

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 121/122 (1943)  
**Heft:** 16

## **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**

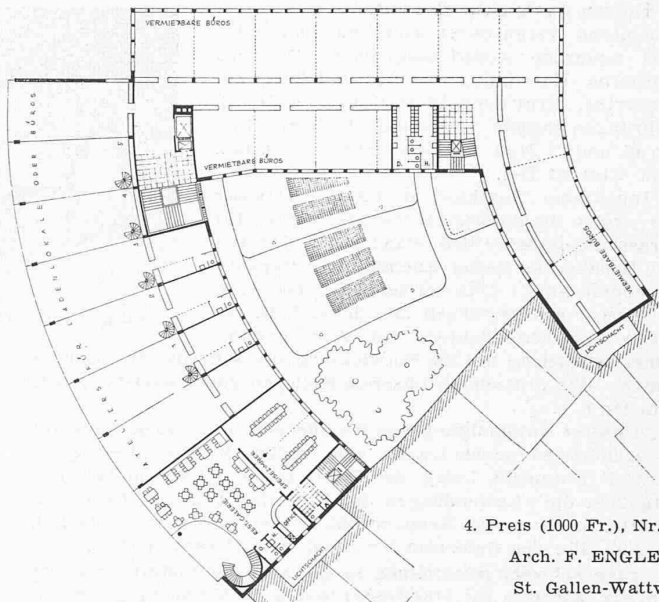
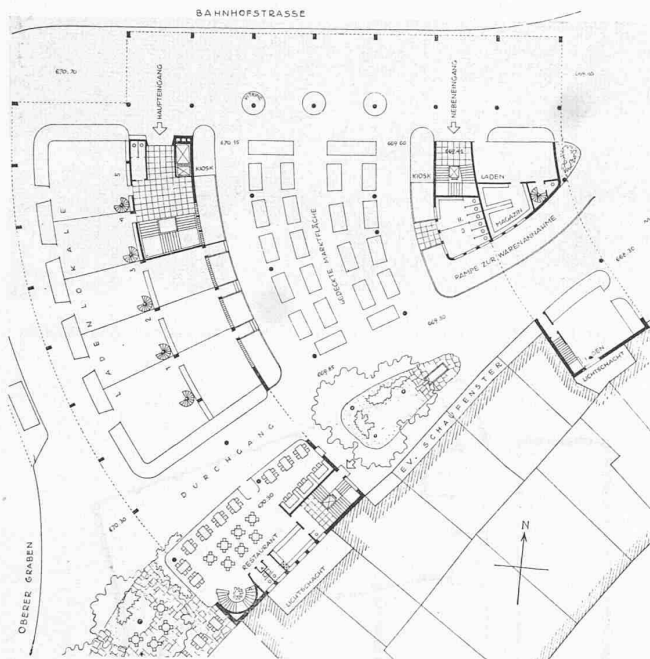
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 22.02.2026

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



4. Preis (1000 Fr.), Nr. 3.

Arch. F. ENGLER,  
St. Gallen-Wattwil

Erdgeschoss und I. Stock, 1: 700. — Ansicht am Oberen Graben



## MITTEILUNGEN

## Englische Fahrzeug-Gas-Generatoren.

S. G. Ward vom Institute of Fuel und M. S. Morrison erörtern in «Engineering» vom 22. Mai 1942 die praktische Anwendung von Gaserzeugern für den Strassenverkehr. Sie gehen eingangs auf die Verunreinigungen im Gas und die daraus entstehende Zylinderabnutzung ein. Die in England zur Verfügung stehenden Brennstoffe, die im eigenen Land erzeugt werden können, sind Koks und Anthrazit, der mit Soda vorbehandelt worden ist

