

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 65/66 (1915)  
**Heft:** 6

## 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:** 23.01.2026

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

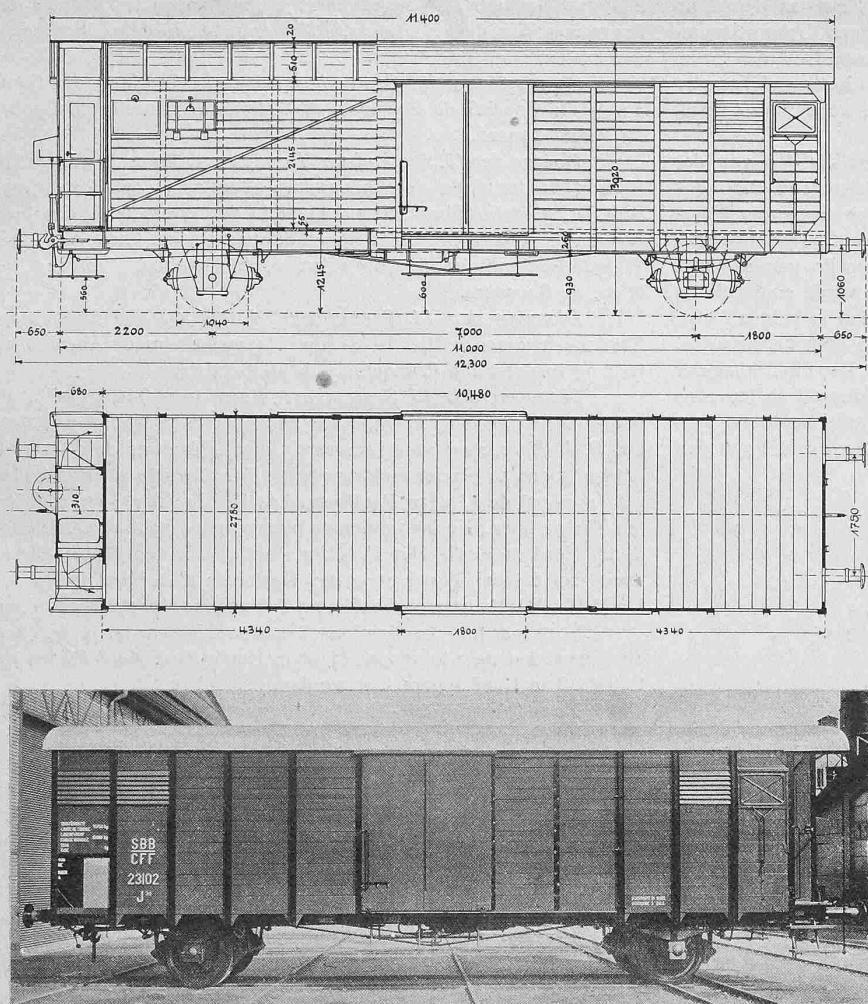


Abb. 50 und 51. Neuer Güterwagen Serie J<sup>3d</sup> der S. B. B. — Tara 12,6 t, Ladegewicht 15 t. Gebaut 1914 von der Schweiz. Industrie-Gesellschaft Neuhausen. — Maßstab 1 : 100.

Ihrer Zweckbestimmung nach verteilen sich die untersuchten 5567 Kessel wie folgt:

Es dienten für	Kessel	% der Gesamtzahl	% der Heizfläche
Textil-Industrie . . . . .	1112	20,0	24,5
Leder-, Kautschuk-, Stroh-, Filz-, Horn- und Borsten-Bearbeitung . . . . .	141	2,5	1,8
Nahrungs- und Genussmittel-Industrie . . . . .	1300	23,4	12,5
Chemische Industrien . . . . .	405	7,3	8,6
Papier-Industrie und graphisches Gewerbe . . . . .	157	2,8	4,0
Holz-Industrie . . . . .	329	5,9	4,7
Metall-Industrie . . . . .	361	6,5	7,9
Baumaterialien-, Ton-, Geschirr- und Glaswaren-Industrie . . . . .	101	1,8	1,9
Verschiedene Industrien . . . . .	90	1,6	1,6
Verkehrsanstalten . . . . .	453	8,1	10,2
Andere Betriebe . . . . .	1118	20,1	22,3
Zusammen	5567	100,0	100,0

Revisionen an Kesseln und Dampfgefäßen wurden im Jahre 1914 in einer Gesamtzahl von 13483 (im Vorjahr 13153) ausgeführt; davon waren 6528 (6424) äußerliche und 6955 (6729) innerliche Untersuchungen.

