

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **2/3 (1875)**

Heft 20

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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.

DIE EISENBAHN CHEMIN DE FER



Schweizerische Wochenschrift

Journal hebdomadaire suisse

für die Interessen des Eisenbahnwesens.

pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. II.

ZÜRICH, den 21. Mai 1875.

No. 20.

„Die Eisenbahn“ erscheint jeden Freitag. — Correspondenzen und Reclamations sind an die Redaction, Abonnements und Annoncen an die Expedition zu adressiren.

„Le Chemin de fer“ paraît tous les vendredis. — On est prié de s'adresser à la Rédaction du journal pour correspondances et réclamations et au bureau pour abonnements ou annonces.

Abhandlungen und regelmässige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

Abonnement. — Schweiz: Fr. 10. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonnirt bei allen Postämtern u. Buchhandlungen oder direct bei der Expedition.

Abonnement. — Suisse: fr. 10. — pour 6 mois franco par toute la Suisse. On s'abonne à tous les bureaux de poste suisses, chez tous les libraires ou chez les éditeurs.

Ausland: Fr. 12. 50 = 10 Mark halbjährlich. Man abonnirt bei allen Postämtern und Buchhandlungen des deutsch-österreichisch. Postvereins, für die übrigen Länder in allen Buchhandlungen oder direct bei Orell Füssli & Co. in Zürich.

Etranger: fr. 12. 50 pour 6 mois. On s'abonne pour l'Allemagne et l'Autriche chez tous les libraires ou auprès des bureaux de poste, pour les autres pays chez tous les libraires ou chez les éditeurs Orell Füssli & Co. à Zurich.

Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

Prix du numero 50 centimes.

Annoncen finden durch die „Eisenbahn“ in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der viergespaltenen Zeile 25 cts. = 2 sgr. = 20 Pfennige.

Les annonces dans notre journal trouvent la plus grande publicité parmi les intéressés en matière de chemin de fer. Prix de la petite ligne 25 cent. = 2 silbergros = 20 pfennige.

INHALT: Ueber die Ventilation des Gotthardtunnels. — Gotthardtunnel. — Bern-Luzern-Bahn (Probefahrt). — Stadteisenbahn in London und Berlin. — Russische Bergbauproduktion im Jahr 1874. — Gefahrlöse Kuppelung für Eisenbahnwagen. — La chambre obscure sur les chemins de fer. — Le nombre total de locomotives. — Aus den Bundesrathshandlungen. — Kleinere Mittheilungen. Unfälle. — Literatur. — Recettes du chemin de fer de Lausanne à Echallens. — Eisenpreise. — Stellenvermittlung. — Anzeigen.

Beilage: Aus dem Geschäftsbericht des Departementes des Innern an die h. Bundesversammlung betr. das Jahr 1874 (Schluss).

Ueber die Ventilation des Gotthardtunnels vom Standpunkte der Meteorologie.

Die Frage betreffs der Ventilation des Gotthardtunnels ist eine so wichtige und wegen Mangels an Erfahrung in analogen Fällen so schwierige, dass es wohl an der Zeit sein dürfte, die dabei in Betracht kommenden Verhältnisse einer allseitigen Sichtung zu unterwerfen, sei es nun, um sich auf die nach letzterer zu erwartenden Erscheinungen vorbereiten oder auch allfällig zu befürchtende Uebelstände nach Möglichkeit heben zu können.

Es sei uns hier gestattet, auf einige allgemeine Gesichtspunkte hinzuweisen, die von anderer Seite als nicht speciell zur Technik gehörend wohl weniger berührt werden dürften und doch in hohem Maasse Berücksichtigung verdienen. Wir wollen in Kurzem und einstweilen ohne jeden Detail andeuten, was vom rein meteorologischem Standpunkte aus in der vorliegenden Frage sich etwa ergeben dürfte.

Es ist bekannt, dass die atmosphärische Luft, dem Gesetz der Schwere zu Folge, einen Druck auf ihre Unterlage ausübt. Auf jeder Luftschicht lastet das Gewicht der ganzen Luftmasse, welches zwischen jener Schicht und der obern Grenze der Atmosphäre liegt. Diesem Drucke des eigenen Gewichts wirkt die allen Gasen eigene Elasticität entgegen, indem ihre einzelnen Theile sich von einander zu entfernen streben. Gleichgewicht herrscht nur, wenn in einem Punkte der Atmosphäre diese Expansivkraft der Luft so gross ist, wie das Gewicht der darüber liegenden Luftmasse. Gemessen wird der Luftdruck oder also das Gewicht der Luftsäule gewöhnlich durch die Höhe einer Quecksilbersäule, der sie das Gleichgewicht hält. Dieselbe beträgt im Mittel auf dem Meeresniveau bekanntlich circa 760 Millimeter und nimmt natürlich ab, wenn man sich in höhere Regionen begibt. Auf dem Hospiz des St. Gotthard, in einer Höhe von 2093 Meter, beträgt das Mittel des Luftdruckes noch circa 600 Millimeter, auf dem St. Theodul-Pass, in 3330 Meter Höhe, nur noch ca. 505 Millimeter, also $\frac{2}{3}$ des Gewichtes der ganzen atmosphärischen Säule. Der Luftdruck nimmt nicht nur proportional mit der Höhe ab, sondern rascher, denn da die Luft elastisch ist, so wird sie sich in den obern Regionen, wo das

