

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 55/56 (1910)  
**Heft:** 8

## 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:** 23.02.2026

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

Kreis III auf den grössten Steigungen der Hauptlinien 75 bzw. 40 km/std betragen, ohne dass damit gesagt ist, dass solche Geschwindigkeiten in Wirklichkeit regelmässig oder auch nur ausnahmsweise eingehalten werden, denn die absoluten Zugkraftmaxima der Lokomotiven der ehemaligen G. B. würden bei Güterzügen ganz zwecklos gar zu sehr bei Seite gelassen. In gleicher Weise ist von den angeführten höchst zulässigen Achsenzahlen zu sagen, dass sie nicht etwa mit den Belastungsnormen zu verwechseln oder in Beziehung zu bringen sind. Ohne Vorspann oder Schub werden auch solcherart zusammengesetzte Züge am Gotthard nicht befördert, es sei denn, dass es sich zur Hauptsache nur um leere Wagen handle. Die weiterhin von Dr. Kummer angeführten Zahlen von 12000 und 14000 kg Zugkraft erscheinen damit, weil sie nun in Beziehung zu kleineren als den angeführten Geschwindigkeiten treten, auch zutreffender. Infolgedessen werden dann auch die angegebenen Leistungen von 2000 und 1800 PS, die sowieso als Gesamtleistung von Zug- und Schiebedienst aufzufassen sind, um ein volles Drittel kleiner.

Nachstehende Angaben über die mit den B<sup>3</sup>/<sub>4</sub> HD Lokomotiven gemachten Versuche dürften vielleicht noch unsere Leser interessieren: Den 153 Probefahrten entspricht ein zurückgelegter Weg von 3116 Lok.-km bei den Güterzügen und von 5741 Lok.-km bei den Personen- und Schnellzügen; auf der Fahrt allein betrug der Wasserverbrauch aus dem Tender bei den Güterzügen 401,5 m<sup>3</sup> und bei den andern 514,3 m<sup>3</sup>; die Summe der Produkte aus Zugsbelastung hinter dem Tender mal zurückgelegtem Weg beträgt bei den Güterzügen 1412876 tkm und bei den übrigen 1556884 tkm. Es ergibt sich somit ein Wasserverbrauch auf den Lok.-km von 128,8 l bei den Güterzügen und von 89,58 l bei den Personen- und Schnellzügen, oder auf den tkm bezogen von 0,284 l bei den Güterzügen und von 0,330 l bei den andern, schliesslich im Mittel für Güter-, Personen- und Schnellzüge von 103,4 l auf den Lok.-km und 0,308 l auf den tkm. Der Kohlenverbrauch mit Einschluss von Anfeuern, Reservehalten, Manöver usw. beträgt im Mittel 16,44 kg/Lok.-km und 45,98 g/tkm. Die Ueberhitzung war bei den Versuchen nie eine sonderlich hohe, es war schon erforderlich, dass der Russ von den Ueberhitzerröhren abgekratzt war, auf dem Rost die Kohlenschicht hell brannte, dass die Feuertüre möglichst wenig oft geöffnet zu werden brauchte und dass die Lokomotive während einer längern Zeittdauer ununterbrochen stark arbeiten musste, damit sie über 300° C stieg. Annähernd 340° bis 350° C im Maximum wurden dann unter diesen Voraussetzungen mit kleinen Geschwindigkeiten bei Güterzügen erreicht; bei Geschwindigkeiten von etwa 40 km/std stieg die Ueberhitzung im Maximum auf etwa 320° und bei 70 bis 75 km/std betrug dieser Wert gegen 300°. Müssten die Züge öfters anhalten, z. B. Personenzüge auf jeder Station, oder ist ein starkes Arbeiten der Lokomotive nicht notwendig, so werden Ueberhitzungen von nur etwa 260° erreicht. Niemals trat während den Versuchen der Fall ein, dass wegen unzulässig hoher Ueberhitzung die Ueberhitzerklappen teilweise geschlossen werden mussten; sie waren immer vollständig geöffnet.

