

Zeitschrift: Bulletin des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins
Herausgeber: Schweizerischer Elektrotechnischer Verein ; Verband Schweizerischer Elektrizitätswerke
Band: 42 (1951)
Heft: 14

Artikel: Die vollelastische vielfach-windschiefe Fahrleitung für Bahnen
Autor: Wittgenstein, M.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1061005>

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: 16.05.2025

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

BULLETIN

DES SCHWEIZERISCHEN ELEKTROTECHNISCHEN VEREINS

Die vollelastische vielfach-windschiefe Fahrleitung für Bahnen

Von M. Wittgenstein, Zürich

621.332.31

Nach der Darlegung der für die funkenfreie Stromabnahme bei hohen Fahrgeschwindigkeiten anzustrebenden Verhältnisse werden die Vorgänge beschrieben, die sich beim Bestreichen von senkrecht-vielfach und von vielfach-windschief ausgehängten Fahrleitungen durch den Pantographen abspielen.

Exposé des conditions à réaliser pour obtenir une prise de courant sans production d'étincelles aux grandes vitesses de marche. Description des processus qui ont lieu lorsque le pantographe glisse le long de fils de contact à caténaire à pendules verticaux et à pendules inclinés.

1. Allgemeines

Der elektrische Zugbetrieb — abgesehen vom dieselelektrischen Fahrzeug — bedingt, dass der Lokomotive die elektrische Energie in geeigneter Weise zugeführt wird.

Von mehreren Möglichkeiten (z. B. Kontaktschiene) hat sich als beste und wirtschaftlichste die elektrische Fahrleitung erwiesen. Von dem Fahrdrabt, welcher über der Geleiseachse an Stützpunkten isoliert aufgehängt wird, nimmt der Stromabnehmer der Lokomotive die elektrische Energie ab und überträgt diese auf die Motoren. Die elektrische Fahrleitung ist ein in der Technik meistens stiefmütterlich behandeltes Gebiet, welches beim Bahnbetrieb oft als nebensächliches, notwendiges Übel am Rande erwähnt wird. Die technische Bedeutung, die der elektrischen Fahrleitung zukommt, kann man vielleicht am besten mit folgendem erklären.

Nach dem heutigen Stande der Technik ist es ohne besondere Schwierigkeiten möglich, elektrische Lokomotiven und Geleiseanlagen für Geschwindigkeiten von 200 km/h und gegebenenfalls auch mehr zu bauen, wenn lange, gerade Strecken wie im benachbarten Ausland vorhanden sind. Beim Bau einer für diese Geschwindigkeiten geeigneten Fahrleitung würde man jedoch mit den bisherigen Systemen auf gewaltige Schwierigkeiten stossen, hat es sich doch gezeigt, dass Fahrleitungen der heute grösstenteils verwendeten senkrechten Vielfach-Bauweise schon bei etwa 130 km/h nicht mehr ganz befriedigende Kontakteigenschaften und Abnützungen bei den Spurhaltern aufweisen. Jede Funkenbildung zwischen Stromabnehmer und Fahrdrabt bedeutet aber Verluste und Schädigung der Bahnmotoren und der Fahrleitung selbst.

Für die unterbruchlose, funkenfreie Stromabnahme als Hauptforderung eines guten Kontaktes zwischen Stromabnehmer und Fahrdrabt sind als zwei der wesentlichen Faktoren gleichbleibende Elastizitätsbedingungen des Fahrdrabtes in vertikaler Richtung entlang der ganzen Strecke und die relative Lage zum Geleise zu nennen. Eine weitere Forderung ist, dass die Fahrleitung billig, d. h. wirtschaftlich im Bau, Betrieb und Unterhalt sein muss.

Diese Forderungen können heute weitgehend durch die sogenannte vielfach-windschiefe, vollelastische Fahrleitung erfüllt werden, welche als Ergebnis langjähriger theoretischer und praktischer Forschungen und Versuche von der A.-G. Kummeler & Matter, Zürich, entwickelt und von ihr seit mehreren Jahren mit zufriedenstellenden Ergebnissen gebaut worden ist.

