

Zur Verwendung von elektrischen Akkumulatorfahrzeugen in kommunalen Betrieben

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie**

Band (Jahr): **28 (1936)**

Heft (1)

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-922259>

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.

Beiblatt zur «Wasser- und Energiewirtschaft», Publikationsmittel der «Elektrowirtschaft».

Redaktion: A. Burri und A. Härry, Bahnhofplatz 9, Zürich 1, Telephon 70.355.

Zur Verwendung von elektrischen Akkumulatorfahrzeugen in kommunalen Betrieben

Anlässlich des im August 1935 in Frankfurt a. M. abgehaltenen internationalen Kongresses für Städtereinigung wurde dem modernen Elektrofahrzeug als Lastfahrzeug im Kurzstreckenverkehr besondere Eignung zuerkannt. Wir möchten in diesem Zusammenhang ebenfalls an die im April 1933 in Zürich abgehaltene, vom SEV und dem Schweizerischen Wasserwirtschaftsverband organisierte Diskussionsversammlung über elektrische Akkumulatorenfahrzeuge erinnern, über die im Bulletin SEV Nr. 24, 1933, ausführlich berichtet wurde. Bei der heutigen Lage des Energiemarktes glauben wir, dass dem Akkumulatorenfahrzeug als idealem Verbraucher von Abfallenergie eine erhöhte Bedeutung zukommt, und dass der Verwendung solcher Fahrzeuge daher im volkswirtschaftlichen Interesse auch seitens der Behörden grössere Aufmerksamkeit heigemessen werden sollte.

Um einige besondere, bisher noch nicht genügend eingeführte Anwendungen des elektrischen Akkumulatorenfahrzeuges anzuregen, geben wir nachfolgend auszugsweise einen in Nr. 34, 1935, der E. T. Z. erschienenen Aufsatz «Elektrofahrzeuge und Städtereinigung» (von W. Leichenring) wieder und berichten anschliessend daran über den heutigen Stand dieser Elektrofahrzeuge in der Schweiz.

Allgemeines.

Für schwere Betriebe, wie Kehricht- und Fäkalienabfuhr, Strassenreinigung und Sprengung, hat sich das Elektrofahrzeug noch nicht in dem Masse durchgesetzt, wie es das auf Grund seiner hervorragenden technischen Eigenschaften und seiner Wirtschaftlichkeit verdiente. Man gab hier vielfach dem Kraftfahrzeug mit Benzin, später auch dem Dieselmotor den Vorzug, weil man sich durch dessen etwa doppelt so grosse Höchstgeschwindigkeit und unbegrenzten Fahrbereich bestechen liess. Erst die Schrumpfung des internationalen Handels und das Bestreben, soweit wie möglich einheimische Treibstoffe zu verwenden, hatte zur Folge, dass in sämtlichen weitgehend motorisierten Ländern Europas die Frage nach dem wirtschaftlichsten Fahrzeug für den

jeweiligen Verwendungszweck neu gestellt wurde. Sie wird nach dem jetzigen Stand der Technik dahingehend beantwortet, dass für Personenverkehr — ausser Omnibusverkehr — und für Lastenbeförderung über Land das Fahrzeug mit Verbrennungsmotor am besten geeignet ist. Für die Beförderung von Lasten in der Stadt mit häufigen Haltepunkten ist ihm jedoch das Elektrofahrzeug technisch und wirtschaftlich überlegen.

Verbrennungsmotor und Elektromotor.

Der Elektromotor hat bekanntlich im Gegensatz zum Benzinmotor eine für das Anfahren ideale Drehmomentkennlinie. Er braucht weder eine Kupplung noch ein Schaltgetriebe. Der Motor wird mit den Triebrädern starr gekuppelt. Man muss sogar durch Einschaltung eines Vorschaltwiderstandes in der 1. Anfahrstufe dafür sorgen, dass die Anfahrbeschleunigung nicht zu gross wird.

Beim Anfahren eines Fahrzeuges mit Verbrennungsmotor ist eine grosse Zahl genau aufeinander abgestimmter Bedienungsvorgänge an der Gaszufuhr, dem Schaltgetriebe und der Kupplung erforderlich, die 1. zeitraubend sind, 2. starken Verschleiss an Motorgetriebe und Kupplung hervorrufen und 3. den Gesamtwirkungsgrad erheblich verschlechtern. Die Folge sind schlechte Manövrierfähigkeit, besonders im Großstadtverkehr und erhöhter Benzinverbrauch beim Anfahren.

