

SCHILLING'S

JOURNAL FÜR GASBELEUCHTUNG

UND

VERWANDTE BELEUCHTUNGSARTEN

UND

WASSERVERSORGUNG.

Organ des Deutschen Vereins von Gas- und Wasserfachmännern.

Herausgeber und Chef-Redacteur: **Geb. Hofrath Dr. H. BUNTE**
Professor an der technischen Hochschule in Karlsruhe, Generalsekretär des Vereins.

Verlag: **R. OLDENBOURG** in München, Glückstrasse 11.

Das **JOURNAL FÜR GASBELEUCHTUNG UND WASSERVERSORGUNG** erscheint in jährlich 52 Nummern und berichtet schnell und erschöpfend über alle Vorgänge auf dem Gebiete des Beleuchtungswesens und der Wasserversorgung.

Alle Zuschriften, welche die Redaction des Blattes betreffen, werden erbeten unter der Adresse des

Herausgebers, **Prof. Dr. H. BUNTE** in Karlsruhe i. B., Nowacks-Anlage 13.

Das **JOURNAL FÜR GASBELEUCHTUNG UND WASSERVERSORGUNG**

kann durch den Buchhandel zum Preise von M. 20 für den Jahrgang bezogen werden; bei directem Bezuge durch die Postämter Deutschlands und des Auslandes oder durch die unterzeichnete Verlagsbuchhandlung wird ein Portozuschlag erhoben.

ANZEIGEN werden von der Verlagsbuchhandlung und sämtlichen Annoncen-Instituten zum Preise von 35 Pf. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum angenommen. Bei 6-, 12-, 24- und 52-maliger Wiederholung wird ein steigender Rabatt gewährt.

Beilagen, von denen zuvor ein Probe-Exemplar einzusenden ist, werden nach Vereinbarung beigelegt.

Alle Zuschriften, welche die Expedition bzw. den Annoncentheil des Blattes betreffen, werden unter Adresse der unterzeichneten Verlagsbuchhandlung erbeten.

Verlagsbuchhandlung von **R. OLDENBOURG** in München

Glückstrasse 11.

Inhalt.

Verhandlungen der XXXX. Jahresversammlung des Deutschen Vereins von Gas- und Wasserfachmännern zu Mainz 1900. S. 725.
Ueber Kohlentransport-Einrichtungen in Gasanstalten. Herr Director Weiss, Zürich.
Bericht der Commission für Wasserstatistik.
Destillationsekereien als Gasanstalten. Von Dr. H. Wiechell. S. 731.
Durch elektrische Anlagen verursachte Brände. Von v. Klitzing, General-Director der ostpreussischen Land- und Städte-Feuer-Societät, Königsberg Pr. S. 733.
Berufsgenossenschaft der Gas- und Wasserwerke. S. 736.
Die neuen Unfallversicherungsgesetze.
Literatur. S. 737. Elektrotechnik.
Auszüge aus den Patentschriften. S. 739.
Persönliches. S. 740.
Statistische und finanzielle Mittheilungen. S. 741.
Bamberg, Wasserwerk. — Berlin, Elektrizitätswerke. — Bielefeld, Elektrizitätswerk. — Charlottenburg, Gasanstalt. — Dannenberg i/W.,

Acetylen-Centrale. — Dirschau, Verpachtung der Gasanstalt. — Essen, Krupp'sche Werke. — Frankfurt a/M., Frankfurter Gasgesellschaft. — Gerolstein, Errichtung eines Elektrizitätswerkes. — Hamburg, Rentabilität der Elektrizitätswerke. — Hartmannsdorf, Gasgesellschaft. — Hohenheim, Strom-Versorgung. — Konstantinopel, Compagnie des Eaux de Seutari et Kadikenj. — Lindau, Betriebsöffnung des Elektrizitätswerkes. — London, Strompreise. — Mainz, Rentabilität der elektrischen Centrale. — M.-Gladbach, Eröffnung des Elektrizitätswerkes. — Mickten (Suchsen), Wasserwerksbau. — München, Wasserversorgung von Nachbargemeinden. — Riga, Anstellung. — Schaffhausen, Schweizerische Gasgesellschaft. — Siegen, Elektrizitätswerk. — Sinaia (Rumänien), Inbetriebsetzung des Elektrizitätswerkes. — Stettin, Elektrizitätswerk. — Stockholm, Elektrische Centrale mit Hochspannungsübertragung. — Zürich, Schweizerische Ein- und Ausfuhr.
Marktbericht. S. 744.
Brief- und Fragekasten. S. 744.

Verhandlungen der XXXX. Jahresversammlung des Deutschen Vereins von Gas- und Wasserfach- männern zu Mainz 1900.

