

Welche Kraftmaschine wähle ich für meinen Beruf? [Schluss]

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe**

Band (Jahr): **32 (1916)**

Heft 2

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-576455>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Welche Kraftmaschine wähle ich für meinen Beruf?

(Schluß.)

Die ziffermäßige Angabe der Brennstoff- und Stromstoffkosten wird durch den jeweiligen Preis und die Menge des verbrauchten Brennstoffes bzw. Stromes bestimmt. Der Preis des Brennstoffes richtet sich nach dem herrschenden Marktpreis, nach Fracht und Zoll.

Für die Verbrauchsmenge des Brennstoffes geben die Kraftmaschinen für alle Leistungen bestimmte Garantien, deren Nichtigkeit eventuell durch Versuche bei der Abnahme der Anlage nachzuweisen ist. Dieser garantierte Brennstoffverbrauch wird im praktischen Betriebe doch nur in ganz wenigen Fällen erreicht. Die Betriebsverhältnisse sind in der Praxis selten so günstig wie bei den Abnahmeversuchen, da nach dem Kaufvertrag die Maschine von dem Lieferanten vor dem Versuch erst untersucht, eingeteilt, eingestellt und event. ausgebessert werden kann. Außerdem ist bei dem größeren Teil der Kraftmaschinen der Brennstoffverbrauch sehr abhängig von der Güte der Bedienung und zwar ist erfahrungsmäßig gerade bei Kleinkraftmaschinen der Brennstoffverbrauch infolge schlechterer Bedienung weniger günstig als bei größeren Anlagen, da für kleine Leistungen der Maschinist meistens nicht allein für die Maschine angestellt ist, sondern noch anderweitig beschäftigt wird. Um dem tatsächlichen Brennstoffverbrauch möglichst nahe zu kommen, empfiehlt es sich deshalb, zu dem garantierten Brennstoffverbrauch noch prozentuale Zuschläge zu machen, deren Höhe sich nach dem System der Anlage richtet.

Der höchste Zuschlag ist naturgemäß bei Dampfmaschinenanlagen zu wählen, da deren Brennstoffverbrauch am meisten von der Güte der Bedienung abhängig ist. Bei Kleindampfmaschinen und Lokomobilen rechnet man mit einem Zuschlag von 30 bis 35% des garantierten Brennstoffverbrauches, wobei der größte Zuschlag für die kleinsten Leistungen einzusetzen ist.

Es folgen dann Benzin- und Benzolmotoren, deren garantierter Brennstoffverbrauch um 12 bis 15% zu erhöhen ist, und danach die Leuchtgasmotoren, bei denen man mit einem Zuschlag von 8 bis 10% rechnen kann.

Bei Dieselmotoren genügt eine Erhöhung um 5% und bei Elektromotoren kann man ohne weiteres mit den Kosten für den garantierten Stromverbrauch rechnen.

Für die Brennstoffkostenberechnung von Betrieben mit stark schwankender Belastung ist außer mit den obigen Zuschlägen noch mit einem Mehrverbrauch bei Unterbelastung zu rechnen, der nach der vorstehenden Tabelle prozentual anzunehmen ist. Ebenso müssen Abbrandverluste von Dampf- und Sauggasanlagen bei öfterem Stillstand der Kraftmaschine besonders berücksichtigt werden.

4. Kosten für die Bedienung.

Auch das Bedürfnis nach Bedienung ist bei den einzelnen Kraftmaschinensystemen verschieden. Es ist naturgemäß bei Dampfmaschinenanlagen am größten, da sowohl die Kesselanlage, deren Feuerung besondere Ansprüche stellt, als auch die Maschine selbst bedient werden muß, sodaß der Maschinist nicht noch anderweitig beschäftigt werden kann.

