

Technik und Wirtschaft der Gemeinde- und Staatsbetriebe

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

4. Jahrgang

Berlin, den 7. Dezember 1928

Nummer 12

Statistisches aus dem Kraftfahrzeugwesen

Der Straßenverkehr hat in den letzten Jahren in ungeahnter Weise zugenommen. Besonders seit dem Jahre 1924 setzt eine starke Aufwärtsentwicklung ein und vornehmlich bei den Kraftfahrzeugen. Das Innere jeder großen Stadt wird immer mehr Geschäftsviertel. Zwangsläufig ergibt sich daraus eine Verkehrsbeschleunigung, die aber wiederum durch enge Straßen stark beeinträchtigt wird. Wenig Städte haben große Hauptverkehrsstraßen; dem modernen Städtebauer eröffnen sich reiche Gelegenheiten zur großzügigen Betätigung. Allerdings gebietet die Finanzgestaltung der Städte manche Einschränkung.

Um den Fußgänger zu schützen, um trotz der vorhandenen und knapp angedeuteten Verkehrsschwierigkeiten zu einer Ordnung des Verkehrs zu kommen, gingen fast alle Großstädte gegen Ende des Jahres 1924 dazu über, neue Verkehrsvorschriften zu erlassen. Nach dem Vorbilde und Erfahrungen der amerikanischen Großstädte wurde die Verkehrspolizei eingerichtet. Alle diese Neuerungen und auch die Lösung der großen städtebaulichen Verkehrsfrage werden nur dann zum Wohle aller Auswirkung haben, wenn die Verkehrsdisziplin bei der Bevölkerung Förderung erfährt. Das gilt sowohl für Fußgänger wie für Kraftwagenführer.

In W. u. St. 1928/18 ist ein Ueberblick über die Zahl der Kraftfahrzeuge im Deutschen Reiche und im Auslande im Jahre 1928 enthalten. Nach ihm gab es am 1. Juli 1928 in Deutschland 933 312 Fahrzeuge im Verkehr. Am 1. Juli 1927 wurden 723 935 gezählt, also eine Zunahme von rund 29 Proz. Die Zunahme an Fahrzeugen von 1926 auf 1927 betrug 26,6 Proz. Folgender Bestand war vorhanden:

Am 1. Juli	Krasträder	Personenkraftwag.	Lastkraftwagen
1927	339 226	267 774	100 989
1928	438 288	351 380	121 765

Auf ein Kraftfahrzeug einschließlich der sonstigen Kraftfahrzeuge (Zugmaschinen ohne Güterladeraum, Feuerlöschwagen und Straßenreinigungsmaschinen) entfallen in Oberschlesien 157 Einwohner. In der Stadt Berlin 54 und in Sachsen 48 Einwohner. Die höchste und die geringste Einwohnerzahl auf ein Kraftfahrzeug ist hier genannt. Unter 49 größeren Städten ergibt sich folgende Reihenfolge: Ein Kraftfahrzeug entfällt in Stuttgart auf 34 Einwohner, in München auf 35, in Chemnitz auf 38, in Dresden auf 40 Einwohner. Nach einigen anderen Städten folgt Berlin und Hamburg mit je 54 und als an Fahrzeugen ärmste Stadt Hindenburg in Oberschlesien mit 207 Einwohnern. In den Vereinigten Staaten von Amerika entfällt ein Kraftfahrzeug auf 5 Einwohner, in Canada und Neuseeland auf je 10, Australien auf 15, Großbritannien auf 38 und Frankreich auf 43 Einwohner.

Interessant ist auch ein Ueberblick über den Anteil der ausländischen Marken an dem Kraftfahrzeugbestand des Deutschen Reiches am 1. Juli 1928. Vom Bestand der Länder und Landesteile entfallen auf ausländische Marken:

	Krasträdern	Personen-kraftwagen	Last-kraftwagen	Zugmasch. ohne Güterladeraum
	In Prozenten			
In Preußen . . .	13,6	20,9	22,7	27,0
„ Berlin	40,5	30,3	17,4	55,4
„ Sachsen	3,3	16,8	10,3	23,1
„ Deutschland	11,0	19,8	18,4	23,7

Nach dieser allgemeinen Uebersicht wollen wir uns noch den besonderen Verhältnissen in Sachsen und Dresden zuwenden.