Gewicht der drückenden Last abnimmt, mehr ausdehnen können, folglich dünner und also leichter werden. Eine Luftschicht der obern Regionen wird also einen weit geringern Druck ausüben, als eine gleich hohe der untern. In einer Höhe von 20 Kilometern kann der Luftdruck höchstens noch wenige Millimeter betragen, und die Atmosphäre ist dort demnach in einem äusserst verdünnten Zustand. Allerdings übt auch die Temperatur einen gewissen Einfluss auf den Luftdruck aus; eine Luftsäule von 10 Meter Höhe bei 0° hält am Meeresniveau einer solchen von 10,8 Meter bei 20° das Gleichgewicht. Mit der Temperatur ändert sich eben auch die Dichtigkeit der Luft.

Wenn nun in der Atmosphäre Ruhezustand herrschen soll, so muss der Luftdruck in derselben Höhe überall derselbe sein. Eine Verschiedenheit im Luftdrucke an verschiedenen Orten gleicher Höhe ruft eine Bewegung der Luftschichten hervor. Die ungleiche Erwärmung der Erdoberfläche und der Atmosphäre durch die Sonnenstrahlen erzeugt nun fortwährend solche Luftdruckdifferenzen und diesen verdanken wir auch die atmosphärische Circulation. Von den Stellen, welche einen höhern Barometerstand zeigen, wird die Luft durch den grössern Druck nach den Punkten hingetrieben, wo das Barometer niedriger steht.

Es hat sich nun auch gezeigt, dass die Heftigkeit der Luftströmungen in einem engen Verhältniss steht zu der Grösse der Luftdruckdifferenz, und es ist in der Meteorologie üblich, diese auf eine bestimmte Einheit der Entfernung (geogr. Meile) zu beziehen und sie den „barometrischen Gradienten“ zu nennen. Man schliesst mit Erfolg bei den sogenannten Sturmwarnungen aus der Grösse des Gradienten auf die Heftigkeit des eintretenden Windes.

Es giebt wohl kein zweites Gebiet auf der Erdoberfläche, wo die Schwankungen des Luftdruckes zeitlich und räumlich so bedeutend sind, wie im Norden des atlantischen Oceans und in Nordwesteuropa. Die Hauptquelle dieser stetigen Störungen des atmosphärischen Gleichgewichts, jener sogen. Barometerdepressionen, jener cyclonenartigen Luftströmungen, ist wohl ohne Zweifel in dem Einfluss des warmen Golfstromes zu suchen. Durch die relativ intensivere Erwärmung der über ihm gelagerten Luftschichten gegenüber der Umgebung entsteht eine aufsteigende Strömung, die oft sehr weite Dimensionen annimmt und sich längs des Golfstromes nach Osten bewegt. In voller Kraft kommen diese sogenannten Wirbel auf den europäischen Continent an, um dann weiter im Innern allmählig sich aufzulösen.

In dem windstillen centralen Raum des Wirbels finden wir den geringsten Luftdruck, das Barometerminimum, gegen die Peripherie hin, wo die Winde in beinahe tangentialer Richtung wehen, wächst der Luftdruck (barom. Gradient) mit der Windstärke, zum Theil in Folge der Wirkung, den die Erdrotation auf den Luftstrom ausübt.

Es ist nun klar, dass bei der ziemlich raschen fortschreitenden Bewegung dieser Cyclonen auch eine rasche Aenderung des Luftdruckes für alle Orte erfolgen muss, die auf den von ihnen berührten Gebieten liegen.

Auf dem Meer und auf Ebenen vollziehen sich diese Aenderungen des Luftdruckes leicht und ungehindert, und um so rascher je intensiver die Luftströmungen sind. Anders verhält sich die Sache auf gebirgigem Terrain.

Rückt nämlich ein Areal relativ höhern Luftdruckes von Norden oder Süden gegen die Alpen vor, während auf der andern Seite in Folge einer eben vorübergezogenen Depression der Luftdruck geringer ist, so kann natürlich in den untern Schichten, wo die Luftcirculation sonst gerade besonders lebhaft ist, keine Ausgleichung durch die Alpen hindurch stattfinden. Es tritt vielmehr eine Stauung und Verdichtung der Luft ein, die sich allmählig bis zur Höhe der Alpenpässe erstreckt, wo dann die Luft in heftigen Strömungen und Stössen in die jenseitigen Thäler hinunterstürzt. Diese Erscheinungen sind es, welche hauptsächlich den Föhn unserer Alpenhöhen bilden, namentlich den Nordföhn in den südlichen.

Mit der Durchbohrung des St. Gotthard aber, und hier