

Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 35 (1943)
Heft: 6

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: 06.02.2025

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

Mitteilungen aus den Verbänden

Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Auszug aus dem Protokoll der Sitzungen des Vorstandes

Sitzung vom 28. Mai 1943.

Das Budget pro 1943 wird zur Vorlage an den Ausschuss genehmigt. Dieser wird am 2. Juli in Zürich zusammentreten. Für die Hauptversammlung sollen der 27. August und Aarau vorgeschlagen werden mit einer Besichtigung des im Bau befindlichen Kraftwerkes Rapperswil.

Der Entwurf einer Eingabe des SEV/VSE an den Bundesrat über Förderung des Kraftwerkbaus wird bespro-

chen. Der Beitritt zur Schweiz. Vereinigung für Landesplanung mit einem jährlichen Beitrag von Fr. 100.— wird beschlossen, ein Beitritt zum Verkehrshaus der Schweiz vorläufig abgelehnt. Herrn Prof. Lipinski wird auf seine Eingaben geantwortet, dass der Verband nicht in der Lage sei, zu seinen Vorschlägen über die Verhüttung von Eisenerzen mit Wasserstoff als Reduktionsmittel Stellung zu nehmen. Besprochen wird ferner die Zerstörung der Staudämme im Möhne- und Edertal durch Fliegerbomben und hierüber Beschluss gefasst. Der Wahl des Sekretärs in die Kommission für Wärmepumpenanlagen des SEV/VSE wird zugestimmt.

Wasser- und Elektrizitätsrecht, Wasserkraftnutzung, Binnenschifffahrt

Umbau des Albulawerkes

Der Stadtrat erstattet dem Gemeinderat einen Bericht über den Umbau des Albulawerkes, das in den Jahren 1906/09 erstellt worden ist und den heutigen Anforderungen nicht mehr entspricht. Die Anlage soll auf eine Betriebswassermenge von 20 m³/sek ausgebaut werden, was bauliche Änderungen am Stauwehr und Wasserschloss voraussetzt. An Stelle von acht Maschinenaggregaten zu je 3000 PS Leistung sollen zwei vertikalachsige Maschinen von je 16 000 PS eingebaut werden. Die Höchstleistung der acht Maschinen betrug bisher 18 000 kW an den Generatoren, die mittlere mögliche Energieproduktion 125 Mio kWh jährlich. Die Höchstleistung der beiden neuen Maschinen beträgt 31 800 PS oder 22 600 kW. Die mittlere jährliche Energieproduktion des umgebauten Werkes wird 156,3 Mio kWh betragen. Dazu kommen noch 1,5 Mio kWh durch die Einleitung des Betriebswassers des Heidseewerkes in den Albulastollen, so dass die gesamte Energieproduktion 158 Mio kWh jährlich erreichen wird. Die Mehrproduktion beträgt also 33 Mio kWh oder 26%. Die Gesamtkosten des Umbaus sind auf 2,2 Mio Fr. veranschlagt. Für die baulichen Anlagen sind 375 t Zement und 30 t Armierungseisen nötig. Die neuen Maschinen mit den zugehörigen Apparaten, Leitungen etc. haben ein Gesamtgewicht von 352 t. Durch den Abbruch der bestehenden Anlagen werden aber 700 t Altmaterialien gewonnen, die der Volkswirtschaft wieder zugeführt werden können. Wir werden in einer nächsten Nummer dieser Zeitschrift auf das Projekt zurückkommen.

Rhonekraftwerk der Stadt Lausanne

In seiner Sitzung vom 15. Juni 1943 hat der Stadtrat von Lausanne grundsätzlich den Bau eines neuen Wasserkraftwerkes an der Rhone beschlossen. (Siehe: Wasser- und Energiewirtschaft, Nr. 1/2, Jan./Febr. 1943, Seite 17.) Zur Ausführung der vorbereitenden Arbeiten (Sondierungen etc.) wurde ein Kredit von Fr. 400 000 bewilligt.

Zukünftige Wasserkraftausnutzung in deutscher Beleuchtung

Anlässlich einer Vortragsveranstaltung des «Reichsverbandes der Deutschen Wasserwirtschaft e. V.» in Berlin sprach Dr. ing. habil. A. Carl beim Generalinspektorat für Wasser und Energie über das Thema: «Wasserkraft-

