

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 55/56 (1910)
Heft: 19

Artikel: Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1909
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-28700>

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: 18.04.2026

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

Zur Erläuterung der Grundrisse ist zu bemerken, dass das Untergeschoss die Kohlenräume und die Zentralheizungsanlage enthält. Zu ebener Erde liegen der Versammlungssaal bzw. die Turnhalle, ferner in dem zweiten Gebäudeteil ein für die Nähschule bestimmtes Lokal, Aborte und Garderobe. Im ersten Stockwerk finden sich neben dem Gemeinderatssaal ein Bibliothekraum, ein Zimmer für den Sekretär und Toilettenräumlichkeiten. Eine Wohnung von vier Zimmern und Küche für den Feldhüter bzw. für den Gemeinderatssdiener ist im Dachstocke untergebracht. Die Gesamtkosten des ganzen Baues einschliesslich der Einrichtung und des Mobiliars betragen rund 56 000 Fr.

Wettbewerb für den Neubau des Kunstmuseums in Basel.

III.

Auf dieser und den folgenden vier Seiten gelangen die zwei weiteren Entwürfe „Kunstwarte“ und „Kunstmuseum“ zur Darstellung; ersteres von den Architekten Gebrüder Pfister in Zürich, letzteres von den Architekten Paul Huber & Friedrich W. Werz in Wiesbaden, womit die Reihe der vom Preisgerichte zur Prämierung in Aussicht genommenen Projekte abgeschlossen ist.

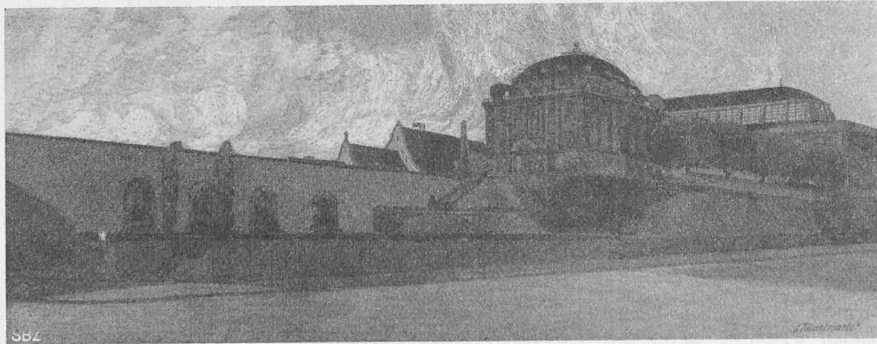
Infolge einer vom Preisgericht nachträglich seinem Gutachten anzufügenden Ergänzung hat sich die Veröffentlichung des letztern verzögert. Dies nötigt auch uns, unsere Leser zu ersuchen, sich hinsichtlich des Wortlautes des Gutachtens noch etwas gedulden zu wollen; wir werden es sobald wie möglich folgen lassen.

Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1909.

(Fortsetzung von Seite 227.)

Der Bau der Hauptbahnstrecke *St.-Fiden-Romanshorn* der *Bodensee-Toggenburgbahn* hat im Berichtsjahre gute Fortschritte gemacht; die Unterbauarbeiten sind nahezu vollendet. Zurzeit verursachen indessen noch die Auspressungen des Untergrundes unter

Motto: „Kunstwarte“. — Verfasser: Gebrüder Pfister, Architekten in Zürich.



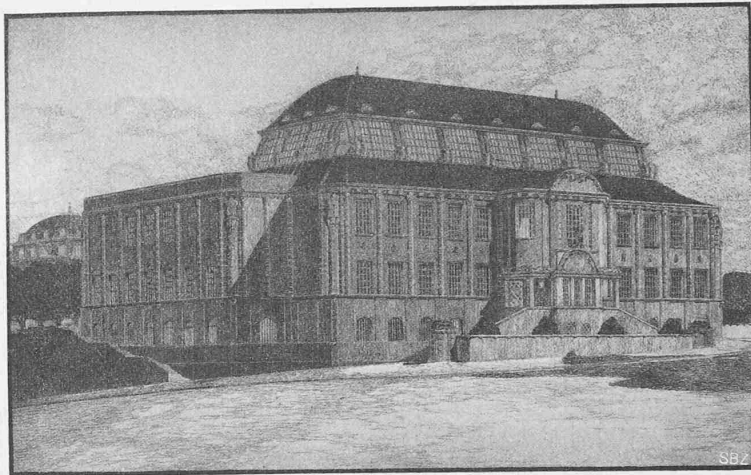
Ansicht von Nordwesten am Steinentorberg.

der 15 m hohen Dammschüttung im Hohenbühl, Km. 7,7—7,8, bedeutende Arbeiten. Der 1731 m lange Bruggwaldtunnel wurde am 21. Mai durchgeschlagen; Vollaussbruch und Ausmauerung wurden auf Ende des Berichtsjahres zu rund 80% fertiggestellt. Am 22. Juni erfolgte in einer Entfernung von 170 m vom Nordportal, wo die Moräne- und Mergelüberlagerung nur eine Mächtigkeit von zirka 14 m aufweist, ein Tagbruch, durch welchen 30 m des Tunnels verschüttet wurden. Dabei wurden 7 Arbeiter getötet, während ein achter Mann gerettet werden konnte, nachdem er 10 Tage lang unter Sperrholz und Einbruchmaterial gelegen hatte. Die Ursache dieses Tagbruches konnte nicht mit Sicherheit festgestellt werden.

