

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

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 24 (1932)

Heft: 7

Rubrik: Mitteilungen

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 19.02.2026

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

genfall verursachten Hochwasserwelle, fast gleichzeitig an der Zusammenflußstelle der drei Flüsse ein, und das gleiche wiederholte sich nachher bei der Vereinigung von Rhein und Aare.⁵⁾ Das nähere Studium einer künstlichen Hochwasserwelle in der Aare auf der Strecke Nidau-Basel ergab für den Wellenberg eine mittlere Geschwindigkeit von ca. 3 m/sec.⁶⁾, also eine Abflußzeit von ca. 17—18 Stunden. Für die ca. 30 km längere Strecke Schangnau-Basel ist eine Abflußzeit von 20—21 Stunden sicher nicht zu hoch gerechnet. Diese Zeit deckt sich schon gut mit dem Intervall der üblichen täglichen Niederschlagsmessung, so daß die Möglichkeit für die Konstruktion einer Relation wie (3) oder (4) zwischen ΔQ und $\text{Max. } N_{\frac{L}{v}} \propto \text{Max. } N_{24}$ besteht. Um aber

diese Beziehung zwischen $\text{Max. } N_{24}$ und $\text{Max. } \Delta Q$ bzw. $\text{Max. } \Delta P$ möglichst gut zu erhalten, muß man sich vorerst auf Fälle beschränken, wo die Hauptmasse des Regens an einem einzigen Tag niedergegangen ist; denn durch den Moment der Regenmessung kann das maßgebende Intervall mit dem maximalen Niederschlag in zwei Teile geteilt werden, also in der Niederschlagstabelle auf zwei Tage verteilt erscheinen. Für die Fig. 3 wurde das Mittel von jeweils ca. 100 in Gebiet E_1 gelegenen Regenmeßstationen als Abszisse aufgetragen. Um sicher zu sein, wirklich einen guten Näherungswert für $\text{Max. } \int_{T_0-24}^{T_0} f(t) dt$ der betreffenden

Regenperiode zu erhalten, wurden nur Fälle gewählt, wo die Niederschlagsmenge einzelner Tage diejenige der benachbarten Tage um mindestens das vierfache übertraf. Als Ordinate diente die nachfolgende Pegelstandserhöhung des Rheins an der Schiffllände Basel in dm gemessen.⁷⁾ Außerdem wurden die Regentage mit vorgängiger Trockenheit von mehr als dreimal 24 Stunden für sich behandelt (vgl. Abschnitt 4). Die Punkte der Fig. 3 genügen am besten der Geraden

$$\Delta P_{\max} = 0.34 N_{24} - 3.2 \quad (5)$$

Die mittlere prozentuale Abweichung der einzelnen Beobachtungen von dieser Geraden beträgt 15 %. Für eine Kurve wie Fig. 1 mit Parabelform würde sie größer. Die Fehler werden am größten für kleine Werte von N

und ΔP . Das ist auch verständlich, können doch die täglichen Pegelstandsschwankungen in Basel, wahrscheinlich verursacht durch Eingriffe der am Flußlauf liegenden Kraftanlagen, zwei bis drei Dezimeter betragen. Niederschläge kleiner als 10 mm beeinflussen den Basler Pegel überhaupt nicht. Die stärksten Abweichungen zwischen Rechnung und Beobachtung, entstehen bei extrem ungleichförmiger Niederschlagsverteilung im Einzugsgebiet. Fehler größer als 20 % ergeben sich nur für $\Delta P < 5,0$ dm.