ausbau als Aufgabe nationalsozialistischer Technik.» Er wies dabei zunächst auf das Programm für den Wasserkraftausbau hin, das Dr. Todt aufgestellt habe, der die These vertrat, dass die Grundlage künftiger Stromerzeugung die Wasserkraft bilden müsse, da die Kohle als Rohstoff wichtigere Aufgaben habe. Da gerade die Wasserkraft sich immer von neuem ersetze und nicht wie die Kohle und flüssigen Brennstoffe aufgebraucht werde, müsse der Grundsatz sein, die Wasserkraft bis zum letzten Tropfen für die deutsche Energiewirtschaft auszunutzen. Die Abstimmung der verschiedenen Interessen müsse unter Führung der Wasserwirtschaft durchgeführt werden. Die gewaltigen Wasserkraftwerke, die bereits bestehen oder noch entstehen, sollen sich harmonisch in die Natur einpassen. Die vorhandenen ausbaufähigen Wasserkraftwerke seien bisher zu ca. 55 Mia kWh jährlich angenommen worden, gehen aber noch wesentlich darüber hinaus, wie die in Arbeit befindliche Generalplanung zeigen werde. Aber auch später werde ein wesentlicher Teil der Energieerzeugung durch Wärmekraftwerke zu decken sein. Diese sollen in erster Linie zur Deckung der Grundlast herangezogen werden, da ihre Verwendung zum Ausgleich der Spitzenleistung energiewirtschaftlich ungünstig und deshalb unerwünscht erscheine. Ferner sei bei den Wärmekraftwerken zu beachten, dass zur Erzeugung von 1 Mia kWh 1300 bis 1400 Bergarbeiter benötigt werden, so dass auch von der sozialen Seite eine möglichste Einschränkung der Energieerzeugung aus Wärmekraft anzustreben sei.

Französische Wasserstrassenpläne zum Anschluss an den Rhein und der Transhelvetische Kanal

Es ist seit einiger Zeit vielfach die Rede von einer Wasserstrassenverbindung von der Rhone zum Rhein durch die Schweiz, die gegenwärtig etappenweise von der vom Schweizerischen Rhone-Rhein-Schiffahrtsverband in Neuenburg eingesetzten Studienstelle überprüft wird. Es ist daher interessant, zu vernehmen, wie sich die französischen Fachleute zu diesem Projekt verhalten und welche Projekte sie vorschlagen, um das französische Wasserstrassennetz an das rheinische Netz anzuschliessen. Der Canal transhelvétique, den man in der deutschsprechenden Schweiz nach dem Vorschlag Gelpkes besser als «Schweizerischen Mittelland-Kanal» bezeichnen wird, ist aber in den letzten Jahren infolge der von Jahr zu Jahr

steigenden französischen Forderungen zu einem sehr problematischen Projekt geworden. Während es sich noch vor einigen Jahren nur um den Anschluss der Rhone an das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen bei Genf (La Praille) handelte, forderte später Frankreich als Gegenwert für die Schiffbarmachung der oberen Rhone die Höherlegung des Genferseespiegels behufs besserer Speisung der Rhonekraftwerke; aber heute macht es die Schiffbarmachung der Rhone von der Zusage einer Wasserstrasse vom Genfersee zum Rhein abhängig und verlangt erst noch einen Beitrag von der Schweiz an die Kosten der Schiffbarmachung der oberen Rhone, wobei es sich auf die Tatsache stützt, dass die Schweiz sich auch an der im Ausland liegenden Regulierung des Rheins zwischen Strassburg und Basel finanziell beteiligt habe. Diese Forderungen erschweren natürlich der Schweiz die Stellungnahme zum schweizerischen Mittelland-Kanal ganz erheblich, und die Verhandlungen über den Ausbau der Rhone sind daher auch ganz zum Stillstand gekommen. Zudem hat Frankreich erklärt, dass es die Verhandlungen erst nach Kriegsende wieder aufnehmen werde.

Unterdessen aber ruhen in Frankreich die Wasserstrassentechniker und Verkehrswirtschaftler nicht, sondern sie sind bestrebt, andere Wege zum Rhein zu suchen. So hat kürzlich Le Bourgeois, Präsident der Handelskammer von Rouen und des dritten Wirtschaftsbezirks, einen Bericht über eine Wasserstrassenverbindung zwischen der Seine und dem Rhein veröffentlicht, den er im Juni vorigen Jahres in der deutsch-französischen Transportkommission bei ihrer Tagung in Rouen erstattet hatte. Eine solche Wasserstrasse, die nicht nur die Seehäfen von Havre und Rouen, sondern auch die Binnenhäfen von Paris mit 12 Mill. t jährlichen Umschlages und Nancy, sowie die bevölkersten und industriereichsten Gebiete Frankreichs mit dem Rhein verbinden würde und im europäischen West-Ost-Verkehr eine bedeutende Rolle zu spielen berufen wäre, würde natürlicherweise auch den Neckarverkehr in hohem Masse günstig beeinflussen. Ein derartiger Schiffahrtsweg besteht allerdings heute schon in dem seit 1826 im Betrieb stehenden Kanal von der Seine zur Marne, zur Maas, zur Mosel, zur Saar und zum Rhein (Rhein-Marne-Kanal), aber es handelt sich dabei um eine in den bekannten französischen kleinen Abmessungen erbaute Wasserstrasse, auf der nur Kähne mit einem Fassungsvermögen bis zu 280 t verkehren können. Dazu verliert sich die Trasse östlich von Zabern auf eine weite Strecke in einer engen Schlucht, in welcher der Fluss, die Strasse, der Kanal und die Eisenbahn, sich gegenseitig kreuzend, neben oder übereinander liegen. Zudem hat der Kanal auf einer Länge von 317 km zwischen Vitry und Strassburg in den Vogesen grosse Gefälle zu überwinden, was aber keineswegs verhinderte, dass sich auf ihm ein gewaltiger Verkehr bewegte, denn es verkehrten auf ihm im Jahre 1938 nicht weniger als 19 971 Schiffe mit einem Gesamtgüterverkehr in beiden Richtungen von 5 020 000 t. Schon aus diesem Verkehr, der bei einer späteren Zusammenarbeit zwischen dem Deutschen Reich und Frankreich noch bedeutend zunehmen dürfte, geht die Bedeutung einer Grosswasserstrasse von der Seine zum Rhein deutlich hervor. Im französischen Zehnjahresplan für die französische Aufrüstung sind 300 Mill. fFr. vorgesehen für den Ausbau der Wasserstrasse von der Seine nach Strassburg, soweit sie auf französischem Gebiet liegt, aber es handelt sich dabei nur um einen Ausbau für den Verkehr mit 600-t-Schiffen mit einem Tiefgang von 2,20 m