Im ganzen sind die Bauarbeiten der Linie so weit vorgerückt, dass die Betriebseröffnung voraussichtlich im Laufe dieses Jahres erfolgen kann.

Auch auf der normalspurigen Nebenbahnstrecke *St. Gallen-Wattwil* der *Bodensee-Toggenburgbahn* sind die Unterbauarbeiten in der Hauptsache vollendet; es bleibt noch die Fertigstellung und Konsolidierung einiger hoher Dämme und Einschnitte. Die kleineren Tunnel sind grösstenteils fertig ausgebaut. Der 3549 m lange Wasserflutunnel zwischen Brunnadern und Lichtensteig wurde am

Motto: „Kunstwarte“. — Verfasser: Gebrüder Pfister, Architekten in Zürich.



Ansicht von Süden.

2. April durchgeschlagen; vom Vollaussbruch und der Mauerung desselben waren auf Ende des Berichtsjahres rund 80% ausgeführt. Von den 14 Feldern des 120 m langen eisernen Trägers der Sitterbrücke wurden 4 Felder auf dem hölzernen Turmgerüst und je 2 Felder frei auskragend erstellt. Wenn keine unvorhergesehenen Schwierigkeiten eintreten, so sollte auch diese Linie im laufenden Jahre eröffnet werden können.

Auf der elektrischen normalspurigen Nebenbahn *Martigny-Orsières* sind die Bauarbeiten der Strecke *Martigny-Sembrancher* grösstenteils vollendet, ebenso ist der Unterbau der Endstrecke *Sembrancher-Orsières* in der Hauptsache fertig ausgeführt, sodass die Betriebseröffnung voraussichtlich im nächsten Sommer wird stattfinden können.

Die Bauarbeiten der normalspurigen Nebenbahn *Bonfol-Landesgrenze* erlitten durch die schlechte Beschaffenheit des Baugrundes im Einschnitt zwischen Km. 12,5 und 13,2, die bedeutende Konsolidierungen erforderte, etwelche Verzögerung Immerhin wird die Inbetriebnahme auf den Herbst 1910 in Aussicht genommen werden können.

Von dem im Laufe des Berichtsjahres abschnittsweise eingereichten allgemeinen Bauprojekt der normalspurigen Nebenbahn *Wil-Weinfelden-Emmishofen* (*Mittel-Thurgau-Bahn*) wurde am 3. September die Strecke *Affeltrangen-Weinfelden* (Km. 9,4 bis 19,5) und am 13. Dezember die Strecke *Wil-Affeltrangen* (Km. 0—9,4) genehmigt,

sodass mit den Bauarbeiten noch vor Eintritt des Winters begonnen werden konnte.

Das allgemeine Bauprojekt der normalspurigen Nebenbahn *Station Rheineck S. B. B. — Station Rheineck-Drahtseilbahn* (*Rheinecker Verbindungsbahn*) wurde am 28. Mai genehmigt. Die Linie wurde dann bis zum neuen Stationsvorplatze der S. B. B. fertig erstellt und am 2. Oktober in Betrieb gesetzt.

Von der elektrischen Schmalspurbahn *St. Moritz-Campocologno* (*Berninabahn*) konnten im Sommer die Strecken *St. Moritz-Celerina* und *Berninahäuser-Berninahospiz* eröffnet werden, sodass sich nunmehr die Strecken *St. Moritz-Berninahospiz* und *Poschiavo-*

Campocologno (Landesgrenze) im Betrieb befinden. Der Bau der 21 km langen Zwischenstrecke Berninahospiz-Poschiavo ist derart vorgeschritten, dass dieselbe im kommenden Sommer dem Betriebe übergeben werden kann.

Von den beiden neuen Linien der *Rhätischen Bahn*: *Davos-Filisur* und *Bevers-Schuls* wurde die erstere am 1. Juli dem Betrieb übergeben. Für die Linie *Bevers-Schuls* wurde das allgemeine Bauprojekt abschnittsweise eingereicht und es konnte das Teilstück auf

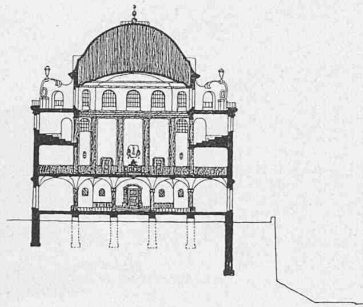
am oberen Ende der *Gornergratbahn* wurde beendet; die Inbetriebnahme derselben erfolgte am 1. Juni.

Auf der *neuen Linie* der *Wengernalpbahn* zwischen Lauterbrunnen und Wengen (sogenannte Winterbetriebslinie) sind die Bauarbeiten beinahe vollendet. Inzwischen wurde gemäss einer zwischen der Bahnverwaltung und den beteiligten Gemeinden getroffenen Uebereinkunft der Winterbetrieb, soweit Schnee- und Witterungsverhältnisse es gestatteten, auf der alten Linie durchgeführt.

