Mitteilungen

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **28 (1936)**

Heft 2

PDF erstellt am: **29.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Unterhalt, Reparaturen und Unterbrüche wegen Gefrörne.

Ein Selbstfahrer dagegen vermag jährlich 9 bis 10 Reisen auszuführen, da bei ihm obige Reisezeiten häufig noch abgekürzt werden, und da ausserdem die Abschlüsse meistens für mehrere Reisen auf einmal getätigt werden; für die Berechnungen kommt daher ein Zeitverlust zwischen zwei Reisen in Wegfall.

Nach obigen Tabellen sind die Selbstkosten per Tonne beim Schleppkahn mit fünf Reisen im Jahr Fr. 32.40 und beim Selbstfahrer mit neun bis zehn Reisen Fr. 29.50 bis 27.95. Wenn also für die Tonne im Jahresmittel Fr. 28 bis 29 als Frachtsatz bezahlt werden, so deckt damit der Selbstfahrer seine Selbstkosten, während der Schleppkahn dabei Geld verliert. Eine Zergliederung der Selbstkosten pro Tonne ergibt folgende Zahlen:

	Schleppkahn bei 5 Reisen im Jahr	Selbstfahrer bei 9 Reisen im Jahr
Abschreibung, Steuern, Versicherung, Unterhalt, Reparaturen	Fr. 8.27	Fr. 11.82
Löhne	Fr. 9.28	Fr. 8.88
Reisekosten	Fr. 14.55	Fr. 8.80
zusammen	Fr. 32.40	Fr. 29.50

Aus dieser Tabelle ist ersichtlich, dass allerdings Unterhalt und Steuern usw. beim Selbstfahrer um Fr. 3.25 pro Tonne höher sind als beim Schleppkahn, dafür stellen sich jedoch die Reisekosten bei jenem um Fr. 5.75 pro Tonne niedriger als bei diesem.

Nachdem Soleil also in seinem Aufsatz an Hand von Zahlen aus der Statistik die wirtschaftliche Ueberlegenheit des Selbstfahrers gegenüber dem Schleppkahn dargetan hat, kommt er merkwürdigerweise zum Schluss, dass es in zahlreichen Fällen doch möglich sein sollte, den Gütertransport durch Schleppkähne wirtschaftlicher zu gestalten als denjenigen durch Selbstfahrer, ohne dass Soleil über die hiefür zu ergreifenden Mittel nähere Angaben macht.

Walch findet diese Behauptung Soleils etwas gewagt, und ist im Gegenteil von der Ueberlegenheit des Selbstfahrers über den Schleppkahn überzeugt. Diese Ueberlegenheit wird sich noch steigern, je grösser die Fahrstrecke ist.

Les avantages économiques des chalands à moteur par rapport aux chalands remorqués.

M. Walch, dans la revue l'«Usine» du 1er novembre 1934, rappelle qu'il avait montré précédemment que la traction électrique des chalands était une erreur technique et économique.

M. Soleil, ing. des Ponts et Chaussées, confirme cette assertion dans un rapport paru dans les Annales des Ponts et Chaussées. Il montre que les tarifs, ces dernières années, tendent à se stabiliser. Il étudie ensuite les frais de transport des 2 modes d'entraînement. Le prix de revient du voyage par chaland remorqué est inférieur à celui du chaland motorisé, la différence décroissant avec le nombre de voyages. Cependant le premier ne peut faire que 5 voyages aller et retour environ par an, pendant que le second en fait 9 à 10, la comparaison se faisant sur le canal Paris-Lens. Il en résulte que les frais de transport sont de fr. 32.40 par tonne pour le chaland remorqué, avec 5 voyages par an et de fr. 29,50 à fr. 27,95 avec 9 à 10 voyages pour le chaland motorisé. L'auteur donne des tableaux des divers frais fixes (amortissements impôts, assurances, réparations), de salaires et frais de voyage pour les 2 systèmes. On en déduit que si les frais d'attente, d'impôts, etc., sont, pour le chaland motorisé, de fr. 3.25 par tonne supérieurs à l'autre, les frais afférents aux voyages en sont par contre de fr. 5.75 par tonne inférieurs.

M. Soleil estime que la situation des chalands remorqués peut s'améliorer, tandis que M. Walch soutient la supériorité économique des chalands motorisés qui s'affirmera encore davantage pour de grands trajets. M.

Mitteilungen aus den Verbänden

Zum 25 jährigen Bestehen des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes.

Zur Feier des 25jährigen Bestandes unseres Verbandes und zur Jubiläumsschrift sind uns aus dem In- und Ausland von Behörden, Hochschulen, befreundeten Verbänden, Firmen, Einzelpersonen, Zeitschriften zahlreiche Glückwunsch- und Anerkennungsschreiben zugegangen. Wir danken an dieser Stelle aufs herzlichste für diese Kundgebungen, sie werden für uns ein Ansporn sein, auf dem von uns eingeschlagenen Wege nach Kräften weiterzuschreiten. Zürich, im Februar 1936.

Der Vorstand
des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes.

Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband.

Auszug aus dem Protokoll der Sitzungen des Vorstandes.

Sitzung vom 3. Februar 1936.

Es wird die Frage der «Rheinkorrektion» behandelt und beschlossen, die in Aussicht genommene Konferenz im Hinblick auf die vom eidg. Oberbauinspektorat veranlasste Expertise bis auf weiteres zu vertagen.

Auf Freitag, den 28. Februar 1936, wird eine gemeinsame öffentliche Versammlung mit dem Linth-Limmatverband in Aussicht genommen mit einem Vortrag von Ing. P. Gurewitsch über russische Wasser- und Elektrizitätswirtschaftsfragen.

Linth-Limmatverband.

Auszug aus dem Protokoll der Vorstandssitzung vom 18. Dezember 1935.

Stadtrat J. Baumann, Zürich, referiert über das Projekt

der Stadt Zürich für eine definitive Regulierung des Zürichsees, das sich gegenwärtig beim Eidg. Amt für Wasserwirtschaft zur Prüfung befindet. In der anschliessenden Diskussion beantwortet der Referent einige Fragen.