gegen 1,80 m bisher; aber Le Bourgeois ist der Ansicht, dass ein solcher Ausbau für den zukünftigen Verkehr nicht genügen könne und er verlangt einen Ausbau für 1000-t-Schiffe, wie sie bereits auf der Seine von der Mündung bis nach Paris verkehren, um die Wasserstrasse Seine-Rhein an das grosse deutsche Netz und die Donau anzupassen und sie zu deren Verlängerung nach Westen auszugestalten. Sie würde den Handelsverkehr zwischen dem westfälischen Industriegebiet und der Saar einerseits und der bedeutenden metallurgischen und chemischen Industrie von Ostfrankreich, dem Erzgebiet von Nancy, den Steinbrüchen aus dem Mosel- und Maastal und der grossen Konsumzone von Paris andererseits wesentlich erleichtern. Der Güterverkehr auf der Wasserstrasse von der Seine zum Rhein wäre schon in den Vorkriegsjahren bedeutend grösser gewesen, wenn der Wasserweg nur einigermaßen an die modernen Umschlagseinrichtungen in den Seehäfen von Havre und Rouen angepasst worden wäre. Hat doch Havre im Jahre 1938 einen Flussverkehr von rund 8 Mill. t zu verzeichnen gehabt, wovon allein 7 Mill. t flussaufwärts nach dem Innern Frankreichs befördert wurden. Le Bourgeois weist in seinem Bericht auch darauf hin, dass sich der Güteraus-tausch zwischen dem Westen Europas und den Balkanstaaten nach dem Kriege ganz bedeutend heben werde und dass dann die Donau in Verbindung mit dem Rhein-Main- und Rhein-Neckar-Donau-Kanal einerseits und der ausgebaute Kanal von der Seine zum Rhein andererseits sich verkehrsfördernd auswirken werden. Der Bericht-erstatte verkennt die Schwierigkeiten nicht, die einem Ausbau dieses Kanals für 1000-t-Schiffe entgegenstehen, und betont, dass sich die Kosten dafür auf einige Milliarden fFr. stellen werden, aber er weist auch darauf hin, dass es sich hier um eine internationale Grosswasserstrasse handeln wird, die im gesamteuropäischen Interesse liege.

Zur Wasserstrasse von der Rhone zum Rhein hat kürzlich der Franzose Georges Mangin in der Zeitschrift «La Marine Marchande» mit einer bemerkenswerten Abhandlung Stellung bezogen. Dem schweizerischen Projekt eines Kanals vom Genfersee zum Rhein (schweizerischer Mittelland-Kanal) stellt er das französische Projekt gegenüber, das im Ausbau und in der Erweiterung des seit den dreissiger Jahren des vorigen Jahrhunderts im Betrieb stehenden Rhone-Rhein-Kanals besteht, der, von Lyon ausgehend, unter Benützung der Saône und des Doubs über Montbéliard Mülhausen und Strassburg erreicht. Eine von Mülhausen ausgehende Abzweigung, der Hüniger Kanal, verbindet ihn mit dem Rhein bei Basel. — Obwohl der Rhone-Rhein-Kanal seit 1914 wesentliche Verbesserungen erfahren hat, kann ihm doch der Charakter einer internationalen Grosswasserstrasse nicht zugesprochen werden, da seine heutigen Abmessungen weder die Rheinkähne noch die Rhoneschiffe zulassen und mit geringen finanziellen Opfern nur das Stück zwischen Lyon und St. Symphorien für 1000-t-Schiffe ausgebaut werden könnte. Um die Verbindung von der Rhone zum Rhein herzustellen, muss demjenigen Projekt der Vorzug gegeben werden, das am leichtesten durchzuführen ist, sagt Mangin, und dessen Scheitelhöhe niedriger ist. Lyon und Strassburg liegen ungefähr auf derselben Höhe über Meer, nämlich rund 150 m, Basel aber 250 m. Die schweizerische Trasse erreicht eine Scheitelhöhe von 445 m zwischen dem Genfersee und dem Neuenburgersee, das französische Projekt aber nur eine solche von 341 m.