Am 1. Juli 1928 wurden in Sachsen 104 976 Kraftfahrzeuge (ohne die der Reichspost und Reichswehr) gezählt. Das bedeutet gegenüber dem Vorjahre 36,9 Proz. mehr. Unter der genannten Anzahl Kraftfahrzeuge befanden sich 41 779 Großkrasträder, 37 351 Kraftwagen, die vorzugsweise der Personenbeförderung und 13 543 hauptsächlich der Lastenbeförderung dienende Kraftwagen. Kleinkrasträder wurden 10 708 gezählt. Außerdem wurden noch 144 Kraftwagen für Feuerlöschzwecke und 80 selbst-fahrende Straßenreinigungsmaschinen und 1371 Zugmaschinen ohne Güterladeraum gezählt.

In Dresden waren am 1. Juli 1928 vorhanden: an Großkrasträder 3900, an Personenkraftwagen 6902, an Lastkraftwagen 2970, und insgesamt an Kraftfahrzeugen einschließlich der sonstigen, hier nicht genannten Kraftfahrzeugarten 15 159. Ende des Jahres 1923 betrug der Bestand 2127 Personenaufomobile, 950 Lastautos, 857 Krasträder, 188 Autodroschken und 187 Pferd-droschken. Nochmals an dieser Stelle: in Dresden kommt auf rund jeden 42. Bewohner ein Kraftfahrzeug, in Sachsen auf 48 Personen, 1927 auf 65 und im Jahre 1926 auf 85 Bewohner. Auf 1 qkm Grundfläche kamen in Sachsen Juli 1928 7 Kraftfahrzeuge, 1921 noch nicht ein Kraftfahrzeug. Im Deutschen Reiche waren es Mitte 1927 noch nicht 2 Fahrzeuge.

Ueber die Weltproduktion und den Weltabsatz von Kraftfahrzeugen gibt W. u. St. Nr. 19/28 interessanten Aufschluß. Die zunehmende Steigerung der Weltproduktion in den letzten Jahren erreichte im Jahre 1926 ihren Höhepunkt mit 5 034 000 Stück Personen- und Lastkraftwagen; 1927 wurden nur 4 195 000 Stück produziert. Die Entwicklung — auch in den einzelnen Ländern — veranschaulicht folgendes Bild:

Jahr	Ver. Staaten	England	Frankr.	Canada	Deutschl.	tailen	Übrige
1925	4 266 000	177 000	177 000	261 000	63 000	40 000	16 000
1926	4 299 000	209 000	190 000	205 000	45 000	65 000	21 000
1927	3 394 000	232 000	190 000	179 000	115 000	55 000	30 000

Der Rückgang der Produktion ist insbesondere in Amerika zu verzeichnen. Der Grund liegt im wesentlichen mit darin, daß Amerikas eigener Bedarf bald befriedigt sein dürfte. Heute handelt es sich schon mehr um die Befriedigung des Ersatzbedarfes. Die National Automobile Chamber of Commerce schätzt bei einem Bestande von mehr als 23 Millionen Kraftwagen den Ersatzbedarf für 1927 auf rund 2 Millionen Wagen. Das ist etwa die Hälfte der Jahresproduktion. Die amerikanische Produktion ist mehr als viermal so groß wie die aller anderen Länder zusammen. Die Bedeutung der Automobilindustrie für Amerika ist nicht zu unterschätzen. Von der gesamten Eisenerzeugung der Vereinigten Staaten werden 17 Proz. allein von der Auto-industrie verbraucht. Jede siebente Familie ist mittelbar oder unmittelbar im Kraftfahrzeugbau tätig.

Deutschland nimmt in der Weltproduktion den fünften Platz ein. Der Anteil betrug 1927 3 Proz. Erzeugt wurden 1927 91 102 Personen- und 23 707 Lastkraftwagen. Die Herstellung von Personenkraftwagen verdoppelte sich fast gegenüber 1925; gegenüber 1926 etwa verdreifacht. Die Produktion an Lastkraftwagen lag 1927 58 Proz. über 1925, gegenüber 1926 hat sich die Herstellung mehr als verdoppelt.

Betrachtet man den deutschen Außenhandel, so ist festzustellen, daß die Außenhandelsbilanz in Personenkraftwagen

passiv, die in Lastkraftwagen seit 1925 aktiv ist. An Personenwagen wurden 1927 11 383 Stück ein- und 2688 Stück ausgeführt. Bei den Lastkraftwagen betrug die Einfuhr 1927 620 Stück, die Ausfuhr 1374 Stück.

Mit einigen Zeilen muß in diesem Rahmen auch eine Unfallstatistik festgehalten werden. Wir beschränken uns auf Dresden und auf das Jahr 1927. Die in Klammer gesetzten Zahlen sind die für 1924 gültigen Ziffern. Eine wesentliche Steigerung ist ersichtlich. Der Verkehr ist schwieriger und die Zahl der Fahrzeuge größer geworden.

