

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

Sonstiges

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

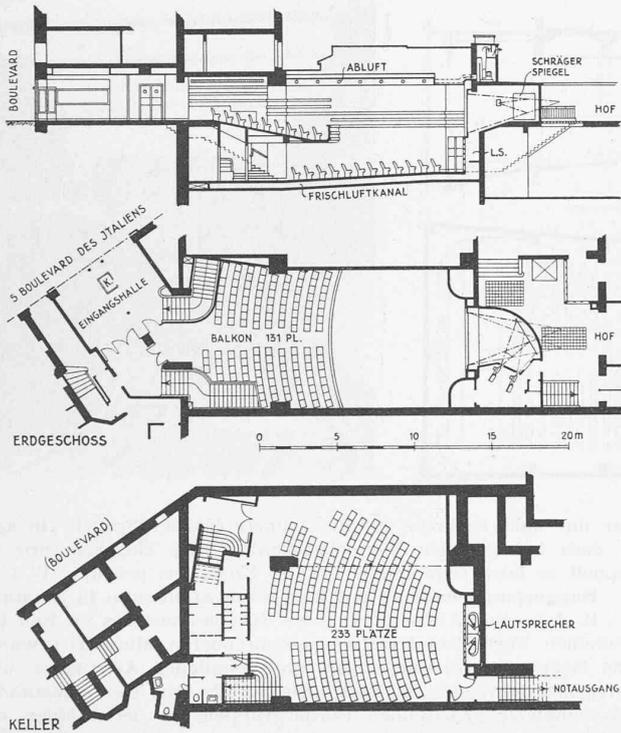
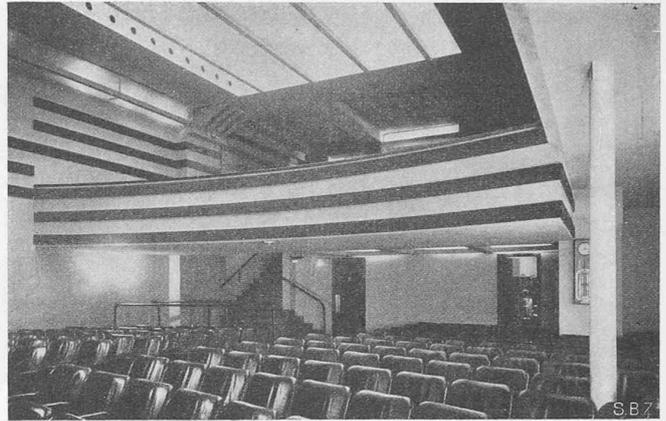
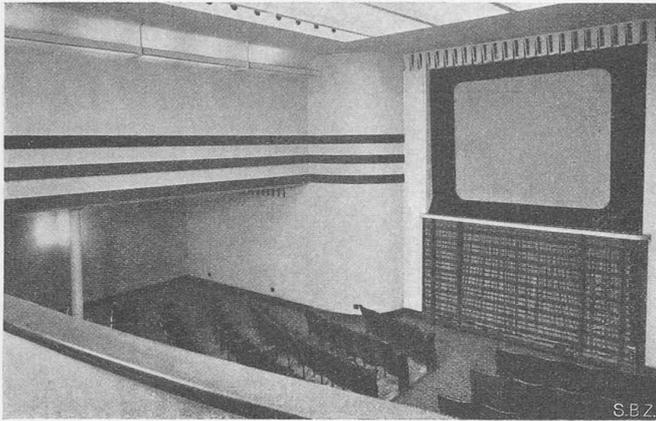
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 15.03.2025

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



Grundrisse und Längsschnitt. — Masstab 1 : 450.

„Cinéac
Le Journal“

5, Boulevard
des Italiens, Paris.

Architekten
Montaut & Gorska,
Paris.

Photos und Plan-
unterlagen der
Seiten 60 bis 65 von
L. Winternitz, Paris.

Hausfassade
schwarz glänzend.

Wegen beengter
Raumverhältnisse
erfolgt hier die
Projektion der Filme
über einen Spiegel
auf die Rückseite
der Leinwand.

Sitzreihen im Keller
nach vorn
ansteigend.