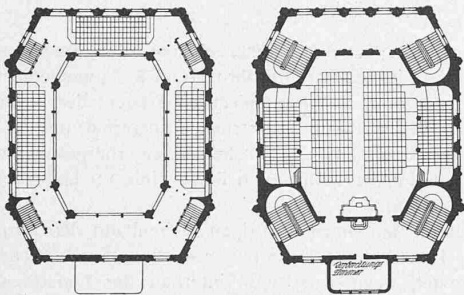
**Neubau des Kunstmuseums
in Basel.**

Motto: „Kunstwarte“.

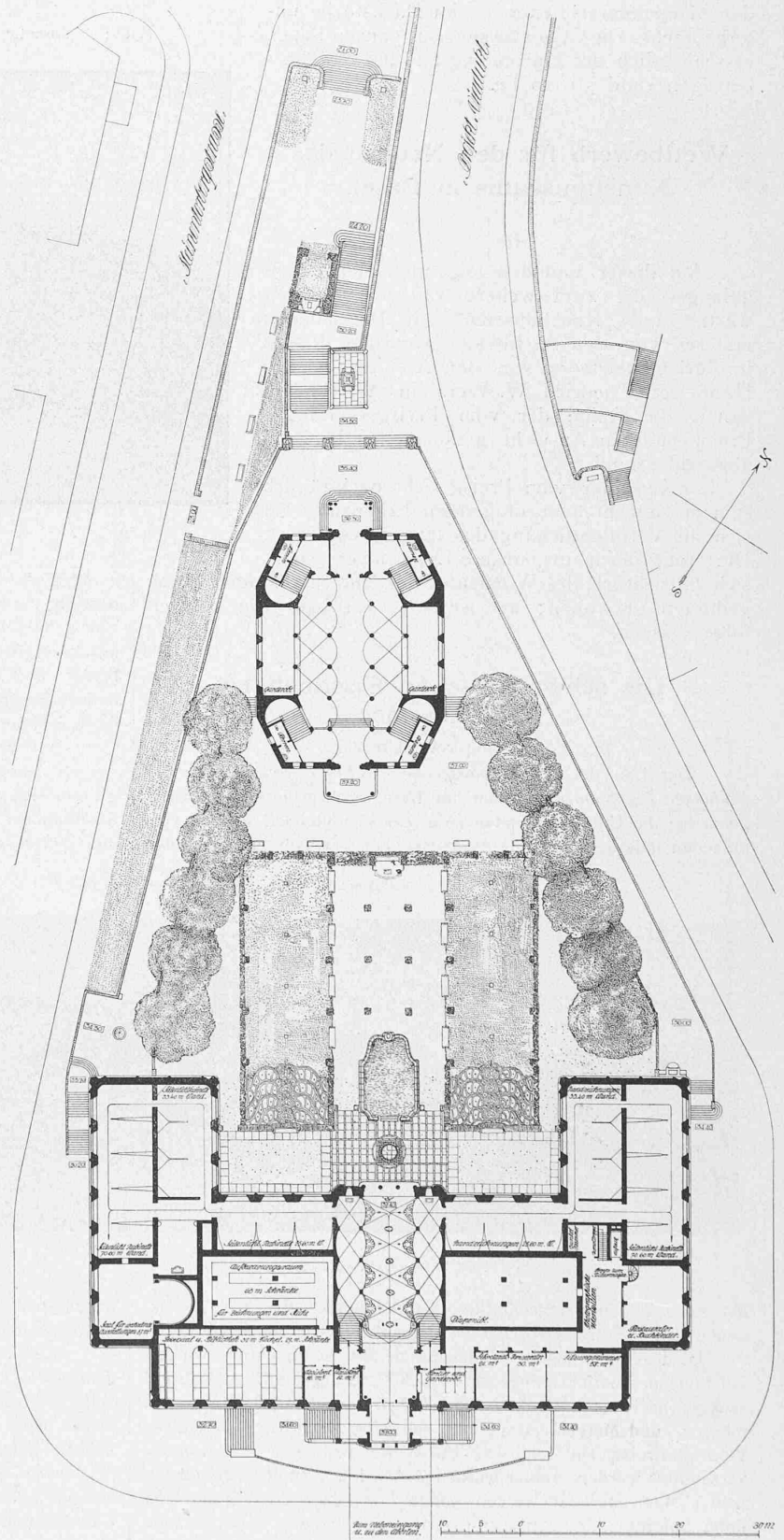
Verfasser: Architekten Gebrüder Pfister in Zürich.



Querschnitt durch den Hörsaal.
Masstab 1: 800.



Grundrisse der drei Geschosse des Hörsaales, sowie des
Hauptgeschosses des Museumsgebäudes.
Masstab 1: 800.



dem Gebiete der Gemeinden Fetan und Schuls (Km. 139,7—145,2) am 24. September genehmigt werden. Mit den Bauarbeiten ist im Berichtsjahre noch begonnen worden.

Der Bau der elektrischen Schmalspurbahn *Lugano-Tesserete* wurde im Berichtsjahre vollendet, sodass dieselbe am 28. Juli in Betrieb genommen werden konnte.

Die Arbeiten auf der Schmalspurbahn *Biasca-Acquarossa* sind im Berichtsjahre soweit gefördert worden, dass im Frühjahr mit dem Verlegen des Oberbaues begonnen werden kann. Ueber die Wahl des Betriebssystems hat die Bahngesellschaft immer noch keine Entscheidung getroffen.

