

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 59/60 (1912)  
**Heft:** 17

## **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:** 30.01.2025

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

Wenn also auch zufolge der selbstverständlichen Beschränkung der Arbeiten des Laboratoriums auf wenige bestimmte Fabrikate, zum Teil wesentlich verschiedenen Baudatums, diese oder jene vergleichenden Schlussfolgerungen vor unzutreffender Verallgemeinerung nicht ganz sicher sein mögen, so stellen die Berichte des Laboratoriums für Kraftfahrzeuge der Kgl. Technischen Hochschule zu Berlin jedenfalls eine willkommene und nützliche Bereicherung der automobiltechnischen Literatur dar, auf welche die Aufmerksamkeit weiterer Kreise hingelenkt werden muss.

E. H.

## DOKTORPROMOTION

an der

### Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

Die anlässlich der zum Eröffnungstage des neuen Studienjahres erfolgte Ernennung von drei *Ehrendoktoren* unserer Technischen Hochschule, die wir auf Seite 219 lfd. Bandes zu melden hatten, veranlasst uns zu einigen Bemerkungen allgemeiner Natur, die wir deshalb nicht unterdrücken können, weil wir sie für wesentlich halten und namentlich weil wir selbst stets als entschiedene Verfechter der Erteilung des Promotionsrechtes an die Eidg. Technische Hochschule aufzutreten sind.

Durch die jüngste Promotion zu Doktoren der Technischen Wissenschaften ehrenhalber hat die Technische Hochschule drei Männer ausgezeichnet, deren hervorragende Leistungen auf ihrem Gebiete besonders von ihren Fachgenossen hoch geschätzt werden, sodass diese sich allgemein der Professorenschaft für ihre wohlgemeinte Aufmerksamkeit gewiss sehr zu Dank verpflichtet fühlen. Wir glauben das namens aller schweizerischen Kollegen ausdrücklich feststellen zu dürfen.

Dieses vorausgeschickt drängen sich uns namentlich im Hinblick auf die Eröffnungstage künftiger Studienjahre an der Technischen Hochschule folgende grundsätzliche Betrachtungen auf.

Dass die Gewährung des Promotionsrechtes als Attribut einer „Hochschule“ auch bei uns dem Bedürfnisse der *Studierenden* entsprach, beweist die im Verlauf von drei Jahren [die Promotionsordnung<sup>1)</sup> ist am 31. März 1909 vom Schweiz. Schulrat aufgestellt und am 20. April 1909 vom Schweiz. Bundesrat genehmigt worden] relativ grosse Zahl von 70 erfolgten Doktorpromotionen. Der Professorenschaft gebührt dabei dankbare Anerkennung für die oft sehr grosse Mehrarbeit, die sie dadurch auf sich genommen hat.

Wie andere Promotionsordnungen sieht nun auch die unsere die Verleihung der Würde eines *Doktor ehrenhalber* vor und zwar als „seltene Auszeichnung in Anerkennung hervorragender Verdienste um die Förderung der Wissenschaften“.

