

Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 30 (1938)
Heft: 1

Rubrik: Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

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: 13.01.2026

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

cette augmentation; en outre les excédents pourront être placés sans peine.

La construction de la nouvelle usine est donc nécessaire au point de vue de l'alimentation des réseaux genevois; elle sera en même temps une occasion de travail bienvenue pour les industriels, les entrepreneurs et les chômeurs.

Elle fera également faire un grand pas à la réalisation des projets de navigation sur le Rhône, dont la partie la plus difficile à aménager se trouve précisément entre le Lac de Genève et Génissiat.

Sur ce tronçon, la pente est forte et le fleuve coule longtemps au fonds d'une gorge étroite et sinueuse, en passant par la Perte du Rhône et par bien d'autres endroits où, dans l'état actuel des choses, il ne faudrait pas penser pouvoir jamais conduire des bateaux, même de faible tonnage. Mais le fleuve est en train de se transformer en une série de biefs à faible pente, par un travail semblable à celui qui s'effectue sur le Rhin et l'Aar. Ces biefs seront prêts sur tout le tronçon en question, dès qu'on aura achevé la construction de l'Usine de Génissiat et celle de la nouvelle usine genevoise; il suffira de les relier par des ouvrages appropriés pour les rendre accessibles aux bateaux. Ces ouvrages n'ont pas encore été étudiés d'une manière définitive, mais on peut prévoir qu'à Génissiat une échelle d'écluses sera nécessaire, tandis qu'on pourra passer le barrage de Chancy-Pougny avec une écluse ordinaire.

A la nouvelle usine genevoise on pourra sans doute adopter les dispositions indiquées sommaire-

ment sur le projet des Services Industriels. Une écluse sera installée sur la rive droite du Rhône, sous le village de Russin, mais, comme l'extrémité du remous de Chancy-Pougny se trouve à une petite distance de la nouvelle usine, cette écluse devra être reliée au fleuve, à l'amont et à l'aval du barrage, par deux courts tronçons de canal.

La forme du terrain se prête très bien à l'exécution de ce travail et l'emplacement de l'écluse pourra être choisi de façon à réduire les terrassements au minimum. Il n'y a pas lieu de craindre des difficultés spéciales.

Les Services Industriels de Genève ont établi leur projet d'usine de manière à réserver la possibilité de construire plus tard les ouvrages nécessaires à la navigation. C'est tout ce qui pouvait être fait actuellement, car il ne sera pas possible de les étudier en détail avant qu'une entente soit intervenue entre la France et la Suisse au sujet de la navigation du Rhône.

On peut conclure de ce qui précède que les Services Industriels de Genève ont eu raison d'entreprendre les études de la nouvelle usine. Le nombre des solutions proposées montre la complexité du problème. Plus encore que cette complexité, les difficultés d'ordre technique, économique et politique rencontrées au cours de cette longue période d'étude expliquent le retard de la proposition de mise en chantier. Celle-ci est arrivée à son heure, comme le prouvent la réponse des Autorités Genevoises et le succès de l'emprunt destiné à couvrir les frais de construction.

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission Nr. 58 vom Januar 1938

Bericht über die Tagung der Zentralkommission, November 1937

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt hielt vom 11. bis 13. November ihre zweite Tagung von 1937 in Strassburg unter dem Vorsitz des ausserordentlichen Gesandten, Herrn Jean Gout, ab.

Herr Paul Charguéraud ist zum Bevollmächtigten Frankreichs ernannt worden und hat die Vollmacht, die ihm durch den Präsidenten der Französischen Republik erteilt wurde, vorgelegt.

Die Kommission hat in ihrer Eigenschaft als Beruungsgericht in Rheinschifffahrtssachen ein Urteil in einer Zivilsache gefällt.

Sie hat von den Angaben über die im Laufe des Jahres 1936 durch die Schweiz, Frankreich und die Niederlande auf dem Rhein und in den Häfen ausgeführten Arbeiten Kenntnis genommen.

Die schweizerische Abordnung hat der Kommission mitgeteilt, dass die Regulierungsarbeiten zwischen Strassburg und Istein, die durch die hohen Wasserstände des Sommers 1937 unterbrochen worden waren, wieder aufgenommen wurden, und dass die Niedrigwasser des Win-

ters benutzt werden, um die Arbeiten und die Bühnenkronen zu vollenden.

