

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 107/108 (1936)  
**Heft:** 6

## **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>**

wohl der Hauptzweck dieses Postulats sein. Wir verweisen übrigens auf die trefflichen Ausführungen «Staat und Flugzeugindustrie» von Dr. W. Dollfus in der «Schweiz. Aero-Revue» (vom Dez. 1935); wir kommen auf den Gegenstand zurück.

**330 m weite Bogenbrücke in Südrhodesien.** Ein recht zierlich und kühn wirkendes Bauwerk ist die Zweigelenkbogenbrücke über den Fluss Sabi nahe der Grenze von Mozambique, die «Engineering» vom 27. Dezember 1935 abbildet. Ihre beiden Fachwerkbogen aus Chromstahl haben 14 m Abstand voneinander und 76 m Pfeilhöhe; an ihnen hängt eine Fahrbahn mit Betonplatte von nur 5,5 m Breite, die beidseits von 90 cm Fussgängerwegen eingefasst ist. Die in England hergestellte Stahlkonstruktion hat man durch Freivorbau von den beiden, flachen Ufern aus montiert, wobei stählerne, im Fels des Uferlandes verankerte Kabel die bereits montierten Teile hielten. An deren freien Enden sass je ein Kran für den Vorbau, denen die Bauteile durch einen Kabelkran zugeführt wurden. — Dass eine Brücke dieser Grösse, die nämlich an Spannweite nur von der Kill van Kull-Brücke<sup>1)</sup> und der Hafenbrücke in Sidney übertroffen wird, auf Kosten eines einzigen Mannes errichtet worden ist, darf als Kuriosum auch noch erwähnt werden: M. Alfred Bait hat der Kolonie Rhodesien so gewaltige Summen vermacht, dass nebst Eisenbahnen und vielen anderem auch diese Brücke daraus gebaut werden konnte.

**Dem amerikan. «Departement für Bodenuntersuchungen»** (U.S.A. Dep. of Soils Investigations), einer Kommission aus 12 Fachleuten, sind 12 Hauptkomitees und zahlreiche Subkomitees unterstellt, die sich mit den verschiedensten Fragen, wie Untersuchungsmethoden physikalischer und chemischer Bodeneigenschaften, Tragfähigkeit und Kräfteverteilung in unbelasteten und belasteten Böden, Bohrmethoden zur Entnahme ungestörter Bodenproben u. a. m. befassen. Die Forschungsarbeiten des Hauptkomitees werden vor ihrer Veröffentlichung vom «Departement» begutachtet. Unter den 12 Mitgliedern dieser wissenschaftlichen Oberbehörde sind zwei Europäer, nämlich Prof. Dr. K. Terzaghi (Wien) und neuerdings Dipl. Ing. Dr. L. Bendel (Luzern), dieser auf Grund seiner ingenieur-geologischen Arbeiten. Wir gratulieren unserm Kollegen Bendel zu dieser Ehrung durch die amerikan. National Academy of Science.

**Postautokurs Lugano-St. Moritz.** Sechs Wochen nach Eröffnung der Gandriastrasse (über deren Bau ein ausführlicher Bericht hier bald erscheinen wird) ist am 30. Januar die Einweihungsfahrt von drei mit offiziellen Gästen befrachteten schweizerischen Postwagen ausgeführt worden. Am Nachmittag fuhr man in Lugano ab, machte Halt in Menaggio, liess das frisch begrünte Ufer des Comersees und Chiavenna hinter sich, um durch die Schneemassen der Maloja hinaufzufahren (und zwar ohne Ketten!) und am Abend in St. Moritz ein Festbankett zu feiern. Die Rückfahrt nach Lugano am nächsten Tag nahm 4½ h in Anspruch. Seit Anfang dieses Monats steht der neue Autokurs bereits fahrplanmässig zur Verfügung; er wird als Verbindung des grössten Wintersportplatzes mit dem Zentrum des schweizerischen Südens höchst wertvoll werden.

**Chirurgische Klinik der Zürcher Heilstätte Clavadel.** Dieses Sanatorium von Arch. R. Gaberel (Davos) aus den Jahren 1931/32 weist 63 Patientenbetten auf, die sich über die drei Geschosse des 65 m langen, nach Südwest orientierten Hauptbaues verteilen. An dessen beiden Enden sind windgeschützte Hallen mit Vita-verglasung angeordnet; im Stamm des T-Grundrisses liegen die Dienst- und Behandlungs-, sowie die gemeinsamen Räume. Die konstruktiven Einzelheiten des Baues sind auf Grund jahrzehntelang bewährter Erfahrung des Architekten ausgeführt, über die in Bd. 100, S. 107\* der «SBZ» (20. August 1932) das Grundsätzliche mitgeteilt worden ist. Erwin Poeschel macht in seinem Begleittext der bezüglichen Veröffentlichung im «Werk» vom Januar 1936 auf die zahlreichen Einzelheiten aufmerksam, die zur Erleichterung der Kranken vorgekehrt sind.

