

Terms and Conditions

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

gestaltete Shlipsnadel haben soll und erst das durch den Motor hervorgerufene summende Geräusch, welches an das Summen einer grossen Hornisse erinnert, lässt ihn errathen, dass sich das kleine Ding bewegt. Eine Trockenbatterie von Chlorsilber, welche in der Westentasche ihren Platz findet, dient dazu, den Motor in Betrieb zu setzen. Die Feldmagnete des Motors sind aus dünnem Eisenblech geschnitten, welches doppelt aufeinander gelegt und durch goldene Schrauben befestigt ist. Die Wickelung besteht aus ausserordentlich feinem, besponnenen Kupferdraht. Der Anker ist vierpolig und ebenfalls mit umsponnenen Kupferdraht bewickelt. Die Stromabnehmerbürsten bestehen aus Kupferblech, welches zu ausserordentlicher Feinheit ausgehämert wurde. Den oberen Theil des Apparates bildet eine Kautschukplatte, auf welcher sich ein in Gold ausgeführter Ausschalter befindet, mittelst dessen der Apparat beliebig in und ausser Betrieb gesetzt werden kann.

Der Bau der Jungfraubahn macht trotz der ungünstigen klimatischen Verhältnisse, die namentlich im Winter die Arbeit sehr erschweren, ausserordentliche Fortschritte. Elektrizität wird in weitgehendster Weise für diese Arbeit nutzbar gemacht. Nicht allein, dass sie für Licht- und Kraftzwecke gebraucht wird, man hat sie auch in neuester Zeit für Heizungszwecke verwendet. So hat man z. B. mit grossem Erfolg einen kleinen elektrisch geheizten Apparat angewendet, um die gefrorenen, brisanten Sprengstoffe aufzuthauen. Für den Betrieb des Tunnels wird namentlich Sprenggelatine verwendet, welche bekanntlich schon bei 0 Grad gefriert und unbrauchbar wird. Die Handhabung derselben in gefrorenem Zustand ist mit grossen Gefahren verbunden, da gefrorene Gelatine ausserordentlich leicht durch Stoss zur Explosion gebracht wird, während gefrorener Dynamit unempfindlicher wird. Beim Jungfrautunnel hat man zur Aufbewahrung der Sprenggelatine eine Art grossen Geldschrank konstruiert, in dessen Wandungen elektrische Heizkörper eingelassen sind, welche die Temperatur des Schrankinneren auf solcher Höhe halten, dass ein Gefrieren des Schrankinhaltes nie eintreten kann. Dynamit und andere Nitroglycerin-Präparate werden häufig der Sicherheit wegen in gefrorenem Zustande aufbewahrt, da dieselben dann weniger empfindlich gegen Stoss und Schlag sind, also durch unvorsichtige Behandlung weniger leicht zur Explosion gebracht werden. Jedoch ist das Wiederauftauen derselben mit ziemlicher Gefahr verbunden und in Bergwerksdistricten, wo viel Dynamit verwendet wird, hört man fast jede Woche von einem Unglücksfall, der sich beim Auftauen von Sprengstoffen ereignet hat. Es wäre deshalb zu wünschen, dass sich die elektrische Auftauung, die ja bei der Jungfraubahn ihre Feuerprobe bestanden hat, in unsern Gruben und ähnlichen Betrieben einbürgern möge.

Panamacanal. Obgleich man in letzter Zeit fast gar nichts von den Arbeiten am Panamacanal gehört hat, nehmen dieselben doch ihren ungestörten, zwar langsamen, aber sicheren Fortgang. Es ist zu hoffen, dass von der jetzigen Gesellschaft bei ihrem vorsichtigen Vorgehen das Riesenwerk glücklich beendet werden wird. Augenblicklich sind etwa 4000 Mann an der Linie beschäftigt, und zwar zum grössten Theil an der schwierigsten Stelle des Canals, nämlich am Passe von Culebra. Hier ist fast das ganze Profil des Canals in Felsen einzuschneiden und es bedarf ungeheurer Mengen Dynamit, um vorwärts zu kommen. Nach Ueberwindung des Passes

ist, namentlich auf der atlantischen Seite, die Arbeit verhältnissmässig leicht und kann zum grössten Theil durch Baggermaschinen und Excavatoren besorgt werden, deren noch eine ganze Anzahl in gebrauchsfähigem Zustande von der verkrachten Panamagesellschaft übernommen worden sind. Es ist überhaupt erstaunlich, welche Menge von Material noch von damals vorhanden ist. Dasselbe befindet sich auf der ganzen Linie vertheilt. Ueberall sind grosse luftige Schuppen errichtet, in denen es aufbewahrt wird. Nicht unbeträchtlich ist die Anzahl der Leute, welche nöthig sind, die Eisentheile fortwährend mit passenden Anstrichen zu versehen, um sie vor den schädlichen Einflüssen der Feuchtigkeit, die ja in diesen Sumpf- und Waldregionen in nicht geringem Grade in der Luft enthalten ist, zu schützen. Wenn das erste Unternehmen auf so sichere Grundlage und so wohl überlegt geführt worden wäre, wie das jetzige, so wäre unzweifelhaft der Canal seiner Vollendung nahe oder vielleicht gar schon in Betrieb. Die Panama-Eisenbahn ist Eigenthum der Canalgesellschaft, doch wird sie von einer anderen Gesellschaft betrieben. Ihr Beamtenpersonal besteht, wenigstens in den mit einiger Verantwortlichkeit verbundenen Posten, ausschliesslich aus Amerikanern. Die Bahn hat die gewöhnliche Spurweite amerikanischer Bahnen, auch sind alle Einrichtungen nach amerikanischem Muster getroffen. Waggons und Locomotiven sind ebenfalls nach amerikanischen Modellen gebaut und amerikanischen Ursprungs. Die Länge der Bahn beträgt 75 Kilometer. Fahrpreise und Frachten sind höher, als auf irgend einer Bahn in der Welt und thatsächlich kostet ein Billet von Colon nach Panama 20 Dollar Gold (über 80 Mark), d. h. der Kilometer weit über 1 Mark. Die Eisenbahngesellschaft besitzt ausserdem noch zwei, allerdings nicht grosse, aber mit höchstem Comfort eingerichtete Dampfer, welche wöchentlich den directen Verkehr zwischen Colon und New-York vermitteln. Dieselben brauchen zur Reise sechs Tage. Ihre Hauptfracht auf der Reise nach New-York besteht aus frischen Bananen.

Briefkasten.

Herrn L. W. in Wien. Der fallierte Mann stand schon seit einigen Jahren finanziell schlecht. Warum haben Sie ihm creditirt.

Herrn J. J., hier. Ueber unsere Strassenreinigung haben wir uns im vorigen Jahre genügend ausgesprochen. Wo die Mittel fehlen, kann man nichts machen.

Herrn K. S. in Hamburg. Es wundert uns, dass Sie nicht wissen, dass wir nach dem Gesetze „Ausländer-Lose“ in unserem Blatte nicht zur Anzeige bringen dürfen.

Offene Stelle.

Eisenbahn-Ingenieur.

Bei der Localbahn Innsbruck-Hall wird die Stelle eines Ingenieurs, zugleich Betriebsleiter, besetzt. Gehalt 2940 Kronen, Quinquennalzulagen von mindestens 300 Kronen bis zum Maximalgehalte von 4800 Kronen nebst Naturalwohnung. Das erste Jahr provisorisch. Gesuche bis 31. Jänner an den Präsidenten des Verwaltungsrathes in Innsbruck.