

Technik und Wirtschaft der Gemeinde- und Staatsbetriebe

Beilage zur „Gewerkschaft“
Organ des Verbandes der Gemeinde- und Staatsarbeiter

I. Jahrgang

Berlin, den 4. Dezember 1925

Nummer 12

Zur besonderen Organisationsarbeit in den G. E. W.-Werken.

Brachte das Jahr 1925 einen weiteren Aufbau und Ausbau unserer Gesamtorganisation, so muß im Jahre 1926 versucht werden, insbesondere auch die Arbeitnehmer der lebenswichtigen Betriebe restlos in eine Organisation zusammenzufassen. Liegt in der organisatorischen Trennung der Arbeitnehmer in den Gas-, Elektrizitäts- und Wasserwerken nicht ein schwerer Fehler? Ist es nicht richtiger, die Angehörigen dieser Betriebe restlos in eine Organisation zusammenzufassen? Diese Fragen haben wiederholt die Öffentlichkeit beschäftigt und wurden leidenschaftlich diskutiert. Die Praxis hat sich um diese Auseinandersetzung wenig gekümmert. Im großen und ganzen ist es in den Betrieben bei der gewerkschaftlichen Zersplitterung geblieben. Die gewerkschaftliche Entwicklung vollzieht sich aber unverkennbar in der Richtung des Zusammenschlusses der Arbeitnehmer in großen, leistungsfähigen Organisationen. Die Gewerkschaftskongresse in Leipzig und Breslau haben sich im Prinzip für die Zusammenlegung der Gewerkschaften ausgesprochen. Doch die Frage des Zusammenschlusses der Arbeiter in den lebenswichtigen Betrieben wird aber nicht am grünen Tisch gelöst, sondern muß von unten auf, von den Kollegen in diesen Betrieben selbst erfüllt werden. Schon hat unsere Organisation die übergroße Mehrzahl der Arbeitnehmer in den Gas-, Elektrizitäts- und Wasserwerksbetrieben, soweit diese der öffentlichen Bewirtschaftung dienen, gewerkschaftlich erfaßt. Hier den Ring zu schließen, muß die Aufgabe unserer Kollegen im Jahre 1926 sein.

Es kann auch von den Anhängern der Berufsorganisationen nicht bestritten werden, daß durch diesen Zusammenschluß die Gesamtbewegung der Arbeiterschaft schlagkräftiger und einflußreicher gestaltet werden kann. Die Angriffe des Unternehmertums wie auch der politischen Reaktion zwingen die Arbeiter ganz von selbst dazu, sich enger zusammenzuschließen, so daß sie im Ernstfälle auch in der Lage sind, bei großen wirtschaftlichen Auseinandersetzungen ein gewichtiges Wort mitzureden. Deshalb muß jede gewerkschaftliche Zersplitterung, jeder unnütze Kräfteverbrauch unterbleiben. In derselben Zeit, in der wir uns mit den Berufsorganisationen über die Organisationsform auseinandersetzen, rüstet das Kapital in engster Trastbildung weiter. Besonders in der Elektrizitätsindustrie ist in den letzten Monaten in diesem Sinne fleißig gearbeitet worden. Die endgültige Verbindung der Kraftwerke in Ost und West, in

gesetzlich sind, eine Frage der Zeit. Ist erst die Konzern- und Trastbildung abgeschlossen, so werden örtliche Arbeitskämpfe in dieser Industriebranche wenig erfolgreich sein. Deshalb ist es notwendig, daß die Lohn- und Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer dieser Gruppe von einer zentralen Stelle und nach einheitlichen Gesichtspunkten vertreten werden. Es ist nicht anzunehmen, daß sich einsichtige Gewerkschaftler gegen diese Auffassung wenden können. Von der gewerkschaftlichen Kraft der Arbeiter in den Schlüsselindustrien besonders aber von der Schlagkraft der Arbeiter in lebenswichtigen Betrieben wird es abhängen, wie sich die wirtschaftliche und soziale Lage der Bevölkerung in den nächsten Jahren gestalten wird. Die soziale Lage der Gesamtarbeiterschaft zu heben, durch Konzentrierung der in ihr schlummernden Kraft, soll unser aller Bestreben sein. In diesem Sinne gilt es nunmehr, die gründliche Agitationsarbeit in den



Kohlenausfuhr und Entladung. Nach einer Radierung von Prof. Eckert.

Gas-, Elektrizitäts- und Wasserwerken mit verstärktem Eifer aufzunehmen. Wir erwarten dabei die tatkräftige Unterstützung der gesamten Kollegenschaft.