**Schweizer. Landesausstellung 1938.** Die Ortsgruppe Zürich des SWB hat sich in der Frage der Platzwahl entschieden zu Gunsten der Seeufer ausgesprochen, wie dies auch tags zuvor in öffentlicher Versammlung der Direktor der Zentrale für Handelsförderung, Dr. M. Lienert und, mit einigen Vorbehalten, Stadtrat Ing. E. Stirnemann getan hatten. Die zum gleichen Schluss kommenden Ausführungen von Stadtbaumeister H. Herter im Z.I.A. (am 18. Dezember 1935) werden hier demnächst ausführlich erscheinen.

**Güter-Triebwagen** sind letztes Jahr auf einigen Strecken der PLM versuchsweise eingeführt worden. Sie stimmen in der Bauart überein mit den Berliet-Dieselelektrischen Triebwagen für Personenverkehr und haben, mit einem Anhänger, Geschwindigkeiten von 80 bis 90 km/h erreicht. Man hofft mit diesen Wagen

Lastverkehr für den Schienenweg zurückzugewinnen.

**Die Brücke über den kleinen Belt,** deren Gründungsarbeiten hier beschrieben worden sind (Bd. 98, S. 341\*, Bd. 100, S. 201, Bd. 102, S. 11), erfährt eine eingehende Darstellung im «Organ» vom 15. Januar. Auch die Montage der stählernen Ueberbauten im Freivorbau, sowie die Umgestaltung der anschließenden Bahnanlagen sind beschrieben, ergänzt durch schöne Photos.

**Schweizer. Werkbund.** Direktor A. Altherr ist nach langjähriger Tätigkeit als Obmann der Zürcher Ortsgruppe zurückgetreten; an seine Stelle wurde Bildhauer C. Fischer (Zürich) gewählt.



Cinéac Montparnasse, Paris.

## WETTBEWERBE.

**Teilbebauungsplan Frauenfeld** für das Gebiet Wielstein-Mühlebühl-Speicher, unter in Frauenfeld niedergelassenen oder verbürgerten Fachleuten. Unter elf eingereichten Entwürfen hat das Preisgericht (Fach-Preisrichter Gemeindeing. Th. Baumgartner, Stadtgeom. H. Deppe und Arch. O. Pflughard) folgende prämiert:

- I. Preis (1300 Fr.), Entwurf von Arch. P. Büchi, Amriswil;
- II. Preis (700 Fr.), Entwurf von Architektin Gertrud Brunner, Frauenfeld;
- III. Preis (600 Fr.), Entwurf von Arch. Brodtbeck & Steiner, Frauenfeld;
- IV. Preis (400 Fr.), Entwurf von Arch. W. Mörikofer, Langenthal (Bern).

Die Planausstellung im Rathaus in Frauenfeld dauert noch bis und mit Sonntag 9. Februar.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

CARL JEGHER, WERNER JEGHER, K. H. GROSSMANN.

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

## MITTEILUNGEN DER VEREINE

**S.I.A. Technischer Verein Winterthur.**  
Sitzung vom 22. November 1935.

Vortrag von Prof. Dr. G. von Salis, über

«Die Entwicklung der Telephonie zum Weltnachrichtendienst», verbunden mit einem Propaganda-Gespräch mit Canada.

Das mit weit über 100 Personen besetzte Bahnhofsäli zeigte die gewohnte glückliche Hand des Präsidenten in der Wahl des Referenten und des Themas. Die Idee eines überseeischen Gesprächs entsprang seiner persönlichen Initiative und bedurfte zur Ausführung monatelanger Verhandlungen und Vorbereitungen.

Der Referent konnte vor dem Canada-Gespräch noch kurz die 5700 km lange Route erläutern, von der 1200 km auf den Land- und Kanalweg, und 4500 km auf drahtlose Uebertragung entfallen. Zürich - Paris - Calais - London - Rugby - Yamachiche - Montreal sind die Hauptetappen für den Hinweg, und Drummondville - Baldock - London - Paris - Winterthur für die Antwort. Dabei entfallen allein auf die Kabelstrecke Winterthur - London 14 Verstärkerämter. — In der anschliessenden Vorbereitungszeit konnte der Aufbau der Verbindung verfolgt werden, indem der «Speaker» des Technischen Vereins, Ing. M. Du Bois, die Anwesenden orientierte, was sich alles in dieser Zeit auf der Leitung abspielte.

Zu dem von der britischen Postverwaltung festgesetzten Zeitpunkt war die Verbindung Winterthur - Montreal da. In wohl akzentuierter Uebertragung hörten die Anwesenden im Lautsprecher die Ansprachen des Präsidenten Gaby vom Engineering Institute of Canada, seines Sekretärs Durely, des schweizerischen Generalkonsuls Jaccard und des aargauischen beratenden Ingenieurs Ackermann (G. E. P.). Dem General Post Office in London und der Generaldirektion P. T. T. in Bern gebührt herzlicher Dank für die völlig kostenlose Uebertragung des 20 Minuten dauernden Propagandagesprächs; ferner besondere Anerkennung der Telephonverwaltung Winterthur, welche die ganze Vermittlung besorgte und den Anschluss in das Bahnhofsäli übernahm. Die notwendigen Rundspruchgeräte wurden von den Telephonwerken Albisrieden zur Verfügung gestellt.

<sup>1)</sup> bei New York, vergl. «SBZ» Band 95, Seite 285\* (1930).