Mitteilungen

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **30 (1938)**

Heft 2-3

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

Die Nachprüfung der Frage, ob der Bundesrat zur Entscheidung der vorliegenden Frage zuständig war oder nicht, soll hier nicht vorgenommen werden. Wir neigen dazu, dass der Streit vor den ordentlichen Richter gehört, nicht vor die Verwaltungsbehörde. Diese Erkenntnis soll uns aber nicht hindern, die Frage aufzuwerfen, ob die Regierung des Kantons Nidwalden ihre Rechte aus dem faktischen Monopol nicht überspannt hat. Das trifft unseres Erachtens zu. Der Schuhfabrik Buochs ist seinerzeit die Bewilligung zur Benützung der Staatsstrasse erteilt worden. Soweit wir über die Bedingungen dieser Bewilligung unterrichtet sind, wurden keine beschränkenden Bedingungen gemäss Art. 46, Abs. 3 des Stark- und Schwachstromgesetzes an diese Bewilligung geknüpft. Insbesondere wurde dem Bewerber keine Beschränkung der Energiemengen, die durch die Leitung geführt werden dürfen, auferlegt. Lediglich Neuinstallationen durfte der Regierungsrat also verbieten. Es wäre z. B. nicht zulässig gewesen, ohne neue Bewilligung die Anlage baulich zu verändern, etwa durch Einziehen neuer Drähte oder Kabel. Es kann aber keine Rede davon sein, dass allein schon aus der Tatsache der Benützung öffentlichen Grundes ein Recht der Gemeinde oder des Kantons zur Kontrolle des mit der Anlage bewerkstelligten Energietransportes abgeleitet werden kann. Darin läge unseres Erachtens auch eine zu weitgehende Interpretation von Ziff. 2 des Beschlusses über die Einführung des faktischen Monopoles vom 21. Juli 1934. Dieser Artikel gewährleistet die bestehenden Anlagen in ihrem bisherigen Bestande. Daraus auch ableiten zu wollen, dass nur im bisherigen Umfange Energie durch diese Anlagen geleitet werden dürfe, steht offenbar im Widerspruch zum Wortlaute des Gesetzes. Es wäre zu begrüssen, wenn diese Frage noch dem zuständigen Richter vorgelegt würde. Ihre praktische Tragweite dürfte ausser Zweifel stehen.

Der Entscheid des Bundesrates gibt noch zu einer weiteren Bemerkung Anlass: die Art und Weise, wie die Beschwerde der Schuhfabrik Buochs A.-G. behandelt wurde, ist nicht dazu angetan, das Vertrauen der Rechtsuchenden in die oberste Verwaltungsbehörde zu stärken. Ob der Bundesrat sich als zuständig erachtete oder nicht: auf keinen Fall durfte er sich durch eine Partei vor ein «fait accompli» stellen lassen. Der Bundesrat hat zweifellos die Kompetenz, vorsorgliche Massnahmen zu erlassen, und er ist dazu auch verpflichtet, wenn eine der streitenden Parteien in eigenmächtiger Art und Weise sich anschickt, den Streitgegenstand zu verändern. Von diesem Rechte hat er mit fester Hand Gebrauch zu machen, wenn er nicht Gefahr laufen will, dass seine Autorität bei den kantonalen Regierungen Schaden leide. Dr. *B. W.*

Mitteilungen aus den Verbänden

Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband.

Diskussionsversammlung über den Trolleybus.

Wie man sich erinnern wird, veranstaltete der Schweiz. Wasserwirtschaftsverband am 27. November 1931 in Zürich eine Diskussionsversammlung über den «Elektrischen Oberleitungs-Omnibus», über deren Verlauf die Verbandsschrift Nr. 18 Aufschluss gibt. Seit jener Zeit hat dieses neuartige Verkehrsmittel namentlich im Ausland eine kaum geahnte Entwicklung genommen. Aber auch in der Schweiz hat es, zuerst in Lausanne, Eingang gefunden; die Erstellung weiterer Strecken in Winterthur und im Rheintal sind beschlossen.

Der Vorstand des Verbandes hielt daher den Zeitpunkt für gekommen, um die schweizerischen Fachkreise und weitere Interessenten neuerdings über den Stand der Entwicklung des neuen Verkehrsmittels zu orientieren. Der Verband veranstaltet *Mittwoch, den 30. März 1938, 14.30 Uhr im Hotel Schweizerhof in Bern* eine *zweite Diskussionsversammlung*, an der die Herren Ingenieur *M. Hiertzeler*, Baden, Direktor *R. Bourgeois* in Lausanne und Ingenieur *Wüger* in Zürich Referate halten werden. Zu dieser Veranstaltung sind alle Interessenten freundlich eingeladen.

