

**Zeitschrift:** Fachblatt für schweizerisches Anstaltswesen = Revue suisse des établissements hospitaliers  
**Band:** 9 (1938)  
**Heft:** 12  
  
**Artikel:** Ueber Brennstoffversorgung und Brennstoffpreise [Fortsetzung]  
**Autor:** Hofmann, G.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-806374>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 06.10.2024

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

15. Eidg. Statistisches Amt, Bern: Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1928—1933.
16. Feld, W.: Ueber Altershilfe in den Niederlanden. (Schweiz. Zeitschr. f. Gesundheitspflege 1928.)
17. Feld, W.: Das schweiz. Fürsorgewesen und einige seiner heutigen Probleme. (Schweiz. med. Jahrbuch 1929.)
18. Feld, W.: Soziale Diagnose. (Schweiz. Zeitschr. f. Gemeinnützigkeit 1926.)
19. Fingerhuth, M.: Zum Verständnis der alten Leute. („Pro Senectute“ 1925.)
20. Friedli, W.: Bevölkerungsstatistische Grundlagen zur Alters- und Hinterlassenenversicherung in der Schweiz, Bern 1928.
21. Fürsorgeamt d. Stadt Zürich: Geschäftsberichte 1930—1933.
22. Gesundheitsamt des Kantons Zürich: Jahresberichte der Zürcherischen kantonalen Heil- und Pflegeanstalten. Kantonsspital Zürich: 1927—1934. Kantonsspital Winterthur: 1927—1934. Heilanstalt Burghölzli: 1932—1934. Heil- und Pflegeanstalt Rheinau: 1932—1934. Wackerling-Stiftung: 1932—1934. Pflegeanstalt Wülflingen: 1932—1934.
23. Goldmann: Siechenhäuser und Altersheime. (Handbuch der sozialen Hygiene VI, Berlin 1927.)
24. Hörmann: Versorgung alter, erwerbsunfähiger Personen in Anstalten. (Zeitschr. f. d. ges. Krankenhauswesen, Berlin 1929.)
25. Hübscher, A.: Die Entvölkerung der Gebirgsgegenden und die Hilfe für die Gebirgsbevölkerung. (Luzern 1928.)
26. Hüsser, P.: Die Entvölkerung der schweizerischen Gebirgstäler. (Einsiedeln 1927.)
27. Kaufmann, F.: Vom Altern und Altwerden. („Pro Senectute“ 19...)
28. Kibling, W.: Die katholischen Anstalten der Schweiz. (Küßnacht a. R. 1931.)
29. Klumker, Chr. J.: Altersversorgung. (Handwörterbuch der Staatswissenschaften I, Jena 1923.)
30. Klumker, Chr. J.: Fürsorgewesen. (Leipzig 1918.)
31. Kuhn, F. O.: Entwicklung des Krankenhausbaues. (Handbuch der Architektur 5. Halbbd. von Durm, Ende, Schmitt & Wagner, Stuttgart 1897.)
32. Loosli, C. A.: Bau- und Gliederungsgrundsätze für Erziehungs- und Versorgungsanstalten. (Bern 1934.)
33. Lotze, R.: Volkstod. Stuttgart 1932.
34. May, P.: Altersheime. (Handbuch des Wohnungswesens, Jena 1930.)
35. Mayr, G. v.: Statistik und Gesellschaftslehre. (Freiburg i. Br. 1897.)
36. Morgenroth, W.: Statistik. (Handwörterbuch der Staatswissenschaften VII, Jena 1926.)
37. Polligkeit, W.: Die Altersversorgung in der deutschen Sozialversicherung. („Pro Senectute“ 1930.)
38. Polligkeit, W.: Forderungen für den systematischen Ausbau der Altersfürsorge. (Frankfurt a. M. 1928.)
39. Polligkeit, W.: Die Pflegeanstalt. (Nachrichtendienst des deutschen Vereins für öffentliche und private Fürsorge 1934/35.)
40. Ratzinger, G.: Geschichte der kirchlichen Armenpflege. (Freiburg i. Br. 1884.)
41. Rüdin, E.: Erblehre und Rassenhygiene im völkischen Staat. (München 1934.)
42. Schaertlin, G.: Die Absterbeordnung der schweizerischen Bevölkerung für die Jahre 1876—1880/81. (Zeitschr. f. schweiz. Statistik, Bern 1888.)
43. Schmid, R.: Der Geburtenrückgang in der Schweiz. (Diss. Zürich, 1925.)
44. Schmittmann: Sozialversicherung. (Handwörterbuch der Staatswissenschaften VII, Jena 1926.)
45. Schinz, H. R., und Senti, A.: Krebssterblichkeit in Zürich. (Zürich 1932.)
46. Segesser, A. v.: Zum Wohnungsproblem der Alten. („Pro Senectute“ 1928.)
47. Segesser, F.: Familie und Altersfürsorge. („Pro Senectute“ 1923.)
48. Statistisches Bureau der Stadt Zürich: Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 1920—1934.
49. Tuor: Das neue Recht; eine Einführung in das Schweiz. Zivilgesetzbuch. (Zürich 1912.)
50. Uhlhorn, G.: Die christliche Liebestätigkeit. (Stuttgart 1895.)
51. Weber, Rob.: Altersfürsorge in der Stadt Zürich. („Pro Senectute“ 1926.)
52. Wernicke, J.: Das Verhältnis zwischen Geborenen und Gestorbenen. (Jena 1889.)
53. Wild, A.: Handbuch der sozialen Arbeit in der Schweiz II. (Zürich 1933.)
54. Wild, A.: Soziale Arbeit der Schweizer Frau. (Zürich 1928.)
55. Winkler, W.: Bevölkerungswesen. (Handwörterbuch der Staatswissenschaften II, Jena 1924.)
56. Wyrtsch, J.: Vom Sinn der Lebensalter. („Pro Senectute“ 1932.)

