

Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 31 (1939)
Heft: 3

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: 18.02.2026

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

läufen und bei der Ausnutzung der Wasserkräfte. Ohne Ueberheblichkeit dürfen wir somit sagen, dass die Nutzbarmachung des Wasserschatzes für die Gesamtheit von jeher ein leitendes Prinzip unserer Wassergesetze war.

Auch was die Einräumung von Benutzungsrechten betrifft, so dürfte die bevorstehende Neukodifikation in Deutschland wenig Neues bringen. Die Verleihung oder Konzession bildete in der Schweiz von jeher das wichtigste Mittel, um Benutzungsrechte zu begründen, besonders solcher auf Nutzbarmachung der Wasserkräfte. Ein Anspruch auf Einräumung solcher Rechte besteht auch in der Schweiz nicht. Die Verleihungsbehörde entscheidet nach freiem Ermessen.

Dass ein neues Wasserrechtsgesetz rückwirkende Kraft erhalten soll, ist unserem Rechtsempfinden fremd. Auf bestehende Rechte kann ein neues Gesetz nur dann Anwendung finden, wenn dies ausdrücklich gesagt wird. Unsere Wassergesetze bestimmen aber fast ausnahmslos das gerade Gegenteil: sie enthalten eine Gewährleistung bestehender Rechte. Wir geben dem Gesetzgeber auch nicht die Kompetenz, die Dauer alter Wasserrechte abzukürzen. Die sog. ehehaften Wasserrechte bleiben von neuen, gesetzgeberischen Erlassen unberührt, sowohl in ihrer Dauer, als in ihrem Umfange.

Auch in Fragen der Entschädigung von Benutzungsberechtigten scheint man im neuen, deutschen Wasserrecht Wege gehen zu wollen, die unserer Rechtsauffassung nicht entsprechen. Der Schutz des Einzelnen vor staatlichen Uebergriffen liegt uns nach wie vor am Herzen, was in vielen, gesetzlichen Vorschriften seinen Niederschlag gefunden hat. Wir verweisen z. B. auf Art. 43 des Bundesgesetzes, wonach ein Wasserrecht nur unter voller Entschädigung des Berechtigten wieder entzogen werden kann. Wir glauben im übrigen nicht, dass sich die deutschen Gesetzgeber letzten Endes von diesen Grundsätzen allzuweit entfernen werden, obschon heute in diesen Fragen recht extreme Ansichten vertreten werden.

Prof. Gieseke schloss seinen Vortrag in Karlsruhe mit den Worten:

«Planmässiges Erhalten und Betreuen des deutschen Wasserschatzes muss der Grundgedanke des neuen Wasserrechtes sein. Eine gesamthoheitsorientierte Ordnung der Benützung und Unterhaltung muss ihm dienen. Aber wir brauchen im Rahmen dieser Ordnung den *Einzelnen und seine Initiative*. Diese Gedanken zu verwirklichen, ist unsere Aufgabe bei der Schaffung des nationalsozialistischen Wassergesetzes.»

Wenn man die Initiative des Einzelnen fördern will, dann braucht es hiezu in erster Linie eine verlässliche Rechtsordnung. Wer Rechte besitzt und darauf sein Unternehmen aufgebaut hat, dem darf diese Rechtsgrundlage auch nicht durch neue Gesetze entzogen werden.

Zu diesem Kapitel gehört auch die Frage, wer über wasserrechtliche Streitigkeiten zu entscheiden habe. Eine neutrale Instanz einzusetzen, ist zweifellos unerlässlich, ob es sich nun um ein Verwaltungsgericht oder um ein Zivilgericht handelt. Wir dürfen es wohl als eine wichtige Errungenschaft unseres Bundesgesetzes betrachten, dass Streitigkeiten zwischen dem Beliehenen und den Verleihungsbehörden gemäss Art. 71 an das Bundesgericht weitergezogen werden können.