Zürich, im März 1938.

Der Vorstand des Schweiz. Wasserwirtschaftsverbandes.

Ehrenpromotion von Dr. O. Wettstein.

Die rechts- und staatswissenschaftliche Fakultät der Universität Zürich hat Herrn Ständerat Dr. Wettstein in Anerkennung seiner grossen Verdienste um die schweizerische Volkswirtschaft, insbesondere den Ausbau der Wasserkraft, die Würde eines Doktors der Volkswirtschaft verliehen.

Die Abonnenten und Leser unserer Zeitschrift werden diese Nachricht mit Freude und Genugtuung aufnehmen. Sie bedeuten eine erfreuliche Anerkennung der Verdienste des Präsidenten des Schweiz. Wasserwirtschaftsverbandes und des langjährigen Redaktors unserer Zeitschrift um die Entwicklung der Ausnutzung der schweizerischen Wasserkräfte, der Wasserwirtschaft überhaupt.

Linth-Limmatverband.

Regelmässige Mitgliederzusammenkünfte.

Der Vorstand des Linth-Limmatverbandes hat beschlossen, monatlich regelmässige Mitgliederzusammenkünfte zu veranstalten, die dazu dienen sollen, in zwangloser Weise aktuelle wasser- und energiewirtschaftliche Fragen zu besprechen und einen engeren Kontakt unter den Mitgliedern des Verbandes und zwischen diesem und dem Sekretariat herbeizuführen. Für die Organisation dieser Zusammenkünfte wurden Richtlinien aufgestellt. Jene finden im allgemeinen *jeden letzten Freitag eines Monates* statt, die

Einladungen an die Mitglieder erfolgen durch das Sekretariat.

Die *erste Zusammenkunft* fand Freitag, den 25. Februar in Zürich statt. Sie nahm bei zahlreicher Beteiligung einen anregenden und interessanten Verlauf.

Die *nächste Zusammenkunft* erfolgt Freitag, den 25. März 1938 im Restaurant «Du Nord» in Zürich. An dieser wird Oberingenieur *Blattner*, in Fa. Locher & Co. in Zürich, über das im Auftrage des eidg. Amtes für Wasserwirtschaft erstattete Gutachten zum künftigen Ausbau der Rheinschifffahrtsstrasse Basel—Bodensee, I. Teil, Aufstellung der Normalien und technischen Normen, ein kurzes einleitendes *Referat* halten.

Das Gutachten liegt im Sekretariat des Linth-Limmatverbandes zur *Einsicht* für Mitglieder des Schweiz. Wasserwirtschaftsverbandes und des Linth-Limmatverbandes auf.

Regulierung des Zürichsees.

Den interessierten Kantonen und Kreisen ist der Entwurf für ein neues Reglement für die Regulierung des Zürichsees, aufgestellt von der Baudirektion des Kantons Zürich und vom eidg. Amt für Wasserwirtschaft, zugestellt worden. Es wird eine Leitlinie mit einem tiefsten Seestand von 405.65 (Ende Februar) und einem Stau von 406.05 angestrebt. Nach dem bestehenden provisorischen Reglement waren diese Koten 405.44 (Ende März) und 406 04. Als höchste Staugrenzenlinie ist in dem Entwurf die Kote 406.10 und als tiefste Absenkung (Ende März) die Kote 405.45 vorgesehen. Der Mindestabfluss soll 40 m³/sek betragen. Die tiefste Absenkung Ende Februar mit Kote 405.55 (10 cm unter Leitlinie) soll nur unterschritten werden, wenn die Abflussmenge unter 40 m³/sek fallen würde.

Wasser- und Elektrizitätsrecht, Wasserkraftnutzung, Binnenschiffahrt

Wasserwerksteuer im Kanton Glarus.

Die Neutaxation der glarnerischen Wasserwerke für das Jahr 1937 ergab einen totalen Steuerertrag von Fr. 159 800.—, das bedeutet einen *Mehrertrag* von Franken 60 485.— gegenüber 1936.

Kraftwerk Génissiat.