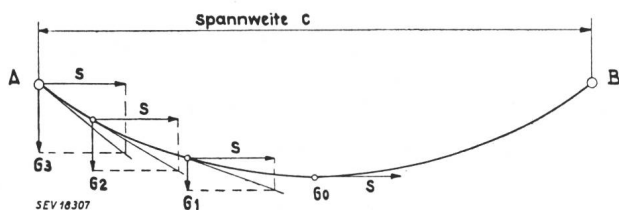
Im folgenden sollen allgemein verständlich die wichtigsten technischen Gesichtspunkte erklärt und beschrieben werden, die zu der heute letzten Entwicklung im Fahrleitungsbau, nämlich der vielfach-windschiefen, vollelastischen Fahrleitung geführt haben.

Wie jeder Reisende weiss, ist der Eisenbahnzug einschliesslich der Lokomotive Erschütterungen bzw. Schwingungen unterworfen, und zwar um so mehr, je grösser seine Geschwindigkeit ist. Diese Schwingungen rühren teils von dem notwendigen Spiel zwischen Spurkränzen und Schienen-Innenkanten, teils von den Schienenstössen und teils von den fast unsichtbaren Unebenheiten und Riffeln der Schienenoberfläche her.

Der Stromabnehmer, welcher heute fast allgemein als Pantograph ausgebildet ist, müsste, um mit dem Kupferfahrdrabt in stetem Kontakt zu bleiben, alle diese Stösse und Schwingungen sowie die aus dem Durchhang des Fahrdrabtes entstehenden Unterschiede in seiner Höhenlage ausgleichen. Ein derartiger Pantograph, dessen Schleifstück mit 4,5...7 kg an die Fahrleitung gepresst wird, ist im Verhältnis zur Aufgabe, die er bewältigen sollte, ein ziemlich träges Ding. Kann der Pantograph nicht alle Schwingungen ausgleichen, so muss die Fahrleitung den Rest der Aufgabe selbst übernehmen, d. h. die Fahrleitung muss elastisch, also federnd ausgebildet werden, um eine funkenfreie Stromabnahme zu gewährleisten.

Wird gemäss Fig. 1 ein Draht (oder Seil) mit einer horizontalen Zugspannung S an 2 Punkten A und B aufgehängt, so bildet er eine parabelähnliche Kurve. Der grösste Durchhang befindet sich, wenn A und B gleich hoch sind, in der Mitte dieser beiden Punkte. Für den Ruhezustand gilt, dass die

horizontale Zugspannung S in jedem Punkt des Seils die gleiche ist. Entsprechend der Krümmung der Seilkurve ist daher die auf jedem Seilstück lastende senkrechte Gewichtskomponente am Stützpunkt am grössten und in der Mitte der Spannweite gleich



Bahnfahrleitungen mit elastischen Eigenschaften wurden zwar schon in den dreissiger Jahren in Deutschland gebaut, jedoch war deren Aufbau durch die Verwendung eines zusätzlich erforderlichen Hilfstragseils an den Stütz-