Ueber Kohlentransport-Einrichtungen in Gasanstalten. Herr Director Weiss, Zürich.

Meine Herren! Ihr verehrter Vorstand hat mich ersucht, über die immer brennender werdende Frage des Transportes der Rohmaterialien, namentlich Kohle und Coke, in Gasanstalten Mittheilungen zu machen. Ich schicke hier gleich voraus, dass sich dieselben nur auf die allgemeinen Gesichtspunkte beziehen und dass ich mich in Detailfragen constructiver Natur mit nur geringen Ausnahmen nicht einlassen werde. Auch ist im Schoosse unseres Vereins schon öfters und von berufenster Seite über dieses Thema gesprochen worden, und ich bitte Sie deshalb um Nachsicht, wenn ich in meinen Ausführungen der Vollständigkeit halber schon früher Gesagtes wiederholen muss.

Der Gedanke des mechanischen Transportes von Kohlen in Gasanstalten ist durchaus nicht neu, vielmehr ist derselbe auf mannigfache Weise schon früher, ja seit dem Beginn der Gasfabrikation, selbst am Ende des vorigen Jahrhunderts, zur Verwirklichung gelangt. Die ersten derartigen Einrichtungen finden wir in Amerika und später auch in England, wo man für den Transport von Kohlen im Eisenbahnbetrieb und auf den grossen Kohlenlagerplätzen überhaupt schnell zu solchen mechanischen Einrichtungen übergegangen ist. Diesen sind dann auf dem Fusse ähnliche Vorrichtungen in den Gasanstalten gefolgt; in letzter Zeit auch in den Wasser- und Elektrizitätswerken. Der Grund dieser raschen Entwicklung der mechanischen Transportmittel in Amerika ist hauptsächlich in den verhältnissmässig hohen Arbeitslöhnen zu suchen, ferner in den Transportdistanzen und sehr verschiedenartigen Gestaltung von Lagerplätzen und Seehäfen, in dem praktischen Sinn der Amerikaner für derartige Vorrichtungen überhaupt.

Trotz der Beispiele Amerikas und Englands und der mehrfachen Anregungen aus der Mitte unseres Vereins sind auf dem Continente bis vor einigen Jahren verhältnissmässig wenig mechanische Transportanlagen grösseren Stiles in Gaswerken zur Ausführung gelangt. Ist man doch in anderen Industrien viel rascher zum maschinellen Betrieb übergegangen, so liegt die Schwierigkeit der gestellten Ansprüche in der Wahl geeigneter Transportmittel. Der Grund dieser Verschlossenheit liegt einestheils in den scheinbar hohen Erstellungskosten der Anlagen, andernteils in örtlichen socialen Verhältnissen und in den in früheren Jahren verhältnissmässig noch niedrigen Arbeitslöhnen. In den letzten Jahren hat sich nun die Sachlage geändert, auch die Arbeitslöhne sind bei uns gewaltig in die Höhe gegangen, bei gleichzeitigem Rückgang der Qualität der beschäftigten Arbeiter und vermehrter Streikgefahr. Ausserdem macht sich die Tendenz geltend, die Arbeitszeit möglichst zu verkürzen (drei Schichtenwechsel). Alle diese Erscheinungen haben unter dem Zeichen der Organisation der Arbeitermassen eine ernstere Wendung genommen. Bei mittleren und grösseren Gasanstalten, welche zu gewissen Zeiten ganz gewaltige Kohlenmengen zu bewältigen haben und während dieser Zeit, nur temporär, ungeübte Arbeiter einstellen müssen, ist daher das Bestreben, sich von der Arbeit der Menschenhände nach Möglichkeit zu emancipiren durchaus gerechtfertigt, und zwar nicht nur in socialer sondern namentlich auch in finanzieller Beziehung.

Nach diesen allgemeinen Betrachtungen über die Entwicklung der mechanischen Transporteinrichtungen gehe ich zur Sache selbst über. In den meisten Fällen handelt es sich entweder um den mechanischen Transport der Kohle von der Ankunftsstelle, der Eisenbahn- oder Schiffsstation, nach dem Lagerplatz in der Gasanstalt (Kohlenschuppen) oder direct nach dem Retortenhaus, oder aber vom Lagerplatz in das Retortenhaus. Als dritten Fall wollen wir noch die mechanische Beschickung der Retorten selbst anführen. Bisweilen finden wir in einer Gasanstalt alle drei Arten oder nur zwei derselben vereinigt, sehr selten aber sind die Anlagen, in welchen die Menschenarbeit so zu sagen ganz eliminiert ist, d. h. Anlagen, bei welchen die mechanischen Vorrichtungen eine automatische Förderung der Kohlen, namentlich vom Kohlenschuppen bis zu den Retorten, gestatten.