

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 89/90 (1927)  
**Heft:** 6

## **Sonstiges**

### **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:** 16.02.2026

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

## Mitteilungen.

**Eidgenössische Technische Hochschule.** Die E. T. H. hat nachfolgenden, in alphabetischer Reihenfolge angeführten Studierenden auf Grund der abgelegten Prüfungen das Diplom erteilt:

**Diplom als Architekt:** Richard Beriger von Oftringen (Aargau), André Bosshard von Zürich, Rudolf Hanhart von Zürich, Edmond Magnin von Genf, Rudolf Meyer von Basel, Max Schmuklerski von Zürich, Otto H. Senn von Basel, Arnold von Waldkirch von Schaffhausen, Walter Wehrli von Zürich.

**Diplom als Bauingenieur:** Rudolf Brunner von Zürich, Hermann Fritz von Zürich, Raymund Lecroq von Rhäzüns (Graubünden), Hans Luchsinger von Schwanden (Glarus), Ludwig Sallenbach von Zürich, Pierre Schwarzenbach von Kilchberg (Zürich), Emil Schweizer von Reigoldswil (Baselland), Carl Friedrich v. Steiger von Bern, Heinrich Strickler von Zürich.

**Diplom als Maschineningenieur:** Eduard Amstutz von Sigriswil (Bern), Eugen Balhauser von Salgotarjan (Ungarn), Max Balmer von Basel, Hans Bollier von Horgen (Zürich), Gaston Borgeaud von Penthaz (Waadt), Marcel Deschenaux von Romont (Freiburg), German Diedrichs von Buenos Aires (Argentinien), Jacques Du Bois von Neuenburg, Otto Eigensatz von Auw (Aargau), Edwin Fricker von Hunzenschwil (Aargau), Hans Gerber von Trub (Bern), Hans Geser von Herisau (Appenzel A.-Rh.), Walter Girsberger von Bern, Georg Gödl von Mähr.-Schönberg (Tschechoslov. Rep.), Walter Hauser von Schüpfen (Bern), Werner Kammer von Wimmis (Bern), Paul Koenig von Bern, Jacques Lalive von Freiburg, Georges Läubli von Seengen (Aargau), Albert Leyer von Zürich, Werner Ludin von Wauwil (Luzern), Simon Lyss von Chur (Graubünden), Frederick van Marle von Brummen (Holland), Willy Marti von Aarberg (Bern), Anton Meiler von Flims (Graubünden), Alfred Naville von Genf, Engelbert Pader von Linz (Oesterreich), Jean de Penha Garcia von Lissabon (Portugal), Franz Perutz von Wien (Oesterreich), Guido Reuge von Buttes (Neuenburg), Hans Peter v. Steiger von Bern, Max Streichenberg von Basel, Jürg Weber von Olten (Solothurn).

**Diplom als Elektroingenieur:** Johann Ammann von Basel, Hans Bechtler von St. Gallen, Gustav Brunner von Lenzburg (Aargau), Arnold Christen von Wolfenschiessen (Nidwalden), Raymond Clottu von Neuenburg, Charles Degoumois von Tramelan-dessous (Bern), Jean Derippe von St. Julien (Frankreich), Gerrit Willem van Eck von Haag (Holland), Franz Fábrí von Budapest (Ungarn), Emil Gugerli von Basel und Zürich, Fritz Heller von Kirchlintach (Bern), Walter Herrensberger von Flawil (St. Gallen), Walter Hintermann von Beinwil a. S. (Aargau), Isaja Horowitz von Warschau (Polen), Matthys A. van Idsinga von Holland, Ernest Ischy von Rumisberg (Bern), Max Itschner von Stäfa (Zürich), Armin Leuthold von Thalwil (Zürich), Berthold Lichtenstein von Graz (Oesterreich), Roman Liechty von Murten (Freiburg), Felice Martinelli von Como (Italien), Louis Meyer von Zürich, Otto Moll von Hamburg (Deutschland), Armin Moser von Neuhausen (Schaffhausen), Georges Müller von Nancy (Frankreich), Heinrich Oswald von Aadorf (Thurgau), Kurt Pfeiffer von Mollis (Glarus), Franz Preisach von Budapest (Ungarn), Hans Rey von Brugg (Aargau), Walter Ringger von Niederglatt (Zürich), Adolf Rutishauser von Brüschiwil (Thurgau), Paul Schaufelberger von Gossau (Zürich), Walter Schenkel von St. Gallen und Schaffhausen, Pieter Feyo Onno Rembt Sickinghe von Arnhem (Holland), Theodor Streit von Thierachern (Bern), Max Vetter von Entlebuch (Luzern), Felix Werthmann von Genf.