Die Unfälle verteilen sich auf: Straßenbahn mit 604 (148), Kraftomnibus 43 (—), Personenkraftwagen 1488 (494), Lastkraftwagen 566 (73), Krafräder 661 (55), Radfahrer 1537 (471), Pferdefuhrwerke 260, Handwagenverkehr 35. Die Unfälle, die im allgemeinen Straßenverkehr durch Personen (Fußgänger) verursacht wurden, betragen 1927 1051. Auf 1927 entfielen 3370 Zusammenstöße. Davon auf Personenkraftwagen 182, auf Krafräder 173, Lastkraftwagen mit Anhänger 17, ohne Anhänger 117, Straßenbahn 373 usw.

Schließlich noch einige Zahlen über die Entwicklung des Kraftfahrzeugwesens der Stadtgemeinde Dresden. Wie in allen Städten ging man auch in Dresden immer mehr zur Automobilsierung der Betriebe über. In den ersten Jahren wurden städtische Arbeiter zu Kraftwagenführern ausgebildet und damit manche Aufstiegsmöglichkeit geschaffen. Fast allgemein versucht man jetzt nur noch bereits ausgebildete Kräfte einzustellen. Früher wurden sie unter Privatdienstvertrag angenommen, damit dem Manteltarifvertrag der Gemeindearbeiter mit seinen sozialen Leistungen wieder ein Schlag versetzt werden konnte. Durch den Abschluß eines Sondertarifs konnte tariffeindliches Bestreben mancher städtischen Dienststellen unterbunden werden. Die immer größer werdende Automobilsierung bringt unserer Abteilung Kraftfahrer neue Mitglieder. Damit aber auch neue Aufgaben. Denn in einem großen Industrieverband ist ein harmonisches Zusammenleben verschiedenartig gestalteter Gruppen nur möglich, wenn auf die besonderen fachlichen und beruflichen Sonderinteressen im Rahmen des allgemeinen Verbandslebens Rücksicht genommen wird. Die Einrichtung der Rehak ist ein bedeutender Fortschritt, die Einrichtung von Fachkursen eine weitere Stufe.

Ein großes Maß von fachlichen Erfahrungen der Arbeiter, Angestellten und Beamten kommt dem Unternehmen auf der anderen Seite wieder zugute. Bei uns handelt es sich um Unternehmen in der Hand des Staates und der Gemeinden, und gerade dem Ausbau solcher Betriebe mit zu dienen, ist unsere vornehmste Aufgabe. Das zu verlangen, ist die Allgemeinheit berechtigt. Beim Kraftfahrer kommt noch das große Berufs-Gefahrenmoment hinzu. Er, seine Familie und die im Verkehrsraum be-

findlichen Menschen stehen ständig in Gefahr. Fachliche Weiterbildung hat auch nach dieser Richtung unschätzbaren Wert.

Wie sieht nun die Entwicklung des Dresdener städtischen Kraftfahrzeugbestandes mit Brennstoff und Elektromotorenantrieb (ohne Straßenomnibusse) aus. Darüber einige Zahlen der verschiedenen Arten in einzelnen Jahren:

	1923	1924	1925	1928
Personenwagen	14	14	24	49
Krafräder	2	6	9	10
Last- und Sonderlastwagen	22	34	50	76
Elektrokarren	—	20	36	66
Elektr. Straßenreinig. Fahrz.	19	19	23	30
Feuerwehrfahrzeuge einschl. Krankenwagen und Krafräder	43	44	45	53
Zusammen	100	137	187	284

Wir sehen eine besonders starke Zunahme bei den Elektrokarren, von denen im Jahre 1923 noch keine vorhanden waren. Dann folgen die Krafräder. Das Pferd mußte dem Motor weichen. Nicht nur bei der Beförderung der Personen. Pferdedroschken gab's z. B. in der 70er Jahren 470 in Dresden und heute nur noch 12. Geruhssames Zeitalter wurde von Hast und Nervosität verdrängt. Genau so in unseren städtischen Betrieben, in denen, wie oben gezeigt, innerhalb weniger Jahre eine kolossale Vermehrung der Kraftfahrzeuge einsetzte. Die Entwicklung ist nicht abgeschlossen. Das Pferd wird der Vergangenheit zugeteilt. Die Zahl der menschlichen Arbeitskräfte verringert sich durch diese Rationalisierung. Die Technisierung drängt gewaltsam vorwärts. Sie bringt dem Menschen Erleichterungen. Die Schäden der Auswirkungen auf dem Arbeitsmarkte kann der einzelne nicht beseitigen. Die Zusammenfassung aller Kräfte in der Arbeitnehmerbewegung wird uns aber in die Lage versetzen, die Wohltaten der Maschine und des Motors in unseren Dienst zu stellen.

