

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

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 26 (1934)

Heft: 4

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: 16.02.2026

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

Großschiffahrt liegen nur generelle Studien vor, nach der der Wasserweg im offenen Strom verbleiben soll. Zur Ueberwindung der Staustufe ist linksufrig, anschließend an das Wehr, Platz für eine etwa 1000 m lange Schiffahrtsanlage reserviert mit Vorhäfen und mit Kammerschleuse normaler Größe für Schleppzüge mit dem 1200 Tonnenkahn. Es wird aber die Meinung ausgesprochen, daß infolge der jüngsten Entwicklung der kleineren Motorkähne die Größe dieser Anlagen in diesem Teile des Rheines wohl erheblich reduziert werden könne.

Anstelle des baufälligen Flurlingersteges soll das Stauwerk auch zur Aufnahme einer neuen Brücke dienen.

Es ist geplant, die Wasserbauten zur Hauptsache in offener Baugrube im Schutze von Fangdämmen zu erstellen, ähnlich der Ausführungsart des Werkes Ryburg-Schwörstadt. Als Bauzeit sind dreieinhalb Jahre in Aussicht genommen.

Der Kostenvoranschlag, aufgestellt auf Preisbasis 1928, sieht eine totale Bausumme von 16,3 Millionen Franken vor. Darin ist auch die Entschädigung für die bestehenden und untergehen den Wasserwerke enthalten, nicht aber die Aufwendung für die Rheinkorrektion durch Schaffhausen und ebenso keine Beitragsleistung an die Schiffahrtsanlagen. Die Jahreskosten werden mit 1,6 Millionen Franken angegeben. Der Gestehungspreis der Energie würde sich demnach, bezogen auf die theoretische Energieproduktion von 130 Mio. kWh, auf 1,23 Rappen/kWh stellen; die Verfasser errechnen bei 85 %iger Ausnützung der Energie einen Vergleichspreis für die erzeugte Energie von 1,48 Rappen pro kWh.

Das projektierte Kraftwerk Schaffhausen rangiert sich demnach wirtschaftlich relativ günstig in die Reihe der übrigen Kraftwerke an unsren großen Flüssen ein.

T. F.

Rheinkraftwerk Albbruck-Dogern

Herr Dipl.-Ing. J. Osterwalder in Aarau er sucht uns um Aufnahme folgender Berichtigung:

Ich habe in Nr. 3 des laufenden Jahrganges dieser Zeitschrift einen Aufsatz über das anfangs dieses Jahres in vollen Betrieb gesetzte Rheinkraftwerk Albbruck-Dogern gebracht und darin entsprechend unsren allgemeinen schweizerischen Verhältnissen die jährlichen Betriebskosten zu 11 % der Baukosten angenommen. Es wird mir nunmehr von der Kraftwerksdirektion mitgeteilt, daß es infolge der rationellen Ausnützung des Kraftwerkes und der bedeu-

tend billigeren Lebenshaltung in Deutschland gelingen wird, die jährlichen Betriebskosten auf knapp 9 % der Anlagekosten zu senken. Es wird demgemäß der Gestehungspreis je Kilowattstunde nicht 1,6 Rappen betragen, sondern bloß 1,25 Rappen = 1 Pfennig.

Die Elektrizitätspolitik der RWE.

Wir haben in letzter Nummer von der großen Aussprache im Ruhrgebiet über die Frage der Arbeitsbeschaffung durch Steinkohle Kenntnis gegeben. Als einziger Diskussionsredner hat Direktor Dr. Koepchen vom RWE das Wort ergriffen, um auf die verschiedenen Voten der Vertreter der Steinkohlenwirtschaft zu antworten. Wir geben die Ausführungen des Redners wieder, wie sie auszugsweise in der „Kölnischen Volkszeitung“ vom 19. Januar 1934 erschienen sind. Sie zeigen die Probleme der Energiewirtschaft von einer anderen Seite, als wir es in der Schweiz gewohnt sind.

„Wie ein roter Faden geht durch die ganzen bisherigen Vorträge die Erörterung über die Elektrizitätswirtschaft. Dabei liegen die Dinge doch so, daß die Hauptabnehmer für Kohle auf der Eisen- und Hausbrandseite liegen, während man an den fünf Fingern einer Hand die Prozentzahl der für die Stromversorgung verwendeten Kohlenmengen, bezogen auf die Gesamtförderung, anführen kann. Selbst wenn der ganze deutsche Elektrizitätsbedarf von 13—14 Milliarden Kilowattstunden der öffentlichen Elektrizitätswerke mit Steinkohle erzeugt würde, so genügten auch die zehn Finger beider Hände, um die oben dargelegte Verhältniszahl zu errechnen. Also mit der Elektrizitätswirtschaft kann dem Steinkohlenbergbau nicht grundlegend geholfen werden.“

Es wurde von Herrn Dr. Schulte behauptet, daß man in der Lage sei, den Steinkohlenstrom genau so billig herzustellen wie den Braunkohlenstrom. Da muß es wundernehmen, daß sehr erfahrene Fachleute, wie sie bei den IG.-Farben vorhanden sind, die auch ein eigenes Steinkohlenbergwerk besitzen, ihre neuen Werke auf die Braunkohle gelegt haben, und auch das RWE, das selbst drei Steinkohlengruben besitzt, hat selbstverständlich oft genug pflichtgemäß die Ueberlegung ange stellt, wo die Stromerzeugung in volkswirtschaftlich richtiger Weise stattzufinden hat. Man muß bedenken, daß für die Energiewirtschaft Deutschlands nicht allein die Belange des Steinkohlenbergbaus im Ruhrbezirk und überhaupt nicht allein die Interessen des Steinkohlenbergbaues in Betracht kommen, sondern auch die anderen zwei großen Kraftquellen, die von der Braunkohle, die wegen ihres großen Wassergehaltes von 60 % nicht verfrachtet werden darf, und von der Wasserkraft ausgehen. Dabei ist zu sagen, daß ganz Süddeutschland heute seinen Elektrizitätsbedarf praktisch mit Wasserkraft deckt und noch einen Ueberschuß hat, der nach Norden abtransportiert werden kann. Es ist jedenfalls nicht angängig, daß — wie es im letzten Jahre der Fall war — noch 20 Prozent der bayerischen Wasserkraft erzeugung aus vorhandenen Anlagen nutzlos über die Webre laufen.