J. Orlopp.

Die Kohlenkrise.

Die nechstehende Uebersicht aus den „Presseberichten des Internationalen Gewerkschaftsbundes“ behandelt die Kohlenkrise nur vom Gesichtspunkte des Bergarbeiters. Unsere Kollegen in den Wasser- und Elektrizitätswerken, ganz besonders in den Gaswerken, sind aber an der Kohlenfrage ebenfalls stark interessiert. Die Wirtschaftskrise macht sich z. B. auch in schlechtem Absatz des Kokses bemerkbar, der sich bereits hergehört in den Höfen der Gasfabriken aufstaut und somit den Gasanstalten Finanzschwierigkeiten bereitet. Erst neuerdings macht sich eine Besserung bemerkbar. Andererseits ist das Kohlenproblem auch insokfern international, weil beispielsweise in Deutschland nicht nur deutsche Kohle verbraucht wird, sondern aus technischen und chemischen Gründen mit bestimmten asiatischen Sorten gemischt wird.

Wenn auch in einigen Ländern in der Lage der Kohlenindustrie eine kleine Besserung eingetreten ist oder das öffentliche Interesse angesichts der unveränderten Verhältnisse nachgelassen hat, nimmt doch die Kohlenkrise ihren Fortgang und das Problem bleibt bestehen, wie die Zukunft der Bergleute sichergestellt und eine normale Produktion herbeigeführt werden kann, bei der die im Kohlenkonsum in Erscheinung getretenen neuen Faktoren, die vorläufig nicht aus der Welt zu schaffen sind, berücksichtigt werden. Die Anstrengungen, die Regierungen und Unternehmer in dieser Richtung machen, zeigen, daß sie der so notwendigen Neugestaltung der ganzen Produktion aus dem Wege gehen und sich darauf beschränken,

in der Hoffnung auf einen glücklichen Konjunkturschwung irgendwelche vorübergehende Maßnahmen zu treffen.

In Deutschland, wo alle Anzeichen dafür sprechen, daß der Tiefstand der Bergbaukrise erreicht und vielleicht sogar überschritten ist, wurden der Regierung von den Zechenbesitzern und Bergleuten Denkschriften überreicht, deren Forderungen bei den Unternehmern auf Herabsetzung der Rohstofftarife, Abbau der sozialen Lasten, Wiedereinführung der Vorkriegsarbeitszeit und Beseitigung des Zwangsschiedswesens läuten, und bei den Arbeitern auf Ausarbeitung eines Umstellungsprogramms für den gesamten Kohlenbergbau, Entschädigung für die von der Stilllegung und Einschränkung betroffenen Arbeiter und Angestellten, Einführung einer Selbstkostenstatistik, Uebertreibung freiverdender Arbeitskräfte in andere Berufe und Ausgleich der Teuerung gehen. Abgesehen von der Stellungnahme der Presse geschieht jedoch nicht viel und beide Denkschriften scheinen bei der Regierung „begraben“ zu sein.

In Belgien ist die Krise trotz kleinerer Besserungen auf dem Markt so ernst und die Gefahr eines Generalstreiks der Bergarbeiter so groß, daß der Arbeitsminister intervenierte und in letzter Stunde ein Kompromiß herbeiführte, wonach sich die belgischen Eisenbahnen bis Ende Dezember 1925 ausschließlich mit belgischen Kohlen eindecken werden, wogegen das ganze System der Transporttarife reorganisiert werden soll und die Löhne der Arbeiter dem Lebensmittelindex entsprechend bis Ende November um 5 Proz. zu erhöhen sind. Dadurch werden natürlich die Streikgefahr und endgültige Maßnahmen nur provisorisch hinausgeschoben.

In Frankreich, wo die leichten Absatzschwierigkeiten, die während der Monate Juni und Juli einsetzten, wieder behoben sind, sind die Verhältnisse geregelter. Angesichts der erfolgreichen Anstrengungen des Landesverbandes der Grubenarbeiter, der die in verschiedenen Gebieten von den Unternehmern geplante 40prozentige Lohnherabsetzung abzuwehren vermochte, und zwar auch für Gebiete, wo die Organisationen noch schwach sind, macht der organisatorische Gedanke erfreuliche Fortschritte. So wurde vor kurzem beschlossen, im Département Meurthe-et-Moselle, wo es an einer guten Organisation der Bergarbeiter noch fehlt und es deshalb zwischen Unternehmern und Arbeitern keine Kontrakte gibt, eine Föderation der Arbeiter des Erzbergbaues und verwandter Berufe zu gründen.