Gérh. Förster.

Das Werkzeug wie das Wort sind Erzeugnisse nicht äußerer Organe, nicht zufälliger im Kampf ums Dasein herausgebildeter tierischer Eigenschaften, sondern von etwas zuvor nicht Dargestandenen: dem menschlichen Geist, und unterscheiden sich von dem, was wir bisher in der Körper-, in der Pflanzen- und Tierwelt sahen, wie die Dinge der ersten von denen der zweiten und dritten Dimension. Es ist eine andere Welt, die uns entgegentritt.

(Max Eyth: Wort und Werkzeug.)

Umbau und Erweiterung des Magdeburger Gaswerkes

Von W. Schweder, Betriebsdirektor des Städtischen Gaswerks Magdeburg.

II. (Schluß.)

Nach der ausgezeichneten Bewährung der im Jahre 1920 mit Kammereinbauten versehenen Retortenöfen des Blockes I und II im Ofenhaus A wurde im Jahre 1924 ebenfalls Block III des gleichen Ofenhauses in Kammeröfen umgebaut und die Generatoren dieses Blockes mit Treppenrosten versehen. — Inzwischen war dem Niedergänge im Gas-

40 t und einem Bunkerraum von 540 m³ geschaffen. Als Koksarten wurden die Größen 0 bis 10, 10 bis 20, 20 bis 40, 40 bis 60, 60 bis 80 mm und darüber gewählt. Der Koks gelangt aus dem Kübel der Elektrohängebahn nach Passieren des vorgeschalteten Zwischenbunkers auf die Siebe, die zur gleichmäßigen Füllung der Bunker abwechselnd Verwendung finden und die mit quadratisch gelochten Siebblechen ausgerüstet sind

(Abb. 5). Zum Entleeren der Bunker sind Schurren und Öffnungen mit Rundschieberverschluß für das Beladen von Fuhrwerken und Kipploren sowie zum Füllen von Säcken für den Kleinverkauf vorgesehen. Die Beladung von Waggons kann nur unter Zwischenschaltung eines ausziehbaren Transportbandes geschehen (Abb. 6), da der ganze Bau mit Rücksicht auf die bestehende Elektrohängebahn so niedrig wie möglich ausgeführt werden mußte. Erwähnenswert ist noch, daß sämtliche Schurren mit einem beweglichen und heizbaren Stabrost ausgerüstet wurden, der die letzte Abbiegung des Koksgruses beim Herunter-

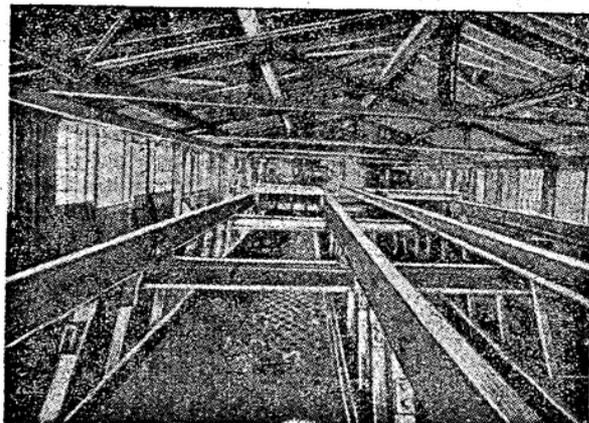


Abb. 5

absatz eine lähmende Stockung im Koksgeschäft gefolgt, so daß das Angebot die Nachfrage weit überstieg. Wer mit einiger Aussicht im Konkurrenzkampfe nicht nur um das Ortsgeschäft, sondern auch um den Fernversand bestehen wollte, mußte in der Lage sein, etwas Besonderes zu bieten. Wir entschlossen uns daher bereits 1924, die in der mehrfach genannten Denkschrift projektierte neuzeitliche Koks-sortieranlage sobald wie möglich zu erstellen, was auch im folgenden Jahre gelang. Nach den Entwürfen der Bamag-Meguin A.-G. wurde eine Koks-sortieranlage mit zwei Sieben von je 24 m Länge, einer stündlichen Leistungsfähigkeit von

gleiten des Kokes vornimmt. Die unter den Schurren befindlichen Taschen dienen zum Auffangen des Koksgruses. Wenn die Wirtschaftlichkeit einer Sortieranlage auch selten genau nachgewiesen werden kann, läßt sich doch für den vorliegenden Fall sagen daß die Anlage nicht nur eine Notwendigkeit, sondern auch wirtschaftlich begründet war. So bringt allein der Verkauf des ausgesiebten Perlkokes eine Mehreinnahme gegen früher von etwa 10 000 Mk. jährlich. — Nachdem im Jahre 1924 mit dem