Zur Instruktion des Heizerpersonals der Vereins-Mitglieder wurden diesen die Instruktionsheizer an 82 Tagen zur Verfügung gestellt. In der übrigen Zeit wurden diese Beamten zu Inspektionen, und ausserdem zur Mithilfe bei Versuchen herangezogen. Zur theoretischen Ausbildung von Heizerkandidaten wurden drei Kurse veranstaltet.

**Versuche**, wie Verdampfungsproben, Indikatorproben und dergl. wurden in der Anzahl von 69 ausgeführt. Die Anzahl der im Auftrage des Vereins von der eidgenössischen Prüfungsanstalt für Brennstoffe vorgenommenen Heizwertbestimmungen bezifferte sich auf 210 (259 im Vorjahr). Ueber alle diese Untersuchungen ist eingehend Bericht erstattet.

Als Anhang ist dem Jahresbericht eine längere, von Oberingenieur E. Höhn verfasste Abhandlung über „Versuche mit autogen geschweißten Kesselblechen“, mit einem Nachtrag von Professor F. Schüle über „das autogene Schweißen von Fluss-eisen und seine Prüfung“ beigegeben. Von dieser Abhandlung, die auch als Sonderabdruck herausgegeben ist, finden unsre Leser eine kurze Inhaltsangabe unter „Literatur“ auf Seite 72 dieser Nummer.

### Miscellanea.

**Erweiterung der Wasserversorgung der Stadt Paris.** Für die Versorgung von Paris mit Trinkwasser sind in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts verschiedene, bis 150 km von der Stadt entfernte Quellen von Nebenflüssen der Marne, der Yonne, des Loing und der Eure herangezogen worden, die zusammen 235 000 bis 322 000 m<sup>3</sup> Wasser im Tag zu liefern vermögen. Außerdem sind noch Filteranlagen vorhanden, die rund 200 000 m<sup>3</sup> der Marne und der Seine entnommen, gereinigtes Flusswasser abgeben können und namentlich als Reserve für die Sommermonate dienen. Daneben besteht noch eine Nutzwasserleitung, die täglich 700 000 bis 800 000 m<sup>3</sup> Wasser für die Straßenbespritzung sowie zu industriellen Zwecken abgeben kann.

Der durchschnittliche Tagesverbrauch an Trinkwasser in Paris bezifferte sich nach dem „Génie Civil“, dem wir alle die hier gemachten Angaben entnehmen, im Jahre 1912 auf 293 000 m<sup>3</sup>, bei einem höchsten Tagesverbrauch von 410 000 m<sup>3</sup>. Schätzungsweise dürfte er bis 1920 auf 330 000 m<sup>3</sup>, bis 1940 auf 900 000 m<sup>3</sup> ansteigen, wobei es sich nur um Durchschnittswerte handelt, die sich bei lang andauernder Hitze um 30 bis 40% erhöhen können. Durch Anschluss dreier Quellen mit 180 000 m<sup>3</sup> aus dem Gebiet von Provins an eine der bestehenden Leitungen ist vorerst für die allernächsten Jahre gesorgt. Um die Trinkwasserversorgung jedoch schon jetzt auf mehrere Jahrzehnte hinaus zu sichern, haben die Stadtbehörden Ende 1911 die Schaffung einer grosszügigen Anlage für eine Liefermenge von 1 Million m<sup>3</sup> vorgesehen. Es sind dafür bereits vier Projekte in Erwägung gezogen worden, die die Hinzuziehung des Grundwassers aus dem Gebiete der „Collines du Perche“ (Wasserscheide zwischen Seine und Loire), der Gewässer des Orne- und Sarthebeckens, des Genfersees und des Tals der Loire in Aussicht nehmen.