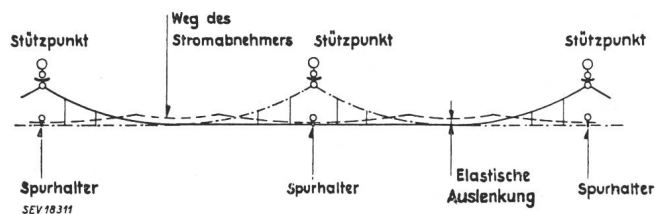


Fig. 5
Senkrechte Wechsel-Fahrleitung
Vertikalschnitt

punkten sehr kompliziert und die Montage daher äusserst schwierig. Versuche in dieser Richtung wurden auch mit der gekreuzten sog. «Wechsel-Fahrleitung» gemäss Fig. 5 gemacht, wo in jeder Spannweite Fahr- und Tragdraht in ihrer Funktion abwechseln. Dieses System bedingt aber normalerweise fest abgefangenen Fahr- und Tragdraht, da eine Gewichtsnachspannung hier nur mit hohen Kosten (schwenkbare Ausleger) gebaut werden könnte. Weil auch bei dieser Bauart Spurhalter notwendig sind und der Pantograph am Stützpunkt nur einen Fahrdraht, am Kreuzungspunkt hingegen 2 Fahrdrähte anheben muss, ist der Weg des Pantographen gemäss Fig. 5 durchaus keine Gerade, wie dies wünschenswert wäre. Demzufolge zeigt sich bei höheren Geschwindigkeiten starke Funkenbildung. Durch die beschriebenen harten Punkte in der Fahrleitung sind ausserdem schon nach einigen Jahren merkliche lokale Abnützungen am Fahrdraht festzustellen. Eine Lösung des Problems ergab die vielfach-windschiefe Fahrleitung, kurz VWS-Fahrleitung genannt.

3. Die vielfach-windschiefe (VWS-) Fahrleitung

a) Gerade Strecken

Der Aufbau der VWS-Fahrleitung ist einfach. Das fest verlegte Tragseil wird mit starkem Zickzack über der Geleiseachse geführt. Der Fahrdraht, welcher durch Gewichte eine konstante Zugspannung erhält, wird nun an 4 oder 6 Hängedrähten je Spannweite am Tragseil befestigt. Gewicht und Zugspannung des Fahrdrahtes ergeben eine Schiefstellung der Hängedrähte und einen schlangenlinienförmigen Verlauf des Fahrdrahtes in der Horizontalebene (Fig. 6). Hierbei ergibt sich, dass die Hängedrähte in der Nähe der Stützpunkte länger und flacher geneigt sind als die Hängedrähte, welche gegen die Mitte der Spannweite liegen.

Es greifen nun an jedem Hängedraht 2 Kräfte an, nämlich das senkrechte Fahrdrahtgewicht G und der horizontale Winkelzug des Fahrdrahtes W_z , hervorgerufen durch die Knickwinkel des Fahrdrahtes an jedem Hänger. Diese Knickwinkel sind in Fig. 6 mit α , β , γ und δ bezeichnet. Wird das Fahrdrahtstück, welches an solch einem schrägen Hängedraht aufgehängt ist, durch den Anpress-

druck des Pantographen nach oben gedrückt, dann gilt — in gewissen Grenzen natürlich — dass, je länger und je flacher (bis etwa 45° zur Senkrechten) der Hängedraht ist, desto höher der Stromabnehmerdruck den Fahrdraht anheben kann, desto

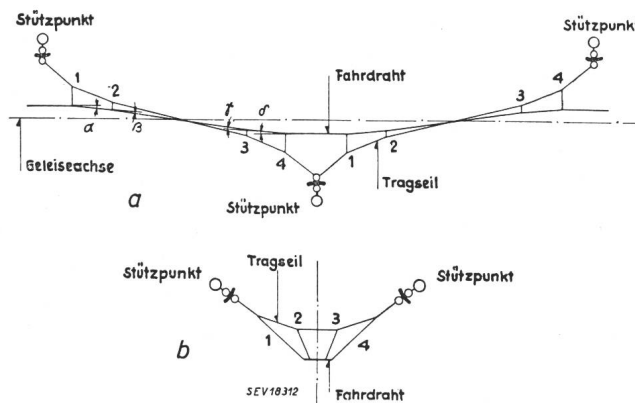


Fig. 6
Vielfach-windschiefe Fahrleitung in gerader Strecke
a Grundriss; b Querschnitt; Hänger 2 und 3 kurz, stark geneigt; Hänger 1 und 4 lang, schwach geneigt; α , β , γ , δ , Knickwinkel

elastischer also die Fahrleitung wird (Fig. 8), d. h. desto grösser beim Befahren die Höhendifferenz h zwischen Ruhe- und Arbeitslage wird. Diese Tatsache bedeutet, dass der Pantograph bei der vielfach-windschiefen Fahrleitung gemäss Fig. 6 in der

