

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 63/64 (1914)
Heft: 21

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](#)

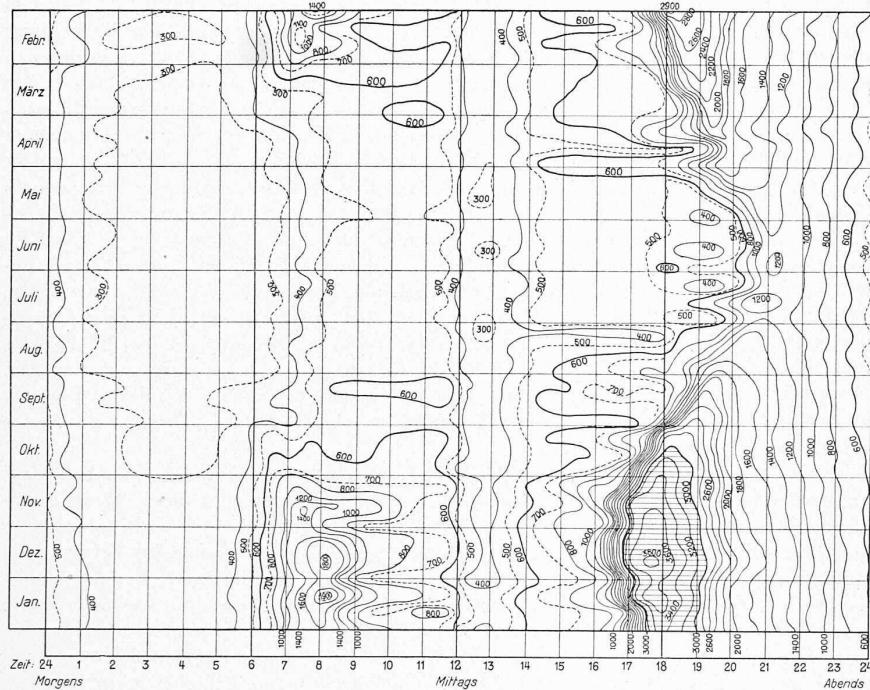
Terms of use

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: 12.02.2026

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

etwelcher kurzzeitiger Ueberlastung voll ausgenützt war, massgebend. Wir entnehmen dem „Geschäftsbericht“ des Stadtrates von Zürich für das Jahr 1912¹⁾, dass im genannten Jahre für Beleuchtung bei den Abonnenten 3,45 Millionen kWh Einphasen-Energie abgegeben wurden, und dass sich diese Abgabe über ein volles Jahr so verteilt, wie aus dem hier als Strichzeichnung wiedergegebenen, im Geschäftsberichte dagegen in einer Dreifarben-Tafel



Höhenkurven der Belastung in Kilowatt für das Beleuchtungsnetz der Stadt Zürich vom 1. Februar 1912 bis 31. Januar 1913.

verdeutlichten Schaubilde der „Höhenkurven der Belastung in Kilowatt“ hervorgeht. Man ersieht aus dieser Abbildung, dass eine höchste Lichtspitze von 3800 kW vorgekommen ist, diese grösste Belastung also die normale Leistung zweier Umformergruppen von $2 \times 1500 = 3000$ kW, während die dritte Gruppe in Reserve stehen soll, etwas übertrifft; die Gebrauchsduer einer höhern Belastung als 3000 kW ist indessen sehr kurz, da sie sich im ganzen Jahr nur auf etwa 200 Stunden beläuft, die in die Wintersaison vom 5. Oktober bis 5. Februar fallen, d. h. auf rund 122 Tage. Vom 5. Februar bis 5. Mai etwa braucht man zwischen 1500 und 3000 kW im Maximum, ebenso auch etwa vom 15. August bis 5. Oktober, zusammen rund 142 Tage. Vom 5. Mai bis 15. August etwa, also während rund 102 Tagen, braucht man bis auf 1500 kW. Diesen, die Abgabe an Beleuchtungsenergie bei den Abonnenten charakterisierenden Zahlen steht nun gegenüber der Verbrauch bzw. die Aufnahme der Umformerstation an primärer Drehstromenergie, die nicht weniger als 7,29 Millionen kWh beträgt. Die Differenz von: $7,29 - 3,45 = 3,84$ Millionen kWh bedeutet somit einen reinen Verlust, der zur Hauptsache der Umformerstation und zu einem kleineren Anteil dem einphasigen Verteilungsnetz zwischen den Sekundärklemmen der Umformerstation und den Anschlüssen der Abonnenten zur Last fällt. Die genaue, einwandfreie Ausscheidung der Verluste ist nicht bekannt gegeben worden. Auf Grund anderweitiger Angaben lässt sich indessen schätzen, dass vielleicht etwa 0,55 Millionen kWh im einphasigen Verteilungsnetz und etwa 3,29 Millionen kWh in der Umformerstation als reine Verluste zu buchen sind, sodass sich für die Umformerstation ein Jahreswirkungsgrad von:

$$\frac{3,45 + 0,55}{7,29} = \sim 45\%$$

¹⁾ Erschienen 1913 bei der «Buchdruckerei Berichthaus» in Zürich.

ergibt, den man gewiss nicht als günstig bezeichnen kann. Günstigstenfalls für die Umformung könnte er allfällig auf

$$\frac{3,45 + 0,84}{7,29} = \sim 59\%$$

geschätzt werden, wobei die Umformerstation noch mit einem Verlust von:

$7,29 - (3,45 + 0,84) = 3,00$ Millionen kWh belastet wäre, für den folgende Verteilung der Einzelverluste hohe Wahrscheinlichkeit aufweist:

Eigentl. Leerlaufverluste: 1,50 Mill. kWh

Eigentl. Kupferverluste: 0,80 " "

Zusätzliche Maschinen-

verluste: 0,40 " "

Verluste in der Batterie,

je nach Mitarbeit: 0,30 " "

Total, im Minimum: 3,00 Mill. kWh

Die hohe Zahl kWh für die eigentlichen Leerlaufverluste erklärt sich dadurch, dass ja während der 8760 Stunden des Jahres *immer mindestens ein* vollständiges Aggregat, bestehend aus drei Einzelmaschinen von je 1500 bis 1800 kW, normal erregt, im Gang sein muss. Zur richtigen Würdigung der in der Umformerstation auftretenden Energieverluste ist aber auch noch auf den Spitzenwert dieser Verluste hinzuweisen. Wenn nämlich von zwei im Betriebe stehenden Aggregaten die normale Einphasen-Vollast von $2 \times 1500 = 3000$ kW abgegeben wird, so müssen auf der Drehstromseite rund 3650 kW aufgenommen werden. Der maximale Leistungsverlust von 650 kW pro Station fällt nun gerade in die kritischen 200 Stunden des Jahres (5. Oktober bis 5. Februar), wo der Lichtspitze in Zürich die Niederwasserperiode an der

Albula entspricht; die Verhältnisse sind indessen dadurch etwas gemildert, dass die tägliche Dauer der Lichtspitze keine lange ist und anderseits das Albulawerk eine gewisse, allerdings auch nur geringfügige Akkumulierbarkeit des Betriebswassers besitzt, die zwar wirtschaftlicher ebenfalls für verkaufliche Energie statt zu Verlustdeckung benutzt würde.

(Schluss folgt.)

Miscellanea.

Schweizerische Bundesbahnen. Das Baubudget für das Jahr 1915 der Schweiz. Bundesbahnen enthält die folgenden Posten für den Bau neuer Linien oder Neu- und Ergänzungsbauten an den im Betrieb stehenden Linien, wobei jeweilen Erhöhungen der Kredite vorgesehen sind für den Fall, dass sich inzwischen die allgemeinen Verhältnisse bessern sollten.

Gegenstand	Ausgaben für Bauten Fr.	Mehrausgaben bei Besserung der Verhältnisse Fr.
Simplon-Tunnel II	2 000 000	2 000 000
Brienzseebahn	1 120 000	—
Hauenstein-Basistunnel	2 500 000	1 500 000
Erwerbung von Wasserkräften . . .	—	—
Einführung des elektrischen Betriebs . . .	80 000	—
Umbau des Kraftwerks in Brig . . .	360 000	—
Rollmaterial	7 925 000	—
Bauten im Kreis I	1 345 000	1 305 000
" " II	766 000	2 240 400
" " III	644 380	1 176 900
" " IV	388 250	589 200
" " V	541 000	614 000
Mobiliar und Gerätschaften	277 000	—
Total Fr.	17 946 630	9 425 500