Wenn im neuen deutschen Wasserrecht der Wasserrzins abgeschafft werden soll, so ist dies ein Umstand, der unsere volle Aufmerksamkeit finden wird. Leider ist es in der Schweiz soweit gekommen, dass die Wasserkraftnutzung und besonders auch die Elektrizitätserzeugung für die Kantone eine unentbehrliche Einnahmequelle geworden sind. In noch viel höherem Masse als das deutsche Reich ist unsere Wirtschaft aber mit der Nutzung unserer Wasserschätze verknüpft, stellen sie doch unseren einzigen, im Lande selbst befindlichen Rohstoff dar. Das hinderte uns aber bisher nicht, diese Rohstoffgewinnung zu einer der ausgiebigsten fiskalischen Einnahmequellen zu machen.

Dr. B. Wettstein

Mitteilungen aus den Verbänden

Auszug aus dem Protokoll der Sitzungen des Vorstandes des Schweiz. Wasserwirtschaftsverbandes.

Sitzung vom 10. Februar 1939.

Die *Rechnung* für das Jahr 1938 und das *Budget* für das Jahr 1939 werden zur Vorlage an den Ausschuss genehmigt.

An die Kosten der Untersuchungen über den Ausbau

der Rheinwasserstrasse Basel-Bodensee wird ein Beitrag von Fr. 2000.— gewährt.

Der Vorstand nimmt Stellung zur Liquidation der Gesellschaft für *Erzverhüttungsversuche*.

Es wird Kenntnis genommen vom Stande der Arbeiten der *Kommission für Benzinerzeugung*, sowie vom Stande der Finanzierung des *Wasserbaumodells* für die Landesausstellung.

Wasser- und Elektrizitätsrecht, Wasserkraftnutzung, Binnenschiffahrt

Eidg. Wasserwirtschaftskommission.

Der Bundesrat hat davon Kenntnis genommen, dass Herr Prof. Dr. *W. Wyssling* eine Wiederwahl als Mitglied der Kommission ablehnt. Er hat Herrn Prof. Wyssling den Dank für die geleisteten Dienste ausgesprochen.

Für die neue Amtszeit vom 1. Januar 1939 bis 31. Dez. 1941 sind als Mitglieder der Kommission wiedergewählt worden:

Sektion für Wasserkräfte: Prof. Dr. *W. Burckhardt*, Bern; *R. Evéquoz*, Ständerat und Advokat, Sitten; *R. Grimm*, Nationalrat und Regierungsrat, Bern; *E. Kel'er*, Nationalrat und Regierungsrat, Aarau; Dr. *E. Klöti*, Ständerat und Stadtpräsident, Zürich; Prof. Dr. *J. Landry*, Ingenieur, Lausanne; Dr. *E. Laur*, Vorsteher der Geschäftsstelle der schweizerischen Vereinigung für Heimatschutz, Zürich; Dr. *A. Nizzola*, Ingenieur, Baden; *F. Ringwald*, Ingenieur, Direktor der Centralschweizerischen Kraftwerke, Luzern; Dr. *E. Tissot*, Ingenieur, Verwaltungsratsdelegierter der Schweizerischen Elektrizitäts- und Verkehrsgesellschaft AG., Basel; Dr. *O. Wettstein*, Ständerat, Präsident des schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes, Zürich.

Sektion für Schiffahrt: Prof. Dr. *W. Burckhardt*, Bern; Dr. *A. Hautle*, Präsident des Nordostschweizerischen Schiffahrtsverbandes, Goldach (St. Gallen); Dr. *J. Vallotton*, Fürsprecher, Lausanne.

Der schweizerische Rheinverkehr im Jahre 1938.

Der Verkehr auf dem gesamten Rhein und der Verkehr über die nasse Grenze nach der Schweiz haben im Jahre 1938 nicht die gleiche Entwicklung durchgemacht. Das Transportvolumen auf dem Rhein hat eine nochmalige

Zunahme von 1,71 Mio Tonnen oder 1,91 % erfahren. Die vorläufig feststellbare Menge von 91 261 349 Tonnen bedeutet für den Rheinverkehr einen neuen absoluten Rekord.