## Ueber Brennstoffversorgung und Brennstoffpreise (Fortsetzung)

von G. Hofmann, Verwalter des Kreisspitals Männedorf (Nachdruck nur mit Genehmigung gestattet)

Die Zusammenstellung über die Brennstoffeinfuhr der Schweiz im Kalenderjahr 1937 ergibt laut Einfuhrstatistik der eidg. Oberzolldirektion folgende Zahlen:

Warengattungen	Tonnen	Wert in Franken
Steinkohlen	2 099 220,2	71 712 718.—
Petroleumrückst. zu Feuerungszwecken	163 057,5	17 037 263.—
Braunkohlen	367,2	14 464.—
Koks	947 614,0	40 313 816.—
Brikette aller Art aus Steinkohlen	170 087,8	6 487 469.—
Brikette aus Braunkohlen und andere	269 020,5	10 013 267.—
<b>Total-Einfuhr 1937</b>	<b>3 649 367,2</b>	<b>145 578 997.—</b>
<b>Auf Herkunftsländer verteilt:</b>	<b>Tonnen</b>	<b>Wert in Franken</b>
aus Deutschland:		
Steinkohlen	825 713	27 623 793.—
Koks	642 555	26 877 970.—
Brikette aus Steinkohlen	64 107	2 472 064.—
Braunkohlen-Briketts	256 184	9 450 261.—
Braunkohlen	100	482.—
	<b>1 788 659</b>	<b>66 424 570.—</b>

aus Frankreich, Belgien, Holland, England, Polen, Tschechoslovakei, Rußland, U. S. A.:		
Kohlen, Koks und Briketts zusammen	1 697 651,2	62 117 164.—
aus Frankreich, Italien, Polen, England, Rumänien, Rußland, Iran, U. S. A., Guyane, Peru etc.		
Heizöl I, II und Schweröl zusammen	163 057	17 037 263.—
<b>Total-Einfuhr 1937</b>	<b>3 649 367,2</b>	<b>145 578 997.—</b>

(Die Einfuhrmengen verstehen sich per Tonne zu 1000 kg. — Die Warenwerte verstehen sich franko Grenze unverzollt.)

