

Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 19 (1927)

Heft: 6

Rubrik: Mitteilungen

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: 17.05.2025

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

hingewiesen, daß wir die Regelung der Elektrizitätswirtschaft, insbesondere mit Rücksicht auf eine zweckmäßige Versorgung des Inlandes mit elektrischer Energie, weiter verfolgen werden. Wir hatten für den Fall, daß eine Verständigung unter den Werken und der Werke mit den Konsumenten nicht herbeigeführt werden könnte, den Erlaß gesetzlicher Bestimmungen erwogen. Der Verband schweizerischer Elektrizitätswerke sowohl als der Schweizerische Energie-Konsumentenverband wurden vorerst eingeladen, sich nochmals zu den aufgeworfenen Fragen zu äußern. Wir hofften, daß sich die beiden Verbände auf eine gemeinsame Linie einigen und ihre Anträge vereint formulieren würden. Beide Verbände zogen es indessen vor, getrennte Vorschläge einzureichen, die in wesentlichen Punkten voneinander abweichen. Ferner wurden auch in der Presse und in Fachzeitschriften von verschiedenen Seiten Vorschläge für eine Neuregelung der Elektrizitätswirtschaft aufgestellt und erörtert.

Das Amt für Wasserwirtschaft hat inzwischen ausgedehnte Untersuchungen über die praktisch in Frage kommenden Lösungen angestellt. Diese Arbeiten werden noch fortgesetzt. Es ist selbstverständlich, daß derart weitgehende Untersuchungen, wie sie die Frage der Erweiterung der Gesetzgebung auf dem vielgestaltigen Gebiete der Elektrizitätswirtschaft darstellen, mit aller Sorgfalt durchgeführt werden müssen.

2. Das Amt für Wasserwirtschaft bearbeitete ferner im Jahre 1926 eine eingehende Statistik über die jederzeitigen Energievorräte des Landes sowie über die Produktionsmöglichkeiten, die sich auf Grund des Ausbaustandes der Werke und der Wasserführung ergeben. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen leisteten bei der Beurteilung von Ausfuhrsuchen bereits sehr gute Dienste.

Die auf Anregung des Amtes für Wasserwirtschaft durch das Starkstrominspektorat für ein Jahr versuchsweise durchgeführten Erhebungen über die tatsächliche Energieproduktion der einzelnen Unternehmungen haben die Nützlichkeit bewiesen, welche der fortgesetzten Durchführung solcher Erhebungen und Verarbeitungen zukommen würde. Leider ist es bisher auf freiwilligem Wege nicht gelungen, alle diejenigen Angaben auch künftighin zu erhalten, welche die Bundesbehörden für die Beurteilung energiewirtschaftlicher Fragen für notwendig erachten.

Die ausgedehnten Untersuchungen über die verschiedenen Maßnahmen, welche geeignet sind, die Energieproduktionsmöglichkeit im Winter zu erhöhen, um damit einen besseren Ausgleich zwischen Sommer- und Winterproduktion herbeizuführen, sind zum Abschluß gelangt und haben zu interessanten Resultaten geführt.

3. Die nationalrätliche Kommission für die Behandlung des Postulats Grimm sprach im Verlauf der Beratungen über den Bericht des Bundesrates vom 27. März 1925 den Wunsch aus, wir möchten insbesondere über die Fragen des Leitungsbaues ergänzenden Bericht erstatten. Sie wünschte ferner über einige weitere energiewirtschaftliche Fragen nähere Auskünfte. Der ergänzende Bericht wird vorbereitet.

Die Kleine Anfrage des Herrn Nationalrat Coucopen vom 8. Oktober 1926 haben wir am 13. Dezember 1926 beantwortet.

Aus dem Geschäftsbericht der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1926.

Im Berichtsjahr hat der Verwaltungsrat die Projekte für die Elektrifizierung der Linien Yverdon—Biel—Olten, Bern—Biel—Delsberg, Richterswil—Sargans—Chur und Sargans—Buchs, Winterthur—Romanshorn—Rorschach, Rapperswil—Wattwil, Oerlikon—Schaffhausen genehmigt und die für die insgesamt 275 km Länge betragenden Strecken erforderlichen Kredite im Betrage von Fr. 45,090,000 bewilligt. Von einem Bericht der Generaldirektion über die im Jahre 1924 mit dem elektrischen Betrieb gemachten Erfahrungen, sowie von den neuesten Berechnungen über die Wirtschaftlichkeit dieser Betriebsart und die Zweckmäßigkeit der beschleunigten Durchführung der Elektrifikation nach dem

Programm vom Jahre 1923 wurde in zustimmendem Sinne Kenntnis genommen.

Die Fahrleistungen der Dampflokomotiven und Motorwagen betragen:

Dampflokomotiven	24 370 629 km	(1925: 27 243 379)
Elektr. Lokomotiven	17 993 779 km	(1925: 13 398 159)

Die Gesamtleistung an Dampflokomotiven hat somit gegen 1925 um 2 872 750 km oder 10,5% abgenommen, die der elektr. Lokomotiven um 4 595 620 km oder 34,3% sich gesteigert. Von den gesamten Fahrleistungen — 1926: 42 364 408, 1925: 40 641 538 — sind rund 57½% von den Dampflokomotiven und 42½% von den elektrischen Lokomotiven geleistet worden. Im Jahre 1925 betrug das Verhältnis 67% und 33%.

Für Brennmaterial der Dampflokomotiven wurden im Jahre 1926 bei einem durchschnittlichen Kohlenpreis von Fr. 38.80 pro Tonne (1925: Fr. 44.82) insgesamt 14 682 833 Fr. (Fr. 19 059 194) ausgegeben, was auf 1000 Bruttotonnenkilometer Fr. 2.95 (Fr. 3.83) ausmacht. Die Ausgaben für elektrische Energie betragen Fr. 12 889 625 (Fr. 12 463 895), auf 1000 Bruttotonnenkilometer bezogen Fr. 2.51 (Fr. 3.25). Die Werte sind also im Verhältnis gegen 1925 wesentlich günstiger ausgefallen, wobei beim Dampftrieb der geringere Kohlenpreis und beim elektrischen Betrieb die fortwährend wachsende tonnenkilometrische Leistung massgebend waren.

