

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 107/108 (1936)
Heft: 13

Wettbewerbe

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: 03.02.2026

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

bei der stark wechselnden Tiefe des tragfähigen Untergrundes viel überflüssige Pfahllänge hergestellt und gekappt werden müssen. Die Vorteile des Ortpfahles für derartige Verhältnisse sind so einleuchtend, dass nach vorgängigen Versuchen, bei denen eine Gruppe von 3 Pfählen einer kombinierten Belastung unterworfen, ausserdem Versuche mit ebenfalls 6 bis 7 m langen vertikalen Pfählen ausgeführt worden waren, die Wahl auf Frankpfähle fiel. Nach C. G. Boonstra, der über die Fundationen dieser Brücke in «Technique des Travaux» vom Mai d. J. einen Aufsatz mit aufschlussreichen Bildern und Diagrammen veröffentlicht, ist dies die erste Anwendung von Frankpfählen in Holland. Der Bau der Hauptpfeiler erfolgte im Schutze einer kreisförmigen Spundwand von 54 m Durchmesser, die durch eine ringförmige Stahlkonstruktion etwa auf Höhe des äusseren Wasserspiegels versteift war. Eine zweite kurze Spundwand, die nach dem Einbringen der Pfähle auf dem Umfang der Fundamentplatte geschlagen wurde, diente als Baugrubenauskleidung und als Schalung für den Pfeilerfuss. Die Rammen zur Herstellung der Frankpfähle arbeiteten von einer 2 m hohen Anschüttung aus, deren aktiver Erddruck dem äusseren Wasserdruck auf die Spundwand entgegenwirkte und damit ihre Stabilität erhöhte. Die Gründung der beiden etwas kleineren Vorlandpfeiler erfolgte in ähnlicher Weise. Im ganzen wurden für die vier Pfeiler 1056 Pfähle von 20 m, für die beiden Widerlager 840 Pfähle von rd. 8 m Länge hergestellt. Sie sind mit wenigen Ausnahmen an den beiden Widerlagern unter einer Neigung von 5:1 eingebracht. Die maximale Belastung der 20 m langen Frankpfähle beträgt je 120 t.

Die weitest gespannte Eisenbeton-Bogenbrücke ist seit Sommer 1935 in Spanien in Bau. Es handelt sich um die zweigleisige Brücke im Zuge der Eisenbahnlinie von Zamora nach Coruna, die über ein Staubecken der Esla führt. Die Spannweite des Hauptbogens beträgt 205 m bei 60 m Pfeilhöhe. Durch beidseitige Vorkragungen der Widerlager mit Vollquerschnitt bis über HHW, deren Deformationen gering sind, ist die rechnungsmässige Spannweite des Bogens mit Kastenquerschnitt auf 172 m bei 38,76 m Pfeilhöhe reduziert. Das dem Gewölbequerschnitt umschriebene Rechteck von 9,06 × 5,5 m Grösse am Kämpfer nimmt bis auf 7,93 × 4,517 m im Scheitel ab; die Stärke der oberen und unteren Platte entsprechend von 1,05 m auf 0,706 m, während die vier senkrechten Wände des Kastenquerschnittes durchgehend 40 cm stark sind. Die beidseitigen Zufahrten bestehen aus insgesamt 8 Gewölben mit Längswänden und quer-gespannter Fahrbahnplatte. Die Spannweite dieser Gewölbe beträgt 22 m. Für den Zeitpunkt der Vollendung dieses Bauwerkes, der voraussichtlich einige Zeit auf sich warten lässt, stellt M. Jacobson in «Génie Civil» vom 8. August d. J. nähere Ausführungen in Aussicht über den Hauptbogen, das Lehrgerüst und dessen Montage.

Das Projekt der rechtsufrigen Wallenseestrasse wurde unter Augenschein auch von Abgeordneten des Schweiz. Heimatschutzes und des Bundes für Naturschutz eingehend besprochen. Dabei wurde anerkannt, dass der Entwurf (siehe Bd. 107, S. 243*) von viel Takt und Einfühlung in die Landschaft zeugt, und nur noch gewünscht, dass die Strasse, wenn immer möglich, oberhalb des Dorfes Quinten durchgeführt werde. Es ist ferner ein allgemeines Reklameverbot für den ganzen Strassenzug Weesen-Wallenstadt anzustreben. Zum Schutz gegen die Verunstaltung des Ufergelandes durch unpassende Bauten, Farbanstriche der Häuser und Benzinstationen soll eine Bauordnung geschaffen werden.

Umbau im E. W. Wynau. Da die Turbinen und elektrischen Maschinen des rechtsufrigen Werkes z. T. noch aus dem Jahre 1895 stammen, sollen nun drei Maschinengruppen ersetzt werden. Wie wir dem «Energiekonsument» vom 15. September entnehmen, besorgt Ing. W. Luder (Solothurn) die Leitung der baulichen Arbeiten an den Turbinenkammern.

Raumakustische Probleme. Der Vortrag von Professor Dr. E. Meyer (Berlin), über den auf S. 40 lfd. Bds. ausführlich berichtet wurde, ist vollinhaltlich mit Abbildungen wiedergegeben im «Schweizer Archiv» vom Juli d. J.

NEKROLOGE

† Heinrich Dormmüller, Direktor der Deutschen Reichsbahn, ist am 1. September gestorben. Er war im Jahr 1904 als Regie-rungsbaumeister in den preussischen Eisenbahndienst getreten und hat der Verwaltung der deutschen Bahnen mit einer Unterbrechung von 1908 bis 1917, während der er zum Eisenbahnbau nach China beurlaubt war, angehört. Seit 1931 war er Leiter der Betriebsabteilung der Reichsbahndirektion Berlin. Die schwierigen und umfangreichen Aufgaben, deren Lösung ihm oblag, wurden gekrönt durch die erfolgreiche Durchführung des Olympiade-Verkehrs.

