

<b>Zeitschrift:</b>	Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe
<b>Herausgeber:</b>	Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe
<b>Band:</b>	12 (1896)
<b>Heft:</b>	9
<b>Artikel:</b>	Die geologische Verhältnisse der Jungfrau-Bahn
<b>Autor:</b>	[s.n.]
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-578845">https://doi.org/10.5169/seals-578845</a>

### 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:** 16.01.2026

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

**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 hiesür ist. Auch bezüglich der Anwendungen des Carbids, 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 hiebei, daß hier nicht wie sonst bei der Waggonbeleuchtung 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 Gröterungen über die geologischen Verhältnisse der Jungfraubahn, 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 Bahnarbeiten zwischen der kleinen Scheidegg und der Eigergletscher Station befinden sich ausschließlich im schwarzen Kärtenschiefen, ein blättriges Gestein, das keinerlei komplizierte Bauten benötigt. Von dort an beginnt der sehr harte Hochgebirgskalk, ein für den Tunnelbau in jeder Hinsicht faires Material, der sich ungefähr bis zum Jungfraujoch erstreckt. Es werden somit auf die Gesamtlänge von 12 Kilometern der verschiedenen Tunnels 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 kristallinisches Schiefer, ein ziemlich heterogenes Gestein, meistens aus gutem Baumaterial bestehend, während die weniger zahlreichen schiefen 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 Jungfraubahn nur an einer einzigen Stelle, dem Jungfraujoch, in Betracht, wo man einen 400 Meter langen Schneerücken zu passieren hätte, und wo bis jetzt nirgends der nackte Felsen zu Tage getreten ist. (Nach anderweitigen Beobachtungen wäre im Gegenteil auf der Walliser Seite der Felsen sichtbar.) Da aber der betreffende Bergfessel an der schmalsten 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 projektierten 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 fester Natur sind, was die Errichtung einer Terrasse mit Observatorium an der Endstation ermöglicht. Bezüglich atmosphärischer Verhältnisse der Tunnels darf man, gestützt auf langjährige Beobachtungen, mit ziemlicher Sicherheit annehmen, daß sie, mit Ausnahme von zwei kleinen Strecken, zwischen 2 und 10° variiert werden, was für den Tunnelbau abermals günstig ist, indem Gefrieren und Aufschmelzen und damit auch die Verwitterung des Gesteins verhindert werden. Die in den Tunnels notwendigerweise sich einstellenden Lufströmungen finden in der Regel nach oben statt, so daß dieselben dem Bahnbetrieb zu dienen kommen. Schließlich beruhigt Professor Golliez in seinen Ausführungen noch diejenigen Personen, die Stein- oder Schneefürze 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 Mönchsjochstation, deren Lage letzten Sommer der Gegenstand längerer sorgfältiger Studien war.

### Submissionswesen.

Die „Bad. Baugew. Ztg.“ schreibt: Der kürzlich erfolgte Zusammenbruch der Baufirma Joos 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 etc. seit einer Reihe von Jahren im Submissionsweg ausgeführt, kurzum das ganze Submissionswesen beeinflusst. Wer von den jederzeit erfolgten riesigen Abgeboten gelesen, mußte glauben, daß die Staats- und städtischen Techniker Stuttgarts 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 Geschäftsleuten 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.

### Verschiedenes.

**Jungfraubahn.** Für das Jungfraubahnkonkurrenzschreiben sind bis jetzt 130 Anmeldungen eingegangen. Der Zahl nach stehen oben an die Schweiz mit 43, Deutschland mit 42; es folgen Italien mit 10, England und Amerika mit 9, Frankreich mit 6, Österreich-Ungarn mit 5, Holland mit 2, Belgien, Serbien, Russland und Algier mit je einer Anmeldung.