Andere Hochschulen und insonderheit manche Universitäten machen von solchem Rechte einen recht ausgiebigen Gebrauch, wovon bei besondern Vorkommnissen auch in unserem Lande Proben abgelegt worden sind, wie z. B. einer unserer Kollegen für seine allerdings sehr verdienstlichen Leistungen an dem gleichen Anlasse gleichzeitig mit *drei* Doktordiplomen beglückt wurde. Wir glauben nicht, dass durch einen so reichlichen Gebrauch das Ansehen der Institution gehoben wird und dürften uns kaum täuschen, wenn wir annehmen, dass der Begriff der „seltene Auszeichnung“ gerade durch ähnliche Erscheinungen veranlasst, in der Promotionsordnung der Eidg. Technischen Hochschule Aufnahme gefunden hat. Ganz in diesem zurückhaltenden Sinne ist die Doktorpromotion ehrenhalber bisher an unserer Hochschule, bei den drei Ehrungen, die im Verlauf der letzten drei Jahre erfolgten, auch gehandhabt worden. Wenn unser verdienter Herr Schulratspräsident beim Inslebetreten der Neuordnung der Hochschule, an der er in vorderster Linie mitgewirkt hat, damit ausgezeichnet wurde, oder wenn ein nahezu im 80. Jahre stehender ganz hervorragender Mathematiker, der vor 50 Jahren unserem Professorenkörper angehörte, durch eine solche Ernennung erfreut wurde, oder wenn der Direktionspräsident der Gotthardbahn, der vom Bau der Linie angefangen bis zur endgültigen Liquidation des Unternehmens an dessen Leitung den grössten Anteil gehabt und ausserdem der Technischen Hochschule wesentliche Dienste geleistet hat, bei Auflösung der Gotthardbahn-Gesellschaft zum Ehrendoktor ernannt wurde, so erschien das jedermann natürlich. Dass aber zur *Eröffnung des Studienjahres* drei Promo-

tionen erfolgen, die mit diesem jährlich sich wiederholenden ganz internen Anlasse der Hochschule selbst in keinerlei Beziehung stehen, wird von Vielen nicht verstanden werden. „Warum gerade *wir* aus der glücklicherweise nicht kleinen Zahl verdienter Fachgenossen gleicher technischer Richtung?“ so werden die Ausserkorenen sich ohne Zweifel fragen. „Warum gerade nur die Abteilung III unserer Technischen Hochschule?“ wird es von den Vertretern der andern acht Abteilungen lauten, von denen jede ebenfalls zahlreiche anerkannt verdienstvolle Männer in ihren Reihen zählt.

Wir besorgen, dass wenn man davon abgeht, solche Ehrungen auf ganz ausserordentliche, die Hochschule oder die auszuzeichnenden Persönlichkeiten selbst direkt betreffende Anlässe zu beschränken, man auf eine schiefe Ebene gerate, auf der mit den besten Absichten und bei aller erdenklichen Vorsicht der Wert der Doktorwürde ehrenhalber der Eidg. Technischen Hochschule leiden müsste.

Letztere wird sicherlich Erfreuliches wirken, wenn sie auch im neuen Gewande und mit den ihr naturgemäss zukommenden neuen Rechten ausgestattet, an der am „Eidg. Polytechnikum“ von jeher geübten Einfachheit entschieden festhält und in dieser Richtung für ihre Schwesteranstalten, ohne in die Schwächen mancher derselben zu verfallen, vorbildlich zu werden trachtet.