Ing. Wyss, Zürich, referiert über sein eingereichtes Konzessionsgesuch für ein Kraftwerk an der Limmat, das die noch freie Stufe zwischen den Kraftwerken Waser-Höngg und Dietikon der EKZ ausnutzen soll. Das Gefälle beträgt 8—9 m auf eine Länge von ca. 8 km. Leistung 5000 bis 10 000 kW. Totale Jahresproduktion 45—50 Mio kWh, davon 30 Mio kWh konstant. Kosten 6,5 Mio Fr. Im Zusammenhang mit dem Projekt liesse sich eine gute Lösung der Kanalisations- und Abwasserfragen der Gegend erzielen. In der anschliessenden Diskussion findet das Projekt im allgemeinen beifällige Aufnahme. Besondere Schwierigkeiten werde die projektierte Verlegung der Kläranlage der Stadt Zürich bieten.

Protokoll der Generalversammlung vom 25. Januar 1936, 15.15 Uhr im Gasthof «Schwanen» in Altendorf (Schwyz).

Traktanden: 1. Protokoll der Generalversammlung vom 16. September 1933 in Dietikon. 2. Jahresbericht für die Jahre 1933/34. 3. Jahresrechnungen für die Jahre 1933 und 1934. 4. Budgets für die Jahre 1936 und 1937. 5. Ersatzwahlen in den Vorstand. 6. Umfrage und Verschiedenes.

Anwesend sind etwa 25 Mitglieder und Gäste, darunter Vertretungen der Kantone Aargau, Glarus, St. Gallen, Schwyz, Zürich, verschiedener Gemeinden, Verbände und Vereine.

Vorsitzender: Reg.-Rat R. Maurer, Zürich; Sekretär: Ing. A. Härry; Protokollführung: Frau M. Volkart-Lattmann.

Der Vorsitzende eröffnet die Generalversammlung und begrüsst die Anwesenden. Die Traktanden werden in der vorliegenden Reihenfolge genehmigt.

1. Das Protokoll der Generalversammlung vom 16. September 1933 in Dietikon wird ohne Bemerkungen genehmigt.

2. Jahresbericht pro 1933 und 1934. Der Sekretär gibt an Hand des Jahresberichtes ein kurzes Bild der Verbandstätigkeit und bespricht im Zusammenhang damit noch einige wichtigere Fragen, wie Brugger Hafen, Schiffahrtskarte für den Zürichsee usw. Unter der wirtschaftlichen Depression habe auch der Verband zu leiden, und er richtet einen Appell an die Mitglieder, ihm treu zu bleiben und neue Freunde zu werben.

Wasserrechtsingenieur J. Osterwalder, Aarau, erwähnt zum Abschnitt «Schiffahrt», dass seines Erachtens, entgegen der im Bericht vertretenen Auffassung, die heute bestehende Situation an der Limmat zwischen Baden und Mündung für die Schiffahrt nicht ungünstig sei. Beim Umbau der bestehenden Kraftwerke sei einer kommenden Großschiffahrt vollkommen Rechnung getragen worden. Der Bau von sechs kleinen Schleusen sei wirtschaftlicher als von drei grossen. Der Verkehr würde durch die sechs Stufen eher aufgelockert und könnte dadurch besser bewältigt werden.

Der Vorsitzende stellt gerne fest, dass also auch dieses Thema zu den erfreulichen Tatsachen gerechnet werden könne.

Der Tätigkeitsbericht für die Jahre 1933 und 1934 wird genehmigt.

3. Jahresrechnungen 1933/34. Sekretär und Vorsitzender geben einen kurzen Ueberblick über die beiden Rechnungen, die hierauf ohne weiteres genehmigt werden.

4. Budget 1936 und 1937. Der Sekretär erläutert kurz die Posten. Das Budget steht unter dem Einfluss der Depression und der Abbaupolitik. Die voraussichtlichen Mindereinnahmen von 1000 Fr. rühren von der Reduktion der Beiträge von Stadt und Kanton Zürich her.

Das Budget für die Jahre 1936 und 1937 wird hierauf ohne Bemerkungen genehmigt.

5. Wahlen. Der Vorsitzende teilt mit Bedauern mit, dass drei Ersatzwahlen in den Vorstand zu treffen sind und zwar erstens für den Anfang Dezember 1935 verstorbenen Dr. F. Fäh, Uznach. Dieser war seit der Gründung bis 1922 als Rechnungsrevisor und seit 1922 als Mitglied des Vorstandes tätig. Er verfolgte immer mit grossem Interesse die wasser- und energiewirtschaftlichen Fragen des Verbandes.

Aus der Versammlung wird als Ersatz Herr Fabrikant Franz Maria Schubiger, Uznach, vorgeschlagen und ohne Gegenvorschlag gewählt.

Als zweites Mitglied ist Oberingenieur R. Schätti, Zürich, zu ersetzen. Er gehörte seit 1917 dem Vorstande an und tritt heute aus Altersgründen zurück. Er war Spezialist in schifffahrtstechnischen Fragen und hat dem Verband auf diesem Gebiete vielfache wertvolle Dienste geleistet.

Herr Streuli, Uznach, schlägt im Namen des Fischereivereins See und Gaster Grundbuchgeometer Walter Blöchlinger, Uznach und Benken, vor, um Fischerkreisen eine Vertretung zu gewähren. Der Vorschlag wird von der Versammlung genehmigt.

Ferner ist a. Stadtrat Deuschle, Baden, der als Vertreter der Stadt Baden im Vorstand war, zu ersetzen, da er als Stadtrat zurückgetreten ist. Als neuer Vertreter der Stadt Baden wurde Direktor Theodor Zambetti, Ing., Vorsteher der städtischen Werke Baden, vorgeschlagen und von der Versammlung gewählt.

6. Verschiedenes. Das Wort wird nicht verlangt, die Versammlung wird um 15.45 Uhr geschlossen.

Protokoll: M. Volkart-Lattmann.

Bericht über die öffentliche Versammlung vom 25. Januar 1936 in Altendorf (Schwyz).

Anwesend sind rund 200 Gäste und Verbandsmitglieder.

In seinem Referat über den Umbau des Rapperswiler Seedammes erwähnt Regierungsrat Aug. Bettschart, Einsiedeln, zuerst die geschichtliche Entwicklung der Verbindung der beiden Seeufer bei Rapperswil und Hurden.