Der Rheinverkehr nach der Schweiz hingegen hat eine Reduktion von 255 747 Tonnen oder 8,6 % erfahren. Das Ergebnis des Jahres 1937 mit seinen beinahe 3 Mio Tonnen (2 960 265 Tonnen) wurde allerdings ganz allgemein als eine Spitzenleistung betrachtet, und man war sich in den kompetenten Kreisen schon von Anfang an im klaren, dass nur ausserordentlich günstige Umstände es erlaubten werden, dieses Transportvolumen wieder zu erreichen. In Fachkreisen ist man der Auffassung, dass mit 3 Mio Tonnen die obere Grenze für den Schweizerverkehr erreicht sein, und dass diese in der Zukunft, trotz Ausbau der Hafenanlagen im Kanton Basel-Stadt und Basel-Land kaum überschritten werden dürfte. Für das Jahr 1938 waren aber die sich auf den Wasserverkehr auswirkenden Faktoren ganz besonders ungünstig. Zu Anfang und besonders zu Ende des Jahres waren die Wasserstandsverhältnisse des Rheines ausserordentlich schlecht. Ab 20. Dezember wurde die Schiffahrt offiziell eingestellt. Die ungenügenden Wasserführungsverhältnisse hatten zur Folge, dass einerseits die Kähne nur gering und unwirtschaftlich abgeladen werden konnten, und dass sich anderseits auch ein Mangel an verfügbarem Kahnraum bemerkbar machte. Im weiteren wirkte sich die gespannte politische Lage, hauptsächlich in den denkwürdigen Septembertagen, lähmend auf den schweizerischen Rheinverkehr aus.

Der Gesamtverkehr verteilte sich folgendermassen auf Berg- und Taltransporte:

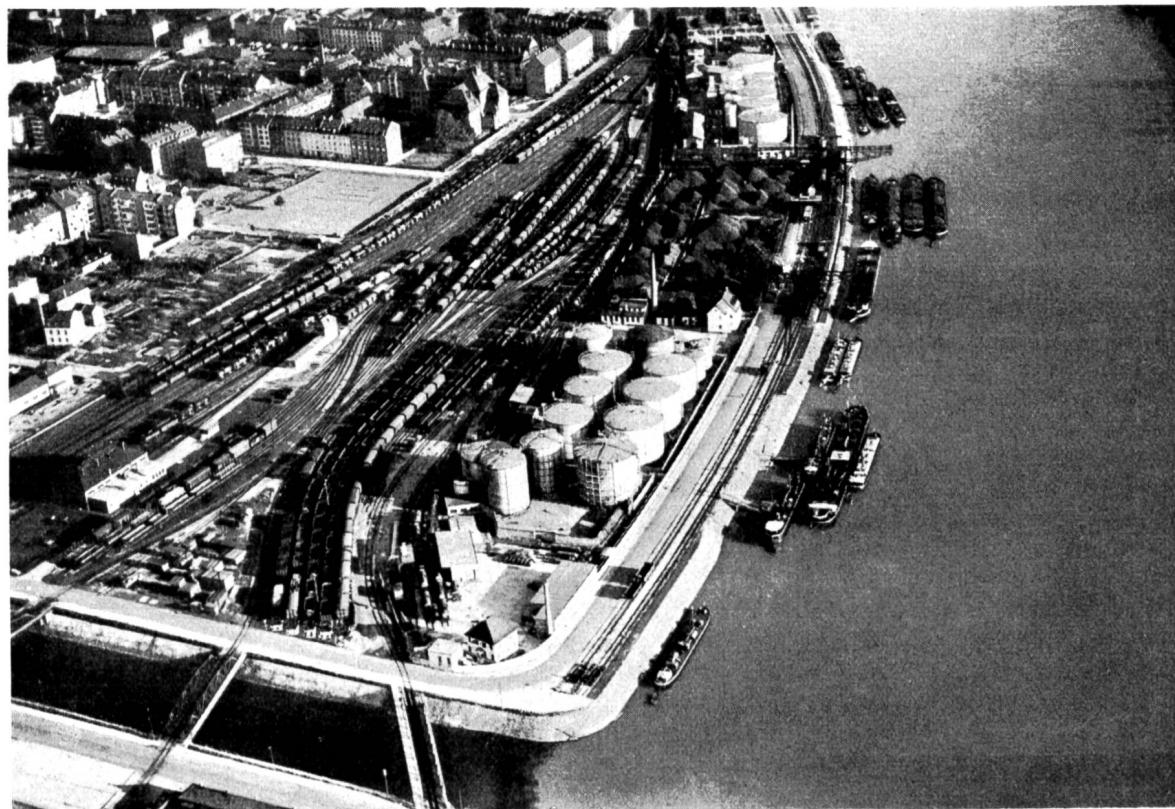


Abb. 1 Flugaufnahme des Basler Benzin- und Petroleumhafens.

