

Ueber Lüftung von Untergrundbahnen

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **71/72 (1918)**

Heft 19

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-34753>

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.

Auch in bezug auf Betriebsausgaben stellt sich der Bügel nach den bisherigen Beobachtungen günstiger als die Rolle. An der Kontaktleitung entstehen wesentlich weniger Störungen durch den Wegfall der Entgleisung der Stromabnehmer und durch Verminderung der Drahtbrüche. Die Drahtabnutzung scheint, nach anfänglich etwas stärkerer Zunahme, jetzt, nachdem sich an allen Drähten eine Gleitfläche gebildet hat, nur langsam fortzuschreiten; ein leichtes Schmieren der Oberleitung und der Bügel wirkt in dieser Beziehung günstig.

Die Bügelgleitstücke weisen am Anfang des Umbaus, namentlich während der Zeit des gemischten Betriebes, ziemlich starke Abnutzung auf; es kamen auch eine Anzahl Beschädigungen der Bügel durch Einhängen an Oberleitungsteilen und dergleichen vor. Zur Zeit hat sich aber dieser Bügelverbrauch wesentlich vermindert, sodass durchschnittlich auf 19 000 Wagen-km ein Gleitstück zu rechnen ist. Auch die Gleitstücke werden in der Zentralwerkstätte Seefeld von der Strassenbahn selbst hergestellt; ihr Neugewicht beträgt 2800 gr, die Abnutzung im Durchschnitt 550 gr und der für den Umguss durch Abbrand nötige Aluminiumzusatz etwa 135 gr, sodass zur Herstellung eines neuen Gleitstückes etwa 685 gr Aluminium neu zu beschaffen sind.

Der Umbau der Oberleitung wurde vom technischen Personal der städtischen Strassenbahn unter Zuzug eines in der Erstellung von Bügeloberleitungen erfahrenen Technikers geleitet; die Arbeiten selbst sind durch das Oberleitungspersonal der Strassenbahn mit Verstärkung aus dem Bahndienstpersonal in Regie ausgeführt worden.

Ueber Lüftung von Untergrundbahnen.

Die während des letzten Jahrzehnts zur Verbesserung der Lüftung von Untergrundbahnen getroffenen Massnahmen bilden den Gegenstand eingehender Ausführungen von Ingenieur A. Goupil im „Génie Civil“ vom 19./26. Januar und 2. Februar l. J. Insbesondere haben die Erfahrungen bei der 1904 eröffneten Untergrundbahn in New York zu neuen Gesichtspunkten in bezug auf die Lüftung von unterirdischen Strecken geführt. Diese sowie die Pariser Untergrundbahnen haben gezeigt, dass nur durch eine wesentliche Luftverbesserung in den Wagen, d. h. durch eine reichliche Lufterneuerung im Tunnel, einer tatsächlichen Gefahr in hygienischer Hinsicht begegnet werden könne. Dabei muss sowohl auf die Herabsetzung der Temperatur, als auch auf die Beseitigung von Wasserdampf, Gerüchen und Staub Rücksicht genommen werden. Vor allem ist zu verhindern, dass in der warmen Jahreszeit die Tunneltemperatur die Aussentemperatur übersteige, da dadurch der Feuchtigkeitsgehalt erhöht würde. Sofern nicht den Tunnel umgebendes Grundwasser genügende Abkühlung bringt, muss, da infolge des Stillstands des Zugverkehrs während der kühleren Nachtzeit auf eine Lüfterneuerung auf natürlichem Wege nicht zu rechnen ist, für künstliche Ventilation unbedingt Sorge getragen werden. In dieser Richtung waren an den älteren Linien der Pariser Untergrundbahnen umfangreiche Verbesserungen erforderlich, die hingegen nicht immer eine völlig befriedigende Wirkung hatten. Bemerkenswerte Beispiele künstlicher Lüftung bieten dagegen die Tunnel der Untergrundbahn in Boston, die von Goupil an genanntem Orte eingehend beschrieben werden. In London, wo die Tunnel bis 30 m tief unter der Erdoberfläche liegen und die Lüftung infolgedessen sehr erschwert ist, sind in neuerer Zeit mittels Ozon, das ausserdem die Eigenschaft besitzt, Gerüche tierischen Ursprungs zu beseitigen, gute Ergebnisse erzielt worden. Bei der Berliner Untergrundbahn und den neuen

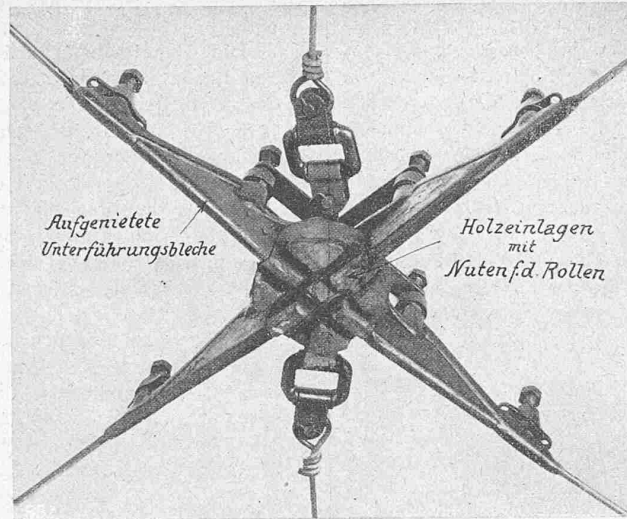


Abb. 6. Rechtwinklige Luftkreuzung.