In der Tschechoslowakei hat sich die Lage dermaßen verschlechtert, daß die Behörden auf Verlangen der Arbeiter eingeschritten sind. Der Arbeitsminister hat im Haushaltsausschuß des Parlaments erklärt, daß die Kohlensteuer, die die Industrie stark behindert (10 Proz. vom Verkaufspreis), ermäßigt werden soll. Außerdem hat die Regierung die Absicht, die Eisenbahntarife für Kohlentransporte herabzusetzen.

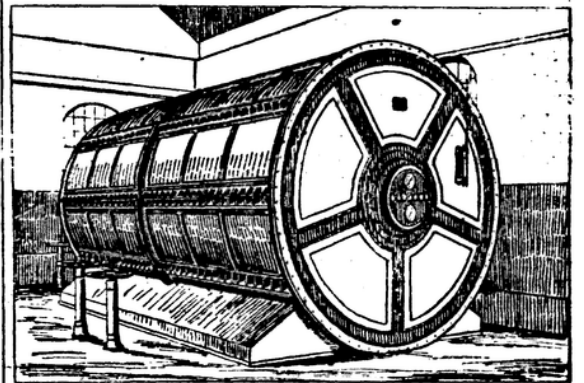
Was England betrifft, so kann die Lage vor allem nach der Höhe der Zuschüsse beurteilt werden, die die Regierung auf Grund der im Juli getroffenen Vereinbarung zur Sicherung der Löhne und Gewinne zu zahlen hat. Den Mitteilungen des „Mines Departement“ zufolge sind in den Monaten August, September und Oktober insgesamt 6 Millionen Pfund Sterling bezahlt worden. Das Parlament hatte seinerzeit einen Gesamtbetrag von 10 Millionen Pfund Sterling bewilligt. Wenn sich die für die übrigen sechs Monate nötigen Summen auf der gleichen Höhe halten, so werden nicht 10, sondern mehr als 15 Millionen Pfund Sterling nötig sein. Die Lage dürfte somit nach Ablauf der Unterstützungsperiode schlimmer sein als zu Beginn, und zwar auch deshalb, weil die zur Durchführung einer Erhebung ernannte königliche Kommission nicht so zusammengesetzt ist, daß man von ihr durchgreifende Beschlüsse erwarten kann. Trotzdem bei den Besprechungen interessante Faktoren in den Vordergrund treten, haben die Verhandlungen doch reichlich akademischen Charakter und die Hauptsache, die Aenderung des ganzen Produktionssystems, fehlt als leitender Gedanke.

In Amerika, wo Spekulant die einsetzende Kohlenknappheit nach Möglichkeit auszunützen wird der Kampf in der Anthrazitkohlenindustrie von beiden Seiten mit größter Hartnäckigkeit geführt. Die Bergleute geben nicht nach und die Grubenbesitzer schrecken vor keinen Mitteln zurück, um die Arbeiter zu besiegen. Sie versuchen zu diesem Zwecke sogar Kohle aus Europa einzuführen und den Streik durch Heranziehung von Negern aus Alabama zu brechen. Bemerkenswert ist dabei, daß die mit den übrigen Arbeitern bereits zu Beginn des Streiks getretenen Neger mit den weißen Arbeitern zusammen-

leben und die gleichen Vorteile genießen. Auch in Amerika kann der Konflikt Dimensionen annehmen, die die Intervention der Regierung oder des Kongresses notwendig machen. Soviet über den Hartkohlenbergbau. Was die Lage im Weichkohlenbergbau betrifft, so ist sie angesichts des gewaltigen Fortschritts in der Wasserkraftindustrie ebenfalls chronisch schlecht und die Bergleute leiden unter Kurzarbeit.

Aus dieser Uebersicht ist zu ersehen, daß wir, international gesprochen, noch mitten in ernstesten Schwierigkeiten stecken, während von den verantwortlichen Stellen national wenig oder nichts getan wird. Es ist deshalb zu begrüßen, daß der auf der 7. Internationalen Arbeitskonferenz von Mertens gemachte Vorschlag betr. die Einleitung einer gründlichen internationalen Untersuchung seitens des Arbeitsamtes zur Ausführung gelangt. Die technischen Dienste der internationalen Arbeitsorganisation haben inzwischen einen Arbeitsplan aufgestellt, der dem Verwaltungsrat in seiner letzten Sitzung unterbreitet und von ihm gutgeheißen wurde. Die Erhebung wird sich vor allem auf die Punkte beziehen, die von der Bergarbeiter-Internationale selbst als wichtig und ausschlaggebend bezeichnet wurden, d. h. auf die Arbeitskraft, die Löhne und den jährlichen Urlaub.