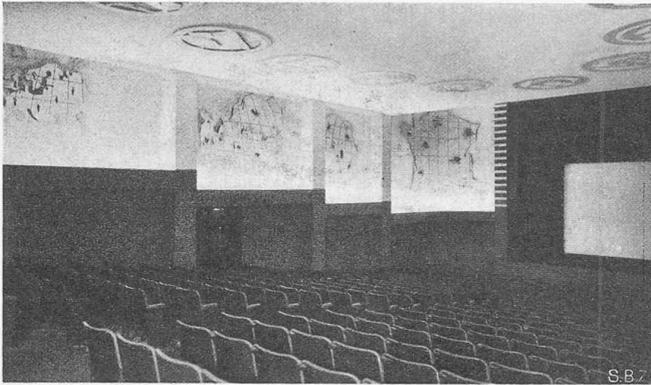
ment mettant la galerie I complètement à l'abri de l'atmosphère de l'autostrade»; Photozellen sollen diesen Kontroll- und Sicherheitsdienst besorgen usw. — Wir überlassen dem Leser, insbesondere dem Eisenbahnbetriebsmann die Beurteilung auch dieser neuen Ideen für die Betrieb-«Sicherheit», glauben aber schon jetzt sagen zu dürfen: auch das ginge nicht, schon deshalb, weil jeder im Tunnel I fahrende Eisenbahnzug die Luftzufuhr jenseits der Tunnelmitte fast völlig abdrosseln würde. Abgesehen davon kann die Bahn auf dieser internationalen Hauptlinie aus fahrplantechnischen Gründen nicht auf die Doppelspur verzichten. Sie kann aber auch niemals zugeben, dass ihr Geleise in Schienenkopfhöhe in eine Eisenbeton-Fahrbahnplatte eingegossen werde, weil dadurch jede Kontrolle wie der Geleise-Unterhalt (Schienenauswechslung, Unterstopfen der Schwellen auf der elastischen Schotterbettung!) verunmöglicht würde. Der Kompromiss Bahn und Auto im gleichen Tunnel ist und bleibt eine Utopie, was jedem Ingenieur klar sein sollte. Darüber hilft auch nicht der staatsrätlich geäußerte Wunsch hinweg, wir sollten uns «noch nicht auf technische Probleme einlassen», und auch «nicht auf die Bedürfnisfrage eintreten»! — In der Diskussion haben sich aber (mit Ausnahme von Herrn H. Lehmann) sämtliche Redner gegen die Benützung des Simplon II als Autostrasse ausgesprochen: Viel wichtiger und ökonomischer sei der Ausbau unserer Strassen in Alpen und Mittelland, ferner die Verbesserung (Beschleunigung) und Verbilligung des Autotransportes durch die Eisenbahntunnel. Besonders überzeugend legten dies dar Herr Reg.-Rat W. Bösiger, B.L.S.-Direktor Dr. Volmar, Ing. H. Fehlmann und Ing. F. Steiner, dieser unter Hinweis auf die kategorisch ablehnende Stellungnahme Dr. Gublers in der «Autostrasse» (Dez.-Heft 1935) und auf die «SBZ». All dies hinderte Herrn Staatsrat Escher nicht, im Schlusswort zu «konstatieren, dass unsere Idee eigentlich gesiegt hat.» — Sic!

Nein, die Idee wurde in der A.C.S.-Sektion Bern mit sachlichen Gründen überzeugend und unmissverständlich abgelehnt, auch von erfahrenen, aber nicht wirklichkeitsblinden Automobilisten. Denen aber, die, wie die «A.C.S.-Revue» (Nr. 2, 1936), lange Autotunnel als Winterweg durch die Alpen ungeachtet aller stichhaltigen Bedenken weiterhin kritiklos propagieren, möchten wir einige Sätze Huizingas über den Niedergang des kritischen Bedürfnisses ins Stammbuch schreiben, deren Richtigkeit gerade der gegenwärtige Alpenwinterautostrassentunnelfimmel bestätigt. Sie lauten:

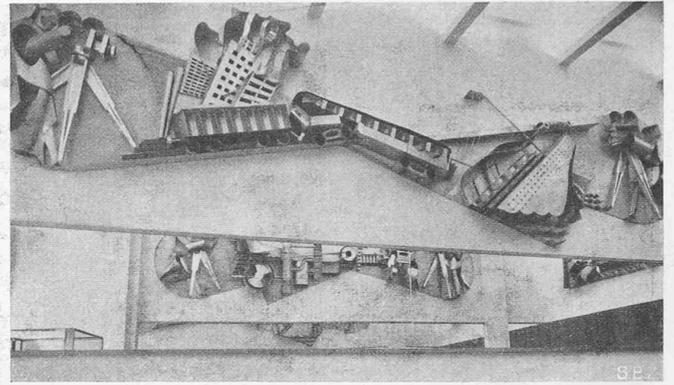
«Das Bedürfnis, über verstandesmäßig erfassbare Dinge so exakt und objektiv als möglich zu denken und dieses Denken selbst kritisch zu prüfen, wird schwächer. Eine weitgehende Trübung des Denkvermögens hat sich vieler Geister bemächtigt. Jede Abgrenzung zwischen den logischen, den ästhetischen und den affektiven Funktionen wird absichtlich vernachlässigt. Das Gefühl wird, ohne kritischen Widerspruch des Verstandes, ja bewusst im Gegensatz zu ihm, in die Urteilsfällung gemengt, gleichgültig welcher Art das Objekt des Urteils auch sei. Man proklamiert als Intuition, was in Wahrheit nur absichtliche Wahl auf Grund von Affekt ist. Man vermengt Interesse und Wunsch mit dem Grundstoff der Ueberzeugung.» — C. J.

MITTEILUNGEN

Gas-Heizanlagen. Die Bedingungen für die erfolgreiche Anwendung von Gas als Brennstoff für Zentralheizungen behandelt auf Grund der an ausgeführten Anlagen in den letzten 10 Jahren gemachten Erfahrungen Fr. Barsch in der «Z. VDI», Bd. 79 (1935), Nr. 52. Grundsätzlich unterscheidet sich das Gas



Cinéma «Actualités Le Journal», 15 Faubourg Montmartre, Paris.
Architekten *Montaut & Gorska*, Paris.



Dekorationen aus bemaltem Blech in der Eingangshalle.

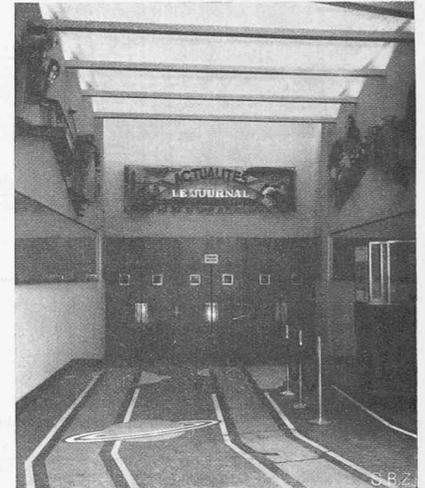
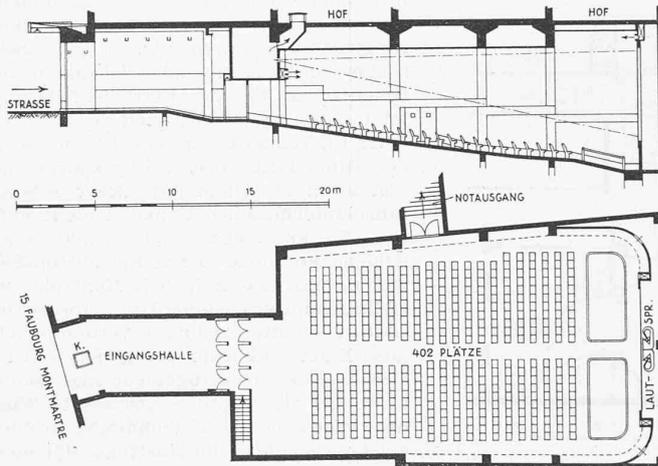
von Koks und Kohle schon durch die einfache Möglichkeit, es an beliebige Stellen zu leiten. Dennoch bevorzugt man Zentralheizungen unter Einschaltung von Wasser oder Dampf als Wärmeträger, vor allem wegen der baulichen Einfachheit und günstigen Regelmöglichkeit; auch ist die zweckmässige Ausbildung der Abgasleitungen bei Gas-Einzelöfen nicht immer einfach zu lösen. Gasheizungen verlangen eine schärfere Anpassung an die vorliegenden Verhältnisse, als dies bei Koks nötig ist, um den teureren Brennstoff möglichst gut auszunützen.