Jenes ist also um rund 100 m höher und für die Hin- und Rückfahrt um 200 m. In der Wasserspeisung sind beide Projekte ungefähr einander gleich. Die schweizerische Linie hat Schwierigkeiten in der Wasserspeisung auf einer Strecke von nur 37 km zwischen St. Sulpice und Yverdon, während die französische solche zwischen Montbéliard und Mülhausen auf einer Strecke von 53 km aufweist. Vergleicht man die Streckenlänge der beiden Projekte, so ergibt sich, dass erstens die Distanz Lyon-Basel viel kürzer ist über Frankreich als über die Schweiz, nämlich 470 km gegen 525 km, dass zweitens die Distanz Koblenz¹-Lyon beträchtlich kürzer ist über die Schweiz, nämlich nur 460 km gegen 535 km, dass drittens die Distanz Lyon-Mühlhausen oder, was auf dasselbe herauskommt, Lyon-Strassburg bedeutend kürzer ist über die französische Linie, nämlich 435 km gegen 560 km. Hervorzuheben ist, dass die Distanz Lyon-Basel durch Frankreich ungefähr derjenigen Lyon-Koblenz¹ durch die Schweiz entspricht. Diese an sich richtigen Tatsachen führen laut Mangin zum Schlusse, dass die französische Trasse für den Verkehr von Basel zu Tal vorzuziehen ist, die schweizerische aber für den Verkehr zu Berg. Man müsste also daraus folgern, dass beide Projekte verwirklicht werden sollten. Sie werden es vielleicht eines Tages, aber die ungeheuren Kosten für deren Durchführung verlegen diesen Tag in weite Fernen. Zweifellos liegen auch für das schweizerische Projekt grosse Möglichkeiten vor, aber sie sind zur gegenwärtigen Zeit noch ungewiss, während die französischen Möglichkeiten, wie Bezug der Ruhrkohle und Transit afrikanischer Rohstoffe nach dem Rheingebiet u. a. m., heute schon Tatsache sind. Der schweizerische Mittelland-Kanal von Lyon nach Basel benutzt den Rhein auf einer Strecke von 65 km, die Schweizer Seen auf 105 km, den Aarefluss auf 160 km, den Canal d'Enteroches zwischen dem Genfersee und dem Neuenburgersee auf 37 km und die Rhone auf 200 km. Der Rhein-Rhone-Kanal benutzt da-

¹ Koblenz (Schweiz) am Zusammenfluss von Aare und Rhein.

gegen für dieselbe Strecke den Kanal auf 250 km und die Saône auf 200 km. Der grosse Vorteil des schweizerischen Schifffahrtsweges liegt in der Benützung der Seen, aber es ist bis heute noch nicht untersucht worden, wie sich z. B. Rheinkähne bei Wind und Wetter auf diesen Seen verhalten, ob sie eines besonderen Umbaus bedürfen oder bei Wellengang das offene Wasser meiden. In dieser Hinsicht haben die Rheinkähne, die gewöhnlich nach Antwerpen fahren, in den holländischen maritimen Flussmündungsarmen gewiss einige Erfahrungen sammeln können, aber man weiss auch, dass dort die Havarien an Flusskähnen sozusagen an der Tagesordnung sind.

Mangin gibt auch zu, dass der Ausbau des Rhein-Rhone-Kanals für 1000-t-Kähne beträchtliche Opfer erfordern wird, wenn er auch den Doubsfluss auf einem Drittel seiner Gesamtlänge benutzen kann, denn bei Besançon muss er durch einen neuen Stollen geführt werden; er erfordert bei Mülhausen einen Umgehungskanal, aber andererseits hat das schweizerische Projekt gewaltige Schwierigkeiten zu überwinden, um auf dem Gebiete der Stadt Genf den See zu erreichen. Wenn auch der schweizerische Mittellandkanal erst in zweiter Linie in Frage kommt, so schliesst Mangin seine Abhandlungen, so darf das Projekt doch nicht endgültig aufgegeben werden, denn es bildet die Ergänzung des projektierten Bodensee-Donau-Kanals.