Für einen eventuellen regelmäßigen Auskunftsdienst können allerdings nicht alle hier verwendeten zirka 100 Regenmeßstationen in Betracht kommen, die Organisation würde zu groß. Man muß sich vielleicht mit etwa 10 besonders günstig verteilten Regenbeobachtungsstellen begnügen. Benützt man z. B. die heute schon zweimal meldenden Stationen des meteorologischen Bulletins: Heiden, Einsiedeln, Luzern + Pilatus, Weißenstein und Zürich,

dann die Zusatzstationen Wildhaus, Langnau i. E., Zofingen, Aarau und Frauenfeld, so wird für die Fälle, wo $N_{24} > 20$ mm bzw. $\Delta P > 2$ dm, die mittlere prozentuale Abweichung zwischen Rechnung (5) und Beobachtung 18 %, wenn $\Delta P > 5$ dm, sogar nur 13 %. Eine einigermaßen richtige Prognose wäre also nach diesem 25jährigen Beobachtungsmaterial von 1904 bis 1930 für diese einfachen Fälle möglich.

(Schluß folgt).

Schweiz. Wasserwirtschaftsverband

Protokoll der 36. Ausschußsitzung des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes vom Freitag, den 1. Juli 1932, 10.45 Uhr im Verwaltungsgebäude der NOK in Baden.

Traktanden:

1. Protokoll der Sitzung vom 29. Mai 1931 in Baden.
2. Geschäftsbericht und Rechnungen für 1931.
3. Budget für 1932.
4. Aufnahme von Mitgliedern.
5. Festsetzung von Zeit, Ort und Traktanden der Hauptversammlung.
6. Referat des Sekretärs über die Frage der Reduktion der Abschreibungen der Elektrizitätswerke im Interesse des Preisabbaues.
7. Verschiedenes.

Der Vorsitzende, Ständerat Dr. O. Wettstein, gedenkt in ehrenden Worten des um den Verband verdienten verstorbenen Mitgliedes des Ausschusses, Ständerat Dr. G. Keller in Winterthur, der dem Ausschuß während 20 Jahren angehört hat.

1. Das Protokoll der Sitzung vom 29. Mai 1931 in Baden wird genehmigt.
2. Der Geschäftsbericht und die Rechnungen pro 1931 werden genehmigt.

⁵⁾ Ebenda.

⁶⁾ Ebenda.

⁷⁾ Ergebnisse der täglichen Niederschlagsmessung 1903—1930. Hydrographische Jahrbücher der Schweiz 1903—1930.

3. Das Budget pro 1932 wird genehmigt.
 4. Es werden folgende neuen Mitglieder einstimmig aufgenommen:

Aarewerke A.-G., Aarau
 Apparate- und Maschinenfabriken Uster, vorm. Zellweger A.-G., Uster
 Elektrizitäts-A.-G., vorm. W. Lahmeyer & Co., Frankfurt a. M.
 A.-G., R. & E. Huber, Draht-, Kabel- und Gummifabrik, Pfäffikon/Zürich
 Elektrizitätswerk der Stadt Solothurn
 Obering. Hans Blattner, Zürich
 Dr. Henry Favre, Zürich
 a. Direktor H. Peter, Zürich
 Ing. Paul Pfeiffer, Directeur des travaux de la ville de Vevey.

5. Die Hauptversammlung pro 1932 soll am Samstag, den 8. Oktober 1932, in Zürich abgehalten werden anlässlich der Zürcher Lichtwoche.
 6. Der Sekretär referiert über die Frage der Einschränkung der Abschreibungen der Elektrizitätswerke im Interesse des Preisabbaues. Er verweist auf die Bestrebungen, eine dauernde oder vorübergehende Verminderung der Abschreibungen und Amortisationen der Elektrizitätswerke zum Zwecke des Preisabbaues vorzunehmen. Er bespricht die verschiedenen Arten der Amortisationen, Abschreibungen und Rückstellungen, die Faktoren, die eine Entwertung der Anlagewerte der Wasserkraft- und der Elektrizitätswerke zur Folge haben können, insbesondere die Konkurrenz der kalorisch erzeugten Energie und schließt daraus auf die einzuschlagende Politik.

Nach Diskussion wird beschlossen, die Schlußfolgerungen im Vorstand und Ausschuß endgültig zu bereinigen.

Im Anschluß an die Verhandlungen wurden die Bauarbeiten für das Kraftwerk Klingnau besichtigt, wobei die Herren Präsident a. Regierungsrat Schmid und Obering. Peter die Führung besorgten.

Zürich, den 16. Juli 1932.