Wenn Vergleiche angestellt worden sind zwischen den Gestehungskosten von Braunkohlenstrom, der ferngeleitet ist, und von Energie aus einzelnen Kraftwerken, die mit auf der Bahn zugeführter Steinkohle betrieben werden, und wenn dabei gesagt wird, daß man die Fernleitungen ersparen sollte, so muß demgegenüber festgestellt werden, daß die Problemstellung von dem Herrn Vortragenden ganz falsch aufgefaßt wird.

Die Elektrizitätswirtschaft ist von den einzelnen Kraftwerken zu den auf den Fundstellen der Energie liegenden Großkraftwerken übergegangen und hat deswegen auch Fernleitungen nötig, um die Vorteile, die in der Zusammenfassung eines großen Wirtschaftsgebietes für die rationelle Erzeugung von Elektrizität liegen, zu erhalten.

Kleine Einzelkraftwerke arbeiten mit 1800 bis 2000 Benutzungsstunden des Jahresmaximums, die größeren Landesversorgungen erzielen aber infolge der Durchmischung etwas über 5000 Benutzungsstunden des Maximums und sind somit in der Lage, da sie mit derselben Maschineneinheit dreimal so viel Energie als ein normal arbeitendes industrielles Werk abgeben können, die Selbstkosten eines industriellen Einzelabnehmers und eines einzeln gelegenen Steinkohlenkraftwerkes zu unterbieten. Dazu kommt noch beim RWE. mit seiner Verbundwirtschaft der aus verschiedenen Quellen gespeisten Kraftwerke unter Ausnutzung von Wasserkraftspeicher- und Wasserkraftspitzenwerken, daß das RWE. in der Lage ist, auch die großen durchlaufenden chemischen und elektrothermischen Betriebe billiger zu beliefern, als sich diese Werke den Strom selbst herstellen können.

Gegenüber den Ausführungen, daß die Kapitalkosten für die Herstellung von Wasserkraftanlagen drei- bis viermal teurer seien als die von Stein- oder Braunkohlenanlagen, ist zu sagen, daß die Wirkung des erhöhten Kapitaldienstes sich bei den Wasserkraftanlagen nur in der ersten Zeit bemerkbar machen, während die Betriebskosten der Wasserkraftanlagen naturgemäß sehr niedrig sind, weil als Betriebsstoff eben das Wasser benutzt wird.

Was nun die Behauptung des Herrn Vorredners angeht, daß das RWE. sozusagen Fremdstrom, der nicht aus Kohlen erzeugt ist, in das Ruhrgebiet einführt, so muß man sich wundern, wie leichtfertig solche Behauptungen aufgestellt werden. Das RWE. hat es immer für seine Pflicht gehalten, die Abfallenergie des Ruhrgebietes in sein Netz aufzunehmen. Zu dieser Abfallenergie gehören aber auch die Kilowattstunden, die aus den Wasserkraftanlagen an der Ruhr genommen werden, die bei der Wasserverbesserung des Industriebezirks durch den Ruhrverband erstellt wurden, ebenfalls die Kilowattstunden, die aus dem Emscherschlamm gewonnen werden müssen, da man auch diese nur der öffentlichen Stromversorgung eines großen Ueberlandwerkes nutzbringend zuführen kann. Aus diesem Abfallstrom, weiter aus dem vom RWE. von Steinkohlenzechen bezogenem Strom und aus eigener Steinkohlenstromerzeugung des RWE. kann der ganze Bedarf des Ruhrgebiets, soweit das RWE. für die Versorgung zuständig ist, gedeckt werden.

Wenn nun der Einwand gemacht wird, daß bei der Erstellung von Wasserkraftwerken nur vorübergehend auf einige Jahre Arbeitslose beschäftigt werden, während man bei der Stromerzeugung aus Steinkohle dauernd eine größere Anzahl von Arbeitern in Beschäftigung und Nahrung hält, so ist dazu allgemein zu sagen, daß es selbstverständlich heute darauf ankommt, zunächst einmal, und sei es auch nur auf einige Jahre, möglichst viel Menschen an die Arbeit zu bringen. Es kann aber volkswirtschaftlich nicht richtig sein, die Energieerzeugung unter Verwendung erhöhter Arbeiterzahlen zu vollziehen, also Dauerbeschäftigung um jeden Preis zu beschaffen, wenn dadurch die Strompreise für die verbrauchende Industrie nicht so niedrig gehalten werden können, wie auf dem vom RWE. beschrittenen Wege der Zusammenfassung und Verbundwirtschaft. Man schafft in volkswirtschaftlichem Sinne richtig verstandene Arbeitsgelegenheit, wenn man durch billige Stromzufuhr von der Energieseite aus die Industrie so

stärkt, daß sie in ihrem schweren Konkurrenzkampf gegen das Ausland wettbewerbsfähig bleibt und damit möglichst vielen Volksgenossen Arbeit und Brot gibt."

Den Ausführungen Koepchens trat der Vorsitzende der Veranstaltung mit dem Hinweis entgegen, jener könne nicht abstreiten, daß bei der Elektrizitätserzeugung durch Wasser und Braunkohle weniger Menschen Arbeit und Brot finden als bei der Elektrizitätserzeugung durch Steinkohle. Es sei heute nicht zu verstehen, daß angesicht der immer noch großen Arbeitslosigkeit neue Elektrizitätswerke auf Wasserkraftgrundlage erstellt würden.

Schweiz. Wasserwirtschaftsverband

Nachtrags - Verzeichnis Nr. 1 auf Ende 1933 zum Bibliothek-Katalog

(Fortsetzung)

Wärme, Kälte (Heizen, Kochen, Haushalt).

