

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 103/104 (1934)
Heft: 2

Artikel: Der spezifische Energieverbrauch von Eisenbahn-Schnelltriebwagen in Stromlinienform
Autor: Kummer, W.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-83140>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 07.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Selbstverständlich ist der Vergleich beider Profile miteinander von praktischem Interesse. Es mögen die beiden Profilkurven

$$y_I = \alpha_I e^{-\beta_I r^{1/3}} \quad y_{II} = \alpha_{II} e^{-\beta_{II} r^{2/3}}$$

die zwei Punkte $r = r_0$, $y = y_0$ und $r = a$, $y = y_a$

miteinander verbinden. Dann ist

$$\alpha_I e^{-\beta_I r_0^{1/3}} = \alpha_{II} e^{-\beta_{II} r_0^{2/3}}$$

und $\alpha_I e^{-\beta_I a^{1/3}} = \alpha_{II} e^{-\beta_{II} a^{2/3}}$.

Aus diesen beiden Gleichungen folgt

$$y_{II} : y_I = e^{\beta_{II}(a^{2/3} - r^{2/3})} (r_0^{2/3} - r^{2/3})$$

Diese letzte Gleichung zeigt, dass y_{II} stets kleiner ist als y_I , wenn sich die beiden Kurven in den Randpunkten $r = r_0$ und $r = a$ schneiden. Die Profilkurve I (Erstes Exponentialprofil) hat in $r = 0$ eine Horizontaltangente (Abb. 1), die Profilkurve II hat daselbst eine Vertikaltangente (Abb. 1).

Als Beispiel behandeln wir hier die gleiche Aufgabe, wie im Abschnitt 5, unter Verwendung des neuen Profils. Das Verfahren ist das gleiche wie dem Schema des Abschnitts 4 für das Erste Exponentialprofil entsprechend. So finden wir für $h_0 : h_a = 2,5$:

$$\beta = \frac{2,303}{47,5^{2/3} - 17,0^{2/3}} \lg_{10} \left(\frac{2h_0}{10,0} \right) = 0,263$$

Nach der Formel $z = \beta r^{2/3}$ ergeben sich die Werte von z an der Bohrung ($r = r_0$) und am Aussenrand ($r = a$). In die weiteren Rechnungen führen wir nun die abgerundeten Werte $z_0 = 0,93$ und $z_a = 1,86$ ein den praktischen Regeln entsprechend, die wir oben angegeben haben. Mit $\sigma_{r_0} = -20 \text{ kg/cm}^2$ für $z = z_0 = 0,93$ und $\sigma_{ra} = 925 \text{ kg/cm}^2$ für $z = z_a = 1,86$ erhalten wir aus unseren Gl. (23), (24) $L = 3740 \text{ kg/cm}^2$ $M = 2070 \text{ kg/cm}^2$

Unter Benutzung dieser Werte von L und M und desjenigen von β ergibt sich die folgende Tabelle für das Profil bzw. die Spannungsverteilung:

$r \text{ cm}$	$y \text{ cm}$	$\sigma_r \text{ atm}$	$\sigma_t \text{ atm}$
16,90	12,90	-20	3730
18,85	12,05	327	3340
26,35	7,29	965	2550
34,55	9,35	1200	2160
43,50	5,66	1100	1870
47,85	5,08	930	1725

Das errechnete Profil und die Spannungsverteilung sind gleichfalls in den Abb. 1 und 2 dargestellt.

Der spezifische Energieverbrauch von Eisenbahn-Schnelltriebwagen in Stromlinienform.

Von Professor Dr. W. KUMMER, Ingenieur, Zürich.

Dass die von der elektrischen Zugförderung in Gebrauch gebrachte Kennziffer des spezifischen Arbeitsverbrauchs von Eisenbahnen, die in üblicher Weise in Wattstunden pro Tonnenkilometer (Wh/tkm) ausgedrückt wird, nicht für alle Typen des Bahnverkehrs zweckmässig ist, zeigten wir vor etwa fünf Jahren am Beispiel der eigentlichen Bergbahnen, für die sich leicht eine besser geeignete Kennziffer aufstellen liess.¹⁾

Auch für Eisenbahn-Schnelltriebwagen in Stromlinienform ist die übliche Kennziffer unzureichend, indem sie ebenfalls der Bedingung relativer Invarianz zu wenig entspricht. Verlangt doch die übliche, in Wh/tkm ausgedrückte Kennziffer a eine Bezugnahme der, in kg/t gegebenen,

¹⁾ Vgl. S. 293 von Bd. 93 (am 15. Juni 1929).