Als wertvollste Eigenschaft des Brennstoffes Gas ist die ausgezeichnete Anpassungsfähigkeit an jeden Wechsel im Wärmebedarf hervorzuheben; hierauf beruht die Möglichkeit, mit kürzeren Anheizzeiten auszukommen und die Heizung auch bei kurzzeitigem Minderbedarf (Betriebspausen u. ä.) zu vermindern oder abzustellen. Um diese Anpassungsfähigkeit voll ausnutzen zu können, wird das Wasser- und Baustoffgewicht möglichst klein gehalten; die Verlegung der Steigrohre nicht in Mauerschlitzen, sondern offen oder in den Innenwänden ergibt zusätzliche Heizfläche. Durch selbsttätige Temperaturregelung wird die Brennstoffzufuhr und damit die Wärmelieferung den Schwankungen der Aussentemperatur, bezw. des Wärmebedarfs jederzeit angeglichen. — Als Gaskessel¹⁾ hat sich besonders die stehende Bauart mit hohem Verbrennungsraum und anschliessendem Röhrenkörper durchgesetzt, bei der die Strahlungswärme der leuchtenden Gasflamme sich gut auswirken kann. Der Wirkungsgrad wird bei Vollast mit etwa 85 % und bei Viertellast immer noch mit 75 % angegeben. Für gleichmässigen Gasdruck sorgt ein Sicherheits-Druckregler, der zudem bei Gasmangel die Zufuhr sperrt und nur von Hand wieder geöffnet werden kann.

Die Wirtschaftlichkeit von Gas gegenüber Koks wird stark durch die Benutzungsart der Gebäude beeinflusst; wo durchgehend geheizt werden muss, wie beispielsweise in Krankenhäusern, können nur hygienische Gründe (Rauch- und Russfreiheit, kein Kohle- und Aschetransport u. ä.) für die Wahl der Gasheizung sprechen. Anders in Gebäuden, die nur bestimmte Stunden am Tage beheizt werden, also vor allem in Kirchen und Versammlungsgebäuden, aber auch in Schulen, Geschäfts- und Wohnhäusern, für die ein Vergleichswert von 1,5 bis 1,6 kg Koks für einen m³ Gas angegeben wird. — Die Betriebsergebnisse an ausgeführten Anlagen zeigten, dass durchschnittlich in der Heizperiode etwa 0,22 bis 0,25 m³ für 1 Cal/h Wärmebedarf verbraucht wurden. In einer Schule wurden in einer Heizperiode 7,5 m³ Gas von 4800 Cal/m³ Heizwert für 1 m³ Luftraum verbraucht; die Verbrauchszahl (in m³)

¹⁾ Vergleiche *A. Eigenmann*: «Gasheizkessel für Wasser und Dampf», «SBZ» Band 98 (1931), Seiten 261^a und 301^a.

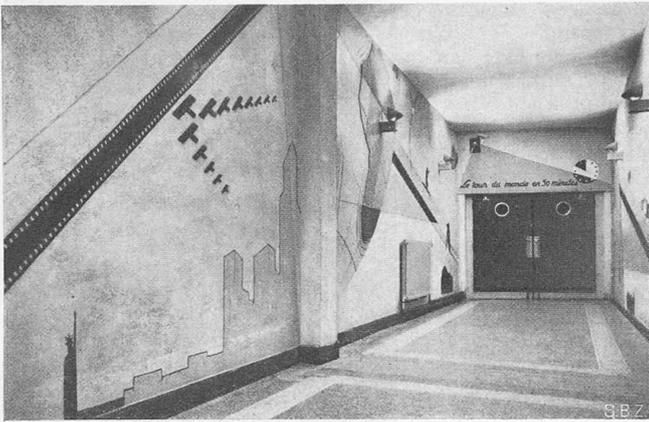
Schnitt und Grundriss 1 : 450.



