

## Benzinfragen.

In der Reihenfolge der Sprechenden, die der k. k. Oesterreichische Automobilklub seit einiger Zeit veranstaltet, gelangte an dem vergangenen Dienstag abgehaltenen Abend das Thema: Benzinfragen zur Besprechung. Das Referat hatte Herr Oberingenieur Zoller, der Leiter der Versuchsanstalt für Kraftfahrzeuge, übernommen, der das Thema auf das Vollkommenste beherrschte und durch seine klaren Erklärungen das Interesse der Zuhörer in hohem Maße fesselte. Die nach Beendigung des Vortrages angegliederte Diskussion gewann insbesondere dadurch an Interesse, daß sich an ihr auch einige der anwesenden Regierungsvertreter beteiligten.

Den Vorsitz in der Versammlung führte der Präsident des k. k. Oesterreichischen Automobilklubs Markgraf Alexander Pallavicini. Anwesend waren: Geheimrat Doktor Wagner R. v. Zauregg, Sektionschef Dr. Leopold Joas, Sektionschef Emil Homann v. Herimberg, die beiden Vizepräsidenten Graf Erich Kienlanssegg und Paul Ritter von Schoeller, Oberstleutnant Graf Rudolf Bellegarde, Geheimrat Dr. Wilhelm Exner, Hofrat Richard Hofner, die Regierungsräte Köllner und Klina, Baron Philipp Haas, Baron Bretis, Rudolf R. v. Krzisch, Oberbaurat v. Bojshan, Landesgerichtsrat Dr. Drawe, Generaldirektor Dr. Sigmund Stransky, Generaldirektor Marco Herzeg, Generaldirektor kaiserlicher Rat Goldschmidt, Ministerialrat F. Kraupa, Oberamtmann Dr. Wagner, Oberbaurat Altmann, Gemeindevater Ludwig Bohner, Hauptmann Liebl, Professor Gajdisek, Direktor Kommerzialrat Robert Sierke, Kommerzialrat Ingenieur Ehrenfeld, Kommerzialrat Lauffig, Direktor Ludwig Halbelen, Direktor Karl Ghelich, Rittmeister Karl Armbruster, Oberleutnant Hermann Mascha, Oberleutnant Hambrur er, Oberleutnant Goldschmidt, Architekt Duidanus, Direktor Otto Hieronymus, Leutnant Willy Herbst, kaiserlicher Rat Josef Rosenthal, Kommerzialrat Brig. Karl von Bernuth, Dozent Dr. Karl Hochstein er, ferner sah man die Herren Anton Spanner, Anton Armbruster, Anton Demmer, Emanuel Köckert, Direktor Ladislaw, Direktor Otto Beschlag, Direktor Robert Koch, Ingenieur Thal, Karl F. Weininger, den Direktor der Ungarischen Gummiabrik Bauart Heitenberger, Ingenieur S. Bauer, Eduard Cliften, Leo Stransky, Wilhelm Brunabauer, Alexander Wiesner, Friedrich Hornblüh, Generalsekretär Hauptmann Fassbender, die Sekretäre Josef Fellner und Lauffig u. v. a.

Nach Begrüßung der Anwesenden von Seite des Vorsitzenden begann Oberingenieur Zoller seinen Vortrag, in dem er u. a. ausführte: Wenn wir die betriebstechnischen Anforderungen des Motors an einem Treibstoff richtig erfassen wollen, ist es vielleicht zweckmäßig, dessen Quelle und Entstehungsart zu vergegenwärtigen. Unser Benzin wird vornehmlich aus dem galizischen Rohöl erzeugt, und zwar aus der Gegend Borslaw-Luslanowice. Durch die Erwärmung des Rohöls unter Luftabschluß entweicht ein ununterbrochener Strom von Gasen, die aus Kohlenwasserstoffverbindungen bestehen. Bei den verschiedenen Temperaturen entweichen verschiedene Kohlenwasserstoffverbindungen, und zwar in der Weise, daß zunächst die leichtflüchtenden, die sogenannten leichten Kohlenwasserstoffe (Leichtbenzine), sodann immer schwerere entweichen. An der Hand von Zeichnungen, die nach Angaben des Generaldirektors Dr. Stransky ausgearbeitet worden waren, erläuterte der Vortragende die verschiedenen Benzinsorten mit prozentueller Darstellung der Benzinerzeugung. Da die Nachfrage nach Leichtbenzin mit der zunehmenden

