

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 17/18 (1891)
Heft: 22

Inhaltsverzeichnis

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: 17.05.2025

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

INHALT: Die südamerikanische Ueberlandbahn von Buenos-Ayres nach Valparaiso. Wettbewerb für eine reformirte Kirche auf der Bürglerterrasse in Enge bei Zürich. IV. (Schluss). Wettbewerb für ein Cantonsschul-Gebäude in Luzern. — Miscellanea: Eidgenössisches

Polytechnikum. Eidgenössisches Parlamentsgebäude. — Concurrenzen: Nouvel hôpital du Locle. — Nekrologie: † von Kaven. — Vereinsnachrichten: Gesellschaft ehemaliger Studirender der eidg. polytechnischen Schule zu Zürich, Sektion Zürich. XXII. Adressverzeichniss.

Die südamerikanische Ueberlandbahn von Buenos-Ayres nach Valparaiso.

Ein Unternehmen, das sich in mancher Beziehung neben die grossen nordamerikanischen Pacificbahnen stellen darf, ist die seit einigen Jahren im Bau befindliche Eisenbahnverbindung quer durch den südamerikanischen Continent zwischen Buenos-Ayres und Valparaiso. Ist auch die Längenausdehnung der zu bauenden Eisenbahn in Folge der Gestalt dieses Continents bei Weitem nicht so bedeutend wie bei den erstgenannten Bahnen, so sind dafür die Schwierigkeiten, welche die Natur diesem Unternehmen entgegenstellt, um so grösser. Denn während die Culminationshöhe der Northern-Pacific- nur 870 m, der Canadian-Pacific- 1312 m und der Central-Pacific-Bahn 2140 m beträgt, erhebt sich die südamerikanische Ueberlandbahn bis auf eine Scheitelhöhe von 3174 m über Meer. Wenn auch nicht vergessen werden darf, dass der Uebergang über die Gebirgskette der Anden sich unter dem 34° nördlicher Breite, also in einem Klima vollzieht, wo die Grenze des ewigen Schnees sehr hoch liegt, so muss anderseits bedacht werden, dass hier ein Gebirgswall zu überschreiten ist, der zu den höchsten der Erde gehört. Die Bahn führt auf grosse Strecken durch kaum bewohnte Gebiete über unwirthliche Haideflächen und durch rauhes Gebirge. Dem Uebergang stellt sich die starre mit ewigem Schnee bedeckte Gebirgswand entgegen; einzelne Stellen der Linie sind nur auf schwindelnden Maulthierpfaden zu erreichen, auf welchen Lebensmittel, Baumaterialien und Maschinentheile herbeigeschafft werden müssen. Zudem gestattet die Enge des Pfades meist nur ganz schmale Ladungen und derselbe ist während sechs Monaten des Jahres fast ungangbar. Zwar breitet sich am Fusse des Gebirges eine reiche fruchtbare Ebene aus, aber dafür sind die Schwierigkeiten des Ueberganges um so grösser.

An der Spitze des Unternehmens steht der von englischen Eltern abstammende Chilene Clark, ein ausserordentlich unternehmender Mann, dem es auch an der für die dort bestehenden Verhältnisse nöthigen „smartness“ nicht zu fehlen scheint. Der Umstand, dass am Bau selbst viele deutsche und schweizerische Ingenieure beschäftigt sind, kann nur dazu beitragen, das Interesse unserer Leser für denselben zu erhöhen.

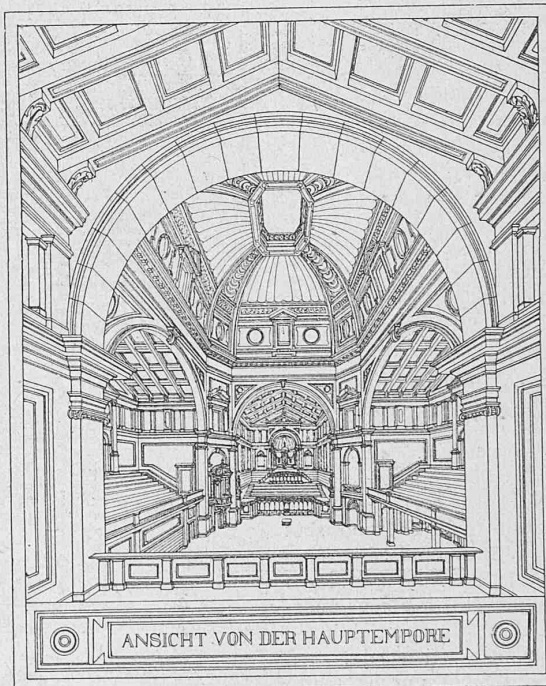
Eine Eigenthümlichkeit dieser Transitleine ist die, dass sie thatsächlich drei (!) verschiedene Spurweiten hat. Auf der argentinischen Seite von Buenos-Ayres bis Mendoza hat sie die englische Breitspur von 1,676 m, auf der chilenischen Seite von Valparaiso bis Santa Rosa ist sie normalspurig ausgeführt und das Zwischenstück, die eigentliche Gebirgsbahn, wird schmalspurig (1,00 m) angelegt. Auf einen Massengüterverkehr wird, in Folge des zweimaligen Umladens auf dieser Bahn, daher kaum zu rechnen sein.