Bei der Lohnfrage wird im Hinblick auf die internationale Konkurrenz zu untersuchen sein, wie sich die Löhne zum Preise per Tonne geförderte Kohle stellen und welches die Kaufkraft dieser Löhne ist. Der delikateste Punkt ist wohl bei dieser Frage ein Vergleich zwischen den Gewinnen, Lebenskosten und



Stationsgasmesser mit Vielzählommet System „Mult p.e.“
D. R. P. Nr. 1.000.000 cdm Tagesleistung, städtisches Gaswerk II Leipzig.

Löhnen in jedem Distrikt und jedem Land. In der Arbeitszeitfrage wird zwischen gesetzlicher und effektiver Arbeitszeit unterschieden werden müssen. Ferner muß dabei auch die Rolle der Ein- und Ausfahrt, der Arbeitszeit bei kontinuierlichen Beschäftigungen und der für die Vorbereitungsarbeiten usw. vorgesehenen Zeiten untersucht werden. Endlich ist bei der ganzen Erhebung von Wichtigkeit, daß sie wirklich alle irgendwie in Frage kommenden Länder betrifft, wie z. B. auch Süd-Afrika, Australien, Oesterreich, Kanada, Chile, Spanien, Britisch-Indien, Rußland und Jugoslawien. Auf diese Weise wird genau festgestellt werden können, wie die allgemeine Lohnlage der Bergarbeiter ist, welche Rolle die Löhne bei den Produktionskosten spielen und welches die tatsächliche Kaufkraft der Löhne der Bergarbeiter in den verschiedenen Ländern ist. Die Durchführung der Erhebung unter Bezugnahme auf alle einschlägigen Faktoren in allen Ländern ist ohne Zweifel eine schwierige Aufgabe. Daß sie auf breiter Grundlage durchgeführt werden muß, wird gerade jetzt wieder durch den Umstand bewiesen, daß die amerikanischen Kohlenbarone trotz der riesigen Distanzen den Streik der Anthrazitgrubenarbeiter mit europäischer Kohle zu brechen versuchen. Dafür spricht auch die erfreuliche Botschaft, daß sich das internationale Bergarbeiterkomitee kürzlich in Paris mit einem den Anschluß der japanischen Bergleute betreffenden Schreiben beschäftigen konnte. Wirklich umfassendes und zuverlässiges Material ist im Falle der Kohlenkrise von ganz spezieller Wichtigkeit, weshalb wohl das internationale Bergarbeiterkomitee auch beschlossen hat, sich mit dem Internationalen Arbeitsamt in Verbindung zu setzen und ihm seine Ansichten über die Organisation der Erhebung und die Zusammensetzung der damit betrauten Kommission bekanntzugeben.

Die Unsicherheit der Straße.

Allmählich aber stetig entwickelt sich in Deutschland eine Verkehrswissenschaft. Der sich rapide steigende Verkehr, vor allem in den Großstädten, erfordert eine außerordentlich exakte Organisation, soll er reibungslos vor sich gehen. Ist diese Organisation schon notwendig, um den Sinn des Verkehrs, der doch in einer schnellen, sicheren und möglichst auch bequemen Beförderung von Menschen und Sachen liegt, zu erfassen, so wird sie zum Kardinalproblem im Hinblick auf die Sicherheit der Straße für Fahrgäste und Fußgänger. Deutschlands Großstädte stecken in dieser Beziehung zweifellos noch tief in den Kinderschuhen. Es wird noch erheblich experimentiert. Das ist verständlich, denn großstädtisches Leben und Treiben entwickelte sich erst in den letzten Jahren. Aber technische Gestaltung und Organisation des Verkehrswesens haben trotzdem schon eine beachtliche Sicherheit erreicht. Ob man auch von Fahrgästen und Publikum behaupten kann, daß es durch sein Verhalten die Sicherheit der Straße fördert und festigt?

Man ist allzu leicht geneigt, Verkehrsunfälle auf Fahrzeugführer, auf technische Mängel zurückzuführen, und darum möchte man dem Publikum ein Mindestmaß an Schuld zuschreiben. Doch die Unfallstatistiken lehren etwas durchaus anderes. In Deutschland verunglückten jährlich 30 000 bis 40 000 Menschen im Straßenverkehr und 3 000 im Eisenbahnverkehr. Hiervon etwa 1 300 tödlich.