Beim Anfahren eines Elektrofahrzeuges wird dagegen lediglich der Fahrschalter betätigt. Das Anfahren geschieht schnell, stossfrei und geräuschlos. Erhöhte Abnutzung des Motors und des Getriebes tritt nicht auf. Nur in der 1. Fahrstufe wird ein geringer Teil der Leistung in einem Vorschaltwiderstand vernichtet. Der Wirkungsgrad auf den anderen Stufen ist beim Anfahren so gut wie beim Fahren.

Fahrbereich.

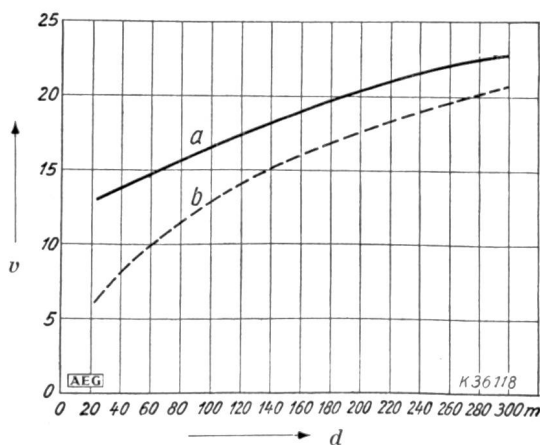
Die Elektrofahrzeuge haben im Laufe der Jahre eine Reihe von konstruktiven Verbesserungen erfahren. Lediglich die Batterie begrenzt heute noch das Anwendungsgebiet des Elektrofahrzeuges auf die

Stadt. Das Fassungsvermögen der einbaubaren Batterie hat aus Gründen des Platzbedarfs, des Gewichtes und des Preises eine Grenze, die Elektrofahrzeuge auf eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 30 km/h und auf eine Fahrstrecke von 60 bis 70 km je Batterieladung mit vollbelastetem Wagen begrenzen.

In der Stadt wird ein Kraftfahrzeug jedoch selten eine grössere Fahrstrecke als 60 km zurücklegen müssen. Statistisch ist nachgewiesen worden, dass 60 % aller Kraftfahrzeuge nur bis zu 50 km je Tag fahren. Erfahrungsgemäss gehören die Fahrzeuge der Städtereinigung in diese Gruppe. Man kann den Fahrbereich noch erweitern durch Verwendung von Wechselbatterien oder durch Schnellladung der Batterie in der Mittagspause. Dieses Verfahren gestattet, innerhalb von 20 Minuten etwa 40%, von 30 Minuten etwa 60 % und von 60 Minuten etwa 95 % der vorher entnommenen Kapazität einzuladen.

Fahrgeschwindigkeit.

Wieweit sich die Ueberlegenheit des Elektrofahrzeuges im Nahverkehr auswirkt, beweisen Messfahrten mit Elektrofahrzeugen von 25 bis 30 km Höchstgeschwindigkeit und Benzinfahrzeugen von 50 bis 60 km Höchstgeschwindigkeit. Um ein möglichst genaues Abbild der tatsächlich beim Haus-zu-Haus-Verkehr vorkommenden Betriebsverhältnisse zu schaffen, wurde eine Meßstrecke durch Haltepunkte in Kurzstrecken von je 30, 100 und 300 m unterteilt. Bei 30 m Haltestellenentfernung wurde eine um 90 %, bei 100 m eine um 28 %, bei 300 m eine um 10 % höhere Geschwindigkeit durch das Elektrofahrzeug erreicht (Fig. 1).



d = Haltepunkt-Entfernung / Distance entre points d'arrêt
 a = 2 t Elektrolastwagen / Camion électrique 2 t
 b = 2 t Benzinlastwagen / Camion à essence 2 t
 v = Fahrgeschwindigkeit km/h / Vitesse en km/h

Fig. 1 Mittlere Fahrgeschwindigkeit in Abhängigkeit von der Haltepunktentfernung
 Vitesse moyenne en fonction de la distance entre points d'arrêt.

Ausser der oben geschilderten Ueberlegenheit des Elektrofahrzeuges im Kurzstreckenverkehr sprechen

für seine Verwendung in der Städtereinigung folgende Punkte:

1. Statt der grösstenteils vom Ausland einzuführenden flüssigen Treibstoffe wird im Inland erzeugter elektrischer Strom verbraucht.

2. Da die Ladung der Batterien fast ausschliesslich nachts erfolgt, macht das Elektrofahrzeug Ueberschussenergie nutzbar und sein vermehrter Einsatz ist von grösstem volkswirtschaftlichem Interesse.