Abb. 3. Teilansicht des Laufkrans.

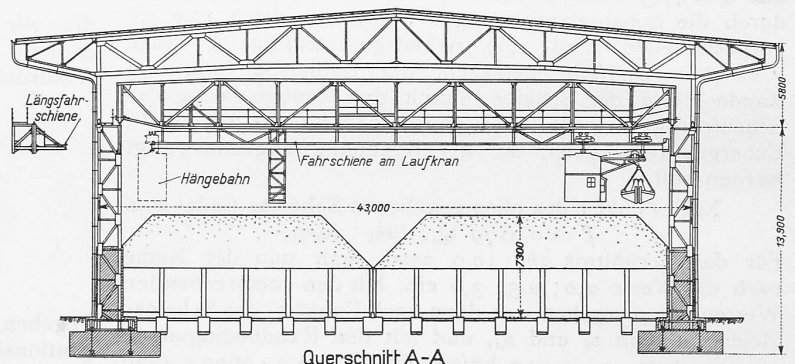


Abb. 4 (unten). Querschnitt der Halle. 1 : 500.

Widerstandszahl w auf das Zugsgewicht, wobei dann, wenn der Einfachheit halber eine Fahrt auf gerader und horizontaler Bahn, mit konstanter Geschwindigkeit, vorausgesetzt ist,

$$a = 2,724 w$$

gilt. Für Eisenbahn-Schnelltriebwagen in Stromlinienform ist jedoch der, bei gegebener konstanter Geschwindigkeit zu überwindende Widerstand mit dem Gewicht des Wagens nur noch in mittelbarem Zusammenhang; er ist in überwiegendem Masse an den Querschnitt des Wagens normal zur Fahrtrichtung gebunden. Die Fortbewegungsarbeit des Wagens (Wh) kann nämlich geradezu, als nur vom Luftwiderstand bestimmt, in der Form:

$$A = CF \frac{\gamma}{2g} v^2 l$$

geschrieben werden, wobei C eine dimensionslose Konstante, F die Querschnittfläche (m^2), γ das spezifische Gewicht der umgebenden Luft (kg/m^3), g die Beschleunigung der Erdschwere (m/sec^2), v die Wagensgeschwindigkeit (m/sec) und l die Bahnlänge (km) bedeuten. Nun stellt

$$\frac{\gamma}{2g} v^2 = p$$

den sog. Staudruck der verdrängten Luft (kg/m^2) dar.

Beziehen wir die Arbeit:

$$A = CF p l$$

auf das Produkt $p l$, dem wir die Bezeichnung „Staudruck-Kilometer“ geben dürfen, so erhalten wir eine spezifische Energieverbrauchsziffer:

$$a = \frac{A}{p l} = CF \left(\frac{Wh}{\text{km kg/m}^2} \right)$$

die für Schnelltriebwagen in Stromlinienform, wo C für aerodynamisch richtige Wagenform und F für gegebene Spurweite der Bahn, kaum erheblichen Veränderungen ausgesetzt sind, in genügend weiten Grenzen den Charakter der relativen Invarianz besitzen dürfte.²⁾

²⁾ Vgl. zu dieser Frage unseren Bericht „Ueber den Luftwiderstand von Fahrzeugen“, Bd. 102, S. 297* (9. Dezember 1933). Red.