Diese Einfuhrmengen verteilen sich auf die Verbrauchergruppen schätzungsweise wie folgt:

	Tonnen rund	in % der Gesamt-Einfuhr
an industrielle Verbraucher, Gaswerke und Transport-An- stalten	2 124 367,2	ca. 58%
an Hausbrand-Verbraucher, Gewerbe, Spitäler und An- stalten, staatliche und kom- munale Betriebe, Verwal- tungsgebäude, Hotels, Ge- schäftshäuser und andere private Verbraucher	1 525 000,0	ca. 42%
Total-Einfuhr 1937	3 649 367,2	100%

Der Schweizer **Einfuhrzoll** auf Kohlen, Koks und Brikette beträgt Fr. 1.— für die Tonne zu 1000 kg. Dazu werden für statistische Gebühren und für die Zollbehandlung Fr. —.60 für die Tonne gerechnet, total Fr. 1.60.

Auf Heizöle beträgt der Einfuhrzoll Fr. 3.— für die Tonne. Dazu für statistische Gebühren und Zollbehandlung Fr. 1.—, total Fr. 4.— für die Tonne.

Inzwischen ist die Tschechoslovakei als Kohlenlieferantin der Schweiz ausgeschieden, zufolge der Abtrennung der Böhmisches Braunkohlen- und der Ostrau-Karwiner-Steinkohlen-Reviere zugunsten von Deutschland bzw. Polen. Für vermehrte Kohlenlieferung nach der Schweiz dürfte in Zukunft eventuell England in Frage kommen, nachdem die britische Regierung sich seit einiger Zeit mit der Frage einer eventuellen Subventionierung der Kohlenausfuhr als Antwort auf die subventionierte Exportkonkurrenz anderer Staaten, namentlich Deutschlands, befaßt. Die im August beschlossene Subventionierung des englischen Kohlenexportes hat in Deutschland sehr verstimmt. Eine vermehrte englische Kohlen-Einfuhr hängt jedoch zwangsläufig von der weiteren Gestaltung der schweizerisch-deutschen Handels- und Verrechnungs-Abkommen ab.

Die Kohle ist für unser Land zum wichtigsten Kompensationsartikel geworden, und das eidg. Volkswirtschaftsdepartement verfügt mit der organisierten Kohleneinfuhr über eine starke Waffe für seine Wirtschaftsverhandlungen mit dem Ausland. Durch die getroffenen Handels- und Verrechnungsabkommen der Schweiz mit Deutschland, auf Grund deren die Zahlungen für deutsche Kohlenlieferungen 100-prozentig über den schweizerisch-deutschen Clearing geleistet werden müssen, zur Verrechnung mit den laufenden und den alten Guthaben der schweizerischen Gläubiger in Deutschland, ist die Freizügigkeit der mit Frankreich, Belgien, Holland, Polen und England arbeitenden schweizerischen Kohlenimporteure erheblich eingeschränkt worden. Diese Tatsache wirkt sich stark zum Nachteil der schweizerischen Volkswirtschaft aus, weil durch die Aufhebung des freien Spieles im Wettbewerb der Produktionsländer die deutschen Kohlenpreise auf Grund des angewandten Zwangs-Devisenkurses von hundert Reichsmark = 176 Schweizerfranken und andern übersetzten Positionen erheblich gestiegen sind im Vergleich mit andern Provenienzen. Die bedeutenden Preisdifferenzen hat der schweizerische Verbraucher zu bezahlen zugunsten der schweizerischen Bankguthaben in Deutschland.

