Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **29/30 (1897)**

Heft 8

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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

Die Gründe, welche die Sektion Uto des schweizerischen Alpen-Klubs gegen die Herstellung eines Reliefs unseres Landes im Masstab von 1:100 000 und für die Anhandnahme dieser Darstellung im Masstab von 1:25 000 ins Feld führt, sind so überzeugender Natur, dass wir die Hoffnung hegen dürfen, die eidg. Räte werden in der März-Session der Vorlage des Bundesrates nicht beitreten.

Miscellanea.

Die Hafenbauten auf dem Isthmus von Tehuantepec. Vor etwa zwei Jahren wurde bekanntlich die den Isthmus von Tehuantepec durchschneidende, 308 *km* lange Bahn eröffnet, welche die kürzeste direkte Verbindung zwischen dem Stillen Ozean und dem Golf von Mexiko ermöglicht. Gelegentlich der Besprechung dieser, für den Handelsverkehr der europäischen Stationen und des Ostens der Vereinigten Staaten mit den Ländern der Pacific-Küste und mit Asien äusserst wichtigen Eisenbahnlinie *) hatten wir darauf hingewiesen, dass erst die Verbesserung und Ausgestaltung der Hafenplätze an den Endpunkten der Bahn im stande sein wird, derselben ihre volle Bedeutung als interozeanische Verbindungslinie zu sichern. Die Art und der Umfang dieser teils begonnenen, teils projektierten Arbeiten ist aus folgenden Angaben zu entnehmen: Gegenüber der Mündung des Coatzacoalcos befindet sich im atlantischen Ozean etwa 4 *m* unter dem Meeresspiegel längs der Küste ein Korallenriff von bedeutender Festigkeit, das sich in einer Breite von 1200 *m* hinzieht. Es handelt sich nun darum, dieses Riff in einer Breite von 120 *m* und einer Tiefe von 7,5 *m* auszubaggern; der grösste Bagger der Welt «Majestic» wurde in Anspruch genommen, um das harte Korallengestein zu durchschneiden und hier einen Kanal herzustellen. Noch interessanter, aber auch bedeutend kostspieliger sind die Hafenarbeiten auf der Südseite der Landenge, bei dem Hafenorte Salina Cruz, unweit von Tehuantepec im Stillen Ozean. Die daselbst bis jetzt bestehenden Hafenanlagen sind so bedeutungslos, dass sie gar nicht in Betracht kommen und zwei neue Molen von 240 *m* und 1050 *m* Länge gebaut werden müssen. Für diese Arbeiten haben die mit den Bodenverhältnissen genau vertrauten mexikanischen Ingenieure auf Grund der von fremden Ingenieuren eingereichten Entwürfe das endgiltige Projekt ausgearbeitet. Die Molen müssen natürlich ganz besonders widerstandsfähig sein, da sie sehr tief im Wasser liegen und der ganzen Gewalt der Wellen preisgegeben sind. Das Fundament bilden Bruchsteine, die in einer Breite von 105 *m* auf den Meeresgrund versenkt werden, auf welche Basis sodann eine feste Mauer aus Beton zu stehen kommt. Hiezu bedarf es aber ganz ausserordentlicher Vorbereitungen; denn um diese Mauer genau und sicher aufführen zu können, musste erst ein solides Gerüst gebaut werden, das sich in der ganzen Länge der zu konstruierenden Mole hinzieht und stark genug ist, den zur Arbeit erforderlichen Krahn mit seiner Last zu tragen. Da ein Krahn von der entsprechenden Grösse und Leistungsfähigkeit noch nirgends existiert, so musste derselbe erst in Salina Cruz hergestellt werden. Erforderlich für die bezeichneten Arbeiten ist ein Krahn mit einem Arm von 30 *m* Länge. Dieser befördert die je 40 *t* schweren Betonblöcke an Ort und Stelle auf den Meeresgrund, wo sie mittelst Cements mit einander verbunden werden. Das Meer hat bei Hochflut an dieser Stelle eine Tiefe von 16,2 *m* und die Mauer soll noch 4,8 *m* über den Wasserspiegel hinausragen, so dass sie also bei einer Länge von 240 *m* bezw. 1050 *m* eine Höhe von 21 und eine Breite von 7,2 *m* enthält. Von wesentlichem Vorteil ist es, dass die zum Bau erforderlichen Steine in der Nähe gebrochen werden können; der nötige Cement dagegen, etwa zwei Millionen Fass, wird aus England bezogen.

*) Vgl. Bd. XXV S. 110.

Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur. Nach fünfundzwanzigjähriger, erfolgreicher Thätigkeit tritt Herr *Ferdinand Veith* aus Gesundheitsrücksichten als Mitglied der Direktion obgenannter Maschinenfabrik zurück. An seine Stelle hat der Verwaltungsrat gewählt: Herrn *H. W. Hall*, von Rumisberg (Kanton Bern), Maschinen-Ingenieur der J. S. B. in Lausanne. Herr Hall ist Mitglied der G. e. P. und hat seine Studien von 1881 bis 1884 an der mech.-techn. Abteilung des eidg. Polytechnikums gemacht. Er war schon früher (1885 bis 1887) bei der Lokomotivfabrik Winterthur und hat sich namentlich in seiner Stellung als Chef des techn. Bureaus für Werkstätten und Rollmaterial der J. S. B. in Bern den Ruf eines tüchtigen Maschineningenieurs erworben. Durch seine Studien über die zulässige Maximalsteigung bei Seilbahnen mit vertikalem Zahneingriff, die in Bd. XIII Nr. 18 erschienen ist, hat er sich auch bei den Lesern unserer Zeitschrift vorteilhaft bekannt gemacht.

Thonlager in Wiedlisbach bei Solothurn. In der Nähe von Wiedlisbach befindet sich ein mächtiges Lager von feinem, zur Herstellung von Falzziegeln besonders geeignetem Ton. Es wird die Ausbeutung dieses Thonlagers in grossen Verhältnissen beabsichtigt. Der Wiedlisbacher Thon war übrigens schon zu Römerzeiten bekannt, wovon die in Solothurn aufgefundenen Ziegel und Backsteine zeugen. Diese Fundstücke beweisen sowohl die Güte des Materials als die ausgebildete Technik der Römer im Brennen der Ziegel und Backsteine. Auch in den letzten Jahrhunderten und in neuester Zeit sind aus Wiedlisbacher Thon schöne Kachelofen hergestellt worden. — λ —

Redaktion: A. WALDNER
32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studierender
der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittelung.

Gesucht ein *Ingenieurassistent* auf ein städtisches technisches Bureau. (1080)

Gesucht ein *Ingenieur* für den Bau einer elektr. Tramlinie. (1084)

Gesucht ein *Maschineningenieur*, der schon etwas Erfahrung im Bau von Werkzeugmaschinen hat. (1085)

On cherche un *ingénieur--mécanicien* ayant quelques expériences dans la construction des moteurs à pétrole. (1086)

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

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
21. Februar	J. Merki, Gemeindeschreiber	Niedersteinmaur (Zürich)	Sämtliche Arbeiten und Lieferungen zur Anlage einer Wasserversorgung in Niedersteinmaur.
22. »	Tiefbauamt im a. Fraumünsterschulhaus	Zürich	Sämtliche Arbeiten für die Verbreiterung des Schrägweges, Strecke Badener-Kochstrasse im Kreis III.
25. »	Tremp, Präsident	Dorf Schännis (St. Gallen)	Lieferung von etwa 1500 *m* eiserner Wasserleitungsröhren für die Gemeinde Schännis.
26. »	Th. Keller, Architekt	Männedorf	Maurer-, Steinhauer- und Zimmerarbeiten für zwei Neubauten des Herrn Zeller in Männedorf.
27. »	Wehrli, Ortsvorsteher	Eschikofen (Thurgau)	Sämtliche Arbeiten und Lieferungen zur Anlage einer Wasserversorgung in Eschikofen.
27. »	Bureau des kantonalen Kreisingenieurs I	Zürich, untere Zäune 17	Bau der Strasse I. Klasse vom rechten Limmatufer in Dietikon bis zur Einmündung in die Strasse I. Klasse in Weiningen.
27. »	Kreisingenieur II des Kantons	Zürich, untere Zäune 17	Bau der Strasse I. Klasse vom Stocker bis zur Station Horgen-Oberdorf. Voranschlag für Erdarbeiten 4800 Fr.; für Chaussierungsarbeiten 2700 Fr. und für Röhrendohlen etc. 1000 Fr.
28. »	Sekundarschulhaus	Horgen	1. Boden- und Wandbeläge von Terrazzo- und gebrannten Plättli. 2. Schlosserarbeiten: Veranda, Geländer, Thürfüllungen, Beschläge etc. 3. Glaserarbeiten. 4. Schreinerarbeiten: Thüren, Rolljalousien, Täfelungen etc. 5. Parketterie-Arbeiten für das Krankenasyl in Horgen.
1. März	Wettstein, Gemeinderat	Billikon bei Kyburg (Zürich)	Entwässerungsarbeiten, bestehend aus Oeffnen und Zudecken von etwa 9000 l. Meter Graben mit etwa 1,5—1,7 *m* Tiefe, sowie das Legen der Röhren.
10. »	Lüscher-Zehnder	Muhen (Aargau)	Vermessung des Gemeindebannes Muhen b. Aarau.
12. »	Frick, Präsident der Kirchenbaukommission	Adlisweil (Zürich)	Spengler- und Schieferdecker-Arbeiten zum Kirchenbau Adlisweil.