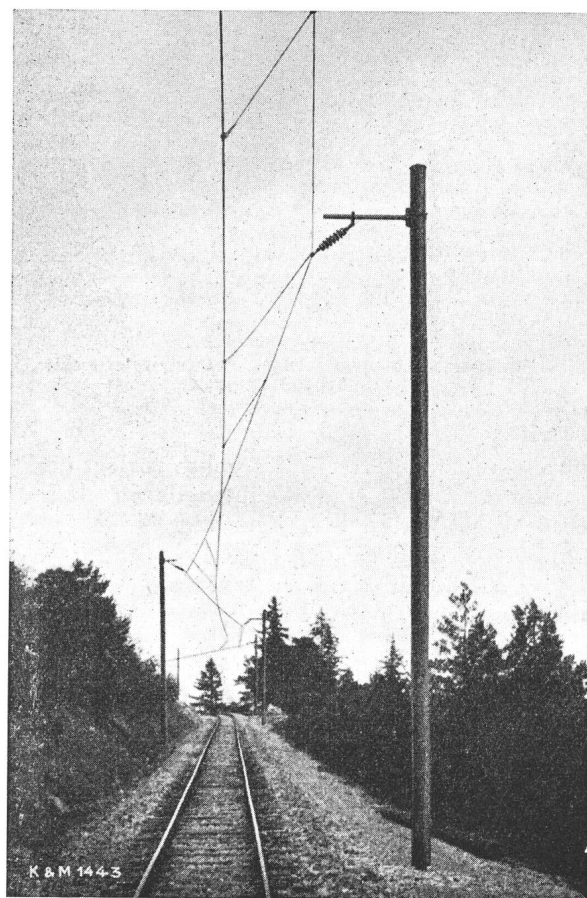


Fig. 7
15-kV-Fahrleitung vielfach-windschiefer Bauart,
Kurvineinlauf

Nähe des Stützpunktes den Fahrdraht an den längeren und schwächer geneigten Hängedrähten 1 und 4 gleich hoch drücken kann wie an den Hängern

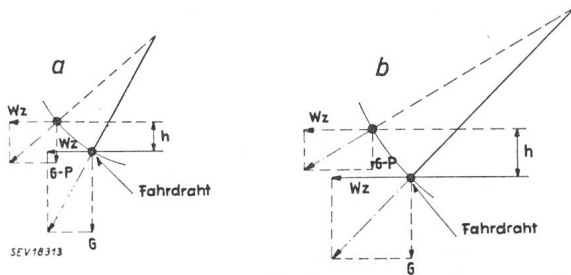


Fig. 8

Querschnitt einer vielfach-windschiefen Fahrleitung
a) kurzer, stark geneigter Hängedraht; b) langer, schwach geneigter Hängedraht; G Gewicht des Fahrdrahtes; $G-P$ senkrechte Gewichtskomponente in Arbeitslage; h elastische Auslenkung; Wz horizontaler Winkelzug vom Fahrdrähtwinkel herrührend; P vertikaler Anpressdruck des Stromabnehmers

2 und 3, welche an sich zwar weniger Auslenkung ergeben, wo aber die elastische Auslenkung des Trageisels selbst den Anhub mitvergrössert. Um den angestrebten, längs des Fahrdrahtes konstanten Elastizitätsverhältnissen mit dem geringsten Aufwand möglichst nahe zu kommen, verteilt man die Hängedrähte entsprechend. Spurhalter und damit harte Punkte der Fahrleitung fallen weg.

b) Kurven-Strecken

Die Anordnung der VWS-Fahrleitung in Kurven, die seit längerer Zeit bekannt und von den SBB auch gebaut wird, zeigt Fig. 9. Das Trageisil wird