A. J.

## Miscellanea.

**Elektromobil und Benzinwagen** vergleicht in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht Prof. Dr. A. Riedler auf Grund der Untersuchung eines Elektromobils, deren Ergebnisse im zweiten Band der „Wissenschaftlichen Automobil-Wertung“<sup>1)</sup> veröffentlicht sind. Riedler kommt zu dem Schluss, dass die Elektromobile, gleichgültig welcher Bauart, wegen grossem Totgewicht, entsprechendem Rollverlust und geringem Aktionsradius in wirtschaftlicher Hinsicht den Vergleich mit Benzinwagen in keiner Weise aushalten. Motoren auf Kraftwagen zu verwenden, sei von Anfang an eine Gewichtsfrage gewesen und erst die Verbrennungsmaschinen mit flüssigem Brennstoff haben eine weitreichende Energieaufspeicherung und einen Aktionsradius von 300 bis 400 km möglich gemacht, wobei selbst bei schweren Lastwagen die Aufspeicherung nur 1% des Waggengewichts erfordere. Fallen schon die rein technischen Erwägungen zu ungunsten des Elektromobils aus, abgesehen von den meist unterschätzten Schwierigkeiten in der Betriebsführung bei Einzelbetrieb, so werde der Unterschied noch grösser, wenn auf die Anschaffungskosten der Wagen abgestellt werde. Ein entsprechender Benzinwagen hätte mehr als viermal so grosse Motorleistung (35 PS statt 8 PS) und mehr als doppelte Fahrgeschwindigkeit. Eine PS-Motorstärke erfordert 70 kg Gewicht für elektrische Energieaufspeicherung, mehr als 35 Mal soviel als der Benzinwagen, 1 km Aktionsradius 9 kg, mehr als 50 Mal soviel als beim Benzinwagen. Das Verhältnis  $\frac{\text{PS-Motorleistung}}{\text{kg-Waggengewicht}}$  sei beim Elektromobil 1:210, beim Benzinwagen 1:46. Vergleiche man nicht Wagen gleicher Anschaffungskosten, sondern gleicher Motorleistung, wobei ein 8 PS-Benzinwagen nur 1000 kg wiegt und etwas über 6000 Fr. kostet, so werde das Verhältnis noch wesentlich ungünstiger. Elektromobile können daher nur im Grossbetrieb und im Stadtverkehr, bei kleinen Fahrgeschwindigkeiten und mit hart aufgepumpten Gummireifen in Betracht kommen. Zu ihrem Vorteil spreche die grosse vorübergehende Ueberlastbarkeit der Elektromotoren, dank deren der von Riedler untersuchte Wagen auch unter ganz ungewöhnlichen Fahrverhältnissen wie in Sand und tiefem Schnee, wo andere Wagen versagten, stets durchzubringen gewesen sei, immerhin unter Gefährdung der überlasteten Batterien und Motoren.

**Erweiterung der Kraftreservenanlagen der Stadt Zürich.** Wie wir unsern Lesern auf Seite 153 von Band LIX meldeten, ist das vor Jahresfrist aufgestellte Projekt der Erstellung eines kalorischen Ergänzungskraftwerkes im Guggach mit vier Dieselmotoren von Einheiten zu etwa 4000 PS (bezw. je 3750 PS und 2500 kw) am 9. März 1912 vom Grossen Stadtrat an den Stadtrat zurückgewiesen worden. Der Stadtrat hat seither durch die bestehende Expertenkommission, die durch Zuziehung eines Architekten und eines Betriebsleiters verstärkt wurde, die Angelegenheit neu prüfen lassen. Diese Kommission bestätigte zwar ihre frühern allgemeinen Schlussfolgerungen zu Gunsten des Dieselmotors gegenüber den von Escher Wyss & Cie. vorgeschlagenen Projekten für Ausbau der Dampf-

<sup>1)</sup> Siehe deren Wortlaut in Band LV, Seite 9 und 10.

<sup>1)</sup> Vgl. Literatur auf S. 233 und Besprechung auf S. 228 dieser Nummer.

turbinenanlage; sie empfahl indessen neben der Aufstellung von zwei Dieselmotoren zu je 2500 *kw* gleichzeitig die Errichtung einer Dampfturboanlage im Letten für die zunächst fehlenden 3000 *kw*, „sofern die Vollendung der Installation innerhalb des Winters 1912/13 sicher erwartet werden kann und die Baukosten pro Leistungseinheit geringe sind“. Im weitem anerkannte die Kommission die geäußerten Bedenken hinsichtlich einer eventuellen nachteiligen Beeinflussung des zu überbauenden Waidareals durch ein Dieselmotorkraftwerk im Guggach und empfahl als Baustelle für ein solches Kraftwerk das der Stadt gehörende Areal beim Gaswerk Schlieren. — In seiner Weisung an den Grossen Stadtrat vom 2. Oktober 1912 nimmt der Stadtrat nun den Standpunkt ein, es sei die von der Expertenkommission vorgeschlagene Erweiterung der Dampfkraftanlage Letten unzweckmässig; die Dieselanlage soll dagegen zunächst mit nur zwei Dieselmotoren ausgestaltet werden, obwohl schon für den Winter 1913/14 die neuen Kraftreserven über eine Leistung von mindestens 8000 *kw* sollten verfügen können. „Aber es hat sich bei den Beratungen im Grossen Stadtrate gezeigt, dass die Beschränkung auf vorläufig zwei Einheiten wohl durchweg die *wünschbare Beruhigung* (!!) schaffen würde.“ In Bezug auf die Platzfrage für die Dieselanlage kann sich der Stadtrat den Befürchtungen der Expertenkommission nicht anschliessen und hält am Areal im Guggach fest. Die Weisung an den Grossen Stadtrat, die derselbe in seiner Sitzung vom 19. Oktober 1912 an die bestehende Kommission wies, verlangt daher zu Händen der Gemeinde einen Kredit von 1,95 Mill. Fr. für ein Dieselmotorkraftwerk im Guggach mit „vorläufig“ zwei Dieselmotoren.