**Diplom als Ingenieur-Chemiker:** Maurice Aeberhardt von Jegenstorf (Bern), Chasper Beeli von Celerina (Graubünden), Jakob Böhi von Schönholzerswilen (Thurgau), Wilhelm Fellner von Budapest (Ungarn), Louis Gindraux von Les Bayards (Neuenburg), Werner Humm von Strengelbach (Aargau), Werner Lattmann von Nürensdorf (Zürich), Fritz Meyer von Basel, Joaquin Navarro y Sagrista von Valencia (Spanien), Werner Wieland von Chur (Graubünden).

**Diplom als Ingenieur-Agronom:** Richard Bleuler von Zollikon (Zürich), Werner Braun von Schlieren (Zürich), Fritz Bühlmann von Eggwil (Bern) und Zürich, Joseph Deslarzes von Vollèges (Wallis), Ernst Flückiger von Rohrbachgraben (Bern), Nicolaus v. Grosz-Ueszög von Ueszög (Ungarn), Otto Herren von Frauenkappelen (Bern), Adolf Huber von Krauchthal (Bern), Edwin Huber von Knonau (Zürich), Adolf Käch von Nebikon (Luzern), Paul Klingner von Budapest (Ungarn), Hans Stephan Montag von Budapest (Ungarn), Ernst Müller von Zürich, Kurt Schmid von Bümpliz (Bern), Walter Siegenthaler von Langnau (Bern), Huldreich Streuli von Horgen (Zürich), Sigfried

Wagner von Zürich; ferner, mit Ausbildung in molkereitechnischer Richtung: André Daccord von Lutry und Cully (Waadt).

**Diplom als Fachlehrer in Mathematik und Physik:** Eduard Benz von Pfungen (Zürich), Ernst Boller von Zürich, Reinwald Jungen von Frutigen (Bern), Rudolf Stössel von Basel.

**Eine Prigel-Strasse** wird neuerdings durch ein glarnerisches Initiativ-Komitee lanciert, an dessen Spitze Nat.-Rat Jenny-Schuler steht. Die neue Passstrasse würde durch das Klöntal und Muotatal Glarus mit Schwyz verbinden, ungefähr 12 km nördlich und in ziemlich genau parallelem Verlauf zur *Klausenstrasse*<sup>1)</sup>, die von Linthal über den Urnerboden und das Schächental nach Altdorf, ins Herz der Urtschweiz führt. Wenn heute angesichts dieser bereits bestehenden, erstklassigen Verbindung über den Klausen das alte Projekt einer Prigelstrasse «wieder aufs Tapet gebracht wird — schreibt dazu die „Thurgauer Zeitung“ — so muss die Notwendigkeit einer solchen Strasse anders motiviert werden können, als vor dem Bau der Klausenstrasse; es sollte bewiesen werden können, dass eine Strasse über den Prigel auch neben dem Klausen noch eine *Notwendigkeit* ist. Diese Frage könnte unter den Glarnern und Schwyzern allein erörtert werden, wenn die beiden Kantone die Absicht hätten, die Kosten für die Prigelstrasse selbst aufzubringen; da man aber selbstverständlich auch von Bundessubventionen spricht, so darf sich auch die weitere Öffentlichkeit etwas mit diesem Projekt beschäftigen.