Dank dem hohen Wasserstand konnte das Fahrwasser rasch die Richtung, die Breite und die Tiefe, die man verwirklichen wollte, einnehmen; die angestrebte Tiefe von 2 m unter Gl. W. 1932 ist auf der ganzen Regulierungsstrecke erreicht, ausgenommen an einigen Stellen, an denen übrigens die Unzulänglichkeit gering ist.

Ueber die Hebung der Strassburg-Kehler Brücken hat die französische Abordnung mitgeteilt, dass die französische Verwaltung bereit sei, die Arbeiten anzufangen, sobald die deutsche Verwaltung mitgeteilt haben werde, dass sie in der Lage sei, die Arbeiten zu unternehmen.

Ausserdem hat die französische Abordnung der Kommission den Plan der zur Beseitigung der Brückenbahn der Hüniger Eisenbahnbrücke notwendigen Arbeiten vorgelegt, und die Kommission hat festgestellt, dass gegen die von der französischen Regierung im Interesse der Schifffahrt in Aussicht genommenen Massnahmen keine Bedenken bestehen.

Der Ausschuss, der unter dem Vorsitze des Herrn Herold, Bevollmächtigten der Schweiz, seit mehreren Jahren an der Neufassung der Rheinschiffahrtspolizeiordnung arbeitet, ist durch die neue auf dem Rheine geschaffene Lage veranlasst worden, seine Arbeiten wieder aufzunehmen. In dieser Beziehung ist der Kommission mitgeteilt worden, dass alle Uferstaaten und Belgien die Einführung einer neuen Ordnung, die den technischen und

nautischen Erfordernissen der modernen Schifffahrt entspricht, ins Auge fassen, und dass Verhandlungen zwischen diesen Staaten im Gange sind über die Art und Weise der Inkraftsetzung der neuen Vorschriften auf dem ganzen Laufe des Rheins unterhalb Basels.

Der Zeitpunkt der nächsten Tagung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt wurde auf Dienstag, den 26. April 1938, festgesetzt.

Wasser- und Elektrizitätsrecht, Wasserkraftnutzung, Binnenschifffahrt

Die elektrische Energie im Entwurf zu einem schweizerischen Strafgesetzbuch vom 21. Dezember 1937.

In Art. 146 ist der «Diebstahl von Energie» wie folgt geordnet:

«Wer einer fremden Anlage, die zur Verwertung von Naturkräften dient, namentlich einer elektrischen Anlage, unrechtmässig Energie entzieht, wird mit Gefängnis oder mit Busse bestraft.

Handelt der Täter in der Absicht, sich oder einen andern unrechtmässig zu bereichern, so wird er mit Zuchthaus bis zu fünf Jahren oder mit Gefängnis bestraft»

Bannalpwerk.

Das Bannalpwerk hat am 24. Dez. 1937 seinen Betrieb infolge Erschöpfens der Wasservorräte im Stausee eingestellt. Die Energiebelieferung des Absatzgebietes erfolgt durch das EW Luzern-Engelberg.

Neue Wasserkraftwerke in der UdSSR.

Der Entwurf für die Wasserkraftanlage an der Samarskaja Luka an der Wolga liegt vor; mit den Vorarbeiten für den Bau dieser Anlage ist begonnen worden.

Das Projekt sieht die Errichtung eines Staudammes 30 km oberhalb der Stadt Kuibyschew vor, der die Wolga 30 m stauen wird. Die Wasserkraft wird in zwei Kraftwerken ausgenutzt: am Staudamm und am Kanal, der über die Samarskaja Luka geleitet wird und 70 km unterhalb der Stadt Kuibyschew in die Wolga fliesst. Die Leistung dieser Wasserkraftwerke wird 2 500 000 kW betragen mit einer Energieerzeugung von etwa 14 Milliarden kWh jährlich.

Etwa die Hälfte der mit geringen Gestehungskosten erzeugten Energie an der Samarskaja Luka wird der Bewässerung des zu häufigen Dürren neigenden Transwolgagebietes dienen und auch die örtlichen Industriebetriebe speisen. Die restliche Energiemenge wird dem Moskauer, Iwanowoer, Gorkijer und Uraler Industriebezirk zugeführt werden.

dr. h. rei.

Schweiz. Rhone-Rhein-Schiffahrtsverband, Sektion Ostschweiz.

Der vom Präsidenten Dr. Henry Favre verfasste Bericht gibt davon Kenntnis, dass die ausserordentliche Hauptversammlung vom 20. Mai 1937 einen Kredit von 15 000 Fr. beschlossen habe, der dazu dienen soll, Modellversuche für Schiffsschleusen in der Versuchsanstalt für Wasserbau an der ETH zu unterstützen. Die entsprechenden Grossversuche sollen an der neuen Schleuse bei Wynegem (Antwerpen) durch den belgischen Staat ausgeführt werden. Der Verband will damit die technischen Grundlagen der schweizerischen Binnenschifffahrt fördern helfen.