Strecken des „New York Subway“ ist durch die reichlichen Ausweitungen der Haltestellen eine genügende Lüftung gewährleistet.

Die im Tunnel herrschenden Gerüche rühren, abgesehen von den Ausdünstungen des menschlichen Körpers, der Kleider usw., zum grossen Teil von den Betriebseinrichtungen her, z. B. vom Schmiermaterial, von dem erhitzten Isoliermaterial der Motorwicklungen, dem mit den Bremsklötzen in Berührung kommenden Staub usw. Eine ausreichende Lüftung wird zu deren Beseitigung genügen. Häufig stammen aber die Gerüche auch vom Imprägnierungstoff der Schwellen, der Geleisebettung oder von Schimmelerscheinungen an den Tunnelwänden her. Gegen die letztern wird nur eine rationelle Entwässerung des Tunnels Abhilfe bringen.

Was schliesslich den Staub anbetrifft, so wird er nicht nur durch die Fahrgäste und den Wind von aussen her in die Untergrundbahn hineingetragen; vielmehr wird sowohl durch die Abnutzung des Schotters, als durch jene der Bremsklötze, Räder und Schienen dauernd Staub erzeugt. Dieser metallische Staub ist für die Atmungsorgane besonders schädlich. Einerseits kann hier durch Einführung der elektrischen Bremsung Abhilfe geschaffen werden.¹⁾ Andererseits wurde z. B. bei der Untergrundbahn in Philadelphia der Oberbau ohne Schotter als vollständig glatt verputzte, leicht waschbare Fläche ausgeführt. Auch auf einzelnen Bahnhöfen, bzw. Strecken in New York, London und Paris ist der Steinschotter durch Beton ersetzt worden.

Das Kraftwerk an den Vamma-Fällen in Norwegen.

Der die südöstlichen Bezirke Norwegens auf 500 km Länge durchziehende Glommen mit seinem 91 Seen umfassenden, dem achten Teil des gesamten Flächeninhalts Norwegens entsprechenden Niederschlagsgebiet von 41 500 km², bildet für Kristiania und das Gebiet am Kristianiafjord eine ausgiebige Quelle für die Gewinnung elektrischer Energie. Der Mjösen-See, der grösste See Norwegens, dessen Abfluss der sich in den Glommen ergiessende Vormen ist, stellt ein natürliches Becken von 360 km² Oberfläche und 800 Mill. m³ Fassungsvermögen dar, das seit dessen Regulierung²⁾ auch während den Wintermonaten eine minimale Wassermenge von 200 m³/sek im Unterlauf des Glommen sichert. Allerdings wird die Wasserkraft-Ausnutzung dadurch erschwert, dass die höchste Wassermenge 4000 m³/sek erreicht. Unterhalb des Oieren-Sees bildet der Glommen zahlreiche Wasserfälle, den Mörkfos, den Solbergfos, die Fälle bei Kykkelsrud (Fossumfos, Sandefos, Dalefos und Kikkelsrudfos), den Vammafos und den Sarpfos. Als erster derselben wurde im Jahre 1896 der 18 m hohe Sarpfos durch die Erstellung der Anlage Hafslund bei Sarpborg ausgebaut³⁾, die heute 25 000 PS abgibt. Im Jahre 1900 wurde dann die Ausnutzung der vier Stromschnellen bei Kykkelsrud mit einem Gesamtgefälle von 19 bis 20 m in Angriff genommen⁴⁾, die gegenwärtig 46 000 PS entwickelt. Als dritte Anlage ist nun jene an den Vamma-Fällen, 6,5 km unterhalb der Kykkelsrud-Fälle und 32 km oberhalb des Sarpfos, hinzugekommen, die 1915 in Betrieb genommen wurde. Wir entnehmen darüber „Engineering“, nach dem auch die beigegebenen Abbildungen gezeichnet sind, folgende Einzelheiten.

¹⁾ Vergl. z. B. den von Ingenieur R. Legouéz vor der „Société Internationale des Electriciens“ gehaltenen Vortrag, über den wir in unserer Notiz „Automatisches Regulierungssystem für Bahnmotoren“ in Bd. LXIII, S. 246, kurz berichteten. Die Mengen Metallstaub, die sich innert eines Jahres in den Tunnels des Pariser „Metropolitain“ ansammeln und infolge ihrer Durchtränkung mit Fett schwer zu entfernen sind, wird von Legouéz zu etwa 500 t angegeben (1,2 kg/min während des Betriebes!).

²⁾ Vergl. den Aufsatz „Grosse Wasserkraftanlagen in Norwegen“ in Band XXXVII, Seite 60 (9. Februar 1901), dem eine Karte des Unterlaufs des Glommen beigegeben ist, sowie die Notiz in Band L, Seite 83 (17. August 1907).

³⁾ Nähere Angaben hierüber siehe im bereits erwähnten Aufsatz in Band XXXVII, Seite 60 (9. Februar 1901).

⁴⁾ Eine eingehende Beschreibung der Glommen-Anlage bei Kykkelsrud wurde in Band XLVI, Seite 221 u. ff. (Oktober/November 1905) gegeben.