Die Kraftwerkgruppe Amsteg-Ritom hat im Berichtsjahr rund 174,3 Millionen kWh Einphasenenergie erzeugt (1925: 143,6 Millionen), und zwar 126 Millionen (101,1 Millionen) im Kraftwerk Amsteg, 9,3 Millionen im Nebenkraftwerk Göschenen und 39 Millionen (42,4 Millionen) im Kraftwerk Ritom. Hievon wurden rund 170,8 Millionen (139,8 Millionen) kWh für die elektrische Zuförderung abgegeben. Der Energieverbrauch ist also infolge Betriebseröffnung auf den Strecken Zürich-Rapperswil und Brugg-Pratteln und der Verkehrszunahme auf den übrigen Linien gegenüber dem Vorjahre um 31 Millionen kWh oder um ca. 22% gestiegen. Die Kraftwerkgruppe Amsteg-Ritom wurde somit bis auf ungefähr 90% (1925: 75%) ihrer Leistungsfähigkeit ausgenützt. Störungen von Bedeutung sind in den Kraftwerken nicht vorgekommen.

Der Wasserspiegel des Ritomsees erreichte Ende März mit 18 m unter der Ueberlaukrone der Staumauer seinen tiefsten Stand. Von diesem Zeitpunkte an konnten dank der reichen Wasserführung der Reuss und ihrer Zuflüsse, im Mittel rund 88% (96%) der erforderlichen Energie vom Kraftwerk Amsteg und vom Nebenkraftwerk Göschenen abgegeben werden, so dass das Kraftwerk Ritom wie im Jahre 1925 nun zur Spitzendeckung herangezogen werden musste. Infolge des ausnahmsweise wasserreichen Frühjahres und Sommers erreichte der See bereits Mitte Juli (gegenüber Ende September im Vorjahre) seinen vollen Stauinhalt von 26 Millionen m³. Mit der Absenkung wurde erst anfangs Dezember begonnen, und es betrug der Nutzinhalt am Ende des Berichtsjahres noch 22,5 Millionen m³.

Das Kraftwerk Amsteg hat im Berichtsjahr an die Schweizerische Kraftübertragungs A. G. (S. K.) rund 50 Millionen kWh (1925: 51,5 Millionen) als Ueberschussenergie abgegeben.

Bei der Kraftwerkgruppe Barberine-Vernayaz hat das Kraftwerk Barberine im Berichtsjahr rund 45,4 Millionen kWh (23,1 Millionen) erzeugt, wovon 44,7 Millionen kWh (22,5 Millionen) für die elektrische Zuförderung verbraucht wurden. Die Ausnützung des Kraftwerkes erreichte infolgedessen 76% seiner Leistungsfähigkeit, gegenüber 38% im Vorjahr. Der Mehrverbrauch rührt von der Einführung der elektrischen Zuförderung auf der Strecke Lausanne-Palézieux und der Verkehrszunahme auf den übrigen Strecken her. Anfangs Mai war der Barberinensee bis auf 31 m unter der Ueberlaukrone abgesenkt und erreichte gegen Mitte September wiederum seinen vollen Stauinhalt von 39 Millionen m³. Am Ende des Berichtsjahres betrug der Nutzinhalt noch 34 Millionen m³.

Beim Kraftwerk Vernayaz sind die über den Winter eingestellten Arbeiten an der Wasserfassung der Eau noire und an der Zuleitung bis Châtelard-village im Frühjahr wieder aufgenommen worden und waren anfangs Herbst beendet. Der weitere Teil des Zulaufstollens bis zum Ausgleichbecken in Les Marécottes, einschliesslich der Wasserfassung am Triège, wurde im Sommer, der Druckstollen vom Ausgleichbecken bis zum Wasserschloss im Herbst fertiggestellt. Das Ausgleichbecken bis Les Marécottes kam im Dezember zur Vollendung. Die Montage der Druckleitung konnte im Laufe des Jahres durchgeführt werden, die vorgenommenen Druckproben haben ein befriedigendes Resultat ergeben. Der Unterwasserkanal war im November erstellt, das Maschinenhaus im März vollendet. Die Bauarbeiten des Schalt- und Transformatorenhauses waren Ende Juni soweit vorgeschritten, dass die Montage der Schaltanlage in Angriff genommen und bis Dezember zu Ende geführt werden konnte. Am Schluss des Jahres waren die für den ersten Ausbau des Kraftwerkes Vernayaz vorgesehenen vier ersten Einphasenmaschinengruppen betriebsfertig montiert und die ersten zwei Transformatoren zusammengestellt. Sämtliche Arbeiten sind im Rahmen des aufgestellten Bauprogrammes durchgeführt worden.

Die 132-kV-Leitung Vernayaz-Ruppertswil war Ende Dezember auf den Teilstrecken Puidoux-Kerzers-Deitingen und Gösigen-Ruppertswil betriebsbereit.

In den Unterwerken Kerzers, Ruppertswil, Puidoux II, Freiburg, Gossau und Massaboden wurden die Hochbauarbeiten sowie die Mastfundamente für die Freilufanlagen fertiggestellt, sämtliche Eisenkonstruktionsteile montiert und der Einbau der elektrischen Ausrüstungen zum grössten Teil beendet.

Auf folgenden Strecken ist der elektrische Bahnbetrieb eröffnet worden: Lausanne-Palézieux am 19. Februar, Zürich-Rapperswil am 15. Mai, Brugg-Pratteln am 18. Oktober. Auf den Strecken Brig-Sitten, Palézieux-Bern, Winterthur-St. Gallen-Rorschach, Rotkreuz-Ruppertswil, Richterswil-Chur, Sargans-Buchs, Olten-Biel und Rapperswil-Wattwil sind die Arbeiten fortgeführt worden.

Im Laufe des Berichtsjahres wurde folgendes Rollmaterial bestellt: 38 Einphasen-Wechselstrom-Lokomotiven Serie Ae 3/6, 10 Einphasen-Wechselstrom-Lokomotiven Serie Ae 4/7, 2 Einphasen-Wechselstrom-Lokomotiven Serie Ee 2/2, 6 Einphasen-Wechselstrom-Lokomotiven Serie Ee 3/3 und 16 Einphasen-Wechselstrom-Gepäckmotorwagen Serie Fe 4/4. Auf Ende des Jahres standen somit an elektrischen Fahrzeugen zur Verfügung: 280 Streckenlokomotiven, 2 Rangierlokomotiven, 17 Motorwagen (15,000 Volt), 10 Motorwagen (5500 Volt, Seetal), 17 Akumulatorenfahrzeuge, oder insgesamt 326 elektrische Triebfahrzeuge.