	1938		1937	
Bergverkehr	2 499 035 t	92,4 %	2 741 240 t	92,7 %
Talverkehr	205 483 t	7,6 %	219 025 t	7,3 %
	2 704 518 t	100,0 %	2 960 265 t	100,0 %

Der verhältnismässige Anteil des Talverkehrs ist im Jahre 1938, hauptsächlich dank den vermehrten Abtransporten von Erzen aus dem Fricktal und vom Gonzen, nochmals gestiegen. Trotzdem besteht aber immer noch ein Missverhältnis zwischen Berg- und Talverkehr, wie es sonst kaum in einem andern Hafen angetroffen wird, und das sich auch betriebswirtschaftlich ungünstig auswirkt. So konnten im Jahre 1938 von den 7308 in Basel angekommenen Schiffen nur 1379 mit Rückfracht beladen werden. Alle übrigen mussten wohl oder übel die Rückfahrt leer antreten. An dieser Tatsache kann leider nur sehr wenig geändert werden, da sie mit der Struktur unseres Aussenhandels kausal zusammenhängt. Wir haben im Jahre 1938 total 7,38 Mio Tonnen Waren in die Schweiz eingeführt und nur 0,61 Mio Tonnen exportiert. Dieses Verhältnis zwischen Ein- und Ausfuhr entspricht ungefähr demjenigen von Berg- und Talverkehr in der Rheinschiffahrt.

An der rheinischen Einfuhr waren folgende hauptsächlichsten Warenklassen beteiligt:

	1938		1937	
Kohle, Koks, Briketts	1 099 054 t	43,9 %	1 437 250 t	52,4 %
Getreide	674 639 t	26,9 %	555 096 t	20,3 %
Flüssige Brennstoffe	269 211 t	10,9 %	257 583 t	9,4 %
Verschiedene Waren	456 131 t	18,3 %	491 311 t	17,9 %
	2 499 035 t	100,0 %	2 741 240 t	100,0 %

Bei der Ausfuhr stehen die bereits erwähnten Erze mit 110 522 Tonnen weitaus an erster Stelle.

Der Anteil der Rheinschiffahrt an der schweizerischen Mengenhandelsbilanz beträgt:

	Einfuhr	Ausfuhr
1938	32,5 %	33,6 %
1937	34,4 %	30,2 %
1936	31,0 %	21,0 %

Die günstigen Auswirkungen der nächstens ihrem Abschluss entgegengehenden Regulierungsarbeiten auf der Strecke Strassburg/Kehl-Basel, haben sich auch im Jahre 1938 wieder bemerkbar gemacht. Waren diese Arbeiten nicht so stark fortgeschritten gewesen, so hätte der Schiffsverkehr auf dem offenen Strom ab Mitte September eingestellt werden müssen. So war es aber möglich, dass selbst bei den ausserordentlich niedrigen Wasserständen in Breisach im Monat Dezember von durchschnittlich nur 1,30 m (ab 1. November 1938 wurde der Nullpunkt dieses Pegels um einen Meter heraufgesetzt) noch vereinzelte Motor-güterboote und ausnahmsweise auch Schleppzüge nach Basel gelangen konnten.

Wenn auch gerade in der Zeit der schlechten Wasserstände im Rhein der Kanal für den Basler Verkehr wertvolle Dienste leisten konnte, so hat trotzdem die sich seit

einigen Jahren bemerkbar machende Verkehrsumlagerung vom Kanal zum Rhein auch im Jahre 1938 nochmals einen geringen Fortschritt machen können.