Die Entfernung zwischen Buenos-Ayres und Valparaiso beträgt mit der Bahn 1360 km; davon entfallen 1211 km auf Argentinien, der Rest auf Chile. Die 685 km lange Strecke von Buenos-Ayres bis nach Villa Mercedes (San Luis) liegt in den Händen des Unternehmers Clark, die schwieriger zu bauende Fortsetzung von Villa Mercedes bis Mendoza (352 km) im Vorland des Gebirges führt die Regierung aus, während für die eigentliche schmalspurig auszuführende Bergbahn von Mendoza bis an die chilenische Grenze (174 km) unter der Firma „Buenos-Ayres-Valparaiso Transandino-Eisenbahn“ von Clark eine Baugesellschaft gegründet worden ist. Von der 149 km langen Strecke auf chilenischem Gebiet sind 85 km, d. h. die Linie von Valparaiso bis Santa Rosa von der Regierung bereits ausgeführt und das noch verbleibende 64 km lange Stück Gebirgsbahn baut Clark auf eigene Rechnung.

Treten wir nun auf die Beschreibung der eigentlichen Bergbahn von Mendoza bis Santa Rosa in Chile ein, indem wir einem Artikel im „Engineering“, sowie einem solchen in der „Zeitschrift des Vereines deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ folgen. Der Ausgangspunkt der Bergbahn: Mendoza liegt 722 m, der Endpunkt derselben: Santa Rosa 822 m über Meer. Der dazwischen liegende niedrigste Pass erhebt sich bis zur Höhe von 3790 m. Eine reine Adhäsionsbahn hätte eine sehr grosse Längenentwicklung bedingt, ohne dabei einen wirksamen Schutz gegen Schneefälle und Lawinenstürze zu gewähren. Man ging deshalb zum gemischten System von Adhäsions- und Zahnstangenbahn über.

Wettbewerb für eine reformirte Kirche in Enge bei Zürich.

Entwurf von Chiodera & Tschudy, Arch. in Zürich. Motto: „Renaissance“.



ANSICHT VON DER HAUPTTEMPEL

Dies wird wenigstens so behauptet. Die Wahrheit soll aber so lauten, dass man ohne gründliche Terrainstudien zu machen einfach den Flusstälern folgend sich so ins Gebirge hereingebohrt hat, dass sich einer Eisenbahnanlage mit den für den Adhäsionsbetrieb noch zulässigen Steigungen unüberwindliche Schwierigkeiten entgegengestellt hätten. Man befand sich somit in der Zwangslage, zum gemischten System zu greifen und wählte für die Zahnstange dasjenige unseres Collegen und Landmannes R. Abt in Luzern.

Von Mendoza aus zieht sich die Eisenbahn durch Weinberge und gut bebaute Felder über wellenförmiges Terrain nach der ersten, 21 km entfernten Station Blanco Encalada. Es ist das Land der Winzer. Hier haben sich unter anderen Rheinländer angesiedelt, welche sich von der Rebencultur viel Erfolg versprechen. Blanco Encalada liegt 1017 m über dem Meeresspiegel. Unweit davon befindet sich die Brücke über den Mendozafluss mit sechs Oeffnungen von 21 m Spannweite. Der Fluss ist im December reissend, er hat ein tiefaufgewühltes Bett, welches sich etwa 6 km hinter der Station zu einer engen Thalschlucht zusammenzieht, wo die Bahn bald auf dem einen, bald auf dem anderen Hange angelegt worden ist und viele Brückenbauten nothwendig gemacht hat. Es beginnt der Aufstieg nach den Anden unweit der geplanten Station Cacheuta. Hier befinden sich heisse Quellen, die in der Umgegend seit Jahren für hygienische Zwecke