

# Loos, Adolf

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **101/102 (1933)**

Heft 10

PDF erstellt am: **10.07.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

**Die Wüstenbahn.** Anlässlich unserer Mitteilung über Automobile für die Durchquerung der Wüste Sahara auf S. 344 von Bd. 98 (am 26. Dez. 1931) erwähnten wir die von J. Thomas (Paris) geäußerte Ansicht, dass für die regelmässige Verkehrsverbindung durch die Wüste Sahara eine Bahnlinie möglicherweise billiger zu stehen komme, als eine richtige Autostrasse. Eine als „Wüstenbahn“ geeignete Schienenstrasse, auf Grund der Ideen Haarmans, der in den achtziger Jahren für leichte, billige Bahnen Langschwellerbau und Schwellenschienen vorschlug, beschreibt Bäseler (München) in der „Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen“ vom 27. Juli 1933. Heute, da das Befahren von Eisenschienen mit Gummirädern ermöglicht ist, ist offenbar die leichte Schienenbahn technisch wohl geeignet. Nach dem Vorschlag Bäseler würden leichte hutförmige Längsschwellen aneinander gelegt und samt leichten und auch seltenen Spurhaltern mit Sand, Steinbrocken und Kies gestopft. Zur Führung der Räder wäre eine, nach oben hervorstehende seitliche Leiste der Schiene zu benutzen; es erhielten auch die Fahrzeuge aussen an den Rädern Blechscheiben, und zwar nicht nur die dem normalen Dienst zugeteilten Schienfahrzeuge, sondern auch normalspurige Privatfahrzeuge, die auf den Stationen eigens mit solchen Blechscheiben versehen werden könnten. Damit die Bahnhöfe wie gewöhnliche Parkplätze ausgebildet werden können, sollte man die Schienenfahrzeuge mit Doppelreifen ausrüsten, nämlich mit einem kleineren, zum Fahren auf den Schienen, und einem grösseren, zum Fahren auf dem Sand der Parkplätze; die Blechscheiben für die Führung an den Schienen sollten sich zwischen den beiden Radreifen befinden. Auf den Bahnhöfen, die völlig schienenlos sind, müssten die Fahrzeuge ohnehin von Hand gesteuert werden; diese Art der Steuerung könnte zur Schonung der Bereifung und zur Erhöhung der Sicherheit der Fahrt auch auf der Geleisestrecke beibehalten werden.

**Die Stromwendung mittels schwingenden Quecksilberstrahls.** Erteilt man dem aus einem Gefäss ausfliessenden Quecksilberstrahl eine schwingende Bewegung, so lässt sich ein durch den Strahl durchgeleiteter Wechselstrom von einer mit der Strahlschwingung identischen Frequenz in Gleichstrom umwenden, indem an einer Strahlstelle ein kontinuierlicher Entnahmekontakt, an einer um eine halbe Wellenlänge weiter entfernten Strahlstelle ein mittels Spannungsteiler überbrückter Trennstellen-Entnahmekontakt verwendet wird. Nach diesem Grundgedanken hat J. Hartmann (Kopenhagen) einen technisch verwendbaren Wechselstrom-Gleichstrom-Gleichrichter entwickelt, über den er am Internationalen Elektrikerkongress von 1932 Bericht erstattete. Die technische Weiterentwicklung dieses Gleichrichters, bei dem besonders die Ausbildung der Trennstelle Schwierigkeiten bot, findet sich in der „Revue générale de l'Electricité“ vom 29. Juli 1933 dargelegt. Der Quecksilberstrahl vollführt seine durch einen Wechselstrommagneten bewirkte pendelnde Ausflussbewegung in einer Wasserstoffatmosphäre; für die Stromzufuhr und für die erste Entnahmestelle dienen kammartige Elektroden, während die Trennstelle unter Verwendung von Hülfelektroden mehrfach unterteilt ist, damit die auftretenden Unterbrechungsfunken weder eine namhafte Abnützung, noch einen erheblichen Energieverlust bewirken können. Betriebsichere Gleichrichter konnten nach dieser Bauart bereits bis auf Leistungen von 200 kW dauernd, bzw. 600 kW momentan, bei Gleichstromspannungen von 200 bis 600 V ausgeführt werden, wobei Wirkungsgrade von ungefähr gleicher Höhe wie beim Quecksilberdampf-Gleichrichter erreicht wurden. Der neue Gleichrichter kann auch umgekehrt zur Herstellung von Wechselstrom aus Gleichstrom Verwendung finden, wenn bereits eine Wechselstromquelle zur Frequenzhaltung vorhanden ist.

**Die Vertikalschwingungen von Kabelkranen,** die in Wirklichkeit ziemlich kompliziert sind, führt Ing. L. Käb (Leipzig) im „Bauingenieur“ vom 18. August annäherungsweise auf harmonische Schwingungen zurück. Es gelingt ihm damit, die für die Dimensionierung wichtigen Massenkräfte in den einzelnen Gliedern solcher Anlagen mit praktisch brauchbarer Einfachheit zu ermitteln.

**Salon suisse de l'horlogerie.** In La Chaux-de-Fonds wird zur Zeit der schweizerische Uhrensalon abgehalten. Die Ausstellung, ein Rückblick auf die Erzeugnisse einer grossen Vergangenheit und namentlich eine Rundschau auf die Werke der modernen Uhrmacherkunst, ist geöffnet bis zum 18. September.