Zur Ausführung soll das letztgenannte Projekt kommen. Auf der 90 km langen Strecke der Loire zwischen Nevers und Gien, die 1 bis 3 km breite Schwemmsand-Lagerungen aufweist, sollen in mindestens 200 m Abstand vom Ufer 200 bis 300 Schächte erstellt werden. Jeder derselben wird imstande sein, täglich 3000 bis 5000 m<sup>3</sup> Wasser abzugeben, das sich infolge des einen ausgezeichneten natürlichen Filter bildenden Sandbodens als vollkommen rein herausgestellt hat. Das so gewonnene Wasser soll mittels Pumpen um etwa 14 m heraufgefördert und sodann durch eine 171 km lange, bei Briare auf Kote 140,0 beginnende und bei Bagneux (6 km südl. Paris) auf Kote 115,0 in einen Behälter von 1 Million m<sup>3</sup> Fassung endigende Leitung an seinen Bestimmungsort geführt werden. Um während der Sommermonate einer Senkung

des Wasserspiegels der Loire, infolge der beständigen Entnahme von Grundwasser, und gleichzeitig den häufigen Ueberschwemmungen im Winter vorzubeugen, soll am oberen Lauf der Loire, oberhalb Roanne, ein Stauweiher von 158 Millionen  $m^3$  Fassung und noch etwas weiter südlich, im Aixtal, ein solcher von 40 Mill.  $m^3$  Fassung erstellt werden.

Die Gesamtkosten der Anlage, einschliesslich des von der Stadt Paris für die genannten Stauweiher zu leistenden Beitrages sowie der Legung neuer Hauptleitungen und der durch den Mehrverbrauch an Wasser bedingten Erweiterung der Abwasser-Kanalisation in der Stadt sind auf rund 400 Millionen Fr. veranschlagt. Die Zuleitung von Wasser aus dem Genfersee würde eine Leitung von 525 km und 800 Mill. Fr. Kosten erfordern und in beiden Fällen die jährlichen Betriebskosten sich auf 1 bis 1,5 Mill. Fr. belaufen.

**Untersee-Gasleitung in Kristiansund.** Der Einführung der Gasversorgung in der norwegischen Stadt Kristiansund stellten sich bedeutende Schwierigkeiten entgegen, da sich die Stadt auf dem Festland und drei Inseln erstreckt und die Leitung u. a. durch den 190 m breiten und 27 m tiefen Sør-sundet geführt werden musste (siehe Abbildung 1). In sehr interessanter und vollauf befriedigender Weise ist diese schwierige Aufgabe gelöst worden. Die übliche Art, den zur Sammlung des ausgeschiedenen Gaswassers bestimmten Wassertopf an der tiefsten Stelle anzutragen, war nicht zu empfehlen, da die zugehörige Pump-anlage 27 m tief unter dem Wasserspiegel zu liegen gekommen wäre, hohe Anschaffungs- wie Unterhaltungskosten bedingt, und vor allem keine genügende Betriebssicherheit gewährleistet hätte. Es wurde daher vorgezogen, das Gas möglichst entwässert in die Unterseeleitung zu führen. Nach der „Z. d. V. D. I.“, der wir nebst den beigegebenen Abbildungen diese Einzelheiten entnehmen, wurde die Leitung zu diesem Zweck zu beiden Seiten des Sundes auf einer längeren Strecke vor ihrem Eintritt ins Meer oberirdisch verlegt, um eine starke Kondensation des Gaswassers zu erzielen. Dieses Gaswasser wird auf jeder Seite in Wassertöpfen, wie in Abb. 2 ersichtlich, gesammelt. Durch einen Siphon wird verhindert, dass bei event. Versagen des Wassertopfes Sammelwasser in die Unterseeleitung gelangt. Ein Schieber dient zum Absperren der Gaszufuhr im Falle eines Rohrbruchs. Mehrere Jahre praktischer Erfahrung haben bewiesen, dass die auf diese Art erzielte Kondensation völlig zureichend ist.

Die Unterseeleitung besteht aus nahtlosen Mannesmannröhren von 100 mm Durchmesser und 10 m Länge, die gegen den Einfluss des Seewassers durch Verzinkung, Innen- und Außen-Asphalterierung sowie durch Umwicklung mit teergetränkten Shirtingstreifen geschützt sind. Die einzelnen Rohre sind durch Gewindemuffen mit Dichtungskegel hinter dem Gewinde miteinander verbunden, welche Anordnung sich schon bei einer ähnlichen Gasleitung in Vardö bewährt hat. Am Ufer wurden die Rohre der Böschung entsprechend gebogen, den Rest des Rohrstranges liess man sich selbst nach dem Boden formen. Irgendwelche Störungen sind während der ersten vier Betriebsjahre nicht vorgekommen.