Es war gewiss am Platze, einmal auf diese Dinge aufmerksam zu machen und die Auffassungen zu beleuchten, die in Frankreich von weiten Kreisen geteilt werden, aber vom Standpunkte der Interessenten um den Neckar-Donau-Kanal wäre unbedingt der Wasserweg durch die Schweiz vorzuziehen, denn der künftige Donau-Bodensee-Kanal wird in einem neuen Europa diesem Wasserweg den Charakter einer internationalen Transitwasserstrasse viel eher verleihen als einem verbesserten Rhein-Rhone-Kanal, denn zweifellos wird der Bodensee nach Durchführung der Rheinschifffahrt Basel-Bodensee zu einem internationalen Binnenhafenzentrum von ausserordentlicher Bedeutung.

J. R. F.

Wasserbau und Flusskorrekturen, Bewässerung und Entwässerung Wasserversorgung

Zerstörung der Möhne- und Edertalsperren

In der Nacht vom 17. auf den 18. Mai 1943 haben englische Flieger die Talsperren der Möhne und der Eder durch Luftminen zerstört. Bevor man an diesen Vorgang irgendwelche Folgerungen hinsichtlich der Sicherheit solcher Bauwerke im Falle eines Krieges knüpft, muss man nähere Mitteilungen über das Vorgefallene erhalten, die wohl nicht vor Beendigung dieses Krieges zu erwarten sind. Um in der Presse erschienene unrichtige Angaben über die beiden Talsperren aus der Welt zu schaffen, sei festgestellt, dass beide Sperren vollständig aus Bruchsteinen ohne Beton erstellt worden sind. Die Möhnetalsperre enthält 264 000 m³ Bruchsteinmauerwerk aus Kalkstein und Grauwacke, wobei ein Mörtel aus 1 Raumteil Portlandzement, 3 Teilen Weisskalk und 5 Teilen Trass mit einem Zusatz von 12 Teilen Sand verwendet wurde. Die Edertalsperre (Waldeckersperre) enthält 300 000 m³ Bruchsteinmauerwerk aus Grauwacke. Verwendet wurde ein Mörtel aus 1 Raumteil Kalk, 1½

Teilen Trass und 2 Teilen Sand, kein Zement. Die Grauwacke ist ein grauer Sandstein, bestehend aus Quarz, Feldspat und Glimmer mit tonig-kieseligem Bindemittel. Trass wird als hydraulischer Zuschlag an Stelle von Zement oder hydraulischem Kalkmörtel verwendet. Es ist ein im Eifelgebirge gewonnenes vulkanisches Tuffgestein, das fein gemahlen dem Mörtel zugesetzt wird.

Als wichtigste Literatur über beide Sperren seien erwähnt:

W. Soldan und C. Hessler: Die Waldecker Talsperre, Marburg 1911. Link: Der Ruhrtalsperrenverein und die Talsperren des Ruhrgebietes, ca. 1913. Die Möhnetalsperre und die Entwicklung des Talsperrenwesens im Ruhrgebiet, Deutsche Bauzeitung, 1913, S. 593 ff. Link: Die Möhnetalsperre, Zentralblatt der Bauverwaltung, 1913, Seite 372. Goltermann: Bedeutung und Bau der Waldecker Talsperre, Zentralblatt der Bauverwaltung, 1913, Seite 213.

Elektrizitätswirtschaft, Wärmewirtschaft

Eine schweizerische Elektrizitätsgesellschaft?

Ständerat Dr. Klöti hat am 22. Juni 1943 im Ständerat folgendes Postulat eingereicht: «Der Bundesrat wird eingeladen, beförderlich darüber zu beraten, ob es nicht geboten sei, dass der Bund zusammen mit den grösseren Elektrizitätsunternehmen und Verbrauchergruppen ein gesamtschweizerisches Unternehmen ins Leben rufe, das die Aufgabe hätte, die Werke zur Ausnützung der noch verfügbaren bedeutenderen Wasserkräfte zu projektieren, in der dem Landesinteresse entsprechenden Reihenfolge zu erstellen und zu betreiben.» Das Postulat ist mitunterzeichnet von Schaub und Wenk.

Gas und Rationierung der elektrischen Energie

Eine Richtigstellung. Wir lesen in einer amtlichen Verlautbarung folgenden Passus:

«Die bisherigen Rationierungsmassnahmen im Sektor Gas haben den gewerblichen und industriellen Verbrauch nicht getroffen, während bekanntlich im Sektor Elektrizität der Verbrauch der elektrischen Energie für die Industrie und das Gewerbe so stark gedrosselt wurde, dass z. B. im Frühjahr 1942 Betriebseinschränkungen notwendig wurden. (Genannt wird ein Grossbetrieb mit Elektrogießöfen, in dem 500 Arbeiter während 14 Tagen betroffen worden seien.)»

