Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges

Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und

Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 29 (1913)

Heft: 51

Artikel: Der Panamakanal [Schluss]

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-577581

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.10.2025

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

- b) Liefer- und Bollendungsfriften einschließlich Teilfristen.
- c) Allfällige Konventionalftrafen oder Prämten für vorzeitige Vollendung von Arbeiten.

d) Preise und Zahlungsbedingungen.

e) Abnahme und Abrechnung.

f) Umfang und Dauer der Berantwortlichkeit des Übernehmers, insbesondere auch für Konstruktionen; Sicherheitsleistung desselben.

Art. 38. Die Vertragsurkunde ist mit einer Kopte des Angebotes in doppelter Aussertigung von den Parteien zu unterzeichnen; der Urkunde sind die allgemeinen und speziellen Aussührungsbestimmungen, Pläne, Muster und dergleichen beizulegen.

7. Schlugbeftimmung.

Art. 39. Diese Berordnung tritt am 1. April 1914 in Kraft. Auf diesen Zeitpunkt werden alle entgegenstehenden Vorschriften aufgehoben, insbesondere Art. 24 der Seschäftsordnung des Stadtrates vom 26. April 1894.

Bürich, den 21. Februar 1914.

3m Namen bes Großen Stadtrates:

Der Brafident: Buß.

Der Gefretär: Dr. Jat. Eicher-Bürtli.

Der Panamakanal.

(Schluß).

Das gewaltige Bauwerk rechtfertigt es, daß auch seiner Geschichte gedacht wird, war doch der Durchstich der Landenge von Mittelamerika schon ein Traum der Seefahrer des Mittelalters. Auf seiner vierten Reise tam Kolumbus im Jahre 1502 nach bem Ifthmus und suchte in der Gegend des heutigen Gatunsees nach einem Durchgang, allerdings in bem Glauben, nach China zu gelangen; denn bekanntlich ftarb dieser geniale Seefahrer und Entdecker Amerikas ohne sich bewußt zu sein, einen neuen Weltteil aufgefunden zu haber. Spanier, Franzosen, Engländer und Italiener suchten Jahrzehnte lang vergebens nach diesem vermeintlichen Durchgang, der, wie die genauern geographischen Forschungen erft viel später lehrten, in Wirklichkeit nicht existiert. Merkwürdigerweise sind aber einzelne Urvölker von Mittelamerika heute noch davon überzeugt, daß ein gehelmnisvoller Durchgang irgendwo befteht. Ferdinand Cortez, der berühmte Seefahrer, war der erste, welcher an einen fünstlichen Kanal dachte, da er des vergeblichen Suchens mübe war. Schon damals tauchten die verschiedensten Vorschläge auf, unter anderem auch die Durchstiche von Panama und Nikaragua, Debatten welche sich fast 400 Jahre später wiederholten. Zu jener Zeit begann der Weitftreit zwischen England und Spanien um die See-Spaniens Macht war bedroht und dieses Land, das damals Weltreich war, konnte nicht an den Kanalbau denken, so ruhten diese Pläne um ein volles Jahrhundert. Nach den mannigfachsten englischen und spanischen Fehlschlägen machte Frankreich 1770 einen neuen Versuch mit der Affaraguaroute, aber auch dieser Im Jahre 1814 machte Spanten, in beffen Besitz der Isthmus als "Kolonie Kolumbien" war, einen neuen Versuch; aber nun kam die Unabhängigkeitser= flärung der mittelamerikanischen Staaten. Aber im Verein mit den abtrünnigen Ländern wandte sich das spanische Mutterland an die Bereinigten Staaten, die ihrerseits soeben die Unabhängigkeit von England erreicht hatten. Man unterhandelte. Eine Konzession um

