Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **65/66 (1915)**

Heft 18

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

Cardona, entdeckt worden sind. Durch die bisher vorgenommenen Bohrungen wurden in einer 80 *m* mächtigen Steinsalzschicht insgesamt 22 *m* Carnallitschichten mit 20% *KCl* und 10 *m* Sylvinschichten mit 95% *KCl* festgestellt. Um die Konzession zur Vornahme von Bohrungen haben sich schon vier Gesellschaften für ein Gebiet von insgesamt 113000 *ha* beworben. Eine derselben soll bereits mit der Ausbeutung begonnen haben.

Kettentriebe ungewöhnlicher Leistungsfähigkeit befinden sich seit etwa einem halben Jahre in einem Wasserkraftwerk bei Copperfield (Or.) am Snake-Fluss im Betrieb. Sie dienen zum Antrieb eines 3600 *kW* Drehstrom-Generators mit 225 *Uml/min* von zwei mit 147 *Uml/min* laufenden Zwillingsturbinen aus und bestehen aus je vier 535 *mm* breiten Morseketten. Die Wellen der Zahnräder haben einen horizontalen Abstand von 3,0 *m* und einen vertikalen Abstand von 1,5 *m* voneinander.

Verein für Schiffahrt auf dem Oberrhein. Die XI. Generalversammlung dieses Vereins ist auf Samstag den 8. Mai d. J. abends 6 Uhr in das Bernoullianum in Basel eingeladen. An die üblichen geschäftlichen Verhandlungen schliessen sich Vorträge von Ingenieur *Rud. Gelpke* und Direktor *Leo Frey* über *die bauliche Erweiterung der Hafenanlagen in Basel.*

Furkabahn. Die Bahnverwaltung beabsichtigt, den Betrieb, soweit es die Schneeverhältnisse gestatten, am 1. Juni d. J. bis Oberwald aufzunehmen. Dies hätte zur Voraussetzung, dass die Kollaudation dieser Strecke noch im Laufe des Monates Mai vor sich gehen könnte.

Reformationsdenkmal in Genf[1]**.** Die Arbeiten an diesem Denkmal werden, was die Bildhauerarbeit anbelangt, dadurch eine Verzögerung erleiden, dass die dabei beschäftigten französischen Bildhauer in den Militärdienst einberufen worden sind.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.
Dianastrasse 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

AUSZUG aus dem PROTOKOLL
der VIII. Sitzung des Wintersemesters 1914/15
Freitag den 26. März 1915 im „Bürgerhaus" Bern.

Vorsitz: Präsident Ing. *H. Eggenberger.* Zu dieser Sitzung wurden auch die Naturforschende und die Geographische Gesellschaft eingeladen, deren Mitglieder mit ihren Damen sich zahlreich einfanden, sodass über 150 Anwesende gezählt wurden.

Das Präsidium begrüsst die Versammlung, besonders die Gäste und den Referenten, Herrn Prof. K. E. Hilgard aus Zürich.

Zu Ehren zweier verstorbener Mitglieder, der Herren Regierungsrat *Könitzer* und Arch. *W. Joss,* erheben sich die Anwesenden.

Die Hauptversammlung wird auf den 9. April angesetzt. Zum Eintritt in den Verein hat sich angemeldet Herr Ing. *Nemeth.*

Hierauf erhielt Herr Prof. *Hilgard* das Wort zum Vortrage über *„Problem und Bau des Panamakanals".*

Der Gedanke einer künstlichen Verbindung zwischen dem atlantischen und pazifischen Ozean durch die zentralamerikanische Landenge tauchte bald nach der Entdeckung jener Gegenden durch die Europäer auf. Greifbare Gestalt nahmen die Projekte erst an, als anfangs der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts eine französische Gesellschaft den Bau des Panamakanals in Angriff nahm. Nach dem Misserfolg dieser Gesellschaft trat die Regierung der Vereinigten Staaten von Nordamerika im Jahre 1904 an das Problem heran. Die Frage, ob ein Niveaukanal oder ein Schleusenkanal gebaut werden solle, wurde nach eingehenden Studien zu gunsten des letztern entschieden, da ein Niveaukanal sowohl die doppelte Bauzeit, als auch doppelten Kostenaufwand erfordert hätte als ein Schleusenkanal. Durch den Umstand, dass die Schiffe im Gatun-Stausee mit grösserer Geschwindigkeit fahren können, wird der Zeitverlust für das Schleusen derselben ausgeglichen.

Drei verschiedene Probleme waren es, die beim Bau des Kanals zu lösen waren: 1. das politisch-rechtliche, 2. das technische, und 3. dasjenige der Hygiene und Sanierung.

Das erste Problem wurde bekanntlich dadurch gelöst, dass die Vereinigten Staaten die sog. Kanalzone, einen Streifen Landes von 16 *km* Breite von der Republik Panama erwarben.