Der Sekretär: Ing. A. Härry.

Wasserbau und Flußkorrekturen

Fertigstellung des Zuidersee-Deiches. Die Arbeiten am Zuidersee-Deich wurden am Sonnabend, den 28. Mai, beendet. Damit ist der schwierigste Teil des Planes zur Wiedergewinnung wertvollen Kulturbodens für die Volkswirtschaft Hollands zum Abschluß gebracht.

Der Damm schließt bei einer Gesamtlänge von etwa 30 km die Zuidersee gegen das Meer ab, wodurch eine Fläche von rund 340,000 ha gewonnen wird. Durch weitere Eindeichungen sollen hiervon 224,000 ha nach Austrocknung der landwirtschaftlichen Nutzung zugeführt werden, während der Rest als Binnensee (der Ysselsee) erhalten bleibt. Entwässerungsschleusen innerhalb des Dammes dienen der Wasserstandsregulierung und Entwässerung der auszutrocknenden Polder (vgl. VDI-Zeitschrift Nr. 30/1929).

Ein solches Bauwerk kann ohne eingehende wasserbautechnische Voruntersuchungen nicht durchgeführt werden, wenn die verantwortlichen Leiter nicht Gefahr laufen wollen, daß die investierten Kapitalien nutzlos vertan werden oder sogar an benachbarten Bauwerken nicht vorherzusehende Schäden auftreten. Infolgedessen hatte der frühere Generaldirektor der Zuidersee-Werke, Dr.-Ing. h. c. H. Wortmann, im Jahre 1922 Prof. Rehbock beauftragt, nach gemeinsam aufgestelltem Programm im Flußbaulaboratorium der Technischen Hoch-

schule Karlsruhe Versuche durchzuführen. Ein Bericht über diese äußerst interessanten Versuche, die während der Jahre 1922/26 an Schleusen- und Dammodellen angestellt wurden, wird jetzt der Öffentlichkeit übergeben. Welchen Umfang die Versuche annahmen, erhellt daraus, daß über 100 graphische Pläne und mehr als 700 photographische Aufnahmen zu bearbeiten waren, von denen ein Teil in dem 282 Seiten starken Bande mitgeteilt wird. Die Versuche sind mit äußerster Sorgfalt durchgeführt worden und zeitigen Ergebnisse, deren Uebereinstimmung untereinander und mit den Vergleichsmessungen an ausgeführten Bauwerken als sehr gut bezeichnet werden können. Außerordentlich wertvoll für die zukünftige Entwicklung wasserbautechnischer Untersuchungen ist die Feststellung von Rehbock, «daß die am Versuchsmodell (im Maßstab 1:50) gefundenen Werte bei Auswertung nach den Regeln der geometrischen Ähnlichkeit die tatsächlichen Verhältnisse in der Natur wenigstens mit dem gleichen Grad der Genauigkeit, wahrscheinlich aber noch wesentlich genauer wiedergeben, als es die selbst durch fachkundige Ingenieure ausgeführten Naturmessungen vermögen».

Schifffahrt und Kanalbauten

Hafenverkehr im Rheinhafen Basel.

Juni 1932.

A. Schiffsverkehr.

	Schleppzüge	Kähne	Güterboote	Ladung
	leer	belad.	t	
Bergfahrt Rhein	74	—	144	14 76146
Bergfahrt Kanal	—	—	517	— 113016
Talfahrt Rhein	74	582*	45**	11 6508
Talfahrt Kanal	—	4	1	— 261
	148	586	707	25 195931

* wovon 21 Penichen

** wovon 481 Penichen

B. Güterverkehr.

	1. Bergfahrt	2. Talfahrt
St. Johannshafen	9747 t	— t
Kleinhüningerhafen	163016 t	6769 t
Klybeckqual	16399 t	— t
Total	189162 t	6769 t