Jahr	Rheinverkehr	Kanalverkehr	Totalverkehr	
1938	1 814 350 t	67,1 %	2 704 518 t	100 %
1937	1 943 825 t	66 %	2 960 265 t	100 %
1936	1 318 753 t	58 %	2 291 206 t	100 %
1935	811 533 t	37 %	2 216 997 t	100 %
1934	345 229 t	18 %	1 897 903 t	100 %

Waren die Wasserstandsverhältnisse im Rhein im Berichtsjahr einigermassen normal gewesen, so hätte sich sicher eine stärkere Verschiebung des Kanal- zum Rheinverkehrs gezeigt.

Die nach Basel gelangten Schiffsgefässer (ohne Schleppdampfer) gehörten folgenden Schiffstypen an:

	1938	1937
Rheinkähne	1365	1747
Güterboote	2107	1754
Kanalkähne	3836	4360

Die Bauarbeiten in den Basler Häfen sind so weit fortgeschritten, dass das II. Hafenbecken in Kleinhüningen im Sommer und die Hafenanlagen im Kanton Basel-Land (Birsfelden und Au) im Herbst des laufenden Jahres ihrer Zweckbestimmung übergeben werden können.

Die Schiffahrt oberhalb Basel, bei der als besonders bemerkenswerte Tatsache hervorgehoben werden muss, dass die Taltransporte grösser sind als die Bergtransporte, hat im Jahre 1938 ebenfalls an Verkehr eingebüsst.

Die bezüglichen Umschlagszahlen sind die folgenden:

	Ankunft	Abgang	Total	
			1938	1937
Grenzach	5 692 t	6 279 t	11 971 t	15 355 t
Rheinfelden (badisch)	17 374 t	69 062 t	86 436 t	107 971 t
	23 066 t	75 341 t	98 407 t	123 326 t

Die Schleuse des Kraftwerkes Augst wurde 2228 mal in Funktion gesetzt. Sie wurde von 639 Lastkähnen, 888 grossen Schiffen und 1524 kleinen Schiffen passiert.

Dr. P. Fellmann

Schiffahrtsstrasse Basel-Bodensee.

Die Diskussion über dieses wichtige Verkehrsproblem geht in der Presse weiter. Die «Frankfurter Zeitung» vom 14. Februar 1939, Nr. 82, enthielt einen objektiv gehaltenen Aufsatz über die Schiffbarmachung des Hochrheines, in dem besonders die durch den Anschluss von Oesterreich geschaffene Sachlage auseinandergesetzt wird. Die «National-Zeitung», Nr. 69 vom 10. Februar, befasst sich unter dem Titel: «Soll der Hochrhein den Gotthard konkurrieren?» insbesondere mit dem Einflusse der Schiffahrtsstrasse Basel-Bodensee auf den Gotthardverkehr. Schliesslich ist noch ein Aufsatz in Nr. 382 der «Neuen Zürcher Zeitung» vom 2. März 1939 zu erwähnen, der die Frage vom Standpunkt der S. B. B. aus behandelt.

Wasserbau- und Flusskorrekturen, Bewässerung und Entwässerung Wasserversorgung

Der Bundesrat hat für die Amtsdauer vom 1. Januar 1939 bis 31. Dezember 1941 die Delegationen in folgenden Kommissionen wie folgt bestellt:

Schweizerisch-badische Kommission für den Ausbau des Rheins zwischen Basel und dem Bodensee

Präsident: Reg.-Rat E. Keller, Aarau; Mitglieder: Dr.

A. Hautle, Goldach; Dr. R. Hohl, Bern; Direktor Dr. C. Mutzner, Bern; Ing. F. Kuntschen, Bern.

Internationale Kommission für die Bodenseeregulierung

Präsident: Direktor Dr. C. Mutzner, Bern; Mitglieder: Reg.-Rat Freyenmuth, Frauenfeld; Dr. R. Hohl, Bern; Reg.-Rat Dr. K. Kobelt, St. Gallen; Reg.-Rat E. Lieb,

Schaffhausen; Reg.-Rat R. Maurer, Zürich, Ing. Stadelmann, Bern.