Die Brennstoffeinfuhr im Jahr 1936 (vor der Frankenabwertung) betrug total in Koks, Kohlen, Briketts und Heizölen (Wert franko Grenze unverzollt):

Tonnen	Wert in Franken	ergebend einen Durchschnitts- Tonnenpreis von Franken
3 350 368,3	94 217 964.—	28.12

Die Brennstoffeinfuhr im Jahr 1937 (nach der Frankenabwertung) betrug laut der Eingangs gebrachten detaillierten Zusammenstellung:

3 649 367,2	145 578 997.—	39.89
-------------	---------------	-------

Wenn man nun diese Importmengen zum Durchschnitts-Tonnenpreis des Jahres 1936, nämlich zu Fr. 28.12 umrechnet, ergibt sich nur ein Totalwert von Fr. 102 620 205.—. Diese Summe in Abzug gebracht vom vorgenannten effektiv bezahlten Betrag, verbleibt ein Differenzbetrag von Fr. 42 958 792.—, der zufolge des Minderwertes des abgewerteten Frankens zur Bezahlung der Waren mehr aufgewendet werden mußte für dieselben Mengen wie im Jahre 1936. Im Durchschnitt beträgt der Mehrbetrag pro Tonne Franken 11.77. Dieser Ansatz, wie auch der vorgenannte Totaldifferenzbetrag entsprechen genau dem im Handel bekannten Abwertungszuschlag von 42% auf Importwaren.

Auf die französischen und belgischen Kohlenimporte hat sich die Schweizerfranken-Abwertung weniger ungünstig ausgewirkt, weil beide Länder ihre eigenen Frankenabwertungen mitgemacht haben und im allgemeinen zu günstigeren Preisen und Bedingungen liefern als Deutschland.

Dagegen hat sich die Frankenabwertung auf die Kohlenimporte aus Deutschland im Jahr 1937, die sich mengen- und wertmäßig auf weit über die Hälfte der Gesamtkohleneinfuhr beziffern, nämlich auf 1 788 659 Tonnen im Wert von Fr. 66 424 570.— gegenüber den Importen aus allen andern Produktionsländern zusammen (Heizölimporte nicht inbegr.) von nur 1 697 651 Tonnen im Wert von Fr. 62 117 164.— sehr ungünstig ausgewirkt zufolge der Anwendung des schon vorstehend genannten Zwangsdevisenkurses von 100 RM. = 176 Schweizerfranken und andern übersetzten Zuschlägen auf Waren und Transportsätzen.

So betrug schätzungsweise der bezahlte Ueberpreis im Jahr 1937 gegenüber dem franko Baselpreis unverzollt im Jahr 1936:

- a) Auf der Position Ruhr-Zechenkoks von 642 555 Tonnen Fr. 12 369 184, welcher Betrag einem Zuschlag von rund 56% entspricht, währenddem der Abwertungszuschlag maximal 42% betrug.
- b) Auf der Position Steinkohlen und Steinkohlenbrikette von 889 820 Tonnen Fr. 10 855 804.—, entsprechend einem Zuschlag von rund 38—40%.
- c) Auf der Position Brikette aus Braunkohlen von 256 184 Tonnen Franken 2 561 840.—, entsprechend einem Zuschlag von rund 25% auf Wassergut und und rund 35% auf Bahnware.

Die Totalsumme dieser Zuschläge beträgt Fr. 25 786 828.—.



Die importierten festen Brennstoffe werden, was Kohlen, Koks und Brikette anbelangt, teils auf dem direkten Bahnwege ab Produktionsstelle bis zur Bestimmungsstation, teils auf dem Wasserwege bis an die oberrheinischen Umschlagplätze Kehl, Straßburg und Basel geführt, dort auf Bahnwagen umgeladen und direkt der Bestimmungsstation zugeführt. Englische Kohlen werden erstmals in Antwerpen, Rotterdam oder Rouen aus dem Seeschiff direkt auf Bahnwagen resp. auf Rheinschiff umgeladen.

Heizöle werden ebenfalls zum Großteil auf dem Rhein bis nach Basel und Straßburg geführt, dort direkt auf Bahnwagen bezw. in die Tankanlagen abgefüllt. Ueberseeische Transporte werden hauptsächlich in Antwerpen und Rotterdam aus dem Seeschiff direkt auf Bahnwagen bezw. auf Rheinschiff umgeladen. Rumänische Heizöle werden auf der Donau bis nach Regensburg oder Passau geführt und von dort direkt im Bahnwagen der Bestimmungsstation zugeführt.