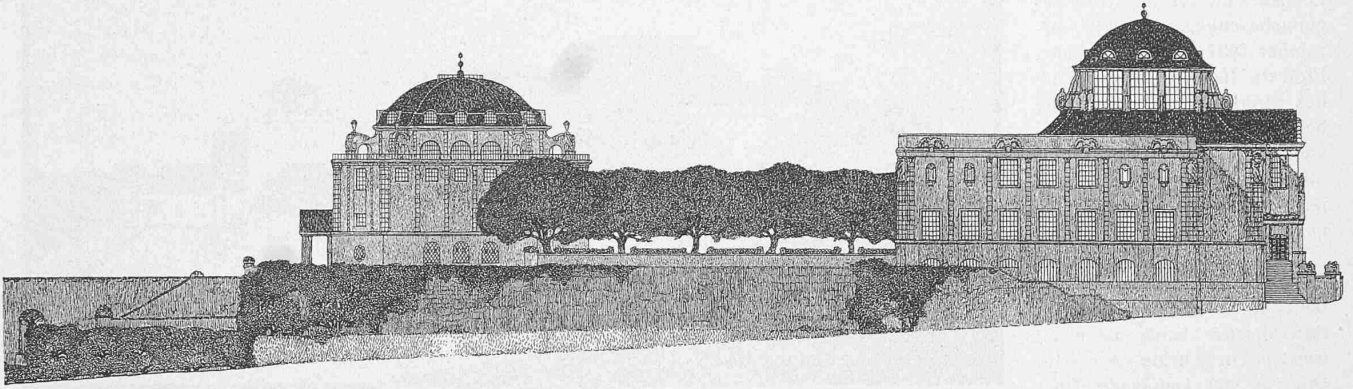
Das allgemeine Bauprojekt für die Verlängerung der schmalspurigen elektrischen *Birsigtalbahn* von Flüen nach Rodersdorf wurde am 29. Juni genehmigt. Die Bauarbeiten konnten im Berichtsjahre noch soweit gefördert werden, dass die Eröffnung auf den kommenden Sommer in Aussicht genommen werden kann.

Mit den Bauarbeiten der elektrischen Schmalspurbahn *Lugano-Cadro-Dino*, deren allgemeines Bauprojekt am 24. September genehmigt wurde, ist im Laufe des Monats Dezember begonnen worden.

Der Bau der 489 m langen Verlängerungsstrecke

Wettbewerb für den Neubau des Kunstmuseums in Basel.

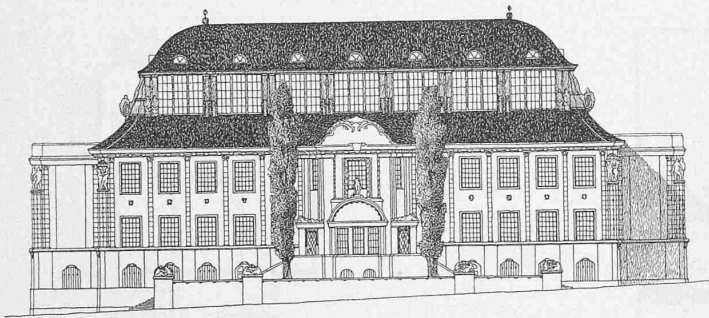
Motto: „Kunstwarte“. — Verfasser: Gebrüder Pfister, Architekten in Zürich.



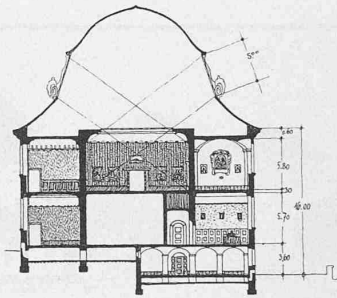
Westliche Ansicht von der Steinentorbergstrasse aus. — Masstab 1:800.

Die im Vorjahre in Angriff genommenen Arbeiten für die Fortsetzung der Jungfraubahn von der Station Eismeer nach dem Jungfrauoch konnten im Berichtsjahre bedeutend gefördert werden. Der Bau der Niesenbahn ist nahezu vollendet, so dass die

Betriebseröffnung im kommenden Sommer erfolgen kann. Ferner wurden im Berichtsjahre die Bauarbeiten der Seilbahnen La Coudre-Chaumont, Territet-Mont Fleuri und Sierre-Montana-Vermales, sowie der Verlängerung der Drahtseilbahn Lauterbrunnen-Mürren von der

