

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 91/92 (1928)
Heft: 17

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: 20.02.2026

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

als Erster ex aequo klassiert. Es handelt sich um einen 20 plätzigen Omnibus auf einem Schnellastwagen-Chassis mit 3 t Nutzlast, der mit dem neuen sechszylindrigen Saurer-Motor von 110 mm Bohrung und 150 mm Hub ausgerüstet ist. Dieser neue Motor, der, ohne unzulässig beansprucht zu werden, mit 3000 Uml/min arbeiten kann, erreicht schon bei 1400 Uml./min rd. 100 PS und erteilt dem Wagen eine Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h. Die mittlere Fahrgeschwindigkeit betrug auf der Strecke Paris-Vichy 78 km/h, und noch über 60 km/h auf den Strecken Vichy-Lyon, Lyon-Grenoble und Grenoble-Nizza, welch letzte Etappe wegen des Col de la Croix-Haute besonders schwierig ist. Die Gesamtzahl der für die vier Etappen gefahrenen Stunden ist geringer als jene, die die P. L. M. Schnellzüge zum Zurücklegen dieser Strecke benötigen. Auf dem Rennen auf der Côte de la Turbie, die Steigungen bis 95% und zahlreiche gefährliche Kurven aufweist, erreichte der Saurer-Wagen mit seinen 20 Passagieren eine mittlere Geschwindigkeit von 46,7 km/h. Was den Brennstoff-Verbrauch anbetrifft, belief er sich mit nicht ganz 35 l pro 100 km auf nur 8 Fr. pro Reisenden für die gesamte, 906 km lange Strecke. Eine Beschreibung des neuen Motors ist uns in Aussicht gestellt.

Eidgenössische Technische Hochschule. Doktorpromotion. Die E. T. H. hat die Würde eines Doktors der *technischen Wissenschaften* verliehen den Herren Federico Bion, dipl. Ing.-Chem. aus St. Gallen [Dissertation: Röntgenographische Untersuchungen an gefärbter Cellulose, ein Beitrag zur Theorie der Färbungen]; Christian Neuweiler, dipl. Ing.-Chem. aus Kreuzlingen (Thurgau) [Dissertation: Ueber die Vertretbarkeit von Zinkoxyd und Farbstoffen bei der optischen Sensibilisierung]; Karl Gerold Schwarzenbach, dipl. Ing.-Chem. aus Horgen (Zürich) [Dissertation: Studie über die Salzbildung von Beizenfarbstoffen] und Max Walter, dipl. Ing.-Chem. aus Winterthur [Dissertation: Beiträge zur Kenntnis der Alkaloide der Yohimberinde.—Ueber die Identität von Isoguvacine mit Arecaidine]; ferner die Würde eines Doktors der *Naturwissenschaften* den Herren Paul Keller, dipl. Fachlehrer in Naturwissenschaften, aus Zihlschlacht (Thurgau) [Dissertation: Pollenanalytische Untersuchungen an Schweizer Mooren und ihre Floengeschichtliche Deutung] und Emil Ott aus Zürich, dipl. Fachlehrer in Naturwissenschaften [Dissertation: Röntgenometrische Untersuchungen an hochpolymeren organischen Substanzen].

Antrittsvorlesung. Prof. Dr. W. Sacher hält am Samstag den 28. April, vormittags 11 Uhr, im Auditorium III seine Einführungsvorlesung über „Gründung der Pariser Ecole Polytechnique und die Darstellende Geometrie“.

Verwendung von Kältemaschinen in Rohrpostanlagen. Bei Rohrpostanlagen tritt oft die Bildung von Kondenswasser auf, weil die Rohre eine tiefere Temperatur aufweisen als die Förderluft. Da dieses Kondenswasser zu Betriebstörungen Anlass gibt, hat man es bisher durch den Einbau von Kondenstöpfen zu beseitigen versucht. Diese Kondenstöpfe haben jedoch den Nachteil, dass sie ständig geleert werden müssen, wobei es sich aber trotzdem nicht vermeiden lässt, dass sie jeweilen überlaufen oder im Winter einfrieren, und so dennoch Störungen verursachen. In neuester Zeit ist man nun dazu geschritten, die Luft vor ihrem Eintritt in die Rohre mittels einer Kältemaschine zu entfeuchten. In der „E. T. Z.“ vom 15. März 1928 beschreibt A. Ecke die bei der Stadtrohrpost in München verwendete Trocknungsanlage, bestehend aus einem Ammoniak-Kompressor, einem Doppelrohr-Gegenstromkondensator und einem Verdampfer-Luftkühler. Für eine Rohrpostanlage von 4,5 m³/min Saug- oder Druckluftbedarf, somit von rd. 270 m³ Stundenleistung, belaufen sich die jährlichen Betriebskosten einschliesslich Verzinsung und Amortisation auf nur 1350 Fr. z.

Verein deutscher Ingenieure. Die diesjährige Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure wird vom 8. bis 11. Juni in Essen abgehalten werden. Sie beginnt am Freitag den 8. Juni mit den Fachsitzungen über Dampftechnik und Schweißtechnik, denen sich am folgenden Tage die Mitgliederversammlung der Deutschen Gesellschaft für Bauingenieurwesen und die Fachsitzungen über Verbrennungsmotoren, über Betriebstechnik, über Metallkunde, über Vertrieb und über Ausbildungswesen, am Sonntag jene über Landwirtschaftstechnik und über Anstrichtechnik anschliessen. Die Hauptversammlung ist auf Sonntag, 12 Uhr angesetzt; nach Erledigung der geschäftlichen Traktanden werden Prof. Richard Riemerschmid (Köln) über Kunst und Technik, und Prof. Dr.-Ing. R. Plank (Karlsruhe) über Naturwissenschaft und Technik sprechen. Der

Montag ist Besichtigungen gewidmet. Es sei daran erinnert, dass gleichzeitig in Essen eine Ausstellung „Kunst und Technik“ stattfindet, über die wir auf S. 106 (25. Februar 1928) näheres mitgeteilt haben.