Nach ziemlich sicherer Schätzung können acht Zehntel aller Unfälle im Straßenverkehr als durch falsche Gewohnheiten der Verunglückten selbst verschuldet bezeichnet werden. Vor den Sorgen um technische Verbesserungen, um sichere Organisationen des Straßenverkehrs steht heute unbedingt die Sorge um eine die Sicherheit und Gefährlosigkeit des Straßenverkehrs bewirkende Erziehung des Publikums. Hier handelt es sich sowohl um ein Problem der Erziehung durch Mahnung, Warnung und polizeiliche Maßnahmen, wie vor allem um ein Problem der Selbsterziehung. Wir haben diese Frage, die mit Recht beanprucht kann, eine öffentliche Angelegenheit erster Ordnung zu sein; zum Gegenstand unserer Betrachtungen zu machen. Wir haben darauf hinzuweisen, wie die Mentalität des Deutschen polizeiliche Maßnahmen sehr schwer entbehren läßt, wiewohl sie allein auch niemals das Verkehrsproblem lösen können.

30 000 bis 40 000 Unfälle? Da entsteht die Frage nach der Schuld, nach den verursachenden Fahrzeugen. Die letzte Berliner Unfallstatistik gibt da interessante Eröffnungen. Von 100 Unfällen liegt die Schuld, wie festgestellt, in 80 Fällen bei den Verunglückten selbst, in 10 Fällen bei den Wagenführern und in weiteren 10 Fällen bei den Fahrzeugeinrichtungen und besonderen Umständen. Verursacht sind die Unfälle nach der Berliner Statistik in 60 Fällen durch Kraftwagen, in 7 Fällen durch Fahrräder, in 15 Fällen durch Straßenbahnwagen und in 8 Fällen durch Pferdegespanne. Der Anteil der Kraftwagen als verursachende (nicht schuldige!) Fahrzeuge ist im besonderen deswegen erschreckend, als sich die Zahl der Kraftwagen geradezu sichtbarlich vermehrt. Nicht uninteressant ist die Feststellung, daß trotz der Bedeutung der Straßenbahn im gesamten Verkehrswesen auf sie nur etwa 15 Proz. aller Unfälle zurückzuführen sind.

30 000 bis 40 000 Unfälle? Die Frage der Verkehrsunfälle wird durch ihre zahlenmäßige Erheblichkeit zu einer sozialen Frage. Es sind Erhebungen vorgenommen, aus denen hervorgeht, daß etwa 60 Proz. der Verunglückten nach der Ausheilung

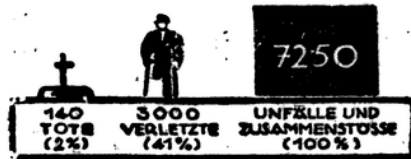
der Verletzungen nur noch eine minderbewertete Stellung im Berufsleben bekleiden können. Außerordentlich mannigfaltig sind die Fragen, die sich aus dem Verkehrsleben entwickeln. Sie beziehen sich auf Erwachsene und im besonderen auf Kinder. Unter den Erwachsenen verdient der Mann eine besondere Mahnung, denn es ist erwiesen, daß im Durchschnitt auf drei Männerunfälle ein Frauenunfall kommt. Aber eine ganz besondere Erziehungsaufgabe ist gegenüber den Kindern zu erfüllen, denn es sind etwa 6 000 Kinder, die jährlich in Deutschland verunglücken. Außerordentlich mannigfaltig sind darum auch die Regeln, die jedem Straßenpassanten zur Selbstverständlichkeit gemacht werden müßten. Da ist es zunächst ein Aufklärungsproblem! Daß die Aufklärung eine erhebliche Rolle spielt, haben Amerika und England bewiesen. In diesen Ländern ist die Zahl der Unfälle durch Aufklärung über unfallsichere Gewohnheiten in kurzer Zeit um die Hälfte verringert worden. Schule, Elternhaus, Presse, Film und andere Institutionen haben die Pflicht und sind berufen, sich in den Dienst dieser Aufklärung zu stellen. Das „Ich habe keine Zeit“, das Fortwerfen von Obstschalen und Obstkernen, der spielerische Aufenthalt auf dem Fahrdamm, das unachtsame Ueberschreiten des Fahrdammes, das Hindurchgehen zwischen Wagen, der Aufenthalt zwischen den Straßenbahnschienen, das Neben- und Hinterherlaufen bei Wagen, das Nichtberücksichtigen des Bremsweges fahrender Wagen, das Anhängen an Fahrzeuge, das Auf- und Abspringen auf und von fahrenden Straßenbahnen, falsches Absteigen von Straßenbahnen und wer weiß was sonst für Untugenden sind es, die in erster Linie zu Verkehrsunfällen führen. Dabei beweisen natürlich die genannten Zahlen, daß Fahrzeuglenker eine besondere Verpflichtung im Straßenverkehr haben und erfüllen müssen. Was hier an Zahlen und Feststellungen verzeichnet ist, entnehmen wir dem von der Verlagsanstalt Erich Deleiter, Dresden, herausgegebenen Verkehrsbüchlein für alle, das wir schon in Nr. 47 „Gew.“ angezeigt haben. In Wort und Bild führt dieses interessante Büchlein in die Vielgestaltigkeit des Verkehrswesens, in die Vielfältigkeit der Unfallmöglichkeiten ein. Der Verfasser verdichtet die Erfahrungen im Verkehrswesen zu Regeln für Schule und Lehrer, für Eltern, Verkehrsunternehmen und Versicherungsgesellschaften, für Fahrer von Fahrzeugen und für die Verkehrspolizei, für Fahrgäste und Fußgänger, für Kraftwagen-, Motorrad-, Rad- und Gespannlenker, für den Aufenthalt auf dem Bürgersteig und auf dem Fahrdamm. So gibt er, unterstützt durch statistisches Material, durch Mitteilung von Einzelfällen typischen Charakters, eine Fülle von Anregungen und notwendigen kategorischen Forderungen.