Der Basler Rheinhafenverkehr weist pro 1937 nachfolgende Umschlagzahlen für Brennstoffe auf:

Zuführen in Tonnen	Kohlen, Koks und Briketts	Flüssigen Brennstoffen
	1 437 250	251 715

Es ist aus diesen Zahlen ersichtlich, daß die Schifffahrt bis Basel einen großen Aufschwung erfahren hat und daß beinahe die Hälfte der Brennstoffeinfuhr per Wasser über Basel geleitet worden ist aus Rücksicht auf die **billigen Wassertransport-Frachtsätze für die Verfrachter**. Deshalb wird in letzter Zeit durch die Rheinschiffverkehrsverbände und andere eine große Propaganda gemacht für die Schiffbarmachung des Rheins ab Basel bis Konstanz, und der Limmat bis Zürich. Gewiß sind dies große wirtschaftliche Projekte auch zur Linderung der Arbeitslosigkeit. Die ausgeführten Arbeiten werden auch den anliegenden Gebieten einen Aufschwung im Güterverkehr bringen, der aber zwangsläufig die Bundesbahnen konkurrenzieren wird. Die mit dem Wassertransport erzielten großen Einsparungen gegenüber der bedeutend höhern Bahnfracht sollten aber der schweizerischen Volkswirtschaft resp. dem hiesigen Verbraucher zugute kommen. Heute ist es nämlich so, daß die auf dem Wasserwege transportierten Brennstoffe zu den bedeutend höhern Ansätzen des Bahntransportes berechnet werden. Diese ganz bedeutenden Differenzbeträge verbleiben ausschließlich beim ausländischen Verfrachter.

Die Schweizer Schlepsschiffahrtsgenossenschaft in Basel übernimmt in den Sommermonaten bei offener und unbehinderter Schifffahrt Kohlen- und Kokstransporte auf dem Rhein ab Rotterdam - Antwerpen bis Schiff Basel-Rheinhafen:

zu Fr. 8.85 pro 1000 kg für Kohlen,  
und Fr. 9.20 pro 1000 kg für Koks.

In den Wintermonaten

zu Fr. 11.75 pro 1000 kg für Kohlen,  
und Fr. 12.50 pro 1000 kg für Koks.

Die vorstehenden Frachtsätze verstehen sich für komplette Kahnladungen exkl. Umschlaggebühren von Schiff auf Bahnwagen, Versicherung, Schweizer Einfuhrzoll und statistische Gebühren.

Diese Frachtsätze unserer nationalen Schweizer Reederei entsprechen den vereinbarten Ansätzen der Kohlentransport-Konvention auf dem Rhein, der die führenden Rheinreedereien Frankreichs, Deutschlands, Hollands, Belgiens und der Schweiz angeschlossen sind.

Der nachfolgende Teilauszug aus „Die Rheinquellen“, Augustheft Nr. 8, 1938, über Rheintransport-Frachtsätze für Kohlen und Koks bestätigt die wirtschaftliche Bedeutung des Rheinverkehrs für den Verloader und den Verbraucher auf Grund der außerordentlich billigen Frachten.

„Nur in wenigen Beispielen soll nachstehend kurz dargetan werden, wie außerordentlich billig und leistungsfähig der Rheinverkehr ist und welche großen Vorteile damit den Verladern und Verbrauchern, die von diesem billigen Verkehrswege Gebrauch machen können, zufallen.

Die Kohle vom Ruhrhafen nach Mannheim legt auf dem Rheine 360 km zurück. Hierfür wird als normale Fracht RM. 1.80 = Fr. 3.15 bezahlt (in früheren Jahren war dies noch bedeutend weniger).

Für RM. 1.80 legt die Deutsche Reichsbahn nach dem Ausnahmetarif 6 B 1 etwa 50 km zurück.