- Berdelle, J., Reg.-Baum.** Der elektr. Speicher in der Stromversorgung. Berlin 1932. I A 110 m
- Burri, M. A., Ing.** Rapport sur le développement de la cuisine électr. en Suisse. 4^e congrès de l'union internat. des prod. et distrib. d'énergie électr. Paris 1932. I A 102 a
- Dettmar, G., Prof. Dr. Ing.** Elektrowärme-Jahrbuch, 1931. Berlin. HB 25
- Diem, O., Dr.** Tod durch ein elektr. Wärmekissen (Aus dem Material der Schweiz. Unfallversicherungsanstalt in Luzern). Schweiz. Medizin. Wochenschrift, S. 1145, 1931. I A 110 o
- Frei, H.** Elektr. Schulküchen. Elektr. Verwert. Zürich 1932. I A 102 n
- Gerken, K., dipl. Ing.** Elektr. Koch- und Badeeinrichtungen einer neuzeitlichen Siedlung. AEG-Mitt. 5/1930, Berlin. I A 102 q
- Härry, A., Ing.** Die elektr. Großküche im kant. Krankenhaus Liestal, WW 2/1931. I A 101 v
— Die Entwicklung der elektr. Großküche in der Schweiz. WW 3, 4/1931. I A 101 w
— Elektr. Küche und Heißwasserbereitung in Kaltbrunn. Elektrorundschau Dez. 1931. I A 101 u
— Elektr. Großküchen in der Schweiz (mit Statistik). Zürich 1932. I A 86 qa
— — französische Ausgabe. I A 86 qaa
— — italienische Ausgabe. I A 86 qab
— Die elektr. Großküche in der Kaserne Wangen a. A. Elektrorundschau 1932. I A 101 z
- Hasler, O., Ing.** Elektr. Kleinapparate in Haushaltungen der Stadt Zürich (Statistik 1930). Elektro-Rundschau, Sept. 1933. I A 102 II a
- Hensel, W., Dr. Ing.** Elektrizität in der Küche. Vereinig. E. W. Berlin 1928. I A 110 a
- Locher, O., ing. dipl.** La cuisine électr. dans les grands établissements. I A 110 f
- Margis, Hildegard.** Köstliche Küche. Anleitungen zum elektr. Kochen. Berlin 1933. I A 110 q
- Meyer, O., Prof. Dr. Ing.** Elektrische Ofen. Göschens 704, 1922. HB 228
- Mörtzsch, Fr., dipl. Ing.** Elektrowärme auf der Leipziger Messe 1930. Elektrizitätswirtschaft, Berlin 1930. I A 102 l
— Wahl der zweckmäßigsten elektr. Kücheneinrichtung für Güter verschiedener Größe. Elektr. Wirtschaft, Berlin 1930. I A 102 g
— Wirtschaftliche Vorteile der elektr. Großküche für Stromerzeuger und Stromverbraucher. Elektr. Wirtschaft, Berlin 1930. I A 102 d

- Elektrische Backöfen. Elektr. Wirtschaft, Berlin 1930. I A 102 r
- Die elektrische Waschküche. Mitt. Vereinig. E. W. 499, Berlin 1930. I A 102 II d
- Belastungsverhältnisse beim elektr. Kochen. Elektrowärme, Essen, Febr. 1931. I A 102 c
- Planung und Betrieb elektr. Großküchen. Elektr. Wirtschaft, Berlin 1931. I A 102 k
- Vereinfachtes Annäherungsverfahren zur Bestimmung der Höchstlast beim elektr. Kochen. Elektr. Wirtschaft, Berlin 1931. I A 102 f
- Bemessung und Einrichtung elektr. Anlagen in Wohnhausvierteln unter Berücksichtigung des elektr. Kochens. E.T.Z., Berlin 1931. I A 102 h
- Vereinheitlichung der Elektrokochgeschirre. Elektr. Wirtschaft, Berlin 1931. I A 102 e
- Molkerei und Elektrizitätswirtschaft. Elektr. Wirtschaft, Berlin 1931. I A 102 v
- Bäckereien und Konditoreien als Stromabnehmer. Elektrowärme-Essen, 1931. I A 102 t
- Wirtschaftlichkeit elektr. Heißwasserspeicher. Berlin 1932. I A 102 m
- Elektrisches Kochen. Erfahrungen über Auswahl und Betrieb elektr. Kochgeräte für Haushalt- und Großküchen. Berlin 1932. I A 110 g u. HB 235
- Gesichtspunkte für Auswahl und Betrieb elektr. Herde. Berlin 1932. I A 102 i
- Niethammer, F.**, Prof. Dr. Elektrizität im Hause. Göschen 1006, 1929. HB 222
- Nolte, L.**, dipl. Ing. Selbsttätige Temperaturregelung für Elektrowärmegeräte durch Stabausdehnungsregler. Teil 1 und 2. Mitt. Forschungsinstitut für Elektrowärmetechnik, Techn. Hochschule Hannover 7/1932. I A 110 i u. ia
- Rutishauser, J.**, Davos. Vergleichende Heiz- und Kochversuche in Davos. Elektroindustrie, 19, 20, 21/1923. I A 80 u
- Seehaus, Paul**, Ing. Zur Frage der Prüfung der elektr. Kochgeräte. Bull. SEV. 10, 11/1931. I A 101 q
- Zur Frage der Prüfung der elektr. Kochgeräte (2. Aufsatz). Elektr. Verwertung, Zürich 1932. I A 101 qa
- Schlüpfer, P.**, Prof. Dr. Korrosionserscheinungen im Innern von Warmwasserboilern und Rohrleitungen. Elektr. Verwertung, 1932. I A 102 o
- Scholl, P.**, Dipl. Ing. Die Technik des Kühlzirkusses. Berlin 1932. I A 110 s
- Schulz, W.**, Ing. Entwicklung der elektr. Heizung im 19. Jahrhundert. a/Jahrbuch VDI, Berlin 1931/32. I A 102 II c
- Vogt, H.**, Prof. Dr. Ing., & **Germann, K.**, dipl. Ing. Beitrag zur Untersuchung elektr. Heißwasserspeicher und gasbeheizter Warmwasserbereiter. Berlin 1932. I A 110 r
- Völker, C. F.**, dipl. Ing. Bestimmung der Heizleiter-Temperatur bei geschlossenen elektr. Kochplatten. Mitt. Forschungsinstitut für Elektrowärmetechnik, Techn. Hochschule Hannover, 6/1931. I A 110 k
- Wiese, A. C.**, Dipl. Ing. Vergleich versch. Wärme-Isoliermittel bei elektr. Brat- und Backröhren unter besonderer Berücksichtigung der Aluminiumfolie. Mitt. Forschungsinstitut für Elektrowärmetechnik, Techn. Hochschule Hannover, 5/1931. I A 6T1 s
- Die Temperaturregler und der Regelvorgang im elektr. Heizkissen. Mitt. Forschungsinstitut für Elektrowärmetechnik, Techn. Hochschule Hannover, 8/1932. I A 110 h
- Cie. Parisienne de distribution d'électricité**. L'équipement électr. des immeubles. Paris 1930. I A 101 l
- Les fours électr. dans la pâtisserie. Paris 1930. I A 101 i
- Le Chauffe-eau électr. à accumulation. Paris 1931. I A 101 f
- La cuisine domestique. Paris 1931. I A 101 g
- Le chauffage électr. des appartements. Paris 1931. I A 101 h
- La réfrigération domestique. Paris 1931. I A 101 k
- L'électricité dans les restaurants. Paris 1931. I A 101 n
- L'électricité dans la buanderie. Paris 1931. I A 101 o
- Nos recettes au four électrique, par G. Dumont-Lespine, Paris 1933. HB 271
- Elektrowirtschaft**. Elektrisch kochen! Was die Hausfrau von der elektrischen Küche wissen muß. Zürich. I A 110 d
- Das Braten auf dem Rost im elektrischen Backofen. „Die Elektrizität“, 2/1932. I A 110 n
- Materialprüfanstalt SEV**, Zürich. Prakt. Vergleichs-Kochversuche zwischen einem elektrischen Kochherd und einem Warmwasserspeicher einerseits und einem Speicherherd System Seehaus anderseits. Prüfauftrag der Kommission für Wärmeanwendungen SEV/VSE, 21, 24. II. 30. I A 101 x
- — Prüfauftrag der Therma A.-G., Schwanden, 22. IX. 1930. I A 101 xa
- Schweiz. Wasserwirtschaftsverband**. Statistik des Verkaufes elektr. Wärmeapparate für den Haushalt in der Schweiz im Jahre 1930, SA W. W 3, 4/1931. I A 101 wa
- — für das Jahr 1931, SA El. Rundschau, 2/1932. I A 101 wb
- Schweizerwoche-Verband**. Die Elektrizität im Hause. Schulaufsatz-Wettbewerbsschrift. Solothurn 1932 (deutsch) I A 110 e
- — französisch I A 110 ea
- — italienisch I A 110 eb
- Union internat. des product. et distrib. d'énergie électr.** Le chauffe-eau électr. à accumulation. Paris 1932. I A 110 p
- V. D. I.** Richtlinien zur Bemessung von Wärme- und Kälteschutzanlagen (Regelangebote). Berlin 1931. I A 102 II b
- Vereinigung der Elektrizitätswerke e. V.**, Berlin. Elektrowärme in Industrie, Haushalt und Gewerbe. Fachtagung der Vereinigung. Hauptversammlung Berlin 1930. I A 101 r
- Eglisee**. Ausstellungssiedlung (Basel). 1930. Führer. I A 111 a
- Elektrizität und ihre Anwendung** in der Küche und Heimbeleuchtung, Sondernummer „Die Fortbildungsschülerin“, Solothurn, Sept. 1931 I A 110 b
- Elektrowärme-Ausstellung**. Essen 1933. Führer und Programm. I A 111 e
- Ika**. Internat. Kochkunst-Ausstellung, Frankfurt/M. 1929. Katalog. I A 111 b
4. Westdeutsche Gastwirtsmesse, Köln, 12.—20. Oktober 1929. Katalog. I A 111 c
- Zika**, Zürich. Internat. Kochkunstausstellung. 31. V. bis 30. VI. 1930, Katalog. I A 111 d
- Landwirtschaft und Industrie**.
- Albrecht, R.**, Dr. Ing. Die Elektrizität im Dienste der Kraftfahrzeuge. Göschen 815, 1920. HB 230
- Mörtzsch, Fr.**, Dipl. Ing. Elektrifizierung der deutschen Landwirtschaft nach dem Stand vom Jahre 1928. SA „Elektr. Wirtschaft“, Berlin 1930 I A 102 w
- Die Entwicklung der elektr. Setzmaschinenheizung. SA „Elektrizitäts-Wirtschaft“, Berlin 1931. I A 102 u
- Schleusener, R.**, & **Mörtzsch, Fr.** Das Warenhaus als Stromabnehmer. SA „Elektrizitäts-Wirtschaft“, Berlin 1931. I A 102 s