Der Damm genügt den heutigen Verkehrsverhältnissen nicht mehr. Die Befahrung der Brücken durch die Südostbahn wird vom Eisenbahndepartement nur noch auf Zusehen hin geduldet. Die manuelle Bedienung der Drehbrücke bei Rapperswil ist schwerfällig und umständlich, die Durchfahrt für die Schiffe ist zudem wenig tief und zeitweise durch die Strömungsverhältnisse gefährdet. Die Strassenverhältnisse sind unhaltbar für den heutigen Autoverkehr. Die SOB, die heute die Unterhaltspflicht hat, ist finanziell zur Verbesserung nicht in der Lage, auch fürchtet sie die Konkurrenz der Strasse. Die Verpflichtung der SOB rührt aus den 70er Jahren her, wo der Bund einen Beitrag an den Damm leistete mit der Unterhaltungsverpflichtung für den Kanton St. Gallen, die über die Gemeinde Rapperswil an die Vorgängerin der Bahn, die Zürichsee-Gotthardbahn überging.

In den letzten Jahren wurde ein Initiativkomitee gebildet, das die Vorarbeiten an die Hand nahm. Die Stellungnahme des Kantons Zürich, dessen Gebiet in keiner Weise berührt wird, der aber unter der Bedingung eines grosszügigen Projektes für Schiffahrt, Strasse und Bahn seine Mithilfe in Aussicht stellte, war dafür ausschlaggebend, so dass entgegen der anfänglichen Auffassung, nur das Notwendigste zu machen, ein grosses Projekt ins Auge gefasst wurde.

In einer Eingabe an den Bund wurde verlangt, die Seedammkorrektion als öffentliches Werk zu erklären. Von der hierauf gegründeten interkantonalen Seedammkommission, zusammengesetzt aus Vertretern der Kantone Schwyz, St. Gallen und Zürich, der Südostbahn, der Gemeinden Freien-

bach und Rapperswil, dem Oberbauinspektorat und dem Eisenbahndepartement, wurde die Angelegenheit eingehend studiert, topographische Aufnahmen gemacht usw.

Diesen Verhandlungen vorausgehend hatte die Kibag A.-G. durch Ing. Waldvogel bereits ein Projekt für alle Belange aufstellen lassen, dessen Grundzügen im Auftrag an die beiden Projektingenieure Rechnung getragen wurde. Das heutige Projekt sieht vor, die Bahn, wie bisher ostwärts, mit einer Strassenüberführung bei Hurden, unter Vermeidung von Niveauübergängen, durchzuführen; der Schiffahrtskanal ist an der höchsten, bereits ausgebaggerten Stelle, beim «Frauenwinkel» in Hurden, vorgesehen, mit einer Durchfahrtshöhe von 8 m über dem mittleren Wasserspiegel und einer Breite von 25 m. Die Strasse soll eine Breite von 6 m zuzüglich zwei Fahrrad- und einen Fussgängerstreifen erhalten.

Der Kostenvoranschlag sieht 3 123 000 Fr. vor, woran vom Bund ein Beitrag von $^1/_3$ zugesichert wurde. Der Rest soll nach einem Verteiler der Zentrale für Arbeitsbeschaffung in Bern auf Kantone und SOB verteilt werden, nach Abzug eines Bundesbeitrages für Arbeitsbeschaffung. Es ergäbe sich folgende Verteilung:

	Fr.
Bund	1 041 000
Beitrag der Zentrale für Arbeitsbeschaffung	212 000
SOB	455 000
Kanton Zürich (inkl. 160 000 Fr. als Notstandsbeitrag)	560 000
Kanton St. Gallen	415 000
Kanton Schwyz	415 000
Kanton Glarus oder Zürich für Zuweisung der Eisenbaukonstruktionen	25 000
Total	Fr. 3 123 000

Von einer Heranziehung der Etzelwerk A. G. musste abgesehen werden, da von ihr keine Einwirkung auf den Abfluss verursacht werde. Es wurde festgestellt, dass durch das Etzelwerk der Abfluss des Obersees weder verbessert noch verschlechtert werde, dagegen habe die Einleitung der Sihl auf den Wasserstand des ganzen Sees einen Einfluss, so dass diese Frage bei der Abflussregulierung wieder aufgeworfen werden wird. — Die durch die notwendige Verstärkung der Brücken entstehende Verengung des Abflusses werde durch den Schiffahrtskanal mehr als kompensiert.

Die Kantone Zürich und St. Gallen haben ihre Beiträge beschlossen, dagegen kann die SOB den ihr zufallenden Beitrag heute nicht leisten. Sie wäre dazu nur in Verbindung mit der Finanzierung der notwendigen Elektrifizierung imstande, die jedoch noch nicht abgeklärt ist.

Auch beim Kanton Schwyz sei die Frage noch nicht geklärt. Dieser besitzt zwar einen Fonds, der mit den Ablösungssummen der kantonalisierten Hurdener Strasse geäufnet wurde; ferner haben sich die Bezirksräte von March und Höfe bereit erklärt, ihren Gemeinden Beiträge von zusammen 50 000 Fr. zu beantragen (vorgeschlagen waren 100 000 Fr.). Es bleibt ein Rest von 125 000 bis 175 000 Fr., dessen Bewilligung die Kompetenzen des Regierungsrates und des Kantonsrates überschreitet. Der Regierungsrat will für diesen Betrag eine Deckung schaffen und schlägt dazu die Einführung des Erwerbssteuergesetzes vor, das bereits in seiner ersten Lesung vom Kantonsrat genehmigt wurde. Es wird in der nächsten Kantonsratssitzung in zweiter Lesung behandelt und kommt voraussichtlich im März zur Volksabstimmung.

In diesem Gesetz sei auch eine Bestimmung enthalten, wodurch dem Kantonsrat die Kompetenz zur Beschlussfassung über den Seedamm erteilt wird.

Alle diese aufgeführten Tatsachen zeigen, dass die Ausführung des Seedammumbaues infolge der Schwierigkeiten der Finanzierung beim Kanton Schwyz und der SOB noch in Frage steht.

Der Vorsitzende verdankt das mit grossem Beifall aufgenommene interessante und klare Referat und gibt Stadtrat J. Baumann das Wort zu seinem Vortrag über die Abflussregulierung des Zürichsees, der ebenfalls mit Aufmerksamkeit aufgenommen und mit starkem Beifall verdankt wurde. (Siehe Bericht in dieser Nummer.)

In der anschliessenden Diskussion erklärt sich Grundbuchgeometer A. Blöchlinger, Siebnen, gegen eine Verquickung der Finanzierung des Seedammumbaues mit dem Steuergesetz. Er plädiert für eine möglichst rasche Inangriffnahme und beantragt eine Entschliessung zu Handen des Kantonsrates, damit das Traktandum des Seedammes an der nächsten Sitzung behandelt werde.