**Der Schweizerische Werkbund** hält seine diesjährige Tagung Sonntag, den 10. September in Beinwil am Hallwilersee ab.

## NEKROLOGE.

† **Adolf Loos, Architekt.** In Wien ist Adolf Loos zu Beginn dieses Jahrhunderts — noch in jungen Jahren, doch schon mit reifen Erkenntnissen aus langer Arbeit in Amerika gewappnet — vor die Öffentlichkeit getreten als leidenschaftlicher Neuerer, der mit unerbittlicher Konsequenz jene Auffassung von der Architektur verkündete, die erst zwanzig Jahre später weite Kreise ziehen und Gestalt annehmen sollte. Seine revolutionären Schriften aus jener Zeit sind seither in den Büchern „Ins Leere gesprochen“ (Verlag Crès, Paris) und „Trotzdem“ (Brenner-Verlag, Innsbruck) gesammelt erschienen und wirken ebenso fast prophetisch wie z. B. sein Haus am Michaelerplatz in Wien, das, 1910 erbaut, aussieht wie von 1930! (abgebildet im „Werk“, Heft 2, 1931). Neben seinen Kampfschriften und seinem Einfluss auf die geistige Durchdringung der neuen Bewegung treten zwar die Bauten von Loos an Bedeutung und Zahl eher zurück; allzuviel ist ihm von seinen Gegnern verunmöglicht worden, und die Innenarchitektur blieb sein hauptsächlichstes Arbeitsfeld. Die menschliche Seite des genialen Mannes schildert Paul Stefan in der „NZZ“, Nr. 1550 vom 29. August 1933; ferner hat H. Kulka im Verlag A. Schroll (Wien) eine Bild- und Plansammlung der Werke von Adolf Loos herausgegeben.

## LITERATUR.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten.

**Jahresbericht 1932 des Arbeitgeberverbandes Schweizer Maschinen- und Metall-Industrieller.** Zürich 1933.

**Jahresbericht 1932 des Vereins Schweizer Maschinen-Industrieller.** Nebst Anhang: Bericht des VSM-Normalienbureau über seine Tätigkeit im Jahre 1932 und Bericht des VSM an den Vorort des Schweizer Handels- und Industrie-Vereins über die Lage der schweizer. Maschinen-Industrie im Jahre 1932. Zürich 1933.

**Der Industriebau.** Zweiter Band: *Planung und Ausführung von Fabrikanlagen* unter eingehender Berücksichtigung der allgemeinen Betriebseinrichtungen. Von *Erich Heideck* und *Otto Leppin*, Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft. Mit 470 Abb. und 88 Zahlentafeln. Berlin 1933, Verlag von Julius Springer. Preis geb. 52 M.

**Bericht über das Jahr 1932/33 der Allgem. Gewerbeschule und Gewerbemuseum Basel.** Basel 1933.

**I Maestri della Architettura Classica da Vitruvio allo Scamozzi.** Da *D. K. Lukomski*, Architetto-Conservatore dei Palazzi Imperiali di Zarskoie-Selo. Con 350 illustrazioni e tavole. Milano 1933, Ulrico Hoepli Editore. Prezzo leg. 150 Lire.

**L'Arte Antica e Moderna pura ed applicata nelle Edizioni Ulrico Hoepli.** Milano 1933.

**Grundlagen und Entwicklung der Energiewirtschaft Oesterreichs.** Offizieller Bericht des Oesterr. Nationalkomitees der Weltkraftkonferenz. Ergänzungsband 1930 bis 1933. Verfasst von Ing. Dr. *Oskar Vas.* Mit 39 Abb. und 36 Tabellen. Wien 1933, Verlag von Julius Springer. Preis kart. M. 4,80.

**SHELL, Handbuch für Bahnschmierung.** Mit 19 Abb. und zahlreichen Tabellen. Herausgegeben von der Rhenania-Ossag Mineralölwerke A.-G., Hamburg.

**Versuche zur Bestimmung des tangentialen Sohlenwiderstandes von Gewichtstauauern.** Von Dr. Ing. *N. Kelen.* Mit 12 Tabellen und 42 Abb. Berlin 1933, Hirschwaldsche Buchhandlung, Berlin NW 7. Preis kart. 4 M.

Für den vorstehenden Text-Teil verantwortlich die Redaktion: CARL JEGHER, G. ZINDEL, WERNER JEGHER, Dianastr. 5, Zürich.

## MITTEILUNGEN DER VEREINE.

**G. E. P. Burgunderfahrt der Lyoner Gruppe.** Samstag/Sonntag, 16./17. September.

Es sei nochmals hingewiesen auf das in Nr. 7, Seite 86 (am 12. August) veröffentlichte Programm, das nun zum ermässigten Preis von 110 fr. Fr. durchgeführt wird, Malzeiten, Quartier, Autofahrten inbegriffen. Aus Frankreich werden rd. 50 Ehemalige teilnehmen, zahlreiche Anmeldungen liegen vor aus der Westschweiz. Da auch die Damen herzlich eingeladen sind, da Burgunderwein und Küchenspezialitäten des hierfür bestbekanntesten Landes reichlich auf dem Programm stehen, kann die Fahrt nur wohl gelingen. Auf nach Burgund!

Detailliertes Programm mit Menus auf der Redaktion der „S. B. Z.“, oder durch Ing. Ch. Bégis, 71 Cours Eugénie, Lyon, der bis 10. September Anmeldungen entgegennimmt.