**Welttelegraphen-Denkmal.** Aus Bern kommt ein ebenso überraschender wie bedauerlicher Bericht.

„Der Bundesrat hat in der Angelegenheit des Welttelegraphendenkmals endgiltig entschieden: Das Denkmal wird, wie vorgesehen, auf dem Helvetiaplatz errichtet werden. Damit eine Verdeckung der Fassade des Historischen Museums vermieden werde, wird im Einverständnis mit dem Bildhauer Romagnoli die Höhe des Denkmals um 50 *cm* reduziert.“

Wir haben auf Seite 40 Band LIX von den Schritten berichtet, die der Gemeinderat der Stadt Bern auf den allseitigen Wunsch aller massgebenden Kreise der Bevölkerung beim Bundesrat unternehmen hatte, um zu verhindern, dass das vom internationalen Preisgericht zur Ausführung bestimmte Denkmal Romagnolis<sup>1)</sup>, zur grössten Beeinträchtigung des Berner Historischen Museums, vor dieses auf den Helvetiaplatz gestellt werde.

Auf Seite 177 des gleichen Bandes konnten wir melden, dass das Gutachten des Schweiz. Justizdepartements zum Schlusse komme, der Bundesrat sei befugt, in der Platzwahl von sich aus Änderungen vorzunehmen. Darnach erschien die Angelegenheit zur Beruhigung Aller, die an dem Stadtbild Berns Interesse nehmen, erledigt und die Platzwahl nach Wunsch Berns gesichert, das für das Monument den Viktoriaplatz zur Verfügung gestellt hat.

Man darf auf die Gründe gespannt sein, die zu der neuen Wendung geführt haben, sowie auf die Stellungnahme der Berner Bevölkerung zu derselben.

**Ausnutzung der Koksofengase zur Gewinnung von Salpetersäure.** Für die industrielle Gewinnung des Stickstoffs aus der atmosphärischen Luft ist von Professor *Häusser* ein Verfahren ausgebildet worden, das auf die „Stickstoffverbrennung“ bei Anlass explosionsartiger Gasverbrennungen im Innern grösserer Explosionsgefässe (Bomben) gegründet ist. Auf Grund umfangreicher Laboratoriumsversuche des Erfinders hat die „Deutsche Stickstoff-Industrie-Gesellschaft m. b. H.“ in Dortmund auf dem Werk Nürnberg der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg eine Versuchsanlage grösseren Stils, mit einer Explosionsbombe von etwa 100 l Rauminhalt, bauen lassen, wobei anlässlich der massgebenden Proben als explosives Gas städtisches Leuchtgas verwendet und mittels einer Kompressoranlage bis auf 5 *at* Ueberdruck zugeführt wurde. Es konnte eine maximale Ausbeute an Salpetersäure von 130 *gr* auf 1 *m*<sup>3</sup> Gas erzielt und weiter festgestellt werden, dass als die Ausbeute begünstigende Faktoren die Steigerung des Anfangsdrucks, die Vorwärmung der Verbrennungsluft und ein Sauerstoffzusatz anzusehen sind. Für eine wirtschaftliche Verwertung in der Praxis ist als explosives Gas nicht das kostspielige Leuchtgas, sondern das billigere Nebenprodukt der Kokereien, das Koksofengas, in Betracht zu ziehen. In der Zeitschrift „Stahl und Eisen“, der wir unsere

Mitteilungen entnehmen, wird die wirtschaftliche Lebensfähigkeit des neuen Verfahrens auf Grund eingehender Rentabilitätsrechnungen bejaht, unter der Voraussetzung, die gewonnene Salpetersäure werde in der Form von Kalksalpeter (Düngsalz) auf den Markt gebracht.