Kantonsrat Anton Pfister, Tuggen, Präsident des Grundbesitzerverbandes am obern Zürichsee und im Linthgebiet, bestätigt, dass von seinem Verband, der ein grosses Gebiet umfasse, verschiedene Eingaben wegen des unbefriedigenden Seestandes gemacht wurden. Die Grundbesitzer können mit der reduzierten Durchfahrtsbreite des Kanals von 25 m nicht einverstanden sein, da die bisherigen Durchlassöffnungen absolut unzulänglich seien und das bisher schon grosse Einzugsgebiet durch das Etzelwerk noch wesentlich vergrössert werde. Es scheine ihnen unbegreiflich, dass das Etzelwerk nicht zur finanziellen Beteiligung an der Seedammbaute herangezogen werden könne.

Regierungsrat Dr. ing. K. Kobelt, St. Gallen, zugleich Präsident der interkantonalen Seedammkommission, erklärt, die Durchflussverhältnisse beim neuen Projekt würden eher etwas verbessert. Die Zuleitung der Sihl würde nur auf den Wasserstand des ganzen Sees einen geringen Einfluss haben und sich nicht schädlich auf den Durchfluss auswirken. Dieser Einsicht hätte sich auch der Linthingenieur auf Grund der Studien anschliessen müssen. Er bittet die anwesenden Vertreter des Kantons Schwyz, ihr Möglichstes zu tun, um die Finanzierung des schwyzerischen Anteiles rasch zu klären, da die Gefahr bestehe, dass die von Bund und den andern Kantonen zugesagten, zum Teil freiwilligen Beiträge, wieder gestrichen würden.

Nationalrat Erhard Ruoss, Buttikon, begrüsst ebenfalls eine rasche Ausführung, schon angesichts der von Reg.-Rat Dr. Kobelt angeführten Gefahr. Die Finanzierung der Seedammbaute im Kanton Schwyz sollte nicht vom Erwerbssteuergesetz abhängig gemacht werden, da dessen baldige Annahme noch ungewiss sei. Er dankt an dieser Stelle Stadt und Kanton Zürich für ihr grosses Entgegenkommen und spricht gleichzeitig den Wunsch aus, dass die kommende Seeabflussregulierung nach Möglichkeit auch die Interessen der Grundbesitzer im obern Seegebiet befriedige.

Bruhin-Hahn, Ratsherr, Schübelbach, ist auch für eine baldige Inangriffnahme des Umbaues des Seedammes im Interesse der Arbeitsbeschaffung, jedoch ohne die Finanzierung vom Steuergesetz abhängig zu machen. Der Umbau scheint ihm besonders dringend, nachdem bereits das Eisenbahndepartement die Verantwortung für die Sicherheit ablehnt.

Kantonsrichter Peter Anton Ruoss, Schübelbach, spricht sich als Vertreter des Arbeitsamtes sowie im Interesse der Grundbesitzer ebenfalls für eine baldige Ausführung der Dammbaute aus. Er ist der Auffassung, dass im Kantonsrat das Verständnis dafür vorhanden sein werde.

Karl Bruhin, Tuggen (Mühle), findet die Amplitude von 60 cm, die im heutigen Seeregulierungsprogramm vorgesehen ist, zu gering, auch sollte für vermehrten Wasserabfluss gesorgt werden. Er ist ebenfalls der Ansicht, dass das Etzel-

werk zur Finanzierung des Dammumbaues herangezogen werden sollte.

Die Diskussion wird in Anbetracht der vorgerückten Zeit geschlossen; der Vorsitzende erteilt Reg.-Rat Bettschart das Schlusswort. Dieser hat nichts einzuwenden gegen eine Resolution, worin an Kantonsrat und Volk von Schwyz die dringliche Bitte zur Beschleunigung der Angelegenheit gerichtet wird, ist jedoch dagegen, dass an der heutigen interkantonalen Versammlung interne Angelegenheiten des Kantons Schwyz behandelt werden.

Er betont, dass für den Regierungsrat des Kantons Schwyz in erster Linie die Deckung seines Beitrages wichtig sei, die eventuell auch auf anderem Wege gesucht werden müsse (z. B. Steuererhöhung). Er bittet die anwesenden Herren aus dem Kanton Schwyz, für das Erwerbssteuergesetz einzutreten, damit dem Kanton die Mittel gegeben würden, etwas leisten zu können.

Stadtrat Baumann verzichtet mit Rücksicht auf die vorgerückte Zeit auf ein Schlusswort.

Der Sekretär verliest hierauf nachstehende Resolution, die nach Rückziehung des Antrages Blöchlinger einstimmig genehmigt wird:

«Die auf Samstag, 25. Januar 1936, vom Linth-Limmatverband nach Altendorf (Schwyz) einberufene öffentliche Versammlung fasst nach Anhören von Referaten der Herren Reg.-Rat Aug. Bettschart, Einsiedeln, über den Umbau des Rapperswiler Seedammes und von Stadtrat J. Baumann, Zürich, über das Projekt der definitiven Regulierung des Zürichsees folgende Beschlüsse:

1. Der projektierte Umbau des Rapperswiler Seedammes ermöglicht eine bedeutende Verbesserung des Verkehrs zwischen den beiden Seeufern und dem oberen und unteren Zürichsee. Die Versammlung hofft, dass Kantonsrat und Volk des Kantons Schwyz, soweit es an ihnen liegt, durch Bewilligung des dem Kanton Schwyz zugemuteten Beitrages die baldige Ausführung des Werkes ermöglichen.

2. Die projektierte definitive Regulierung des Zürichsees bringt eine bedeutende Verbesserung der Wasserstandsverhältnisse des Zürichsees im Interesse der Grundbesitzer, der Fischerei und der Schiffahrt. Die Versammlung erwartet, dass die Verhandlungen über die Ausführung und Finanzierung des Werkes bald zu einem Abschluss kommen.

Beide Werke bieten willkommene Arbeitsgelegenheit, ihre baldige Inangriffnahme wird von der beteiligten Landesgegend mit Freude begrüsst.»