Schweizerisch-französische Kommission für den Ausbau der Rhone

Präsident: Bundesrichter L. Python, Lausanne. Mitglieder: Staatsrat Ch. Anthamatten, Sitten; Staatsrat L. Cassai, Genf; Staatsrat E. Fuzan, Genf; Dr. R. Hohl, Bern; Direktor Dr. C. Mutzner, Bern; Ing. A. Jaccard, Bern.

Elektrizitätswirtschaft, Wärmewirtschaft

Eidg. Kommission für Ausfuhr elektrischer Energie.

Der Bundesrat hat in seiner Sitzung vom 12. Januar 1939 als Mitglieder der Eidgenössischen Kommission für Ausfuhr elektrischer Energie für die am 31. Dezember 1941 zu Ende gehende Verwaltungsperiode wiedergewählt die Herren Ch. Brack, Ingenieur, gewesener Präsident des Schweizerischen Energie-Konsumenten-Verbandes, in Solothurn; R. Naville, Ingenieur, Delegierter des Verwaltungsrates der Papierfabrik Cham, in Cham; E. Payot, Ingenieur, Direktor der Schweizerischen Gesellschaft für elektrische Industrie, in Basel; F. Ringwald, Ingenieur, Direktor der Centralschweizerischen Kraftwerke, in Luzern.

Die Lage des Kohlenbergbaues.

Die «Frankfurter Zeitung», Nr. 110 vom 1. März 1939 enthält interessante Mitteilungen über die gegenwärtige

Lage des Ruhrbergbaues. Die Förderung sei im Jahre 1938 zurückgegangen. Der Rückgang sei zur Hauptsache auf innere Betriebsschwierigkeiten zurückzuführen. Seit drei Jahren sei ein anhaltendes Sinken der Schichtleistung festzustellen, die ihre Ursache zur Hauptsache im Mangel an Arbeitern und namentlich leistungsfähigen Arbeitern habe. Der Leistungsnachlass könne durch Neueinstellungen nicht aufgehalten werden. Es fehle am ausreichenden Nachwuchs. Die Mechanisierung könne nicht unbegrenzt weiter getrieben werden. Die erhöhten Gestehungskosten werden durch den Mehrerlös vielfach nur zum Teil gedeckt, sodass einzelne Zechen mit Verlust arbeiten. Der Durchschnitterlös der Ruhrzechen war im Jahre 1938 rund 6 % höher als 1937 und 11 % höher als im Jahre 1936. Man setzt daher alle Hoffnungen in das internationale Kohlenkartell, das eine allgemeine Preissteigerung für Steinkohlen bringen werde.

Geschäftliche Mitteilungen, Literatur, Verschiedenes

Nordostschweizerische Kraftwerke A.G.

Der Verwaltungsrat teilt mit, dass mit dem 31. Januar 1939 Herr Oberst Erny, Kilchberg, aus seinem Amt als Delegierter des Verwaltungsrates zurückgetreten sei. Er bleibe als Mitglied des Verwaltungsrates mit der Unternehmung verbunden. Zur Leitung der Geschäfte sei eine Direktion von drei Mitgliedern gewählt worden. Es bestehen die folgenden Direktionsabteilungen:

Administrative Abteilung: Direktion Herr Dr. E. Fehr.

Betriebsabteilung: Direktion Herr Ing. A. Engler.

Bau- und Studienabteilung: Direktion Herr Ing. Dr. h. c. A. Zwygart.

Die Direktion vertritt die Gesellschaft nach aussen, soweit dies nicht dem Verwaltungsrat, dem Verwaltungsratsausschusse oder dem Präsidenten des Verwaltungsrates vorbehalten ist. Sie leitet den gesamten Geschäftsgang. Den Titel eines Vizedirektors führen der Chef des Buchhaltungs- und Kassadienstes, A. Meyer, sowie der Chef des Betriebsbüros, A. Hauser.

Dr. Ing. A. Nizzola.