Die Betriebsrechnungen der Kraftwerke weisen folgende Zahlen auf:

Einnahmen total Fr. 13 540 162.65 (1925: Franken 13 162 297), davon entfallen auf die Abgabe von Energie an den Fahrdienst Fr. 12 659 000 (Fr. 12 245 000), an andere Dienststellen Fr. 84 026.95 (Fr. 81 961), an Dritte Franken 478 997.95 (Fr. 515 478). Für Energielieferungen also insgesamt Fr. 13 222 024.90 (Fr. 12 482 440).

Ausgaben total Fr. 13 502 435.20 (Fr. 13 141 124), nämlich Personal Fr. 989 899.95 (Fr. 1 091 388); Unterhalt, Reparaturen und Ersatz Fr. 246 500.75 (Fr. 368 952); Verschiedene allgemeine Kosten Fr. 1 416 086.85 (Fr. 1 099 331); Abschreibungen und Einlagen in den Erneuerungsfonds Fr. 2 601 113.95 (Fr. 2 512 261); Kapitalverzinsung Franken 8 248 833.70 (Fr. 8 068 492). Der Rothertrag zugunsten der Betriebseinnahmen beträgt somit Fr. 10 887 675.10 (Franken 10 602 626), der Reinertrag Fr. 37 727.45 (Fr. 21 174).

Die Aufwendungen für die Einführung der elektrischen Zugförderung in der Zeit von 1907 bis Ende 1925 betragen Fr. 353 490 179.44 und erfuhren im Laufe des Jahres 1926 eine Vermehrung von Franken 42 306 043.18, so dass sie sich auf Ende 1926 total auf Fr. 395 796 222.62 belaufen. Dieser Betrag reduziert sich jedoch um Fr. 30 000 000 Bundesbeitrag zur Beschleunigung

der Elektrifizierung. Ueber die einzelnen Aufwendungen gibt folgende Tabelle Aufschluss:

Zusammenstellung der Kosten für die Einführung der elektrischen Zugförderung.

	1907—1925 Fr.	Vermehrung 1926 Fr.	Total Ende 1926 Fr.
Allgemeines	4 423 295.07	566 456.90	4 789 751.97
Erwerbung von Wasserkraften	4 569 558.45	305 533.75	4 875 092.20
Kraftwerke	129 200 771.14	9 364 566.18	138 565 337.32
Uebertragungsleitungen	27 565 354.02	6 104 544.25	33 669 898.27
Unterwerke	28 021 814.52	4 588 847.89	32 610 662.41
Fahrleitungen	91 407 200.38	8 890 281.19	100 297 481.57
Herstellung des			
Lichttraumprofils	11 346 573.11	1 582 589.13	12 929 162.24
Schwachstromanlagen	48 612 202.65	10 448 949.55	59 061 152.20
Einrichtungen für die elektrische Zugförderung	8 543 410.10	454 274.34	8 997 684.44
	353 490 179.44	42 306 043.18	395 796 222.62

Für die Beschaffung elektrischen Rollmaterials betragen die Aufwendungen bis Ende 1925 ausserdem noch Franken 161 081 94.86 und erfuhren im Laufe des Jahres 1926 eine Vermehrung von Fr. 30 740 772.38 auf Fr. 191 829 719.24. Nach Abzug des Bundesbeitrages für die Beschleunigung der Elektrifizierung beliefen sich die Ausgaben für die elektrische Zugförderung auf Fr. 557 625 941.86.

Nordostschweizer. Schiffahrtsverband

Nordostschweizerischer Schiffahrtsverband. Mit der Generalversammlung vom 21. Mai in Frauenfeld blickt der Nordostschweizerische Schiffahrtsverband auf eine 19-jährige Tätigkeit zurück. Das Interesse an der Fortführung der Rheinschiffahrt über Basel hinaus zum Bodensee ist nicht weniger groß, wenn auch wesentlich aus andern Komponenten zusammengesetzt als in den ersten Jahren freudiger Begeisterung für das Unternehmen. Darin liegt ein Beweis für die Tragfähigkeit des Gedankens der Schiffahrt auf dem Oberrhein.

Der heutige Stand der Dinge stellt die Regierungen vor wichtige Beschlüsse über den Rheinausbau unterhalb Basel und über die Bodensee-Regulierung. Auch am badisch-schweizerischen Rheine stehen die Behörden vor wichtigen Entscheiden. Dabei kommen Fragen zur Erledigung, für die der NOS. Schiffahrtsverband selbst nicht mehr zuständig sein kann, zu deren letzter Abklärung die Behörden ihre eigenen Organe benötigen. Wohl hat der auf privater Basis gegründete Verband stets Wert auf enge Zusammenarbeit mit den zuständigen Aemtern gelegt und hat diesen in sämtlichen Kommissionen starke Einflußnahme eingeräumt, doch kann er niemals den Boden bilden, auf welchem die Regierungen ihre Beschlüsse fassen. Die jüngsten Projektarbeiten des Verbandes haben dies mit Nachdruck dargetan.

Es ist nicht verwunderlich, daß in diesem Stadium der Dinge die Frage der Existenzberechtigung des Verbandes aufgerollt worden ist. Dabei siegte allerdings die Meinung ob, daß ihm auch fernerhin ein weites und nützliches Arbeitsfeld offen stehe, obwohl sich die Behörden mehr als früher selbst der Sache annehmen. Es ist auch nicht zu vergessen, daß es den verantwortlichen Regierungen wohl bis zu einem gewissen Zeitpunkte möglich ist, an Projekten und wirtschaftlichen Gutachten freudig mitzuarbeiten und diese zu fördern, daß aber mit dem Momente, wo die Durchführung zur Diskussion gebracht wird, vorsichtige Zurückhaltung einsetzt. Zum Teil ist man heute so weit. In diesem Stadium kann ein kräftiger und initiativer Verband der ganzen Sache außerordentlich nützen. Ausführungsbeschlüsse der Regierungen werden sich erst durchsetzen, wenn sie sich auch auf eine klare und bestimmte Stellungnahme der Oeffentlichkeit aufbauen können. Diese fehlt noch. Ist der Zeitpunkt aber einmal gekommen, so werden es die Behörden begrüßen, wenn ein privater Verband den Willen und die Zustimmung der Oeffentlichkeit zur Ausführung des Werkes schafft.