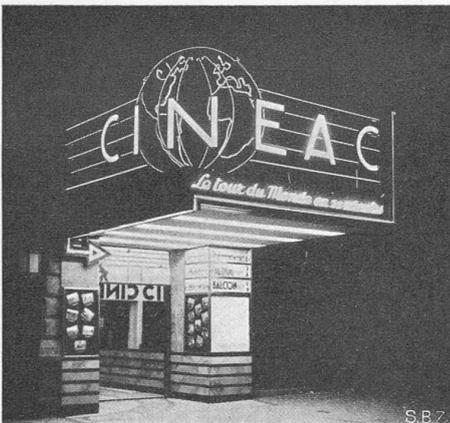
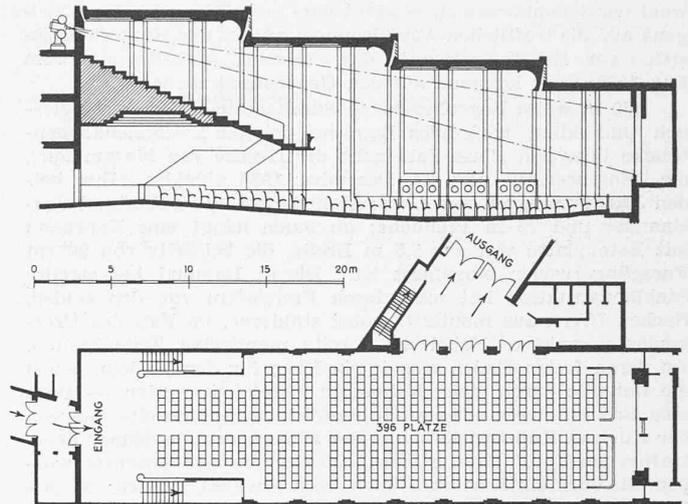
war nur halb so gross als der frühere Koksverbrauch (in kg), so dass bei gleicher Wirtschaftlichkeit der Gaspreis pro m³ doppelt so hoch sein konnte als der Kokspreis pro kg. W. C.

Baggerpumpenanlage am Fort Peck-Staudamm in Montana (U. S. A.). Zur Aufschüttung des Staudammes des im Bau befindlichen Fort Peck-Kraftwerkes am oberen Missouri¹⁾ wurde eine Baggerpumpenanlage von ungewöhnlichen Ausmassen und Betriebsverhältnissen benutzt. Sie besteht aus vier selbständig nebeneinander arbeitenden Fördergruppen, zu deren jeder ein Saugbagger, eine schwimmende und eine fahrbare Pumpenanlage gehören. Die 52 m langen und 12 m breiten Saugbagger arbeiten das zu fördernde Schwemmmaterial aus dem Flussbett ab, und zwar mit Hilfe eines durch einen 700 PS-Motor über ein mehrfaches Reduktionsgetriebe angetriebenen konischen Schneidkopfes von rd. 2100 mm. Das aufgewühlte Material wird von der unter dem Schiff liegenden, beim Schneidkopf mündenden Saugleitung von 1000 mm Ø aufgenommen und der ersten der beiden in der Längsaxe des Schiffes montierten und in Serie geschalteten Baggerpumpen zugeführt. Die Pumpenstutzen und die anschliessende schwimmende, durch Kugelgelenke sich anpassende Rohrleitung haben eine Lichtweite von 850 mm. Jede Pumpe wird durch einen Drehstrommotor von 2500 PS mit regelbarer Drehzahl zwischen 150 und 250 U/min. angetrieben und erzeugt einen Druck bis 4,2 kg/cm². Vom Bagger aus gelangt das Fördergut in die schwimmende Pumpenanlage, die ebenfalls zwei in Serie geschaltete Baggerpumpen gleicher Grösse und Leistung enthält, und von dort in die auf Schienen bewegliche, auf vier Fahrstellen ruhende und am Damm aufgestellte Anlage mit nur einer Pumpe gleicher Abmessung. Sämtliche zwanzig Pumpen der vier Fördergruppen sind von gleicher Bauart. Sie haben zweiteilige Gehäuse mit auswechselbaren seitlichen Stahlschutzverkleidungen und fliegend auf der Welle sitzendem, einseitig beaufschlagtem Stahlgusslauftrad von 1980 mm Ø. Zur Verminderung der starken Abnutzung durch das Fördergut dient unter Druck eingespritztes Frischwasser. Trotzdem mussten die Schutzverkleidungen nach etwa zwei Wochen, die Gehäuse nach etwa einem Monat und die Laufräder nach etwa zwei Monaten ununterbrochenen Betriebes ausgewechselt und wieder

¹⁾ Vergl. «SBZ», Bd. 104, S. 226; Bd. 105, S. 166 oben links.