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

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

Gesamtverkehr vom 1. Januar bis 30. Juni 1932

Monat	Bergfahrt	Talfahrt	Total t
Jan.	86210 (59836)	7086 (4248)	93296 (64084)
Febr.	31969 (66289)	2235 (4368)	34204 (70657)
März	58416 (86421)	2070 (3557)	60486 (89978)
April	111527 (84351)	4878 (6607)	116405 (90958)
Mai	149429 (83203)	6743 (10747)	156172 (93950)
Juni	189162 (125642)	6769 (9614)	195931 (135256)

626713 (505742) 29781 (39141) 656494 (544883)

wovon Rheinverkehr . 120369 Tonnen (109286)

Kanalverkehr . 536125 Tonnen (435597)

Total 656494 Tonnen (544883)

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

Das definitive Projekt für den Umbau des Rapperswiler Seedammes. Ingenieur Meier hat in Lachen einen Vortrag über das den Bundesbehörden vorgelegte Seedammprojekt gehalten. Die neu zu erstellende Straße auf Brücke und Damm weist eine Breite von 6 m auf, es folgen beidseitig Radfahrwege von 1 m Breite und Trottoirs von 2 m Breite. Die bestehende Drehbrücke bei Rapperswil geht ein, die Durchfahrt

für kleinere Schiffe bei Hurden wird beibehalten. Zwischen Hurden und Pfäffikon wird ein Schiffahrtskanal von 25 m Breite, 10 m Lichthöhe und 3 m Wassertiefe erstellt. Die gesamten Kosten sind auf Fr. 3,123,000 in Anschlag gebracht. Wir hoffen, in einer der nächsten Nummern dieser Zeitschrift Näheres über das Projekt bringen zu können.

	Elektrizitätswirtschaft	
--	--------------------------------	--

Schweizer Nationalkomitee der Weltkraftkonferenz. Als Sekretär des Nationalkomitees der Weltkraftkonferenz anstelle des Verstorbenen Ing. H. F. Zangger ist dipl. Ing. Eugene Ettienne, Ingenieur I. Klasse des eidg. Amtes für Elektrizitätswirtschaft gewählt worden. Der Ernannte hat seine Studien an der ETH im Jahre 1921 mit dem Diplom als Ingenieur abgeschlossen und war seither Ingenieur bei Brown-Boveri in Baden, Assistent bei Herrn Prof. Dr. Wyßling, Ingenieur der S. A. Constructions électriques de France, Ing. der S. A. The Shawinigan Water & Power Co. in Montreal, Ingenieur der schweizerischen Verkehrs- und Elektrizitätsgesellschaft in Basel.

Elektrizität aus Wind. Der deutsche Ingenieur Honnef plant die Erstellung von Windkraftwerken, deren Räder in der Höhe von ca. 400 m auf Stahltürmen über der Erdoberfläche angeordnet sind und die Dynamos antreiben. In dieser Höhe erfolgt die Luftbewegung bedeutend gleichmäßiger. Man hofft, in einem Jahr mit einem solchen Windkraftwerk 50 Mio. kWh erzeugen zu können. Die Energie soll namentlich der Landwirtschaft zur Verfügung gestellt werden. Es ist eine Studienkommission unter dem Vorsitz von Geheimrat Dr. Schütte gebildet worden; als Bauplatz ist das Berliner Messelgelände in Aussicht genommen.

Eisenschwamm, ein neuer Großkonsument elektrischer Energie. Unsere, der «Frankfurter Zeitung» entnommenen Mitteilungen in Nr. 5, Seite 52, Jahrg. 1932 sind dahin zu berichtigen, daß die Bochumer Versuche ergeben haben, daß ein Maximalgehalt von 0,015 % an Schwefel und Phosphor garantiert und daß der Kohlengehalt von 0,05 bis 3% variiert werden kann. Auf die Mitteilungen sind von verschiedenen Seiten Zuschriften eingegangen. Von einer Seite wird erklärt, daß die Erzeugung von Eisenschwamm direkt aus dem Erz für die Schweiz wohl kaum in Frage kommen könne, weil die Möglichkeiten der direkten Weiterverarbeitung zu hochwertigen Erzeugnissen der Eisen- und Stahlindustrie nicht gegeben sind, und weil die hüttenmäßige Herstellung des Schwammes hochwertige Erze und billigen Strom zur Voraussetzung hat. Andererseits hat sich eine schweizerische Eisenerzgrube für die Sache interessiert und mit dem norwegischen Unternehmen Fühling genommen.

