

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 31/32 (1898)
Heft: 4

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

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

mühseligen und zeitraubenden Verhandlungen endlich erreichten überein. Durch Vertrag vom 19. Mai 1890 wurde Thiersch mit der Ausführung des Baues betraut, dessen Bauzeit man einschliesslich der Vorarbeiten auf sieben Jahre festsetzte. Im April 1891 konnte mit dem Rohbau begonnen werden.
(Fortsetzung folgt.)

Miscellanea.

Die neuen Pläne für den Panama-Kanal. Im Oktober des Jahres 1894 ist es den Liquidatoren der Panama-Gesellschaft nach mehrjährigen Bemühungen bekanntlich gelungen, eine neue Gesellschaft, die «Compagnie nouvelle du Canal de Panama» zu gründen. Wie das 65 Millionen Fr. betragende Kapital der Compagnie erkennen lässt, handelte es sich bei dieser Gründung nicht um eine Gesellschaft zur Vollendung des Kanals, sondern eher um eine Vereinigung zu Studienzwecken, um die materielle Lage des Unternehmens festzustellen, sowie die Kosten zu ermitteln, welche dessen Beendigung erfordert. Gemäss dem Gutachten der schon 1889 unmittelbar vor der Liquidation der alten Gesellschaft zur Prüfung des technischen Programmes derselben eingesetzten, internationalen Kommission hervorragender Ingenieure hat die neue Gesellschaft die Lesseps'sche Idee eines Niveaukanals fallen lassen und sich principiell für die Herstellung eines Schleusenkanals entschieden.*) Um nun eine verlässliche Grundlage für die Kosten, sowie die Ueberzeugung zu gewinnen, ob die Durchquerung des Culebra-Gebirges möglich sei, hat sie in jenem Teile des Isthmus eine Cunette in Angriff genommen, welche eine ernste Probe für den künftigen Kanal bildet. Der aus diesem Einschnitt bewirkte Aushub überschreitet bereits eine Million m^3 und die Verhältnisse, unter welchen die Arbeit geleistet wurde, lassen voraussehen, dass die Schwierigkeiten der Ausführung wesentlich geringer sind, als bisher angenommen wurde. Die Bedeutung dieser der «Pacifique» entlang vorgenommenen Arbeiten der Erdaushubung ist übrigens aus der Anzahl der dabei beschäftigten 3100 Arbeiter ersichtlich. — Von der technischen Kommission der neuen Panamakanal-Gesellschaft werden für die Vollendung des Kanals gegenwärtig zwei Projekte in Erwägung gezogen, über welche in der, Ende vergangenen Jahres zu Paris abgehaltenen Versammlung der Compagnie näheres berichtet wurde. Der eine Plan geht dahin, die obere Strecke des Kanals ziemlich hoch zu legen und den Durchstich durch den Höhenzug nur mit geringer Tiefe vorzunehmen, da, wie schon gesagt, der Plan eines Niveaukanals obnein endgiltig aufgegeben ist. In diesem Falle würden auf jeder Seite fünf Schleusen von 9 m Gefällshöhe notwendig sein. Das obere Thal des Chagres soll durch Errichtung eines Damms einen See bilden, der das nötige Wasser für die Speisung der Schleusen zu liefern und als Reservoir während der trockenen Jahreszeit zu dienen hätte. Ein zweiter Damm im unteren Chagresthal wäre bestimmt, auf der atlantischen Seite einen zweiten grösseren See zu erzeugen. Die so geschaffenen Seen würden einen doppelten Vorteil bieten: einerseits könnten sie als eine infolge der grossen Länge sehr günstige Schifffahrtsstrasse dienen, andererseits infolge ihres grossen Umfangs die Regulierung der Hochwasserfluten des Chagres bewirken. Bei dem zweiten Projekt ist ein niedrigeres Kanalniveau vorgesehen, so dass nur drei Schleusen auf jeder Seite mit 10 m Gefällshöhe notwendig sein würden; dabei soll durch einen Damm bei Bohio das mittlere Chagresthal in einen einzigen grossen See verwandelt werden. Die Vermessung des unteren Thales hat eine sehr tiefe Lage des Rio Gigante, eines Nebenflusses des Chagres ergeben, was einen natürlichen Abfluss für den See ermöglicht. Man glaubt, dass die Vollendung der Arbeiten für 750 Millionen Fr. innerhalb 10 Jahren zu erzielen sei. Wie diese beträchtlichen Mittel zu beschaffen sind, das ist eine bisher noch ungelöste Frage. Anscheinend erwartet die Gesellschaft die Unterstützung der Vereinigten Staaten, deren Kongress demnächst eine Kommission zur Untersuchung der gegenwärtigen Sachlage nach Panama entsenden wird.