Wie schon bei der Behandlung der Brennstoffkosten erwähnt wurde, kommt es bei Dampfkräftenanlagen in ganz besonderem Maße auf eine gute Bedienung an. Es folgen nach den Dampfkräftenanlagen mit gesonderter Kesselanlage die Lokomobilen, deren Bedienung sich infolge der geringeren räumlichen Entfernung zwischen Kessel und Maschine einfacher gestaltet, und danach die

Sauggasmotoren. Dieselmotoren erfordern eine kürzere Bedienungszeit als Sauggasmotoren, es ist jedoch bei ihnen ein besonders zuverlässiges Personal zu verwenden. Noch geringer sind die Bedienungskosten für die Benzin-, Benzin- und Leuchtgasmotoren. Für die Elektromotoren und Windkraftmaschinen ist das Bedürfnis nach Bedienung äußerst gering, sodaß die Kosten dafür ganz unberücksichtigt bleiben können. Bei Wasserkräftenanlagen hängen die Bedienungskosten ganz von der Ausdehnung und dem System ab; dabei stellen sich die älteren Wasserräder weit billiger als moderne Turbinenanlagen, die eines fachkundigen Bedienungspersonals bedürfen.

In der kalten Jahreszeit steigert sich das Bedürfnis nach Bedienung mitunter ganz wesentlich. Allgemeingültige Angaben für die Bedienungskosten lassen sich somit für Wasserkräftenanlagen nicht geben.

Für die zahlenmäßige Aufstellung der Bedienungskosten einer Anlage rechnet man bei 10 stündiger täglicher Arbeitszeit im allgemeinen mit einem jährlichen Lohn von Fr. 1500.— für einen Maschinisten.

Bei Dampfkräftenanlagen mit gesondertem Dampfessel ist diese Summe ohne Abzüge in die Betriebskostenberechnung einzusetzen. Bei den übrigen Kraftmaschinensystemen kann der Maschinist neben seinem Bedienungsdienst noch andere Arbeiten verrichten. Es ist deshalb in die Betriebskostenaufstellung von dem Gesamtgehalt des Maschinisten nur ein entsprechender Teil aufzunehmen, dessen Höhe sich bei den einzelnen Systemen prozentual ungefähr folgendermaßen stellt:

Für Auspufflokomobilen bis zu 20 PS = 85% des Gesamtlohnes; für höhere Leistungen ist der ganze Lohn einzusetzen;

für Sauggasmotoren	von 10 PS = 33 $\frac{1}{3}$ %;
"	20 PS = 42 %;
" Dieselmotoren	" 10 PS = 30 %;
"	20 PS = 38 %;
" Leuchtgas-, Benzin- und Benzolmotoren	" 1 PS = 10 %;
"	10 PS = 18 %;
"	20 PS = 22 %.

Für die zwischen den angeführten Leistungen liegenden Maschinengrößen sind die Bedienungskosten entsprechend abzustufen.

Ist die tägliche Betriebsdauer eine kürzere als die 10 stündige, so verringern sich naturgemäß auch die Bedienungskosten.

Mit Rücksicht auf die vorzunehmenden Reinigungsarbeiten ist der Lohn jedoch nicht in demselben Maße zu verkürzen wie die Arbeitszeit, sondern man rechnet z. B. bei nur fünfständigem täglichen Betrieb mit $\frac{3}{4}$, bei Diesel- und Sauggasanlagen in der Regel mit $\frac{1}{2}$ der Summe, die für 10 stündigen Betrieb eingesetzt wurden.

5. Kosten für Schmier- und Putzstoffe.

Die Kosten für Schmier- und Putzstoffe sind sehr von der Art der Bedienung abhängig. Sie können wesentlich herabgemindert werden, wenn das überlaufende Schmieröl gefiltert und die schmutzigen Putzstoffe wieder gereinigt werden. Oel- und Putzstoffe werden auf diese Weise für weitere Benutzung verwendbar.

Bei Sauggasanlagen stellen sich die Ausgaben für Schmier- und Putzstoff am höchsten. Es folgen dann Dampfmaschinen und Lokomobile und danach Diesel-, Leuchtgas-, Benzin- und Benzolmotoren.

Bei Elektromotoren sind sie am geringsten.