**Städtisches Verwaltungsgebäude in Luzern.** Der Stadtrat von Luzern hat an den Grossen Stadtrat einen Antrag vorbereitet zur Errichtung eines neuen städtischen Verwaltungsgebäudes auf dem Areal des ehemaligen Bürgerspitals mit einem Gesamtkostenaufwand von rund 3½ Mill. Fr. Dem Antrag liegt ein Vorprojekt zu Grunde, das vom Stadtbaumeister *Mossdorf* gründlich durchstudiert und in mehreren Varianten ausgearbeitet wurde.

In der Absicht, die auf 10 000 bis 15 000 Fr. veranschlagten Kosten eines Wettbewerbes zu ersparen, hat der Stadtrat vorgesehen, von der Veranstaltung eines solchen Umgang zu nehmen. Diese Absicht hat bei den Luzernischen Architekten gewaltige Misstimmung erzeugt und die Sektion Waldstätte des Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Vereins hat eine bezügliche Eingabe an den Stadtrat gerichtet (diese gelangt auf Seite 234 unter „Vereinsnachrichten“ zum Abdruck). Wie man uns ausdrücklich versichert, liegt in diesem Schritt keineswegs eine Verkennung des Wertes der verdienstlichen Vorarbeiten *Mossdorfs*, welcher von seinen Kollegen durchaus anerkannt wird. Das schliesst aber deren sehr erklärliches Verlangen nicht aus, zur Lösung der grossen Aufgabe, die das städt. Gemeinwesen stellt, auch ihrerseits nach Möglichkeit beitragen zu können.

**Elektrifizierung von Linien der italienischen Staatsbahnen.** Gegenwärtig wird der elektrische Betrieb auf drei Linien der italienischen Staatsbahnen durchgeführt: Mittels Gleichstrom auf der Linie Mailand-Varese-Porto Ceresio [mit einem Jahresverkehr von etwa 135 Millionen *tkm* und einem jährlichen Energieverbrauch von etwa 6,2 Millionen *kwstd*]<sup>1)</sup> und mittels Drehstrom auf der Veltlinbahn [bei etwa 100 Mill. *tkm* und 5,9 Mill. *kwstd*]<sup>2)</sup> und auf der Giovi-Linie [mit etwa 80 Mill. *tkm* und etwa 6,0 Mill. *kwstd*]<sup>3)</sup>. Seit 1906 besteht ein umfangreiches Programm für die weitere Ausdehnung des elektrischen Betriebes mittels Drehstrom, von dem nun, nach Mitteilungen der Tageszeitungen, im nächsten Jahre grössere Teile wiederum betriebsbereit werden sollen; es sind das die Strecken: Lecco-Mailand (im Zuge der Veltlinbahn), Sampierdarena-Mignanego-Ronco („Succursale“ zur Giovi-Linie), Savona-S. Giuseppe-Zeva (ebenfalls eine Transappenninlinie) u. Bussoleno-Bardonecchia-Modane (Mont Cenis-Linie). Für die Zugförderung auf diesen Strecken ist kürzlich der „Società Italiana Westinghouse“, in Vado Ligure eine Bestellung auf 53 Drehstrom-Lokomotiven erteilt worden.