**Die Schweizer. Naturforschende Gesellschaft,** deren 97. Jahresversammlung und Jahrhundertfeier ihres Bestehens für den 12. bis 15. September in Genf wir bereits am 8. Mai auf Seite

221 des Bandes LXV angekündigt hatten, versendet soeben das Programm für diesen Anlass. Wir entnehmen demselben, dass vorgesehen sind für:

**Sonntag den 12. September:** Abends Empfang der Gäste durch die Société de Physique et d'Histoire Naturelle de Genève im Palais Eynard.

**Montag den 13. September:** Vormittags 8 Uhr erste allgemeine Sitzung in der Aula der Universität. Empfangsrede, Vortrag von Prof. Dr. A. Heim über „Neues Licht in der Erforschung des Jura-gibges“. Um 1 Uhr offizielles Mittagessen im Parc des Eaux-Vives. Nachmittags 5 Uhr Fahrt nach Genthod, Empfang bei Mme. de Saussure.

**Dienstag den 14. September:** Vormittags und nachmittags Sektionssitzungen. Abends 8 Uhr Nachtessen und Abendunterhaltung in der Salle Communale de Plainpalais.

**Mittwoch den 15. September:** Vormittags 8 Uhr zweite allgemeine Sitzung in der Aula der Universität. Vorträge von Prof. Dr. P. L. Mercanton von Lausanne, über „Résultats de 40 ans de mensurations au glacier du Rhône“; Dr. Fritz Sarasin aus Basel, über „Un archipel de l'Océan Pacifique: Les Iles Loyalty“; Dr. E. Rübel aus Zürich, über „Die internationale pflanzengeographische Exkursion durch Nordamerika“. Um 11½ Uhr Abfahrt mit dem Schiff, Mittagessen auf diesem, Einweihung des Denkmals F. A. Forel in Morges. Um 5 Uhr Rückkehr nach Genf bzw. Schluss der Hauptversammlung.

Vorträge für die Sektionssitzungen können noch bis zum 20. August bei dem Jahrespräsidenten, Herrn Prof. Amé Pictet, rue Bellot 13 in Genf angemeldet werden.

**Neue Automobil-Ausstellungshalle in Berlin.** Für die auf Ende Oktober 1914 geplant gewesene internationale Automobil-Ausstellung, deren alljährliche Wiederholung beabsichtigt war, wurde am Kaiserdamm in Berlin eine besondere Halle erstellt, die sowohl durch ihre Abmessungen als ihre Ausführung bemerkenswert ist. Das Bauwerk umfasst in der Hauptsache einen Ausstellungsraum von 72 m Breite und 215 m Länge, der in eine Mittelhalle von 50 m Spannweite und zwei Seitenschiffe von je 10,7 m geteilt ist. Die eisernen Hauptbinder der Mittelhalle sind als Zweigelenkbogen mit 18, bzw. 20 m Scheitelhöhe ausgeführt; sie haben einen schmalen, kastenförmigen Querschnitt von 1,7 bis 2,1 m Höhe und stehen in Abständen von 11,4 m. Bei den Seitenschiffen ist der mittlere Bautrakt zweigeschossig ausgeführt, wodurch der Bau in seiner Länge vorteilhaft geteilt wird. Die Halle zeigt sich nach aussen als einfacher Putzbau mit wenig bildhauerischen Schmuck. Das Charakteristische ihres Aussehens liegt im Mittelschiff, das entgegen allem Ueblichen Dachrippen zeigt, die die schlauartige Wirkung der ungewöhnlich langen Halle vermindern helfen. Diese Rippen röhren davon her, dass mit Rücksicht auf den Gesamteindruck des Halleninnern vorgezogen wurde, die Binder, statt in das Innere des Raumes, um etwa 1 m nach aussen hervorstehen zu lassen. Die Pfetten gehen infolgedessen mitten durch die Binder hindurch. Da ausserdem das Profil der Pfetten die Dicke der die Dachhaut bildenden Bimsbeton-Kassettenplatten überragt, so sind aussen am Dach auch noch um etwa 10 cm hervorstehende Längsrinnen sichtbar. Die Halle wurde von der Firma Breest & Cie. in Berlin als General-Unternehmerin erstellt. Nähere Einzelheiten über ihre Ausführung hat vor kurzem die „Deutsche Bauzeitung“ gebracht.