Der Vorsitzende schliesst die Versammlung, indem er nochmals den Appell an die Vertreter des Kantons Schwyz richtet, in Anbetracht der notwendigen Korrektion und im Interesse der Arbeitsbeschaffung den Umbau des Seedammes nicht mehr lange hinauszuschieben. Der Beitrag des Bundes sei zudem befristet, auch die Beiträge für Arbeitsbeschaffung und die der Kantone könnten bei einer Verzögerung widerrufen werden.

In bezug auf die Abflussregulierung des Zürichsees betont er die Schwierigkeiten der Stadt Zürich, die nicht nur die Interessen der Oberlieger zu berücksichtigen habe, sondern auch darauf achten müsse, dass den Unterliegern kein Schaden erwachse.

Schluss der Versammlung 18.45 Uhr.

Protokoll: M. Volkart-Lattmann.

Wasser- und Elektrizitätsrecht, Wasserkraftnutzung, Binnenschiffahrt

Bannalpprozesse.

Staatsrechtliche Rekurse der Gemeinden Hergiswil und Stansstad gegen den Regierungsrat Nidwalden.

(Von unserem Bundesgerichtskorrespondenten.)

Dr. E. G. Am 29. April 1934 wurde von der Landsgemeinde des Kantons Nidwalden eine Gesetzesvorlage über die Eigenversorgung des Kantons mit elektrischer Energie angenommen. Vier Tage vor der Landsgemeinde 1934 schlossen die Gemeinden Hergiswil und Stansstad mit dem Elektrizitätswerk Luzern-Engelberg, ihrem bisherigen Stromlieferanten, einen neuen Energielieferungsvertrag ab, der erstmals auf Ende 1945 gekündigt werden könnte. Da nun schon im Jahre 1933 der Regierungsrat des Kantons Nidwalden mit dem EW Luzern-Engelberg auf Grund von Verhandlungen eine vorzeitige Kündigung der damals noch bestehenden früheren Verträge aus dem Jahre 1905 auf spätestens Ende Juni 1937 erreicht hatte, forderte er die beiden Gemeinden auf, die neuen 1934er Verträge sofort wieder zu kündigen. Sie weigerten sich, worauf der Nidwaldner Regierungsrat von sich aus «an Stelle der Gemeinden Hergiswil und Stansstad die Verträge auf Ende Juni 1937 kündigte.»

In diesem Vorgehen des Regierungsrates erblickten sowohl die Gemeindebehörden, wie auch eine Anzahl stimmberechtigter Bürger, eine Verletzung der in Art. 17 und 15 der Kantonsverfassung enthaltenen Garantie der Gemeindeautonomie und der wohlerworbenen Rechte und reichten beim Bundesgericht eine staatsrechtliche Beschwerde ein mit dem Antrag, es sei die Kündigung der Verträge durch den Regierungsrat als rechtsungültig aufzuheben.

Das Bundesgericht hat mit Urteil vom 7. Februar 1936 die Beschwerde abgewiesen, soweit überhaupt darauf eingetreten werden konnte. Der Kanton Nidwalden könne nicht unter Berufung auf ein ihm zustehendes Monopol der Belieferung der Gemeinden mit elektrischer Energie, das aus dem Gesetz über die Eigenversorgung abgeleitet werden könnte, die Verträge kündigen. Es sei festzustellen, dass der Kanton ein rechtliches Monopol nicht beanspruche und ob er ein tatsächliches Monopol ausüben könne, indem er andern Werken die Benutzung von öffentlichem Grund und Boden für die Erstellung eines Leitungsnetzes untersagen könnte, sei noch streitig und müsse durch den Bundesrat entschieden werden. Damit sei aber keineswegs gesagt, dass nun die Gemeinden absolut frei seien, mit irgendeinem ausserkantonalen Werk eigene Stromlieferungsverträge abzuschliessen. Es könne sich vielmehr aus dem rein administrativen Verhältnis zwischen dem Kanton und der ihm untergebenen Gemeinden ergeben, dass diese nicht mehr befugt sind, die Elektrizitätsversorgung selber zu organisieren und die elektrische Energie von einem andern als dem kantonalen Werk zu beziehen. Denn die Gemeindeautonomie sei nur innerhalb der Schranken von Verfassung und Gesetz gewährleistet, und wenn daher der Kanton auf dem Wege der Gesetzgebung das Elektrizitätswesen zur kantonalen Aufgabe erhebe, könne er dies tun ohne durch die Gemeindeautonomie daran gehindert zu sein, wenn diese Aufgabe nicht durch die Verfassung ausdrücklich den Gemeinden vorbehalten sei. Es sei somit im Eigenversorgungsgesetz das Prinzip enthalten, dass die Gemeindeautonomie auf diesem Gebiete nicht mehr fortbestehen könne und die Gemeinden zurücktreten müssen, weil sie in ihrer administrati-

ven Unterordnung in der staatlichen Ordnung sich der auf legalem Wege zustande gekommenen kant. Regelung fügen müssen.

Eine ganz andere Frage sei, ob das Elektrizitätswerk Luzern-Engelberg, mit dem die zwei Gemeinden seiner Zeit einen gültigen Vertrag abgeschlossen haben, sich eine solch vorzeitige Kündigung gefallen lassen müsse. Das sei aber auf dem Wege des Zivilprozesses zu entscheiden.

Dass wohlerworbene Rechte der Gemeinden und der Gemeindeeinwohner auf den Bezug von elektrischer Energie aus dem Luzerner-Werk zu den vertraglichen Preisen und Bedingungen verletzt worden wären, könne jedenfalls heute nicht gesagt werden, denn das Bestehen solcher Rechte müsste im Prozesswege von den ordentlichen Gerichten festgestellt werden. (Urteil vom 7. Februar 1936.)

Der Entscheid des Bundesrates.

Die vom Bundesgericht in seinem Urteil angetönte Frage, ob der Kanton Nidwalden ein faktisches Monopol ausüben könne, indem er anderen Werken die Benutzung von öffentlichem Grund und Boden für die Erstellung eines Leitungsnetzes untersagen könnte, ist vom Bundesrat in seiner Sitzung vom 11. Februar 1936 entschieden worden.

Verschiedene Elektrizitätswerke, Industrien sowie die Gemeinden Stansstad und Hergiswil hatten beim Bundesrat gegen das Gesetz vom 29. April 1935 Beschwerde eingelegt und die Aufhebung des faktischen Monopols verlangt.