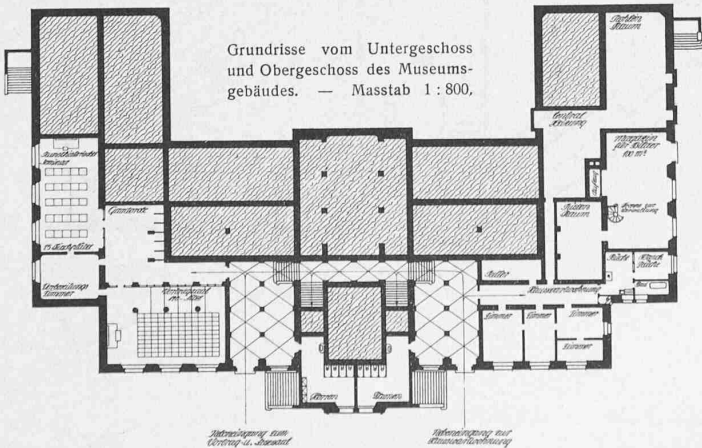
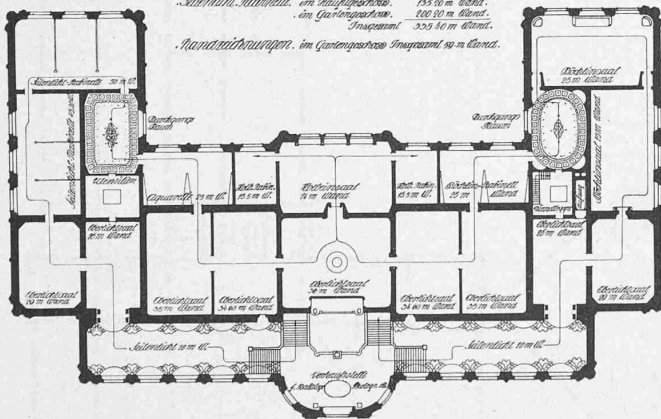


Hauptfassade gegen Südosten. — Masstab 1:800.



Querschnitt durch den Haupttrakt des Museumsgebäudes. — 1:800.

Oberrichtstuhl, im Hauptgeschoss Insquadrat 101,10 m. Quadrat.
Schichtstuhl, im Hauptgeschoss, 125,00 m. Quadrat.
Schichtstuhl, im Untergeschoß, 100,00 m. Quadrat.
Grundrisshaupttrakt, im Untergeschoß Insquadrat 300,30 m. Quadrat.



Grundrisse vom Untergeschoß und Obergeschoß des Museumsgebäudes. — Masstab 1:800.

unteren Station bis zum Hotel Schweizerhof in Angriff genommen.

Bahnhöfe und Stationen. *Bahnhof Zürich.* Der Bau der neuen Werkstätteanlage zwischen Zürich und Altstetten wurde fortgesetzt. Die Auffüllungsarbeiten und die Geleiseanlagen sind im Berichtsjahre vollendet worden. Von den Hochbauten sind die Lokomotivwerkstätten, die Bandagerie, das Kesselhaus, das Verwaltungsgebäude, das Magazin, das Härteofenhaus und die verschiedenen Aborte fertig erstellt. Die Montierwerkstätte und das Kesselhaus sind bereits mit den mechanischen Einrichtungen ausgerüstet. Im Rohbau erstellt sind die elektrische Zentrale, das Speise- und Badehaus und der Oelkeller usw.

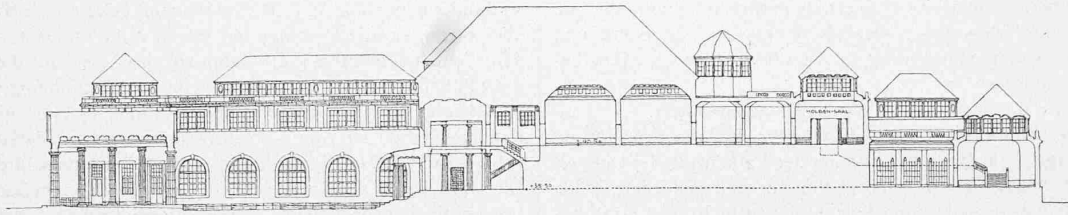
In der Frage des Umbaus der linksufrigen Zürichseebahn im Stadtgebiet sind die zwischen den Bundesbahnen und den Zürcher Behörden direkt geführten Unterhandlungen immer noch nicht zum Abschluss gelangt.

Badischer Bahnhof Basel. Die Unterbauarbeiten für den neuen hochliegenden Personenbahnhof sind im Berichtsjahre bedeutend gefördert worden. Die Anschüttung des Bahnhofplanums ist von der Wiese bis zu den südlichen Zufahrtslinien zu fast zwei Dritteln vollendet, ebenso hat die Anschüttung für den neuen Verschiebbahnhof auf der Nordseite der Wiese grosse Fortschritte gemacht. Sämtliche im Bereiche des Personenbahnhofs und dessen Zufahrten befindlichen Brücken und Unterführungen sind fertig erstellt. Mit dem Bau des Aufnahmegebäudes ist dagegen noch nicht begonnen worden.

Bahnhof Bern. Die Arbeiten für die Erstellung des Güter- und Rangierbahnhofs Weyermannshaus konnten im Berichtsjahre endlich in Angriff genommen werden. Die Erdarbeiten wurden wesentlich gefördert und die Kunstbauten sind zum grössten Teil vollendet. Mit den Bauten für die Anlage des neuen Lokomotivdepots im

Wettbewerb für den Neubau des Kunstmuseums in Basel.

Motto: „Kunstmuseum“. — Verfasser: Paul Huber & Fr. W. Werz, Architekten in Wiesbaden.



Längsschnitt. — Masstab 1 : 800.

bedeutend fortgeschritten. Die Umgestaltung des bestehenden Gebäudes geht seiner Vollendung entgegen, ebenso die Erweiterung der Geleisanlagen, die im laufenden Jahre fertig durchgeführt werden soll.

Im neuen Güterbahnhof in der Nähe der Station Col des

Roches sind die Arbeiten soweit gediehen, dass derselbe voraussichtlich im Frühling in Betrieb genommen werden kann.