Schulz, W., Ing. Elektr. Heizeinrichtungen für Industrie und Gewerbe. Frankfurt/M. 1933. HB 236

Staveren, van, J. C., Prof. Anwendungen der Elektrizität in der Geflügelzucht. SA „Elektrizitätsverwertung“, Zürich 4,5/1932. I A 102 x

Cie. Parisienne de distrib. d'électricité. L'électricité dans les salons de coiffure. Paris 1930. I A 101 m
— Les fours électriques dans la charcuterie. Paris 1930. I A 101 p

Vereinigung der Elektrizitätswerke e. V., Berlin. Elektro-wärme in Industrie, Haushalt und Gewerbe. Fachtagung, Hauptversammlung Berlin 1930 I A 101 r

Elektrische Bahnen.

Allgemeines, elektrische Traktion.

Armknecht, Obering, & Stueckhardt, Dipl. Ing. Der elektr. Oberleitungs-Omnibus. AEG, Berlin 1930. I A 104 h

Harmel, Ch., Dir., & Vente, R., Dir. Fahrdrahtbus-Betrieb. Bericht am XXIII. Internat. Kongreß vom Juni—Juli 1932 im Haag des internat. Vereins der Straßenbahnen, Kleinbahnen und der öff. Kraftfahrunternehmen. I A 112 b

Schwaiger, A., Prof. Dr. Ing. Elektrische Bahnen. Göschens 958, 1927. HB 221

Winterhalter U. Vergleichende Darstellung der Bau- und Betriebsausgaben, sowie der Wirtschaftlichkeit von Straßenbahn, Kraftwagen und Trolleybus. Zürich 1931. I A 104 k

Knorr-Bremse A.-G., Berlin. Druckluft-Bremsausstattung für Oberleitungsomnibusse. 1931. I A 104 i

Schweiz. Wasserwirtschaftsverband. Der elektr. Oberleitungs-Omnibus. Bericht über die XII. öff. Disk. Vers. vom 27. Nov. 1931 in Zürich, mit Referaten von Obering, M. Hiertzeler-BBC, Baden, und Dir. A. Schiffer-RWE, Essen. I A 112 a

Società Anonima Trazione e Imprese elettriche Milano. Rapporto sommario sulle filovie (trolley-bus). Nov. 1930. I A 104 g

Schweizerische Bundesbahnen.

Offizielle Berichte.

Bericht des Verwaltungsrates und der Generaldirektion über die Finanzlage und die zu ihrer Sanierung zu ergreifenden Maßnahmen. 7. Febr. 1933 III E 10 d

Eisenbahn und Automobil. Bericht des Verw.-Rates und der Generaldirektion über die Regelung des Verhältnisses von Eisenbahn und Automobil. 26. Juni 1933. III E 10 e

Private Bahnen.

Zehnder R., Dr. & Zipfel, O. Gutachten über die Möglichkeit und die finanziellen Folgen einer Traktionsänderung bei der rechtsufrigen Thunerseebahn. Montreux und Bern, Dez. 1930. I A 112 c

Ausland.