An der Notwendigkeit des Bestehens und der Fortarbeit

des NOS. Schiffsverkehrsverbandes besteht kein Zweifel. Dagegen erscheint der heutigen Lage entsprechend eine gewisse Reorganisation des Arbeitsprogrammes und der Arbeit im Verbandsangezeigte.

In diesen Stimmungsrahmen hinein war die Generalversammlung vom 21. Mai gestellt. Der große Zentralausschuß nahm die Anträge einer Unterkommission des Vorstandes über Arbeitsprogramm, Bildung eines engeren Vorstandsausschusses (Arbeitskommission) und Honorierungsfragen entgegen und stimmte ihnen zu.

Der Zentralausschuß bestätigte die bisherigen Mitglieder in Vorstand, technischer Kommission und Revisionskommission. Neu gewählt wurden in den Vorstand die Herren Regierungsrat Dr. Altwegg, Frauenfeld, und Direktor Bünzli, Wädenswil; in die technische Kommission Herr Professor Meyer-Peter, Zürich. Als Präsident wurde Herr Dr. Hautle bestätigt. An die Stelle von Herrn Nationalrat Hofmann tritt als Vizepräsident Herr Regierungsrat Dr. Altwegg.

Die der Sitzung des großen Ausschusses am Nachmittag folgende Generalversammlung war von zahlreichen und bedeutenden Vertretungen des In- und Auslandes besucht. Die Versammlung genehmigte Jahresbericht und Jahresrechnung 1926 und nahm die Wiederwahl des Zentralausschusses für eine weitere Amtsdauer vor. Es erfolgten folgende Neu- und Zuwahlen: Regierungsrat Huonder, Chur; Regierungsrat Freymuth, Frauenfeld; Regierungsrat Hefti, Glarus; Stadtmann Dr. Nadig, Chur; Stadtmann Dr. Rothenhäusler, Rorschach; Wasserrechtsingenieur Osterwalder, Aarau; Oberingenieur Kübler, Baden; Dr. Renold, Aarau.

Die Generalversammlung gewann ihre besondere Note durch den interessanten Präsidialbericht. Bei aller Genugtuung über das von Deutschland gewünschte raschere Vorgehen am Oberrhein-Bodensee, gab Herr Dr. Hautle der ersten Befürchtung Ausdruck, daß, wenn der Ausbau oberhalb Basel mit demjenigen unterhalb Basel verquickt werde und wenn auch die dringliche Seeregulierung zur baldigen Verwirklichung kommen soll, das Programm überladen würde. Der NOS. Schiffsverkehrsverband steht durchaus auf dem Standpunkt, daß die Regulierung bis Basel wichtiger und zugleich Voraussetzung für Basel-Bodensee ist. Aus der Bodensee-Regulierung haben wir für den stockenden Kraftausbau am Oberrhein neue Anregungen zu erwarten. Diese Regulierung und der verbesserte und vermehrte Kraftabsatz aus den Oberrheinwerken sind weitere Voraussetzungen für die Einführung der Schifffahrt oberhalb Basel.

In eindringlichem Votum wies Herr Wasserrechtsingenieur Osterwalder auf die Bedeutung hin, welche der Export elektrischen Stromes am Oberrhein besitzt. Besonders diese Werke sind auf den Export der Energien angewiesen. Frankreich und Deutschland stellen noch aufnahmefähige Gebiete dar. Die Gefahr besteht aber, daß die kalorische Energie-Erzeugung weitere und umwälzende Fortschritte macht. Für die Schweiz gilt es, als erstes Land mit langfristigen Energielieferungsverträgen den Platz zu belegen. Der NOS. Schiffsverkehrsverband hat alles Interesse, eine zweckmäßige Energieausfuhrpolitik zu unterstützen. — Mit Interesse nahm die Versammlung die Anregung zu vermehrter Zusammenarbeit der Verbände entgegen und den besonderen Wunsch des Aargau, es möchten die Bestrebungen zur Schiffbarmachung der untersten Aare bis Brugg auch im Nordostschweizerischen Schiffsverkehrsverbande zum Ausdruck gelangen.

Zur Rheinflall-Projektierung äußerte sich Herr Regierungsrat Walter, Zürich. Der Entscheid des Bundesrates über den einstufigen Ausbau bei Schaffhausen hat zur irrthümlichen Auffassung Veranlassung gegeben, daß mit Rücksicht auf den Rheinflall nunmehr auf jede Kraftnutzung am Rheinflall verzichtet werden soll. Das trifft nicht zu. Die Frage eines Werkes „Rheinflall tief“ ist offen gelassen. Die NOK haben ihr Konzessionsgesuch hiefür nicht zurückgezogen. Herr Regierungsrat Walter gibt der Ueberzeugung Ausdruck, daß ein derartiges Werk, das auch der Schifffahrt dienen wird, unter voller Wahrung der Na-

turschutzinteressen möglich ist. Auch der Schönheitsbegriff ändert sich.

Die Versammlung nahm sodann ein Referat von Herrn Dr. Doka, Zürich, entgegen, betitelt: „Der Bodensee im internationalen Recht“. Wir verzichten auf dessen Wiedergabe unter Verweis auf die vom gleichen Autor mit gleichem Titel verfaßte Verbandschrift Nr. 40 des NOS. Schiffsverkehrsverbandes, die bei Anlaß der Versammlung herausgegeben wurde. Kr

LINTH-LIMMAT-VERBAND

Förderung der Elektrizitätsverwertung im Linth-Limmatgebiet. Die St. Gallisch-Appenzellischen Kraftwerke geben sich alle Mühe, der Bevölkerung die vielfachen Anwendungen der aus unseren Wasserkraften erzeugten elektrischen Energie vor Augen zu führen. Im April und Mai fanden Wanderausstellungen in Uznach und Schmerikon statt. Am Nachmittag wurde die elektrische Küche von einer praktischen Hausfrau im Betrieb vorgeführt, abends fand ein besonderer Schulvortrag statt und eine Lichtbilder- und Kinovorführung mit Erklärung der Ausstellung. Diese war sehr gut arrangiert, und auch der Fachmann konnte aus den Vorträgen und Vorführungen noch vieles lernen.

Damit sich die Bestrebungen der Werke auswirken können, müssen nun die beteiligten Elektrizitätsgenossenschaften ihre Tarife entsprechend gestalten und der Bevölkerung die Anschaffung der Apparate sowie die Ausführung der Installationen durch Zahlungserleichterungen ermöglichen. Nur dann können diese im Interesse des Landes gelegenen Bestrebungen der Werke von bleibendem Erfolg sein.