Bezieht man die Schmier- und Putzstoffkosten auf die Einheit, so stellt sich naturgemäß der Betrag bei kleinen Maschinenleistungen am höchsten und nimmt mit zunehmender Leistung ab.

Für die Betriebskostenberechnung kann man mit angenäherter Richtigkeit für Schmier- und Putzstoffe bei zehnstündigem täglichen Betrieb und 300 jährlichen Arbeitstagen einsetzen:

Für Sauggasanlagen 5% des Preises für den montierten, kompletten Motor ohne Generatoranlage; für Dampfmaschinen 9% des Maschinenpreises, ohne Kessel;

bei Lokomobilen 2,5%;

bei Dieselmotoren 1,6%;

bei Leuchtgas-, Benzin- und Benzolmotoren 4%;

bei Elektromotoren 1% des Motorpreises und

bei Windkraftanlagen 3,8% des Preises für den Windmotor ohne Gerüst.

Bei einer kürzeren Arbeitszeit ist ein entsprechender Bruchteil der obigen Beträge mit einem geringen Zuschlag für die Schmierung bei Inbetriebsetzung zu wählen.

Außer diesen unter 1 bis 5 angeführten Positionen der jährlichen Betriebskosten sind bei Dampfmaschinen, Diesel-, Leuchtgas-, Benzin- und Benzolmotoren noch die Kosten für das Kesselspeise- bzw. Kühlwasser zu berücksichtigen. Bei Elektromotoren addiert sich noch die jährliche Zählermiete.

Im allgemeinen ist man leicht geneigt, die Wind- und Wasserkraftmaschinen in ökonomischer Beziehung als unübertrefflich anzusehen.

Das trifft bei Wasserkraftanlagen nur selten, nämlich dann zu, wenn eine Wasserkraft mit den einfachsten und billigsten Mitteln nutzbar gemacht werden kann und von solcher Gleichmäßigkeit ist, daß kostspielige Reservemaschinen nicht notwendig werden. Im andern Falle würden sich die Verzinsungen und Abschreibungen derart erhöhen, daß sich z. B. eine Wärmekraftmaschine wesentlich billiger stellen würde.

Für Windkraftmaschinen gilt letzteres ebenfalls, sie sind nur dort am Platze, wo die Kraftentnahme an keine bestimmte Zeit gebunden ist, also z. B. in der Landwirtschaft und für Wasserbeförderungszwecke.

In sehr seltenen Fällen kommen sie für gewerbliche Zwecke in Frage.

Dampfkräften sind dort zu empfehlen, wo größere Mengen von Holzabfällen, Sägespänen, Torf, Lohe u. c. zur Verfügung stehen, die auch ohne Kohlenzusatz zum Heizen des Kessels verwendet werden können oder dort, wo der Dampf neben der Kräfteerzeugung noch zu Heizzwecken gebraucht werden soll. Für ganz kleine Leistungen kommt die Dampfkraft überhaupt nicht in Frage.

Sauggasanlagen sind, ebenso wie Dampfkräften, dort nicht am Platze, wo sofortige Betriebsbereitschaft verlangt wird; ebenso da nicht, wo es sich um einen häufig unterbrochenen Betrieb oder einen solchen mit stark schwankender Belastung handelt.

In einem derartigen Falle wäre ein Diesel-, Leuchtgas-, Benzin- oder Benzolmotor zu empfehlen, die ja im Kleingewerbe am häufigsten zu finden sind und von denen die drei letzten auch für die kleinsten Leistungen gebaut wurden.

Wo die Platzfrage eine Rolle spielt, wird man ebenfalls einen Verbrennungsmotor in Erwägung ziehen, während natürlich die Dampfkraft- und Sauggasanlagen hierbei nicht konkurrieren können.

Bei Benzin- und Benzolmotoren sind die besonderen Vorschriften für die Lagerung der Brennstoffvorräte zu beachten.

Namentlich in der Landwirtschaft und auch in kleingewerblichen Betrieben findet man in neuerer Zeit auch die sogenannten Glühkopf-Motoren, die einen kleinen Raumbedarf haben und mit sehr billigen Brennstoffen arbeiten.