Aber schon unter diesen noch verbessерungsbedürftigen Verhältnissen haben sich diese Heissdampflokotiven als ökonomisch arbeitend erwiesen. In einer den ganzen Sommer 1909 über durchgeföhrten scharfen Konkurrenz zwischen vierzylindrigen Nassdampflokotiven der Serie A<sup>3</sup>/<sub>5</sub> und diesen B<sup>3</sup>/<sub>4</sub> HD - Lokomotiven, im schweren Schnellzugsdienste des Depot Basel, mit denselben Belastungsnormen der A<sup>3</sup>/<sub>5</sub> auch für die B<sup>3</sup>/<sub>4</sub>, blieb es schliesslich unentschieden, welche Lokomotiven auf den tkm mehr und welche weniger Kohle verbraucht hatten, indem bei beiden Gruppen von Lokomotiven, die im regelmässigen Turnus dieselben Züge zu führen hatten, derselbe Betrag von 45,9 Gramm herauskam, trotzdem zu sagen ist, dass die B<sup>3</sup>/<sub>4</sub> bei der Führung der Schnellzüge fast beständig überanstrengt wurden. Die abgeschlossenen Versuche haben gezeigt, dass die B<sup>3</sup>/<sub>4</sub> in Bezug auf Zugkraft den vierzylind-

riegen Nassdampflokotiven der Serie A<sup>3</sup>/<sub>5</sub> bis zu Geschwindigkeiten von etwa 30 km/std merklich überlegen sind; erst von hier weg sind die A<sup>3</sup>/<sub>5</sub> leistungsfähiger. Zur Zeit werden denn auch die Belastungsnormen der B<sup>3</sup>/<sub>4</sub> HD für Güterzüge erhöht.

### Miscellanea.

#### Monatsausweis über die Arbeiten am Lötschbergtunnel.

Januar 1910.

(Tunnellänge = 14536 m)	Nordseite	Südseite	Total
Fortschritt des Sohlenstollens im Januar	m 192	140	332
Länge des Sohlenstollens am 31. Januar	m 3907	4955	8862
Gesteinstemperatur vor Ort	°C 12,6	32,0	
Am Portal ausfliessende Wassermenge	l/Sek. 213	71	
Mittlere Arbeiterzahl im Tag:			
Ausserhalb des Tunnels	323	379	702
Im Tunnel	860	1481	2341
Im Ganzen	1183	1860	3043

**Nordseite.** Zu Anfang des Monats ist der Richtstollen aus dem Carbon wieder in die Triassedimente (Gips, Anhydrit, Quarzit mit eingequetschten Talkschieferfetzen) eingedrungen. Gegen Monatschluss bildete ein querdurchaderter Dolomit mit zuckerkörnigen Gipseinlagerungen die Stollenbrust. Die nahezu senkrecht stehenden Schichten streichen N 72° O. Als mittlerer Fortschritt der 30 Arbeitstage werden 6,51 m im Tag angegeben.

**Südseite.** Als Gesteinscharakter wird gemeldet: Quarzporphy mit Granit in gneisiger und porphyrischer Ausbildung; die vorherrschenden Absonderungsflächen verlaufen N 75° O und fallen mit 55° gegen Süden. Der mittlere Tagesfortschritt betrug 5,29 m. Wegen Niedergangs von Lawinen in Goppenstein ruhten die Arbeiten vom 20. bis 25. Januar.

Am 13. Februar morgens 8 Uhr ist der Vortrieb des Richtstollens der Nordseite in den anstehenden Granit eingetreten; damit scheint die Durchquerung des Gasterntales endgültig überwunden zu sein.

**Die Hebung und Verschiebung des Empfangsgebäudes Antwerpen-Dam**, die 1908 von der belgischen Staatsbahn ausgeführt wurde, geschah durch Blosselegen der Fundamentmauern und Unterfangen des Gebäudes 1 m unter Erdbodenhöhe mittelst rund 200 durchgeschobener Balken; unter diese wurden 14 Längsbalken eingezogen, die auf 320 Schraubenwinden mit je 8 bis 10 t Last ruhten. Die Hebung durch 150 Mann erfolgte mit einer Geschwindigkeit von etwa 3 cm in der Stunde und dauerte etwa 7 Tage; die ganze Hubhöhe betrug 1,60 m. Hierauf wurden unter die Laufbalken 14 Geleise von 0,5 m Spurweite eingebaut, auf deren Schienen die Last vermittelst Stahlrollen und stählernen Walzplatten übertragen wurde. Ebenfalls durch Schraubenwinden erfolgte sodann die Verschiebung, indem auf gegebene Zeichen die 14 Winden eine Viertelsumdrehung erhielten, was einer Verschiebung von jeweils 2 bis 3 mm entsprach; etwa 50 Mann brachten die hinten freiwerdenden Rollen jeweils wieder nach vorn. Die grösste Tagesleistung in der Verschiebung erreichte 3,56 m, der Gesamtweg war 33 m. Bei der ganzen Arbeit, die sich anhand von Abbildungen im Bulletin des Internat. Eisenbahn-Kongress-Verbandes (Bd. XXII, Seite 1411) beschrieben findet, entstanden am Gebäude nur wenige, unbedeutende Risse.