Das elektrische Fahrrad. Ein elektrisch angetriebenes Zweirad soll, wie «The Engineer» berichtet, von fünf holländischen Firmen nach Entwürfen der Philipps Co. in Eindhoven gebaut und demnächst in Handel gebracht werden. Mit einer Varta-Batterie und einem Emi-Motor soll das Motorrad eine Geschwindigkeit von etwa 21,5 km/Std. erreichen und mit einmaligem Aufladen 80 km weit fahren können.

Die Einschaltung des Stromes geschieht durch einen Handgriff, der an der rechten Seite der Lenkstange angebracht ist. Das Rad wird als Einheitsmodell für Männer und Frauen hergestellt und soll 230 Gulden kosten.

Die Mitteilungen über dieses neue Verkehrsmittel scheinen sich zu bestätigen. (Siehe diese Zeitschrift, Seite 7, 1932). Für die Elektrizitätswerke bietet sich ein neuer und interessanter Abnehmer. Damit das neue Ver-

kehrsmittel im Publikum Anklang finde, sollte die Möglichkeit geboten werden, die Akkumulatoren auszuwechseln. Dazu könnten sich die Tankstellen der Benzingesellschaften, die im ganzen Land verteilt sind, ausgezeichnet eignen. Hy.

	Wärmewirtschaft	
--	------------------------	--

Einfuhr von Brennstoffen in die Schweiz. Gestützt auf den Bundesbeschluß vom 23. Dezember 1931 über die Beschränkung der Einfuhr hat der schweizerische Bundesrat durch Beschluß Nr. 7 vom 29. Juni 1932 die Einfuhr von Steinkohlen, Braunkohlen, Koks, Briketts, nur gegen besondere Bewilligung der Sektion für Einfuhr des Volkswirtschaftsdepartementes oder einen von der schweizerischen Zentralstelle für Kohleneinfuhr in Basel ausgestellten Einfuhrschein als zulässig erklärt.

Die Einfuhr von Petroleumrückständen zu Feuerungszwecken, Benzin, Benzol, Petroleum usw. ist nur zulässig gegen Vorlage eines Einfuhrscheines der «Carbura» schweizerische Zentralstelle für den Import flüssiger Brennstoffe in Zürich. Die Einfuhrstellen sind ermächtigt, für die Erteilung der Einfuhrscheine bescheidene Gebühren zu erheben.

Internationale Kohlenverständigung. Bergrat Dr. E. Herbig-Essen (Kohlensyndikat) äußert sich in einem Artikel «Die Steinkohle in der Weltwirtschaft» in «Glückauf» Nummer 26 u. a. auch über die Frage einer internationalen Kohlenverständigung. Eine internationale Vereinbarung bedürfte in vielen Kreisen erst einer psychologischen Umstimmung von der individualistischen Selbständigkeit zu dem Kartellgedanken. Dann müßten die zusammenfassenden Organisationen für die einzelnen Reviere und Länder geschaffen werden, und zwar nicht nur für den Bergbau, sondern auch für den Kohlenhandel, damit Organe da sind, welche die Erfüllung der in den Vereinbarungen zu übernehmenden Verpflichtungen sicherstellen können. Auf diesem psychologischen und organisatorischen Gebiete seien in allen Ländern Fortschritte gemacht worden, besonders auch in dem größten europäischen Kohlenland Großbritannien. Darüber hinaus sei zweifellos ein erster Erfolg der Zusammenarbeit der Unternehmer gewesen, als am 1. Oktober 1931 in London die Vertreter der Kohlenproduktion der sieben Kohlenländer England, Deutschland, Frankreich, Belgien, Holland, Tschechoslowakei und Polen ihre Gedanken zu einer internationalen Verständigung in Richtlinien niederlegten, welche die Grundlage weiterer Verhandlungen bilden sollten. Wenn nach diesem Auftakt eine gewisse Stockung eingetreten ist, so dürfe man wohl aussprechen, daß der Grund dafür bei den Engländern liege, die die Wirkung der Pfundabwertung und der Zölle auf ihren Kohlenabsatz abwarten wollen, ehe sie zur Erörterung der Quotenfrage kommen. Das seien Verzögerungen, mit denen man bei einem solchen, mehrere Länder umfassenden Plan rechnen müsse. Durch Zwang einen solchen Zusammenschluß zu beschleunigen, sei unmöglich. Das bedeute keinen Verzicht, sondern nur die Geduld abzuwarten, bis die Früchte reif seien. Denn der Gedanke, unwirtschaftlichen Wettbewerb auf dem Kohlenmarkt zu vermeiden, sei so einfach und auch schon derart durchgedrungen, daß er eines Tages sicher zur Tat werde. Die Hoffnung auf eine europäische Kohlenmarktverständigung sei ein kleiner Lichtblick in der dunklen Zukunft der Kohlenwirtschaft. «F. Z.» A.-B., 1. Juli 1932.