Die «Compagnie Nationale du Rhône» hat im Oktober 1937 mit den vorbereitenden Arbeiten für den Bau des Kraftwerkes Génissiat begonnen. Der Stau dieses Werkes wird sich von Génissiat bis zur Schweizer Grenze auf eine Länge von 20 km erstrecken. Der Stauinhalt beträgt 52 Mio m³. Das Kraftwerk wird auf 416 000 kW ausgebaut.

Steigende Energieerzeugung in Frankreich. Neue Wasserkräfte.

Die Stromerzeugung der 68 grössten französischen Elektrizitätsgesellschaften hat 1937 einen Höchststand mit 12.55 (11.43) Mia. kWh erreicht. Dies bedeutet ein Mehr von 9.8 % gegenüber dem Vorjahre. Von Wärmekraftwerken stammen 3.9 (3.7) Mia. kWh, von Wasserkraftwerken 8.7 (7.7) Mia. kWh. Die Produktion vermehrte sich bei jenen um 3.99 %, bei diesen um 9.80 %. Im Dezember 1937 lag der Absatz der Wasserkraftwerke um 34.48 % über dem des Vergleichsmonats des Vorjahres. Es werden zur Zeit in interministeriellen Besprechungen Pläne erwogen, die Wasserkrafterzeugung planmässig durch ein grosszügiges Investitionsprogramm weiter zu entwickeln, um die die Handelsbilanz übermässig belastende Kohleneinfuhr einzuschränken.

Wasserwirtschaft in Baden.

Vorsitzender des geschäftsführenden Ausschusses des Reichsverbandes für deutsche Wasserwirtschaft für Baden ist Oberbaurat a. D. Direktor Henninger in Freiburg i. B., der Beauftragte für Baden Dr. Schneider, Heidelberg. Am 11. Januar 1938 fand in Freiburg unter dem Vorsitz von Henninger eine Mitgliederversammlung statt, an der Oberbaurat Feldmann über die Aufgaben der Landesplanung und Oberbaurat Stoll über «Wasserwirtschaftliche Fragen im Bauamtsbezirk Freiburg» sprachen.

Ein Unterwasserkraftwerk.

In Pommern hat man für den Bau eines Kraftwerkes zum erstenmal neue Bau- und Konstruktionsprinzipien angewandt, die auch für schweizerische Kraftwerke Interesse besitzen. Von dem ganzen Kraftwerk ist mit Ausnahme der Wehranlage oberirdisch nichts zu sehen. Alle Maschinen mit ihren Zubehörteilen wurden so eingebaut, dass sie ohne Beeinträchtigung ihrer Betriebsfähigkeit und Sicherheit völlig überflutbar sind, also ganz unter Wasser liegend, arbeiten.

Die Maschinen sind auf kleinstem Raum zusammengezogen, wodurch die Fundamentbauten und Bedienungsräume verhältnismässig billig erstellt werden konnten. Die Stromerzeugungsanlagen sind in einem Tunnel 6 m unter der Wasseroberfläche eingebaut, und da das Gefälle des Persanteflusses für einen normalen Turbinenbetrieb nicht stark genug ist, griff man zu einer vollständig neuartigen Konstruktion, wodurch der Bau der Anlage sich um 1,5 Millionen RM. billiger als bei normaler Ausführung stellte. *L. N.*

Zunahme des Stückgüterverkehrs nach Basel.

Mit der Zunahme der Verwendung von Motorbooten und sog. Selbstfahrern in der Basler Rheinschiffahrt ist auch der Stückgüterverkehr zu Wasser gewachsen. Diese Erscheinung hat nun die «Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft» veranlasst, den Stückgüterverkehr vom übrigen Verkehr zu trennen, und sie hat ihn nun ihrer Tochtergründung, der «Alpina Reederei A. G.», übertragen. Diese Gesellschaft besitzt eine Anzahl eigener schnellfahrender Motorschiffe von 450 Tonnen Tragfähigkeit, und es werden ihr inskünftig noch 8 Motorschiffe von 750 Tonnen Tragfähigkeit und 2 Motorschiffe von 1250 Tonnen Tragfähigkeit zur Verfügung stehen, so dass sie insgesamt über 15 Motorschiffe mit 10 000 Tonnen Tragfähigkeit bei 6000 PS. Motorstärke verfügen kann. *J. R. F.*

Rheinschiffahrtsverband Konstanz.