In einem besonderen Kapitel beschäftigt der Verfasser des Büchleins sich auch mit den Eisenbahnunfällen, die die Durchschnittszahl von 3750 jährlich erreicht haben. Auch hier dasselbe Bild; die übergroße Zahl der Unfälle ist auf das Verhalten der Fahrgäste selbst zurückzuführen. Darum auch hier die Notwendigkeit der Beachtung bestimmter Regeln bei der Benutzung der Eisenbahn. Von besonderem Interesse ist auch die Abhandlung, die sich mit der Sicherheit in Booten und auf Schiffen beschäftigt. Wenn der Verfasser seine Auslassungen da unter anderem in folgenden Geboten zusammenfaßt:

1. Besteige oder verlasse ein Boot oder Schiff nicht während der Fahrt, sondern nur, wenn es angelegt hat.
2. Trete beim Ein- oder Aussteigen bei kleineren Booten

Unfälle im Berliner Straßenverkehr im Jahre 1924:

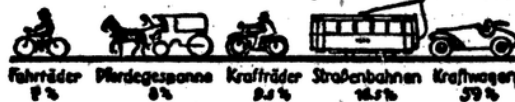
Wieviel Menschen verunglückten?



Wer hatte Schuld?



Durch welche Fahrzeuge verursacht?



niemals auf den Rand oder die Seitenbänke, sondern stets in die Bootsmitte.

3. Das Ein- und Aussteigen, das Wechseln der Plätze bei kleineren Booten hat einzeln oder nacheinander zu erfolgen.

4. Steig niemals von einem Boot in ein anderes; aber da wird es in Hamburg und anderswo manchen geben, der ein schlechtes Gewissen hat.

So ist das neue Verkehrsbüchlein eine beachtliche Erscheinung zum Kapitel Verkehrswesen und Unfallverhütung. Es wendet sich an alle; mögen alle es nicht nur lesen, sondern auch zur Richtschnur des eigenen Verhaltens machen!

Was ist Gaskoks?

Die „Wirtschaftliche Vereinigung Deutscher Gaswerke, Gaskokssyndikat, Aktiengesellschaft“, Frankfurt a. M., versendet eine Gaskoks-Werbeschrift, worin der „Gaskoks und seine Bedeutung für die Warmwirtschaft“ in allen Einzelheiten eindringlich geschildert wird. Wir entnehmen dieser Schrift den nachfolgenden Artikel vom Direktor J. Riedl vom Bayerischen Wärme-Wirtschaftsverband e. V., München. D. R.

In weiten Kreisen ist heute noch immer die Meinung verbreitet, daß Gaskoks ein Abfallprodukt der Leuchtgas-erzeugung sei und deshalb ein weniger wertvolles Brennmaterial als Zechenkoks darstelle. — Schon eine einfache Ueberlegung müßte zu der Einsicht führen, daß die Wirtschaftlichkeit eines Gaswerks auch von dem Absatz des anfallenden Kokes abhängig ist, und daß schlechter Koks die Rentabilität eines Werkes in Frage stellen würde. 70 bis 85 Proz. der Kohlenkosten müssen durch den Verkauf des Kokes gedeckt werden.