Rein touristisch genommen liegt ein Bedürfnis nach einer Prigelstrasse nicht vor. Der Pass geniesst in Touristenkreisen keinen guten Leumund; er gilt als langweilig, und nur die beiden Endstücke Glarus-Richisau und Schwyz-Muotatal sind landschaftlich lohnend. Was für den Fussgänger gilt, das gilt auch für den Autofahrer; wenn man eine so herrliche Strasse wie den Klausen zur Verfügung hat, wird es einem auch im Auto nicht einfallen, einen langweiligen Parallelweg über den Prigel einzuschlagen<sup>2)</sup>. Es ist deshalb fraglich, ob der Bau einer Prigelstrasse der beteiligten Landesgegend einen „enormen Aufschwung des Fremdenverkehrs“ bringen würde. Einen „enormen Aufschwung“ hat der Fremdenverkehr in der Schweiz überhaupt nicht mehr zu erwarten. Dagegen ist anzuerkennen, dass der Bau einer Prigelstrasse vom alpwirtschaftlichen Standpunkt aus Vorteile bringen würde. Es liegen im Muotatal und im Klöntal ausgedehnte Alpen, die schlechte Wegsamen haben und die durch den Bau einer Strasse selbstverständlich gewinnen müssten.

Der Wert einer Prigelstrasse ist also mehr nach der alpwirtschaftlichen als nach der touristisch-automobilistischen Seite hin zu suchen. Die Kosten wären beträchtlich; während die Klausenstrasse vier Millionen, Gotthard, Splügen, Bernhardsin und Lukmanier noch weniger gekostet haben, werden die Baukosten für den Prigel auf 9 bis 10 Millionen berechnet. Davon würden rund zwei Drittel auf das schwyzerische, ein Drittel auf das glarnerische Teilstück entfallen. Wie vor kurzem [17. Juli. Red.] an einer Volksversammlung in Glarus gesagt worden ist, rechnet man auf eine Bundessubvention von 60 Prozent, also auf rund sechs Millionen. Ob man dazu in Bern so rasch ja sagen wird, ist eine Frage.

Wir haben dem vorläufig nichts beizufügen.

**Internationales Flugmeeting in Zürich, 12. bis 21. August.** Nächsten Freitag beginnt auf dem Zürcher Flugplatz in Dübendorf das zweite internationale Flugmeeting. Die ersten drei Tage sind den nationalen, auf Militärflugzeuge beschränkten Wettbewerben gewidmet. Als solche sind vorgesehen Ziellandungen, eine Akrobatik-Konkurrenz, ein Stafettenflug mit Uebergabe der Meldung im Flug, als Beobachterkonkurrenzen eine photographische Rekognoskierung und die drahtlose Uebermittlung einer militärischen Meldung aus dem Flugzeug, ferner ein Geschwindigkeitsrennen rund um das Flugfeld und verschiedene Attraktionen, die mit der Nennliste mitgeteilt werden sollen. Am Montag finden voraussichtlich keine Vorführungen statt. Auf Dienstag den 16. August sind die Alpenrundflüge angesetzt; die Militärflugzeuge haben in einem Tag die drei Etappen Dübendorf-Thun (105 km), Thun-Bellinzona (125 km) und Bellinzona-Dübendorf (137 km) zurückzulegen, die Verkehrsflugzeuge die Etappen Dübendorf-Lausanne (182 km), Lausanne-Mailand (230 km) und Mailand-Dübendorf (220 km). Der Mittwoch ist Volks- und Kinder-tag mit vorläufig nicht näher bezeichnetem Programm. Am Donnerstag den 18. August beginnen die internationalen Wettbewerbe: Akrobatikkonkurrenz, Geschwindigkeitskonkurrenz auf der zweimal

<sup>1)</sup> Eröffnet 11. Juni 1900; ausführliche Beschreibung in „S.B.Z.“ Band 37, Seiten 109, 121 und 167 (16./23. März und 20. April 1901).

<sup>2)</sup> Schon gar angesichts der Sonntags-Autosperrung des Kantons Glarus! Red.