Englische oder holländische Kohlen werden auf der Strecke von Rotterdam nach Basel 840 km befördert, wofür bei gutem Wasserstand 9—10 Schweizerfranken als Fracht bezahlt werden, oder RM. 5.30 bis RM. 5.70 per Tonne. Unter Zugrundelegung der allgemeinen Kohlenklasse F kommt die Reichsbahn trotz der großen Verbilligung, die in dem Staffeltarif-System liegt, nur etwa 148 km weit.

Das alles sind typische Beispiele für den Bergverkehr, bei dem gegen den Strom also nur langsam gefahren werden kann. Im Talverkehr, bei dem die Strömung des Flusses die Geschwindigkeit erhöht und außerdem nur mit halber Maschinenkraft gefahren werden braucht, benötigt man ungleich billigere Frachten.“

(Der Umrechnung der Mark in Franken ist der deutsche Devisenkurs von Fr. 176.— = Mk. 100.— zugrunde gelegt.)

Die deutschen Bahnfrachten betragen vergleichsweise im Sommer 1936 ab Gelsenkirchen Hbf. nach Basel S. B. B. für Kohlen und Koks Fr. 154.— per 10 Tonnen und heute Fr. 219.— (inkl. Franken-Abwertungszuschlag von 42%).

Kein Wunder, wenn die deutschen Lieferanten und Verfrachter solange wie nur möglich den sich zum Wassertransport außerordentlich gut eignenden Ruhr-Zuckenkoks ausschließlich per Wasser nach Basel und nach Kehl liefern möchten bei Berechnung der teuren Bahnfracht, nachdem sich auf dem Rheintransport von Ruhrkoks auf Grund dieser Berechnungsart seit der Abwertung Extragewinne von Fr. 11.50 pro Tonne im Sommer und von Fr. 8.50 pro Tonne im Winter bis Basel realisieren lassen. Dies ist auch der Grund, weshalb seit dem Frühjahr 1937 von seiten der deutschen Lieferanten für Lieferung von Ruhr-Zuckenkoks nach der Schweiz nur noch ein einheitlicher Grundpreis franko

Basel verzollt für Schiffsware bekanntgegeben und die Lieferung auf dem direkten Bahnwege ausdrücklich vorbehalten wurde, so daß bis im Juni 1938 Händler und Verbraucher im ganzen Gebiet der Westschweiz nur Schiffskoks erhältlich machen konnten, trotzdem sie die Bezahlung des Mehrpreises für direkte Lieferung von Zechengut auf dem Bahnwege offerierten. Bis im Frühjahr 1936 wurde von seiten der deutschen Lieferanten stets ein billigerer Grundpreis für Schiffsware franko Basel verzollt und ein Grundpreis für Bahnware ab Zeche bekanntgegeben. Die Schiffsware kam damals unter Berücksichtigung der billigen Rheinfracht nach Basel rund Fr. 30.— per 10 Tonnen billiger zu stehen als die Bahnware, bei Extragewinnen von rund Fr. 50.— per 10 Tonnen im Sommer und rund Fr. 17.— per 10 Tonnen im Winter auf Rheintransporten von Ruhr-Zechenkoks. Heute, wo diese Frachtdifferenzen zwischen Bahnfracht und Schiffsfracht enorm sind, wird die Schiffsware ohne Preisermäßigung auf dem auf der Bahnfracht errechneten Basler Grundpreis berechnet. Wer Bahnware beansprucht, muß sogar einen Minimalzuschlag auf dem Basler Grundpreis von Fr. 20.— per 10 Tonnen bezahlen für Lieferung nach Stationen der Nordost- und Zentralschweiz (Basel inbegriffen). Für Lieferung von Bahnware nach ostschweizerischen Stationen wird ein anderer Berechnungsmodus in Anwendung gebracht, der sich in der Praxis noch ungünstiger auswirkt für den Händler und den Verbraucher. Es wird in der Praxis nämlich bei direktem Versand per Bahn ab Zeche bis Bestimmungsstation die höhere Fracht ab Basel über die nichtgefahrene Strecke berechnet, währenddem die Originalwagen über die Einbruchstellen Waldshut, Schaffhausen, Singen und Konstanz etc. zu billigeren Frachtsätzen laufen. Die auf diese Weise zuviel berechneten Frachtbeträge betragen nach den folgenden ostschweizerischen Stationen pro 10 Tonnen:

Schaffhausen	Winterthur	Zürich Hbf.
Fr. 67.—	Fr. 54.—	Fr. 22.—
Kreuzlingen Bhf.	Romanshorn	St. Gallen
Fr. 66.—	Fr. 62.—	Fr. 61.—
Frauenfeld	Buchs (St. G.)	
Fr. 42.—	Fr. 60.—	usw.