Holländisch-belgische Wasserstrassenpläne und die Schweiz.

In Holland und Belgien spricht man zur Zeit von neuen Projekten für den Ausbau des Wasserstrassenverkehrs, die auch für die Schweiz von Bedeutung sind, da sie die Aufgabe verfolgen, das belgische Industrie- und Kohlengebiet um Lüttich und das holländische Kohlenbecken im limburgischen Zipfel nicht nur besser an die See anzuschliessen, sondern vornehmlich auch an den Rhein. Der belgische Albertkanal bringt es mit sich, dass Lüttich nun zum Seehafen ausgebaut wird, der bereits 1939 in Betrieb genommen wird. Das grosse Lütticher Industriebecken wird so in die Lage kommen, erhebliche Teile von Rohstoffen auf dem Wasserweg und die Fertigfabrikate abzuliefern ohne Umschlag im Seehafen Antwerpen. Zugleich wird eine Wasserstrasse Lüttich—Rhein—Basel damit eröffnet werden. Auch der Kanal Brüssel—Charleroi, der heute nur Schiffe bis zu 600 Tonnen Lade-fähigkeit aufnehmen kann, wird auf seiner ganzen Länge für Schiffe von 1350 Tonnen erweitert. Von Maastricht im Limburgischen aus soll über den holländischen Juliana-Kanal ein direkter Schifffahrtsdienst nach London errichtet werden.

Ey.

Basler Rheinhafenverkehr

Gesamtverkehr vom 1. Januar bis 31. Dezember 1937

Monat	Ankunft		Abgang		Total	
Januar	187827	170280	6068	3903	193895	174183
Februar	251405	139680	9196	5581	260601	145261
März	211559	131421	8724	5965	220283	137386
April	267344	125677	17826	4473	285170	130150
Mai	260979	169783	26437	10279	287416	180062
Juni	252902	225852	25539	12452	278441	238304
Juli	260786	262797	25256	14990	286042	277787
August	223454	201509	19978	9368	243432	210877
September	267637	189473	15675	10762	283312	200235
Oktober	213510	165670	22727	14470	236237	180140
November	179319	210502	23263	11183	202582	221685
Dezember	165518	187273	18336	7863	183854	195136
	2741240	2179917	219025	111289	2960265	2291206

wovon Rheinverkehr 1941335 1318753 t

wovon Kanalverkehr 1018930 972453 t

2960265 2291206 t

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

Schiffahrtsamt.

Elektrizitätswirtschaft, Wärmewirtschaft

Die Bedeutung der Eisenbahnen im Krieg.

Im Rahmen der Freitagsvorträge über kriegswirtschaftliche Massnahmen der Schweiz sprach am 14. Januar 1938 der Präsident der Generaldirektion der SBB, Dr. Schrafl, über die kriegswirtschaftlichen Vorbereitungen der Eisenbahnen. Nach einem Rückblick auf die gemachten Erfahrungen stellte er fest, dass die im eigenen Lande erzeugte elektrische Energie die zuverlässigste Betriebsstoffquelle sei. Gefahrenmomente, wie sie ein Krieg mit sich bringen kann, ergeben sich für den elektrischen Betrieb in weit geringerem Umfang als für die Dampftraktion.

Heute beziehen die Schweizerischen Bundesbahnen ihre elektrische Energie aus sechs Grosskraftwerken, aus zwei kleinen und aus zwei Umformerstationen, die sich alle gegenseitig aushelfen können. Die meisten Kraftwerke der SBB. befinden sich in Gebirgsgegenden; sie seien daher schwierig anzufliessen und heben sich von ihrer Umgebung kaum ab. Für die Behebung von Störungen sei ein gut ausgebildetes und militärisch diszipliniertes Personal vorhanden. Die 27 Unterwerke seien so angeordnet, dass ein ausfallendes leicht durch ein anderes ersetzt werden kann. Dieser Tatsache sei es zu verdanken, dass der Bahnbetrieb den militärischen Anforderungen des Landes auch gewachsen sei, wenn eine grössere Anzahl von Kraftwerken zerstört sein sollte. Ohne grosse Schwierigkeiten sei es möglich, bombensichere Werke zu erstellen; zudem werden im Rahmen des aktiven Luftschutzes sämtliche schweizerischen Kraftwerke mit Abwehrgeschützen versehen, so dass auch die letzten Bedenken gegen die Zuverlässigkeit des elektrischen Betriebes verschwinden werden. Durch die Sicherstellung einer umfangreichen Reserve von 300 Dampflokomotiven mit geschultem Personal sei die Eisenbahn darum auch heute noch das zuverlässigste Transportmittel im Kriegsfall.