den Zahl der Personemwagen stets stieg, trat das Gesetz von Angebot und Nachfrage in Kraft, d. h. die Leichtbenzine wurden immer teurer. Aus diesem Grunde verwendet unser Lohndarsteller immer schwere Benzinsorten, ohne daß die Motoren für diese Brennstoffe besonders gebaut und eingerichtet wären. Schon vor dem Kriege sind die Benzine der verschiedensten Fraktionen gemischt worden, um dem ortsführenden Handelsbrauche nach dem spezifischen Gewichte entgegenzukommen. Wenn berücksichtigt wird, daß nicht nur ein und derselbe Verkäufer Benzin verschiedener Zusammensetzung liefert, sondern daß man beim Durchfahren größerer Strecken an den verschiedenen Füllstellen Benzin der verschiedensten Zusammensetzung nehmen muß, so kann daraus ersehen werden, daß die Grenze der Anpassungsfähigkeit des Motors zumeist überschritten wird. Die von den Firmen gelieferten Wagen werden naturgemäß auf den günstigsten Verbrauch des Benzin gerade zur Verfügung stehenden Benzins mißsam und luftgerichtet eingestellt. Gelangt nun ein Benzin zur Verwendung, das eine andere Zusammensetzung aufweist als das der liefernden Automobilfirma, so war die ganze Einstellungsarbeit wertlos.

Die Not des Kriegsbetriebes hat nun gelehrt, daß man dem Motor weit schlechtere Mischungen zumuten kann, die allerdings nicht als wirtschaftlich für den Motorenbetrieb zu bezeichnen sind. In der Hauptsache handelt es sich darum, den Wagenbetrieb überhaupt aufrecht erhalten zu können, ohne Rücksicht auf die Wirtschaftlichkeit. Die Sprechende sollen nun dazu dienen, den Wagenbetrieb nach dem Kriege wirtschaftlicher zu gestalten, und um die Wirtschaftlichkeit im Dauerbetriebe zu gewährleisten, habe ich vor einiger Zeit ein sogenanntes Einheitsbenzin vorgeschlagen, es ist dies ein Kraftbenzin, das stets dieselben physikalischen und chemischen Eigenschaften aufweisen soll. In seinen ferneren Ausführungen erwähnte der Referent, daß den Automobilisten nach dem Kriege durch die landwirtschaftlichen Betriebe ein nicht ungefährlicher Konkurrenz erwachsen wird. Es wäre empfehlenswert, daß für den landwirtschaftlichen Betrieb schwerere Benzinsorten verwendet werden könnten, eventuell Benzol, das sich sehr gut zu diesem Zwecke eignet.

Bezüglich der Steuerfreiheit erwähnte der Vortragende unter anderem, daß der Automobilklub, insbesondere das Benzinomitee, sich wiederholt bemühte, eine Erweiterung des steuerfreien Bezuges, der bekanntlich auf den Standort beschränkt ist, nach der Richtung hin zu erlangen, daß es dem Automobilisten im Rahmen der ihm gewährten Bezugsberechtigung ermöglicht werde, auch außerhalb seines Standortes steuerfreies Benzin zu beziehen. Die Steuer ist, nach der Ansicht des Vortragenden, nichts anderes als eine Zollerhöhung, denn wenn ausländisches Benzin auf den hiesigen Markt gebracht werden soll, muß erst die Steuer entrichtet werden, d. h. zu dem Weltmarktpreis wird Zoll und Steuer hinzuzuschlagen. Alle Automobilisten sind gewiß gerne bereit, falls das Finanzministerium Entschärfungen in dem erwähnten Sinne gewähren würde, sich einer scharfen Kontrolle unterziehen zu lassen. Empfehlenswert wäre eine Hauptstelle für Kraftbenzin, der in allen größeren Städten des Reiches Nebenstellen untergeordnet sind, die von dieser Hauptstelle das Benzin beziehen. Die Leitung der Hauptstelle könnte entweder von den Verbrauchern selbst oder aber von Seite des Staates übernommen werden. Dadurch wäre die Möglichkeit geboten, einen einheitlichen Stoff unabhängig von den sehr oft unangenehmen und nicht berechtigten Schwankungen zu erhalten.

Zum Schluß seiner Ausführungen bemerkte Oberingenieur Zoller, daß er sich bei seinen Erörterungen von dem Gedanken leiten ließ, von der Erzeugungsjelle bis zum Verbraucher durch technische und wirtschaftliche Maßnahmen alle Verluste auf das Mindestmaß zu beschränken und dadurch die höchste Ausnutzung zu erstreben. Vereint kann uns gelingen, was wir Techniker stets erstreben: den besten Wirkungsgrad zu erreichen. (Lebhafter Beifall.)