Es liegt daher im Interesse jedes Gaswerks, durch Verwendung geeigneter Kohlen einen hochwertigen Gaskoks zu erzeugen.

Ebenso erscheint es aus volks- und privatwirtschaftlichen Rücksichten geboten, den an einem Ort erzeugten Gaskoks möglichst im Erzeugungsgebiet selbst dem Verbrauch zuzuführen, damit nicht durch Versendung nach auswärts unnötige Frachtkosten entstehen.

Das erfolgreiche Bestreben unserer hochstehenden Gasindustrie geht infolgedessen dahin, mehr und mehr den Fortschritten auf dem Gebiet der Kohlenentgasung zu folgen und ein vollwertiges Erzeugnis von genügender Festigkeit und Widerstandsfähigkeit zu gewinnen, das vor allem die für Heizzwecke wichtigen Eigenschaften aufweist.

Ein einwandfreier Zeuge für diese Tatsachen ist der bekannte Feuerungstechniker Dr. Aufhäuser, der 1924 auf dem Berliner Kongreß für Heizung und Lüftung, also auf einem gewiß neutralen Boden, folgendes ausführte:

„Die Klagen über den Gaskoks waren eine direkte Folge der Nachkriegszeit, in welcher der Gaskoks, ebenso wie die Gaswerke, durch die Schuld der Kohlenzwangswirtschaft „verwilderten“. Die Zechenkokereien wurden von der Zwangswirtschaft nicht betroffen, sie hatten ihre gleichmäßig gute Koks-kohle. Die Gaswerke jedoch hatten unter der Zwangswirtschaft außerordentlich zu leiden. Selbst die großstädtischen, finanzkräftigen Werke waren nicht in der Lage, diejenige Kohle zu kaufen, die sie haben mußten. Sie bekamen teilweise Kohle zugewiesen, die überhaupt keine Gaskohle war. Wenn ein Gaswerk aber eine Kohle von z. B. 14 Proz. Asche geliefert bekam, so mußte der Koks von vornherein mindestens 20 Proz. Asche haben. Bei den kleineren Gaswerken lagen die Verhältnisse noch viel schlimmer. Es muß ausdrücklich festgestellt werden, daß sich diese Verhältnisse gebessert haben; aber die Erinnerung an den hohen Aschengehalt und die niedrigen Heizwerte ist noch immer da. Der ausgesprochen scharfe Unterschied, wie er früher zwischen Hüttenkokereien und Leuchtgasfabriken bestand, hat einer Annäherung des Gaswerkbetriebes an den Kokereibetrieb Platz gemacht, und zwar zum Vorteil des Gaskokes. Man darf heute nicht mehr sagen, daß der Gaskoks ein Nebenprodukt der Leuchtgasfabrikation ist, sondern Leuchtgas und Koks sind in gleicher Weise Hauptprodukte der Gaswerke, und zwar ebensowohl aus technischen wie aus wirtschaftlichen Gründen. Die Gaswerke

gehen immer mehr dazu über, an Stelle der früher üblichen Retorten große Einheiten von Koksöfen zu verwenden, und dadurch verkleinert sich der Wertunterschied zwischen Gas- und Hüttenkoks immer mehr. Für die Zentralheizungen aber ergibt sich die Tatsache, daß man zwar die Arten von Gaskoks in all ihren Uebergängen bis zum Hüttenkoks nicht genau unterscheiden kann, daß sie aber für die Zentralheizungen außerordentlich gut geeignet sind.“

RUNDSCHAU

Die Verwertung der Jura-Oelschiefer. In zwei Werken, Mössingen und Holzheim der Jura-Oelschiefer A.-G., wurden seit Jahren eingehende Versuche gemacht, die einst bedeutungsvolle Verwertung der Oelschiefer mit neuen technischen Methoden wieder aufleben zu lassen. Grundlage des Prozesses ist die Gewinnung von Schieferöl und Benzin und Verarbeitung der Schwelrückstände auf Zement. Das Ergebnis der in Holzheim durchgeführten Versuche war eine Ausbeute von 90 Proz. des im Schiefer enthaltenen Oels und Verbesserungen des aus den Rückständen erzeugten Bindemittels. Einen wesentlichen weiteren Fortschritt lassen die Ergebnisse erwarten, welche mit dem Thyssenschen Drehofen erhalten wurden, und die aus 1 Tonne Holzheimer Schiefer ergaben: 74 kg Schieferöl, 4 kg Benzin, 40 m³ Rohgas bzw. 30 m³ gereinigtes und entbenziniertes Gas, was einer Ausbeute von 100 Proz. des Laboratoriumsversuchs entspricht. Die Oelschiefer werden ferner zur Erzeugung von Heiz- und Kraftgas in Generatoren verarbeitet. Der Gedanke wird erwohnen, das gereinigte Gas der Versorgung benachbarter Städte nutzbar zu machen. ♪