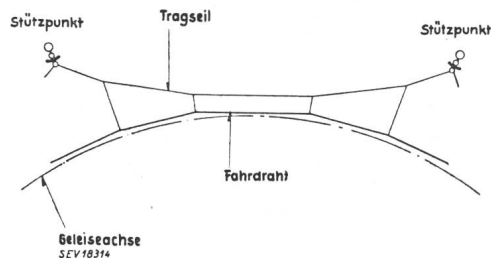


Fig. 9

Vielfach-windschiefe Fahrleitung in Kurvenstrecke, mastsparende Bauweise Grundriss

kurvenaussenseitig der Geleiseachse verlegt und der Fahrdraht durch Hängedrähte daran befestigt. Fahrdrähtgewicht und horizontaler Winkelzug bestimmen die örtliche Lage des Fahrdrahtes.

Auch hier gilt für den konstanten Anhub des Fahrdrahtes durch den Pantographen das gleiche

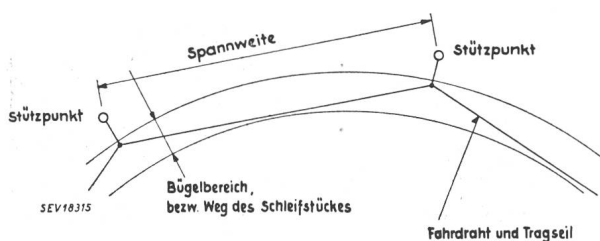


Fig. 10

Vielfach-senkrechte Fahrleitung in Kurvenstrecke; beschränkte Spannweiten Grundriss

wie für die VWS-Fahrleitung in der Geraden. Diese Anordnung ermöglicht, den Fahrdraht in Kurven annähernd entlang der Geleiseachse zu führen;

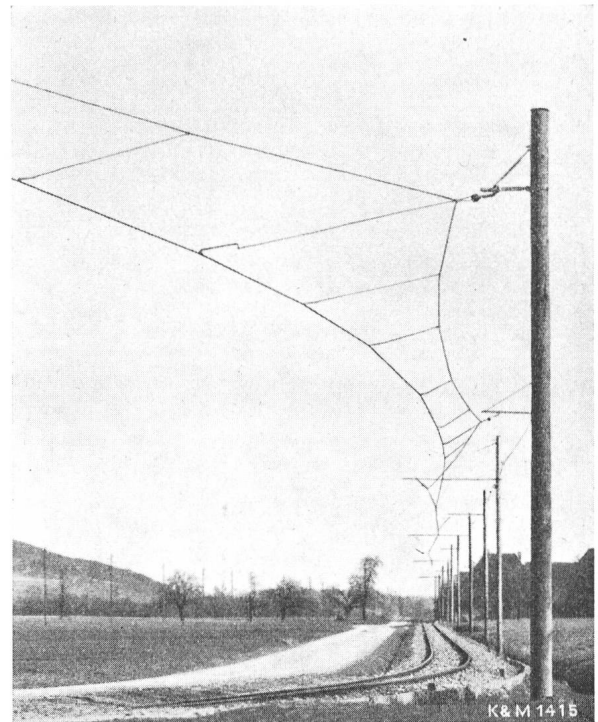


Fig. 11

1200-V-Fahrleitung vielfach-windschiefer Bauart Kurvenauslauf

so können auch bei kleinen Kurvenradien grosse Spannweiten gebaut und damit Masten eingespart werden. Bei der vielfach-senkrechten Bauweise hingegen ist speziell in engen Kurven die Spannweite beschränkt, da der Fahrdraht gemäss Fig. 10 im Grundriss innerhalb einer Spannweite gerade verläuft und im Stromabnehmerbereich liegen muss.

