

Die geologische Verhältnisse der Jungfrau-Bahn

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe**

Band (Jahr): **12 (1896)**

Heft 9

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-578845>

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.

Gesellschaft in Neuhausen (Rheinfall) bereits seit mehr als einem Jahre mit einem Teile ihrer Kraft dieses interessante Produkt herstellt und gegenwärtig sogar die bedeutendste Fabrik hierfür ist. Auch bezüglich der Anwendungen des Carbid's, welches bis jetzt hauptsächlich ins Ausland ging, beginnt es sich nun auch in der Schweiz zu regen, indem die Acetylen-Beleuchtung für verschiedene Berghotels in Aussicht genommen ist; für diese, welche oft weitab von einer Gasanstalt gelegen und meist auch nicht in der Lage sind, sich elektrische Beleuchtung zu verschaffen, ist die Acetylen-Beleuchtung wegen ihrer Eleganz und leichten Bedienung jedenfalls vorzüglich geeignet. Auch die Waggon-Beleuchtung, welche bei uns teilweise eine sehr mangelhafte ist, dürfte durch das Acetylen bald eine wesentliche Verbesserung erfahren; bei einer kürzlich auf der Strecke Olten-Bern den Direktoren der Schweizer Eisenbahnen und Vertretern des Eisenbahndepartements vorgeführten Probe-Beleuchtung fand das helle und ruhige Acetylen-Licht allgemein Anklang, so daß eine Erprobung auf einer Linie jedenfalls nicht mehr lange auf sich warten lassen wird. In Frankreich erprobt man die Waggon-Beleuchtung mit Acetylen bereits auf einer Linie (Paris Lagny) und auch die Pariser Straßenbahn beleuchtet seit einigen Wochen mehrere Wagen mit Acetylen. Interessant ist hierbei, daß hier nicht wie sonst bei der Wagenbeleuchtung das Gas im komprimierten Zustande mitgeführt, sondern während des Betriebes automatisch erzeugt wird.

Neue elektrotechnische Schule. Die badische Kammer hat in ihrer Sitzung vom 18. April die Summe von 600,000 Mark für den Bau eines elektrotechnischen Institutes der technischen Hochschule in Karlsruhe einstimmig genehmigt. Die Errichtung eines besonderen Gebäudes für das Institut war dringend notwendig geworden, nachdem die Bildung einer besonderen elektrotechnischen Abteilung mit der Berufung des Herrn Professor Arnold im Herbst 1894 beschlossen und im Herbst 1895 ausgeführt war.

Mit dem Bau ist sofort begonnen worden, sodaß Aussicht vorhanden ist, daß er noch in diesem Jahre unter Dach kommen wird und in zwei Jahren bezogen werden kann, sodaß dann den Anforderungen, die die schnell zunehmende Zahl der Studierenden stellt, vollauf wird genügt werden können.

Die geologischen Verhältnisse der Jungfrau-Bahn.

Universitätsprofessor Golliez in Lausanne publiziert in einem Fachorgane sehr interessante Erörterungen über die geologischen Verhältnisse der Jungfrau-Bahn, die er im großen und ganzen als günstig erachtet. Er ist überzeugt, daß dieselben dem Unternehmen keinerlei Hindernisse in den Weg legen, die nicht mit den heute zu Gebote stehenden Mitteln überwunden werden könnten. Von den Ausführungen des Fachmannes möge hier eine kleinere Blumenlese folgen: Die Arbeiten zwischen der kleinen Scheidegg und der Eiger-Gletscher-Station befinden sich ausschließlich im schwarzen Kartenschiefer, ein blättriges Gestein, das keinerlei komplizierte Bauten bedingt. Von dort an beginnt der sehr harte Hochgebirgskalk, ein für den Tunnelbau in jeder Hinsicht tames Material, der sich ungefähr bis zum Jungfraujoch erstreckt. Es werden somit auf die Gesamtlänge von 12 Kilometern der verschiedenen Tunneln 10 Kilometer derselben durch diesen ausgezeichneten Kalkstein führen, welche Verhältnisse bei einem so bedeutenden Unternehmen als ausnahmsweise günstige bezeichnet werden können. In der obersten Region stößt man auf kristallinische Schiefer, ein ziemlich heterogenes Gestein, meistens aus gutem Baumaterial bestehend, während die weniger zahlreichen schieferigen Teile nötigenfalls durch Mauerwerk gestützt werden können. Außer den Gesteinsarten hat man bei einer Hochalpenbahn namentlich auch mit den Eisfeldern zu rechnen, die aber in steter Bewegung begriffen und daher für den Tunnelbau untauglich sind. Diese Frage kommt zwar bei