**Verein deutscher Portlandzementfabrikanten.** Die XXXIII. Generalversammlung des Vereins findet vom 21. bis 23. Februar d. J. im Architektenhause zu Berlin W. statt. Die Tagesordnung enthält neben den geschäftlichen Verhandlungen, Wahlen, Berichten der ständigen Kommissionen u. dergl. wieder eine Reihe interessanter Vorträge, woraus genannt seien: „Zement und Meerwasser“ von Ingenieur Paulsen, „Oxidationsstufen des Eisens im Portlandzement und seinen Rohstoffen“ von Direktor Dr. C. Golisch, „Arbeiterschutz-Vorrichtungen an Maschinen der Zementindustrie“ von G. Polysius u. a. m.

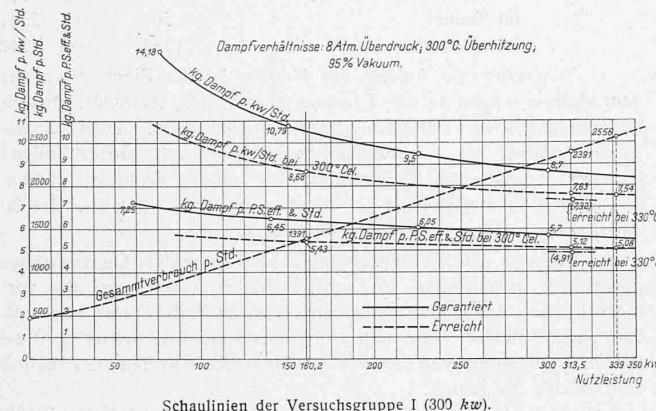
**Deutscher Beton-Verein.** Die XIII. Hauptversammlung des Vereins wird am 23., 24. und 25. Februar d. J. im Architektenhause Berlin W. abgehalten. Der erste Tag ist der Abwicklung geschäftlicher Angelegenheiten vorbehalten, während am zweiten und dritten Tag Vorträge und Besprechungen technisch-wissenschaftlicher Art stattfinden.

**Versuche an Zöelly-Dampfturbinen.** An den von den Maschinenfabriken Escher Wyss & C°, Zürich und Ravensburg gelieferten Zöelly-Dampfturbinen sind im vergangenen Jahre wieder eingehende Dampfverbrauchsversuche vorgenommen worden. Die Versuchsergebnisse sind in untenstehender Zahlentafel zusammengestellt und in den Kurvenbildern veranschaulicht, denen wir vergleichshalber auch jenes einer 300 kw Einheit für die Buderus'schen Eisenwerke beifügen, das wir bereits vor Jahresfrist veröffentlicht hatten (vergl. Band LIII, Seite 78).

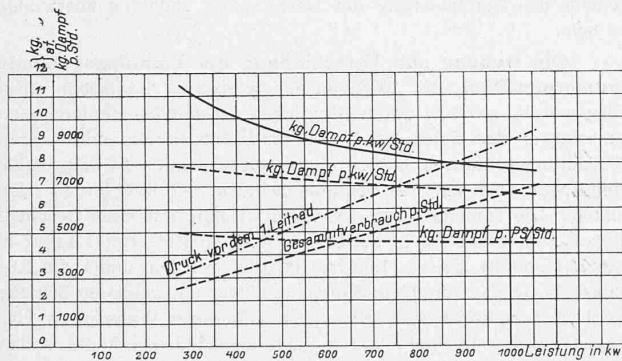
Die erreichten Zahlen beziehen sich auf die angegebenen, bei den Versuchen und im Betriebe tatsächlich vorhandenen gewesenen, also nicht umgerechneten Dampfverhältnisse. Ideale Dampfverhältnisse sowohl beim Ein- wie beim Austritt aus der Turbine zu schaffen, ging in sämtlichen vier Fällen nicht an und es dürfen deshalb die erhaltenen Zahlen nicht direkt verglichen werden mit Zahlen von Maschinen, wo neuerdings vielfach Paradeverhältnisse für die Ver-