**Oszillator von Fessenden für Unterseesignale.** Zur Nachrichtenübermittlung auf See werden vier verschiedene Arten Signale verwendet: die Lichtsignale, die jedoch nur bei hellem Wetter und in der Nacht anwendbar sind, die bei Nebelwetter recht unsicheren durch die Luft übertragenen akustischen Signale, die den beiden vorhergehenden weit überlegenen, jedoch teure Anlagen erfordern radiotelegraphischen Signale, und die unter Wasser übertragenen akustischen Signale. Die letzteren zeichnen sich durch grosse Sicherheit und Deutlichkeit aus, jedoch fehlte es bisher an einem für grössere Uebertragungsfernungen geeigneten Apparat. Durch den auf elektromagnetischer Grundlage beruhenden Oszillator von Fessenden, auf dessen Konstruktion wir hier nicht näher eingehen können<sup>1)</sup>, scheint diesem Mangel nunmehr abgeholfen zu sein. Der etwa 380 kg wiegende und 520 mm Durchmesser bei 380 mm Höhe besitzende Apparat wird entweder an einer Kette heruntergelassen oder am Schiffskörper unter der Wasserlinie befestigt. Er dient zur Uebertragung von Morse-

<sup>1)</sup> Siehe darüber „Génie Civil“ vom 26. Juni 1915.

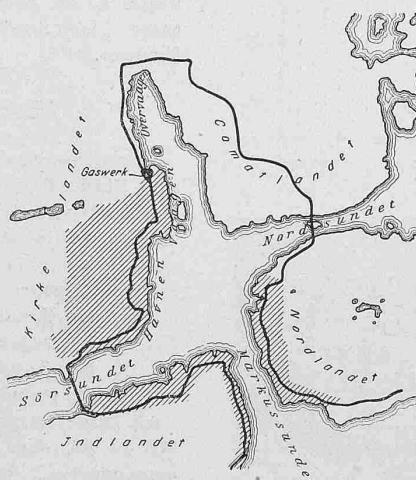


Abbildung 1.

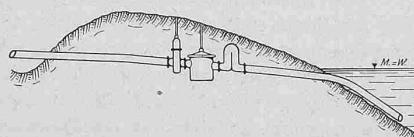


Abbildung 2.

signalen, kann aber auch für telephonische Nachrichtenübermittlung als Sender oder Empfänger Verwendung finden. Bei zahlreichen, in der Marine der Vereinigten Staaten mit diesem Apparat unternommenen Versuchen konnten zwischen fahrenden Schiffen oder solchen und Küstenstationen Signale auf 45 km, zwischen Unterseebooten auf 15 km Distanz gewechselt werden. Telephonische Uebermittlungen sind bis jetzt auf etwa 1 km Entfernung gelungen.

**Turbineschiffe mit Zahnrädergetrieben.** In unsrer Notiz auf Seite 20 letzten Bandes haben wir auf die rasche Verbreitung hingewiesen, die die Turbinen mit Zahnräderübersetzung für den Schiffsantrieb in England gefunden haben. Die damit erzielten guten Erfolge werden es sicher mit sich bringen, dass diese Antriebsart auch in andern Ländern bald weite Verwendung findet, und zwar auch bei Schiffen grösserer Leistung als bisher. Welche Ersparnisse durch Anwendung von Dampfturbinen mit Räderübersetzung anstelle des direkten Antriebes zu erreichen sind, geht aus den folgenden, der „Zeitschrift für das gesamte Turbinenwesen“ entnommenen Zahlen hervor. Auf Grund der bisher gemachten Erfahrungen werden für einen Dampfer von der Grösse des „Vaterland“ mit einer Leistung von rund 70000 PS an der Welle die Ersparnisse wie folgt berechnet: auf die Gesamtleistung, infolge der Möglichkeit, eine für die Schraube vorteilhaftere Umlaufzahl zu wählen, zu 7,5%, auf den spezifischen Kohlenverbrauch zu 22,5%, auf den absoluten Kohlenverbrauch, infolge der oben erwähnten Leistungsverminderung, zu 28%, auf das Gewicht der Turbinenanlage zu 81%, auf die erforderliche Bodenfläche dieser Anlage zu 51%, auf das Gewicht der gesamten Maschinen- und Kesselanlage zu 42%. Bei kleineren, mässig schnell und langsam fahrenden Dampfern mit 2000 bis 5000 PS Leistung betragen die Ersparnisse an Kohlen noch 24 bis 26%, jene an Maschinengewicht 27 bis 29%.