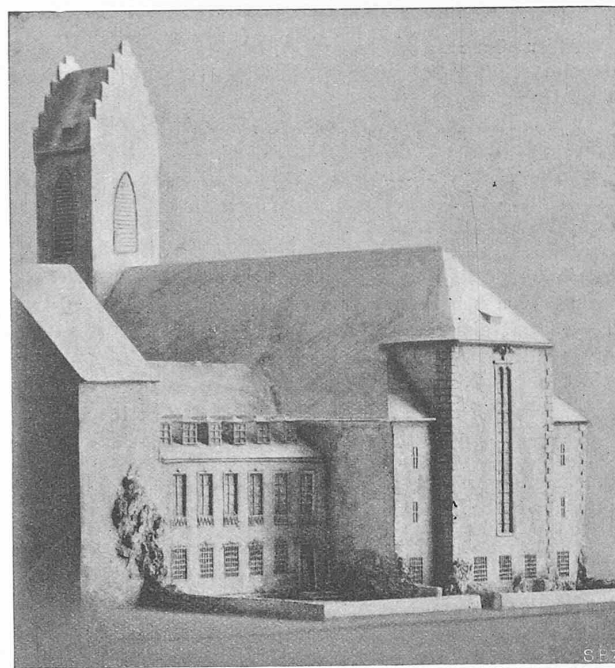
zu durchfliegenden 65 km langen Strecke Dübendorf-Bachtelturm-Eschenbergturm-Radiostation Kloten-Dübendorf; sie dauern bis Sonntag den 21. August. Verschiedene Vorführungen ausländischer Piloten und Flugzeug-Geschwader vervollständigen das sehr reichhaltige Programm.

Dafür, dass die Veranstaltung zu einem sportlichen Ereignis ersten Ranges werden wird, bürgen die 54 Anmeldungen aus dem Ausland, die sich auf Italien, Frankreich, Holland, Schweden, Deutschland, Polen, die Tschechoslowakei und Jugoslawien verteilen. Am Alpenrundflug für Militärflugzeuge werden 29 Flugzeuge aus acht Staaten (Schweiz 9) teilnehmen, in der Akrobatikkonkurrenz 30 Flugzeuge aus sieben Staaten (Schweiz 9), in der internationalen Geschwindigkeits-Meisterschaft 19 Flugzeuge aus sechs Staaten (Schweiz 8). Beim Alpenrundflug für Verkehrsflugzeuge ist mit einer Beteiligung von mindestens vier Flugzeugen zu rechnen.

Als besonders bemerkenswert sei noch hervorgehoben, dass hier in Dübendorf zum erstenmal wieder deutsche und französische hervorragende Kriegerflieger sich zum friedlichen Wettkampf vereinigen werden, wohl ein eindrucksvolles und hochehrfreuliches Zeichen der Entspannung und gegenseitigen Annäherung. Es ist überhaupt eine tröstliche Tatsache, dass ohne den Zwang des Krieges die gewaltige Entwicklung der Flugtechnik, und damit des Flugwesens im ganzen, der *Zivil-Aviatik* im Dienste des völkerverbindenden internationalen Luftverkehrs gar nicht denkbar wäre. Noch nie in der Geschichte der Technik ist eine neue Errungenschaft so rasch zum Allgemeingut, zum *volkswirtschaftlichen Faktor* geworden, wie dies in der Eroberung des Luftmeeres der Fall war. Dieser Umstand hebt das Zürcher Flugmeeting und die ganze Aviatik weit über die Bedeutung einer nur sportlichen Angelegenheit hinaus.