Umbau der Reinigeranlage der erste Schritt zur Neugestaltung des Apparatewesens getan war, mußte bei dem langsam wieder ansteigenden Gasabsatz an den Neubau des Apparatehauses gedacht werden. Die bereits vorliegenden, mehrfach durchgearbeiteten Projekte führten zu dem Entschluß, ein Apparatesystem für eine Leistung von 100 000 m³/24 h nebst einer genügend großen Behälteranlage für Gaswasser und Teer zu erstellen. Gleichzeitig sollte genügend Raum zur Aufstellung eines zweiten Apparatesystems von ebenfalls 100 000 m³/24 h verbleiben. Die noch immerhin knappen Zeiten zwangen zu einer Verteilung des Baues auf zwei Jahre,

so daß im Jahre 1925 nur das Gebäude und der Turm erstellt werden konnten. Nach den Entwürfen des Städtischen Hochbauamtes Magdeburg entstand ein sowohl architektonisch als auch statisch interessantes Bauwerk. Das Apparatehaus wurde aus in sich standfesten — im Querschnitt U-förmigen — Pfeilbauten errichtet, die zwischen den einzelnen Gliedern Platz für die großen durchgehenden Fenster ließen und die oben durch einen Betonsturz miteinander verbunden wurden. Der Turm

erhielt vier Stockwerke und in einer Höhe von 24 m eine Plattform mit Rundgang, die einen Ueberblick über das ganze Werk gestattet. Im darauffolgenden Jahre (1926) wurden die vorgesehenen Apparate eingebaut, und zwar 2 Reutterkühler zur Vorkühlung des Gases, 1 Gassauger für 3000 m³ stündlicher Leistung, die erforderlichen Teerscheider und Umlaufregler, 1 Reutterkühler zur Nachkühlung des Gases, 1 rotierender Ammoniakwäscher und 2 stehende Hordenwäscher zur Benzol- bzw. Naphtalinaswaschung. Die im Turm aufzustellende Hochbehälteranlage bestand aus einem Scheidebehälter von 120 m³ Inhalt, einem Teerverladebehälter von 90 m³ Inhalt, einem Behälter von 45 m³ Inhalt für schwaches Gaswasser zur Berieselung der Reutterkühler und einem Behälter gleichen Inhalts für Warmwasser. Zur Einsparung von Wasser wurde die Einrichtung getroffen, daß das aus dem Reutterkühler ablaufende warme Kühlwasser einen Zwischenbehälter passiert, aus dem es mittels Duplexpumpe dem Warmwasserbehälter im obersten Turmgeschoß zugepumpt wird, um von dort in das Ofenhaus geleitet zu werden, wo es zum Ablöschen des Kokes Verwendung findet. Auf diese Weise werden täglich etwa 150 m³ Wasser gespart. Neben dem Apparatehaus wurde ein besonderer Pumpenraum geschaffen, in dem sämtliche Pumpen der Apparateanlage vereinigt sind. Die gesamte Anlage wurde von der Bamag-Meguin A.-G. geliefert und aufgestellt.

Eine Hauptfrage betrieblicher Art bestand bei der neuen Apparateanlage in der Regelung der Gassauger. Wir entschlossen uns zur Aufstellung eines Askaniareglers, und zwar eines einzigen Reglers für beide Ofenhäuser, der auf drei Steuerzylinder arbeitet, die den Umlaufregler sowie zwei Gassauger steuern.

Vorbedingung für die gute und gleichmäßige Regelung war die Neuverlegung der Gassammelleitung in den Ofenhäusern, die so angeordnet wurde, daß jeder Ofenblock sein eigenes Sammelrohr besitzt, das durch einen Schieber mit dem Hauptrohr verbunden ist. Die gewählte Art der Regelung hat sich bis heute ausgezeichnet bewährt.