suche besonders geschaffen wurden. Ein solches Kriterium könnte gebildet werden mit Hilfe des thermodynamischen Wirkungsgrades für Turbinen von gleichen Nennleistungen. Ein direkter Vergleich der Versuchsergebnisse von Turbinen verschiedener Nennleistungen ist natürlich auch hier nicht angängig, da der Dampfverbrauch bei der grösseren Nennleistung günstiger ist als bei den kleineren. Es ist dies besonders aus den Versuchen I bis III ersichtlich, welche Turbinen mit 3000 Uml/min laufen und deren Dimensionen nicht stark voneinander verschieden sind.

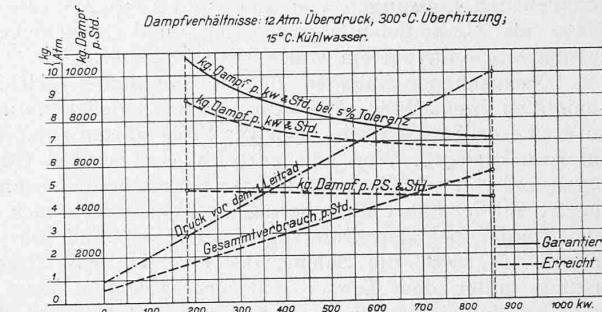
Die Ergebnisse sind nach zwei Richtungen hin beachtenswert. Einerseits ist schon bei verhältnismässig kleinen Nennleistungen von 300 kw ein so kleiner Dampfverbrauch erzielt worden, wie er selbst bei diesen Grössen an Dampfmaschinen nur selten erreicht wird; auch weisen die Turbinen mit grösseren Nennleistungen bei 3000 Uml/min Versuchsergebnisse auf, die bei den vorhandenen Dampfverhältnissen und Leistungen nur ausnahmsweise erzielt worden sind. Ander-



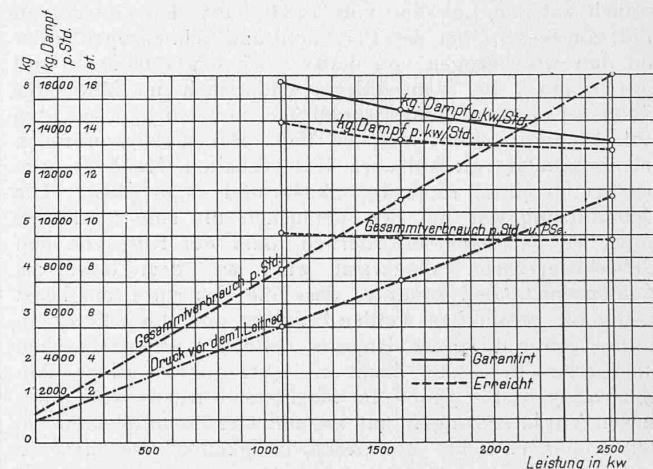
Schaulinien der Versuchsgruppe I (300 kw).



Schaulinien der Versuchsgruppe III (1000 kw).



Schaulinien der Versuchsgruppe II (700 kw).



Schaulinien der Versuchsgruppe IV (2300 kw).

Tabellarische Zusammenstellung der Versuchsergebnisse I, II, III und IV an Zöelly-Dampfturbinen.