Zur Begründung berufen sich die eingereichten Beschwerden hauptsächlich auf eine Verletzung von Art. 46, Absatz 3, des eidgenössischen Elektrizitätsgesetzes, welcher die Gemeinden ermächtigt, zum Schutze ihrer berechtigten Interessen das Recht zur Mitbenützung ihres öffentlichen Eigentums für Einrichtungen zur Abgabe elektrischer Energie innerhalb der Gemeinden zu verweigern oder an beschränkende Bestimmungen zu knüpfen.

Der Bundesrat hat nun festgestellt, dass die Einführung des «faktischen» Monopols (das in Wirklichkeit ein rechtliches ist) u. a. die Wirkung haben sollte, dass das kantonale Werk den öffentlichen Grund und Boden der Gemeinden für die Erstellung von Leitungen zwecks Abgabe von Energie in Anspruch nehmen könnte, ohne das Expropriationsverfahren einleiten zu müssen. Damit würden aber die Gemeinden die Gelegenheit verlieren, von dem ihnen in Art. 46, Absatz 3 des eidgenössischen Elektrizitätsgesetzes garantierten Recht Gebrauch zu machen oder sich unter Berufung auf ihre berechtigten Interessen der Durchleitung zu widersetzen, indem sie gegen die Enteignung Einsprache erheben.

Soweit dies zutrifft, stehen das kantonale Gesetz und der bezügliche Landratsbeschluss in Widerspruch zum Bundesrecht, sie sind deshalb vom Bundesrat in bezug auf diese Wirkung ungültig erklärt worden. Das kantonale Werk wird also, wenn es den öffentlichen Grund und Boden von Gemeinden gegen ihren Willen in Anspruch nehmen will, die Expropriation ebenfalls verlangen müssen. Die Gemeinden können diese durch eine blosse Einsprache aufhalten. Dem Exproprianten steht aber gegen eine solche Weigerung das Recht der Beschwerde zu. In jenem Verfahren wird der Bundesrat dann darüber zu entscheiden haben, ob die sich weigernden Gemeinden berechtigte Interessen geltend machen, welche den Durchleitungsbegehren für das kant. Werk entgegengehalten werden können.

Die Frage der Wirtschaftlichkeit des Werkes, die in diesen Beschwerden einen grossen Raum eingenommen hat, war vom Bundesrate nicht zu prüfen.

Eidg. Wasserwirtschaftskommission.

Der Bundesrat hat Prof. Dr. Collet in Genf auf seinen Wunsch unter Verdankung der geleisteten Dienste aus der Kommission entlassen. Er wird nicht ersetzt.

Neue Rheinkraftwerke.

Nach Aeusserungen des badischen Ministerpräsidenten Köhler schweben zur Zeit Verhandlungen, im Laufe des Jahres 1936 den Bau von einem oder zwei Rheinkraftwerken an die Hand zu nehmen. Offenbar handelt es sich um die Kraftwerke Säckingen und Waldshut-Reckingen.

Ausnutzung der Wasserkräfte im Bergell.

Im Januar 1934 hatte sich das Konsortium für die Ausnutzung der Bergeller Wasserkräfte bereit erklärt, auf die Einbeziehung des Silsersees zu verzichten. Es ersuchte den Regierungsrat des Kantons Graubünden, nunmehr die verbleibenden, mit den Bergeller Gemeinden abgeschlossenen Verträge zu genehmigen, was dieser durch Beschluss vom 13. Februar 1934 ablehnte. Das Konsortium reichte beim Grossen Rat des Kantons Graubünden eine Beschwerde ein, der darauf nicht eintrat, da zur Vertragsgenehmigung nur der Regierungsrat zuständig sei. Eine staatsrechtliche Beschwerde gegen diesen Grossratsentscheid wurde vom Bundesgericht im Januar 1936 abgewiesen.

Ausnutzung der Wasserkräfte des Hinterrheines.

Nach langwierigen Verhandlungen ist es gelungen, die Konzessionsverträge für die Ausnutzung der Wasserkräfte des Hinterrheines (Sufers-Andeer-Rongellen) zwischen den Rhätischen Werken für Elektrizität in Thusis und den beteiligten Gemeinden für eine weitere Periode von fünf Jahren zu erneuern. Die Gemeinden erhalten während dieser Zeit jährliche Entschädigungen in Form von Wartegeldern.

Projekte für Hafenanlagen in Birsfelden und in der Au.

Der steigende Verkehr der Basler Rheinhafenanlagen und die mangelnden Lagerungsmöglichkeiten haben den Gedanken der Erstellung von Hafenanlagen oberhalb Basels in Birsfelden und in der Au neu aufleben lassen. Ein Artikel in den «Rheinquellen» vom Dezember 1935 orientiert über die von Ing. Bosshardt, Basel, ausgearbeiteten Projekte 1934. Es hat sich gezeigt, dass ein Ausbau des Rheinquais in Birsfelden und in der Au (gegenüber Grenzach) ohne Stau durch das projektierte Kraftwerk Birsfelden möglich ist. Durch den ersten Ausbau werden 600 m Hafenfront und 47 500 m² Lagerplätze geschaffen. An beiden Hafenplätzen sollen die anschliessenden Gelände zum Industrieareal erklärt werden. Die Kosten für den ersten Ausbau der Anlagen betragen 2,5 Mio Fr., inbegriffen Landerwerb und Hafenbahn, für deren Verzinsung und Amortisation die Erträgnisse aus dem Hafenbetrieb ausreichend sein sollen.

Zürich und der Anschluss an die Rheinschiffahrt.

Der Stadtrat von Zürich hat die Handelskammer um die Beurteilung der Schiffahrtsprojekte ersucht. Diese hat nach Einholung eines Gutachtens bei Direktor Groschupf in Basel ihre Ansicht in folgenden Sätzen zusammengefasst:

«Im allgemeinen bringen die Schiffahrtswege gegenüber den Eisenbahnen bei angemessenem Verkehr eine Frachtverbilligung für Massengüter. Handel und Industrie haben deshalb grundsätzlich ein Interesse an einem rationellen Ausbau der Wasserwege. Diese werden am besten im Zusammenhang mit dem Bau von Kraftwerken erstellt. Der Bedarf an Kraftwerken ist jedoch wohl für die nächste Zeit gedeckt. Mit Rücksicht auf die grossen Kosten der Schiffbarmachung der Limmatstrecke, insbesondere im Hinblick auf die gewaltigen Schwierigkeiten der Durchführung bei Baden, kommt der Ausbau des Wasserweges bis Zürich-Altstetten heute nicht in Betracht. Die Handelskammer empfiehlt deshalb, zwecks Wahrung der zürcherischen Interessen mit den Aargauer Initianten in Verbindung zu bleiben.»