Zu diesen Zahlen ist Folgendes zu bemerken. Von dem für den Ausbau des Simplontunnels II bewilligten Kredit von 34 600 000 Fr.

werden bis Ende 1914 etwa 12 000 000 Fr., von dem Kredit von 26 000 000 Fr. für den Hauensteintunnel etwa 21 000 000 Fr. aufgebracht sein. Für „Erwerbung von Wasserkräften für den elektrischen Betrieb“ sind im Budget im Ganzen 212 140 Fr. als jährliche Entschädigung (Wasserzins) für die Wasserkräfte im Reuss- und im Rhonegebiet, in der oberen Leventina und an der Binna unter den „Ausgaben für den Betrieb“ aufgeführt. An Rollmaterial ist in der angegebenen Summe, in der die Vergütung für auszurangierendes Material berücksichtigt ist, die Anschaffung von 35 Lokomotiven, 143 Personenwagen, 20 Gepäckwagen und 370 Güterwagen vorgesehen. In den Ausgaben für Bahnanlagen und festen Einrichtungen figurieren im Kreis I der Umbau des Bahnhofs Lausanne mit 260 000 Fr. (event. Mehrausgabe 280 000) Fr. und die Erweiterung des Bahnhofs Vallorbe mit 280 000 Fr. (250 000), im Kreis II die Erweiterung der Bahnhofsanlagen Biel mit 300 000 Fr. (300 000), und die Erstellung des zweiten Geleises Wilerfeld-Thun (Teilstrecke Gümligen-Kiesen) mit 260 000 Fr. (250 000), sowie im Kreis III, jedoch nur als eventuelle Ausgabe bei Besserung der Verhältnisse, der Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich mit 500 000 Fr. Weitere grössere Eventualausgaben betreffen im Kreis II die Erweiterung des Bahnhofs Neu-Solothurn und das zweite Geleise Sursee-Rothenburg mit je 250 000 Fr., im Kreis III die Erweiterung der Geleisanlagen im Bahnhof Baden mit 300 000 Fr. mehr als die sonst vorgesehenen 170 000 Fr., im Kreis IV das zweite Geleise Winterthur-St. Margrethen mit ebenfalls 300 000 Fr. mehr als die fest veranschlagten 100 000 Fr., und im Kreis V das zweite Geleise Giubiasco-Chiasso mit 250 000 Fr. mehr als sonst nur 150 000 Fr.

Zu der Gesamtsumme von 17 946 630 Fr. der für Bauten vorgesehenen Ausgaben kommen noch 2 881 110 Fr. (event. 451 000 Fr. mehr) hinzu, die als auf den Betrieb entfallend aufgeführt sind, wie vorgenannter Wasserzins für die Zentralen am Gotthard u. a.

Aufhebung englischen Patentschutzes gegenüber Deutschen und Österreichern. Wir berichteten auf Seite 152 dieses Bandes über das von Grossbritannien am 21. August d. J. erlassene Gesetz, das das „Board of Trade“ zur Aufhebung oder Unterbrechung von Patenten von deutschen und österreichischen Untertanen ermächtigte. Die Wirkung dieses Gesetzes ist durch eine Ergänzungskarte vom 28. August im Sinne der an gleicher Stelle wiedergegebenen Aeusserungen der Zeitschrift „The Engineer“ verschärft worden, indem der Behörde die Befugnis erteilt wurde, Lizenzen für die Ausübung von solchen Patenten nicht nur für die Dauer des Krieges, sondern für die volle Zeit des Patentes zu vergeben. Erfreulicherweise scheinen sich aber die Befürchtungen nicht zu bestätigen, dass Grossbritannien dieses Gesetz lediglich und in grösserem Umfang zur allgemeinen Störung der wirtschaftlichen Verhältnisse seiner Gegner anwenden werde. Dies ginge wenigstens aus der folgenden Aeusserung hervor, die wir der Nummer vom 1. November von „Glasers Annalen“ entnehmen und die offenbar englischer Quelle entstammt:

„Ueber die ersten Gesuche um Aufhebung oder Ausserkraftsetzung von Patenten, Mustern oder Warenzeichen fremdländischer Feinde sind jetzt die amtlichen Entscheidungen gefallen. Mit Bezug auf Patente ist in zwölf Fällen entschieden. In vier Fällen sind Lizenzen zur inländischen Fabrikation gewährt. Wir haben keinen Zweifel, dass, wenn diese Lizenzen über die Dauer des Krieges hinausgehen, sie mit der Bedingung von Lizenzabgaben verknüpft werden. In zwei Fällen wurden die Gesuche zurückgewiesen und in sechs anderen zurückgezogen, allem Anschein nach, weil sie der Patentantspräsident beanstandete. Was Warenzeichen anbelangt, so sind bisher zehn Gesuche behandelt; zwei wurden zurückgewiesen und acht zurückgezogen, ohne Zweifel auch infolge von Beanstandungen seitens des Patentamtspräsidenten. Ausländische Feinde können beruhigt sein, dass in diesem Lande amtlich nichts gegen das Patent-, Muster- oder Warenzeichen-Eigentum unternommen wird, wenn nicht die Behörden die Ueberzeugung gewinnen, dass es sich um einen Gegenstand handelt, für den eine inländische Nachfrage besteht, die infolge des Krieges nicht befriedigt werden kann, und dass ferner der Gesuchsteller die inländische Herstellung des Gegenstandes tatsächlich beabsichtigt, um der Nachfrage gerecht zu werden.“

Ferner berichten „Glasers Annalen“, dass das britische Handelsamt allen auf britischem Boden wohnenden Personen die Erlaubnis erteilt habe, sowohl die fälligen Gebühren für Patente,

Muster- und Warenzeichen in einem „feindlichen Lande“, als auch diejenigen für britische Patente, Muster- und Warenzeichen zu Gunsten eines „Feindes“ zu bezahlen, was eine wesentliche Mildeung der früher erlassenen Bestimmungen bedeuten würde.

Das Marmorlicht. Unter „Marmorlicht“ ist nicht etwa, wie man aus dieser etwas unglücklich gewählten Bezeichnung schliessen könnte, ein Licht in der Art des Drummondschen Kalklichtes zu verstehen, sondern nur die Verwendung durchsichtiger Marmorschiben an Stelle von Milchglasscheiben. In Band LIX, S. 272, haben wir mitgeteilt, dass es Ingenieur H. W. Engel in Hamburg gelungen sei, Marmortafeln von 3 bis 20 mm Dicke durch Tränkung bei hohen Drucken und Temperaturen mit verschiedenen Oelsorten so durchsichtig zu machen, dass sie Milchglasscheiben normaler Dichte in der Lichtdurchlässigkeit übertreffen. Mit nach diesem Verfahren behandelten Marmorplatten sind ausgedehnte Versuche durchgeführt worden, über die die „E.T.Z.“ vor einiger Zeit Näheres berichtet hat. Die Versuche erstreckten sich auf die Bestimmung der Durchlässigkeit und des Lichtzerstreuungsvermögens für die sichtbaren Strahlen, der Durchlässigkeit für ultraviolette und ultrarote Strahlen und der der Praxis entsprechenden Lichtverteilung durch einen Beleuchtungskörper. Es zeigte sich dabei, dass diese Marmorplatten bei gleich gutem Lichtzerstreuungsvermögen lichtdurchlässiger sind, als alle untersuchten Milchgläser, dass sie bei Vermeidung jeglicher Blendung ein rein weisses, dem Auge angenehmes Licht liefern und die dunkle Wärmestrahlung bei guter Lichtdurchlässigkeit in einem bisher unbekanntem Masse absorbieren.

Benzin-Ersatz für Explosionsmotoren. Durch die Beschaffnahme des Benzins für den Militär-Automobilien ist die Frage des Ersatzes dieses Betriebsmittels durch ein anderes in den meisten europäischen Staaten akut geworden. In Frankreich befass man sich schon seit mehreren Jahren mit der Einführung des Naphtalins, worüber wir auf Seite 83 und 123 dieses Bandes Näheres berichteten. Ob in letzter Zeit dieses Betriebsmittel in grösserem Umfange angewendet wurde, ist uns nicht bekannt. In Deutschland wurde seit Kriegsausbruch Spiritus zu Hülfe gezogen, der aber gegenüber dem Benzin den Nachteil ziemlich grossen Wassergehalts und viel geringerer Wärmeentwicklung besitzt, und auch wie Naphtalin eine Änderung des Vergasers und ein Anlassen mittels Benzol oder Benzin erfordert. Nachdem nun das Benzol ($C_6 H_6$), das wie das Naphtalin ein Nebenprodukt der Leuchtgasfabrikation ist, von der deutschen Heeresleitung freigegeben worden ist, rückt dieses Ersatzmittel in den Vordergrund. Es soll in einer Mischung mit Spiritus (was die starke Russbildung verhindert) oder auch unvermischt ein fast vollwertiger Ersatz für Benzin sein. In letzter Zeit sollen übrigens von Prof. Dr. Wehrle in München eingehende Versuche mit verschiedenen Ersatzstoffen gemacht worden sein, über die wohl in nächster Zeit in technischen Zeitschriften berichtet werden dürften.

