

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **93/94 (1929)**

Heft 24

PDF erstellt am: **24.09.2024**

### **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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Spezifischer Energieverbrauch der Bergbahnen. — Neubau der Firma Gebr. Volkart Winterthur. — Zur Erhöhung der Nilstauwehr bei Assuan. — Von der Montage der neuen Hängebrücke über den Rhein in Köln-Mülheim. — Von der schweiz. Maschinenindustrie im Jahre 1928. — Mitteilungen: Ein Landesplanungs-Ausschuss für Gross-London. Die Schweizerische Naturforschende Gesellschaft.

Der Schweizerische Elektrotechnische Verein. Basler Rheinhafenverkehr. Die Fünftage-Woche. Der Verband Deutscher Elektrotechniker. Der Schweizerische Wasserwirtschaftsverband. Ein S. I. A.-Kurs für Eisenbetonbau. — Nekrologe: A. C. Bonzanigo. — Wettbewerbe: Neues Stadthaus Locarno. Protestant. Kirche Landeron. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine. — Sitzungs- und Vortrags-Kalender.

## Band 93

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 24

## Spezifischer Energieverbrauch der Bergbahnen.

Von Prof. Dr. W. KUMMER, Ing., Zürich.

Durch die elektrische Zugförderung ist der Gebrauch von Kennziffern des spezifischen Energieverbrauchs von Eisenbahnen, insbesondere der in Wattstunden pro Tonnenkilometer (Wh/tkm) ausgedrückten Kennziffer üblich geworden. Für Bergbahnen lässt sich nun, wie im folgenden gezeigt wird, eine andere, zweckmässigere Kennziffer des spezifischen Energieverbrauchs aufstellen, deren Bedeutung darin liegt, dass sie von Bahn zu Bahn viel kleineren Schwankungen unterliegt, als die in Wh/tkm ausgedrückte Kennziffer.

Für irgend eine Bahnanlage kann die der Transportarbeit  $G \cdot l$  (Transportgewicht mal Streckenlänge) entsprechende mechanische Förderarbeit  $A$  am Radumfang in der Form

$$A = G \cdot l (w \cdot \cos \bar{\alpha} + \sin \bar{\alpha})$$

dargestellt werden, wobei  $w$  die mittlere, auch das Anfahren und Bremsen berücksichtigende Widerstandszahl, und  $\bar{\alpha}$  den massgebenden mittlern Neigungswinkel der Strecke gegen den Horizont bedeuten. Als Mass des spezifischen Energieverbrauchs am Radumfang dient dann üblicherweise der Quotient:

$$\frac{A}{G \cdot l} = w \cdot \cos \bar{\alpha} + \sin \bar{\alpha}$$

Bei Messung von  $A$  in Wh, von  $G \cdot l$  in tkm, folgt dann die gebräuchliche, in Wh/tkm ausgedrückte Kennziffer:

$$a = 2724 \cdot (w \cdot \cos \bar{\alpha} + \sin \bar{\alpha}).$$

Die grosse Veränderlichkeit, die diese Kennziffer von Bahn zu Bahn erleidet, ergibt sich daraus, dass sogar für Adhäsionsbahnen, für die nur Winkel  $\bar{\alpha}$  von  $0^\circ$  bis  $4^\circ$  praktisch in Betracht fallen, ihr Zahlenwert  $a$  bei einer Widerstandszahl  $w$  von etwa 0,0055 von einem Minimum von 15 Wh/tkm bis zu einem Maximum von rund 200 Wh/tkm variiert. Für Bergbahnen, bei denen  $\bar{\alpha}$  von  $4^\circ$  bis etwa  $25^\circ$  (im Falle des Zahnstangenbetriebs) bzw. bis etwa  $35^\circ$  (im Falle des Drahtseilbetriebs) schwanken kann, würde bei gleichem  $w$  die Ziffer  $a$  von 200 Wh/tkm bis auf 1160 Wh/tkm, bzw. bis auf 1575 Wh/tkm, variieren. Es ist ersichtlich, dass eine solche Ziffer für Bergbahnen keine grosse Bedeutung hat; ihre Bedeutung für Adhäsionsbahnen mit Werten  $\bar{\alpha}$  unter  $2^\circ$  ist dagegen durchaus gerechtfertigt.

Zu einer den Verhältnissen der Bergbahnen wohl angemessenen Kennziffer des spezifischen Energieverbrauchs am Radumfang gelangen wir nun wie folgt. Die Arbeitsgleichung:

$$A = G \cdot l \cdot (w \cdot \cos \bar{\alpha} + \sin \bar{\alpha})$$

formen wir um, indem wir den von der Bergbahn zu bewältigenden Höhenunterschied:

$$h = l \cdot \sin \bar{\alpha}$$

einführen und:

$$A = G \cdot h \cdot (1 + w \cdot \cotg \bar{\alpha})$$

schreiben. Hieraus lässt sich der Quotient:

$$\frac{A}{G \cdot h} = 1 + w \cdot \cotg \bar{\alpha}$$

desjenigen spezifischen Energieverbrauchs am Radumfang bilden, der nun, im Gegensatz zu oben entwickelten, nicht mehr auf das längs der Strecke  $l$  gültige Produkt Gewicht mal Weg, sondern auf das längs der Höhe  $h$  gültige Produkt Gewicht mal Weg bezogen ist, und der also grundsätzlich den Reziprokwert eines Wirkungsgrades der Höhenerkletterung darstellt. Als bezügliche Kennziffer  $b$  möge bei der festen Annahme

$$h = 10 \text{ m} = 1 \text{ dam} \quad (1 \text{ Dekameter})$$

die in Wattstunden pro Tonnendekameter (Wh/tdam) ausgedrückte Grösse:

$$b = 27,24 \cdot (1 + w \cdot \cotg \bar{\alpha})$$

dienen. Bei den für Bergbahnen in Betracht fallenden Grenzen des Winkels  $\bar{\alpha}$  von  $4^\circ$  im Minimum, und von  $25^\circ$ , bzw. von  $35^\circ$  im Maximum, variiert die Ziffer  $b$  von 29,3 Wh/tdam bei  $\bar{\alpha}_{\min}$  nur bis 27,5 bzw. bis 27,4 Wh/tdam bei  $\bar{\alpha}_{\max}$ . Man erkennt also ohne weiteres die ausserordentliche Eignung der Ziffer  $b$  zur Kennzeichnung des spezifischen Energieverbrauchs am Radumfang der Bergbahnen. Indem wir die Ziffer  $b$  auf einen Höhenunterschied von 10 m beziehen, erlangt sie, in Wh/tdam, gerade die selben Zahlenwerte von 27,4 bis 29,3, die die Ziffer  $a$ , in Wh/tkm, für normalspurige Vollbahnen etwa aufweist, weshalb sie leicht in der Erinnerung bleibt. Bei der Anwendung der Ziffer  $b$  auf Seilbahnen mit Gewichtsausgleich ist zu beachten, dass das dabei in Betracht fallende Gewicht  $G$  nur als Gewichts-differenz bergfahrender und talfahrender Kompositionen erscheint<sup>1)</sup>.

Die nahezu vollständige Invarianz der Ziffer  $b$  von Bergbahnen mit verschiedenen Neigungen  $\bar{\alpha}$  erlaubt eine einfache Wirkungsgradvergleichung der für den Betrieb dieser Bahnen verwendeten elektrischen Einrichtungen, indem man die aus den Ablesungen der Elektrizitätszähler an der Energiebezugstelle ermittelten Wh/tdam vergleicht mit den aus den oben mitgeteilten Beziehungen sich ergebenden Wh/tdam am Radumfang der Fahrzeuge; da neben 1 die Grösse  $(w \cdot \cotg \bar{\alpha})$  so wenig ausmacht, so ist eine genauere Kenntnis von  $w$ , die bei den Wirkungsgradbestimmungen der Normalbahnen notwendig und so ausserordentlich schwierig zu erhalten ist, praktisch ohne jede grössere Bedeutung. Wir können deshalb den Gebrauch der hier dargelegten Kennziffer  $b$  für die Beurteilung der Energieversorgung der Bergbahnen nachdrücklich empfehlen.

Für den Fall, dass verschiedene Bergbahntypen (Zahnradbahn, Seilbahn, Adhäsionsbahn) konkurrierend für die Erreichung einer gegebenen Höhe  $h$  beurteilt werden sollen, lässt sich zweckmässig der Quotient:

$$\frac{A}{G} = h \cdot (1 + w \cdot \cotg \bar{\alpha})$$

desjenigen spezifischen Energieverbrauchs am Radumfang bilden, der nur auf das gehobene Gewicht bezogen ist. Bei Angabe von  $h$  in m folgt dann die bezügliche, in Wh/t dargestellte Kennziffer:

$$c = 2,724 \cdot h \cdot (1 + w \cdot \cotg \bar{\alpha})$$

Diese Kennziffer hat aber, wie nochmals betont werden soll, nur für Bahnen mit gleicher Höhe  $h$  einen erheblichen praktischen Vergleichswert.

Es ist nun von Interesse, dass dieser Kennziffer auf einem Gebiete des Baumaschinenwesens eine relative Invarianz und damit eine etwas weiter reichende Bedeutung zugebilligt werden kann, nämlich auf dem Gebiete der *Baggereimaschinen*. Für solche sind nämlich die vertikalen Arbeitswege  $h$  nur in engen Grenzen veränderlich und kommen weiterhin die seitlichen Arbeitswege den vertikalen Arbeitswegen so nahe, dass  $\cotg \bar{\alpha} = \sim 1$  gesetzt werden darf; endlich bedeutet dann  $w$  besonders den sehr hohen Widerstand, den die Bodenbeschaffenheit dem Baggereiwerkzeug (Schaufel, Greifer, Eimer oder Schürfkübel) entgegengesetzt, sodass 1 neben  $w$  vernachlässigbar ist. Die in Wh/t (es handelt sich um 1 t Abraum-Material) ausgedrückte

<sup>1)</sup> Im Falle elektrischer Energiertückgewinnung auf talfahrenden Fahrzeugen von Zahnradbahnen oder Adhäsionsbahnen ist diese Rückgewinnung nach besondern Gesichtspunkten zu beurteilen, die in der vorliegenden Darstellung nicht berücksichtigt sind.