

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 103/104 (1934)  
**Heft:** 10

## **Wettbewerbe**

### **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:** 13.03.2025

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

## † GEORGES ZINDEL

Am 6. März ist unser langjähriger treuer Mitarbeiter und gewesener Redaktionskollege Masch.-Ingenieur Georges Zindel in seinem 51. Lebensjahr einem Schlaganfall erlegen. Nachruf und Bild des Verewigten werden wir in nächster Nummer folgen lassen.  
Die Redaktion.

## MITTEILUNGEN.

**Elektrische Kanaltreidelei in Ostfrankreich.** Im Anschluss an die elektrische Treidelei auf dem Marne-Rhein-Kanal, dessen interessante Versuchstrecke mit Kabeltreidelei wir auf S. 66 von Bd. 69 (am 10. Febr. 1917) unsern Lesern in Wort und Bild vorgeführt haben, ist kürzlich auf der Kanalstrecke von Abbécourt bis Vitry-le-François, der 175 km langen Verbindung zwischen den Somme- und Sombre-Oise-Kanälen einerseits, den Marne-Rhein- und Marne-Saône-Kanälen andererseits, die Elektrifikation der Treidelei vervollständigt worden, worüber L. P. Alvin in „Génie Civil“ vom 9. und 16. Dezember 1933 ausführlich berichtet. Die Treidelei mit normalem Fahrgeleise auf dem Uferweg, mit 1 m Spurweite, auf dem die zweiachsigen Treidelei-Traktoren von 6 bis 8 t Gewicht fahren, ist an zwei Stellen unterirdischer Kanalführung, infolge Platzmangels für das Fahrgeleise, unterbrochen und durch Sondereinrichtungen zur mechanischen Schiffsförderung ersetzt. Im Kanaltunnel von Braye wird mittels einer Hängebahnanlage getreidet; an einer biegefesten Hängebahn-Schienenanlage fahren Einschienen-Hängebahn-Traktoren, nach System Chéneau, mit vier Laufrollen und vier horizontalen Triebrollen, die zu je zweien in Gestellen zusammengefasst sind. Im Kanaltunnel von Mont-de-Billy ist die mechanische Treidelei als Kabeltreidelei durchgeführt, ähnlich derjenigen am Marne-Rhein-Kanal. Gegenüber der früheren Pferdetreidelei ist heute schon die Leistungsfähigkeit der ostfranzösischen Kanaltreidelei rund fünfmal grösser. Sie ist weiterhin steigerungsfähig mit der Vervollständigung der bereits in Ausführung befindlichen elektrischen Bedienung der Schleusen, mit der Verbesserung des Kanalprofils usw. Man erstrebt, auch bei Beschränkung des Betriebs auf die Tageshelle, pro km Kanallänge einen Jahresverkehr von rund 1,3 Millionen t im Mittel zu bewältigen, wodurch die mittlere Leistungsfähigkeit der Eisenbahn um etwa 25 % und die der Strasse um das rund 30-fache übertroffen würde.

**Die 37. Hauptversammlung des Deutschen Betonvereins** findet am 21. und 22. März 1934 in Berlin<sup>1)</sup> statt. Vorträge: W. Petry: „Aus der Tätigkeit des Vereins“; Robert Otzen: „Sinn und Wert der Materialprüfung“; Otto Graf: „Ueber einige Aufgaben der Eisenbetonforschung“; A. Kleinogel: „Das Benzinger-Geflecht als neuartige Bewehrung für Beton und Eisenbeton“; Georg Ehlers: „Dampfturbinenfundamente und damit zusammenhängende Fragen des Eisenbetonbaues“; Georg Rüth: „Bauliche Massnahmen des Luftschutzes“; Prüss: „Neuere Betonbauten der Emschergenossenschaft“; Baritsch: „Hafenvertiefungen vor bestehenden Quaimauern“; Hans Sehl: „Beton als Fahrbahnbefestigung für Strassen und Autobahnen“; Schneider-Arnoldi: „Praktische Erfahrungen mit Beton, insbesondere mit Leichtbeton im Kleinwohnungsbau“; Otto Mast: „Pfeilverstärkung mit nachträglicher Tiefgründung an der Reichsbahnbrücke über den Humboldthafen in Berlin“; W. Neuffer: „Fortschritte im Gestalten von Massivbrücken“; Heinrich Holzmann: „Entwurf und Ausführung der Moselbrücke bei Koblenz“; W. Gehler: „Technische Lehren aus diesem Brückenbau“. Eintrittskarten sind zu beziehen beim Deutschen Beton-Verein, Obercassel-Siegburg.

**Der Bau der Grossglocknerstrasse** (Bd. 102, S. 10) hat letztes Jahr gute Fortschritte gemacht, sodass jetzt die Nordrampe bis zum Hochmais (1900 m ü. M.), die Südrampe bis zur Franz-Josefshöhe (2400 m ü. M.), fahrbar ist. Der 300 m lange Scheiteltunnel in 2500 m ü. M. ist durchgeschlagen, doch rechnet man erst auf 1935 mit der Aufnahme des durchgehenden Verkehrs. In der „Schweiz. Zeitschr. für Strassenwesen“ vom 22. Februar berichtet E. Veidl (Wien) mit zahlreichen Bildern über die prächtige Strasse. Mögen solche Bauten des Auslandes bei uns zunächst wenigstens als Stimulans für die schweiz. Alpenstrassen-Initiative wirken!