**Elektrifizierung der Schlesischen Gebirgsbahn.** Für die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Schlesischen Gebirgsbahn nach den allgemeinen Projektgrundlagen, die wir auf Seite 147 von Band LVII mitteilten, sind kürzlich die ersten Bestellungen für elektrische Lokomotiven vergeben worden. Wie wir in der E. T. Z. lesen, sind bei den Bergmann Elektrizitäts-Unternehmungen 14 Schnellzuglokomotiven in Bauart 1—D—1, bei den Siemens-Schuckertwerken 20 Güterzuglokomotiven in Bauart B+B+B und bei Brown, Boveri & Cie. 10 Güterzuglokomotiven der Bauart C+C bestellt worden. Die A. E. G. erhielt eine Bestellung für die Ausrüstung von fünf Motorwagenzügen. Das für die Energielieferung von privater Seite bei Mittelsteine (Glatz) zu erstellende Kraftwerk erhält vier Turbodynamos von je 5000 *kVA* und wird für eine Uebertragungsspannung von 80 000 Volt eingerichtet.

**Neue Linien der Rhätischen Bahn.** Ueber den am 29. August 1911 erfolgten Einsturz des Lehrgerüsts zum *Val-Mela-Viadukte* auf der im Bau begriffenen Linie Bevers-Schuls haben wir am 2. und 9. Sept. v. J. (Bd. LVIII, Seite 133 und 147) vorläufig berichtet. Das Expertengutachten über die Ursachen des Einsturzes liegt nun vor. Wenn es auch nicht zu einem positiven Ergebnis gelangt, so bieten die Ausführungen hinsichtlich der verschiedenen Möglichkeiten, die darin niedergelegt sind, für unsere Leser doch manches Interessante. Die Verwaltung der Rhätischen Bahn hat uns den Wortlaut des Gutachtens in zuvorkommender Weise zur Verfügung gestellt, sodass wir diesen in einer der nächsten Nummern werden veröffentlichen können.

**Haus des Vereins deutscher Ingenieure.** Am 19. Oktober nachmittags fand in Berlin die Grundsteinlegung des neuen Hauses des Vereins deutscher Ingenieure statt, das sich gegenüber dem

<sup>1)</sup> Siehe die Darstellung des preisgekrönten Modells Band LVIII, Seite 242 und Tafel 45.

<sup>2)</sup> Band LIX, Seite 109. <sup>3)</sup> Band XXXVI, Seite 175 und Band XL, Seite 144.  
<sup>4)</sup> Band LVII, Seite 210 und Band LX, Seite 91 u. ff.

Reichstagsgebäude an der Ecke der Sommer- und Dorotheenstrasse erheben wird. Das Haus, das nach den Plänen der Königlichen Bauräte *Reimer & Körte* erbaut wird und einen Gesamtkostenaufwand von rund zwei Millionen Mark erfordert, soll im Frühjahr 1914 bezogen werden. Es wird ebenso wie das jetzige Vereinshaus in der Charlottenstrasse die Geschäftsräume und die Bücherei des Vereines, daneben aber einen grösseren Saal und eine Reihe von Sitzungsräumen enthalten, die auch den befreundeten Kreisen aus Technik und Industrie zur Verfügung stehen sollen.

**Eidg. Technische Hochschule, Doktorpromotion.** Die Eidg. Technische Hochschule hat die Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften verliehen dem diplomierten Maschineningenieur Herrn *Huldreich Keller* aus Arbon (Dissertation: Berechnung gewölbter Platten), dem diplomierten Maschineningenieur Herrn *Walter Anderhub* aus Gunzwil (Luzern) (Dissertation: Untersuchungen über die Dampfströmung im radialen Schaufelspalt bei Ueberdruckturbinen) und dem diplomierten technischen Chemiker Herrn *Joh. Heinrich Schächli* aus Mitlödi (Glarus) (Dissertation: Studien über mehrwertiges Jod).

**Fraumünsterkirche in Zürich.** Der von Professor *G. Gull* unternommene Um- und Ausbau der Fraumünsterkirche, der in seinem letzten Abschnitt das Kircheninnere und die westliche Giebelfront nach der Poststrasse umfasste, ist nun vollendet und die Kirche am 20. Oktober wieder ihrer Bestimmung übergeben worden. Wir haben im April 1911 (Bd. LVII, S. 182, Tafel 39) den Gullschen Entwurf zum Umbau der Giebelseite dargestellt und hoffen demnächst auch die Ausführung unsern Lesern in Wort und Bild vorführen zu können.