**Ersatz für gegenwärtig schwer erhältliche Rohstoffe.** In drei Vereinsversammlungen im März d. J. hat der Mannheimer Bezirksverein deutscher Ingenieure die Frage des Ersatzes einiger im Interesse der Landesverteidigung beschlagnahmter Rohstoffe erörtert. Da diese verschiedenen Stoffe im allgemeinen diejenigen sind, an denen sich auch in unserm Lande ein Mangel bemerkbar macht, dürfte die durch diese Versammlungen herbeigeführte Aussprache manchen unserer Leser interessieren. Wir wollen es daher nicht unterlassen, auf den in sechs aufeinanderfolgenden Nummern der „Z. d. V. D. I.“ im Juni und Juli dieses Jahres erschienenen, bezüglichen Bericht hinzuweisen. Näher darauf einzutreten, würde uns hier zu weit führen. Erwähnt sei nur, dass sich die Verhandlungen über die folgenden Punkte erstreckten: Ersatz für Lagermetalle, Rotguss, Bronzen. Ersatz oder bessere Ausnutzung von Oel. Ersatz von Benzin für Kraftzwecke. Ersatz von Petroleum für Leuchtzwecke. Ersatz von Gummi. Steigerung des Koksverbrauches wegen der Gewinnung von Nebenprodukten. Ersatz für blanke und isolierte Kupferleitungen, Schleifleitungen usw. Hinsichtlich des Ersatzes von Benzin sowie von Kupferleitungen verweisen wir übrigens auch auf unsre bezüglichen Ausführungen in Band LXIV, Seite 83, 123 und 234 und Band LXV, Seite 161 und 288.

**Erweiterungsbauten der Technischen Hochschule in München.** An der in den Jahren 1865 bis 1868 nach den Plänen von Gottfried von Neureuther erbauten Technischen Hochschule in München sind im Laufe der letzten Jahre nach den Entwürfen von Prof. Friedrich von Thiersch monumentale Erweiterungsbauten erstellt worden. Sowohl die Institute für Elektrotechnik und Geodäsie als auch das physikalische und das chemische Institut und die landwirtschaftliche Versuchsstation haben neue Räume erhalten. Ein vor kurzem vollendeter Neubau befriedigt die Raumbedürfnisse der wissenschaftlich-technischen Laboratorien und der Architektur-Abteilung. Nunmehr soll, wie die „D. B. Z.“ berichtet, durch den in Ausführung begriffenen Umbau des Südflügels auch ein neues Bibliothek-Gebäude gewonnen werden. Die Architektur Neureuthers bleibt dabei erhalten.

**Nutzbarmachung des Dnjeprs.** Der mit seinen 2258 km Länge nach der Wolga und der Donau den drittgrössten Fluss Europas darstellende Dnjepr ist von Jekaterinoslaw aufwärts bis Smolensk auf rund 1500 km Länge, von Alexandrowsk zum Schwarzen Meer auf rd. 300 km Länge schiffbar, während die dazwischenliegende, 75 km messende Strecke der Felsen und Wasserfälle wegen nur für abwärtsfahrende Flösser benutzbar ist. Für die Schiffbarmachung

dieser Strecke unter gleichzeitiger Ausnutzung des Wassergefälles zur Erzeugung elektrischer Energie haben im Auftrage eines grössten Konsortiums die Ingenieure Golliez und Chappuis ein Projekt in zwei Varianten ausgearbeitet, über die der Letztgenannte im „Bulletin Technique“ ausführliche Mitteilungen macht. Beide Vorschläge umfassen die Errichtung von je zwei Staumauern, einer oberen von 1870 bzw. 1650 m Länge, je nach der gewählten Lage, und einer unteren von 750 m Länge, und vorläufig eines oberen Kraftwerkes für 300000 PS. Der durch Schleusen zu überwindende Niveau-Unterschied beträgt 37 m. Die Kosten sind für die erste Variante auf 180 Mill., für die zweite Variante auf 140 Mill. Fr. veranschlagt.