Erdölkonferenzen. Nach dreiwöchigen Verhandlungen, während deren sich die Vertreter der amerikanisch-englischen Petroleum-Konzerne bemühten, mit Sowietrußland zu einem Uebereinkommen zwecks Beendigung des ruinösen Petroleumkampfes zu gelangen,

ist die Konferenz resultatlos aufgehoben worden. Arnott, der Vorsitzende der europäisch-amerikanischen Petroleumgruppe, und Rabinowitsch, ein Mitglied der russischen Gruppe, haben folgende gemeinsame Erklärung abgegeben:

«Vertreter amerikanischer und ausländischer Interessen am Petroleumexport, die in den letzten drei Wochen mit Vertretern der Sowjet-Olexportorganisation konferiert haben, und die gemeinsam die durch das Fehlen eines Ausgleichs zwischen Produktion und Verbrauch geschaffenen Probleme sorgfältig studierten, bedauern, feststellen zu müssen, daß sie es unmöglich fanden, gegenwärtig irgendeine die beteiligten Kreise befriedigende Einigung zu erzielen.» Die Verhandlungen werden in Paris fortgeführt. Wir werden über Resultat berichten.

LITERATUR

Sulzer-Revue. Die soeben erschienene Nummer 2 der Sulzer-Revue bringt einen interessanten Artikel über die neuere Entwicklung des Sulzer-Dieselmotors. Der zweite Aufsatz berichtet über Versuche, die die Firma mit verschiedenen Brennstoffen an einer Sulzer-Steilrohrkesselanlage von 36 Atmosphären Betriebsdruck gemacht hat. Ein dritter Artikel behandelt neue Sulzer-Bohrloch-

pumpen-Anlagen für Wasserversorgungen, Bewässerungen und Wasserhaltungen in der Schweiz, England und Peru. Kürzere Berichte folgen über das erste für den Kanaldienst Ostende—Dover bestimmte, bei Cockerill in Belgien bestellte Motorschiff, das mit 17,000 PS Sulzer-Motoren ausgerüstet wird; weiter über ein Feuerlösch-Motorschiff im Hafen von Marseille; neue Sulzer-Motorschiffe für den Genfersee und die masurischen Seen in Ostpreußen; Dieselmotorenanlagen in Indien und Java. Von besonderem Interesse ist die Mitteilung der Firma, daß sie die Hochdruckrohrleitung für die S. A. «La Dixence» im Wallis, die mit einem Betriebsdruck von 175 Atm. beim Eintritt in die Zentrale die bedeutendste Druckrohrleitung sein wird, die je für ein Kraftwerk gebaut wurde, als Generalunternehmerin in Auftrag erhalten habe.

