

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **119/120 (1942)**

Heft 21

PDF erstellt am: **11.09.2024**

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.

INHALT: Die erste Gasturbinen-Lokomotive. — Die schweizerische Energieversorgung. — Zur Preisentwicklung der elektrischen Energie. — Wohlfahrtsaus der Dr. A. Wander A.-G. in Bern. — Diskussion über Kulturarbeit der neuen deutschen Technik. — Mitteilungen: Von der elektrischen Graströckung. IV. Strassenbau-Programm des Kantons Grau-

bünden. Die Berner Bahnhoffrage. Der Friedhof Nordheim in Zürich. Eine Basler Architektur-Ausstellung. Schweiz. Rhone-Rhein-Schiffahrtsverband. Eine Ausstellung «Neue Werkstoffe im Baugewerbe». Eidgen. Techn. Hochschule. Lucendro-Kraftwerk. — Nekrologe: Erik von Stockar. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine. — Vortragskalender.

Band 119

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung

Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestaffet

Nr. 21

Die erste Gasturbinen-Lokomotive

Von Ing. Dr. h. c. AD. MEYER, Baden

(Schluss von Seite 233)

Wirtschaftliche Bedeutung der Gasturbinen-Lokomotive

Bei der Ueberlegung der wirtschaftlichen Bedeutung der Gasturbinen-Lokomotive geht man am besten von der für das Verkehrswesen im allgemeinen massgebenden Verkehrsdichte aus. Bei grösster Verkehrsdichte kommt vor allem die elektrische Traktion in Frage. Da wo diese berechtigt ist, scheiden die anderen Lokomotiven zum vornherein aus, sodass als Konkurrenten der Gasturbinen-Lokomotive vor allem die Dampflokomotive und die Diesellokomotive herangezogen werden müssen.

Vergleich mit der Dampflokomotive. Beim Vergleich mit der Dampflokomotive, der ältesten Form des mechanischen Ersatzes des Zugtieres, ist zuerst darauf hinzuweisen, dass für unsere Gasturbinenlokomotive heute die Kohle noch nicht als Brennstoff in Frage kommt. Dieser Umstand beschränkt ihr Anwendungsgebiet auf Länder, in denen Oel vorhanden, oder verhältnismässig leicht und billig zu beschaffen ist. Zu diesen Ländern können in naher Zukunft noch solche kommen, in denen die Kohle auf Oel, Benzin und andere hochwertige Produkte verarbeitet wird, statt dass man sie direkt verbrennt. Es können aber auch noch andere Gesichtspunkte dazu führen, Oel statt Kohle zu verbrennen, wie beispielsweise die Rücksicht auf die Verunreinigung der Luft durch Rauch und Asche, die in einzelnen Grossstädten zum Verbot der Verwendung von Kohle für Lokomotiven geführt hat. Ueberall aber wo Oel im Lande vorhanden oder billig zu haben ist, da wo Oel sogar zur Heizung von Dampflokomotiven verwendet wird, wird die Verminderung des Oelverbrauches auf etwas mehr als die Hälfte ausschlaggebend für die Anwendung der Gasturbinen-Lokomotive sprechen.

Schmieröl: Aber auch an Schmieröl lassen sich erhebliche Summen sparen, da die rein rotierenden Maschinen der Gasturbine erfahrungsgemäss ausserordentlich wenig Schmieröl brauchen. Während die Schmierölkosten der Dampflokomotive nach amerikanischen Quellen²⁾ rd. 10% der Brennstoffkosten ausmachen, kann man bei der Gasturbinen-Lokomotive mit weniger als 1% rechnen.

Speisewasser: Ein weiterer Vorteil, der sich bei den Betriebskosten in zweifacher Weise auswirkt, ist die vollständige Wasserlosigkeit der Gasturbinen-Lokomotive. Damit entfällt erstens das Mitschleppen des Speisewassers (bei modernen amerikanischen Gross-Lokomotiven bis zu 100 t), sowie die Einrichtungen für dessen Beschaffung, Speicherung und Reinigung bzw. Enthärtung. Diese Wasserlosigkeit der Gasturbinen-Lokomotive spielt auch eine grosse Rolle im Unterhalt und damit in der Verfügbarkeit der Lokomotive, da damit alle Ausfälle wegen Kesselreinigungen und Reparaturen wegfallen.

Abnutzung: Turbomaschinen haben auch erfahrungsgemäss weniger Abnutzung als solche mit hin- und hergehenden Teilen. Nach den Erfahrungen mit elektrischen Lokomotiven in der Schweiz verursacht deshalb der elektrische Teil erheblich weniger Reparatur- und Betriebsausfälle als der Dampfbetrieb.

Anschaffungs-Preise: Selbstverständlich wird hier auch noch der Preis der Lokomotive wegen Amortisation und Verzinsung eine Rolle spielen. Nach der bereits erwähnten amerikanischen Quelle kostet eine Dampflokomotive in den U. S. A. etwa 35 \$ PS, eine Diesel-elektrische Lokomotive etwa 88 \$ PS. Der Preis der Gasturbinen-Lokomotive dürfte in der Mitte zwischen diesen beiden in der Gegend von etwa 65 \$ PS liegen, wenn die Gasturbinen-Lokomotive einmal in ähnlichen Serien ausgeführt wird, wie dies heute mit den Dampflokomotiven und den Diesel-elektrischen Lokomotiven der Fall ist.