**Balkon-Ersatz.** Eine Art von Balkon-Ersatz hat der Architekt R. Vorhoelzer im Post-Wohnblock am Harras in München an-

<sup>1)</sup> Im Kaisersaal des Zoologischen Gartens, Eingang Lichtenstein-Portal.

gewendet. Es hat dort jeder Haupt-Wohnraum ein tief (bis etwa 40 cm über Fussboden) heruntergezogenes Fenster, dessen untere Hälfte vergittert ist, und hinter dem man voll in der Sonne sitzen kann. Schwer verständlich ist die Schmalheit dieser Fenster, denn die angestrebte Besonnung würde ja bedeutend besser mit Fenstern erreicht, die zugleich neuzeitlich breit wären — wie beispielsweise beim nachfolgend gezeigten Miethaus des Architekten B. Pfau, Düsseldorf. („Moderne Bauformen“, Januar 1934).

**Die Semesterarbeiten der Architektenschule der E. T. H.** sind bis zum 24. März in den Ganghallen und anschliessenden Zeichensälen zur freien Besichtigung ausgestellt. Es wurden bearbeitet: Kleinwohnbauten und kleine Kultgebäude, Sekundarschulhäuser und Bezirksgebäude, Umbauten von Kirchen und Saalbauten, Krankenhausanlagen und Hotelbauten. — Die Ausstellung ist zugänglich werktags von 10 bis 18 h.

**Schwere Rammen.** Besonders im Hinblick auf Hafenbauten, tiefe Quaimauern usw. hat die Maschinen- und Kranbau A.-G., Düsseldorf besonders schwere Typen von Dampfrahmen ausgebildet. Deren grösste hat 114 t Gesamtgewicht, 22 m Nutzhöhe über Rammgeleise und 8 t Bärgeicht. „Die Bautechnik“ vom 26. Januar gibt einige Masskizzen und Zahlenangaben.

## WETTBEWERBE.

**Spar- und Leihkasse Bucheggberg in Lüterswil (Solothurn).** In einem auf sechs Eingeladene beschränkten Wettbewerb, den als Fachpreisrichter die Architekten Robert Saager (Biel) und Fr. v. Niederhäusern (Olten) beurteilt haben, ergab sich:

1. Rang (350 Fr.): Arch. Herm. Blaser, Solothurn.
2. Rang (300 Fr.): Arch. Otto Schmid, Solothurn.
3. Rang (150 Fr.): Arch. Otto Sperisen, Solothurn.

Ausserdem erhielt jeder Bewerber eine Entschädigung von 300 Fr.

Für den Text-Teil verantwortlich die REDAKTION:

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

Zuschriften: An die Redaktion der S. B. Z., Zürich, Dianastrasse 5 (Telephon 34507).

## MITTEILUNGEN DER VEREINE.

**S. I. A. Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein.** Mitteilung des Central-Comité. Wettbewerb Bundesarchiv Schwyz.

Im Programm waren für den eventuellen Ankauf von Entwürfen, die sich nicht zur Prämierung eignen, aber sonst wertvolle Ideen enthalten, 1000 Fr. bewilligt. Das Preisgericht hat zwei Projekte, mit Rücksicht auf ihre gute Durchbildung des Hauptraumes, zum Preis von je 500 Fr. zum Ankauf empfohlen (Vergl. Urteil des Preisgerichts in „S. B. Z.“ vom 13. Januar d. J., S. 24).

Der Regierungsrat des Kantons Schwyz hat — nachdem sich die beiden Verfasser auf Anfrage hin bereit erklärt hatten, ihre Projekte für je 500 Fr. in den Besitz der Behörde übergehen zu lassen — beschlossen, auf diesen Ankauf zu verzichten mit der Begründung, dass die beiden Projekte zur Ausarbeitung des endgültigen Projektes nicht benötigt werden.

Auf Veranlassung der W.-K. haben die Fachpreisrichter an den Regierungsrat von Schwyz ein wohlbegründetes Gesuch um Wiedererwägung dieses Beschlusses gerichtet und darin nochmals um den Ankauf der beiden Entwürfe ersucht. Der Regierungsrat von Schwyz hat es leider abgelehnt, auf seinen Beschluss zurückzukommen.

Es ist bedauerlich, dass der Regierungsrat durch seinen letzten Entscheid dem in jeder Beziehung korrekt durchgeführten Wettbewerb einen unerfreulichen Abschluss gibt. Die W.-K. und das C-C haben sich mit dieser Angelegenheit befasst und müssen die Begründung des Regierungsrates Schwyz für den Verzicht auf den Ankauf der Projekte ablehnen, indem sie sich nach den bisher allgemein als rechtsverbindlich anerkannten Grundsätzen auf folgenden Standpunkt stellen: Wenn eine ausschreibende Behörde für den Ankauf von Projekten eine bestimmte Summe im Programm nennt, haben die Bewerber ein Recht darauf, dass diese Summe ausbezahlt wird, sofern das Preisgericht die Ankäufe empfiehlt und die Verfasser einem Verkauf ihrer Projekte zustimmen.

Zürich, den 28. Februar 1934.

## SITZUNGS- UND VORTRAGS-KALENDER.

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Änderungen) bis spätestens jeweils Mittwoch 12 Uhr der Redaktion mitgeteilt sein.

23. März (Freitag): Techn. Verein Winterthur, 20.15 h im Bahnhofsäli. Vortrag von Ing. Ch. Schaer, Winterthur: „Wanderungen in den Nationalpark Amerikas“.