Dieser Verband konnte im Jahre 1937 auf sein dreissigjähriges Bestehen zurückblicken. Der Jahresbericht pro 1937 ist optimistisch gehalten. Die deutsche Reichswasserstrassenverwaltung anerkenne heute den Hochrheinausbau, volkswirtschaftlich betrachtet, als ganz hochwertiges Unternehmen. Soweit Deutschland in Frage komme, werde die Deutsche Reichsregierung diesem Werke ihre tatkräftige Mitwirkung nicht versagen. Der Bericht enthält viel inter-

essante Angaben über den Stand des Ausbaues und der Projektierung der Kraftwerke auf der Strecke Basel—Bodensee und über den Stand der Bodenseeregulierung.

Rheinschiffahrtsverkehr bis Rheinfelden.

Die Rheinhafenanlagen von Badisch-Rheinfelden, der vorläufig ersten Umschlagsstelle von Basel rheinaufwärts, verzeichneten 1937 einen Umschlag von 108 709 Tonnen gegenüber 74 300 Tonnen im Vorjahr, was einer Zunahme um rund 30 % entspricht.

Oesterreichischer Rheinschiffahrtsverband.

Die österreichischen Mitglieder des Rheinschiffahrtsverbandes Konstanz und etwa 60 Vertreter der Industrie, des Handels, Gewerbes und verschiedener Aemter haben am 16. Januar 1938 in Bregenz beschlossen, eine österreichische Sektion des Rheinschiffahrtsverbandes zu gründen. Zum Geschäftsträger der Sektion wurde Kammerrat Loaker in Bregenz gewählt.

Ausbau der Großschiffahrtsstrasse Ulm-Kehlheim.

Auf Veranlassung des Reichsverkehrsministeriums wurde von der bayrischen Landesregierung in Neuburg a. d. D. ein Vorbereitungsamt für die Erstellung eines allgemeinen Entwurfes für den *Ausbau der oberen Donau Ulm-Kehlheim* als Großschiffahrtsstrasse errichtet. Nach den Mitteilungen des Leiters dieses Amtes, Reg.-Baurat Knauer an der Tagung des Verbandes Obere Donau vom 3. Dezember 1937 in Neuburg a. d. D. habe die bisherige Untersuchung gezeigt, dass die Kanalisierung dieser Strecke mit etwa 20 Stufen zum grössten Teil im Flusslaufe selbst durchgeführt werden könne.

Beschleunigte Durchführung des Bauprogramms der Rhein-Main-Donau A. G.

Die Kanalisierung der Strecke Aschaffenburg-Würzburg ist so weit fortgeschritten, dass Ende 1938 die 161 km lange Strecke für die Großschiffahrt zur Verfügung stehen wird. Die Kanalisierung des Abschnittes Würzburg-Schweinfurt-Bamberg und die Herstellung des Kanals Bamberg-Nürnberg soll nun von 1938 an beschleunigt durchgeführt und auch die Niederwasserregulierung zwischen Regensburg und Passau fortgesetzt werden.

Ausbau der deutschen Wasserstrassen.

Die Reichswasserstrassenverwaltung gibt in ihrem Tätigkeitsbericht für 1937 einen Ueberblick über die Fortschritte im Ausbau der Wasserstrassen und Häfen und die Projekte. Ueber die Binnenwasserstrassen im *Rhein-Main-Donaugebiet*, die uns in der Schweiz besonders interessieren, wird folgendes mitgeteilt:

Die wasserbaulichen Arbeiten am *Rhein* von Kehl bis zur niederländischen Grenze beschränken sich auf die Unterhaltung und Erhaltung der Rheinwasserstrasse sowie auf Arbeiten zur Verbesserung und Sicherung der Vorflut. Oberhalb Kehl wurde durch die weitere Niedrigwasserregulierung des Oberrheins eine Vergrösserung der Fahrwassertiefe erreicht, so dass der Anteil des Rheinverkehrs und auch der deutschen Binnenschiffahrt am Güteraufkommen des Basler Hafens weiter gestiegen ist. Der Ausbau des ersten Teilstückes der *Rhein-Main-Donau-Verbindung* ist so gefördert worden, dass im Jahre 1938 Würzburg durch die Großschiffahrt erreicht werden kann. Zur Erleichterung des Verkehrs von grösseren Fahrzeugen werden zwischen Frankfurt und Aschaffenburg die Schleusen planmässig umgebaut. Der gesteigerte Kraftbedarf hat es ermöglicht, den Ausbau der restlichen sieben Mainkraftwerke zwischen Aschaffenburg und Würzburg, an den bisher wegen Absatzschwierigkeiten noch nicht herangegangen werden konnte, beschleunigt in Angriff zu nehmen. Durch ihren Ausbau werden im Jahr etwa 140 000 000 kWh gewonnen werden können. An der *Neckarwasserstrasse* wurde das Jahr 1937 vor allem zur Vorbereitung der Fortsetzung der Kanalisierung bis Plochingen benutzt. Das letzte Teilstück der grossen Hochwasserschutzmassnahmen im Bereich und unterhalb der Stadt Stuttgart, die im Zusammenhang mit dem Ausbau des Neckars stehen, sind so gefördert worden, dass 1938 die Hauptarbeiten beendet sein werden.