## Literatur.

**Jakob Burckhardt. Briefe an einen Architekten 1870 bis 1889.**

München 1912. Verlag von Georg Müller und Eugen Rentsch. Preis geh. M. 4.50, geb. 6 M. Luxusausgabe 16 M.

Die hier in einem stattlichen Bande zur Publikation gelangenden Briefe Jakob Burckhardts gehören zum reizvollsten und anregendsten, was in den letzten Jahren gedruckt worden ist. Sie sind an den Architekten Max Alioth gerichtet und umfassen einen Zeitraum von fast zwanzig Jahren, von 1870 bis 1889, reichen also vom Anfang des fünften bis zum Anfang des siebenten Jahrzehnts von Burckhardts Leben.

Sosuzagen von allen Reisen Burckhardts gehen Briefe an Alioth — aus München, Nürnberg, Dresden, Frankfurt a. M., Kassel, London, Paris und vor allem auch aus Italien — meist wohl bestimmt, auch dem Freundeskreise des Adressaten mitgeteilt zu werden, in dem Burckhardt in Basel zu verkehren pflegte, an der muntern Gesellschaft dieser jüngeren geistig lebhaften Männer sich freuend, die verschiedenen Berufen angehörten aber einig waren in der begeisterten Verehrung für diesen unvergleichlichen geistigen Anreger und Förderer.

Wie prächtig sich Burckhardts Physiognomie in diesen Briefen zeichnet, das mag deren Lektüre ergeben. Der Reiz dieser Schreiben beruht wohl vor allem darin, dass sie in das Leben und Schaffen Burckhardts den deutlichsten und anschaulichsten Einblick gewähren. Wie diese nach aussen hin so einfache Existenz ganz in den Dienst des Geistigen gestellt war und allem Pessimismus zum Trotz auf die gute Laune nie verzichtet hat, das allein schon ist ein wahrhaft beglückendes Schauspiel.

Alles ist von köstlicher Ursprünglichkeit in diesem Buche: die Begeisterung über die klassische Fülle von Antike, Renaissance und Barock, die Schwärmerei für die schönen Italienerinnen und die süsse Musik der Verdischen Opern, für die guten feurigen Weine oder billigen Photographien, gute Zigarren und Kaffee und Essen. Auch alle Kritik kleidet sich in einen Humor von manchmal recht jungesellenhafter Ungeniertheit, dass sich das Lesen dieser Briefe zu einer ergötzlichen und vor allem stets auch anregenden Unterhaltung gestaltet.

**Archiv für Elektrotechnik.** Herausgegeben von Dr. Ingenieur *W. Rogowski*, Charlottenburg. Berlin 1912, Verlag von Jul. Springer. Preis pro Band (12 Hefte) 24 M., für Abonnenten der „E. T. Z.“, sowie Mitglieder des Verbandes Deutscher Elektrotechniker und des Elektrotechnischen Vereins 20 M.

Das „Archiv“, von dem zurzeit die zwei ersten Hefte von Band I vorliegen, soll eine Ergänzung der „Elektrotechnischen Zeit-

schrift“ nach der wissenschaftlichen Seite hin bilden, zumal die „Elektrotechnische Zeitschrift“ infolge der Zusammensetzung ihres Leserkreises wirtschaftliche Fragen und beschreibende Aufsätze mehr als früher in den Vordergrund rücken muss. Die im Archiv erscheinenden Arbeiten liegen vorwiegend auf einem Gebiet, in dem technische und physikalische Fragen ineinander übergehen.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.

Zu beziehen durch *Rascher & Co.*, Rathausquai 20, Zürich.

