiasso . . . . .	7.90/8.05	Iselle . . . . .	6.20/6.35
Pino . . . . .	8.—/8.15	<b>Detailpreise für Gasöl I. Qualität: bei Bezug in Fässern, oder per Tankwagen per % kg netto, franko Domizil in einem grösseren Rayon um Zürich</b>	9.85/12.30
Iselle . . . . .	8.20/8.35	<b>Heizöl II: bei Bezug in Fässern oder per Tankwagen per % kg netto, franko Domizil in einem grösseren Rayon um Zürich</b>	8.80/11.25
<b>Heizöl: zirka 10,000 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg netto in Zisternen unverzollt: Basel</b>	6.05/6.20	<b>Petrol für Leuchtzwecke und Traktoren</b>	20.—/22.—
Waldshut, Schaffhausen, Konstanz, St. Margrethen, Buchs . . . . .	6.50/6.65	<b>Spezialpetrol</b>	23.—/25.—
Genf . . . . .	6.55/6.70	<b>Superpetroleum</b>	25.—/27.—
Chiasso . . . . .	6.90/7.05	per 100 kg in einem grösseren Rayon um Zürich.	
Pino . . . . .	7.—/7.15	<b>Benzin für Explosionsmotoren,</b>	
Iselle . . . . .	7.20/7.35	Schwerbenzin . . . . .	40.35/47.25
<b>Industrie-Heizöl: zirka 9850 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg netto in Zisternen nur an Industrien mit Anschlussgeleise, unverzollt: Basel</b>	5.50/5.65	Mittelschwerbenzin . . . . .	41.35/48.25
Waldshut, Schaffhausen, Konstanz, St. Margrethen, Buchs . . . . .	5.50/5.65	Leichtbenzin . . . . .	62.—/65.—
Genf . . . . .	6.—/6.15	<b>Gasolin</b>	69.—/72.—
		<b>Benzol per % kg netto, franko Talbahnstationen</b>	65.—/68.—
		<b>Spezialpreise bei grösseren Bezügen in ganzen Zisternen.</b>	