Eidgenössische Kommission für Mass und Gewicht. Für den zurückgetretenen Ingenieur Rod wählte der Bundesrat Ingenieur Max Thoma, Direktor des Gas- und Wasserwerkes der Stadt Basel. Die übrigen Mitglieder der Kommission wurden für eine weitere Amtszeit bestätigt.

Nekrologie.

† Max Trczinski. Aus Baden kommt die überraschende Nachricht, dass Ing. Max Trczinski, im Alter von 58 Jahren, am 20. April an einem Schlaganfall gestorben ist.

† Prof. Dr. A. Fliegner ist am 21. d. M. im hohen Alter von 86 Jahren in Lugano, wo er seit einer Reihe von Jahren seinen Wohnsitz genommen, einem Hirnschlag erlegen.

Wettbewerbe.

Altersayl der Stadt Luzern. Wir verweisen auf das bezügliche Inserat in vorliegender Nummer und werden in nächster Nummer näheres über diesen Wettbewerb mitteilen.

Literatur.

Die Kunstdenkmäler der Schweiz. Kanton Schwyz, Band I: Einsiedeln, Höfe und March. Von Dr. Linus Birchler, Einsiedeln. Mit 16 Tafeln und 498 Abbildungen. Basel 1927. Verlag von E. Birkhäuser & Cie. Preis geb. 56 Fr.

Der Anfang ist gemacht: Als erster Band des neuen Kunstdenkmäler-Werkes ist das Inventar der äusseren Bezirke des Kantons Schwyz erschienen und damit eine Bewegung zu einem ersten Ergebnis gelangt, die in den letzten Jahren manche engere und weitere Kommission beschäftigt hat. Es soll nur ernstlich zu einer systematischen, nicht allein lokaler Initiative überlassenen Statistik des Kunstgutes unseres Landes kommen, und damit — in grösserem Maßstab und mit weiter gesetzten Zielen — eine Arbeit wieder aufgenommen werden, die der unermüdliche Eckart der schweizerischen Kunstofforschung, J. R. Rahn, mit seinen Helfern J. Zemp und R. Durrer begann. Ob sie nicht wieder stecken bleiben wird, das hängt natürlich von dem Masse der tatkräftigen Hilfe ab, die ihr von Kunstreunden und von den offiziellen Stellen zugewendet wird. Denn es ist ja leider immer noch so, dass solche Unternehmen von heute auf morgen leben müssen und nie recht wissen, was sie in die Scheuern bringen können. Eine wirklich verlässige Fundierung wird aber nur aus einer ganz grosszügigen Sicherstellung aus öffentlichen Mitteln kommen können, die eine Stabilität der Arbeiten garantiert. Bayern hat sie in Form eines Landesamtes für Denkmalpflege gefunden, mit welchem Erfolg, das lehrt die Tatsache, dass bis heute schon über 70 Bände erscheinen konnten! Hier liegen dann auch Möglichkeiten zu einer weiter dringenden Popularisierung der Ideen des Denkmälerschutzes, indem — wie es Bayern tut — aus der Fülle des Materials von zum Teil nur wissenschaftlichem Interesse einzelne Sachgebiete (etwa Burgen einer Landschaft, romanische Kirchen einer andern) herausgegriffen und an eindrucksvollen Beispielen mit vielen und guten, ganzseitigen Bildern und knappem einführendem Text in billigen gehefteten Bänden dargestellt werden.

Es wäre ein Irrtum zu glauben, dass wir heute, da viele Kräfte am Werk sind um eine von historischen Stilreminiscenzen freie Form zu finden, weniger Anlass hätten, das uns anvertraute Kunsterbe zu hüten und durch eine genaue Aufnahme seiner Ver schleuderung zu wehren. Denn einmal wird die stumme Klage eines verfallenen und verkommenden Gutes, in dem das Lebensgefühl und der Glaube einer Zeit Form geworden ist, immer Hellhörige finden, die Verantwortung für den Verfall fordern. Man soll aber auch nicht meinen, dass diese Dinge uns nur historisch und nicht für jetzt und heute angehen. Sobald man die Form nicht als etwas Ablösbares betrachtet, das übertragen und nachgeahmt werden kann, sondern nur als die von innen her gebildete Gestalt für ein Bedürfnis in sehr weitem Sinn, ein mythologisches, religiöses oder praktisches, so wird auch das Alte immer aktuell bleiben, ein Hausgrundriss ebenso wie die Anlage einer Gnadenkapelle oder ein sakraler Gegenstand. Und endlich scheint es in allem Wechsel der Gestalt etwas zu geben wie ein inneres Gesetz des Masses, der Proportion, der mathematischen Richtigkeit. Weshalb auch Le Corbusier nicht nur das Auto abbildet, sondern auch das Parthenon, das Flugzeug ebenso wie die Fassade von Notre-Dame.

Nun zu dem Bilde selbst. Er ist nach bestimmten Richtlinien orientiert, die von der Gesellschaft für Erhaltung historischer Kunstdenkmäler (der Herausgeberin) für die Inventarisierung aufge-