Verkehrs- und Verschönerungsverein für Rapperswil und Umgebung. Dieser rührige Verein zeigt in seinem Jahresbericht pro 1925/26 wiederum ein Bild eifriger Tätigkeit. Sein Ehrenpräsident ist alt Kantonsrat A. Baumann, heutiger Präsident Herr H. Gattiker-Tanner. Der Verein ist seit der Gründung des Linth-Limmatverbandes dessen Mitglied. Er hat sich auch im vergangenen Jahre wieder lebhaft um die wasserwirtschaftlichen Fragen interessiert. Dazu gehören auch Eingaben gegen die von den S.B.B. geplante Hochspannungsleitung über den Seedamm. Der Verein verlangte mit anderen die Führung der 50,000 V Leitung im Kabel, drang aber nicht durch, weil die Bahnhörden Störungen befürchteten.

Selbstverständlich hat sich der Verein auch für die Straße Hurden-Pfäffikon interessiert, die nun vom Kanton Schwyz nach den Intentionen des Linth-Limmatverbandes gebaut wird. Nun wird auch der Korrektur des Seedammes nähergetreten werden müssen, die für die Verkehrsgestaltung auf dem Zürichsee von grosser Bedeutung sein wird.

Wasserkraftausnutzung

Gesetz über die Erhebung von Wasserzinsen und Verleihungsgebühren im Kanton Schaffhausen.*) Das Gesetz, welches den Zweck hat, aus der Ausnutzung der Wasserkraften neue fiskalische Einnahmen zu ziehen, ist im Großen Rat in seiner Maisession angenommen worden. Der Konzessionsbewerber hat für alle Kosten des Staates für die Prüfung, Begutachtung etc. aufzukommen. Trotzdem wird noch eine einmalige Konzessionsgebühr erhoben, die für Anlagen bis zu 20 Brutto PS. Fr. 30.— beträgt, für jede weitere Brutto PS. muß 5 Fr. pro PS. bezahlt werden (Gemeinden Fr. 3.— pro PS.) Der Wasserzins beträgt wie bisher: Fr. 6.— pro Brutto PS. bei Gewässern erster Klasse und privater Ausnutzung, bei Benützung durch Gemeinden Fr. 5.—, bei Gewässern zweiter Klasse Fr. 2.—.

*) Siehe „Schweiz. Wasserwirtschaft“, Jahrgang 1927. Seite 30.

Hinweise auf die Fortschritte in der kalorischen Verwendung der Energie, die mit keinen Zinsen und Gebühren zu rechnen hat, blieben wirkungslos. Das Gesetz unterliegt der Volksabstimmung.

Staatshilfe für den Ausbau der französischen Wasserkraftversorgung. Die zuständige französische Kammerkommission beschloß nach der Zeitschrift „Wasserkraft und Wasserwirtschaft“ vom 1. Juni 1927, von der ursprünglich vorgesehenen Erhebung einer 5prozentigen Elektrizitätsverbrauchssteuer, deren Erträgnisse zu Krediten für den Neubau von Wasserkraftwerken verwendet werden sollten, abzusehen. Statt dessen soll der Staat allen Baugesellschaften, die bis 1930 ihre Baupläne endgültig in Angriff nehmen, ein Zuschuß von 2% zur Bausumme gewähren. Zu diesem Zweck soll schon jetzt im Budget von 1927 eine Summe von 100 Millionen ausgeworfen werden. Weiter sollen ebenfalls aus Budgeteinnahmen bis 1950 sehr niedrig verzinsliche Kredite gewährt werden, wogegen die Gesellschaften den Staat durch Aktienübergabe am Unternehmen zu beteiligen hätten. Diese Kredite werden in Jahresraten gegeben, über die Höhe entscheidet die Kammer. Das Gesetz soll beschleunigt verabschiedet werden, da zahlreiche Bauprojekte im Jahre 1926 wegen Geldmangels in der Ausführung ausgesetzt worden sind.

Monat	Zusammenstellung linksrheinisch		
	Bergfahrt	Talfahrt	Total t
Januar	— (406)	— (—)	— (406)
Februar	— (—)	— (—)	— (—)
März	669 (—)	— (—)	669 (—)
April	8272 (648)	— (—)	8272 (648)
Mai	6856 (3796)	150 (71)	7006 (3867)
Total	15797 (4850)	150 (71)	15947 (4921)

Monat	rechtsrheinisch		
	Bergfahrt	Talfahrt	Total t
Januar	2649 (7199)	— (1999)	2649 (9198)
Februar	3666 (335)	207 (—)	3873 (335)
März	14722 (6438)	1656 (972)	16378 (7410)
April	34663 (8817)	7883 (511)	42546 (9328)
Mai	75112 (31079)	14072 (4198)	89184 (35277)
Total	130812 (53868)	23818 (7680)	154630 (61548)

wovon Rheinverkehr	9957 (2544)	Rheinverkehr	96721 (36123)
Kanalverkehr	5990 (2377)	Kanalverkehr	57909 (25425)
	15947 (4921)		154630 (61548)

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

Wärmewirtschaft

Schifffahrt und Kanalbauten

Hafenverkehr im Rheinhafen Basel.

Mitgeteilt vom Schifffahrtsamt Basel.

Mai 1927.

A. Schiffsverkehr.

	Schleppzüge	Kähne		Güterboote	Ladegewicht t
		leer	belad.		
Bergfahrt Rhein	63	—	107	1	58820
Bergfahrt Kanal	—	—	90	—	23148
Talfahrt Rhein	56	112*	48§	1	14222
Talfahrt Kanal	—	24	—	—	—
Zusammen	119	136	245	2	96190

* wovon 62 Penichen; § wovon 2 Penichen.