Schiffer, A., Dir. Beschreibung des Elektr. Oberleitungs-Omnibusses Mettmann—Gruiten. Essen, August 1930. IA 104 c

— Betriebserfahrungen mit dem Oberleitungs-Omnibus Mettmann—Gruiten. SA aus Mitt. f. Bahnbetrieb, 13/1931. IA 104 b

— Ein Jahr Oberleitungs-Omnibus-Betrieb Mettmann—Gruiten. SA «Verkehrstechnik», 41/1931. IA 104 a

— Oberleitungs - Omnibus - Anlage Idar — Tiefenstein (Nahe). Essen 1932. IA 104 f

— Die Oberleitungs-Omnibus-Anlage Idar—Tiefenstein. SA aus «Elektr. Bahnen», Oktober 1932 IA 104 d

Trolley-Bus development in Germany. Description of the Idar—Tiefenstein Undertaking. «Elektric Railway», London, April 1933. IA 104 e

Binnenschiffahrt

Allgemeines

Krucker, H., Dr., Krisenjahre und Flusschiffahrt. a. Sonderausgabe Ostschweiz. Tagblatt, zur Schiffahrts-Ausstellung in Rorschach, 25. Mai bis 16. Juli 1933. IB 44 d

Verbände, Kongresse, Ausstellungen

Die internat. Stromschiffahrts - Kommissionen. Dr. G. Krause, Internat. rechtl. Abhandlungen Nr. 7, Berlin 1931. IB 19 b

Erhebungen und Richtigstellungen als Ergänzung vom Programm des I. schweiz. Schiffahrtstages in Bern v. Ing. Giov. Rusca. SA a/«Schweizerland». Fol. 34 f

Nordostschweiz. Schiffahrtsausstellung, Rorschach, 25. Mai bis 16. Juli 1933, Katalog. IB 54 c

Die Schiffahrtsausstellung 1933 in Rorschach, von Ing. L. Wyrsch. SA a/WW 7/1933. IB 44 e

Vereinigung schweizer. Flußwanderer. Statuten, 1930. IB 54 a

— Ortsgruppe Zürich. Statuten, 1930. IB 54 b

Technisches

Kanal-, Schleusen-, Hafenbau etc.

Fischer, E., Das Schiffshebewerk Niederfinow. (Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin). Eberswalde, 1932. IB 54 m

Binnenschiffahrt Schweiz (ohne Rhein)

Rhone—Rheinverbindung.

Autran, G., Ing. Avant-projet d'aménagement du Canal Stockalper, en vue de la navigation et de l'assainissement, de Monthey jusqu'au lac Léman. SA a/Bulletin techn. de la Suisse Romande, 1918. IB 54 d

Brémont, M., Ing. Le Raccordement du Rhône au Léman, à Genève, par un canal navigable et la régularisation du Léman. SA a/WW 5/1932. IB 44 f

Einzelne Flußgebiete.

Limmat.

Bundesrat. Botschaft an die B. V. betr. Bewilligung eines Bundesbeitrages an den Kanton St. Gallen und mitbeteiligte Kantone, für den Umbau der Verkehrswege über den Zürichsee von Rapperswil bis Pfäffikon. 20. März 1933. IB 54 e

Jahrbuch vom Zürichsee. 1932. Herausgegeben vom Verband zum Schutze des Landschaftsbildes am Zürichsee. IB 44 a

Rheinschiffahrt

Allgemeines

Frey, J. R. Die Schweiz, Basel und die Rheinschiffahrt. SA a/Schweiz. Spengler- und Inst. - Zeitung, 12/1929. IB 54 i

Zschekke, R. Etwas vom Rhein und der Rheinschiffahrt. SA a/ Aarg. Hausfreund, 1925. IB 54 h

Rheinschiffahrtsverband Konstanz. Beschleunigung des Ausbaues der Oberrhinstrecke Straßburg—Konstanz und die Gewinnung der Wasserkräfte an dieser Strecke. Eingabe an das Großherz. Minist. des Innern, Karlsruhe, vom 19. März 1917. Fol. 34 g

Strecke Basel—Bodensee.

Hautle, A., Dr. Beachtenswerte Urteile aus der Geschichte der Rhein—Bodensee-Schiffahrt. a / Sonderausgabe Ostschweiz. Tagblatt zur Schiffahrtsausstellung in Rorschach vom 25. Mai bis 16. Juli 1933. IB 44 d

Rágoczy. Was hat die Schweiz von der Fortführung der Rheinschiffahrt bis zum Bodensee zu erwarten? Vortrag i. N. O. S. Schiffahrtsverband Rhein—Bodensee, 1911. IB 9 r

Rehbeck, Th., Dr. ing. Prof. Der Rhein Bodensee—Basel als Kraftquelle und Verkehrsweg. a / Sonderausgabe Ostschweiz. Tagblatt z. Schiffahrtsausstellung in Rorschach vom 25. Mai bis 16. Juli 1933. IB 44 d

Sommer, H., Ing. Memorial für die Fortführung der Rheinwasserstraße Basel—Bodensee. N. O. S. Schiffahrtsverband Rhein — Bodensee, St. Gallen 1929.

Strecke Basel—Straßburg. Fol. 34 h

Wettstein, O., Dr. Eine Rheinfahrt auf verschollenen Wegen. SA a / Zürcher Post, 1908. IB 54 g

Eidg. Amt. für Wasserwirtschaft. Die Regulierung des Rheins zwischen Basel und Straßburg. Mitt. Nr. 24, Bern 1929. IB 42 i

Limmat-Club Zürich. Lustfahrt Zürich—Basel—Straßburg, 1893. IB 54 f

Schweiz. Bankverein. Die Schweiz und die Rheinschiffahrt. (Die Frage der Rheinregulierung von Basel bis Straßburg.) Monatsbericht Nr. 8/1929. IB 44 b

Schweiz. Schleppschiffahrtsgenossenschaft, Basel. «Das glückhafft Schiff» (Straßburger Fahrt der Zürcher, 1576), Faksimile-Ausgabe nach Druck von Jobin, Straßburg 1576, bei Anlaß der internat. Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung, Basel 1926, überreicht. IB 54 k

Schiffahrt und Kanalbauten

Basler Rheinhafen. Anhang zur Hafenordnung. (Vom 25. November 1933.) Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, auf Grund des Gesetzes über die Verwaltungsgebühren vom 31. März 1921, erläßt im Einverständnis mit der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen folgenden Anhang zur Basler Hafenordnung vom 27. Juni 1933:

I. Die Rheinschiffahrtsdirektion wird ermächtigt, zur Deckung von Auslagen, die dem Kanton durch seine Beteiligung am Defizit des Betriebs der Hafenanlagen und aus dem Unterhalt und der Beaufsichtigung erwachsen, eine Hafenabgabe, nach Güttertarif und Menge abgestuft, zu erheben, die im Bahnverkehr durch Erhöhung der Hafenfracht eingebracht wird und im Fuhrwerk- und Autoverkehr direkt gegen Quittung an die Hafenverwaltung zu entrichten ist.