der Jungfrau-Bahn nur an einer einzigen Stelle, dem Jungfraujoch, in Betracht, wo man einen 400 Meter langen Schneerücken zu passieren hatte, und wo bis jetzt nirgends der nackte Felsen zu Tage getreten ist. (Nach anderweitigen Beobachtungen wäre im Gegenteil auf der Waller Seite der Felsen sichtbar.) Da aber der betreffende Bergfattel an der schwächsten Stelle noch 1000 Meter mißt und auf beiden Seiten von den großartigen Felswänden des Mönch und der Jungfrau begrenzt ist, wird auch die Lösung dieses Problems nicht mit großen Schwierigkeiten verbunden sein. Es kann sich höchstens um eine unbedeutende Tieferlegung des projektirten Tracés handeln, was schließlich bloß eine kleinere Verlängerung des Endaufzuges auf den Gipfel zur Folge hat. Auf letzterem selbst herrschen wiederum die denkbar günstigsten Verhältnisse, da zwei Drittel desselben felsiger Natur sind, was die Errichtung einer Terrasse mit Observatorium an der Endstation ermöglicht. Bezüglich atmosphärischer Verhältnisse der Tunneln darf man, gestützt auf langjährige Beobachtungen, mit ziemlicher Sicherheit annehmen, daß sie, mit Ausnahme von zwei kleinern Strecken, zwischen 2 und 10° variieren wird, was für den Tunnelbau abermals günstig ist, indem Gefrieren und Aufthauen und damit auch die Verwitterung des Gesteins verhindert werden. Die in den Tunneln notwendigerweise sich einstellenden Luftströmungen finden in der Regel nach oben statt, so daß dieselben dem Bahnbetrieb zu statten kommen. Schließlich beruhigt Professor Golliez in seinen Ausführungen noch diejenigen Personen, die Stein- oder Schneestürze befürchten. Es können in dieser Hinsicht nur die Stationen in Betracht fallen, von denen aber alle, teils Gallerie-Stationen, teils in sonst geschützter oder ungefährdeter Lage, nicht zur geringsten Besorgnis Anlaß geben können, mit Einschluß der Mönchjochstation, deren Lage letzten Sommer der Gegenstand längerer sorgfältiger Studien war.

Submissionswesen.

Die „Bad. Baugew. Ztg.“ schreibt: Der kürzlich erfolgte Zusammenbruch der Baufirma Joss u. Co., Stuttgart, deren Zahlungsschwierigkeiten lang vorausgesehen wurden, lenkt von neuem in ganz besonderem Maße die allgemeine Aufmerksamkeit auf unser Submissionswesen. Die genannte Firma hat, wie die „Deutsche Maler-Zeitung“ mitteilt, so ziemlich alle Staats- und städtischen Bauten, wie z. B. das Landesgewerbemuseum, die König Karls-Brücke, die Stuttgarter Armenbauten zc. seit einer Reihe von Jahren im Submissionsweg ausgeführt, kurzum das ganze Submissionswesen beeinflusst. Wer von den jederzeit erfolgten reifigen Abgeboten gelesen, mußte glauben, daß die Staats- und städtischen Techniker Stuttgart's wenig praktische Leute seien. Jetzt aber stellt sich heraus, daß die Firma, um nur alles an sich zu reißen, mit Verlusten arbeitete und sich samt einer Unzahl kleinerer Leute an den Rand des Verderbens gebracht hat. Diese Umstände haben endlich Veranlassung gegeben, daß man in Württemberg ernstlich an eine Reform des Submissionswesens denkt. Bereits sind einige württembergische Städte mit gutem Beispiel vorangegangen, indem Arbeiten geringeren Umfangs nicht mehr submittiert, sondern einfach den Geschäftslenten der Stadt oder des Bezirks nach einem gewissen Turnus zur Ausführung übergeben werden. So viel wir hören, wird sich mit dieser Angelegenheit auch der württembergische Landtag bei nächster passender Gelegenheit befassen.

Berschiedenes.

Jungfrau-Bahn. Für das Jungfrau-Bahnkonkurrenzausschreiben sind bis jetzt 130 Anmeldungen eingegangen. Der Zahl nach stehen obenan die Schweiz mit 43, Deutschland mit 42; es folgen Italien mit 10, England und Amerika mit 9, Frankreich mit 6, Oesterreich-Ungarn mit 5, Holland mit 2, Belgien, Serbien, Rußland und Aegypten mit je einer Anmeldung.