B. Güterumschlag.

	1. Bergfahrt:		2. Talfahrt:	
	Warengattung	Ladung t	Warengattung	Ladung t
St. Johannshafen:				
Kohlen	6696		Verschiedene Güter	150
Verschiedene Güter	160		—	—
	<u>6856</u>			<u>150</u>
Kleinhüniglerhafen:				
Kohlen	24891		Eisenerz	5339
Koks	2035		Schwefelkies	1368
Weizen	16362		Asphalterde	1940
Hafer	5702		Karbid	1673
Mais	3290		Hochofenschlacken	398
Gerste	836		Eisenlegierungen	776
Phosphate	3652		Chlorkalk	461
Petrolpech	1282		Natronsalz	843
Eisen	1371		Kondensmilch	471
Zucker	202		Steine	243
Mineralöl	121		Verschiedene Güter	560
Holz	249			
Blei	204			
Erdnüsse	303			
Versch. Güter	3864			
	<u>64364</u>			<u>14072</u>
Klybeckquai (Lumina):				
Kohlen	2705		—	—
Koks	755			
Benzin	4682			
Petroleum	1022			
Heizöl	1083			
Petrolpech	501			
	<u>10748</u>			
Total	81968		Total	14222

Reduktion des Gaspreises in Zürich. Der Große Stadtrat in Zürich hat in seiner Sitzung vom 15. Juni 1927 den Gaspreis mit den Stimmen der Sozialdemokraten und Kommunisten gegen die Stimmen der Freisinnigen und Demokraten vom Juli 1927 ab von 22,5 Rp. pro m³ auf **20 Rp. pro m³** heruntersetzt. Der Antrag war von Heeb, Redaktor des „Volksrecht“ gestellt worden. Die Beweggründe zu dieser Reduktion waren rein politischer Natur. „Die Gaspreisverbilligung kommt in erster Linie und am stärksten den Haushaltungen des lohnarbeitenden Volkes zugut, von einem Steuerabbau würden die großen Steuerzahler viel mehr profitieren als die kleinen.“

Die Angelegenheit ist von grundsätzlicher Bedeutung. Sie zeigt, wohin man kommt, wenn man wirtschaftliche Probleme nach rein politischen Gesichtspunkten behandelt.

Im Herbst 1925 verlangte das Postulat Pfeiffer die Herabsetzung des Gaspreises in Basel, der **25 Rp. pro m³** beträgt. Der Bericht des Basler Regierungsrates vom 3. Dezember 1925 stellt fest, daß bei diesem Preis bis zu einem Monatsverbrauch von 20 m³ der Gasverkauf für das Gaswerk ein Verlustgeschäft bedeutet, d. h. an ca. 24% aller Abonnenten gibt das Gaswerk das Gas mit Verlust ab, und weitere 25—30% tragen nur wenig am Reingewinn des Gaswerkes bei. Der Große Rat des Kantons Baselstadt hat daher den Gaspreis bisher nicht heruntersetzt.

Der Gaspreis der Stadt Zürich ist im Februar 1925 auf 25 Rp. pro m³ heruntersetzt worden. Im Mai 1925 machte F. Heeb die Anregung, den Gaspreis weiter zu reduzieren. In seiner Weisung vom 22. Juli 1925 stellte der Große Stadtrat fest, daß die Selbsterhaltung des Gaswerkes bei einem Gaspreis von 22,5 Rp. pro m³ nicht mehr gewährleistet sei. Ein solcher Gaspreis sei undurchführbar. Trotzdem wurde er ab November 1925 auf 22,5 Rp. pro m³ heruntersetzt.

Es ist klar, daß die nun beschlossene weitere Reduktion auf 20 Rp. pro m³ sich wirtschaftlich nicht rechtfertigen läßt.

Bei diesem Gaspreis wird ein großer Teil der Zürcher Bevölkerung das Gas unter dem Selbstkostenpreis erhalten. Es ist merkwürdig, daß bei den Verhandlungen im Großen Stadtrat nicht auf diese Tatsache hingewiesen worden ist. Der Reingewinn des Gaswerkes beträgt noch zirka 8% der Einnahmen und ist so gering, daß bei einer Erhöhung der Kohlenpreise ein Defizit unvermeidlich ist. Eine Wiedererhöhung des Gaspreises ist aber schwer durchführbar, und dann wird ein Defizit zweifellos aus den Ueberschüssen des Elektrizitätswerkes gedeckt, das heute (inkl. Gratisleistungen) rund 20% seiner Einnahmen an die Stadt abliefern.

Die Herabsetzung des Gaspreises schädigt die Entwicklung der Elektrizitätsverwendung. Trotz des niederen Gaspreises hat, dank einer fortschrittlichen Tarifpolitik des Elektrizitätswerkes die elektrische Küche und Warmwasserbereitung in Zürich einen großen Aufschwung genommen. Der unnatürlich niedere Gaspreis wird diese Entwicklung hemmen. Aber auch das kantonale zürcherische Elektrizitätswerk wird die schärfere Konkurrenz des Zürcher Gases in den Landgemeinden zu fühlen bekommen. Das Beispiel Zürichs wird zudem allgemein auf die Herabsetzung der Gaspreise in der Schweiz stimulierend wirken.*)

Wir haben es hier mit einem Beispiel verkehrter schweizerischer Wirtschaftspolitik zu tun. Unsere Wasserkraftnutzung wird mit Wasserzinsen, Steuern und dem Heimfall belastet. Aus dem Verkauf elektrischer Energie werden hohe Reingewinne gezogen. Die aus dem Ausland bezogene Kohle wird frei eingeführt und ihre Konkurrenz gegenüber unseren Wasserkraften künstlich gefördert.

Das Vorkommnis wird zur Folge haben, daß sich alle Kreise der schweizerischen Wasser- und Elektrizitätswirtschaft noch enger zusammenschließen und ihren Kampf gegen die weitere Verbreitung und Begünstigung des Gases noch intensiver gestalten werden. Sie können es mit dem Bewußtsein tun, im Interesse des Landes zu handeln.

Erfahrungen mit der Großgasküche. Einem Aufsatz über „Erfahrungen über Großgasküchen in Stuttgart“ von Betriebsingenieur Heyer vom städtischen Gaswerk Stuttgart im 19. Heft des „Gas und Wasserfach“ vom 7. Mai 1927 entnehmen wir folgende bemerkenswerten Mitteilungen:

Die 1923 bis 1925 aufgestellten Herde der üblichen Konstruktion mit zum Teil offenen Brennern, zum Teil geschlossenen Wärmeplatten fanden anfänglich den Beifall aller Beteiligten, bis sich später Mängel besonders im Großbetrieb einstellten.

Die offenen Brenner verschmutzen schnell, was zum Teil eine Verkrustung der Brennröhre durch übergelaufenes Fett und damit ein schlechtes Brennen und Zurückschlagen der Brenner herbeiführt. Die Beheizung der Wärmeplatten war mehr oder weniger unzulänglich. Durch ungenügende Luftzufuhr und falsche Abführung der Abgase wurde die Verbrennung beeinträchtigt, die Brenner verstopfen sich häufig. Zu bemängeln ist die Abführung der Abgase von untergebauten Bratöfen in den Raum. Eine zeitweise Überbelastung des Herdes verursacht bei offenen Brennern Gasverschwendung. Im Laufe der Zeit wurden nicht nur die Reparaturkosten der Gasherde und der Gasverbrauch ohne Umsatzvermehrung höher.