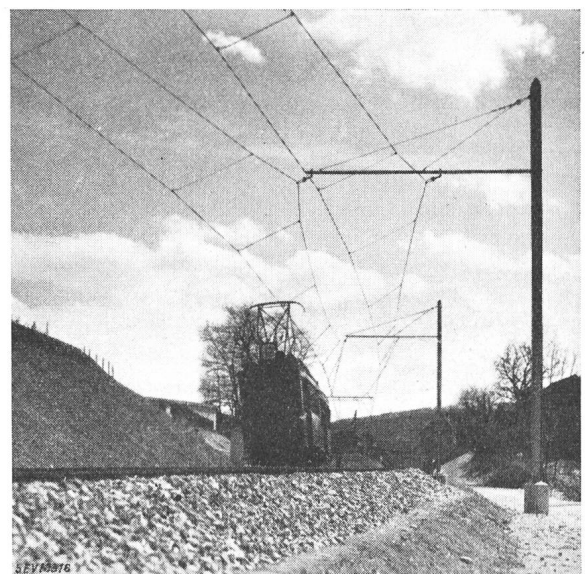


Fig. 12

Doppelspurige 600-V-vielfach-windschiefe Fahrleitung in mastsparender Bauweise

Bei einem mit VWS-Fahrleitung ausgerüsteten, elektrischen Bahnbetrieb ist eine von der Hasler A.-G., Bern, gelieferte Hochfrequenzanlage installiert, durch welche die Telefonverbindung zwischen Lokomotivführer und Stationen über die Fahrleitung erfolgt. Auf Grund der einwandfreien Stromabnahme-Verhältnisse bei der VWS-Fahrleitung ist es möglich, solche Telefongespräche auch während der Fahrt störungsfrei zu führen (max. Fahrgeschwindigkeit auf dieser Strecke 60 km/h).

Der Bau von VWS-Fahrleitungen wurde wegen ihrer Radiostörfreiheit in der Schweiz durch die PTT subventioniert.

4. Zusammenfassung

Zahlreiche langjährige Betriebserfahrungen mit und Messungen an den von der A.-G. Kummeler & Matter entwickelten und gebauten, vollelastischen VWS-Fahrleitungen haben folgendes ergeben:

a) Unterbruchlose, funkenfreie Stromabnahme und gleichbleibender Kontaktdruck bei allen Geschwindigkeiten infolge gleichbleibender Elastizitätsverhältnisse entlang der ganzen Fahrleitung. Die Rekuperation z. B. kann auf Grund des funkenfreien Arbeitens der VWS-Fahrleitung ohne die bisherigen Schwierigkeiten angewendet werden.

b) Billige Bauweise durch den Wegfall von Spurhaltern und infolge grosser Spannweiten, speziell in Kurven (Einsparung von Masten).

c) Billige Bauweise ausserdem, da es der starke Zickzack des Trageils gemäss Fig. 12 ermöglicht, bei wechselseitig gestellten Masten sehr kurze Ausleger zu verwenden oder diese ganz wegzulassen.

d) Praktisch unbegrenzte Lebensdauer des elastisch aufgehängten Fahrdrahtes, bedingt durch die stoss- und schwingungsdämpfende Wirkung der VWS-Fahrleitung. Nach einer Betriebszeit von 5 Jahren und 20 Stromabnehmerdurchgängen pro Tag ergab sich ein Fahrdrahtdurchmesser, welcher noch innerhalb der Fabrikationstoleranz lag. Eine Fahrdrabnutzung konnte somit nicht festgestellt werden. Die durchschnittliche Lebensdauer des Kohle-Schleifstückes am Pantograph betrug mehr als 200 000 km. Diese Tatsachen ermöglichen eine kupfersparende Bauweise mit Kupferpanzer-Fahrdrabt (Yverdon-Ste-Croix-Bahn).

e) Übersichtlicher, solider Aufbau der Fahrleitung, besonders kein Ersatz von Hängedrähten, da diese sowohl in Ruhe- als auch in Arbeitslage stets unter Zugspannung stehen.

f) Gutes Temperatur-Verhalten, d. h. horizontale Fahrdrablage im Winter und im Sommer.