die andere murde erteilt; Gefellschaften schoffen wie Bilze aus dem Boden und liquidierten ebenso schnell wieder. Die amerikanische Ziellosigkeit in dieser ganzen Angelegens heit war bis zum Jahre 1902 — es muß dies gefagt werden -- eine vollkommene. So wandten sich die mittelamerikanischen Staaten in ihrer bekannten Finangnot an das reiche Frankreich, in deffen Besitz eine der frühern Konzeffionen war. Es wurde die später berüchtigt gewordene "Banamakanal. Gefelischaft" begründet, die sich für einen Kanal in Meereshöhe mit einem 8 km langen Tunnel entschied. Unter dem Borfitz des berühmten Erbauers des Suezkanals, Ferdinand von Leffeps, trat in Paris ein internationaler Ingenteurkongreß zusammen, auf dem man sich gegen den Willen ber Bereinigten Staaten und Englands für den Panamadurchstich aussprach, und damit den Nikaraguakanal fallen ließ. Mit großer Begeifterung gings an die Aktienzeichnung und statt den geforderten 240, brachte man in Paris binnnen ganz furzer Zeit 500 Millionen auf; das gewaltige Unternehmen schien gesichert. Am 1. Februar 1881 begannen die Arbeiten mit unerhörten Reierlichkeiten. Schon damals machten die Franzosen gerade die Amerikaner bestäligen dies - vorbildliche Studien über die Möglichkeit der Stauung des Chartrefluffes zur Ermöglichung ber Schiffahrt in dem mafferarmen hochgelegenen Teil der Landenge. Selbft die neuesten wissenschaftlichen Untersuchungen der Amerikaner vermochten die damaligen Studien nicht zu übertreffen. Aber einen großen Fehler machte die französische Ranalbauleitung: Die sanitaren Borkehren blieben, obwohl die Gegend höchst ungesund war, völlig ungenügend, und so traten Krankheiten und Todesfälle maffenhaft ein und lähmten die Arbeitskraft. Zwar waren vorzügliche Spitaler genügend vorhanden, woran es aber fehlte, bas waren die vorbeugenden Magregeln und die Sanierung der schmutigen Ortschaften, sowie die Bertilgung der verderblichen Moskitoschwärme in der Ranalzone. Aber auch die Bauarbeiten gingen nicht im wünschenswerten Mag von ftatten. Die ursprünglichen Plane eines Niveaukanals mußten abgeandert werden und man ging zum Schleusensystem über. Da die Gelder — es waren statt 500 schon 1600 Millionen ausgegeben — zur Neige gingen, gelangte man mit neuen Forderungen an den Pariser Kapitalmarkt; aber die frühere Begeisterung war verflogen und hatte einem regelrechten Ratenjammer Plat gemacht. Als anno 1888 die Geldquellen vollends versiegten, löste sich die Kanalgesellschaft auf. Jett nahte fich der gunftige Augenblick für Nordamerita, das dem französischen Unternehmen schon lange wenig günftig gefinnt war. Während die ganze Welt sich über das französische Debacle entsetze, in Paris infolge der Berhaftung hochgeftellter Politiker wegen Bestechung allge-meine Berwirrung herrschte, Lesses als gebrochener Mann ins Gefängnis wanderte, wurde in Amerika eine neue Gesellschaft gegründet, die sich die Durchstechung der Landenge von Nikaragua zur Aufgabe machte. Aber bevor wir von der französischen Beriode der Banamageschichte Abschied nehmen, muffen wir trot des schließlichen Fiastos ihrer Berdienfte gedenken. Frankreich hat fich für immer das Berdienft gesichert, zuerst mit fühnem Wagemut Hand an das gewaltige Werk gelegt zu haben, mahrend die andern Nationen, befonders die Amerikaner und Englander, über bloße Worte nie hinauskamen. Die Franzosen haben hier unschätbare Pionierdienste geleistet und auf ihren Vorstudien und Arbeiten konnten die glücklichern Nachfolger weiterbauen. Selbst ihre Migerfolge murden den Amerikanern nütlich, da sie aus den gemachten Fehlern wertvolle Lehren ziehen konnten. Nur in einem Punkt wird die französische Ara nie mit Ehren bestehen konnen: In der

Finanzverwaltung, oder vielmehr Finanzverschwendung; denn die Korruption und die finanzielle Miswirtschaft war bei der Rompagnie Leffeps eine vollkommene. Daher auch der sprichwörtlich gewordene Zusammenbruch!

Die neue amerikanische "Maritime Canal Company" murde von der nordamerifanischen Regierung offiziell anerkannt. Im Juni 1890 wurde mit den Arbeiten begonnen; aber schon nach 3 Jahren waren 60 Mill. Franken verbraucht, ohne daß die Arbeiten wesentlich gefordert worden waren. Die Gesellschaft mußte sich auflösen und der erste amerikanische Bersuch hatte also

ebenfalls mit einem Mißerfolg geendet.