Unterirdische Brücken bei Untergrundbahnen. Beim Bau der Berliner Nord-Süd-Bahn sollen zum Ueberschreiten zweier tiefer Moorlöcher im Zuge der Friedrichstrasse unterirdische Brücken verwendet werden, die eine interessante Neuerung im Bau von Untergrundbahnen darstellen. Das eine, unmittelbar südlich der Spree liegende Moorloch hat bis zu 30 m Tiefe und erfordert eine Brücke aus Nickelstahl von 60 m Spannweite. Das andere, nördlich des Belle Alliance-Platzes gelegene, soll durch drei Brücken von je 42 m Spannweite überbrückt werden. Ursprünglich war nach der „Z. d. V. D. I.“ beabsichtigt, die beiden Moorlöcher durch Betonpfähle und volle Betongründungen zu überwinden. Ein Gutachten der geologischen Landesanstalt hat jedoch nach der chemischen Untersuchung der Moore darauf hingewiesen, dass Beton durch die in diesen enthaltenen Säuren stark angegriffen werde; so ist z. B. in Osnabrück die Betonwandung eines im Moor verlegten Kanals vollständig zerstört worden.

Ausstellung statistischer Darstellungen vom 18. November bis 8. Dezember im Kunstgewerbemuseum der Stadt Zürich (täglich 10 bis 12 und 2 bis 6 Uhr, Sonntags geschlossen). Von den zum Teil prägnanten graphischen Darstellungen statistischer und anderer Erhebungen, die in den verschiedenen Gruppen der Landesausstellung in Bern das Interesse von Fachleuten und Laien gefunden, ist eine Auswahl des Besten zusammengestellt worden. Es findet sich darunter so Vieles von technisch-wirtschaftlicher Bedeutung, dass wir unsere Leser auf diese letzte Gelegenheit, die Sachen nochmals zu sehen, aufmerksam machen.

Eidg. Technische Hochschule. Als Privatdozent für angewandte drahtlose Telegraphie und Hochfrequenzmaschinen hat sich an der Eidg. Technischen Hochschule habilitiert Ingenieur Désiré Korda. Im Jahre 1864 in Budapest geboren, hat Korda an der Ungarischen Technischen Hochschule das Ingenieur-Diplom erworben und hielt sich dann meist in Frankreich auf, wo er u. a. während einer Reihe von Jahren Direktor der Elektrischen Abteilung von Fives-Lille war. In Fachkreisen ist er durch vielfache Veröffentlichungen auf elektrotechnischen, in der letzten Zeit besonders auf elektro-chemischen und elektro-physikalischen Gebieten bekannt.

Der Professor für Agrikulturchemie an der Landwirtschaftlichen Abteilung der Eidg. Technischen Hochschule, Dr. G. Wiegner, der als Reichsdeutscher in Flandern im Felde stand, wurde verwundet und liegt z. Z. im Lazarett zu Düsseldorf. Wie berichtet wird, steht vollständige Heilung in naher Aussicht.

Im Panama-Kanal ist, wie von uns auf Seite 194 dieses Bandes bereits berichtet wurde, im Culebra-Einschnitt eine Rutschung aufgetreten, die eine Unterbrechung des Verkehrs zur Folge hatte. Wie nun „Eng. News“ mitteilen, ist diese Rutschung am östlichen Ufer auf eine Länge von „mehreren hundert Fuss“ erfolgt. Dank sofortiger Inangriffnahme der Baggerungsarbeiten war jedoch schon am 20. Oktober, d. h. 5 Tage nach deren Eintreten, wieder eine Rinne von 46 m Breite und 12 m Tiefe für die Schiffahrt frei. Dass auch fernerhin im Culebra-Einschnitt (vergl. das Längenprofil des Kanals in Band LIII, Seite 204) Erdrutschungen zu erwarten sind, steht ausser Zweifel. Es scheint jedoch, dass die Bauleitung alle nötigen Vorehrungen getroffen hat, damit diese keine längere Verkehrsunterbrechung nach sich ziehen.