**Rechenbuch für Baugewerkschulen** und verwandte gewerbliche Lehranstalten insbesondere für Fortbildungs-, Gewerbe- und Handwerkerschulen mit fachgewerblichen Abteilungen. Von *Fr. Mensing*, kgl. Baugewerkschullehrer in Essen (Ruhr). Teil II. Die bürgerlichen Rechnungsarten und deren Anwendung auf baugewerbliche Aufgaben (Technisches, Geschäftliches und Volkswirtschaftliches Rechnen). Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage. Leipzig und Berlin 1912, Verlag von B. G. Teubner. Preis geh. M. 1,20.

**Die Grundlagen der deutschen Material- und Bauvorschriften für Dampfkessel.** Von Professor *R. Baumann* an der königl. Technischen Hochschule Stuttgart. Mit einem Vorwort von Dr.-Ing. *C. von Bach*, königl. württemb. Baudirektor, Professor des Maschinen-Ingenieurwesens an der königl. Technischen Hochschule Stuttgart, Vorstand des Ingenieur-Laboratoriums und der Materialprüfungsanstalt an derselben. Mit 38 Textfiguren. Berlin 1912, Verlag von Julius Springer. Preis kart. M. 2,80.

**Leitfaden für Deutsch und Geschäftskunde an Baugewerkschulen und verwandten Lehranstalten.** Teil II: Geschäftsbriefe, Geschäftskunde und amtliche Eingaben. Bearbeitet von *P. Niehus*, kgl. Baugewerkschullehrer zu Magdeburg, und *K. Bode*, kgl. Baugewerkschullehrer zu Hildesheim. Dritte Auflage. Leipzig und Berlin 1912, Verlag von B. G. Teubner. Preis geh. M. 1,80.

**Die sieben Rechnungsarten mit allgemeinen Zahlen.** Von Dr. *H. Wicleitner*, Professor am Gymnasium Pirmasens. Heft 7 aus „Mathematische Bibliothek“. Herausgegeben von *W. Lietzmann & A. Witting*. Leipzig und Berlin 1912, Verlag von B. G. Teubner. Preis geh. 80 Pfg.

**Das Rohrnetz städt. Wasserwerke.** Dessen Berechnung, Bau und Betrieb. Von *Paul Brinkhaus*, Ingenieur. Mit 34 Tabellen, 182 Textfiguren, 13 Tafeln und zahlreichen Rechnungsbeispielen. Band XVI aus Oldenbourgs Technische Handbibliothek. München und Berlin 1912, Verlag von R. Oldenbourg. Preis geh. 9 M.

**Wissenschaftliche Automobil-Wertung.** Berichte VI bis X des Laboratoriums für Kraftfahrzeuge an der kgl. Technischen Hochschule zu Berlin. Von Prof. Dr. *A. Riedler*. Mit 176 Abbildungen. München und Berlin 1912, Verlag von R. Oldenbourg. Preis geh. 9 M.

Redaktion: **A. JEGHER, CARL JEGHER.**

Dianastrasse Nr. 5 Zürich II.

## Vereinsnachrichten.

### Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Zirkular des Central-Comité  
an die

Sektionen des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins.

Werte Kollegen!

Auf unser Zirkular vom 20. September, durch das wir die Sektionen ersucht haben, uns bis spätestens Mitte Oktober d. J. eine Liste der Vorträge einzusenden, die bis Neujahr gehalten werden sollen, haben bis heute nur die Sektionen Winterthur, Solothurn und Aargau geantwortet. Wir sehen uns daher genötigt, die Frist zur Einreichung der Liste ein letztes Mal bis *Ende Oktober* zu verlängern.

Wir hoffen, bis zu dem genannten Zeitpunkte von allen Sektionen eine Antwort zu erhalten; nur so kann unsere Absicht ihre Tätigkeit zu fördern, erreicht werden.

Mit kollegialem Gruss!

Zürich, den 21. Oktober 1912.

Für das Central-Comité des S. I. & A. V.

Der Präsident: Der Sekretär:  
*H. Peter.* Ing. *A. Härry.*