Wasserbau u. Flusskorrektionen, Bewässerung u. Entwässerung, Wasserversorgung

Bodenseeregulierungskommission.

Der aus der Schaffhauser Regierung ausgetretene Dr. Sturzenegger ist durch Reg.-Rat Lieb in Schaffhausen ersetzt worden.

Schweizerische Rheinkommission.

Der Bundesrat hat die Schweizerische Rheinkommission wie folgt bestellt: als Vorsitzender: Herr Bundesrat G. Motta, Vorsteher des eidgenössischen Politischen Departements; als Mitglieder: die Herren Minister P. Bonna, Chef der Abteilung für Auswärtiges des eidgenössischen Politischen Departements, Bern; Dr. C. Mutzner, Direktor des eidgenössischen Amts für Wasserwirtschaft, Bern; Professor Dr. R. Haab, Basel; G. Wenk, Ständerat, Regierungsrat, Basel; Dr. A. Seiler, Nationalrat, Regierungsrat, Liestal; Dr. O. Wettstein, Ständerat, Zürich; R. Zschokke, Ingenieur, Gontenschwil; Professor Dr. W. Burckhardt, Bern; Dr. R. Herold, alt Kreisdirektor der S. B. B., Zürich; Dr. J. Vallotton, Advokat, Lausanne.

Gemeinsame Rheinkommission.

In die gemeinsame Rheinkommission hat der Bundesrat die Herren Ing. A. von Steiger, Oberbauinspektor in Bern und Dr. K. Kobelt, Regierungsrat, St. Gallen, abgeordnet.

Rheinprobleme und Bodenseeregulierung.

In verschiedenen Versammlungen hat Reg.-Rat Dr. Kobelt in St. Gallen die wasserwirtschaftlichen Probleme des Rheingebietes bis Basel in einem grossangelegten Referat behandelt. Er besprach das Problem der Rheinkorrektion im st. gallischen Rheintal und stellte fest, dass die Durchstiche von Fussach und Diepoldsau die in sie gesetzten Erwartungen nicht erfüllt hätten. Im Diepoldsauer Durchstich erhöhe sich das Rheinbett jährlich um 20—30 cm, so dass die Sohle heute bereits 1,5—2,0 m höher liege als bei Inbetriebsetzung des Durchstiches. Dammerhöhungen gewähren keinen Schutz gegen Durchsickerungen und Risse. Der Vorschlag, das Profil der Mittelrinne des Rheines zu verengen, stosse in Fachkreisen auf Widerstand, dauernde Baggerungen oder die Verbauung aller im Einzugsgebiet des Rheins liegenden Wildbäche in Graubünden erfordern sehr grosse Mittel.

Das Projekt für die Regulierung des Bodensees im Kostenbetrage von 18,0 Mio Fr. liege seit einigen Jahren bei den Behörden. Im Gebiete des Niederrheines (Köln-Duisburg) zeigen sich gewisse Widerstände aus Schiffahrtskreisen gegen die Regulierung, weil man einen ungünstigen Einfluss auf die Wasserführung im Niederrhein befürchte. Der Referent glaubt, dass in das Wehrreglement Bestimmungen aufgenommen werden könnten, um den Bedenken der Schiffahrt weitgehend Rechnung zu tragen.

Den weiteren Kraftwerkausbau zwischen Basel und Schaffhausen sowie die Schiffbarmachung der Rheinstrecke Basel-Bodensee befürwortet der Referent aus allgemeinen volkswirtschaftlichen wie auch aus verkehrspolitischen Gründen.

Fortschritte der Regulierungsarbeiten Kembs-Kehl.

Die Abflussmengen des Rheins waren für die Arbeiten im Laufe des Jahres 1935 nicht günstig. Dieser Zustand hatte eine Behinderung, sogar eine teilweise Aussetzung der Arbeiten an den Baustellen zur Folge. Die Buhnen und Grundschwellen konnten nur in geringerer Menge, als vorgesehen, ausgeführt werden; beim zweiten Ausbau, d. h. der Errichtung der Längswerke, wurden jedoch die Voranschläge überschritten. Die endgültige Verlagerung der Kiesbänke ging in zufriedenstellender Weise vor sich, so dass nur noch einige verhältnismässig kurze Strecken übrig bleiben, auf denen das Fahrwasser noch nicht die im Plan vorgesehene Achse eingenommen hat. Auf weiten Strecken ist die erstrebte Tiefe von zwei Metern verwirklicht worden; die Breite des Fahrwassers hat sich auf allen Strecken, auf denen die Arbeiten seit einiger Zeit ausgeführt worden sind, merklich verbessert.

Zweite Juragewässerkorrektion.

Die technische Kommission für die zweite Juragewässerkorrektion ist infolge des beschlossenen Baues einer neuen Wehranlage in Nidau überflüssig geworden. Ihre Mitglieder wurden vom Bundesrat unter Verdankung der geleisteten Dienste entlassen.

Linth-Kommission.

Der Bundesrat hat als seinen Vertreter in der eidg. Linthkommission Ing. A. von Steiger, Oberbauinspektor in Bern bezeichnet.

Neuer Vorstoss für die Melioration der Linthebene.

Nat.-Rat Ruoss in Siebnen hat im Nationalrat in der Januarsession 1936 im Nationalrat folgendes Postulat eingebracht:

«Der Bundesrat wird eingeladen, die Frage zu prüfen, ob nicht das Projekt des verstorbenen Kulturingenieurs Giersberger, Zürich, betreffend Melioration der Linthebene, an welche der Bund schon früher für Projektierung 100,000 Fr. ausgegeben hatte und das eine Beschäftigung von 600 Mann auf 3 bis 4 Jahre ermöglichte und für über 100 Familien Ansiedlungsmöglichkeiten schaffen würde, verwirklicht werden könnte.»

Ausbau der Rhone.

In die schweizerische Delegation der schweizerisch-französischen Kommission für den Ausbau der Rhone wurde an Stelle des aus dem Genfer Regierungsrat ausgeschiedenen Staatsrates Turretini Staatsrat Braillard in Genf gewählt.

Nationalkomitee für grosse Staumauern.