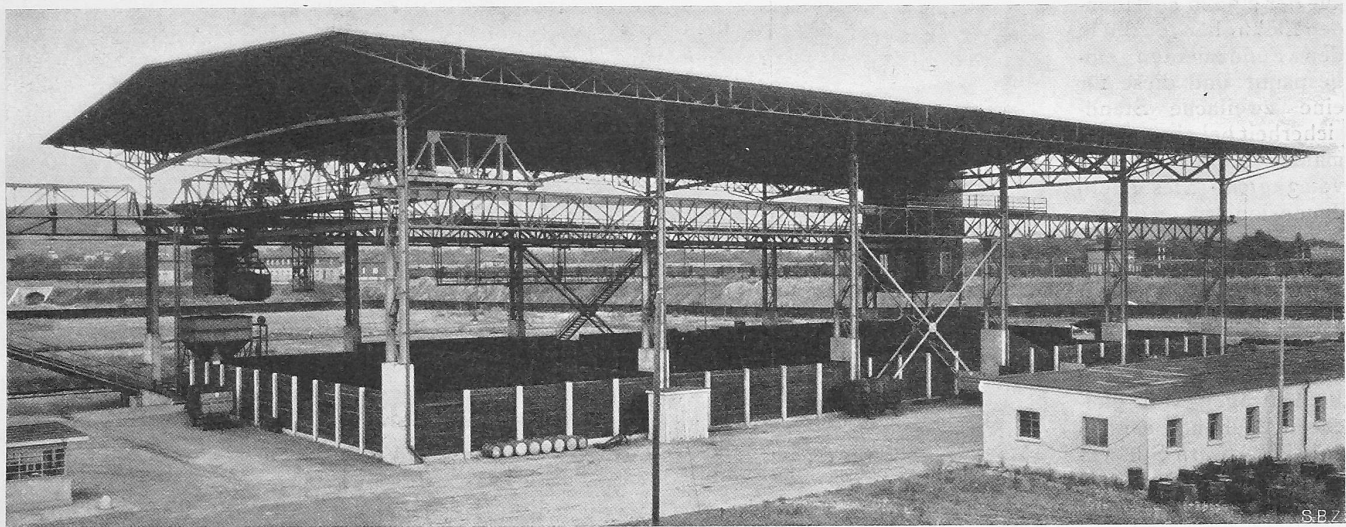


Abb. 2. Gesamtbild der Kokshalle im neuen Gaswerk Kleinhüningen der Stadt Basel. Links Hängebahn-Brücke zur Ofenanlage.

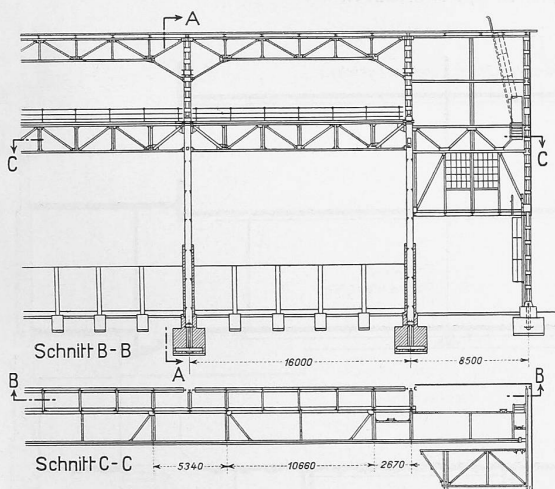


Abb. 5 (links). Längsschnitte 1 : 500.

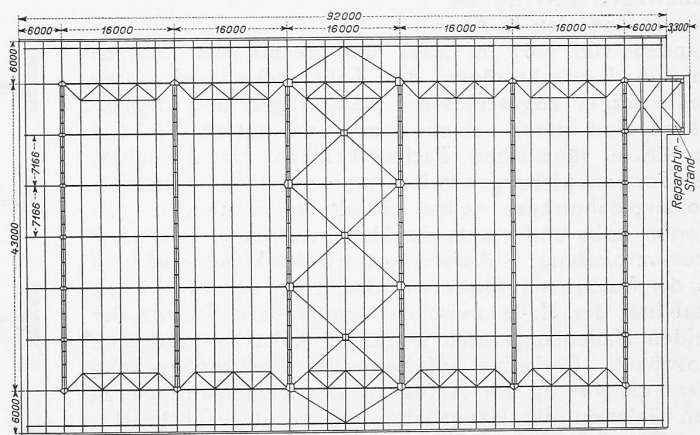


Abb. 1. Grundriss der Dachkonstruktion 1 : 1000.

