

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 71/72 (1918)
Heft: 19

Artikel: Ueber Lüftung von Untergrundbahnen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-34753>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 09.01.2026

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

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 wiesen am Anfang des Umbaues, 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 Bügel-Verbrauch wesentlich vermindert, sodass durchschnittlich auf 19000 Wagen-km ein Gleitstück zu rechnen ist. Auch die Gleitstücke werden in der Zentralwerkstatt 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 Aluminium-Zusatz 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 Bügelerleitungen 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. Goupl im „Génie Civil“ vom 19./26. Januar und 2. Februar 1. 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 Luftherneuerung im Tunnel, einer tatsächlichen Gefahr in hygienischer Hinsicht begegnet werden kann. 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 Luftherneuerung auf natürlichem Wege nicht zu rechnen ist, für künstliche Ventilation unbedingt Sorge getragen werden. In dieser Richtung waren an den ältern 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 Goupl an genannten 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

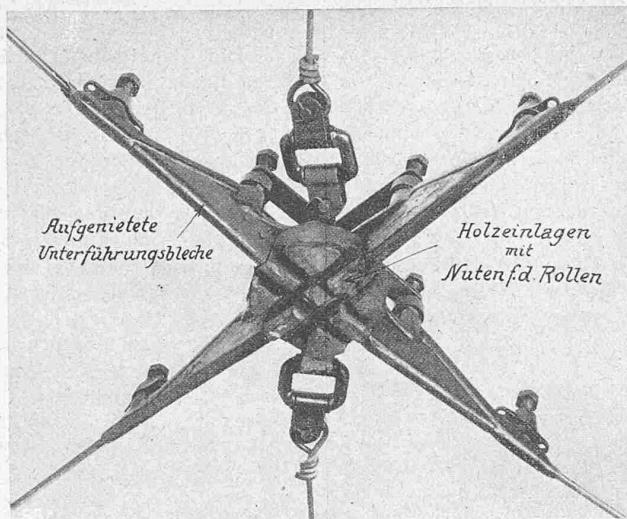


Abb. 6. Rechtwinklige Luftkreuzung.

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

Die im Tunnel herrschenden Gerüche röhren, abgesehen von den Ausdünstungen des menschlichen Körpers, der Kleider usw., zum grossen Teil von den Betriebseinrichtungen her, z. B. vom Schmiermaterial, von dem erhitzen 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 Schweller, der Geleisebettung oder von Schimmelerscheinungen an den Tunnelwandungen her. Gegen die letztern wird nur eine ratio-

nelle 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 Bremse Abhilfe geschaffen werden.¹⁾ Anderseits 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 41500 km², bildet für Kristiania und das Gebiet am Kristianafjord eine ausgiebige Quelle für die Gewinnung elektrischer Energie. Der Mjøsen-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 Mørkfos, 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 25000 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 46000 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 beigebenen Abbildungen gezeichnet sind, folgende Einzelheiten.

¹⁾ Vergl. z. B. den von Ingenieur R. Legouëz 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 innerhalb eines Jahres in den Tunnels des Pariser „Metropolitain“ ansammeln und infolge ihrer Durchtränkung mit Fett schwer zu entfernen sind, wird von Legouëz 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 I, 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.