3. Die gesamten jährlichen Unkosten für Betrieb eines Elektrofahrzeuges sind bedeutend niedriger als die eines Benzinfahrzeuges gleicher Leistung.

Diese kleineren Unkosten erklären sich durch

a) lange Lebensdauer der Elektrofahrzeuge, die mit mindestens 15 Jahren angesetzt werden kann;

b) geringe Ausbesserungskosten, die sich durch den einfachen Aufbau und die einfache Bedienungsweise erklären;

c) geringe Kosten für Treibstoff. Für 100 km verbraucht ein 2-t-Lastwagen etwa 50 kWh;

d) geringe Kosten für Garage, die nicht feuersicher und nicht heizbar zu sein braucht;

e) geringe steuerliche Belastung von Elektrofahrzeugen gegenüber Lastfahrzeugen mit Vergasermotor (15 RM. je 200 kg Eigengewicht);

f) Betriebssicherheit, daher geringer Arbeitsausfall, Haltung von Reservefahrzeugen ist nicht notwendig. Auch im strengsten Winter bestehen keine Anfahrtschwierigkeiten;

g) die Batterie nutzt sich mit der Anzahl der Fahrkilometer ab, und die Kosten sind vorher recht genau zu schätzen. Die Pflege der Batterie ist bedeutend einfacher als die eines Verbrennungsmotors und kann von angeleiteten Arbeitern übernommen werden.

h) Die Bedienung des Wagens und seine Pflege ist bedeutend einfacher als die eines Fahrzeuges mit Verbrennungsmotor.

Das Elektrofahrzeug wird mit Vorteil in allen Betrieben der Städtereinigung verwendet, namentlich für Kehrrichtabfuhr, Strassenreinigung, Fäkalienabfuhr, Kanalreinigung und diverse Transporte.

Die Betriebsverhältnisse bei der Kehrrichtabfuhr, insbesondere während des Einsammelns, wo die gesamte Fahrstrecke durch eine Unzahl von Haltepunkten in viele Kurzstrecken aufgeteilt wird, sind für Kraftwagen mit Verbrennungsmotor denkbar ungünstig. Zudem dringt der Kehrrichtstaub in den empfindlichen Motor ein und ruft dort starke Abnutzung hervor. Der Elektrowagen dagegen hat einen für Anfahrbetrieb hervorragend geeigneten Motor, der ohne Schwierigkeiten staubdicht gekapselt werden kann und der selbst durch eindringenden Staub weniger in Mitleidenschaft gezogen wird als ein Verbrennungsmotor.

Auch für Strassenreinigung leisten Elektrofahrzeuge als Sprengwagen, Strassenkehr- und -waschmaschinen und Abfuhrwagen für Strassenkehrricht gute Dienste. Strassenkehrricht wird durch Elektrofahrzeuge mit aufgebauten Behältern, die für die Entleerung kippbar angeordnet sind, schnell und billig beseitigt.

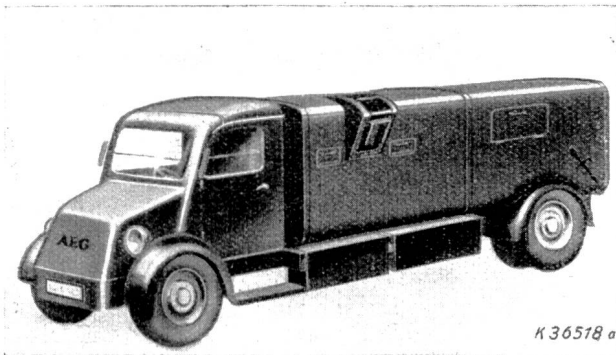


Fig. 2 Elektrischer Kehricht-Abfuhrwagen.
Camion électrique pour l'enlèvement des ordures ménagères.

Kanalreinigung.

Die Kanalnetze grösserer Städte zur Ableitung des anfallenden Schmutz- und Regenwassers haben mit der Zeit immer grössere Ausdehnung angenommen. Durch die Strasseneinläufe gelangen insbesondere nach kräftigen Niederschlägen grosse Mengen mit-gespülter Erde und Sand in das Kanalnetz. Je nach dem gewählten System werden diese Schlamm-massen zum grossen Teil entweder in hochgelegenen Sink-kästen oder Schlammkästen aufgefangen, die vom Schmutzwasser überspült werden. Zur Reinigung werden Elektrofahrzeuge mit einer Tragfähigkeit von etwa 2000 kg mit aufgebautem Schlammbehälter und mit elektromotorisch angetriebenem Kran zum Herausheben der Sinkkästen verwendet.

