Mont-Blanc-Bahn

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **25/26 (1895)**

Heft 20

PDF erstellt am: **28.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-19325

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Um über die ersten Brucherscheinungen und Formänderungen ein klares Bild zu erhalten, beabsichtigt man, in einem gewissen Abstande unter dem Hänggerüste Holzschwellen über einander zu lagern, sodass das Gewicht nach geringer Senkung zum Aufliegen kommt, und eine weiter gehende Zerstörung der Eisenkonstruktion vermieden wird. Zur grössern Sicherheit wird in der Brückenmitte ein Bock (Fig. 3) aufgestellt, der zur Wirkung kommt, falls sich die Brücke trotz der Holzunterlagen stärker senken sollte.

Während die Bruchlast allmählich gesteigert wird, finden neue Messungen statt. Zunächst werden an wenigstens drei Punkten jeder Tragwand die Einsenkungen beobachtet. Namentlich aber soll der infolge der einseitigen Befestigung auftretenden, fassförmigen Querverbiegung der Streben eingehende Aufmerksamkeit geschenkt werden. Man hofft, auf Grund dieser Beobachtungen einen sicherern Einblick in die Tragfähigkeit einseitig befestigter und mehrfach gekreuzter Streben zu erlangen, als es bisher durch die Rechnung möglich war.

Da sich die Witterung in Bälde ungünstiger gestalten dürfte, so werden die Versuche voraussichtlich unterbrochen und im kommenden Frühjahre wieder aufgenommen. Jedenfalls soll der Bruchversuch in diesem Jahre nicht mehr stattfinden. *W. R.*

Mont-Blanc-Bahn.

Schon vor einem halben Jahr konnte man in den Tagesblättern lesen, dass das Projekt der Jungfraubahn durch ein noch viel kühneres, nämlich durch dasjenige einer Hochgebirgsbahn auf den Gipfel des Mont-Blanc in den Schatten gestellt werde. Während die Jungfraubahn ihre Fahrgäste auf eine Höhe von 4167 *m* über Meer führen soll, würde sich die Mont-Blanc-Bahn bis auf 4810 *m*, also um 643 *m* höher erheben und es wäre somit thatsächlich in ganz Europa kein Projekt mehr zu ersinnen, das auf festem Boden Personen in noch höhere Regionen hinauf befördern könnte.

Ueber das Mont-Blanc-Projekt sind erst vor Kurzem genauere Angaben bekannt geworden. Der Urheber desselben, Herr Minen-Kontrolleur *P. Issartier*, hat dasselbe nämlich in der „Société scientifique industrielle" zu Marseille beschrieben und erläutert. In einem frühern Projekt beabsichtigte der Vortragende, die untere Station seiner Bahn in die Schlucht von Miage zu verlegen, welche von St. Nicolas aus im Val Montijoie sich nach dem Mont-Blanc-Massiv hin öffnet. Die Schwierigkeiten, welche mit der Erreichung dieser 1800 *m* über Meer an einem steilen Abhang liegenden Anfangsstation verknüpft gewesen wären und der in Aussicht stehende Bau einer Eisenbahn von Cluses nach Chamonix veranlassten Hrn. Issartier, schon von „Les Ouches" aus, einer Station der Bahn Cluses-Chamonix, wenige Kilometer unterhalb Chamonix, nach dem Mont-Blanc abzuzweigen. Im Princip ist dieses letztere Projekt dem ersteren durchaus ähnlich. Dasselbe hat auch eine gewisse Verwandtschaft mit demjenigen der Jungfraubahn. Bekanntlich besteht die letzte Strecke des Guyer-Zeller'schen Jungfraubahn-Projektes aus einem senkrechten Schachte von mässiger Höhe, in welchem sich ein Personen-Aufzug auf und nieder bewegt. Herr Issartier giebt nun diesem Schachte eine Höhe von 2539 *m* (!) und will den Boden desselben (2271 *m* über Meer) von der Cote 2100 *m* aus durch einen 5700 *m* langen, um 3% ansteigenden Tunnel erreichen. Vom Tunnel-Eingang bis zur Thalstation „Les Ouches" würde eine gewöhnliche Bergbahn in offener Linie herunterführen.