II. Die Hafenabgabe beträgt in Rappen pro Tonne Ladegewicht:

für Güter im Bergverkehr:

für Koks 5, Briketts 5, Weizen 25, Hafer 35, Gerste 35, Mais 35, Mehle 35, Tonerde 25, Rasorit 25, Blei 25, Leinsaat und Leinöl 25, Petroleumrückstände 25, Erdnüsse 35, Kopra 35, Bitumen 35, Bleche 35, Zink/Zinn 35, Kupferdraht 35, Eisenbahnmaterial 35, Abfälle 35, Benzin 50, Petrol 50, Zucker 50, Pflanzenöle exkl. Leinöl 50, Cichorie 50, chemische Produkte 50, Glukose 50, Tabak 50, Holz und Bretter exkl. Papierholz 35, anderweitig nicht genannte Güter 50,

für Güter im Talverkehr:

für Salpeter 15, übrige Erzeugnisse der chemischen und elektro-chemischen Industrie 25, Pyritabrände 7, Asphalt 15, Extrakte 50, Papier 50, Milch und Kakao 50, Zink 50, Metallabfälle 25, Eisenerz 7, leere Säcke und Fässer 15, Häute 50, Maschinenteile 50, Tabakripen 50, Eisen- und Stahlschrot 25, Holzschliff 35, Oele 50, Steine gemahlen 15, Messingasche 25, Brennwein 50, Käse 50, anderweitig nicht genannte Güter 35.

Bei Kohlen, Pyrit, Roheisen, Phosphat und Papierholz wird bis auf weiteres keine Abgabe erhoben, die Hafenfracht aber auf 35 Rp. pro Tonne festgesetzt.

Ferner ist das Schiffahrtsamt berechtigt, bei Gütern, die oben nicht speziell bezeichnet sind, von Fall zu Fall die Hafenabgabe von 35 Rappen zu ermäßigen oder zu erhöhen.

III. Die Hafenabgabe ist von dem Zeitpunkt ab zu entrichten, wo die neuen Frachtsätze der Hafenbahn durch Verfügung im Eisenbahnamtssblatt zu Geltung kommen.

Dies ist zu publizieren.

Basel, den 25. November 1933.

Im Namen des Regierungsrates,

Der Präsident:

Dr. F. A e m m e r .

Der Sekretär:

Dr. H. Matzinger.

Hafenverkehr im Rheinhafen Basel.

März 1934.

A. Schiffsverkehr.

	Schleppzüge	Kähne	Güterboote	Ladung t
	belad.	leer		
Bergfahrt Rhein	—	—	—	—
Bergfahrt Kanal	—	591	—	126668
Talfahrt Rhein	—	56*	456*	2115
Talfahrt Kanal	—	27	8	3971
	—	674	464	132754

* Kanalkähne

B. Güterverkehr.

	1. Bergfahrt	2. Talfahrt
St. Johannhafen	7596 t	84 t
Kleinrütinger Hafen	94982 t	6002 t
Klybeckquai	24090 t	— t
Total	126668 t	6086 t

Warengattungen im Bergverkehr: (in Mengen von über 1000 t) Getreide, Kohlen, Brikets, flüssige Brennstoffe, verschiedene Nahrungsmittel, Rohprodukte für die Nahrungsmittelabrikation, chemische Rohprodukte, Eisen und Metalle, Holz.

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

Gesamtverkehr vom 1. Januar bis 31. März 1934.

Monat	Bergfahrt	Talfahrt	Total t
Jan.	62516 (72830)	2536 (4536)	65052 (77366)
Febr.	84390 (77445)	3261 (2935)	87651 (80380)
März	126668 (129408)	6086 (46'0)	132754 (134038)
	273574 (279683)	118 3 (12.01)	285457 (291784)
wovon	Rheinverkehr	3041 Tonnen	(2560)
	Kanalverkehr	282056 Tonnen	(289224)
		Total	285457 Tonnen (291784)

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

Elektrizitätswirtschaft

Reichsverband der Elektrizitätsversorgung (REV.).

«Im Einvernehmen mit den zuständigen Reichsbehörden ist durch Zusammenfassung aller maßgebenden Verbände, die bisher die Elektrizitätsversorgung vertreten haben, der Reichsverband der Elektrizitätsversorgung (REV.) in Berlin gebildet worden. Der Reichsregierung steht in dem neuen Reichsverband ein wirksames Instrument für die Lösung aller Aufgaben auf dem Gebiete der Elektrizitätsversorgung zur Verfügung. Durch den Reichsverband ist nunmehr die volle Einheit in der Vertretung der deutschen Elektrizitätsversorgung hergestellt, nachdem bereits im August 1933 die Interessengemeinschaft staatlicher und kommunaler Elektrizitätswerke ihre Auflösung beschlossen und durchgeführt hat, nach-

dem ferner der Bund der Elektrizitätsversorgungsunternehmungen Deutschlands im Dezember 1933 den gleichen Beschuß gefaßt hat, wofür die Schaffung eines Reichsverbandes der Elektrizitätsversorgung Voraussetzung war, und nachdem der deutsche Gemeindetag als Vertreter der elektrizitätswirtschaftlichen Belange der Gemeinden und ihrer Betriebe der gemeinsamen Front beigetreten ist. Der Reichsverband wird von einem Vorsitzenden und von einem Stellvertreter geleitet, denen ein Beirat zur Seite steht. Vorsitzender ist Gen.-Dir. Otte, Hamburg; zu seinem Stellvertreter hat er Dr. Lühr (Ges-fürel), Berlin berufen.»

Die Elektrifizierung der österreichischen Bundesbahnen. Im laufenden Jahre werden sich die Elektrifizierungsarbeiten der österreichischen Bundesbahnen nur auf die Linie Salzburg—Attnang—Puchheim erstrecken. Im Bundesvoranschlag ist eine erste Rate von 20 Mio. Schilling eingesetzt worden. Die Gesamtkosten der Elektrifizierung belaufen sich auf 57 Mio. Schilling für die Strecke Salzburg—Linz. Dieser Betrag verteilt sich auf drei Jahre, so daß für die Fertigstellung das Jahr 1936 vorgesehen ist. Außerdem erhalten die Bundesbahnen aber noch weitere 36 Mio. Schilling vom Staate für Investitionen. 11 Mio. Schilling sind für die Anschaffung von rollendem Material, 25 Mio. Schilling für Erneuerungen am Oberbau und an den Signal- und Sicherungsanlagen vorgesehen.