Elektromotoren sind sehr einfach in ihrer Bedienung, haben einen geringen Raumbedarf und sind sofort betriebsbereit.

Sie eignen sich besonders für häufig unterbrochene Betriebe. Im Uebrigen sind sie infolge der hohen Strompreise nur für kürzere Betriebsdauer rentabel.

Petroleumersatz auf Bauplätzen.

Nicht jedermann kann in gleicher Weise zur Erleichterung der Petrollage beitragen. Mancher abseits wohnende Mann hat keine Kenntnis davon, daß es einen Ersatz für Petroleum gibt in Form des Äthylens und Karbids. Mancher hat auch nicht die nötigen Mittel, um einen Wechsel in der Beleuchtung erst durchzuführen.

Aber wer es kann, der sollte es tun. Es gibt tatsächlich viele öffentliche Verwaltungen und Private, die noch ein Mehreres zur Erleichterung der Petrollage beitragen könnten, indem sie für Petroleumersatz sorgten. Dadurch würde eine große Menge Petrol für den kleinen Mann disponibel.

Wir wagen es, unser Wort heute vornehmlich an die öffentlichen Verwaltungen und an die privaten Bauunternehmer zu richten. In jeder Stadt sieht man noch heute, daß bei Arbeiten an Straßenbahnen, Kanalisationen, Gas- und Wasserleitungen in der Nacht die Baustellen mit Petroleumlaternen beleuchtet werden. So brennen im Schweizerland noch jede Nacht tausende von Petrollichtern.

Diese Petrolaternen auf den Baustellen könnten mit großem Vorteil für die Bauherren und für unser Volk durch Äthylenlaternen ersetzt werden. Das Äthylenlicht ist auch rechnungsmäßig viel billiger als Petrollicht, oder mit anderen Worten, bei gleichem Geldaufwand wie bisher, kann mehr Licht erzeugt werden. Die Äthylenlaternen sind auch viel wetterbeständiger als Petrolaternen. Kein Sturm bringt sie zum Auslöschen. Damit wäre erhöhte Sicherheit für allfällige Passanten erreicht. Die Äthylenlaternen brennen eine ganze Nacht durch, je nach Bauart 7 bis 12 Stunden mit einer Füllung.

Gewiß, die Behörden wenden ein: die Bedienung der Äthylenlaternen ist zu schwierig, unsere Angestellten verstehen das nicht. Dieser Einwand ist aber nicht ernst gemeint. Alle öffentlichen und privaten Angestellten müssen beständig mehr Aufmerksamkeit und Intelligenz an den Tag legen, als eine Äthylenlaterne zu ihrer Bedienung verlangt. Ja, wir dürfen sagen, das Reinigen und Füllen einer Petrolaterne verlangt mehr Arbeit und Aufmerksamkeit, als dies bei einer Äthylenlampe erforderlich ist. Denn das Petrol ist schon an und für sich entzündbar, während das Karbid, das in eine Lampe einzufüllen ist, noch keineswegs entzündbar ist. Im übrigen kann jeder Lehrjunge und Fabrikbursche eine Äthylenlaterne vom ersten Tage an anstandslos bedienen. Was diese halbervachsenen Personen können, ist auch ganz erwachsenen, öffentlichen und privaten Angestellten mit fünf gefunden Sinnen möglich.

Die Bedienung der Äthylenlaternen ist übrigens ungemein einfach. Als Grundregel gilt, daß der Karbidbehälter immer nur zur Hälfte mit Karbid gefüllt werden darf. Sodann sollten die Laternen in einem gut gelüfteten Raume aufbewahrt werden. Das Füllen der Laternen wird ohnehin jeweilen immer der gleichen Person übertragen sein. Anzünden kann sie jedermann.

In vielen großen Bauten, Flußkorrekturen und Tunnelbauten sind Äthylenlampen = Sturmbrenner seit langem in regelmäßigem Gebrauch und geben volle Be-