I. Buderus'sche Eisenwerke Lollar 300 kw; $n = 3000$ .	II. Elektrizitätswerk Helsingfors 700 kw; $n = 3000$ .										III. Bremen Besigheimer Oelfabrik 1000 kw; $n = 3000$ .					IV. Elektrizitätswerk Stuttgart-Münster 2300 kw; $n = 1500$ .		
	1	2	3	4	1	2	3	4	5	1	2	3	4	1	2	3		
Versuch Nr. . . . .	1	2	3	4	1	2	3	4	5	1	2	3	4	1	2	3		
Umlaufzahl pro Minute .	3040	3038	3010	3030	3000	3005	3010	3020	3000	3004	3001	3000	2999	1504	1508,7	1501		
Nutzleistung <sup>1)</sup> . . . . kw	315,5	160,2	339	315	720	535	355	185	859	766	534	1042	1060	1120	1621	2507,7		
Druck vor Turb.-Ventil at	8,1	8,05	7,56	7,5	12,8	13,1	12,95	13,1	12,9	10,9	11,79	10,07	10,2	12,45	12,96	12,48		
Temperatur vor Turbinen- Ventil . . . . . °C	301,6	308,8	312,4	330,6	305,7	300,5	299	302	304	298,5	316,4	298	300	315,6	317,9	319,4		
Vacuum im Turbinenau- trittrohr . . . . . %	96,6	97,3	96,7	96,6	95,8	96,5	96,7	97,4	94,8	95,7	96,0	95,2	95,3	96,0	95,1	93,3		
Gesamtdampfverbrauch pro Stunde . . . . kg	2391	1391	2556	2304	4925	3825	2715	1643	5780	5380	3920	6970	7030	7845	10723	16070		
Dampfverbrauch pro Nutz- kwstd <sup>1)</sup> . . . . kg	7,63	8,68	7,54	7,32	6,84	7,16	7,66	8,88	6,73	7,03	7,33	6,67	6,63	7,00	6,62	6,40		
Dampfverbrauch pro Tur- binen-PS <sub>e</sub> . . . . kg	5,12	5,42	5,07	4,90	4,63	4,73	4,83	4,97	4,61	4,62	4,61	4,49	4,47	4,66	4,52	4,48		

<sup>1)</sup> Energiebedarf für Erregung inbegriffen, nicht aber für Kondensation.

seits zeigen die Versuche bei den Teilbelastungen, wie wenig sich der Dampfverbrauch pro  $PS_e$  gegenüber demjenigen bei Vollast erhöht. Es ist dies umso bemerkenswerter, als sämtliche der untersuchten Turbinen mit der an sich sehr einfachen Drossel-Druckölregulierung ausgestattet sind und hier von der komplizierten Quantitätsregulierung des ersten Rades Abstand genommen ist. Der Umstand, dass bei Teilbelastungen die Dampfverbrauchsziffern nur wenig grösser sind, als bei Vollast, liegt in der getroffenen Wahl von Stufenzahlen, Durchmesser und Winkel beim Eintritt in die Laufschaufeln. Es zeigt sich bei sämtlichen Versuchen, dass der thermodynamische Wirkungsgrad bezogen auf die Zustände in der Turbine bis zu Halblast wächst. Fast durchwegs sind die bei den Versuchen vorhanden gewesenen Admissionspressungen vor der Turbine grösser als die bei der Bestellung angegebenen und deshalb der Berechnung zu Grunde gelegten Drücke.

Die Turbinen I, II und III sind direkt gekuppelt mit Drehstromgeneratoren der Felten & Guilleaume-Lahmeyerwerke, Frankfurt, die Turbine IV mit einem solchen der Siemens-Schuckertwerke, Berlin. Zu sämtlichen vier Anlagen haben Escher Wyss & C° Oberflächenkondensationen geliefert, die mit Nassluftpumpen eigener Bauart ausgerüstet sind.

**Eidgenössisches Polytechnikum.** Als Professor für physikalische Chemie und Elektrochemie, sowie als Leiter der betreffenden Laboratorien am Polytechnikum, hat der Bundesrat Herrn Dr. Georg Bredig aus Glogau, z. Zt. a. o. Professor und Abteilungsvorstand an der Universität Heidelberg gewählt. Professor Bredig hat nach Absolvierung des Gymnasiums in Glogau von 1886 bis 1893 in Freiburg i. B., Berlin und Leipzig Chemie studiert und mehrere Jahre unter Leitung von W. Ostwald am physikalisch-chemischen Institut zu Leipzig gearbeitet, woselbst er 1894 zum Doktor phil. promovierte. Er arbeitete sodann bei van 't Hoff, Berthelot und Arrhenius und als Assistent von Ostwald. 1899 wurde ihm der Ehrungspreis der Deutschen elektro-chem. Gesellschaft zuerkannt. Er las sodann in Leipzig als Privatdozent über Chemie und physikalische Chemie und wurde im Herbst 1901 an seine jetzige Stelle nach Heidelberg berufen.