Ein Bau wie der soeben beschriebene, der erhebliche Mittel erfordert hatte, muß natürlich auch Ersparnisse im Gefolge

haben. Diese sind in reichlichem Maße eingetreten. Ein erheblicher Vorteil liegt allein schon in der gleichmäßigen Absaugung des Gases von den Öfen. Sodann war es uns durch bessere Entwässerung des Teeres im Scheide- und Verladebehälter möglich, einen glatten Teerabsatz zu guten Preisen — die, wie oft von den Abnehmern betont wurde, nur mit Rücksicht auf die ausgezeichnete Beschaffenheit des Teeres gewährt wurden — zu erreichen. Seit der Inbetriebnahme des neuen Apparatehauses betrug der Wassergehalt des Teers als Mittel aller Verkäufe rd. 2,5 Proz.; dabei hatten wir einen Teeranfall im Jahre 1926/27 von 5,6 Proz. und 1927/28 von 5,7 Proz. Die Ver-

besserung des Gaswassers durch Erhöhung seiner Konzentration im Standardwäscher schlägt ebenfalls zu Buche. Wird doch dadurch Dampf und Kühlwasser in unserer Salmiakgeistanlage gespart! Das Gaswasser aus dem Ammoniakwäscher läuft mit einer durchschnittlichen Stärke von 7° Bé = 42 g/l ab. Zu diesen Gewinnen treten noch Ersparnisse aus dem verringerten Verbrauch an Kühlwasser infolge der ausgezeichneten Wirkung der Reutterkühler sowie aus der Verringerung des Bedienungspersonals, da das neue Apparategebäude unmittelbar an das Regulierungsgebäude gesetzt und mit diesem verbunden wurde, so daß die Bedienung der Stationsgasmesser, Regler- und Apparateanlage von einem Maschinisten erfolgen kann. — Mit dem Umbau der Ofen- und Apparateanlage ist der Umbauplan in seinen wichtigsten Teilen verwirklicht worden.

Daneben sind noch die verschiedensten Bauten zur Ergänzung und Verbesserung der übrigen Anlagen des Werkes durchgeführt worden, so die Aufstellung eines Abhitze-kessels (Abb. 7) und eines Oeltanks von 300 m³ Inhalt für die Wassergasanlage, ferner die Erneuerung sämtlicher elektrischen Anlagen des Werkes unter Errichtung einer Transformatorenanlage für 300 kVA und dreier Verteilungsstationen für 500 V sowie die Auswechslung eines großen Teiles der werkseigenen Gleisanlagen und Schaffung eines neuen kräftigen Oberbaues. — Im abgelaufenen Geschäftsjahr konnte — nachdem das neue Apparatehaus seit 1926 in Betrieb ist und damit die Kühleranlage eines alten Apparatesystems im Reinergebäude überzählig wurde — der vierte Reinigerkasten aufgestellt und die Reinigeranlage als

Ganzes für eine Leistung von 100 000 m³/24 h fertiggestellt werden. — Gelegentlich der Aufstellung der neuen Apparateanlage wurde noch eine Einrichtung getroffen, die, weniger in die Augen fallend, doch von erheblicher Bedeutung ist. Die Erfahrung hat gelehrt, daß die Trommeln der Stationsgasmesser einer häufigeren Prüfung bedürfen, als gemeinhin angenommen wird. Die Wirtschaftlichkeit des Werkes hängt in erster Linie von der Wahl der richtigen Kohle ab, deren Wert neben Koks- ausbeute und Heizwert des Gases nur noch nach der Menge des erzielten Gases beurteilt werden kann. Hier können sich