Zum heutigen Stand des akkumulatorelektrischen Fahrzeugs in der Schweiz

Wie aus dem vorstehenden Aufsatz hervorgeht, hat der elektrische Akkumulatorenwagen in deut-schen Städteverwaltungen zur Verrichtung der ver-schiedenartigsten Dienste Anwendung gefunden. Es wird dort richtig erkannt, dass für ein Fahrzeug, wel-ches ausschliesslich dem Lokalverkehr zuge-dacht ist, ein Aktionsradius von 50—70 km absolut hin-reichend ist und dass für Tagesleistungen unter 70 km der Elektrowagen das weitaus geeignetste Fahrzeug ist. Die Erfahrung zeigte, dass bis zu einem Strom-preis von 10 Rp. pro kWh solche Transporte sich mit dem Elektrofahrzeug unbedingt vorteilhafter als mit irgendeinem anderen Transportmittel durchfüh-ren lassen.

In der Schweiz machen bereits mehrere grössere und kleinere Kommunalbetriebe ausgiebigen Ge-brauch von Elektrofahrzeugen, namentlich für die Zwecke des Materialtransports und des Strassenrei-nigungsdienstes. Fig. 4 zeigt eine Reihe elektrischer Kehricht-Sammelkarren von 1500 kg Nutzlast. Ver-gleichsweise gibt Fig. 3 die Elektrowagen für Haus-kehrichtsammlung der Stadt Glasgow wieder. Die Elektro-Strassenwaschmaschine, mit rotierender Flos-

Schlammfänger mit tiefliegenden Schlammkästen werden durch elektrische Schlammsauger-Fahrzeuge gereinigt. Der eigentliche Schlammkessel von 1 m³ Fassungsvermögen wird durch eine Motorpumpe luftleer gemacht. Die Pumpe dient nach Umschal-tung gleichzeitig dazu, durch mitgeführtes Reinwas-ser die Strasseneinläufe nachzuspülen. Je Tag werden mit einem derartigen Fahrzeug 100 bis 120 Strassen-einläufe gereinigt. Es handelt sich also hier um einen ausgesprochenen Kurzstreckenbetrieb, für den das Elektrofahrzeug besonders am Platze ist.

In ausgedehnten Kanalnetzen flachliegender Städte, in denen das Schmutzwasser nur mit gerin-gem Gefälle abfliessen kann, ist Schlammansamm-lung in den Rohrleitungen und Kanälen nicht zu ver-meiden. Diese müssen von Zeit zu Zeit vom ange-sammelten Schlamm gesäubert werden. Dies geschieht durch Bürsten, deren Form dem Kanalprofil ange-passt ist und die mit Winden durch die Kanäle ge-zogen werden, wobei gleichzeitig noch Frischwasser zugesetzt wird. Bei elektrischem Antrieb der Win-den wird an Arbeitszeit und Frischwasser gespart. Die auf einem Elektrokarren aufgebaute Winde wird durch einen von der Fahrzeugbatterie gespeisten Elektromotor von etwa 1,2 kW Leistung angetrieben. Die Winde besitzt zwei Trommeln, so dass ein Seil-zug nach beiden Richtungen ausgeführt werden kann.

senwalze und Wassertank von 2—3 m³ leistet in ver-schiedenen Städtebetrieben für die Reinigung der Asphaltstrassen (dadurch Erhöhung der Fahrsicher-heit!) sehr gute Dienste (Fig. 5). Gerade diese Ar-beit wird, da sie mit geringer Geschwindigkeit aus-geführt werden muss, durch ein Elektrofahrzeug unter viel günstigeren Bedingungen erledigt, als dies mit einer Verbrennungskraftmaschine der Fall wäre. Die Arbeitsgeschwindigkeit dieses Fahrzeugs beträgt 5—6 km/h, die Maximalgeschwindigkeit bei der Hin- und Rückfahrt 18—20 km/h. Trotzdem nun aber ein-wandfrei feststeht, dass diese Maschine wesentlich wirtschaftlicher arbeitet als eine mit Benzin oder Rohöl angetriebene, gibt es immer noch Verwaltun-gen, die aus Unkenntnis oder Vorurteil gegenüber dem Elektromobil der Verbrennungsmaschine den Vorzug geben.

Was die Benützung der Elektrofahrzeuge anbe-langt, steht von sämtlichen Kommunalbetrieben der Schweiz die Stadt Zürich an erster Stelle. Ihr Park an Elektrofahrzeugen beträgt 24 Wagen, wovon 15 Elektrolastkarren von durchschnittlich 2 t Nutzlast, 4 Lastwagen zu 5 t und 1 zu 3 t Nutzlast, die durch