

Mitteilungen der Rhein-Zentralkommission

Objektyp: **Group**

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

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

Heft 1

PDF erstellt am: **27.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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 Beru-
fungsgericht 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 Rheinschiffahrt 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 Schiffschleusen 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.

Fy.

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 abzubrechen 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 vereinzelter 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 ermächtigt den Bundesrat, die notwendigen Massnah-

men 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 «KOX» 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.
per 10 t franko Basel verzollt							
Saarkohlen (deutscher Herkunft)							
Stückkohlen			418.50	418.50	418.50	418.50	418.50
Nuss I 50/80 mm	ca. 7000	ca. 6-7%	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			412.—	412.—	412.—	412.—	412.—
Würfel 50/80 mm	ca. 7000	ca. 6-7%	412.—	412.—	412.—	412.—	412.—
Nuss I 35/50 mm			412.—	412.—	412.—	412.—	412.—
Nuss II 15/35 mm			387.—	387.—	387.—	387.—	387.—
Nuss III 7/15 mm			397.—	397.—	397.—	397.—	397.—
Ruhr-Koks und -Kohlen							
Grosskoks (Giesskoks)	ca. 7200	8-9%	—	—	—	—	—
Brechkoks I 60/90, 50/80 mm			547.50	547.50	547.50	547.50	547.50
Brechkoks II 40/60, 30/50 mm			565.—	565.—	565.—	565.—	565.—
Brechkoks III 20/40 mm			547.50	547.50	547.50	547.50	547.50
Fett-Stücke vom Syndikat	ca. 7600	7-8%	483.—	483.—	483.—	483.—	483.—
Fett-Nüsse I und II			483.—	483.—	483.—	483.—	483.—
Fett-Nüsse III			483.—	483.—	483.—	483.—	483.—
Fett-Nüsse IV			473.—	473.—	473.—	473.—	473.—
Vollbriketts			473.—	473.—	473.—	473.—	473.—
Eiform-Briketts			473.—	473.—	473.—	473.—	473.—
Schmiedenüsse III			514.—	514.—	514.—	514.—	514.—
Schmiedenüsse IV	504.—	504.—	504.—	504.—	504.—		
Belg. Kohlen							
Braissettes 10/20 mm	7300-7500	7-10%	—	—	—	—	—
Braissettes 20/30 mm			605.—	645.—	635.—	635.—	635.—
Steinkohlenbriketts 1. cl. Marke	7200-7500	8-9%	480.—	505.—	495.—	495.—	495.—

* Gültig für Schiffskoks. Grössere Mengen entsprechende Ermässigungen

Ölpreisnotierungen per 10. Januar 1938

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

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