**Die Dampfkesselanlage des Grosskraftwerks Rummelsburg.** Ueber Dampfkessel für Grosskraftwerke mit besonderer Berücksichtigung des Grosskraftwerks Rummelsburg berichtete Dr.-Ing. Friedrich Münzinger (Berlin) an der diesjährigen Hauptversammlung des V. D. I. Die Dampfkesselanlage des Grosskraftwerks Rummelsburg ist das Ergebnis jahrelanger Vorarbeit der AEG; ihre 16 Kessel von je 1800 m<sup>2</sup> Heizfläche zeichnen sich ausser durch ihre Grösse durch zahlreiche neuartige Einzelheiten aus. Ihre hauptsächlichsten Merkmale sind die Verwendung hochvorgewärmter Luft, der überaus gedrängte Zusammenbau von Kessel, Ekonomiser und Luftvorwärmer, die vorzügliche Zugänglichkeit und die enge Verbindung von Kessel und Kesselhaus. Die Kesselanlage von Rummelsburg ist schliesslich noch dadurch so bemerkenswert, dass hier die AEG ähnlich wie bei dem gleichfalls von ihr im Jahre 1915 erbauten Grosskraftwerk Golpa, wenn auch in ungleich grösserem Masstab, es durchsetzte, dass die acht an der Lieferung beteiligten Kesselfabriken praktisch den selben Kessel von genau den gleichen Aussenabmessungen bauten, dessen wichtige Teile, wie Kesseltrommeln, Siederohre, Brennkammern, gleichfalls bei allen Firmen weitgehend miteinander übereinstimmen. Nur durch diese vorsorgliche Massnahme war es möglich, die grosse Anlage in einer so kurzen Zeit zu erbauen und eine trotz ihrer Grösse so übersichtliche, einfache Kesselanlage zu schaffen. Im Anschluss hieran betonte der Vortragende, dass auch im Kesselbau die Einigung auf wenige, einheitliche Bauformen heute wichtiger sei denn je, und dass vom Normalen abweichende Kessel nur dann Berechtigung haben, wenn sie einen wesentlichen Vorteil gewähren. Die Neigung, lediglich aus Eigenbrödelei neue Bauarten herauszubringen, oder aus der Sucht, unter allen Umständen anders als die andern zu bauen, sollte von massgebenden Kreisen der Besitzer und Erbauer von Kraftwerken mit allen Mitteln bekämpft werden, weil sie wirtschaftliches Entwerfen von Kesselanlagen erschwert und die Anlage unnütz verteuert.

**Abschiedsfeier für Prof. Dr. W. Wyssling.** Mit dem zu Ende gehenden Sommersemester tritt alt Rektor Prof. Dr. Wyssling, wie bereits mitgeteilt, von seiner Lehrtätigkeit an der Eidgen. Technischen Hochschule zurück. Zu der Abschiedsvorlesung, die er am 20. Juli hielt, hatten sich neben den Dozenten und den Studierenden der II. und III. Abteilung zahlreiche seiner ehemaligen Schüler eingefunden. Prof. Wyssling gab darin einen umfassenden Rückblick auf die Entwicklung der Elektrotechnik, insbesondere der Starkstromtechnik, die er fast von den Anfängen her miterlebt hat. Er durchging ihre ungeahnte Entwicklung, die während der 36 Jahre seiner Lehrtätigkeit eine fortwährende Erweiterung des Lehrstoffes auf Grund der Messungen und Erfahrungen der Praxis bedingte. Nach Schluss der Vorlesung stattete Prof. Dr. Stodola als Vorstand der Abteilung III



Modell des Ausführungs-Entwurfs für die evang. Kirche Frauenfeld.

dem Scheidenden den Dank der E.T.H. ab für seine erfolgreiche Lehrtätigkeit und überreichte ihm im Namen der Dozentenschaft eine Dankadresse, in der seine Verdienste nicht nur als Lehrer, sondern auch als Direktor der Elektrizitätswerke des Kantons Zürich, als Erbauer des Kraftwerkes Eglisau, als Mitglied der Kommission für die Elektrifikation der S. B. B., sowie als Generalsekretär des S. E. V. und Redaktor von dessen Bulletin gewürdigt sind<sup>1)</sup>. Einige Dankesworte des Präsidenten des Akademischen Maschineningenieur-Vereins als Vertreter der Studierenden und des Rektors Professor C. Andreae beschlossen die schlichte Feier.