Bahnhof Lausanne. Bei den Umbauarbeiten im mittlern Teil des Bahnhofes sind in der Hauptsache folgende Fortschritte zu verzeichnen: der Personentunnel westlich vom Aufnahmegebäude wurde vollendet und dem Verkehr übergeben, das Postgebäude und der Posttunnel sind fertig erstellt, ebenso die Verriegelungs- und Signalanlage. Die Bauten für die neuen Lokomotivremisen und das Dienstgebäude sind weit vorgeschritten; das neue Verwaltungsgebäude in der Razole konnte bezogen werden.

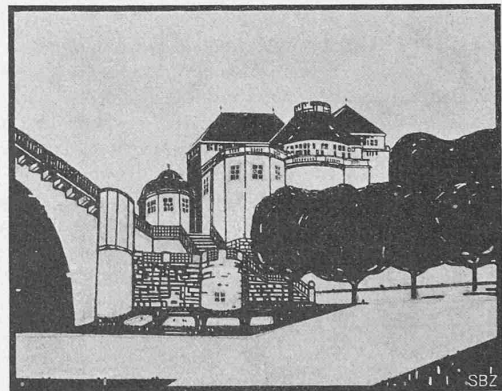
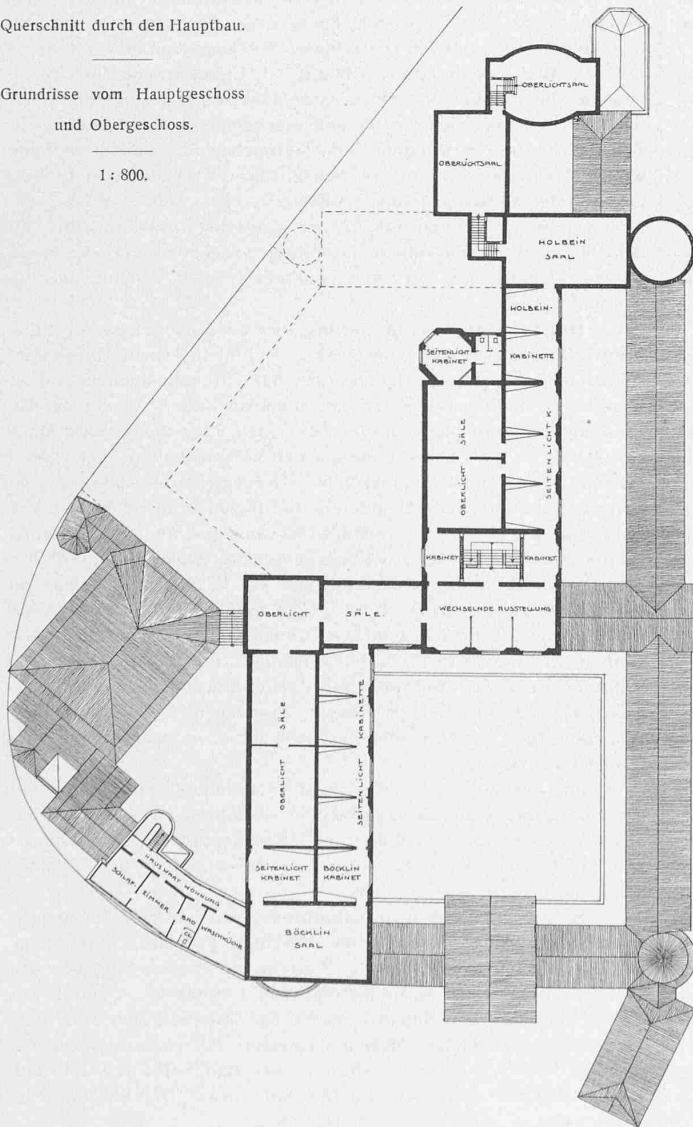
Die Projektierungsarbeiten für den Bau eines neuen Aufnahmegebäudes wurden fortgesetzt, sind aber noch nicht beendigt.



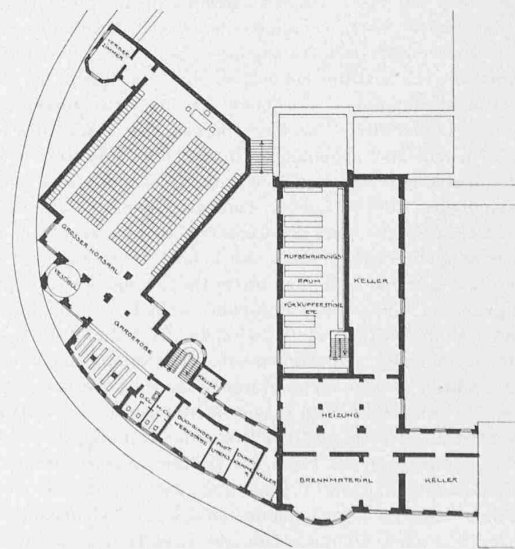
Querschnitt durch den Hauptbau.

Grundrisse vom Hauptgeschoss und Obergeschoss.

1 : 800.



Ansicht von Nordwesten.



Grundriss vom Untergeschoss.

Masstab 1 : 800.