Wärmewirtschaft

Wandlungen in der deutschen Kohlenwirtschaft. Nach einem Bericht in Nr. 88 der „Frankfurter Zeitung“ vom 18. Februar 1934 ist die Kokereiwirtschaft der Ruhrzechen Gegenstand neuer Hoffnungen. Von den drei eigentlichen Nebenprodukten des Kokereiprozesses ist das schwefelsaure Ammoniak in den letzten Jahren zu einer Zuschußware geworden, deren Erlös nicht mehr die Selbstkosten deckt. Man erhofft Besserung durch die Reform des deutschen Stickstoffs syndikates. Das Benzol ist der finanziell wichtigste Teil der Nebenprodukte geblieben. Der Ruhrbergbau denkt an die Umstellung der synthetischen Stickstofffabrikation auf Benzinfabrikation. Nach unverbürgten Schätzungen liegt der Selbstkostensatz von Kohlenbenzin bei 20 Pfennig pro kg gegenüber einem Benzinpreis fob Hamburg von 5 bis 6 Pfennig. Man wird daher zunächst die englischen Erfahrungen in der Fabrikation von Kohlenbenzin abwarten. Für den Kohlenabsatz ist aus der Benzinherstellung allerdings wenig zu erwarten, denn selbst der volle Ersatz der heutigen Brennstoffeinfuhr von 1 Mio. Tonnen jährlich durch Hydrierbenzin würde im günstigsten Falle 3,5 Mio. Tonnen Kohle vom Markt nehmen.

Nebst dem Benzol ist für den Kokereihauptsatz das Kokereigas das wichtigste Nebenprodukt. Der zunehmende Verkauf beginnt bald Sorge zu bereiten. Die bei Beginn des Ferngasabsatzes in Aussicht genommene Umstellung der Kokereiheizung durch Schwachgas aus Generatoren wird wohl in Einzelfällen, aber nicht generell durchgeführt. Es besteht die Auffassung, daß bei den heutigen Gaspreisen der Gasabsatz für die Kokerei nur dann rentabel bleibt, wenn es sich um echtes Ueberschüßgas handelt, das nicht erst durch die Koksvergasung für den Ferntransport freigemacht werden muß.

Absatz minderwertiger Brennstoffe der Ruhrzechen für die Elektrizitätserzeugung. Die Forderung auf der Vortragstagung der Ruhrbezirksgruppe des Vereins deutscher Ingenieure nach Errichtung von mittlern und kleinen Steinkohlen-Ortskraftwerken und frühere Ausfüh-

rungen über eine innige Zusammenarbeit der einzelnen Zechenkraftwerke ließen vermuten, daß das Emscherschlamm-Projekt des RWE. nicht mehr durchgeführt wird. Es handelt sich darum, den in der großen Emscher-Kläranlage in Karnap anfallenden hochwertigen Kohleschlamm in einem besondern Kraftwerk zu verfeuern. Bei den Ruhrzechen selbst bestand früher ein Plan, ein Dampfkraftwerk zu errichten, in dem nur markt- und frachtschwierige Brennstoffe (Feinkohlen, Kohlenstaub, Kokskrus usw.) verwandt und in fernzuleitende elektrische Energie umgewandelt werden sollten.

Eine Verständigung zwischen RWE. und Ruhrzechen in dieser Frage führte später zu dem gemeinsamen Emscher-Projekt, das aber entgegen den früheren Absichten noch immer nicht in Angriff genommen ist. Wie wir hören, ist die Durchführung nach wie vor geplant; der Bau scheint aber noch weiter zurückgestellt zu werden, und zwar so lange, bis sich ein entsprechender zusätzlicher Stromabsatz ergibt. Zur Zeit ist noch ein weitgehender Überschuß an nicht absetzbarer elektrischer Energie vorhanden. Die Ruhrzechen sind anderseits brennend an einer baldigen Lösung der Sortenfrage interessiert.

Die Nutzbarmachung der Welt-Wasserkräfte. Nach einer Aufstellung des Geologischen Dienstes der Vereinigten Staaten haben sich die nutzbar gemachten Wasserkräfte im letzten Jahrzehnt verdoppelt. Die ausgebauten Kräfte beliefen sich 1920 auf 23 Mio. PS, Ende 1929 auf 29 Mio. PS, Ende 1926 auf 33 Mio. PS und Ende 1933 auf 46 Mio. PS. Die Zunahme war in den letzten vier Jahren in Europa etwas größer als in Nordamerika. Letzteres steht aber mit 21,8 Mill. PS noch immer an der Spitze aller Erdteile. Dann folgen Europa mit 18,40 Mio. PS, Asien mit 4 Mio. PS, Südamerika mit 0,90 Mio. PS, Ozeanien mit 0,37 Mio. PS und Afrika mit 0,03 Mio. PS. Nach den Vereinigten Staaten haben den größten Zuwachs an Wasserkräften Italien, Japan, Kanada, Deutschland, die Schweiz, Österreich und Schweden gehabt.

Holz als Treibmittel für Lastfahrzeuge. Unter diesem Titel veröffentlicht Prof. Dr. Kühne in München einen interessanten Aufsatz in Nr. 10 der VJD. vom 10. März 1934. Bei den Vergleichsversuchen zwischen Benzin- und Holzgasbetrieb wurde ein Lastwagen mit 5,1 t Eigengewicht und 3 t Nutzlast verwendet. Bei Holzgasbetrieb betrug die Nutzlast nur 2,7 t, weil das Gewicht der Gaserzeugungsanlage von 0,3 t in Abzug kam. Der Wagen hat mit Vollast im Mittel 36 l Benzin oder 87 kg Holz für 100 km benötigt. Diese Angaben beziehen sich auf eine Mischung von Buchen- und Fichtenholz von lufttrockener Beschaffenheit und einer Stückgröße von 8 cm Länge und 30 cm² Querschnitt sowie hoher Verdichtung des Motors. Nach je rund 800 bis 1000 km muß man den Gaserzeuger vollkommen reinigen; die wasserführenden Reiniger sind nach ja 150 km zu entleeren und zu säubern. Das Anfachen des Gaserzeugers nimmt rund 4 bis 5 Min. in Anspruch. Bei Betriebsunterbrechungen von mehr als 2 h muß der Gaserzeuger von neuem mit der Lunte angezündet werden. Der Aufsatz kommt zum Schluß, daß Holzgas als Treibmittel für Lastkraftfahrzeuge und Omnibusse für Langstreckenverkehr als ernsthafter Wettbewerber gegen teure Leichtöle in Frage kommt.