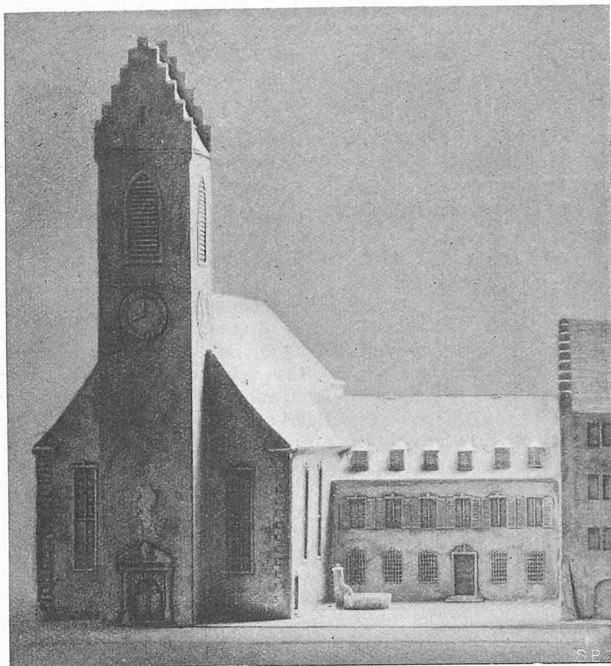
**Elektrische Schnellzug-Lokomotiven für Indien.** Auf Seite 175 letzten Bandes berichteten wir kurz, unter Beigabe einer Typenskizze, über eine Schnellzug-Lokomotive, die die Schweizer Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur gemeinschaftlich mit den Vickers-Werken in London für die Great Indian Peninsula Railway in Auftrag erhalten hat. Diese u. a. mit dem neuen von Direktor Ing. J. Buchli stammenden Universal-Einzelachsantrieb „Winterthur“ ausgerüstete Maschine geht zur Zeit ihrer Vollendung entgegen und kann, dank des Entgegenkommens der Firma, durch Interessenten noch kurze Zeit in Winterthur besichtigt werden. Wir hoffen, unsern Lesern bald eine ausführliche Beschreibung der in verschiedener Hinsicht bemerkenswerten Neukonstruktion bieten zu können.

**Der Jesuiten-Kirche in Solothurn** („Professoren-Kirche“), erbaut 1669, wegen Baufälligkeit nicht mehr im Gebrauch, droht der Verkauf auf Abbruch an ein Geschäftshaus-Baukonsortium. Die Kirche ist Eigentum der Einwohnergemeinde, der etwa 300 000 Fr. dafür geboten worden sind; doch ist der Verkauf und damit der Untergang einer der schönsten und kunstgeschichtlich bedeutenden Barock-Kirchen der Schweiz noch nicht besiegelt. Es ist dringend zu wünschen, dass es vereinten Kräften gelingen möge, das im so charakteristischen Gesamtbild der ehemaligen Ambassadorenstadt und spätern Bischofsitzes Solothurn sozusagen unentbehrliche Bau- und Kunstdenkmal der Nachwelt zu erhalten.

Eine aussergewöhnliche Marschleistung, wie sie der Schweizer Joh. Linder (Angestellter der Zentralmolkerei Zürich) im Wettgehen Paris-Strassburg vom 27. bis 30. Juli d. J. erzielte, verdient im Zeitalter des Automobil- und Flugverkehrs auch an dieser Stelle registriert zu werden. Die Strecke von 507 km über Châlons s. M., St. Didier-Nancy-Lunéville-Saarburg-Zabern, die namentlich gegen den Schluss nicht unerhebliche Steigungen enthält, durchwanderte der 48-jährige Mann in 72 h 1 min 22 sek, was, unter Abzug der Ruhepausen von insgesamt bloss etwa 2 h einer durchschnittlichen Marschleistung von rund 7,2 km/h entspricht.

<sup>1)</sup> Das „Bulletin des S. E. V.“ wird in der August-Nummer diese Dankadresse im Wortlaut veröffentlichen.





Modell für die evang. Kirche Frauenfeld. — Arch. Hans Wiesmann, Köln.

**Evangelische Kirche Frauenfeld.** Die Kirchgemeinde hat am 8. Mai mit Einstimmigkeit die Ausführung der Kirche nach dem unwesentlich, aber unter Berücksichtigung der Jurykritik abgeänderten erstprämiierten Entwurf<sup>1)</sup> von Arch. Hans Wiesmann (z. Zt. in Köln) beschlossen, und dafür 740000 Fr. bewilligt. Wir sind in der Lage, zwei Bilder des nach dem Ausführungsentwurf hergestellten Modells wiederzugeben. Wie aus diesem ersichtlich, wird die bestehende Endigung des zu erhaltenden Turmes nicht verändert.