Bei den Heizöl-Importen liegen die Verhältnisse ähnlich wie beim Kohlenimport aus Deutschland, nachdem auch dieses Importgeschäft hauptsächlich in Händen von einigen wenigen, bekannten Erdölproduzenten-Gruppen liegt, die über die schweizerischen Einfuhrkontingente verfügen.

Die vorstehenden Ausführungen über die Behandlung der Schweizer Plathändler und Großverbraucher in der Brennstoffversorgung durch fremde Produktions-Syndikate und fremde Importfirmen in der Schweiz werden sicherlich

dem letzten Leser die Augen öffnen und ihn zur Ueberzeugung bringen, daß sofortige Abhilfe der geschilderten Zustände not tut. Der sofortige Eintritt der Verwaltungen und Anstalten in den vorgesehenen schweizerischen Verein von Zentralheizungsbesitzern in Zürich ist der erste Schritt in der Abhilfe dieser unwürdigen Zustände. Denn jetzt heißt es sofort handeln, es ist lange genug ohne Erfolg verhandelt worden!

Wir müssen uns doch nicht gefallen lassen, daß fremden Produzenten-Syndikate und Importeurfirmen auf dem Schweiz. Brennstoff-Importgeschäft aus den Ruhr-, Saar- und den deutsch-oberschlesischen Revieren im Betrage von zirka Franken 4 600 000.— auf Kosten der Händler, Verbraucher und der Schweizer Volkswirtschaft einheimen. Muß auf diese Weise die Wirtschaft nicht immer mehr in fremde Abhängigkeit geraten?

Müssen wir uns gefallen lassen, daß unsere nationale Rheinschiffahrt des Nutzens auf den Rheintransporten von Brennstoffen für die Schweiz verlustig geht und daß unsere Händler und Verbraucher die Extragewinne von durchschnittlich Fr. 8.— bis 11.— pro Tonne (schätzungsweise jährlich Fr. 4 280 000.—) auf unserer deutschen Kokseinfuhr auf dem Wasserwege an fremde Syndikate und fremde Importfirmen bezahlen müssen zu Lasten unserer Volkswirtschaft?

Müssen wir uns gefallen lassen, daß fremde Syndikate und Importfirmen auf dem Gebiet der Schweizerischen Bundesbahnen auf deutschen Kokstransporten per Bahn nach der Nordost- und Zentralschweiz Zuschläge von Fr. 2.— pro Tonne und nach der Ostschweiz höhere Frachten ab Basel über nicht gefahrene Strecken im Betrage von total zirka Fr. 700 000.— jährlich berechnen auf Kosten der Plathändler und Verbraucher bzw. der schweizerischen Volkswirtschaft? Gewiß nicht!

Gerade deshalb sollen alle Verwaltungen und Anstalten sofort die Mitgliedschaft des S. V. Z. B. in Zürich erwerben.

Anmeldungen sind vorläufig an den Verlag Franz F. Otth, Zürich 8, Hornbachstr. 56, zu richten, woselbst weitere Auskünfte etc. erhältlich sind.

Die Beratungs- und Vermittlungsstelle für Brennstoffe des S. V. Z. B. funktioniert praktisch schon seit einiger Zeit und übernimmt Aufträge zur Vermittlung für prompte Winterlieferung.

Anfragen von Anstalten und Verwaltungen mit detaillierten Angaben über den bisherigen Lieferungsmodus werden zwecks Preisorientierung prompt beantwortet.