Elektrizitätswirtschaft, Wärmewirtschaft

Der Ausbau der deutschen Stromerzeugung.

Aus einem Vortrag von Landesbaurat Dr. e. h. Menge über «Die jüngste Schlüsselindustrie» geht hervor, dass z. Zt. in deutschen Werkstätten für deutsche Kraftwerksanlagen etwa 100 Turbinen über je 10 000 kW mit insgesamt 2 Mio. kW-Leistung in Arbeit seien, und zwar 26 Turbinen für Drücke über 60—100 atü mit zusammen 1,115 Mio. kW und 12 für Drücke über 100 atü mit einer Leistung von 0,35 Mio. kW. Die oberste Grenze für die Ausbauleistung der Werke werde für die nächste Zeit zwischen 150 000 bis 200 000 kW liegen. Das bedeute eine Abwendung von dem Riesenkraftwerk. Im Zusammenhang mit einer Darstellung der verbundwirtschaftlichen Abstimmung zwischen Dampf- und Wasserkraftwerken wird auf die fallende Tendenz der Gestehungskosten der Dampfkraftwerke je kWh infolge der technischen Fortschritte hingewiesen. Bei den Wasserkraftwerken werde diese Tendenz in Zukunft nicht in Erscheinung treten, denn die am billigsten und wirtschaftlichsten auszubauenden Gefälle seien bereits ausgenutzt. In Zukunft sei man auf den Ausbau kostspieligerer Wasserkräfte angewiesen. Die Ausbauleistung der in Deutschland vorhandenen Wasserkräfte werde bei mittlerer Wasserführung auf etwa 3,7 Mio. kW geschätzt. Hiervon sei etwa ein Drittel ausgebaut. Fr. Ztg., 6. I. 1938.

Geschäftliche Mitteilungen, Literatur, Verschiedenes

Erdbaukurs an der ETH 1938.

Der Erdbaukurs der E. T. H. findet definitiv vom 28. bis 31. März 1938 im Auditorium I des Hauptgebäudes der Eidg. Technischen Hochschule statt. Anmeldungen für den Kurs oder zum Bezuge der 20 gedruckten und gebundenen Vorträge zum Preise von Fr. 8.— bis 10.— sind an die Geotechnische Prüfstelle der E. T. H., Sonneggstrasse 5, Zürich 6, Telephon 27.330, intern 577, zu richten.