† D. Schindler-Huber, der langjährige und um das Gedeihen des Unternehmens hochverdiente gewesene Generaldirektor der «Maschinenfabrik Oerlikon» ist im Alter von 80 Jahren am 22. d. M. entschlafen.

WETTBEWERBE

Neue Strassenbrücke über das Sittertobel («Kräzernbrücke») bei St. Gallen-Bruggen (Bd. 107, S. 163). Das zur Beurteilung des Projektwettbewerbes für eine neue Staatsstrassenbrücke über das Sittertobel bei Bruggen, St. Gallen-West, («Kräzernbrücke»), eingesetzte Preisgericht hat am 17. September abends seine Arbeit abgeschlossen und folgende Preisgewinner ermittelt:

1. Preis (4000 Fr.): Ing. Charles Chopard, Zürich; Mitarbeiter: Arch. Dr. R. Rohn, Ingenieure Gustav Klages und Ludwig Bösch, alle in Zürich.
2. Preis (3750 Fr.): Ing. Paul Zigerli, Degersheim und Zürich, und Ed. Züblin & Cie., A.-G., Bauunternehmung, Zürich.
3. Preis (3500 Fr.): Ing. Karl Kihm, Zürich, und Arch. Josef Schütz, Zürich.
4. Preis (3250 Fr.): Ing.-Bureau J. Bolliger & Co., Zürich; Mitarbeiter: Arch. Kündig & Oetiker, Zürich.
5. Preis (3000 Fr.): Ing.-Bureau Buss A.-G., Basel; Mitarbeiter Architekt H. Baur, Basel.
6. Preis (2750 Fr.): Ing. Emil Frei, Rapperswil.
7. Preis (2500 Fr.): Ing.-Bureau Schori & Weber, Biel; Mitarb.: Ing. J. L. Perrenoud und Arch. K. Frey, beide in Biel.
8. Preis (2250 Fr.): Ing. F. Pfeiffer, Zürich.

Die öffentliche Ausstellung sämtlicher 47 Wettbewerbs-Entwürfe im Hauptbahnhofgebäude St. Gallen (Zimmer 119) dauert vom 25. September bis 18. Oktober d. J.

Kirche in Clarens. Wie wir dem «Bulletin Technique» vom 15. August entnehmen, wo die preisgekrönten Entwürfe abgebildet sind, hatte dieser von den Architekten Kantonsbaumeister E. Bron, G. Epitoux und Ch. Thévenaz (alle in Lausanne) beurteilte Wettbewerb folgendes Ergebnis:

1. Rang (800 Fr.): Entwurf von Arch. F. Huguenin, Montreux.
2. Rang (700 Fr.): Arch. A. Schorp u. P. Bournoud, Montreux.
3. Rang (500 Fr.): Arch. L. Forney, Vevey.

LITERATUR

La Casa Borghese nella Svizzera — Das Bürgerhaus in der Schweiz. Vol. XXVIII: *Cantone Ticino, Ila parte: Sopraceneri*. 86 pagine di testo, 135 tavole. In bross. 35 Fr., 28 RM., in tela 43 Fr., RM., 34,40. Orell Füssli-Verlag, Zürich/Leipzig. — Für Mitglieder des S.I.A. I. Exemplar kart. 17 Fr., jedes weitere Ex. 23 Fr.; geb. je 8 Fr. mehr.

Die Arbeiten für diesen stattlichen, zweiten Tessiner Bürgerhausband besorgten: Text (in italienischer Sprache) Prof. Francesco Chiesa unter Mitwirkung von Frau Prof. Chiesa-Galli; Aufnahmen z. T. noch von † Prof. E. Propper, ferner Arch. Eug. Cavadini (Locarno), zeichn. Aufnahmen und Reinzeichnung in künstlerisch vorzüglicher Weise Arch. Peter Rohr (Bern), unterstützt von G. Valentini und P. Giovannini; Photos von Flli. Brunel (Lugano), E. Steinemann (Locarno), einzelne von R. Zinggeler (Kilchberg) und C. Hubacher (Zürich). Die Bürgerhauskommission des S.I.A. dankt allen diesen Mitarbeitern für ihre vorzüglichen Dienste, und Alle, die den Band zur Hand nehmen und studieren, werden ihr beipflichten. Unsere Leser finden im voranstehenden Textteil dieser Nummer einige Kostproben samt Erläuterungen. Möge der Band die ihm gebührende Beachtung und — Anschaffung finden!

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

CARL JEGHER, WERNER JEGHER.

Zuschriften: An die Redaktion der «SBZ», Zürich, Dianastr. 5 (Tel. 34507).

MITTEILUNGEN DER VEREINE

S.I.A. Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein

Mitteilung des Sekretariates

Es sind folgende Stellen im Ausland zu besetzen: Erfahrener Städtebauarchitekt, in Staatsstellung, im nahen Osten. Einige tüchtige jüngere Architekten nach Deutschland.

Nähere Auskünfte können beim Sekretariat des S.I.A. eingeholt werden. — Die für Iran gemeldeten Stellen sind alle besetzt; 15 Ingenieure und Architekten haben ihre Stellen in Iran bereits angetreten.

Zürich, den 23. Sept. 1936.

Das Sekretariat.

SITZUNGS- UND VORTRAGS-KALENDER

3. Oktober (Samstag): B. I. A. Basel. 15.00 h Besichtigung des Neubaus der Basler Kantonalbank.