Was nun die Ausführung dieses eigenartigen Projektes anbetrifft, so muss selbstverständlich zuerst die Bahn nach dem Tunnel-Eingang, dann der 5,7 *km* lange Tunnel in Angriff genommen werden, dessen Ausführung mit Ausnahme der zu erwartenden hohen Bergtemperatur keine besonderen Schwierigkeiten bieten wird. Sämtliches Material kann per Bahn hinauf, eventuell auch hinunter transportiert werden. Der hohen Bergtemperatur von etwa 40° Celsius würde mit den nämlichen Mitteln begegnet, die auch für den Simplon-Tunnel in Vorschlag gebracht worden sind. Die grösste Schwierigkeit jedoch bietet die Anlage des senkrechten 2539 *m* hohen Schachtes dar. Für diesen letzten Teil des Baues bringt Herr Issartier besondere Installationen in Vorschlag. Am Fusse des von unten nach oben abzubauenden Schachtes würde ein Caisson aus Stahl von 20 *t* Gewicht aufgestellt, der mittels Federn auf einem Aufzug ruht. Dieser Caisson hätte die Bohrmaschinen und die Mineure aufzunehmen und würde sich stets etwa zwei Meter unterhalb der Angriffsstelle befinden. Durch seine Abfederung hätte er die durch das Losbrennen der Minen und das herunterfallende Material entstehenden Stösse aufzunehmen. Mittels besonderer im Caisson befindlicher Zerkleinerungsmaschinen würde das Schuttermaterial zu grobem Sand zermalmt, der durch eiserne Röhren an den Boden des Schachtes hinuntergelassen würde. Zur Entfernung dieses Sandes aus dem Tunnel würde am Boden desselben ein besonderes Rinnsaal hergestellt, das zugleich alle zu erwartenden Bergwässer aufzunehmen hätte. Da der Tunnel gegen aussen hin 3% Gefälle hat und es an Wasser nicht fehlen dürfte, so glaubt Herr Issartier, dass dasselbe hinreichend wäre, sämtliches Material aus dem Tunnel hinauszuschwemmen. Alle Bohrmaschinen, sowohl diejenigen im Tunnel, als die nachher im Caisson des Schachtes zu installierenden, ferner die Aufwärtsbewegung des Caissons, die Beleuchtung etc. sollen durch elektrische Vorrichtungen betrieben werden. Zur Erzeugung der elektrischen Energie ist eine Wasserkraft von 600 P. S. an der Arve in Aussicht genommen, die dann auch als Kraftquelle für den späteren Betrieb der Bahn und des Aufzuges dienen würde. Der Aufzug soll in vier vertikalen Zahnstangen laufen und innert einer halben Stunde die ganze Höhe von 2539 *m* überwinden. Es betrüge somit die Geschwindigkeit desselben etwa 1,4 *m* in der Sekunde. Die Gesamtbaukosten des Projektes hat Herr Issartier auf acht Millionen Franken veranschlagt und die Bauzeit auf sieben Jahre. Beim Tunnelportal auf einer Höhe von 2100 *m* ist ein Gasthof vorgesehen, ferner ein solcher mit in den Felsen eingehauenen Kammern unterhalb der Spitze des Mont-Blanc.

Der Gabentempel und Empfangspavillon des eidg. Schützenfestes 1895 in Winterthur.

Architekt: *Eugen Meyer* in Paris.

Ueber diesen in unserer letzten Nummer beschriebenen und dargestellten Bau ist uns nachträglich noch eine Zusammenstellung der Herstellungskosten zugestellt worden, die wir hier folgen lassen wollen.

Es betrugen die Ausgaben für:

Erd- und Betonarbeiten . .	1350 Fr.
Zimmerarbeiten	7425 „
Schlosserarbeiten	35 „
Schreiner- und Glaserarbeiten	1184 „
Gipserarbeiten	6151 „
Malerarbeiten	630 „
Tapeziererarbeiten u. Flaggen	1299 „
Dachdeckung	350 „
Zusammen	18424 Fr.

Miscellanea.

Die Achsbrüche an Eisenbahnfahrzeugen, deren möglichste Einschränkung zu den wichtigsten Aufgaben der Betriebsverwaltungen gehört, haben bekanntlich die Notwendigkeit gezeitigt, eine genaue Statistik über alle bezüglichen Fälle mit den sie begleitenden Umständen zu führen. Die Verwaltungen des deutschen Eisenbahnvereins — 88 an der Zahl — darunter auch die österreichisch-ungarischen Verwaltungen haben zu diesem Zwecke ihr gesamtes umfangreiches Achsenmaterial unter Beobachtung gestellt, deren Ergebnis für das Jahr 1894 in folgenden Daten vorliegt.