Unverbindliche Kohlenpreise für Industrie per 10. März 1938

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

	Kalorien	Aschengehalt	10. Nov. 1937 Fr.	10. Dez. 1937 Fr.	10. Jan. 1938 Fr.	10. Febr. 1938 Fr.	10. März 1938 Fr.
Saarkohlen (deutscher Herkunft)			per 10 t franko Basel verzollt				
Stückkohlen	ca. 7000	ca. 6-7 %	418.50	418.50	418.50	418.50	418.50
Nuss I 50/80 mm			418.50	418.50	418.50	418.50	418.50
Nuss II 35/50 mm			418.50	418.50	418.50	418.50	418.50
Nuss III 20/35 mm			403.50	403.50	403.50	403.50	403.50
Nuss IV 10/20 mm			389.50	389.50	389.50	389.50	389.50
Lothring. Kohlen (franz. Herkunft)							
Stückkohlen	ca. 7000	ca. 6-7 %	412.—	412.—	412.—	412.—	412.—
Würfel 50/80 mm			412.—	412.—	412.—	412.—	412.—
Nuss I 35/50 mm			412.—	412.—	412.—	412.—	412.—
Nuss II 15/35 mm			387.—	387.—	387.—	387.—	387.—
Nuss III 7/15 mm			397.—	397.—	397.—	397.—	397.—
Ruhr-Koks und -Kohlen							
Grosskoks (Giesskoks)	ca. 7200	8-9 %	—	—	—	—	—
Brechkoks I 60/90, 50/80 mm			547.50 *	547.50 *	547.50 *	547.50 *	547.50 *
Brechkoks II 40/60, 30/50 mm			565.—	565.—	565.—	565.—	565.—
Brechkoks III 20/40 mm			547.50	547.50	547.50	547.50	547.50
Fett-Stücke vom Syndikat	ca. 7600	7-8 %	483.—	483.—	483.—	483.—	483.—
Fett-Nüsse I und II „			483.—	483.—	483.—	483.—	483.—
Fett-Nüsse III „			483.—	483.—	483.—	483.—	483.—
Fett-Nüsse IV „			473.—	473.—	473.—	473.—	473.—
Vollbriketts „			473.—	473.—	473.—	473.—	473.—
Eiform-Briketts „			473.—	473.—	473.—	473.—	473.—
Schmiedenüsse III „			514.—	514.—	514.—	514.—	514.—
Schmiedenüsse IV „			504.—	504.—	504.—	504.—	504.—
Belg. Kohlen							
Braisettes 10/20 mm	7300-7500	7-10 %	—	—	—	—	—
Braisettes 20/30 mm			635.—	635.—	635.—	620.—	630.—
Steinkohlenbriketts 1. cl. Marke	7200-7500	8-9 %	495.—	495.—	495.—	480.—	490.—

* Gültig für Schiffskoks. Grössere Mengen entsprechende Ermässigungen

Ölpreisnotierungen per 10. März 1938

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, Genf, Chiasso, Pino, Iselle	12.40/12.55
Heizöl: zirka 10,000 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg netto in Zisternen unverzollt: Basel, Waldshut, Schaffhausen, Konstanz, St. Margrethen, Buchs, Genf, Chiasso, Pino, Iselle	11.20/11.35
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, Genf, Chiasso, Pino, Iselle	10.10/10.25
Gasöl, Ia. für Feuerungszwecke und stationäre Motoren:	
Einzelfass bis 1000 kg	17.30
1001 kg bis 3000 kg	16.30
3001 kg bis 8000 kg	15.55
8001 kg bis 12,000 kg	15.30
12,001 kg und mehr	14.85
Bei Verwendung für Fahrzeugmotoren Zuschlag von Fr. 19.— % kg netto auf diese Preise laut neuen Zollvorschriften.	
Heizöl, II. für Feuerungszwecke und stationäre Motoren:	
Einzelfass bis 1000 kg	16.10
1001 kg bis 3000 kg	15.10
3001 kg bis 8000 kg	14.35
8001 kg bis 12,000 kg	14.10
12,001 kg und mehr	13.65

	per 100 kg Fr.
Heizöl, III. - Industrie-Heizöl für Feuerungszwecke und stationäre Motoren:	
Einzelfass bis 1000 kg	15.30
1001 kg bis 3000 kg	14.30
3001 kg bis 8000 kg	13.55
8001 kg bis 12,000 kg	13.30
12,001 kg und mehr	12.85
Ia. Petrol für Industrie, Gewerbe, Garagen und Traktoren:	
Fassweise bis 500 kg	28.—
501—999 kg oder Abschluss 1000 kg	27.—
1000 kg und mehr aufs Mal	26.—
Bei Verwendung für Fahrzeugmotoren Zuschlag von Fr. 15.75 % kg netto auf obige Preise laut neuen Zollvorschriften.	
Mittelschwerbenzin	
Kisten, Kannen und Einzelfass	62.05
2 Fass bis 350 kg	59.30
351—500 kg	57.45
501—1500 kg	56.40
1501 kg oder 2000 Liter und mehr	55.50
Für Ia. rumän. Benzin Zuschlag Fr. 1.— % kg auf obigen Preisen	od. 40,25 Cts. p.l
Superbrennstoff (Esso) (je nach Menge)	68.—/61.55
Leichtbenzin (je nach Menge)	od. 46,25 Cts. p.l 77.—/74.—
Gasolin (je nach Menge)	82.50/79.50
Benzol (je nach Menge)	67.—/64.—
Spezialpreise bei grösseren Bezügen in ganzen Zisternen.	

Zur Beachtung: Interessenten der Kohlen- und Oelpreisnotierungen, die Wert auf schnelle, monatliche Berichterstattung legen, werden auf Wunsch die Preislisten direkt zugesandt.

Sekretariat des Schweiz. Wasserwirtschaftsverbandes