Und nun die Tatsachen: Der in Betracht fallende Grossbetrieb musste im Winter 1941/42 wie alle anderen Betriebe 15 % seines Energiebedarfes einsparen. Diese Einsparungen wurden in der Weise vorgenommen, dass im Frühjahr 1942 zwei Elektroschmelzöfen von vier oder fünf vorhandenen Öfen während 14 Tagen eingestellt wurden. Es ist also nicht der ganze Giessereibetrieb stillgelegt worden. Die infolge der vorübergehenden Stilllegung der zwei Schmelzöfen frei gewordenen Arbeiter wurden dadurch nicht zum Feiern gezwungen, sondern in anderen Betriebsabteilungen beschäftigt. Es handelt sich dabei um eine verschwindend kleine Zahl, keinesfalls um 500 Arbeiter.

Ferner ist zu bemerken, dass die Energielieferungsverträge die jährliche vorübergehende Einstellung der Elektroschmelzbetriebe während des Winters vorsehen. Als noch Kohle vorhanden war, stellte die in Betracht kommende Firma ihren Schmelzbetrieb während des Winters regelmässig auf Koksbetrieb um. Der Mangel an Koks also, nicht der Mangel an Elektrizität war die Ursache, der im übrigen nicht empfindlichen Betriebseinschränkung. An diesem Koksmangel sind aber die Gaswerke infolge der vermehrten Erzeugung von Wassergas aus Koks nicht unwesentlich beteiligt.

Die Elektrizitätswirtschaft versteht die Schwierigkeiten der Brennstoffversorgung und tut ihr Möglichstes, um in den Riss zu treten. Sie braucht sich deshalb um so weniger unrichtige Anschuldigungen gefallen zu lassen.

Geschlossene Rationierung der Brennstoffe

Am 4. Juni 1943 orientierte der Chef der Sektion für Kraft und Wärme des Kriegs-Industrie- und Arbeitsamtes, Nationalrat Grimm, die Pressevertreter über die Aussichten unserer Brennstoffversorgung im kommenden fünften Kriegswinter 1943/44 und über drei neue Verfügungen, die das KIA erlassen hat.

Grimm beurteilt die Lage im Kohlenimport pessimistisch. Wie bisher werden bei der Brennstoffzuteilung vier Hauptkategorien unterschieden: Industrielle Grossverbraucher, Gaswerke, Transportanstalten, Hausbrand und Gewerbe. Die Zuteilungen an die Industrie wurden im II. Quartal 1943 gekürzt. Auch das für die Gaswerke bestimmte Kontingent erfuhr eine Reduktion; den Transportanstalten musste eine starke Einengung im Verbrauch zugemutet werden. Für den Hausbrand und das Gewerbe war eine Umstellung auf andere Brennstoffe als Kohle zwangsläufig. Die geschlossene Rationierung wird nun auch auf die industriellen Grossverbraucher, auf die Gaswerke und auf die Transportanstalten ausgedehnt. Zuteilungsgrundlage für die Industrie ist der Verbrauch an Importkohle und Gaskoks im Jahre 1940, während als Basis für Brennholz der Verbrauch von 1938 dient. Das KIA setzt die gesamte Zuteilungsmenge für die Gaswerke und für die Transportanstalten fest. Als Treuhänder der Verteilung dienen dabei der Verband Schweiz. Gaswerke und das Eidg. Amt für Verkehr. Für den Hausbrand und für gewerbliche Verbraucher bleibt das System der geschlossenen Rationierung bestehen. Die bisherige Unterteilung der Kategorie Hausbrand in fünf Untergruppen wird beibehalten. Die Zuteilungsgrundlage für das Gewerbe und für die vier ersten Gruppen (Spitäler, Schulen, Hotels etc.) bildet in der Regel der bisherige jährliche Friedensbedarf an Kohlen und Holz. Für die Gruppe Raumheizung in Wohnungen ist nur noch eine Zuteilung in Holz vorgesehen. Nur in ausgesprochenen Härtefällen sollen noch Kohlen für private Haushaltungen bewilligt werden. Die Zuteilungsgrundlage wird daher nach der Verbrauchsnorm für Ofenheizungen berechnet werden, unter Berücksichtigung der Bewohnerzahl, der Raumzahl der Wohnungen und der Höhenlage des betreffenden Ortes.

Inlandkohle und Torf sind vorderhand von der eigentlichen Rationierung ausgenommen. Dagegen können Walliser Anthrazit, inländische Braunkohle, Schieferkohle, sowie Inlandbriketts nur gegen Erteilung einer Bewilligung bezogen werden. Die Zuteilungen erfolgen zusätzlich und ohne Anrechnung auf die zuteilten Mengen von Importkohle und Brennholz. Für das ganze Gebiet der Schweiz rechnet man im Jahre 1943 mit einem Anfall von 320 000 Tonnen Torf.