Der Bundesrat hat als seinen Vertreter Dr. H. E. Gruner in Basel bezeichnet.

Literatur

Neuauflage der Mitteleuropäischen Wasserstrassenkarte. Die vor einigen Jahren in der Verlagsabteilung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt e. V. (Berlin NW 87) herausgegebene «Uebersichtskarte der Binnenschiffahrtsstrassen von Mitteleuropa» (Maßstab 1 : 3,000,000) ist in einer verbesserten Auflage erschienen. Die Karte wird ungefaltet in Rolle (RM. 5.—), gefaltet in Umschlag (RM. 5.—) und aufgezogen als Wandkarte mit Stäben (RM. 8.50) geliefert. Sie unterrichtet über die Leistungsfähigkeit und den Stand des Ausbaues der Schiffahrtsstrassen aller mitteleuropäischen Länder sowie über die Linienführung der wichtigeren Kanalprojekte.

Berichtigung.

Wir werden darauf aufmerksam gemacht, dass die im Titelbild, Seite 1 der ersten Nummer dieses Jahrganges abgebildete Pelton-Turbine sich nicht im Kraftwerk Amsteg, sondern in der Zentrale des Funiculaire Lausanne-Ouchy befindet. Wie das Bild zeigt, kann die mit zwei Laufrädern ausgestattete Turbine in beiden Richtungen bewegt werden. Sie wurde von den Ateliers des Charmilles in Genf geliefert.

Unverbindliche Kohlenpreise für Industrie per Februar 1936

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

	Kalorien	Aschengehalt	25. Sept. 1935 Fr.	25. Okt. 1935 Fr.	25. Nov. 1935 Fr.	25. Dez. 1935 Fr.	25. Jan. 1936 Fr.
Saarkohlen:			per 10 Tonnen franko unverzollt Basel				
Stückkohlen	6800-7000	ca. 10 %	310.—	310.—	310.—	310.—	310.—
Würfel I 50/80 mm			320.—	320.—	320.—	320.—	320.—
Nuss I 35/50 mm			320.—	320.—	320.—	320.—	320.—
Nuss II 15/35 mm			285.—	285.—	285.—	285.—	285.—
Nuss III 7/15 mm			275.—	275.—	275.—	275.—	275.—
Ruhr-Koks und -Kohlen			franko verzollt Schaffhausen, Singen, Konstanz und Basel				
Grosskoks (Giesskoks)	ca. 7200	8-9 %	382.—	382.—	382.—	382.—	382.—
Brechkoks I			375.—	375.—	375.—	375.—	375.—
Brechkoks II			387.50	387.50	387.50	387.50	387.50
Brechkoks III			375.—	375.—	375.—	375.—	375.—
Fett-Stücke vom Syndikat	ca. 7600	7-8 %	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.—
Vollbriketts „			365.—	365.—	365.—	365.—	365.—
Eiformbriketts „			375.—	375.—	375.—	375.—	375.—
Schmiedenüsse III „			380.—	380.—	380.—	380.—	380.—
Schmiedenüsse IV „			365.—	365.—	365.—	365.—	365.—
			Koks *ab Schiff* stellt sich entsprechend billiger				
Belg. Kohlen:			franko Basel verzollt				
Braisettes 10/20 mm	7300-7500	7-10 %	—	—	—	—	—
Braisettes 20/30 mm			470.—	475.—	475.—	475.—	475.—
Steinkohlenbriketts 1. cl. Marke	7200-7500	8-9 %	355.—	355.—	355.—	355.—	355.—
			Grössere Mengen entsprechende Ermässigungen				

Ölpreisnotierungen für Februar 1936

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

	per 100 kg Fr.
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	7.50/7.65
Genf	8.—/8.15
Chiasso	7.90/8.05
Pino	8.—/8.15
Iselle	8.20/8.35
Heizöl: zirka 10,000 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg netto in Zisternen unverzollt: Basel	
Waldshut, Schaffhausen, Konstanz, St. Margrethen, Buchs	6.50/6.65
Genf	7.—/7.15
Chiasso	6.90/7.05
Pino	7.—/7.15
Iselle	7.20/7.35
Industrie-Heizöl: zirka 9850 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg netto in Zisternen nur an Industrien mit Anschlussgeleise, unverzollt: Basel	
Waldshut, Schaffhausen, Konstanz, St. Margrethen, Buchs	5.50/5.65
Genf	6.—/6.15
Chiasso	5.90/6.05
Pino	6.—/6.15
Iselle	6.20/6.35
Gasöl, Ia. für Feuerungszwecke und stationäre Motoren:	
Einzelfass bis 1000 kg	12.30
1001 kg bis 3000 kg	11.30
3001 kg bis 8000 kg	10.55
8001 kg bis 12,000 kg	10.30
12,001 kg und mehr	9.85
Bei Verwendung für Fahrzeugmotoren Zuschlag von Fr. 19.— % kg netto auf obige Preise laut neuen Zollvorschriften.	

	per 100 kg Fr.
Heizöl, II. für Feuerungszwecke und stationäre Motoren:	
Einzelfass bis 1000 kg	11.30
1001 kg bis 3000 kg	10.30
3001 kg bis 8000 kg	9.55
8001 kg bis 12,000 kg	9.30
12,001 kg und mehr	8.85
Ia. Petrol für Industrie, Gewerbe, Garagen und Traktoren:	
Fassweise bis 500 kg	21.—
501—999 kg oder Abschluss 1000 kg	20.—
1000 kg und mehr aufs mal	19.—
Bei Verwendung für Fahrzeugmotoren Zuschlag von Fr. 15.75 % kg netto auf obige Preise laut neuen Zollvorschriften.	
Mittelschwerbenzin	
Kisten, Kannen und Einzelfass	59.30
2 Fass bis 350 kg	56.55
351—500 kg	54.50
501—1500 kg	53.35
1501 kg oder 2000 Liter und mehr	52.40
Für **Ia. rumän. Benzin** Zuschlag Fr. 1.— % kg auf obigen Preisen	
Für **Schwerbenzin,** Abschlag Fr. 1.— % kg auf obigen Preisen	
Superbrennstoff (Esso) (je nach Menge)	65.35/58.65
Leichtbenzin (je nach Menge)	74.20/71.20
Gasolin (je nach Menge)	81.20/78.20
Benzol (je nach Menge)	77.20/74.20
Spezialpreise bei grösseren Bezügen in ganzen Zisternen.	