«Cinéac Belge» in Brüssel. Arch. Montaut, Gorska et Philibert. — 1 : 450.



Unterhalts- und Amortisationskosten werden auf jährlich 58 Millionen \$ veranschlagt. Während ein Rundfunkprogramm jährlich 5000 Stunden umfasst, sieht man in den Vereinigten Staaten ein Fernseh-Jahresprogramm von 3000 Stunden vor, wovon 2000 auf Reportage und Kurzfilme und etwa 600 auf die einmalige Wiedergabe der jährlichen Neuproduktion von Filmen und Theaterstücken entfallen sollen.

Die Zukunftsmöglichkeiten des Fernsehens in der Schweiz angehend

instandgesetzt werden, um die Pumpen genügend leistungsfähig zu erhalten. Zur Beschränkung der damit verbundenen Zeitverluste war für sämtliche Pumpen ein kompletter Satz Reserveteile vorhanden. Für die Aufschüttung des rd. 5 km von den Saugbaggern entfernten Staudammes war eine Erdmenge von rd. 75 000 000 m³ erforderlich, von der die ersten 15 000 000 m³ mit einer monatlichen Durchschnittsleistung von 2 500 000 m³ gefördert wurden. Die Leistungsaufnahme der Pumpenmotoren betrug etwa 1800 kW, der Wirkungsgrad von Pumpe und Motor zusammen etwa 60 %. Die fünf Pumpen einer Gruppe hatten eine statische Gesamtförderhöhe bis zu 73 m zu überwinden. («Eng. News-Rec.» 12. Dez. 1935.) G. K.

Wirtschaftliches zum Fernsehen. Im Physikgebäude der ETH Zürich wurde am 17. Januar ein Zyklus von Fernseh-Kolloquien¹⁾ mit einem der technischen Problemstellung, der geschichtlichen Entwicklung und dem wirtschaftlichen Aspekt des Fernsehens gewidmeten Vortrag von Prof. Dr. F. Fischer eröffnet. In Deutschland kostet heute ein Fernseh-Empfänger 800 bis 1600 Fr. Es sind deren bereits etwa tausend verkauft, obschon erst einer der geplanten 25 Fernseh-Sender (Witzleben) im Betrieb ist. In England sind 12 Ultrakurzwellensender vorgesehen, von denen einer bereits in diesem Jahr in Funktion treten soll. Man rechnet dort für 1936 mit 50 000 Fernseh-Empfängern, das heisst, bei einem Empfängerpreis von 700 bis 1000 Fr., mit einem Empfänger-Umsatz von rd. 40 Millionen Fr. Auf 1937 werden 5 bis 10 mal so grosse Zahlen vorausgenannt. Der Rundfunkhörer zahlt dort jährlich eine Gebühr von 7,50 Fr., wovon die Broadcasting Co. 3,35 Fr. erhält. Eine Erhöhung der Gebühr um 3,30 Fr. soll dieser Gesellschaft den zur Aufrechterhaltung des Fernsehbetriebes erforderlichen Betrag einbringen; sie erhält dann bei 7 Millionen Rundfunkhörern insgesamt jährlich 47 Millionen Fr. Von diesen zahlenden Hörern wird freilich nur ein Bruchteil sich einen Fernseh-Empfänger leisten können. Die Kosten des Londoner Kurzwellensenders werden für das Jahr 1936 auf 2,4 Mill. Fr. veranschlagt. In den Vereinigten Staaten kostet ein Fernseh-Empfänger 300 \$. Man rechnet mit vorerst 700 000 Fernseh-Abonnenten, d. h. einem Empfänger-Umsatz von 210 Mill. \$. Der Bau von 80 vorgesehenen Sendern soll auf zusammen 40 Mill. \$ zu stehen kommen. Betriebs-