**Schweizer. Naturforschende Gesellschaft.** Zu der auf Seite 11 von Nr. 1 (2. Juli) bereits angekündigten 108. Jahresversammlung sind laut dem nunmehr herausgegebenen ausführlichen Programm für die 14 Sektionen genau 200 Referate angemeldet. Den schon erwähnten Exkursionen werden sich noch drei weitere anschliessen, und zwar eine dreitägige geologische nach den elsässischen Kalibergwerken und dem französischen Kohlenbergwerk Ronchamp, eine viertägige petrographisch-geologische in die Vogesen und eine zweitägige botanische Exkursion, ebenfalls ins Elsass.

### Wettbewerbe.

**Kirchgemeindehaus Grossmünster - Predigern, Zürich** (Band 89, Seite 41). In dem auf zehn eingeladene Bewerber beschränkten Wettbewerb für das am Hirschengraben geplante Haus amtierten als Preisrichter: Arch. Max Guyer und Pfr. A. Custer seitens der beiden Kirchenpflegen, ferner die Architekten H. Herter (Zürich), Dag. Keiser (Zug) und Prof. R. Rittmeyer (Winterthur). Das Ergebnis ist folgendes:

Ein I. Preis konnte nicht erteilt werden;

1. Rang (1400 Fr.), Arch. Paul Fierz, Zürich-Wollishofen;
2. Rang (1200 Fr.), Arch. Gebr. Bräm, Zürich;
3. Rang (900 Fr.), Arch. Henauer & Witschi, Zürich;
4. Rang (500 Fr.), Arch. Kündig & Oetiker, Zürich.

Ausserdem wurden alle programmgemässen Entwürfe mit je 400 Fr. honoriert. — Die Ausstellung der Entwürfe in der Gemeinde-stube Grossmünster (Zwingliplatz Nr. 1) dauert vom 13. bis und mit 20. August, jeweils von 13 bis 19 Uhr.

### Preis ausschreiben.

**Preis aufgabe der Denzler-Stiftung des S. E. V.** Die Kommission des S. E. V. für die Denzler-Stiftung stellt folgende Preis-aufgabe: „Systematische und kritische Studie der bisher angewandten Systeme und Mittel zum Schutze der Kraftwerke und der Hochspannungsverleitanlagen gegen Ueberstrom (Selektivschutz-Relais

<sup>1)</sup> Vgl. Wettbewerbs-Ergebnis in Bd. 89, S. 21 (8. Jan. 1927).

usw.), sowie Entwicklung eines praktisch brauchbaren, zuverlässig und richtig selektiv wirkenden Ueberstromschutz-Systems für den allgemeinen Fall verbundener Kraftwerke mit verknüpften Leitungsnetzen“. Für die Lösung dieser Aufgabe sind Preise im Gesamtbetrage von 6000 Fr. angesetzt. Ablieferungstermin für die Arbeiten ist der 30. Juni 1928. Die Beurteilung erfolgt durch die genannte Kommission. Sie besteht aus Ing. J. Chuard, Direktor der Elektrobank, Präsident des S. E. V.; Ing. Max Denzler (Camden U. S. A.), dem Neffen des Stifters; Prof. J. Landry, Ingenieur in Lausanne; Dr. K. Sulzberger, Ingenieur (Zürich) und Prof. Dr. W. Wyssling, Ingenieur (Wädenswil). Die nähern Bestimmungen können beim Sekretariat des S. E. V., Seefeldstrasse 301, Zürich 8, kostenlos bezogen werden.

### Nekrologe.

† **H. Meili-Wapf**, Architekt in Luzern, ist am 28. Juli, im Alter von 67 Jahren, nach langer Krankheit verschieden. Ein Nachruf wird folgen.

### Literatur.

**Oberbau und Geleiseverbindungen.** Von Dr. Ing. *Adolf Bloss*, Dresden. Berlin 1927. Verlag Julius Springer. Preis geb. M 13,50.