Der Trolleybus in Winterthur.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Strasse vom Bahnhof Winterthur nach Wülflingen beantragt der

Stadtrat, die seit 23 Jahren im Betrieb stehende Strassenbahnlinie abubrechen und an ihrer Stelle einen Trolleybus-Betrieb einzurichten. Der Antrag unterliegt einer Gemeindeabstimmung.

Ein Trolleybusbetrieb in Oldenburg.

In der ETZ. vom 31. Dezember 1937 berichtet E. Schiemann, Mannheim, über die Ergebnisse der vier Obus-(Trolleybus-)linien der Oldenburger Vorortbahnen während eines Jahres. Nach den Erfahrungen bestehe wohl kaum noch ein Zweifel, dass alle Städte mit mittlerer Verkehrsdichte bei Neuentwicklung oder Umgestaltung ihrer Verkehrsmittel sich für Obusbetrieb entscheiden sollten.

Freigabe der Preisbildung.

Durch eine am 24. Dezember 1937 erlassene Verfügung des Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartementes wird mit Wirkung ab 1. Januar 1938 die Preisbildung auch für jene Waren freigegeben, deren Preise bisher nur mit behördlicher Genehmigung hinaufgesetzt werden durften. Eine Erhöhung der bestehenden Preise sei mit Ausnahme einzelner Warenpreise bei der rückläufigen Preisbewegung vieler Weltmarktrohstoffe nach amtlicher Ansicht nicht zu befürchten. Das Eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement werde die Preisentwicklung weiterhin überwachen und unangemessene Preise herabsetzen.

Auch nach dem 1. Januar 1938 bedürfen Erhöhungen der Hoteltarife, der Tarife für Gas und Elektrizität, sowie der Miet- und Pachtzinse einer behördlichen Genehmigung.

Rückkauf des Gaswerkes der Stadt Aarau abgelehnt.

Die Einwohnergemeindeversammlung Aarau hat auf Antrag des Stadtrates beschlossen, auf den Ankauf des Gaswerkes Aarau zum Preise von rund 1,5 Mio Fr. zur Zeit nicht einzutreten. Mit dem Gaswerk Aarau A.G. soll ab 1938 ein neuer Konzessionsvertrag abgeschlossen werden.

Geschäftliche Mitteilungen, Literatur, Verschiedenes

Sicherstellung der schweizerischen Landesversorgung mit lebenswichtigen Gütern.

In einer Botschaft vom 9. November 1937 legt der Bundesrat der Bundesversammlung den Entwurf eines Bundesgesetzes über die Sicherstellung der Landesversorgung mit lebenswichtigen Gütern vor. In der begleitenden Botschaft begründet der Bundesrat das Gesetz damit, dass vorsorgliche Massnahmen auf dem Gebiete der Volkswirtschaft im Hinblick auf den Krieg unvermeidlich geworden seien, sie bilden einen wichtigen Teil der Landesverteidigung. Die Wirtschaftspolitik des gesamten Auslandes lasse das zielbewusste Bestreben nach wirtschaftlicher Kriegsbereitschaft erkennen. Anfang des Jahres 1937 habe das Militärdepartement an der Generalstabsabteilung eine 8. Sektion für Kriegswirtschaft geschaffen und im April 1937 habe der Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartementes einen «Beauftragten für Kriegswirtschaft» berufen. Art. 1 des Gesetzesentwurfes ermächtigen den Bundesrat, die notwendigen Massnahmen

für die Beschaffung und Sicherstellung der Güter zu treffen, welche im Kriegsfall für die Versorgung von Volk und Heer unentbehrlich sind. Art. 2 ermächtigt den Bundesrat zur Anordnung von *Bestandesaufnahmen* und Art. 5 Kantone, Gemeinden, öffentliche und private Unternehmen zur *Haltung von Warenvorräten* in einem bestimmten Umfange und an bestimmten Orten zu verpflichten. Der Bund wird an die Kosten der Errichtung und Haltung von Vorräten angemessene Beiträge ausrichten.

Elektrizitätswerk Davos A.G. Davos-Platz.