5. Mit VWS-Fahrleitung ausgerüstete Bahnbetriebe

Verkehrsbetriebe Winterthur (Strassenbahn),
Yverdon-Ste-Croix-Bahn,
Wynentalbahn,
Bremgarten-Dietikon-Bahn,
Städt. Strassenbahn Schaffhausen (Strecke Engenhof-Beringen),
Schwyzer Strassenbahn,
Sernftal-Bahn,
PSC-Bahn (La Chaux-de-Fonds-Les Ponts de Martel),
Basler Verkehrsbetriebe (Strecke Höhlebach).

Adresse des Autors:

M. Wittgenstein, Dipl. Ing., Scheideggstrasse 124, Zürich 38.

Die Messung der Luftzirkulation in Trockenschränken

Von M. Zürcher und J. Lüder, Zürich

542.47

Es wird eine Methode angegeben, welche gestattet, die Luftumwälzung bzw. den Trocknungseffekt verschiedener Trockenschränke miteinander zu vergleichen. Sie besteht in der Messung der von einer Naphthalinoberfläche pro Flächen- und Zeiteinheit verdampften Menge Naphthalin als dem Mass für die verdampfende Wirkung, die ein Trockenschrank auf das Prüfobjekt ausübt. Versuche zeigen, dass hinsichtlich Verdampfungswirkung zwischen verschiedenen gebräuchlichen Trockenschränken beträchtliche Unterschiede auftreten können.

Les auteurs décrivent une méthode permettant de comparer la circulation d'air, respectivement l'effet de séchage de différentes étuves. Elle consiste à déterminer la quantité de naphthaline qui, par unité de temps et de surface, s'évapore d'une surface de naphthaline déterminée; cette quantité est une mesure de l'effet dessiccatoire auquel est soumis l'éprouvette dans une étuve. Les essais effectués montrent que, pour différentes étuves d'utilisation courante, l'effet de séchage peut varier de manière appréciable d'une étuve à l'autre.

Einleitung

Beim Arbeiten im Trockenschrank sind folgende zwei Gesichtspunkte auseinanderzuhalten:

1. Das Prüfobjekt soll lediglich einer erhöhten Temperatur ausgesetzt werden, ohne dass eine merkliche Wechselwirkung mit der Umgebung, z. B. durch Austausch flüchtiger Stoffe stattfindet. Dieser Fall tritt auf, wenn es sich darum handelt, Reaktionen, z. B. Polymerisationen zwischen nicht flüchtigen Stoffen im Prüfobjekt, durch Wärme zu beschleunigen oder kurzzeitige Messungen bei einer gegebenen Temperatur auszuführen.

2. In weitaus den meisten Fällen aber wird erwartet, dass flüchtige Substanzen aus dem Prüfobjekt beabsichtigt oder unbeabsichtigt entweichen. Dies ist der Fall beim Trocknen, wo die Entfernung des Wassers oder von flüchtigen Lösungsmitteln verlangt wird, oder besonders bei künstlichen Alterungen, wo die Flüchtigkeit von Bestandteilen des

Prüfobjektes, z. B. von Weichmachern, eine ausschlaggebende Rolle spielt.

Damit eine gleichmässige Temperaturverteilung im Trockenschrank gewährleistet ist, muss eine gewisse Luftzirkulation vorhanden sein, die durch natürliche Konvektion oder durch Ventilatoren erreicht wird. Es leuchtet ein, dass in allen Fällen, in denen mit einer Verdampfung flüchtiger Stoffe gerechnet werden muss, neben der Oberfläche des Prüfobjektes die Intensität der Luftzirkulation von grundlegender Bedeutung ist, und dass Vorschriften, welche nur Temperatur und Trockenheit enthalten, bloss dann einen Sinn haben, wenn gleichzeitig über die Intensität der Luftumwälzung über dem Prüfobjekt eine Aussage gemacht werden kann; es sei denn, die Aufenthaltszeit sei so lange bemessen, dass alle flüchtigen Bestandteile quantitativ entfernt werden. Da eine gasvolumetrische Messung der Luftzirkulation in den meisten Fällen nur schwer durch-