**Turbodynamos von 100 Watt.** Für die Speisung der Kopflaternen und der sonstigen Beleuchtungskörper von Dampflokomotiven baut die General Electric Co. kleine Turbodynamos mit einer Leistung von 100 W bei 6 V Spannung. Die mit 3600 Uml/min laufende Dampfturbine ist einstufig und arbeitet mit einem automatisch konstantgehaltenen Druck von 6,4 at am Einlassventil; zur Stromerzeugung dient eine kompoundierte Gleichstromdynamo. Die kleine Maschinengruppe soll 60 kg wiegen und 0,6 m Länge bei je 0,38 m Höhe und Breite besitzen.

### Nekrologie.

† L. P. Martin. Einer unsrer jüngern Kollegen, Maschineningenieur Paul Martin, ist am 30. Juli nach kurzem Kranksein in Basel gestorben. Martin wurde am 20. April 1886 in Tramelan-dessus im Kanton Bern geboren und legte 1905 am Bieler Gymnasium die Maturitätsprüfung ab. Nach einer zweijährigen Werkstattpraxis bezog er im Oktober 1907 die Eidgen. Techn. Hochschule, an der er im Juli 1911 das Diplom als Maschineningenieur erwarb. Dank seiner praktischen Vorbildung konnte er sofort nach Abschluss des Studiums die Leitung des technischen Teils des Offertenbüros in der Kesselschmiede Richterswil übernehmen, mit dem die Projektierung kompletter Dampferzeugungsanlagen, Rohrleitungen für Wasserkraftwerke, eiserner Brücken, Stauwehre usw. sowie deren Abnahme verbunden war. Mit dem 1. Oktober 1913 trat Martin als Ingenieur für allgemeinen Maschinenbau und Kesselschmiedekonstruktion beim „Elektrizitätswerk Lonza A.-G.“ in Basel ein, in welcher Stellung er bis zuletzt gewirkt hat. Seine Kameraden werden dem so früh heimgegangenen Studiengenossen ein freundliches Andenken bewahren.

† Josef Herzog. Infolge dahingehenden Wunsches des Verfassers der auf Seite 10 und 11 laufenden Bandes veröffentlichten Biographie über Josef Herzog berichtigen wir die versehentlich unrichtige Wiedergabe des Datums seines Ablebens, das irrtümlich als der 26. März statt als der 26. Mai 1915 mitgeteilt wurde. Einer kürzlich in der „E.T.Z.“ erschienenen Biographie aus der Feder von Herzogs langjährigem literarischen Mitarbeiter, Prof. C. Feldmann, in Delft (Holland), entnehmen wir noch die Angabe des genauen Geburtsdatums von Josef Herzog, das auf den 19. Februar 1859 fällt.

### Literatur.

**Alois von Negrelli.** Die Lebensgeschichte eines Ingenieurs. Von Alfred Birk. Erster Band: 1799 bis 1848. In der Heimat — in der Schweiz — in Oesterreich. Mit einem Bildnis. Wien und Leipzig 1915, Verlag von Wilh. Braumüller. Preis geh. Kr. 7,20, geb. Kr. 9,20.

Der Verfasser hat sich mit seinem Buche den grössten Dank des Ingenieurstandes, insonderheit auch der schweizerischen Technikerwelt verdient, indem er das Andenken Negrellis, eines ihrer bahnbrechenden Vorgänger wieder wachgerufen hat. Das liebevolle Eingehen auf die menschlich schönen Seiten seiner Persönlichkeit, auf die sich die Erfolge seiner fruchtbaren Wirksamkeit aufbauen, und die vielen Ankläge an Fragen, die unsren Stand heute noch bewegen, bringen uns den Mann besonders nahe und gestalten das Lesen des Buches besonders genussreich. Erfüllt von dem lebhaften Interesse für alle Fragen des in den 30er Jahren des letzten Jahrhunderts zu neuem Leben erwachenden Verkehrswesens, mit scharfem Blick für die wirtschaftlichen Verhältnisse, mit jenem seltenen Talente bedacht, das in schwierigen Lagen und im Widerstreite der Parteien zu versöhnen weiß, ohne das Ziel preiszugeben, und dabei beseelt von einem vornehmen Ehrgeiz, der