Die Abneigung des Personals gegen das bisher übliche Gasherdsystem mit offenen Brennern geht so weit, daß sich seit längerer Zeit Kochvereine geschlossen gegen das bisherige Gasherdsystem auflehnen. Sie bekämpfen hauptsächlich die Abführung der Abgase in den Arbeitsraum, die tatsächlich in verschiedenen Fällen, wo ungünstige Raum- und Lüftungsverhältnisse vorlagen, zu offensichtlichen Mißständen geführt haben etc.

Die Gasindustrie hat nun einen neuen Herdtyp geschaffen, der diese Mißstände beseitigt. (Pharosherd der Junkerwerke.) Der offene Herd wird verlassen und die geschlossene Platte angewendet, unter Verwendung des Preßluftsystems. Die Abgase müssen abgeführt werden.

Die Elektrizitäts-Industrie kann aus diesen Mitteilungen entnehmen, daß die bis jetzt verwendeten Gasgroßherde Mißstände aufweisen. Allerdings werden sie nun mit dem neuen Herd behoben, aber dieser ist teurer, verlangt umfangreiche Installationen, und der Nutzeffekt der Herdplatten ist kleiner als derjenige der offenen Gasflammen. Die Gasindustrie gibt auch offen die gesundheitsschädliche Wirkung der offenen Gasflammen zu.

*) Der Gaspreis in Basel wird ab 1. Oktober 1927 auf 22,5 Rp. per m³ herabgesetzt.

Das Gas in Leysin. Die „Société du Gaz de la Plaine du Rhone“ macht im „Courier de Leysin“ vom März 1927 Mitteilungen über die Gasversorgung dieses auf 1400 m. ü. M. gelegenen Kurortes. Die Zahl der Abonnenten hat vom 30. September 1923 von 88 auf 284 Ende Februar 1927 zugenommen. Der Gaskonsum stieg von 26,000 m³ auf 355,000 m³. Die bisherigen Kohlenherde sind allgemein der Gasküche gewichen, das Gas findet auch Anwendung für die Warmwasserbereitung zum Platten! sowie zur Zimmerheizung.

Der Bericht schließt mit folgenden Worten:

Un problème qu'une station climatique comme Leysin se doit de résoudre est la suppression de la fumée. Le moyen existe: C'est le gaz. Il suffit de l'employer.

Aber wir fragen: Wäre es nicht gescheiter und volkswirtschaftlicher gewesen, die Rauchplage durch Verwendung der aus unseren Wasserkraften erzeugten elektrischen Energie zu beseitigen? Das wäre einem Lungenkurort besonders gut angestanden. Muß man in einem Landesteil, wo die Wasserkraften in verschwenderischer Fülle vorhanden sind, wirklich noch Gasleitungen auf die Berge hinauf erstellen? Ist denn niemand dort, der an den Beispielen von Davos und Arosa hätte dartun können, daß die elektrische Energie allen Anforderungen genügt?

Wasserwirtschaftliche Literatur

Weltkraftkonferenz. Die denkwürdige Tagung der Weltkraftkonferenz im Sommer 1926 in Basel, an der sich 38 Staaten beteiligten, dürfte noch allen Teilnehmern in lebhafter Erinnerung sein. Gewaltige und befruchtende Arbeit ist von hunderten von Ingenieuren, Sachverständigen, Finanzleuten und Volkswirtschaftlern geleistet worden, und gerade die Diskussion, von der die Vertreter aller Staaten ausgiebig Gebrauch machten, hat manches schwierige Problem gelöst.

Es ist deshalb zu verstehen, dass der Entschluss, alle eingereichten 89 Originalberichte in deutscher, englischer, französischer oder italienischer Sprache, mit je einer Zusammenfassung in drei Sprachen, die Diskussionsergebnisse, Resolutionen, das Adressenverzeichnis sämtlicher Teilnehmer usw. in einem Werke zusammenzufassen, mit Begeisterung aufgenommen wurde, geben sie doch unschätzbare Anregungen und Ratschläge.

Nun ist soeben im Verlag E. Birkhäuser & Cie., Basel, das ersehnte Werk in zwei stattlichen, 2850 Seiten umfassenden Bänden Oktav erschienen. (Preis Fr. 125.—) Mit grosser, anerkennenswerter Sachlichkeit ist das gewaltige Material der W. P. C. von Sektion A bis E verarbeitet worden, bereichert durch zahlreiche Abbildungen, Tafeln, Karten und graphische Darstellungen.

Wasserkraftnutzung und Binnenschifffahrt sind für alle Völker von grosser Tragweite, gilt es doch, diese Anlagen zum Nutzen der Menschheit so wirtschaftlich wie möglich zu gestalten und die von der Natur geschenkten Reichtümer auf die denkbar beste Art auszunützen. Flusskraftwerke und solche in Kombination mit Akkumulierwerken, die Einlaufbauwerke, die Einrichtungen für die Rechenreinigung, fernere Schifffahrtsschleusen, insbesondere die Schlepper für Binnenschifffahrt und deren Antriebsmaschinen, die Wassergeschwindigkeit in Schifffahrtkanälen usw. werden, gestützt auf die neuesten Erfahrungen und Errungenschaften der Technik, untersucht und eingehend behandelt. Von besonderem Interesse sind auch die Vorschläge für den Bau von Hochdruckwerken, Staumauern, die Ausbildung der Stauwehre und der beweglichen Wehrverschlüsse, die Konstruktion der Wasserturbinen, Generatoren und Schaltanlagen. Im gleichen Kapitel Sektion A sind beachtenswerte Ergebnisse für die Beziehungen zwischen Wasserkraftnutzung und Binnenschifffahrt niedergelegt. Den in verschiedenen Ländern gemachten Erfahrungen und Anregungen über die Wirtschaftlichkeit der an Wasserstrassen ausgenützten Wasserkraften kommt grosse Bedeutung zu, und es dürften diese viel dazu beitragen, dass in Zukunft kostspie-

lige Versuche und Experimente vermieden werden. Von besonderem Wert sind auch die Diskussionsergebnisse über die Gefahren und Beseitigung der Eisbildung, sowie auch diejenigen über die in einzelnen Ländern projektierten Wasserstrassen.