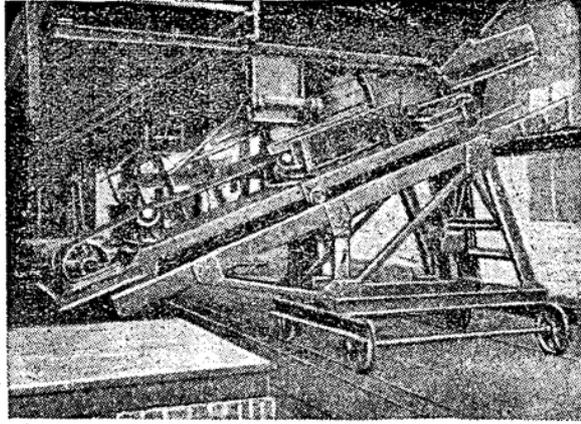


Abb. 6

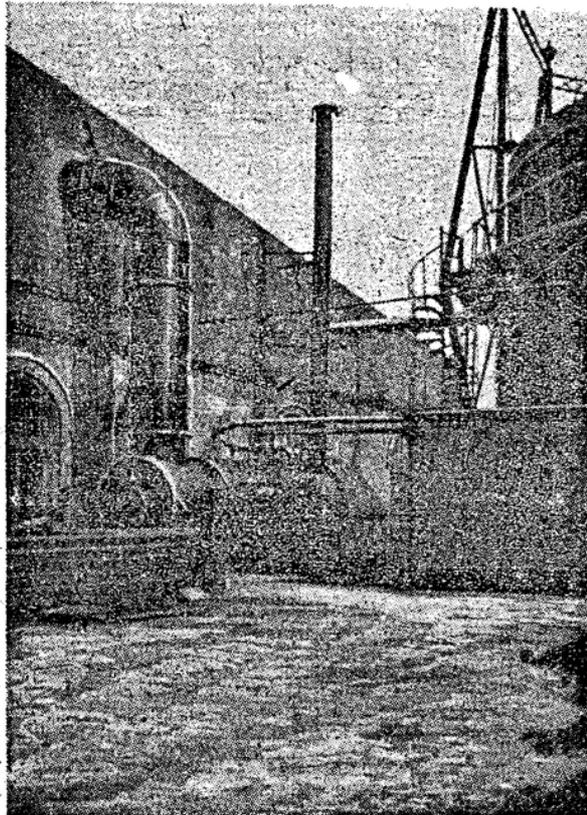


Abb. 7

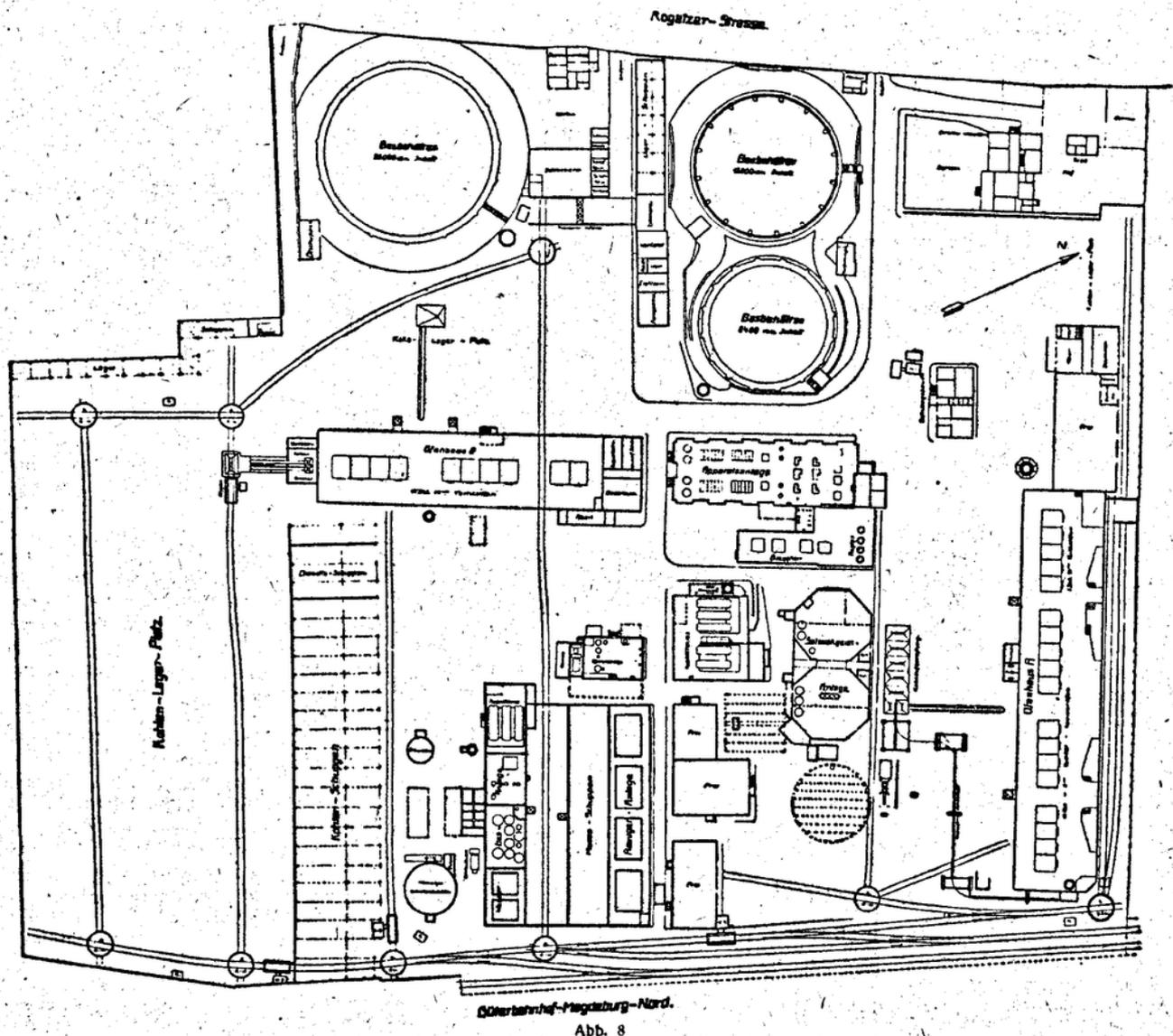


Abb. 8

Trugschlüsse durch falsch anzeigende Gasmesser verhängnisvoll auswirken. Um die Stationsgasmesser jederzeit prüfen zu können, ist ein besonderes Prüfgasmesser im Reglerhaus des Werkes aufgestellt worden, der mit jedem Stationsgasmesser durch eine feste Leitung verbunden ist. Das zur Eichung verwendete Gas geht nicht verloren sondern wird der Ansaugleitung unserer Gassauger zugeführt.

Den heutigen Stand des Werkes zeigt der Plan Abb. 8. Die augenblickliche Leistungsfähigkeit des Werkes ist durch den Einbau wesentlich erhöht worden. Gleichzeitig sind durch günstige Ausnutzung des vorhandenen Raumes Erweiterungsmöglichkeiten für die Zukunft geschaffen worden, die an Ofengas und Wassergas zusammen eine Höchstleistung von $240\,000\text{ m}^3\ 24\text{ h} = 65\,000\,000\text{ m}^3$ im Jahre gestatten. Der Vergleich mit dem Umbauplan der Denkschrift lehrt, daß von den großen Bauten nur noch die mechanische Kohlentransportanlage ihrer Aufstellung harret. Entscheidend für den Zeitpunkt der Ausführung dieses Projektes ist einmal die zu erwartende Steigerung des Kohlenverbrauches und andererseits die Erhöhung der Löhne. Das Tempo der Entwicklung dieser beiden Faktoren wird bestimmend für die Ausführung sein.

Die gesamten Bauten und Umänderungen der Werksanlagen sind ausgeführt worden, ohne daß irgendeine Störung in der Erzeugung oder Abgabe von Gas eingetreten wäre. Die zahlreichen Änderungen an den Betriebsrohrleitungen, die immer zu den schwierigsten Arbeiten des Betriebes gehören, sind stets glatt durchgeführt worden. Unfälle sind nicht vorgekommen.