Die Herstellung einer Strassenbahnlinie von 4 km Länge innerhalb eines Zeitraums von 22 Stunden ist als interessantes Beispiel eines wohl unübertroffenen Geschwindigkeitsrecords im Strassenbahnbau zu verzeichnen. Nach «Electrical Engineer» hat diese fast unglaubliche Leistung neuerdings die «New York and Philadelphia Traction Comp.» in Bound Brook N. Y. zu stande gebracht. Anlass zu einem derartig forcierten Bau gab der Umstand, dass in genannter Stadt noch eine Konkurrenzgesellschaft bestand, welche gleichfalls das Recht auf den Bau und Betrieb der Linie zu besitzen behauptete. Um den zu erwartenden Einspruch dieser Gesellschaft bei den Behörden gegen die Inangriffnahme der Arbeiten und deren Fortführung zu umgehen, entschloss sich die «New York and Philadelphia

Traction Comp.», die Bahn zu einer Zeit vollständig fertigzustellen, wo ein rechtskräftiger Erlass zur Einstellung der Arbeiten nicht zu erwirken war, nämlich zwischen Samstag Mitternacht und Sonntag Mitternacht. Mit Hilfe von 550 insgeheim aus Baltimore und Philadelphia herangeschafften Arbeitern gelang es auch thatsächlich, die Strecke im oben angegebenen Zeitraum betriebsfertig herzustellen; um 11 Uhr Sonntag abends konnte der erste Wagen über die neuerbaute Linie laufen. Natürlich war die Kraftstation schon vorher vorhanden, der Zweck ihrer Errichtung jedoch verheimlicht worden.

Kuriosum eines architektonischen Wettbewerbs. In der Ausschreibung einer öffentlichen Projekt Konkurrenz lesen wir die Programmotiz: «dem Preisgericht ist als Aktuar Herr Pfarrer X. beigegeben». Bei diesen Aktuariatsgeschäften handelt es sich doch in der Regel um die Abfassung des Berichtes über die eingelaufenen Arbeiten und die Bestellung dieses Berichterstatters ist sonst Sache des Preisgerichtes. Wir sind nun sehr gespannt auf diesen von Herrn X. selbstverfassten Jurybericht. Wir fragen uns, würde bei einer eventuellen Konkurrenz über eine Liturgie für die reformierte Kirche umgekehrt auch ein Architekt zum Aktuar bestellt werden? Wir denken mit Recht, nein, nach dem bekannten Sprichwort «Jedem das Seine».

Ein Panorama der sibirischen Eisenbahn für die Pariser Weltausstellung 1900 wird von der Bauverwaltung dieser Bahn vorbereitet. Die Herstellung des in Aquarell auszuführenden Panoramas, welches sowohl die bereits vollendeten als im Bau begriffenen Strecken der Bahn darstellen soll (5290 km), ist dem Kunstmaler Dr. *Pjassezkij* übertragen worden. Ein Teil des Panoramas und zwar die bereits vollendete Strecke der westsibirischen Bahn von der Wolga bis zur Station Kainsk (2130 km) ist schon fertiggestellt. Diese 178 m in der Länge messende Partie des Bildes hat einen Kostenaufwand von 18500 Rbl. erfordert; die Herstellungskosten des ganzen Panoramas von etwa 450 m Länge sind auf rund 60000 Rbl. veranschlagt.

Villa Nabholz-von Grabow im Belvoir-Park in Zürich. Der Baubeschreibung dieses Landhauses in der letzten Nummer u. Z. ist ergänzend nachzutragen, dass die Fassadenbekleidung aus zugerichteten Kalksteinböden besteht, geliefert von der Lägersteinbruch-Gesellschaft Regensburg.

Redaktion: A. WALDNER
Flössergasse Nr. 1 (Selnau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

V. Sitzung im Winterhalbjahr 1897/98.

Mittwoch den 5. Januar, abends 8 Uhr im Hôtel Central.

Vorsitzender: Herr Ingenieur H. Peter.

Anwesend 28 Mitglieder und Gäste.

Nach Begrüssung der anwesenden Gäste durch den Vorsitzenden wird das Protokoll der letzten Sitzung verlesen und genehmigt. Der Präsident teilt mit, dass der Vorstand des Bauwesens I dem Vereine das Gutachten zur Verfügung gestellt habe, welches Herr Ingenieur C. O. Gleim über die in Betracht kommenden Projekte für den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn, bezw. deren Einführung in den Hauptbahnhof ausgearbeitet hat. Dasselbe wurde zunächst der Specialkommission überwiesen, und soll später, dem Wunsch des Bauvorstandes gemäss, im Gesamtverein zur Behandlung kommen.

Hierauf folgt der Vortrag des Herrn Prof. Rud. Escher über unsere «Wärmemotoren», der vom Vorsitzenden verdankt wird. Die Diskussion wird benutzt von den Herren Ingenieur Peter, Professor Stodola, Ingenieur Walther und Direktor Huber. Schluss der Sitzung 10 $\frac{1}{2}$ Uhr.

Im Protokoll der III. Sitzung sind die Angaben über das Rechnungsergebnis, die auf Missverständnis beruhen, wie folgt zu korrigieren: Einnahmen 1092.65 Fr., Ausgaben 556.— Fr., Baufonds 4233.15 Fr., Inventar 2000.— Fr. A. W.

Gesellschaft ehemaliger Studierender der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

On cherche un *Ingenieur-mécanicien* pour la représentation industrielle concernant spécialement l'éclairage en vue de l'application de l'acétylène. (1122)

On demande pour la France un *Ingenieur-dessinateur* au courant de la construction des machines marines. (1123)

Gesucht ein *Ingenieur* auf ein Wasserbaubureau. (1124)

Gesucht ein *Ingenieur* für geodätische Arbeiten (Triangulation und Präzisionsnivellement). Derselbe muss sehr gesund und rüstig, guter Mathematiker und Schweizer sein. (1125)

Auskunft erteilt

Der Sekretär: H. Paur, Ingenieur,
Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.

*) Vgl. Schw. Bztg. Bd. VIII Nr. 6—9.