LITERATUR

Betrifft: Ergänzungen 1930—1933 zu
Grundlagen und Entwicklung der Energiewirtschaft Oesterreichs. Herausgegeben vom Oesterreichischen Nationalkomitee der Weltkraftkonferenz. (Verlag von Julius Springer in Wien I.)

Das Oesterreichische Nationalkomitee der Weltkraftkonferenz hat aus Anlaß der zweiten Volltagung der Weltkraftkonferenz im Juni 1930 zu Berlin einen offiziellen Bericht «Grundlagen und Entwicklung der Energiewirtschaft Oesterreichs» herausgegeben, dessen Zweck es war, den Teilnehmern an dieser Tagung die Arbeit vor Augen zu führen, die Oesterreich auf dem Gebiete der Energieversorgung nach dem Zusammenbrüche der alten Großmacht leisten mußte und wie sie vollbracht wurde.

Die freundliche Aufnahme, die der Bericht fand, hat das Nationalkomitee veranlaßt, für die skandinavische Teiltagung der Weltkraftkonferenz vom Juni 1933 eine Berichtergänzung vorzubereiten, mit deren Verfassung Dr. O. Vas betraut wurde, der auch den Bericht 1930 verfaßt hatte.

Der Ergänzungsband 1930—1933 ist genau so gegliedert wie der Bericht von 1930 und behandelt in fünf Abschnitten die Brennstoffe, die Wasserkraftnutzung, die Elektrizitätsversorgung, die Energiewirtschaft der österreichischen Bundesbahnen und die Gesetzgebung auf dem Gebiete der Energiewirtschaft dergestalt, daß unmittelbare Vergleiche zwischen der behandelten Entwicklung in den Jahren 1930 bis 1933 und der in dem früheren

Berichte gegebenen Darstellung möglich sind. Neu ist nur ein kurzer Abschnitt über die Gaswerke, die neben den österreichischen Bundesbahnen gegenwärtig der größte Verbraucher von Auslandskohle sind.

In allen Abschnitten des vorliegenden Ergänzungsheftes ist ebenso wie in den «Grundlagen» amtliches und von den Gesellschaften und Werken verfügblich gemachtes Material in weitestgehendem Maße verwendet worden und es darf daher das Werk als verlässlichster Behelf über die österreichische Energiewirtschaft angesehen werden, das schon aus dem Grunde größte Beachtung verdient, weil es zeigt, welche Anstrengungen Oesterreich macht, um sich auf den Trümmern der europäischen Wirtschaft tragfähige Grundlagen für einen neuen Aufstieg zu schaffen.

Der jetzt erscheinende Ergänzungsband 1930—1933 kostet RM. 4.80. Der zur Berliner Tagung im Juni 1930 erschienene Hauptbericht wurde von RM. 20.— auf RM. 10.— ermäßigt. Für den Bezug beider Teile zusammen wird der Vorzugspreis von RM. 12.— berechnet.

Hauptbericht und Ergänzungsbericht sind im Verlag von Julius Springer, Wien I., erschienen und durch jede Buchhandlung zu beziehen.

Unverbindliche Kohlenpreise für Industrie per 25. April 1934.

Mitgeteilt von der „KOK“ Kohlenimport A.-G. Zürich

	Calorien	Aschen-gehalt	25. Dez. 1933	25. Jan. 1934	25. Febr. 1934	25. März 1934	25. April 1934
			Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Saarkohlen: (Mines Domaniales)					per 10 Tonnen franco unverzollt Basel		
Stückkohlen			330.—	330.—	330.—	330.—	330.—
Würfel I 50/80 mm			350.—	350.—	350.—	350.—	350.—
Nuss I 35/50 mm	6800-7000	ca. 10%	345.—	345.—	345.—	345.—	345.—
" II 15/35 mm			295.—	295.—	295.—	295.—	295.—
" III 8/15 mm			275.—	275.—	275.—	275.—	275.—
Ruhr-Coks und Kohlen				Zonenvergütungen für Saarkohlen Fr. 5 bis 75 per 10 T. je nach den betreffenden Gebieten und Körnungen.			
Grosscoks (Giesscoks)			400.—	400.—	400.—	400.—	400.—
Bredicoks I	ca. 7200	8-9%	420.—	420.—	420.—	420.—	420.—
" II			440.—	440.—	440.—	440.—	440.—
" III			410.—	410.—	410.—	410.—	410.—
Fett-Stücke vom Syndikat			380.—	380.—	380.—	380.—	380.—
" Nüsse I und II			380.—	380.—	380.—	380.—	380.—
" " III			375.—	375.—	375.—	375.—	375.—
" " IV			360.—	360.—	360.—	360.—	360.—
Essnüsse III			450.—	450.—	450.—	450.—	450.—
" IV			350.—	350.—	350.—	350.—	350.—
Vollbrikets			380.—	380.—	380.—	380.—	380.—
Eiformbrikets			380.—	380.—	380.—	380.—	380.—
Schmiedenüsse III			420.—	420.—	420.—	420.—	420.—
" IV			400.—	400.—	400.—	400.—	400.—
Belg. Kohlen:				Coks ab Schiff stellt sich ca. Fr. 35.— per 10 T. unter obige Preise. franco Basel verzollt			
Braisettes 10/20 mm	7300-7500	7-10%	385	385	385	385	400
" 20/30 mm			525	520	520	490	465
Steinkohlenbrikets 1. cl. Marke . .	7200-7500	8-9%	400	400	400	370-380	370 375
				Größere Mengen entsprechende Ermäßigungen.			

Oelpreise auf 15. April 1934. 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	8.60	Benzin für Explosionsmotoren Schwerbenzin Mittelschwerbenzin Leichtbenzin	41.35/43.35 42.35/44.35 67.—/71.—
Petrol für Leucht- und Reinigungszwecke und Motoren	10.80/14.25	Gasolin Benzol	79.—/83.— 71.—/73.—
Wagenmiete und Leihgebühr für Fässer inbegrieffen	20.- bis 24.-	per 100 kg franko Talbahnstation (Spezialpreise bei größeren Bezügen u. ganzen Kesselwagen)	— Fässer sind franko nach Dietikon zu retournieren.