Geschäftliche Mitteilungen, Literatur, Verschiedenes

Aargauisches Elektrizitätswerk, Aarau

Der gesamte Energieabsatz im Berichtsjahre 1941/42 ist von 179,8 auf 177,4 Mio kWh zurückgegangen, ohne dass das Jahresergebnis ungünstiger geworden wäre. Der Grund hierfür liegt darin, dass sich der Absatz von Abfallenergie zugunsten desjenigen von Normalenergie vermin-

dert hat. Trotz der von den Behörden verfügten Verbrauchseinschränkungen sind im Berichtsjahre neue Anschlüsse für Kochherde (1341 Stück), Boiler (677) und andere Apparate (21) erstellt worden. Auch die Zahl der Grossküchen hat sich vermehrt und eine Erhöhung des Anschlusswertes um 671,6 kW mit sich gebracht.

Unverbindliche Kohlenpreise für Industrie per 10. Juni 1943

	Kalorien	Aschen- gehalt	per 10 t franko Basel verzollt		Kalorien ²	Aschen- gehalt ²
Kohlen deutscher Herkunft			Fr. ¹	Kohlen schweiz. Herkunft		
Saarkohlen				Anthrazit	5600-4000	20-40 %
Stückkohlen			982.—	Walliser Anthrazit «Chandoline»		
Nuss I 50/80 mm	ca. 7000	ca. 6-7%	982.—	aussortierte Ware 15/25, 20/30		
Nuss II 35/50 mm			982.—	und 30/40 mm		
Nuss III 20/35 mm			982.—	Cossonay-Eiforbriketts		
Nuss IV 10/20 mm			982.—			
Ruhr-Koks und -Kohlen				Braunkohle	7000-3500	10-30 %
Grosskoks (Giesskoks)	ca. 7200	8-9%	—	Käpfnacher-Braunkohle		
Brechkoks I 60/90, 50/80 mm			1192.—	Grüss		
Brechkoks II 40/60, 30/50 mm			1192.—	Kleinkorn 15/25 mm		
Brechkoks III 20/40 mm			1172.—	gekörnte Ware		
Fett- u. Flamm-Stücke v. Syndikat			982.—	Schieferkohle	2700-900	bis 15 %
Fett-Nüsse I und II	ca. 7600	7-8%	982.—	Zeller-Schieferkohle		
Fett-Nüsse III			982.—	grubenfeucht		
Fett-Nüsse IV			982.—	gekörnte Ware, 35 bis 63 %		
Vollbriketts			1132.—	Feuchtigkeit		
Ess-Eiform-Briketts			1132.—			
Schmiedentüsse III			1122.—			
Schmiedentüsse IV	1122.—		1122.—	(Preise für Kohlen schweiz. Herkunft auf Anfrage)		

² gemäss Merkblätter 1, 2 u. 3 des KIA

¹ Preise unter Zugrundelegung der Preislisten des Kohlenhandels, plus Händlerzuschlag v. Fr. 5.— u. Fr. 30.—, exklusive Warenumsatzsteuer. NB. Ab 1. April 1941 wird eine Rationierungsgebühr von Fr. 2.— pro 10 t durch die «Carbo» erhoben.

Ölpreisnotierungen per 10. Juni 1943

Mitgeteilt von der Firma Emil Scheller & Cie. A.G., Zürich

	per 100 kg Fr.	Reinpetroleum für Konsumenten, Industrie, Gewerbe:		per 100 kg	
		Fr.	Fr.	nieder- ² verzollt	hoch- ¹ verzollt
Detailpreise: Heizöl I Einzelfass bis 1000 kg	88.55	Anbruch in Gebinden bis 200 l			115.85
1001 kg bis 4000 kg	87.05	Einzelfass 165-500 kg			107.70
4001 kg bis 8000 kg	86.05	501-1000 kg			106.70
8001 kg bis 10,000 kg	85.05	1001-2000 kg			105.70
10,001 kg und mehr	84.55	2001 kg und mehr			105.20
		Per 100 kg netto, franko Domizil oder Talbahnstation.			
Heizöl II Einzelfass bis 1000 kg	87.35	Traktoren-Treibstoff rot für Landwirtschaft, Industrie und Gewerbe:			
1001 kg bis 4000 kg	85.85	Anbruch in Gebinden von 10-160 kg	108.40	120.50	
4001 kg bis 8000 kg	84.85	Einzelfass 161-500 kg	100.40	112.50	
8001 kg bis 10,000 kg	83.85	501-1000 kg	98.90	111.—	
10,001 kg und mehr	83.35	1001-2000 kg	97.60	109.70	
		2001 kg und mehr	96.60	108.70	
		Per 100 kg netto, franko Domizil oder Talbahnstation.			
Heizöl III Einzelfass bis 1000 kg	85.95	Benzingemisch an Selbstverbraucher			
1001 kg bis 4000 kg	84.45	Kannen, Kisten und Einzelfass			149.50
4001 kg bis 8000 kg	83.45	2 Fass bis 350 kg			146.95
8001 kg bis 10,000 kg	82.45	351-500 kg			145.20
10,001 kg und mehr	81.95	501-1500 kg			144.30
		1501 kg und mehr ab 2000 Liter			143.45
per 100 kg netto, franko Domizil resp. Empfangsstation		Per 100 kg netto, franko Domizil oder Talbahnstation. Tankstellen-Literpreis . . . (inkl. Wust)			1.25 p.l.
Dieselöl (Gasöl), Dieselmisch I und II als Motorentreibstoff		Leichtbenzin und Gasolin			
Lieferungen an Selbstverbraucher:		Anbruch weniger als 1 Fass			191.20
in Gebinden bis 200 l	hoch- verzollt ¹	Einzelfass bis 350 kg			181.20
2 Fässer bis 350 kg	112.05	351-500 kg			180.20
351 kg bis 500 kg	108.55	501-1500 kg			179.20
501 kg bis 1500 kg	107.40	1501-2500 kg			178.20
1501 kg bis 4000 kg	106.15	2501 kg und mehr			176.70
4001 kg und mehr	105.15	Per 100 kg netto, franko Domizil oder Talbahnstation.			
per 100 kg netto, franko Domizil oder franko schweiz. Empfangsstation	104.55	Sämtliche Preise verstehen sich exklusive Warenum- satzsteuer, Spezialpreise bei grösseren Bezügen in ganzen Bahnkesselwagen.			