Notstandsarbeiten im Kanton Zürich. Die Zürcher Regierung beabsichtigt zur Ausführung von Tiefbauarbeiten vornehmlich aus dem Gebiet des Strassenwesens, die sich als Notstandsarbeiten eignen, einen Kredit von 500 000 Fr. zu beanspruchen. Ferner werden alle kantonalen Hochbauten, für die die Kredite bereits genehmigt sind, nach Kräften gefördert. Ob die Hoffnungen beim Umbau der linksufrigen Zürichseebahn auch Arbeiten zur Bekämpfung des Notstandes zu gewinnen, erfüllt werden, ist noch nicht entschieden. In der Tat sind die im Budget der S. B. B. für 1915 dafür eingestellten 500 000 Fr. nur für den Fall „der Besserung der Verhältnisse“ vorgesehen.

Nekrologie.

† H. Erlwein. Auf einer Automobilreise, die er zur Ueberbringung von Liebesgaben an die im Felde stehenden Truppen unternommen hatte, ist anfangs Oktober Professor Hans Erlwein, Stadtbaudirektor in Dresden, in der Nähe von Rethel verunglückt. Der Verstorbene hat ein Alter von nur 42 Jahren erreicht. Seine Persönlichkeit zeichnet ein Nachruf in der „Deutschen Bauhütte“ mit folgenden Worten:

Die Stadt Dresden, deren Hochbauamt er seit zehn Jahren leitete, und das Dresdner Kunstleben haben durch Erlweins Tod einen schweren, kaum ersetzbaren Verlust erlitten. In seinen zahlreichen bedeutenden Bauten für die Stadt, grossen Schulen aller Art, Feuerwachen, der städtischen Sparkasse, der Riesenanlage des neuen Vieh- und Schlachthofs, dem neuen Wasserwerk bei Hosterwitz, dem Abwasserklärwerk bei Uebigau, den Gasbehältern bei Reick, dem städtischen Lagerhause, grossen Wohnhäusergruppen für wohltätige Stiftungen, dem Stadthause an der Kreuzkirche, dem Neubau des „italienischen Dörfchens“ am Theaterplatz und dem Umbau der Löwenapotheke am Altmarkt, hat er eine überaus vielseitige und selbständige, schöpferische Kraft und feinstes Verständnis für alle künstlerischen Fragen, insbesondere auch der Strassen- und Platzgestaltung bekundet. In seiner Formensprache hat er manche Vorteile und Reize seiner heimatlichen bayrischen Bauweise mit grossem Geschick verwendet, im Innern der Stadt aber immer mehr sich an die alte Dresdener Bauüberlieferung des 18. Jahrhunderts anschlossen. Durch die vortreffliche Durcharbeitung aller Pläne bis ins Einzelne hat er auch den Arbeiten des Ausbaues eine vortreffliche Durchführung gesichert und mit grossem Verständnis und sicherem Blick eine Schar trefflich geschulter Handwerker herangezogen. Alle mit ihm und für ihn arbeitenden Künstler, Kunsthändler und Handwerker haben durch ihn starke Förderung und eifrigste Vertretung ihrer wirtschaftlichen und Standesinteressen erfahren. Grosses Pläne, wie die künstlerische, einheitliche Ausgestaltung des Königsufers (Neustädter Elbseite), an der er seit Jahren

arbeitete, und die grosse Erweiterung des städtischen Krankenhauses in der Friedrichstrasse sind durch seinen Tod jäh unterbrochen.

Im Novemberheft des „Baumeister“ widmet E. Högg dem Schaffen Erlweins eine von warmer Anerkennung getragene, eingehende Schilderung.