ist viererlei festzuhalten: 1. Die Qualität der besten Fernseh-bilder befriedigt heute noch nicht. 2. Die angeführten Preise auch der gegenwärtigen unvollkommenen Empfangsapparate stehen einer Ausbreitung des Fernsehens entgegen (obschon auch hierzulande die Zahl derer, die lieber in die Ferne schwelven, als das Gute in der Nähe zu suchen, beträchtlich ist!). 3. Als eine die modernsten und feinsten Techniken herausfordernde Aufgabe ist das Fernsehen für erfinderische und physikalisch gebildete Ingenieure von hohem Reiz. In den allerletzten Jahren ist das Problem spruchreif geworden; seine vollkommene Lösung ist nach dem Urteil Prof. Fischers nur noch eine Frage der Zeit. 4. So fragwürdig die kulturellen Folgen dieses neuen Reportage- und Propagandamittels sein mögen, es wird mit oder ohne schweizerische Hilfe geschaffen und, einmal da, überall benützt werden. Es ist nicht nötig, die geistige Beschäftigung mit diesem Problem, seine endgültige Bewältigung und den sich daran knüpfenden materiellen Gewinn einmal mehr dem regsameren Ausland zu überlassen. Im eigenen Land sind Männer und Mittel vorhanden, die Aufgabe selbst in Angriff zu nehmen.

Für die schweizerische Flugzeugindustrie. In seiner Eigenschaft als Nationalrat hat B. Zimmermann (Direktor der «Swiss-Air») mit 13 Mitunterzeichnern den Bundesrat in einem *Postulat* eingeladen, die Frage zu prüfen und Bericht darüber zu erstatten:

1. ob die Fliegertruppe mit Material und fliegerischem Personal derart dotiert ist, dass sie die in der bundesrätlichen Botschaft vom 3. Nov. 1933 fixierten Aufgaben erfüllen kann;
2. ob nicht für die gesamten Aufgaben der Flieger und des Luftschutzes ein besonderer Chef ernannt werden sollte;
3. ob nicht im Interesse der Arbeitsbeschaffung die notwendigen Gebäulichkeiten sowie die Fabrikation des Materials für die Fliegerwaffe und den Luftschutz durch Aufträge an die *Privatindustrie* beschleunigt an die Hand genommen werden sollten. —

Es ist bekannt, dass wir sowohl in der schweizerischen Industrie wie auch auf wissenschaftlichem Gebiet (in den an der E. T. H. ausgebildeten Flugingenieuren und im aerodynamischen Institut an der E. T. H.) über genügend eigene Kräfte verfügen, sodass der bisherige Grundsatz nur ausländischen Lizenzbaues auf dem Gebiet der Luftfahrt sehr wohl aufgegeben werden kann. Diese nachgerade brennend gewordene Frage abzuklären, dürfte

¹⁾ Die weiteren Vorträge siehe jeweils in unserm Vortragskalender.

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 Zweigelenbogenbrücke 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-Brücke¹⁾ und der Hafibrücke 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 4 1/2 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 Vitaverglasung angeordnet; im Stamm des T-Grundrisses liegen die Dienst- und Behandlungs-, sowie die gemeinsamen Räume. Die konstruktiven Einzelheiten des Baues sind auf Grund jahrzehntelanger 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.

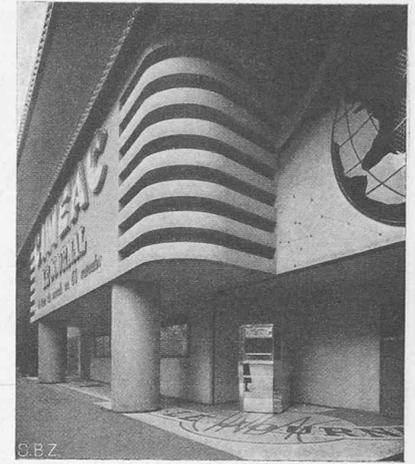
Schweizer. Landesausstellung 1938. Die Ortsgruppe Zürich des SWB hat sich in der Frage der Platzwahl entschieden zu Gunsten der Seeufer ausgesprochen, wie dies auch tags zuvor in öffentlicher Versammlung der Direktor der Zentrale für Handelsförderung, Dr. M. Lienert und, mit einigen Vorbehalten, Stadtrat 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.



Cinécac 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. Mörkofer, 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 Gespräches 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 Haupttappen 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 Durlay, 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 Alsbrieden zur Verfügung gestellt.

¹⁾ bei New York, vergl. «SBZ» Band 95, Seite 285* (1930).