Bei Anlass des 70. Geburtstages von Herrn Dr. ing. Agostino Nizzola hat die «Rivista Tecnica della Svizzera Italiana» eine Spezialnummer herausgegeben, die in einer Reihe von Aufsätzen Zeugnis ablegt von der Tätigkeit dieses hervorragenden Fachmannes auf dem Gebiete der Ausnutzung der Wasserkräfte. Die Publikation beginnt mit Begrüssungen des Präsidenten des Regierungsrates des Kantons Tessin, Ing. Emilio Forni und vom Bundesrat Motta, die beide das Wirken Nizzolas als Leiter der A. G. Motor-Columbus und speziell als Erbauer grosser Wasserkraftwerke im Kanton Tessin, wo die genannte Gesellschaft führend war, hervorheben. Ing. Giovanni Casella,

Präsident des Tessinischen Wasserwirtschaftsverbandes, zeigt das in seinem Aufsatz über «Energia Elettrica nel Cantone Ticino». A. Hafner gibt in einem Aufsatz in deutscher Sprache einen Lebensabriß des Jubilars, worin er insbesondere auf die bahnbrechende Tätigkeit Nizzolas auf dem Gebiete der Zusammenarbeit der Elektrizitätswerke hinweist, wie sie zum ersten Male in der Kombination des Löntschwerkes mit dem Kraftwerk Beznau praktische Gestalt angenommen hat und nun die Elektrizitätswirtschaft ganzer Länder beherrscht. Weitere Beiträge leisten Ing. Riccardo Gianella, Präsident des Tessinischen Ing.- und Architektenvereins, Ing. Luigi Gasparone in Mailand über die Tätigkeit Nizzolas in Italien, ferner Paolo Pedrazzini als Präsident des Verwaltungsrates der Gesellschaft Sopracenerina und Prof. A. Tarabori, der den Gruss des Onsernonetales, des Heimatlales Nizzolas, überbringt. Ein weiterer Aufsatz zeigt die Tätigkeit Nizzolas als Leiter der A. G. Motor und der A. G. Motor-Columbus. Beide Gesellschaften haben bis 1938 über 590 000 kW in Wasserkräften projektiert und gebaut. Die letzte grosse Arbeit Nizzolas war die Gründung der Aare-Tessin A. G., welche das Tessinische Energienetz in Verbindung mit dem Netze der deutschen Schweiz gebracht hat. Die Angestellten und Arbeiter dieser Gesellschaft haben in einer prächtigen Bronzeplatte ihrer Dankbarkeit für Nizzola einen besonderen Ausdruck gegeben.

Der Schweizerische Wasserwirtschaftsverband, dessen Ausschuss Dr. A. Nizzola seit der Gründung des Verbandes angehört, und unsere Zeitschrift schliessen sich den Ehrenbezeugungen in herzlicher Dankbarkeit für alles, was der Jubilar für unser Land und für unseren Verband getan hat, an.

Unverbindliche Kohlenpreise für Industrie per 10. April 1939

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

	Kalorien	Aschen-gehalt	10. Dez. 1938 Fr.	10. Jan. 1939 Fr.	10. Febr. 1939 Fr.	10. März 1939 Fr.	10. April 1939 Fr.
Saarkohlen (deutscher Herkunft)							
Stückkohlen					per 10 t franko Basel verzollt		
Nuss I 50/80 mm			392.—	372.—	372.—	372.—	372.—
Nuss II 35/50 mm	ca. 7000	ca. 6-7%	377.—	357.—	357.—	357.—	357.—
Nuss III 20/35 mm			367.—	347.—	347.—	347.—	347.—
Nuss IV 10/20 mm							
Lothring. Kohlen (franz. Herkunft)							
Stückkohlen							
Würfel 50/80 mm			392.—	372.—	372.—	372.—	372.—
Nuss I 35/50 mm	ca. 7000	ca. 6-7%	377.—	357.—	357.—	357.—	357.—
Nuss II 15/35 mm			367.—	347.—	347.—	347.—	347.—
Nuss III 7/15 mm							
Ruhr-Koks und -Kohlen							
Grosskoks (Giesskoks) . . .							
Brechkoks I 60/90, 50/80 mm	ca. 7200	8-9%	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			470.—	470.—	470.—	470.—	470.—
Fett-Nüsse I und II "			470.—	470.—	470.—	470.—	470.—
Fett-Nüsse III "			465.—	465.—	465.—	465.—	465.—
Fett-Nüsse IV "			455.—	455.—	455.—	455.—	455.—
Vollbriketts "	ca. 7600	7-8%	470.—	470.—	470.—	470.—	470.—
Eiform-Briketts "			470.—	470.—	470.—	470.—	470.—
Schmiedenüsse III "			515.—	515.—	515.—	515.—	515.—
Schmiedenüsse IV "			505.—	505.—	505.—	505.—	505.—
Belg. Kohlen							
Braisettes 10/20 mm	7300-7500	7-10%	—	—	—	—	—
Braisettes 20/30 mm			600.—	595.—	595.—	595.—	585.—
Steinkohlenbriketts 1. cl. Marke	7200-7500	8-9%	470.—	470.—	465.—	465.—	465.—