Mitteuropäische Wasserstraßenkarte. In der Verlagsabteilung des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschifffahrt e. V. (Berlin NW 87) erscheint soeben eine vom Mitteleuropäischen Binnenschifffahrtsverband herausgegebene «Uebersichtskarte der Binnenschifffahrtsstraßen von Mitteleuropa» (Maßstab 1:3,000,000, 50×75 cm, Dreifarbendruck, Rm. 5.—). Auf der Karte sind alle vorhandenen, geplanten und im Bau befindlichen Schifffahrtsstraßen der mitteleuropäischen Staaten vermerkt, und zwar unter Hervorhebung des Grades ihrer Schifffahrbarkeit.

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

	Calorien	Aschen- gehalt	25. März 1932	25. April 1932	25. Mai 1932	25. Juni 1932	25. Juli 1932
			Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Saarkohlen: (Mines Domaniales)			per 10 Tonnen franco unverzollt Basel				
Stückkohlen	6800-7000	ca. 10%	392.50	372.50	372.50	372.50	340. —
Würfel I 50/80 mm			405. —	385. —	385. —	385. —	365. —
Nuss I 35/50 mm			400. —	380. —	380. —	380. —	360. —
„ II 15/35 mm			330. —	330. —	330. —	330. —	295. —
„ III 8/15 mm			310. —	300. —	300. —	300. —	275. —
Ruhr-Coks und -Kohlen			Zonenvergütungen für Saarkohlen Fr. 5 bis 75 per 10 T. je nach den betreffenden Gebieten und Körnungen.				
			franco verzollt Schaffhausen, Singen, Konstanz und Basel				
Grosscoks (Giesscoks)	ca. 7200	8-9%	430. —	430. —	410. —	410. —	410. —
Brechcoks I			510. —	510. —	430. —	430. —	430. —
„ II			550. —	550. —	450. —	450. —	450. —
„ III			475. —	475. —	420. —	420. —	420. —
Fett-Stücke vom Syndikat			431. —	431. —	405. —	405. —	405. —
„ Nüsse I und II			431. —	431. —	405. —	405. —	405. —
„ „ III			426. —	426. —	400. —	400. —	400. —
„ „ IV			411. —	411. —	385. —	385. —	385. —
Essnüsse III	ca. 7600	7-8%	481. —	481. —	465. —	465. —	465. —
„ IV			386. —	386. —	355. —	355. —	355. —
Vollbrikets			421. —	421. —	395. —	395. —	395. —
Eiforbrikets			421. —	421. —	395. —	395. —	395. —
Schmiedenüsse III			441. —	441. —	435. —	435. —	435. —
„ IV			426. —	426. —	415. —	415. —	415. —
			Coks ab Schiff stellt sich ca. Fr 35.— per 10 T. unter obigen Preisen. Sommerprämie auf Ruhrbrechcoks I, II u. III bis Ende Juli Fr. 20.— per 10 T.				
Belg. Kohlen:			franco Basel verzollt				
Braisettes 10/20 mm	7300-7500	7-10%	405-420	405-420	400	400	395.—
„ 20/30 mm			560-565	560	540	540	540.—
Steinkohlenbrikets 1. cl. Marke . .	7200-7500	8-9%	435	435	435	435	435 —
			Größere Mengen entsprechende Ermäßigungen.				

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

Treiböle für Dieselmotoren	per 100 kg Fr.		per 100 kg Fr.
Gasöl , min. 10,000 Cal. unterer Heizwert bei Bezug von 10—15,000 kg netto unverzollt Grenze bei Bezug in Fässern oder per Tankwagen per 100 kg netto, franko Domizil in einem größern Rayon um Zürich	6.50/6.75 7.75/11.25	Benzin für Explosionsmotoren Schwerbenzin Mittelschwerbenzin Leichtbenzin	 43.50/45.50 44.50/46.50 67.—/71.—
Gasolin		Benzol	79.—/83.— 65.—/69.—
Petrol für Leucht- und Reinigungszwecke und Motoren	20.- bis 24.-	per 100 kg franko Talbahnstation (Spezialpreise bei größeren Bezügen u. ganzen Kesselwagen)	
Wagenmiete und Leihgebühr für Fässer inbegriffen		Fässer sind franko nach Dietikon zu retournieren	