(gedopt). Um die im Gas suspendierten festen Teilchen zu entfernen, werden trockene und feuchte Filter untersucht. Die Autoren kommen zum Schluss, dass sogar bei Verwendung von trockenen Filtern von Abmessungen, die auf Fahrzeugen mitgeführt werden können, das Gas genügend gereinigt werden kann, sodass die Zylinderabnutzung nicht auf Erosion, sondern auf Korrosion beruhe. Diese die Korrosion herbeiführenden Bestandteile seien Schwefel-, Ammoniak- und Cyanverbindungen, sowie flüchtige Salze. Daneben können die festen Partikel als Katalysatoren wirken wie z. B. Vernon bewiesen hat, dass feine Kohlenstoffteile die Korrosionswirkung von Schwefeldioxyd erhöhen können. Im folgenden werden die verschiedenen Waschmethoden und ihre Wirksamkeit untersucht; dann die Anforderungen, die an Trockenfilter gestellt werden müssen: genügende Reinigung, gleichbleibender Durchgangswiderstand, Warnvorrichtung, damit im Falle eines Versagens des Filters der Wagenführer aufmerksam wird, einfache Konstruktion aus leicht erhältlichen Werkstoffen, nicht zu umfangreicher und einfacher Unterhalt, der auch durch ungeschulte Leute ausgeführt werden kann, leichte Beschaffbarkeit des Filterwerkstoffes. Bei Strassenversuchen mit einem Omnibus, der mit Leyland-Motor (mit Verdichtungsverhältnis 1:8) ausgerüstet war, wurden verschiedene Wascher, Trockenfilter, Kühler, ferner die günstigsten Temperaturen für die Entfernung von Schwefel- und andern Verbindungen untersucht, sowie verschiedene Brennstoffe verglichen. Ein folgender Abschnitt ist der Entwicklung von Gaserzeugern gewidmet. Erst mit der Anwendung von Waschern wurden Zylinderabnutzungen erreicht, die eine Verwendung von Kohlegas nicht von vornherein als ausgeschlossen erscheinen liessen. Die Instandhaltungsarbeiten und die Brennstoffkosten werden eingehend behandelt, sowie die Verbrennungsvorgänge. Schlussfolgerung: Von den heute zur Verfügung stehenden Brennstoffen ist mit Soda aktivierter Anthrazit in richtiger Grösse in bezug auf Ladedichte, Reinheit, Teergehalt, brauchbare flüchtige Bestandteile, Regelmässigkeit in der Zufuhr, Schwefelgehalt unter 1% weitaus am günstigsten. Die Behandlung von Anthrazit mit Calciumkarbonat hat vier ausgeprägte Vorteile: leichtere Entzündbarkeit, schnellere Gasentwicklung, bessere Anpassungsfähigkeit an die Bedürfnisse des Motors, geringere Zylinderabnutzung und geringere Schwierigkeiten in der Ausmauerung.

Diesen zweiten Entwurf des ersten Preisträgers hat das Preisgericht wie folgt beurteilt:

Die Anregungen, die bei der Beurteilung der ersten Umarbeitung vom Preisgericht gemacht worden waren, sind nun in dieser zweiten Umarbeitung sinnvoll berücksichtigt [vgl. S. 193/199].

1. Die Fenster sind nun so angeordnet, dass die Räume beliebig unterteilt werden können. Der gebotene Platz kann damit besser ausgenützt werden.

2. Der Hauptkörper ist gegenüber der ursprünglichen Anordnung stark abgedreht; er steht nun beinahe rechtwinklig zur Poststrasse und Bahnhofstrasse. Damit schliesst er das Quartier zwischen Bahnhof und Oberem Graben klar und eindeutig ab und wird nun auch dem Marktplatz einen bestimmteren Abschluss geben. Dass durch die enge Strassenkrümmung der dem Oberen Graben entlang laufende Verkehr abgebremst wird, darf als Vorzug gewertet werden.

3. Der Flügelbau ist nun dem Hauptbau deutlich untergeordnet. Der Gesamtspekt hat dadurch wesentlich gewonnen. Die Lösung an der Südostecke des Bauplatzes, nun ohne Turm, ist grundsätzlich gut zu heissen; im Einzelnen wird sie sich bestimmt noch vorteilhafter lösen lassen. Der Anschluss an die bestehende Bebauung ist den bisherigen Fassungen bei weitem vorzuziehen. Nun lässt sich sogar auf die einfachste Art eine allfällige spätere Erweiterung bewerkstelligen.

\*

Das vorliegende Projekt ist namentlich in der Durchführung der Grundrisse den vorausgehenden Projekten überlegen. In den Passagen und in den beiden Hauptzugängen des Baues ist der öffentliche Verkehr sehr gut und eindeutig mit dem privaten Verkehr kombiniert. Ebenso ist zwischen dem privaten Hof des Baues und dem öffentlichen Marktplatz eine einfache Beziehung hergestellt. Die Doppelaufgabe, einen Bau zu projektieren, der sowohl den Bedürfnissen des Erbauers wie den ausserordentlich komplexen Bedingungen der Situation entspricht, erscheint nun grundsätzlich gelöst. Die so gewonnenen Baumassen können nun sehr wohl durch Baulinien festgelegt werden. Die Detailbearbeitung wird man den Projektverfassern im Einvernehmen mit ihren Bauherren vertrauensvoll überlassen.

Hans Bernoulli, Hermann Baur, Hans Hofmann