In technischer Hinsicht bereiteten besonders die Hochwasser des Chagres-Flusses Schwierigkeiten. Auch hierin ist der Schleusenkanal dem Niveaukanal überlegen, da die Hochwasser im grossen Stausee unschädlich gemacht werden. Bedeutende Mehrarbeit verursachte die fortwährenden Erdschlipfe im grossen Culebra-Einschnitt. Interessant war die Darstellung des Baues der grossen Schleusen mit ihren gewaltigen Toren. Es sind im ganzen 92 Tore, im Gewicht von 370 bis 780 *t* per Flügel. Besondere Sicherheitsvorrichtungen gegen das Rammen der Tore, und zum Abschliessen der Schleusen gegen das Oberwasser beim Versagen der Tore sind vorhanden; auch dürfen die Schiffe während des Durchfahrens der Schleusen nicht mit eigener Kraft fahren, sondern werden durch elektrische Lokomotiven geschleppt. Zum Transport der ungeheuren Aushubmassen und der für die Schleusen erforderlichen Betonmengen wurde natürlich in weitgehendem Masse von maschinellen Einrichtungen Gebrauch gemacht. Das von der französischen Gesellschaft bewältigte Aushubmaterial betrug $^1/_9$ des gesamten, während $^8/_9$ auf die Leistung der Amerikaner entfällt. Diese $^8/_9$ wurden mit einem geringern Kostenaufwand fertiggestellt, als das erste Neuntel.

Der Isthmus von Panama war früher berüchtigt wegen Malaria und gelbem Fieber. Bevor die Amerikaner mit den Bauarbeiten begannen, schritten sie zur Sanierung der Gegend, und zwar mit solchem Nachdruck und Erfolg, dass die Kanalzone heute sozusagen malaria- und fieberfrei ist. Nachdem man erkannt hatte, dass diese Krankheiten durch den Stich von Insekten übertragen werden, schritt man zur Ausrottung dieser in den Sümpfen und stagnierenden Gewässern brütenden Lebewesen. Gesunde Wohnungen und grösste Reinlichkeit waren weitere Massregeln zur Bekämpfung der Krankheiten.

In wirtschaftlicher Beziehung wird sich die Bedeutung des Kanals äussern in einer Verschärfung des Konkurrenzkampfes an der Westküste Südamerikas und in einem Teil Ostasiens, da die Einflussphäre bis dorthin reicht. Seine grösste Bedeutung für Nord-Amerika aber liegt in seinem strategischen Wert für die amerikanische Flotte, und es ist deshalb begreiflich, dass der Kanal befestigt wurde.

Die Ausführungen des Vortragenden wurden in wirkungsvoller Weise ergänzt durch Vorführung einer grossen Zahl ausgezeichneter Projektionsbilder. Der mit grossem Beifall aufgenommene Vortrag wurde vom Vorsitzenden bestens verdankt.

Schluss der Sitzung 10 $^3/_4$ Uhr. *W. F.*

Gesellschaft ehemaliger Studierender
der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

Stellenvermittlung.

On cherche pour Madagascar un *directeur technique* pour Usine d'abattage et de conserves de viande, connaissant à fond toute la fabrication; langue française indispensable. Climat excellent. (1960)

Gesucht nach Oesterreich (Steiermark) tüchtiger *Betriebs-Ingenieur* in eine Fabrik für Massenanfertigung von Kleinmotoren und elektr. Maschinen aller Art. Dauernde Anstellung. (1961)

On cherche pour une mine de cuivre au Chili deux *Ingénieurs* mécaniciens et chimistes, Suisses romands, comme stagiaires, de façon à pouvoir les former et les utiliser ultérieurement comme titulaires de chefs de service. (1962)

On cherche pour une Société Tramways et Electricité en Syrie un jeune *Ingénieur-Electricien* de nationalité suisse, célibataire, en qualité d'ingénieur adjoint à la direction. Entrée en service le plus tôt possible. (1963)

On cherche pour un bureau d'ingénieur-conseil en Suisse comme commanditaire intéressé un *ingénieur* surveillant, Suisse romand ou Français, capable et spécialisé en génie civil, béton armé, constructions métalliques etc. Poste de confiance. (1964)

Gesucht ein *Ingenieur* mit mehrjähriger Erfahrung im Dampfkesselbau, für schweizerische Maschinenfabrik. (1965)

Gesucht nach Italien (von französischer Gesellschaft) ein junger *Gaswerks-Ingenieur* als Assistent des Betriebsleiters eines grossen städtischen Gaswerkes. Beherrschung des Italienischen unerlässlich. (1966)

Auskunft erteilt kostenlos *Das Bureau der G. e. P.*
Dianastrasse 5, Zürich 2.

[1]) Siehe Darstellung des Entwurfes Bd. LIV S. 124 (28. August 1909).