¹ Für Fahrzeugmotoren.
² Für stationäre Motoren.

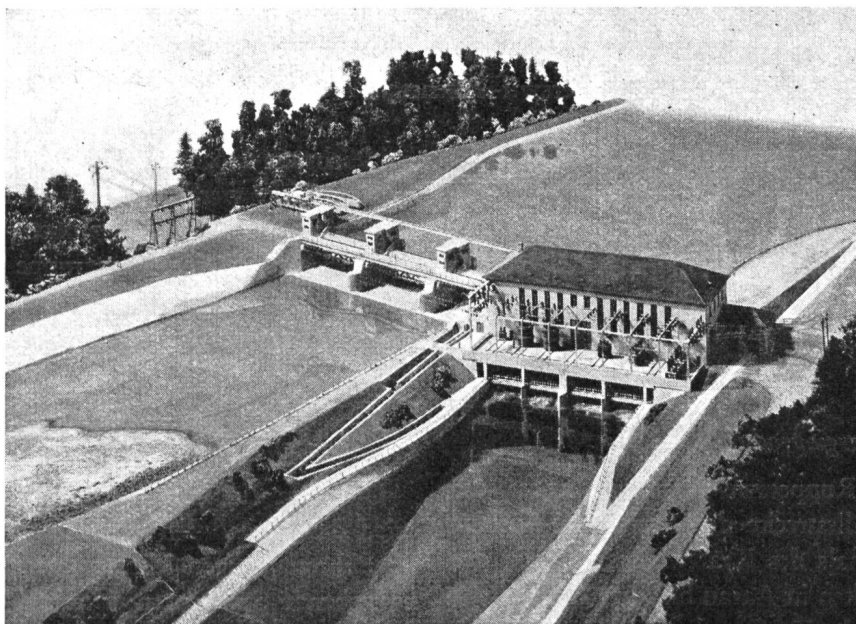


Abb. 1 Kraftwerk Rapperswil-Auenstein, Stauwehr und Maschinenhaus. Modellaufnahme.
(Nr. 7828 BRB 3.10.39)

SCHWEIZERISCHER WASSERWIRTSCHAFTSVERBAND

32. Ordentliche Hauptversammlung

Freitag, den 20. August 1943, im Hotel Aarauerhof in Aarau

11.15 Uhr: Beginn der Hauptversammlung

Traktanden:

- | | |
|---|--|
| 1. Protokoll der 31. ordentlichen Hauptversammlung vom 29. August 1942 in Meiringen | 3. Bericht der Kontrollstelle |
| 2. Geschäftsbericht und Rechnungen für das Jahr 1942 | 4. Wahl der Kontrollstelle für 1943 |
| | 5. Geschäftsreglement für Ausschuss und Vorstand |
| | 6. Ersatzwahlen in den Ausschuss |
| | 7. Verschiedenes |

12.00 Uhr: Referat von Herrn Direktor Dr. h. c. A. ZWYGART:

Das Kraftwerk Rapperswil-Auenstein

(mit Lichtbildern)

12.30 Uhr: Gemeinsames Mittagessen im Aarauerhof

14.09 Uhr: Abfahrt mit SBB nach Rapperswil

14.17 Uhr: Ankunft in Rapperswil

Besichtigung der Baustellen des Kraftwerkes Rapperswil-Auenstein

Zürich, im August 1943

Für den Vorstand des Schweiz. Wasserwirtschaftsverbandes:

Der Präsident:

a. Ständerat Dr. O. Wettstein

Der Sekretär:

Ing. A. Härry