So steht das 75jährige Magdeburger Gaswerk heute an alter Stelle zum größten Teil verjüngt und vergrößert da und ist gerüstet für die Ansprüche der Bevölkerung Magdeburgs.

RUNDSCHAU

Die Wirtschaftlichkeit der kommunalen Werke. Zu dem in Nr. 1 der „Technik und Wirtschaft“ veröffentlichten Aufsatz „Die Wirtschaftlichkeit kommunaler Werke“ wird uns von den Städtischen Werken Eschwege geschrieben: In der vom Preussischen Statistischen Landesamt veröffentlichten wertvollen Zusammenstellung über die in Gemeinden mit mehr als 10 000 Einwohnern erhobenen Gebühren für Strom, Gas und Wasser ist Eschwege mit 30 Pf. je cbm als Stadt mit dem höchsten Gaspreis und Verden mit 11 Pf. je cbm als Stadt mit dem niedrigsten Gaspreis genannt. Bezüglich Verden hat das Statistische Landesamt bereits in der „Zeitschrift des Preussischen Statistischen Landesamts“ (67. Jahrgang, 3. und 4. Abteilung) eine Berichtigung herausgegeben, wonach der Verdener Tarif infolge unvollständiger Angaben in dem Urmaterial irrtümlicherweise als reiner Zählertarif aufgeführt wurde, während es sich in Wirklichkeit um einen Grundgebührentarif handelt. Aber auch die ziffernmäßige richtige Angabe über Eschwege gibt kein zutreffendes Bild von den tatsächlichen Preisverhältnissen, da der Eschweger Tarif stark nach unten gestaffelt ist und damals nur die ersten 10 cbm im Monat zu 30 Pf. verrechnet wurden, als Ersatz für die hier fehlende besondere Gasmessermiete. Der darüber hinausgehende Verbrauch kostete nur 15 bzw. 10 Pf. je cbm. Seit April 1927 ist übrigens ein Grundpreis für die ersten 20 cbm im Monat zu 20 Pf. je cbm festgesetzt worden, der Mehrverbrauch kostet im Sommer 15 Pf. je cbm und im Winter 10 Pf. je cbm bis zur Erreichung eines Durchschnittspreises von $12\frac{1}{2}$ Pf., unter den nicht heruntergegangen wird. Daneben wird eine Gasmessermiete von 30 bis 50 Pf. im Monat je Messer erhoben.“