† E. Des Gouttes. Am 12. November ist in Genf Ingenieur Edouard Des Gouttes im Alter von 74 Jahren gestorben. Im Jahre 1840 zu Genf geboren, studierte er an der Ingenieurschule in Lausanne und vervollständigte seine technische Ausbildung in Stuttgart. Nach längerem Aufenthalt in Neapel, wo er sich eingehend mit dem Studium der Gasheizung und Gasbeleuchtung beschäftigt hatte, kehrte er in seine Vaterstadt zurück. Hier wurde er in den 80er Jahren zuerst zum Ingenieur und bald darauf zum Direktor des Gaswerkes ernannt. Im Jahre 1902 ist ihm sein Sohn, Ingenieur A. Des Gouttes in diesem Amte gefolgt. Seither hat sich der Verstorbene mit grosser Hingabe und schönstem Erfolge verschiedenen der künstlerischen, wissenschaftlichen und sozialen Einrichtungen, an denen seine Vaterstadt besonders reich ist, gewidmet.

Literatur.

Das Bürgerhaus in der Schweiz. IV. Band: *Das Bürgerhaus in Schwyz*. Mit 48 Seiten Text und 104 Tafelseiten Abbildungen. Herausgegeben vom Schweiz. Ingenieur- u. Architekten-Verein. Berlin 1914, verlegt bei E. Wasmuth A.-G. Preis brosch. Fr. 12,35.

In unverändertem Gewande präsentiert sich der neue Bürgerhausband, aus dem wir auf den Seiten 227 bis 230 dieses Heftes im Einverständnis mit Herausgeber und Verlag einige Proben bringen. Bei deren Beurteilung bitten wir zu beachten, dass die Bilder im Buche in der gezeigten Anordnung, auf feinem Kunstdruckpapier erscheinen. Der Band sei als Weihnachtsgabe von bleibendem Wert bestens zur Anschaffung empfohlen; die Mitglieder des S. I. A. beziehen ihn beim Sekretariat (Zürich, Paradeplatz Nr. 2) zum ermässigten Preise von nur 5 Fr.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.
Dianastrasse 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

PROTOKOLL

der I. Sitzung im Vereinsjahr 1914/15

Mittwoch den 4. Novbr. 1914, abends 8 Uhr, auf der „Schmiedstube“. Vorsitzender: Präsident Prof. Dr. W. Kummer. Anwesend rund 60 Mitglieder und Gäste.

Der Präsident eröffnet die Sitzung mit einer kurzen Begrüssung der Anwesenden. Das Protokoll der 10. Sitzung im Vereinsjahr 1913/14 ist in der Bauzeitung vom 25. Juli erschienen und wird stillschweigend genehmigt. Den Austritt aus dem Verein haben erklärt: die Ingenieure J. Leuzinger und E. Martin. Ferner sind übergetreten: die Ingenieure O. Bolliger in die Sektion Bern und M. Messer in die Sektion Waldstätte. Der Präsident gibt ferner noch Kenntnis, dass die im September geplante Exkursion zur Besichtigung der Chur-Arosa-Bahn der Verhältnisse wegen nicht zur Ausführung kam. Aus dem gleichen Grunde ist die Frage betr. die Beteiligung der Sektion Zürich am Sekretariat des S. I. A. noch immer unerledigt. In Sachen der linksufrigen Zürichseebahn hat der Regierungsrat den Beschluss gefasst, dem eidgen. Eisenbahndepartement die Gutheissung des Vertrages zu empfehlen, immerhin in der Meinung, dass die Vorschläge des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins zur Einführung der Sihltalbahn noch eingehend geprüft werden sollen, sofern dabei kein weiterer Zeitverlust eintrete.

Ueber das abgelaufene Vereinsjahr 1913/14 erstattet der Präsident nachstehenden

Jahresbericht.

a) **Mitgliederbestand.** Bei Beginn des Vereinsjahrs wies unser Mitgliederverzeichnis einen Bestand von 292 Mitgliedern auf, der sich im Laufe des Jahres 1913/14 durch 15 Neuaufnahmen und 13 Austritte und Todesfälle auf einen Bestand von 294 Mitgliedern veränderte. Den uns durch den Tod entrissenen Mitgliedern: Arch. Hauser-Binder, Kantonsingenieur G. Schmid und Gasdirektor A. Weiss werden wir ein freundliches Andenken bewahren. Ein besonderes Mitgliederverzeichnis unseres Vereins wurde im Berichtsjahr nicht herausgegeben; es sei dafür auf das allgemeine Verzeichnis des S. I. A. hingewiesen.