Bon diefen baulichen und finanziellen Schwierigkeiten abgesehen, ftellten sich aber noch weitere ein. England machte Schwierigkeiten, indem es sich auf einen alten Bertrag flütte, der Amerika verbot, den Kanal als rein amerikanisches Unternehmen zu bauen. Lange Berhandlungen waren erforderlich, die am 1. Nov. 1890 zum Abschluß gelangten und Amerika ans gewünschte Ziel brachten. In diesem Vertrag aber verpflichteten sich diese, den Kanal nicht zu befestigen, taten es aber schließ: Dies erregte in gang Europa, speziell in lich doch. England, einen gewaltigen Sturm ber Entruftung. Bis zum heutigen Tage ift diese Sache nicht erledigt, sondern ift gegenwärtig einem Schledsgericht zur Beurteilung vorgelegt worden.

Unterdessen war man in Amerika wieder einmal zu einer Frontanderung gefommen, indem man nun ftatt eines Nikaraguadurchftichs einen Panamakanal vorzog. Der französischen Gesellschaft murden 160 Millionen für Aberlaffung aller Rechte und Arbeiten angeboten. Aber die schlaue, man darf wohl sagen verschlagene Regierung von Columbia wußte, daß die frangösische Konzession bald ablief. Mit diesem Moment trat sie selbst wieder !

in alle Rechte ein und konnte ihrerseits den halbfertigen Kanal um 160 Millionen oder womöglich noch höher abtreten. Im letten Moment fam die Revolution, modurch Panama sich von Kolumbien lossagte und sich als souverane Republik konstituterte. Man munkelt allerlet über die "Zufälligkeit" dieser Revolution. Schon einige Tage nach der überrumpelung Kolumbias wurde die neue Republik Panama von Nordamerika offiziell anerkannt, der man viel leichter den Daumen auf den Nacken setzen konnte. Von ihr erzwangen die Vereinigten Staaten auch die Schaffung einer politisch unabhängigen Ranalzone. Aber die Konfusion unter amerifanischem Regime war bei ben Bauten und der Berwaltung des Panamakanals kaum geringer als seinerzeit unter französischem. Jahrelang ftritt man sich wegen der Frage "Niveaukanal" oder "Schleusenkanal" und heute, da bekanntlich der letztere vor der Vollendung steht, gibt es in Amerika noch eine Menge von Fachleuten, die diese Wahl als das größte Landesunglück Dies hat, wie schon angedeutet wurde, bezeichnen. seinen Grund hauptsächlich in Befürchtungen wegen möglicher Erdbeben.

Um Schluffe der Beschreibung einer so gewaltigen Anlage angelangt, muß man sich die Frage stellen: Welche weltwirtschaftlichen Vorteile werden durch Realisierung des Kanals verwirklicht? Zunächst darf man feststellen, daß dieses Werk der Schiffahrt viele Tausende von Kilometern erspart, daß der westliche Seeweg nach Oftindien und nach der Westkufte von Amerika, nach China, Japan und Auftralien freifteht. In Erwartung dieses großen Durchgangsverkehrs hat man denn auch den Ranal doppelspurig angelegt, d. h. es wurden die Schleusen in Paaren nebeneinander gestellt, derart, daß ein Schiff durch die eine Schleuse

Zur Aufklärung:

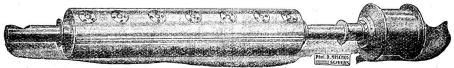
In verschiedenen Fachschriften behauptet eine Firma, die nur ausländische Maschinen vertreibt, von ihrer runden Sicherheitswelle (Syst. Carstens), diese sei die einzige, welche sich in der Praxis glänzend bewährt habe.

Dem gegenüber darf auf Grund von Zeugnissen und Belegen behauptet werden, dass die schweizerischen Fabriken für

Holzbearbeitungsmaschinen

runde Messerwellen

3885



in mindestens gleich guter und zweckmässiger Ausführung liefern. Es ist namentlich die

A.-G. MASCHINENFABRIK LANDQUART

durch ihre Spezialeinrichtungen zur genauesten Herstellung solcher Wellen in der Lage, die schweiz. Kundschaft mit

nur erstklassigen runden Wellen

zu bedienen, die den ausländischen in keiner Weise nachstehen.