Für die „Micheline“-Wagen dürfte an der Motorwelle etwa gelten: $\alpha \approx 30 \text{ Wh/Staudruck-km}$, mit der Zerlegung:

$$C \approx 3, \text{ bei: } F \approx 10 \text{ m}^2; p \approx 25 \text{ kg/m}^2.$$

Wie man der früheren Grösse α die einseitige Grundlage des Zuggewichts vorwerfen muss, so lastet auch auf der neuen Grösse α der Vorwurf der Einseitigkeit, indem sie nur die Grundlage des Wagenquerschnitts kennt.

Aus Betriebsergebnissen, in gegebenem Zeitabschnitt (z. B. pro Jahr), findet man α aus den Erfahrungsdaten der vom Zugverkehr total aufgenommenen Arbeit in Wh und aus den von diesem Verkehr total getätigten Mengen von tkm. Analog wird man auch beim Verkehr von Schnelltriebwagen α aus Betriebsdaten erhalten, indem man die total aufgenommene Arbeit in Wh durch das Produkt aus den total geleisteten Wagenkilometern und dem durchschnittlichen Staudruck dividiert; diesen kann man aus den Diagrammen registrierender Tachometer mit genügender Genauigkeit feststellen.

Wie für die Beurteilung von Schnelltriebwagen, so ist auch für die Beurteilung von Schiffen und Flugzeugen die Grösse α wohl geeignet, bei Flugzeugen allerdings mit der Beschränkung auf eigentliche Weitflüge und mit Ausschluss der reinen Höhenflüge.

Werden aus Schnelltriebwagen und Anhängern eigentliche Schnellzüge gebildet, dann erscheint α nicht mehr brauchbar, und ist wieder die Grösse α zu benutzen, weil mit der variablen Zuglänge der Bewegungswiderstand wieder ausgesprochen der Grundlage des Zuggewichtes ruft. Ob dann der ganze Schnellzug Stromlinienform erhält oder nicht, ist grundsätzlich nunmehr belanglos.

Neuere Stahlkonstruktionen im Hochbau.

Von Ingenieur ROBERT GSELL-HELDT, Basel.

I. Kokslagerhalle der Gaskokerei Kleinhüningen in Basel.

Beim Bau des neuen Gaswerkes der Stadt Basel in Kleinhüningen ist im Sommer 1930 eine 80 m lange und 43 m breite Kokslagerhalle (Nr. 14 in der Abbildung auf Seite 135 von Band 93) erstellt worden. Das Einbringen und Wiederaufnehmen des Kokes geschieht durch zwei Pohlrig'sche Führerstandlaufkatzen, von denen die eine mit Klappkübel, die andere mit Greifer versehen ist. Eine Fahrbrücke mit Schleppweiche ermöglicht die gleichmässige Bedienung der gesamten Hallengrundfläche.

Die Dachhaut der Halle wird getragen durch ein System von Fachwerkbindern im Abstand von 16,00 m mit einer Spannweite von 43,00 m mit beidseitigen Auskragungen von je 5,00 m und den senkrecht dazu angeordneten Zwischenbindern im Abstand von 7,16 m mit darüber verlaufenden Pfettensträngen aus I NP 20 als einfache Balken. Die Dachhaut selbst ist hergestellt aus hölzernen Sparren von 8/10 cm mit einer in Nut und Feder verlegten Dachschalung von 24 mm Stärke und einer dreifachen Teerdachpappenlage mit einer 1 cm hohen, auf die Klebmasse aufgestreuten und eingewalzten Brechkiessschicht.

Die kurzen Binderstiele auf Seite der Elektrohängebahn sind als Pendelstützen gedacht und deswegen an den Binderuntergurten beweglich angeschlossen, während sie auf der gegenüberliegenden Seite, zur Ueberleitung der Windkräfte in die Stützen, mit den Bindern steif verbunden sind. Die 1,50 m breiten Stützen sind zur Aufnahme der gesamten Windkräfte sowie der Drehmomente