Bahnhof St. Gallen. Die Verhandlungen über die Gestaltung der Hochbauten am neuen Bahnhofplatz sind immer noch nicht zum Abschluss gelangt. Im Personenbahnhof konnten infolgedessen nur wenige Arbeiten an der Geleiseanlage vorgenommen werden. Ferner wurde die Verlegung der Rosenbergstrasse durchgeführt und die östliche Personenunterführung in Angriff genommen. Das bestehende Aufnahmegebäude, das später als Dienstgebäude verwendet werden soll, wurde durch einen Anbau erweitert.

Im Güterbahnhof wurden die Arbeiten für die Erweiterung der Geleiseanlage unter Berücksichtigung der Einführung der Doppelspur und der Bodensee-Toggenburgbahn so weit gefördert, dass das verlegte Einfahrtsgeleise und die verlängerte Vonwil-Strassenbrücke dem Betrieb übergeben werden konnten.

Station St. Fiden. Die Verlegung und Eindeckung der Steinach wurde im Berichtsjahre fertig durchgeführt und das alte Steinachbett auf die Höhe der zukünftigen Stationsanlage eingeschüttet. Die Mauerwerksarbeiten für die östliche Strassenüberführung wurden in Angriff genommen und auf der Westseite die Stützmauern für die Zufahrtsstrasse zu den Verladeplätzen im Anschluss an die Arbeiten am Rosenbergtunnel erstellt.

Bahnhof Oerlikon und Verbindungslinie Oerlikon-Seebach. Die umfangreichen Erweiterungsbauten wurden im Berichtsjahre vollendet. Am 26. Mai konnte die neue Zentralanlage dem Betriebe übergeben und damit auch der Verkehr auf dem Verbindungsgeleise Oerlikon-Seebach eröffnet werden.

Bahnhof Bulle. In bezug auf die Durchführung des im Jahre 1906 genehmigten reduzierten Bauprogrammes für die Erweiterung der Perron- und der schmalspurigen Geleiseanlagen hat sich die Lage gegenüber dem Vorjahre nicht geändert.

Dagegen ist der Anschluss des Industriegeleises der Stadt Bulle entsprechend dem Verlangen des Departements im Berichtsjahre erstellt und in Betrieb genommen worden.

Von *ändern grössern Bahnhof- und Stationsumbauten*, die im Berichtsjahre begonnen oder fortgesetzt wurden oder im Stadium der Projektgenehmigung sich befanden, erwähnen wir folgende:

Renens, Vevey, Villeneuve, St. Maurice, Martigny, Sion, Valorbe, Cossonay, Serrières, Payerne, Vauderens, Aigle, Bex, Yvrand, Colombier, Travers, Alt-Solothurn, Münster, Aarburg, Sursee, Schüpfen, Konolfingen-Stalden, Ostermundigen, Delsberg, Schönbühl, Baden, Wädenswil, Uznach, Cham, Aarau, Affoltern a. Albis, Schwanden, Rüslikon, Rümikon-Mellikon, Wattwil, Rheineck, Romanshorn, Emmishofen-Kreuzlingen, Gossau, Rütli (Rheintal), Spiez, Schwarzenburg, Lauterbrunnen. (Forts. folgt.)

Miscellanea.

Lokomotivlieferungen „auf Probe“ für die französische Südbahn. Wir haben bereits des sehr umfangreichen Elektrifikationsprogramms der französischen Chemins de fer du Midi gedacht und auf den hierfür unter verschiedenen Konstruktionsfirmen veranstalteten Wettbewerb zur Erlangung passender Lokomotivtypen für Einphasenwechselstrom hingewiesen.¹⁾ Bezüglich der technischen Lieferungsbedingungen erwähnen wir die massgebende Vorschrift, dass die Lokomotiven für das vorgesehene Tracé, das Steigungen bis 22‰ aufweist, angehängte Zugsgewichte von 400 t beschleunigen und angehängte Zugsgewichte von 280 t mit einer mittleren Geschwindigkeit von 40 km/std befördern sollen. Interessanter noch als die technischen, sind die kommerziellen Vorschriften, unter denen die wichtigste besagt, dass die Lokomotiven nur „auf Probe“ geliefert werden und eine definitive Bestellung erst erfolgt nach Beendigung der mit den sämtlichen gelieferten Lokomotiven angestellten Probefahrten; weiter wird die Bestellung auf weitere Lokomotiven abhängig gemacht von der Herstellung derselben in Frankreich. Soweit aus der Fachliteratur bekannt ist²⁾, erhalten die Chemins de fer du Midi auf Grund dieses Wettbewerbs eine Lokomotive von 1200 PS Dauerleistung (1500 PS Stundenleistung), welche die A. E.-G. Berlin, gemeinsam mit Henschel & Sohn, Kassel, erbaut und deren Antriebsanordnung und Typenskizze wir bereits an anderer Stelle veröffentlichten.³⁾ Eine gleiche Anordnung soll gebaut werden von der französischen Thomson-Houston-Gesellschaft, sowie von Schneider-Creusot in Verbindung mit den Felten & Guillaume-Lahmeyerwerken; ähnliche Anordnungen werden ferner von den Ateliers de

Constructions Electriques, Jeumont und von der französischen Westinghouse-Gesellschaft geliefert. Eine Umformerlokomotive nach System Auvert und Ferrand soll endlich von der E.-G. Alioth in Verbindung mit der P. L. M.-Gesellschaft geliefert werden. Auf diese Weise werden die Chemins de fer du Midi mindestens sechs verschiedene Lokomotiven erhalten, so dass sie, um dieselben nicht vollzählig übernehmen zu müssen, von der Bestimmung der Lieferung „auf Probe“ gewiss weitgehenden Gebrauch machen und auf Grund der Handhaben, die die Vorschriften im weitern bieten, sicher verschiedene Typen bei der endgültigen Bestellung ausschliessen werden. Das dürfte auch der Grund sein, der verschiedene im Bau elektrischer Lokomotiven massgebende Firmen abgehalten hat, sich an diesem Wettbewerb zu beteiligen.