**Kommerzielle Konferenz schweizerischer Bahnen.** Nachdem sich infolge Austrittes der Schweizerischen Bundesbahnen der vor 50 Jahren gegründete „Verband schweizerischer Eisenbahnen“ mit Ende 1909 aufgelöst hat, haben die Schweizerischen Bundesbahnen im Einverständnis mit einer Anzahl weiterer schweizerischer Transportanstalten eine Geschäftsordnung für eine neue „Kommerzielle Konferenz“ aufgestellt, in der gewisse Angelegenheiten, namentlich kommerzieller Natur, künftig gemeinsam beraten werden sollen. Dieser Konferenz sollen auch Vertreter der Verkehrsinteressenten beigezogen werden; zur Bezeichnung von solchen sind vom Eisenbahndepartement der Schweizerische Handels- und Industrieverein, der Schweizerische Gewerbeverein und der Schweizerische Bauernverband eingeladen worden.

**Umbau des Eidg. Polytechnikums.** Das eidgenössische Departement des Innern hat Herrn Professor Dr. G. Gull mit der Leitung der Vergrösserungs- und der Umbauten am eidgenössischen Polytechnikum beauftragt.

Man beabsichtigt die Erstellung des Neubaues für die naturwissenschaftlichen Sammlungen an der Clausiusstrasse und die vom Hauptbau des Polytechnikums unabhängigen neuen Bauteile so zu fördern, dass sie gleichzeitig mit den neuen Universitätsbauten fertig werden, um bei Freiwerden des südlichen Flügels, der jetzt von der Zürcher Universität benutzt wird, sofort an die Umbauten im Hauptgebäude schreiten zu können.

**Die neuen Schnellzugslokomotiven der Paris-Orléans-Bahn** sind nunmehr nach dem Beispiel der Bayrischen, Badischen und Württembergischen Maschinen ebenfalls nach dem  $A^{\frac{1}{2}}$ -Typ mit hinterer Laufachse,<sup>1)</sup> wie das „Organ“ berichtet, in der Zahl von 70 Stück in Betrieb genommen worden, während noch 80 weitere bestellt sind. Die Maschinen haben Schmidtschen Ueberhitzer,  $4,27 m^2$  Rostfläche,  $211,07 m$  Kesselheizfläche,  $1,85 m$  Triebbraddurchmesser und  $53 t$  Adhäsionsgewicht.

**Das „Schänzli“ in Bern,** dieser weltberühmte Aussichtspunkt, dem Gefahr drohte überbaut zu werden, soll in seinem jetzigen Bestand erhalten bleiben. Die Gemeinde und die Verkehrskommission unterstützen die dahinzielenden Bemühungen der Sommerskasino-

Gesellschaft „Schänzli“, denen auch wir vollen Erfolg wünschen. Die Regelung der Angelegenheit wird voraussichtlich zur Erstellung eines neuen zeitgemässen Kursaalgebäudes führen und dadurch unsren Architekten eine sehr reizvolle Aufgabe stellen.

**Ueber Anlage von Fischpässen.** Unsere Leser, die diesem Artikel in der letzten Nummer Aufmerksamkeit geschenkt haben, wird es interessieren, dass Herr Oberingenieur G. Denil in Brüssel mit der Vertretung seines Systems für die Schweiz und das Grossherzogtum Baden Herrn Ingenieur S. Bitterli von den Kraftwerken Rheinfelden betraut hat.

**Die rechtsufrige Thunersee-Strassenbahn** soll einen Kapitalaufwand von 3750000 Fr. erfordern, davon als reine Baukosten 2650000 Fr. Bei durchgehendem Winterbetrieb dieser Linie würde die Dampfschiffahrt ihre Fahrten im Winter gänzlich einstellen.

**Erfolge der Strassenteerung.** Die Rechnung der Strassenverwaltung in Basel für 1908 hat die Tatsache ergeben, dass infolge der Teerung beim Unterhalt der makadamisierten Strassen eine Ersparnis von 43000 Fr. erzielt werden konnte.