Die Direktion teilt uns in Ergänzung unseres Berichtes über das Geschäftsjahr 1936/37 in Nr. 12, 1937, dieser Zeitschrift mit, dass das Unternehmen seit einer Reihe von Jahren dem Verkehrsverein eine Subvention von Fr. 30 000 ausrichte. Dazu bewilligte es im genannten Geschäftsjahr, wie schon mehrfach, eine Sondersubvention von Fr. 10 000, so dass die Unterstützung an den Verkehrsverein im Berichtsjahre Fr. 40 000 ausmache.

Unverbindliche Kohlenpreise für Industrie per 10. Januar 1938

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

	Kalorien	Aschen- gehalt	10. Sept. 1937 Fr.	10. Okt. 1937 Fr.	10. Nov. 1937 Fr.	10. Dez. 1937 Fr.	10. Jan. 1938 Fr.
Saarkohlen (deutscher Herkunft)							
per 10 t franko Basel verzollt							
Stückkohlen	ca. 7000	ca. 6-7 ⁰ / ₀	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 ⁰ / ₀	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 ⁰ / ₀	—	—	—	—	—
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 ⁰ / ₀	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							
Braissettes 10/20 mm	7300-7500	7-10 ⁰ / ₀	—	—	—	—	—
Braissettes 20/30 mm			605.—	645.—	635.—	635.—	635.—
Steinkohlenbriketts 1. cl. Marke	7200-7500	8-9 ⁰ / ₀	480.—	505.—	495.—	495.—	495.—
* Gültig für Schiffskoks. Grössere Mengen entsprechende Ermässigungen							

* Gültig für Schiffskoks.

Grössere Mengen entsprechende Ermässigungen

Ölpreisnotierungen per 10. Januar 1938

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

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	per 100 kg Fr.	Heizöl, III. - Industrie-Heizöl für Feuerungszwecke und stationäre Motoren:	per 100 kg Fr.
Genf, Chiasso, Pino, Iselle	12.40/12.55	Einzelfass bis 1000 kg	15.30
Heizöl: zirka 10,000 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg netto in Zisternen unverzollt: Basel		1001 kg bis 3000 kg	14.30
Waldshut, Schaffhausen, Konstanz, St. Margrethen, Buchs	11.40/11.55	3001 kg bis 8000 kg	13.55
Genf, Chiasso, Pino, Iselle		8001 kg bis 12,000 kg	13.50
Industrie-Heizöl: zirka 9850 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg netto in Zisternen nur an Industrien mit Anschlussgeleise, unverzollt: Basel		12,001 kg und mehr	12.85
Waldshut, Schaffhausen, Konstanz, St. Margrethen, Buchs	10.10/10.25	Ia. Petrol für Industrie, Gewerbe, Garagen und Traktoren:	
Genf, Chiasso, Pino, Iselle		Fassweise bis 500 kg	28.—
Gasöl, Ia. für Feuerungszwecke und stationäre Motoren:		501—999 kg oder Abschluss 1000 kg	27.—
Einzelfass bis 1000 kg	17.30	1000 kg und mehr aufs Mal	26.—
1001 kg bis 3000 kg	16.30	Bei Verwendung für Fahrzeugmotoren Zuschlag von Fr. 15.75 % kg netto auf obige Preise laut neuen Zollvorschriften.	
3001 kg bis 8000 kg	15.55	Mittelschwerbenzin	
8001 kg bis 12,000 kg	15.30	Kisten, Kannen und Einzelfass	62.05
12,001 kg und mehr	14.85	2 Fass bis 350 kg	59.30
Bei Verwendung für Fahrzeugmotoren Zuschlag von Fr. 19.— % kg netto auf diese Preise laut neuen Zollvorschriften.		351—500 kg	57.45
Heizöl, II. für Feuerungszwecke und stationäre Motoren:		501—1500 kg	56.40
Einzelfass bis 1000 kg	16.30	1501 kg oder 2000 Liter und mehr	55.50
1001 kg bis 3000 kg	15.30	od. 40, 25 Cts. p.l	
3001 kg bis 8000 kg	14.55	Für Ia. rumän. Benzin Zuschlag Fr. 1.— % kg auf obigen Preisen	
8001 kg bis 12,000 kg	14.30	Superbrennstoff (Esso) (je nach Menge)	68.—/61.55
12,001 kg und mehr	13.85	Leichtbenzin (je nach Menge)	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 Ölpreisnotierungen, die Wert auf schnelle, monatliche Berichterstattung legen, werden auf Wunsch die Preislisten direkt zugesandt. Sekretariat des Schweiz. Wasserwirtschaftsverbandes