

#### 4.2.4. Streckenvortriebe

Die Wasserzufluß- und Verdunstungsbedingungen unterscheiden sich in den Streckenvortrieben grundsätzlich nur wenig von den Abbaubetrieben, da die natürlichen und betrieblichen Einflüsse nahezu gleich sind.

In Abhängigkeit von den Bewetterungsverfahren konnten durch Messungen jedoch folgende Besonderheiten festgestellt werden:

1. Die Verdunstungsintensität ist infolge der mit niedrigen Feuchtigkeitsgehalten in der blasenden Luttenleitung bis zum Ortsstoß gebrachten Wetter sowie der starken Durchwirbelung der Wetter in diesem Raum im Mittel höher als in durchgehend bewetterten Strecken und liegt bei 30 bis 40 g/m<sup>2</sup>h. Temperaturmessungen haben ergeben, daß die Oberflächentemperatur der feuchten Gesteinsstöße oder der Wasseransammlungen schon kurze Zeit nach der Einwirkung des Wetterstromes (4 bis 6 Stunden) unter die Trockentemperatur absinkt. Große Differenzen zwischen den Wetter- und Wassertemperaturen führen bei stärkeren warmen Wasserzuflüssen allerdings bereits vor Ort zu einer intensiven Wärmezufuhr, so daß die Verdunstungskühlung kompensiert werden kann.
2. In saugend bewetterten Streckenvortrieben können sich die Wetter auf dem Weg bis zur Ortsbrust bereits stärker aufsättigen, so daß vor Ort eine geringere Verdunstungsintensität als bei blasender Bewetterung vorliegt. Der bei der Verdunstung aus der Wasserseige zu erwartende Entzug der Verdunstungswärme aus dem Wasser sorgt außerdem in der Regel dafür, daß die Verdunstungskühlung stärker als bei blasender Bewetterung kompensiert wird. Die Verdunstungsintensität liegt in den saugend bewetterten Streckenvortrieben bei 5 bis 20 g/m<sup>2</sup>h, d. h., sie entspricht im wesentlichen der Verdunstungsintensität von durchgehend bewetterten Strecken.