Das Aufdoppeln der Vierkantwellen ist nicht zu empfehlen.

Handwerker der Holzbranche! Berücksichtigt die einheimische Industrie!

hinabsteigen kann, während gleichzeizig ein zweites durch die nebenanliegende Schleuse emporgehoben wird. Allerdings sind durch diese Magnahme, welche eine wertvolle Verkurzung der Fahrzeit mit sich bringen, die Baukosten ganz gewaltig in die Höhe getrieben worden, und es ift daher fraglich, ob jene Amerikaner recht behalten, welche das Baukapital von fast zwei Milliarden als die befte Kapitalanlage erklären, welche die Bereinigten Staaten je gemacht haben. Es ist aber nicht ausgeschlossen, daß in einer fernen Zukunft auch Amerika von diesem Kanal denselben Nuten zieht, wie Frankreich vom Vor mir liegt ein französisches Kursblatt vom 4. Februar 1914. Die Suezaktien notieren dem= nach 5145 Franken und bezahlten letztes Jahr eine Der französische Bürger, der Dividende von 35%. fich feinerzeit mit 50,000 Franken an der Subskription ber Guezanteilscheine beteiligte, ift heute Besitzer einer halben Million! Nach forgfältigen Berechnungen sind für den Panamakanal für das erste Betriebsjahr 1915 gleich 10,5 Millionen Netto Registertonnen Verkehr vorgesehen. Wenn sich diese Ziffer auch zweifellos rasch heben wird, so ift klar, daß das Baukapital des Panamakanals auf lange Jahre hinaus eine im kommerziellen Sinn nicht lufrative Rapitalinvestierung darftellt. Aber wenn nur Verkehrsfragen bei der Finanzierung des Panamakanals eine Rolle gespielt hätten, so wäre derselbe zweifellos nicht gebaut worden, wenigstens nicht von Nordamerika. Militärische Gründe sind es gewesen, die schließlich die Vereinigten Staaten aus ihrer Lethargie herausriffen. Im Falle eines Krieges zwischen Nordamerika und einer fremden Macht — in Betracht kommen vorwiegend England und Japan — wird der Panamafanal eine hervorragende Rolle spielen. Gerade deshalb ftreben die Vereinigten Staaten auch darnach, den Ranal nach modernen kriegstechnischen Grundsätzen zu befestigen. Aber das koftet wiederum enorme Summen und fo haben hierüber angeftellte Berechnungen ergeben, daß ber Ranal burch feine Ginnahmen aus dem Schiffsverkehr mit 1,2 Dollar pro Tonne sich nicht selbst erhalten und die in ihm festgelegten Rapitalien verzinsen kann, sondern er bedarf eines jährlichen Zuschusses seitens der nordamerikanischen Staatskasse von rund 100 Mill. Franken, und ganz speziell aus dem Grund, weil der Ranal ein Instrument des Krieges sein soll und daher gewaltige unproduktive Ausgaben erfordert. Für die große Doppelbe= atlantische Seite des-Ranals sind feftigungen projektiert, die den erften Anprall der feindlichen Geschwader abhalten sollen. Es ift nämlich zu bedenken, daß vom Tiefwaffer bis zu den Gatundoppelschleusen nur eine Entfernung von 11 km in Betracht kommt, eine Diftanz, welche von den modernen, großtalibrigen Schiffsgeschützen mit Leichtigkeit erreicht wird. Beschädigte Schleusen aber sind gleichbedeutend mit der Außerbetriebsetzung des Kanals. Man muß gestehen, es ift traurig, daß felbft die größten menschlichen Werte entweder Waffen der Zerstörung sind, oder ihrerseits vor Zerstörung durch Menschenhand geschützt werden müffen.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Panama-

fanals für Europa:

Am 1. Januar 1915 soll das gewaltige Werk eröffnet werden; aber schon sind die Wogen des Stillen Ozeans mit denen des Utlantischen zusammengeslossen; denn am 10. Ottober 1913 sand die Sprengung des Gamboadammes statt, der die letzte Schranke beseitigte, und schon seit jenen Tagen kann man mit kleinern Schiffen durch die Landenge von Mittelamerika gelangen. Allein in letzter Stunde haben sich wiederum gewaltige Erdrutschungen ereignet, so daß der Eröffnungstermin noch keineswegs mit Sicherheit zu bestimmen ist. Komme diese nun einige Monate früher oder später, so ist sicher, daß auch Europa vom Panamakanal in hohem Maß prositieren wird. Zwar werden wir Oftasien und Australten nicht näher gebracht; denn für diese ausgedehnten Gebiete ist der Suezkanal nach wie vor der kürzeste Weg; wohl aber ergibt sich eine enorme Wegverkürzung sür die Westküste von Amerika, also für Kalisornien, Chile und Peru, weltwirtschaftlich mächtig aufstrebende Länder. Dient der Kanal auch vorwiegend amerikanischen Kriegsund Handelsinteressen, so hat doch auch Europa alle Ursache, eines der größten wirtschaftlichen und technischen Ereignisse aller Zeiten mit hoher Genugtuung zu begrüßen, eines Werfes, dessen Verwirklichung der Traum und das Sehnen einer Weltgeschichtsperiode von vier Jahrhunderten gewesen ist.

Allgemeines Bauwesen.

Neubau im Sardhof in Zurich. Mit dem Betrieb der städtischen Pferderegie im Hardhof ist auch eine Rosthalterei verbunden, der bis jett der Chef des Abfuhrwesens als Hausvorstand vorgestanden hat und der dafür freie Wohnung erhielt. Die Erfahrungen haben nun gezeigt, daß es nicht unter allen Umftanden zweckmäßig ift, wenn der Dienftchef selbst als Hausvorstand amtet. Das Gesundheitsamt erachtet deshalb den Zeitpunkt für gekommen, das Amt dem Verwalter des ftädtischen Landes im Limmattal zu übergeben, und für den Chef des Abfuhrwesens im Hardhof einen Neubau zu erstellen. Durch die Ausdehnung der Pferderegie und des städtischen Areals im Limmattal hat sich der Gutsbetrieb derart erweltert, daß der Dienstichef nicht außerhalb des Wirtschaftsgebietes wohnen kann. Nur so ist nach der Ansicht des Stadtrates ein gedeihliches Zusammenwirken mit den Organen des ausgedehnten landwirtschaftlichen Betriebes, der Rübelwäscherei und der Podewilanstalt denkbar. Das vom Hochbauamt ausgearbeitete Projekt sieht neben Wohnauch einige Verwaltungs: und Vorratsräume vor. Rosten sind auf Fr. 60,400 veranschlagt, für die beim Großen Stadtrat der Rredit nachgesucht wird.

Das transportable Gebäude der Kunstausstellung kam bekanntlich bei der 9. Nationalen Kunftausstellung 1912 in Neuenburg zum erstenmal zur Verwendung. Das Gebaude bedectte damals eine Gesamtflache von 1600 m² und ergab eine Gesamtlänge von 700 Meter Brüftung (Cimaise); in Neuenburg waren rund 750 eingerahmte Kunftwerke, 100 Skulpturen, sowie 50 Werke dekorativer Kunft ausgestellt. Die Kosten des Gebäudes mit der Einrichtung der Säle beliefen sich auf rund 150,000 Franken. Für die diesjährige 12. Nationale Kunstausstellung an der Landesausstellung wird der zerlegbare und transportable Kunftpavillon vergrößert. Es geschieht dies mit einem Koftenaufwande von rund 70,000 Franken; dafür werden rund 200 m Cimaise gewonnen, und es wird dadurch die Möglichkeit geschaffen, ungefähr 1100—1200 Werke fämtlicher Kunftgattungen in 21 Salen unterzubringen. Das Gebäude ift bereits erftellt, zurzeit wird an der inneren Einrichtung gearbeitet.

über die Bauten der anthroposophischen Gesellschaft in Dornach (Solothurn) wird geschrieben: Der Hauptbau besteht aus zwei runden, zusammenhängenden, etwa 25 und 30 m hohen Kuppelbauten, die lebhast an türkische Bauten oder Synagogen erinnern. Der ganze Bau wird von einer dicken Mauer umgeben, die von der Basler Baugesellschaft erstellt wurde, ebenso die Fundamente. Dagegen wird der übrige Bau meist aus Holz und Beton von der Gesellschaft in Regie gebaut. Zu diesem Zwecke wurden zwei große Schreinereien mit elektrischem Betrieb und den modernsten Maschinen einsellschieft