Sektion B umfasst den „Austausch elektrischer Energie zwischen verschiedenen Ländern“, ein sehr wichtiges Problem, das gegenwärtig die lebhaftesten Auseinandersetzungen hervorruft. Dieser Abschnitt, der für alle Staaten von Wichtigkeit ist, dürfte zum Verständnis und zur Lösung dieser schwierigen Frage viel beitragen. Wenn auch in Ländern mit Ueberfluss an Wasserkraften der Stromexport ein wirksames Mittel darstellt, die einheimische Kraft zu verbilligen, so stehen ihm doch, wie die Untersuchungsberichte einwandfrei beweisen, zahlreiche Hindernisse gegenüber, insbesondere bei den Behörden. Wie diese zu überwinden sind, zeigt dieses Kapitel.

Eine andere Frage ist unter Sektion C „Die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen hydraulisch erzeugbarer und thermisch erzeugbarer elektrischer Energie“ behandelt. Die Untersuchungen erstrecken sich insbesondere darauf, unter welchen Bedingungen ein Zusammenarbeiten beider Erzeugungsarten von Vorteil ist, ein Problem, dem zweifellos in Zukunft ungeahnte Bedeutung zukommt. Fast alle Länder

kommen in diesem Abschnitt zu Wort, wobei der Dieselmotor als Reserve- und Spitzenkraftmaschine besondere Berücksichtigung findet. Interessant sind auch die Anregungen und Untersuchungen, die ein wirtschaftliches Zusammenarbeiten der hydraulischen und thermischen Energieerzeugung erstreben.

Ueber das Gebiet „Die Elektrizität in der Landwirtschaft“ berichtet ausführlich das Kapitel der Sektion D. Ganz besonders sind die Diskussionsberichte und statistischen Erhebungen wertvoll und gestatten interessante wirtschaftliche Einblicke. Man erkennt, dass alle Länder die grössten Anstrengungen machen, mit Hilfe der Elektrizität eine Steigerung der Bodenproduktion herbeizuführen und die Arbeitsleistung durch diese zu verbilligen.

Im Schlusskapitel Sektion E „Elektrifikation der Eisenbahnen“ ist alles Wissenswerte über den heutigen Stand sowie die Zukunftsmöglichkeiten der elektrischen Traktion, bereichert durch Bilder, Tabellen, Statistiken usw. niedergelegt. Beweise der technischen, als auch der wirtschaftlichen Ueberlegenheit der elektrischen Traktion gegenüber der Dampftraktion werden erbracht, die Stromart und Elektrifizierung der Tunnel behandelt, für das Einmannsystem und die Beschränkung des Instrumentariums werden Vorschläge gemacht und Erfahrungen ausgetauscht.

Unverbindliche Kohlenpreise für Industrie per 20. Juni 1927. Mitgeteilt von der „Kox“ Kohlenimport A.-G. Zürich

	Calorien	Aschen- gehalt	per 10 Tonnen franco unverzollt Basel				
			20. Febr. 1927 Fr.	20. März 1927 Fr.	20. April 1927 Fr.	20. Mai 1927 Fr.	20. Juni 1927 Fr.
Saarkohlen: (Mines Domaniales)							
Stückkohlen	6800—7000	ca. 10%	495.—	495.—	440.—	440.—	440.—
Würfel I 50/80 mm			515.—	515.—	460.—	460.—	460.—
Nuss I 35/50 mm			505.—	505.—	450.—	450.—	450.—
„ II 15/35 mm			475.—	475.—	420.—	420.—	420.—
„ III 8/15 mm			455.—	455.—	400.—	400.—	400.—
Zonenvergütungen Fr. 20.—, Fr. 40.— und Fr. 60.— (für Saarkohlen) franko verzollt Schaffhausen, Singen, Konstanz und Basel							
Ruhr-Coks und -Kohlen							
Grosscoks	ca. 7200	8—9%	540.—	540.—	495.—	475.—	475.—
Brechcoks I			580.—	580.—	555.—	505.—	515.—
„ II			610.—	610.—	595.—	545.—	555.—
„ III			555.—	555.—	492.50	462.50	
Fett-Stücke vom Syndikat			585.—	485.—	455.—	455.—	440.—
„ Nüsse I und II			585.—	485.—	455.—	455.—	440.—
„ III			570.—	470.—	440.—	440.—	425.—
„ IV			560.—	460.—	425.—	425.—	410.—
Essnüsse III	ca. 7600	7—8%	560.—	510.—	465.—	465.—	465.—
„ IV			525.—	485.—	415.—	415.—	405.—
Vollbrikets			560.—	505.—	480.—	480.—	470.—
Eiforbrikets			560.—	505.—	480.—	480.—	470.—
Schmiedennüsse III			555.—	480.—	450.—	450.—	435.—
„ IV			545.—	470.—	435.—	435.—	420.—
Belg. Kohlen:							
Braissettes 10/20 mm	7300—7500	7—10%	530—560	505—535	500—530	520—550	530—560
„ 20/30 mm			610—650	580—620	580—620	600—640	650—680
Steinkohlenbrikets 1. cl. Marke	7200—7500	8—9%	540—570	515—540	500—520	500—540	640—680

Ölpreise auf 15. Juni 1927. Mitgeteilt von der Firma Emil Scheller & Co., Zürich.

Treiböle für Dieselmotoren		per 100 kg Fr.	Benzin für Explosionsmotoren		per 100 kg Fr.
Gasöl , min. 10,000 Cal. unterer Heizwert bei Bezug von 10-15,000 kg netto unverzollt Grenze		13.80	Schwerbenzin bei einzelnen Fässern		59.- bis 55.-
bei Bezug in Fässern per 100 kg netto ab Station Zürich, Dietikon, Winterthur oder Basel		17.—/18.—	Mittelschwerbenzin „ „ „		63.- bis 59.-
Petrol für Leucht- und Reinigungszwecke und Motoren		34.- bis 30.-	Leichtbenzin „ „ „		93.- bis 89.-
Petrol für Traktoren		34.- bis 31.-	Gasolin „ „ „		115.—
			Benzol „ „ „		90.- bis 85.-
			per 100 kg franko Talbahnstation (Spezialpreise bei grösseren Bezügen und ganzen Kesselwagen)		

Wagenmiete und Leihgebühr für Fässer inbegriffen — Fässer sind franko nach Dietikon zu retournieren.