Vergleich mit der Diesellokomotive. In der Diesellokomotive ist der Dampflokomotive im Laufe der letzten Jahre ein ganz ernsthafter Konkurrent erwachsen. Durch den Wettbewerb des Automobils und des Flugzeuges sind auch an die Bahnen bezüglich Geschwindigkeit und Häufigkeit des Verkehrs wesentlich höhere Anforderungen gestellt worden, die zu einer stets wachsenden Heranziehung der Diesellokomotive geführt haben. Dies gilt vor allem für die U. S. A., die wir erfahrungsgemäss

als für Verkehrsfragen richtunggebend betrachten können. Ein sehr gutes Bild dieser Entwicklung gibt Abb. 10, in der die Zahl der in den Jahren 1929/40 bestellten Lokomotiven für die verschiedenen Traktionsarten dargestellt ist. Es sind einander gegenübergestellt Dampflokomotiven, elektrische und Diesel-elektrische Lokomotiven. Abgesehen von den riesigen Konjunkturschwankungen geht aus diesen Zahlen deutlich hervor, wie unbedeutend und fast gleichbleibend in den U. S. A. die Bestellungen an elektrischen Lokomotiven sind. Dann aber zeigt sich vor allem das Ueberhandnehmen der Diesel-elektrischen Lokomotiven vom Jahre 1932 an gleichmässig ansteigend bis etwa 1939, in welchem Jahre der Anstieg noch steiler wird. Im Jahre 1941 sind die Zahlen wie folgt: Dampf 302, Diesel-elektrische 1096, elektrische 38 = total 1436 Lokomotiven. Aus diesen Zahlen ersieht man, dass für die Diesel-elektrische Lokomotive in den Vereinigten Staaten bereits genügend Erfahrungen vorliegen, sowohl was die Zahl der Lokomotiven als auch deren Betriebsdauer betrifft.

In seinem Vortrag «Steam versus Diesel-Electric Power»³⁾ hat E. E. Chapman diese beiden Betriebsarten vom Stande der heutigen Erfahrungen in Amerika aus einander gegenübergestellt und beurteilt, wobei in der Diskussion von anderen Fachleuten noch auf viele weitere interessante Tatsachen hingewiesen wurde. Im Folgenden seien die verschiedenen Punkte, die für den Betrieb mit Dampf- und Dieselmotoren nach seinem Urteil massgebend sind, einander gegenübergestellt und mit denen für die Gasturbinenlokomotive verglichen. Da für diese noch keine Betriebserfahrungen vorliegen, handelt es sich in vielen Punkten um reine Schätzungen, immerhin gestützt auf Erfahrungen, die beispielsweise an stationären Turbinen gemacht wurden.

Vergleich zwischen Dampf-, Diesel-elektrischen und Gasturbinen-elektrischen Lokomotiven

	Dampf	Diesel	Gasturbine
a) Kosten/PS in \$ etwa	35	87	65
b) Wirkungsgrad am Zughaken 6÷8	26÷28	26÷28	15÷16
c) Fahrleistungen km/Jahr	300 000	400 000	> 400 000
d) Haltezeit für Oel- und Wasseraufnahme	am grössten	am kleinsten	kleiner
e) Hohe Durchschnittsfahrtsgeschwindigkeit	am kleinsten	höher	höher
f) Beanspruchung d. Schienen	gross	kleiner	am kleinsten
g) Kraftbremsung	keine	volle Leistg.	volle Leistg.
h) Lebensdauer Jahre etwa	30	15÷20	30
i) Unterhalt	niedriger	hoch	am kleinsten
k) Brennstoffkosten	100 %	50÷75 %	50÷75 %
l) Schmierölkosten % v/k	10 %	20÷30 %	< 1 %
m) Wasserkosten in % v/k	10 %	klein	Null
n) Anzugsmoment	am kleinsten	grösser	grösser

³⁾ Railway Age vom 26. Juli 1941. Auszug aus einem an der Halbjahresversammlung der Am. Soc. of Mech. Engineers gehaltenen Vortrag.

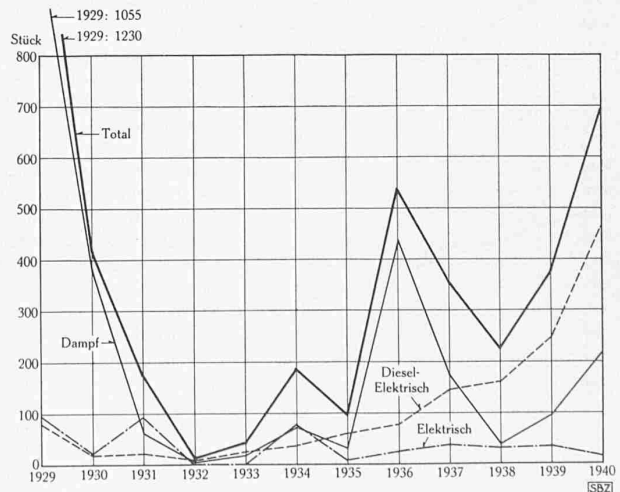


Abb. 10. Anzahl der in den Jahren 1929 bis 1940 in U. S. A. gebauten Dampf-, Dieselelektrischen und Elektrischen Lokomotiven

²⁾ Steam vs. Diesel-Electric Power by E. E. Chapman, Railway Age, July 26, 1941.