Taghelle Nachtbeleuchtung spart Geld! Die nordamerikanische Norfolk- und Western-Eisenbahn hat eine größere Anzahl ihrer Hauptbahnhöfe mit einer Beleuchtung versehen, die zunächst geradezu verschwenderisch anmutet. Zwischen den Geleisen sind 350 Masten von je 21,5 m Höhe angeordnet. Diese tragen Bogenlampen von 3000 Kerzen Stärke. Dadurch entsteht eine derart gute Beleuchtung des gesamten Geländes, daß sie als „taghell“ bezeichnet wird. Die Gründe, die die Eisenbahnverwaltung nach sorgfältigen Vorstudien zu dieser Anlage geführt haben, sind auch für uns in Europa beachtenswert. In erster Linie soll die Betriebssicherheit sowohl für das Personal als auch mit Rücksicht für die Beschädigung der Wagen und des Inhalts der Wagen erhöht werden. Bei dem auf riesige gesteigerten Verkehr der Groß-Bahnhöfe hat sich gezeigt, daß vier Fünftel der Unfälle, die Menschen oder Sachen betreffen, während der Nacht geschehen. Die Kosten, die der Bahn aus diesen Unfällen erwachsen, sind ziemlich hoch, und sie bedeuten nicht nur für die private Bahngesellschaft, sondern auch für die Volkswirtschaft im allgemeinen einen positiven Verlust. Demgegenüber sind die Kosten der Beleuchtung sehr viel geringer. Durch die ziemlich hohen Masten wird die blendende Wirkung des Lichtes vermieden, die Schlagschatten werden kürzer und die im Dunkeln liegenden Flächen kleiner. Ferner können Anzeigen- und Wagennummern bei Nacht so gut wie bei Tag abgelesen werden. Besonders hervorgehoben werden muß, daß die sonst üblichen Lichtsignale trotz der neuen Beleuchtung gut sichtbar geblieben sind. Schließlich wird als ein ganz besonderer Vorzug die erhebliche Sicherung gegen die nächtliche Beraubung der Güterwagen hervorgehoben.

Ein neuartiger Feuermelder. Die in letzter Zeit sich in den Großstädten häufenden Brände haben die Aufmerksamkeit der zuständigen Behörden und der sonst unmittelbar interessierten Kreise erneut auf die Mittel zum Erkennen einer entstehenden Brandgefahr, auf die selbsttätigen Feuermelder gelenkt. Für die allgemein verbreitete Annahme, daß man fast jedes Feuer mit leichten Mitteln in kurzer Zeit löschen kann, wenn der Brand rechtzeitig entdeckt wird, hat eine in der Stadt Bremen sorgfältig geführte Brandstatistik den zahlenmäßigen Nachweis erbracht, der den hohen Wert selbsttätiger Feuermelder einwandfrei erkennen läßt. Wir besitzen heute zwar mehrere zuverlässig arbeitende Ausführungsarten selbsttätiger Feuermelder, jedoch scheint gewöhnlich der Hausbesitzer, Wohnungsinhaber oder der Eigentümer von Werkstätten und Fabriken kleineren Umfanges die nicht unwesentlichen Kosten der Anlage und ihre Ueberwachung. Ein neuartiger Feuermelder „Flammenruf“, der nach den Prüfungen und Gutachten von Behörden und Laboratorien sicher arbeitet, erscheint seit kurzem im Handel. Der Anschluß dieses Melders geschieht zweckmäßig an die Klingelleitung, weil hierdurch die gewöhnliche Fehlerquelle einer Feuermeldeanlage, nämlich die stromliefernde Batterie, einer ständigen Prüfung und Aufsicht unterstellt ist. Der Besitzer der Feuermeldeanlage hat stets die Gewißheit, daß, solange seine Flurklingel betriebsfähig ist, auch die mit ihr verbundene Feuermeldeanlage seines Grundstückes sich in ordnungsmäßigem Zustande befindet.