## Konkurrenzen.

**Reformierte Kirche in Arlesheim** (Band LIV, Seite 291). Für diesen Wettbewerb sind nicht weniger als 106 Entwürfe eingereicht worden. Das Preisgericht wurde auf Donnerstag den 17. Februar einberufen, sodass wir dessen Urteil erst in der nächsten Nummer mitteilen können. Die sämtlichen Entwürfe sind vom 21. bis und mit dem 27. d. M. je von 9 bis 12 und von 1 bis 5 Uhr in der Turnhalle Arlesheim ausgestellt.

**Bezirksgebäude in Zürich III.** Auf Wunsch tragen wir zu unserer Nennung der preisgekrönten Entwürfe auf Seite 97 dieses Bandes gerne nach, dass die Firma der Verfasser des Projektes „Rechtspflege“ (II. Preis) sich schreibt: *Herter & Bollert*. Wir bitten unsere Leser dieses richtig stellen zu wollen.

**Heilstätte für Lungenkranke in Arosa.** (Bd. LIV, S. 218.) Die Anzahl der eingereichten Wettbewerbsentwürfe beläuft sich auf 19. Zu deren Beurteilung wird das Preisgericht voraussichtlich am 1. März zusammentreten.

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

## Vereinsnachrichten.

### Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

#### Bericht über den gemütlichen Abend vom 2. Februar 1910.

Mit überraschender Pünktlichkeit und in der Zahl von etwa 100 Mann fanden sich um  $7\frac{1}{2}$  Uhr die Vereinskollegen samt einigen Gästen auf der Schmiedenzunftstube zusammen, wohin sie der Ruf ihres Zunftmeisters und einer Kurzweil-Kommission durch eine angedeutungsvolle Einladung geladen hatte. Und in der Tat waren allerhand Überraschungen vorbereitet, die alle den Zweck hatten und auch erreichten, der Zusammenkunft einen über das sonst übliche Mass hinausgehenden Charakter der Fröhlichkeit und kollegialer Zusammengehörigkeit gleich von Anfang an aufzuprägen. So fand jeder auf seinem Gedeck ein zierliches Epheukränzlein, mit dem auf Anleitung unseres Zeremonienmeisters, Architekt J. Kunkler, männiglich sein Haupt schmückte, wodurch eine wohlthuende und heitere Harmonie mit dem Epheuranken-Schmuck des festlichen Saales entstand. Damit auch beim Essen die ideale Seite gegenüber der materiellen nicht zu kurz komme, wusste Freund Kunkler jeden der Gänge mit einem poetischen Gruss zu empfangen, von denen namentlich jener lebhafte Heiterkeit weckte, der dem gesottenen Huhn galt und in einer elegischen Betrachtung die Gefühle eines Klosterbruders schilderte, der im stillen Klostergarten dem Treiben des Hahns mit seinen Hühnern zuschauen muss usw. Nicht zu vergessen ist auch die launige Eröffnungsrede unseres Präsidenten, Architekt O. Pfleghard, der auf den etwas kritisch-satirischen aber nicht bös gemeinten Ton aufmerksam machte, auf den das Unterhaltungsprogramm des Abends gestimmt sei.

Den Anfang dieses Programms machte eine Standesfragen-Komödie, die den aktuellen Stoff ausnutzend, Gelegenheit gab, alle möglichen Bemerkungen fallen zu lassen, bzw. an den Mann zu bringen, die „man“ auf dem Herzen hat. Die höchst einfache Fabel, die dem dazu geeigneten Rahmen gab, ist kurz die folgende: Ein Fabrikdirektor sucht einen jungen Ingenieur als Bauleiter für ein Wasserwerk, und empfängt nacheinander drei der Stellensuchenden. Als erster kommt der Typus des selbstpromovierten Ingenieurs, eines unverschämten technischen Hochstaplers, der die Notwendigkeit der Standesfragen-Bewegung krass illustriert und natürlich keine Gnade findet; als zweiter kommt ein Herr Dr.-Ing. mit unheimlich

<sup>1)</sup> Vergl. Band I, Seite 221 und Band LIV, Seite 111; vergleiche auch ferner S. B. B. —  $A^{\frac{1}{2}}$  Band LIII, Seite 45 und G. B. —  $A^{\frac{1}{2}}$  Band LIII, Seite 227.