Edison-Akkumulatoren für die elektrische Traktion. Wir hatten unlängst Gelegenheit, unsere Leser auf die erstmalige Inbetriebnahme einer mit Edison-Akkumulatoren ausgerüsteten Akkumulatoren-Lokomotive auf der Haff-Uferbahn in Ostdeutschland aufmerksam zu machen.¹⁾ Nun gehen durch die Mehrzahl der Tageszeitungen Meldungen über unerwartete Erfolge, die der Edison-Akkumulator bei einem Versuchsbetrieb auf der New-Yorker Strassenbahn erzielt hätte; weiter ist auch von der Tagespresse gemeldet worden, die preussische Staatsbahn hätte sich für ihren Motorwagen-dienst mittels Akkumulatorenwagen, den sie auf gewissen Vorortstrecken bei schwachem Personenverkehr mit Erfolg unterhält,²⁾ infolge der Nachteile der Blei-Akkumulatoren zur Verwendung von Edison-Akkumulatoren entschlossen, die in Zukunft ausschliesslich zur Verwendung gelangen würden. Zu diesen Sensationsmeldungen ist zu bemerken, dass sie der Begründung durchaus entbehren. Zur Zeit ist der Edison-Akkumulator dem Blei-Akkumulator, der ja nur in speziellen Fällen, sowie in sehr beschränktem Masse für die Traktion brauchbar ist, noch keineswegs überlegen, indem ihm namentlich sein erheblich schlechterer Wirkungsgrad im Wettbewerb mit dem Blei-Akkumulator nachteilig ist. Unbestrittene Vorzüge besitzt der heutige Edison-Akkumulator dank seiner geringen Empfindlichkeit gegenüber elektrischer und mechanischer Misshandlung zur Zeit nur für die Verwendung auf elektrischen Strassenautomobilen, wo die Haltbarkeit auf die Betriebskosten von grösserem Einfluss ist, als der Wirkungsgrad der Batterie. Die seit dem vor etwa sieben Jahren erfolgten Erscheinen des Edison-Akkumulators auf dem Markt an diesem Akkumulatortyp vorgenommenen Verbesserungen sichern ihm für letzterwähnten Zweck zunehmende Bedeutung.

Die LI. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure wird dieses Jahr vom 27. bis 29. Juni in Danzig abgehalten. An den beiden ersten Tagen finden geschäftliche Sitzungen im grossen Saale des Friedrich-Wilhelm-Schützenhauses statt. Ausser der Behandlung von laufenden und Verwaltungsangelegenheiten wird Major von Parseval aus Charlottenburg einen Vortrag halten über: „Mein Lenkballon und meine Flugmaschine“; ferner wird der Vorstand dabei Bericht erstatten über: Ausbildung von Ingenieuren im höhern Verwaltungsdienst; Hochschulvorträge und Uebungskurse für Ingenieure; Technisches Schulwesen; Weltausstellung in Brüssel. Am 29. Juni soll die Versammlung in der Aula der kgl. technischen Hochschule in Danzig-Langfuhr tagen und Vorträge anhören von Prof. Holz aus Aachen über: „Die Wasserkräfte Norwegens im Dienste der Stickstoffindustrie“, von Prof. Dr.-Ing. Föttinger aus Danzig über: „Der hydrometrische Transformator, eine neue Anwendung des Turbinenprinzips“, und von Prof. Dr. Rössler aus Danzig über: „Die Hochspannungsanlage im elektrotechnischen Laboratorium der Technischen Hochschule Danzig.“

Im Anschluss an die Hauptversammlung wird Major von Parseval seinen lenkbaren Luftballon vorführen. Für den 30. Juni und den 1. Juli sind ein Waldfestspiel in Zoppot mit Aufführungen aus Tannhäuser, eine Seefahrt, die Besichtigung der Elbinger Schichauwerke u. a. m. geplant.

Schweizerische Bundesbahnen. Am 30. April d. J. hat der Verwaltungsrat der S. B. B. die Vorlagen genehmigt betreffend: 1. die Erweiterung der Station Pratteln mit Beseitigung von drei Niveauübergängen, im Kostenbetrage von 1280000 Fr.; 2. die Erweiterung der Station Weinfelden nebst den Arbeiten zum Anschluss der im Bau befindlichen Mittelthurgaubahn mit einer Ausgabe von rund 660000 Fr.; 3. die Erweiterung des Bahnhofes Wil ebenfalls behufs Anschluss der Mittelthurgaubahn nebst Durchführung des

¹⁾ Band LV, Seite 216. ²⁾ E. K. B. 1910, Seite 195.

³⁾ Band LIV, Seite 202 und Band LV, Seite 31.

¹⁾ Band LV, Seite 41. ²⁾ Band LII, Seite 201.