Dieses 174 Seiten umfassende Buch mit 245 Textabbildungen bildet den 4. Band des II. Teiles der von Prof. R. Otzen (Hannover) herausgegebenen „Handbibliothek für Bauingenieure“. Es wird allen Ingenieuren, die sich praktisch oder als Dozenten mit Oberbaufragen zu befassen haben, eine willkommene Gabe sein. Die Anforderungen, die die erhöhten Achsdrücke und grossen Geschwindigkeiten des neuzeitlichen Verkehrs, sowie die durch Geldentwertung, Konkurrenzierung durch andere Verkehrsmittel usw. bedingten Bedürfnisse nach Wirtschaftlichkeit an den Oberbau der Eisenbahnen stellen, haben die Sorge der Eisenbahnverwaltungen und ihrer technischen Organe zu lebhafter Forschungs- und Versuchstätigkeit auf diesem Gebiete veranlasst. Die Veröffentlichungen in den Fachzeitschriften jagten einander förmlich, sodass es nachgerade schwer wird, den Ueberblick zu behalten. Das Buch von Bloss, das in knapper, übersichtlicher Form auch die neuesten Anschauungen und Konstruktionen zusammenfassend darstellt, bildet einen begrüssenswerten Ruhepunkt. Nach kurzem geschichtlichen Rückblick erörtert der Verfasser die Beziehungen zwischen Rad und Schiene, die statische Berechnung und die Dynamik des Geleises, das Geleise in seinem Aufbau und als Ganzes und die Oberbauarbeiten unter Berücksichtigung der neuesten Geräte. Die Geleiseverbindungen bilden einen eigenen Abschnitt, in dem auch die neuen Bauarten, wie z. B. die sogenannten verkürzten Weichen und Doppelweichen Berücksichtigung finden. Theorie und praktische Erkenntnisse, wie Beschreibungen, halten sich in abgewogenem Umfange das Gleichgewicht. Das Buch kann Ingenieuren und Studierenden bestens empfohlen werden. C. A.

**Die Trockentechnik.** Grundlagen, Berechnung, Ausführung und Betrieb der Trockeneinrichtungen. Von Dipl.-Ing. *M. Hirsch*, Beratender Ingenieur V. B. I. Mit 234 Textabbildungen und 3 Tafeln. Berlin 1927. Verlag von Julius Springer. Preis geb. M. 31,80.

Befasste man sich bisher bei der Berechnung von Trockeneinrichtungen mit der Bestimmung der erforderlichen Wärmemengen und Luftmengen, so geschah dies ohne Rücksicht auf die hygroskopische Eigenschaft des Trockengutes, sodass eine wirkliche Vorausberechnung der Trockenzeit ausgeschlossen war. In dieser Hinsicht bringt nun das vorliegende, 366 Seiten in grossem Oktavformat füllende Buch die fehlenden Grundlagen, wobei, unter Benutzung der Darstellung des Zustandes feuchter Luft mittels des Diagramms von Mollier (Wärmeinhalte über dem Feuchtigkeitsgehalt), der zeitliche Verlauf der Veränderung des Trockenmittels und des Trockengutes erfasst und eine wertvolle neue Berechnungsmethode geschaffen wurde. Zahlreiche Zahlenbeispiele, deren berechnete Ergebnisse mit den Tatsachen im Einklang stehen, erläutern die Anwendung der entwickelten Berechnungsmethoden, denen der erste Teil des Buches gewidmet ist. Ueber Ausführung und Betrieb handelt der zweite Teil, der in seinem Aufbau und in seiner Systematik ebenfalls den bisherigen Spezialwerken gegenüber eine unverkennbare Eigenart zur Schau trägt, die durch zahlreiche neue Gesichtspunkte gekennzeichnet ist. Das Buch stellt eine bedeutende und äusserst wertvolle Bereicherung der Literatur der Trockentechnik dar und kann den Ingenieuren, die mit bezüglichen Studien oder Arbeiten betraut sind, warm empfohlen werden. W. K.