* Gültig für Schiffskoks. Grössere Mengen entsprechende Ermässigungen

Ölpreisnotierungen per 10. April 1939

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

Heizöl I (Ia Gasöl) 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	per 100 kg Fr.	Ia. Petrol für Industrie, Gewerbe, Garagen und Traktoren:	per 100 kg Fr.
	9.95	Einzelfass bis 500 kg	23.60
		501—999 kg oder Abschluss über 1000 kg	22.60
		1001—1999 kg	21.60
		2000 kg und mehr aufs Mal	21.10
Heizöl II zirka 10,000 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg netto in Zisternen, unverzollt obgenannte Grenzstationen	8.95	Per 100 kg netto franko Domizil geliefert. Bei Verwendung für Fahrzeugmotoren Zuschlag von Fr. 15.75 per 100 kg netto laut neuen Zollvorschriften.	
Heizöl IIa zirka 10,000 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg netto in Zisternen, unverzollt obgenannte Grenzstationen	8.05	Mittelschwerbenzin	
Heizöl III zirka 9850 Kal. unterer Heizwert, bei Bezug von 15,000 kg netto in Zisternen, unverzollt obgenannte Grenzstationen	7.10	Kisten, Kannen und Einzelfass	57.55
Detailpreise: Heizöl I Einzelfass bis 1000 kg	14.90	2 Fass bis 350 kg	54.80
1001 kg bis 3000 kg	13.90	351—500 kg	52.95
3001 kg bis 8000 kg	13.15	501—1500 kg	51.90
8001 kg bis 12,000 kg	12.90	1501 kg oder 2000 Liter und mehr	51.05
12,001 kg und mehr	12.25		od. 37.25 Cts. p.l.
Heizöl II Einzelfass bis 1000 kg	13.90	Für Ia. rumänisches Mittelschwerbenzin erfolgt ein Zuschlag von Fr. 1.— per 100 kg netto auf obigen Preisen.	
1001 kg bis 3000 kg	12.90	Superbrennstoff «Super Esso»	
3001 kg bis 8000 kg	12.15	Einzelfass	60.65
8001 kg bis 12,000 kg	11.90	2 Fass bis 350 kg	58.05
12,001 kg und mehr	11.25	351—500 kg	56.30
Heizöl IIa Einzelfass bis 1000 kg	13.—	501—1500 kg	55.35
1001 kg bis 3000 kg	12.—	1501 kg oder 2000 Liter und mehr	54.50
3001 kg bis 8000 kg	11.25		od. 42.25 Cts. p.l.
8001 kg bis 12,000 kg	11.—	Leichtbenzin (je nach Menge)	74.—/71.—
12,001 kg und mehr	10.35	Gasolin (je nach Menge)	79.50/76.50
Heizöl III Einzelfass bis 1000 kg	12.35	Benzol f. mot. Zwecke (je nach Menge)	67.—/64.—
1001 kg bis 3000 kg	11.35	Sämtliche Preise verstehen sich per 100 kg netto franko Domizil. Spezialpreise bei grösseren Bezügen in ganzen Bahnkesselwagen.	
3001 kg bis 8000 kg	10.60		
8001 kg bis 12,000 kg	10.35		
12,001 kg und mehr	9.70		
Bei Verwendung für Fahrzeugmotoren Zuschlag von Fr. 19.— per 100 kg netto laut neuen Zollvorschriften.			

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