

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 55/56 (1910)  
**Heft:** 1

## 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:** 22.02.2026

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

Durchfahrt des Zuges. C. Bildliche Darstellungen über die Besetzung der Bahnsteigleise auf verkehrsreichen Bahnhöfen und ihre Verwendbarkeit bei etwaigen Abweichungen von der Fahrordnung.

XI (III der Sektion 3). *Fahrkarten*. Verschiedene Arten von Fahrkarten. Massnahmen zur Verringerung der Zahl der Blankokarten. Muster vereinfachter Karten zum Betreten der Bahnhöfe. Vorrichtungen zur Herstellung und Kontrolle der Fahrkarten nach Bedürfnis.

XII (IV der Sektion 3). (2. und 3. Sektion vereinigt.) *Wagen mit Selbstantrieb*. Art der Verwendung und Kosten der Triebwagen.

#### Sektion IV. Allgemeines.

XIII (I der Sektion 4). *Eisenbahnen und Wasserstrassen*. Prüfung des Einflusses der Wasserstrassen auf den Verkehr der Eisenbahnen als Zubringer und als Konkurrent.

XIV (II der Sektion 4). *Statistik*. A. Grundzüge für die Statistik. B. Einheitliche Klassifizierung der Betriebskosten.

XV (III der Sektion 4). *Automobilbetrieb*. Verwendung von Automobilen im An- und Abfuhrdienst auf Bahnhöfen.

XVI (IV der Sektion 4). *Leicht verderbliche Lebensmittel*. Massnahmen zur Förderung des Verkehrs leicht verderblicher Lebensmittel: Verpackung, Eiswagen, Kühlwagen usw.

#### Sektion V. Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung.

XVII (I der Sektion 5). (3. und 5. Sektion vereinigt). *Verkehrsarme Seitenstrecken grosser Eisenbahnlinien*. Vereinfachung des Betriebes auf verkehrsarmen Seitenstrecken grosser Eisenbahnlinien.

XVIII (II der Sektion 5). *Betrieb auf den Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung*. Ergebnis der verschiedenen Arten des Betriebes bei den Bahnen untergeordneter Bedeutung (Verpachtung, gemeinsamer Betrieb mit der zugehörigen Hauptlinie, Betriebsführung durch den Konzessionär selbst mit oder ohne Garantie oder Beitragsleistung seitens der konzessionierenden Behörde).

XIX (III der Sektion 5). *Lokomotiven und Wagen der Schmalspurbahnen*. A. Neueste Typen der bei den Schmalspurbahnen verwendeten, dem Charakter, der Trassierung und des Verkehrs der Linien entsprechenden Lokomotiven. Ist es vorteilhaft: 1. die Räder und Teile des Bewegungsmechanismus mit Metall zu umkleiden? 2. an jedem Ende der Lokomotive eine Plattform anzubringen? 3. welche Anordnungen bestehen hierüber? B. Welches sind die bei den Schmalspurbahnen verwendeten neuesten Typen für Personen- und Güterwagen?

XX (IV der Sektion 5). *Umladung*. Prüfung der verschiedenen gebräuchlichen Systeme für das Umladen der Güter zwischen Bahnen mit verschiedener Spurweite (Umladen bei gleich hoch liegenden, bei versenkter oder auf Ladebrücken liegenden Geleisen, Rollböcke, Geleise mit 3 oder 4 Schienen usw.).

Zum Schlusse möge hervorgehoben werden, dass als eigentlicher Begründer, als Vater des Kongresses, wie ihn Herr Alfred Picard in seiner glänzenden Eröffnungsrede am zweiten Pariser-Kongresse nannte, Fassiaux bezeichnet werden darf. Der Gedanke dazu entstand bei ihm, wie er dem Verfasser dieses Berichtes noch persönlich mitgeteilt hat, in Bern, bei Anlass der Gründung des Weltpostvereins, an der er als Vertreter Belgiens teilnahm. Dabei fand er in seinem Generalsekretär August De Lavaleye eine hervorragende und äusserst tätige Unterstützung. Belpaire, der ausgezeichnete Techniker, konnte leider nur einer Kongresstagung bewohnen, welche er mit grösster Sachkenntnis und klugem Takt geleitet hat. Die Nachfolger, Präsident Dubois und Generalsekretär L. Weissenbruch, hatten keine geringeren Schwierigkeiten

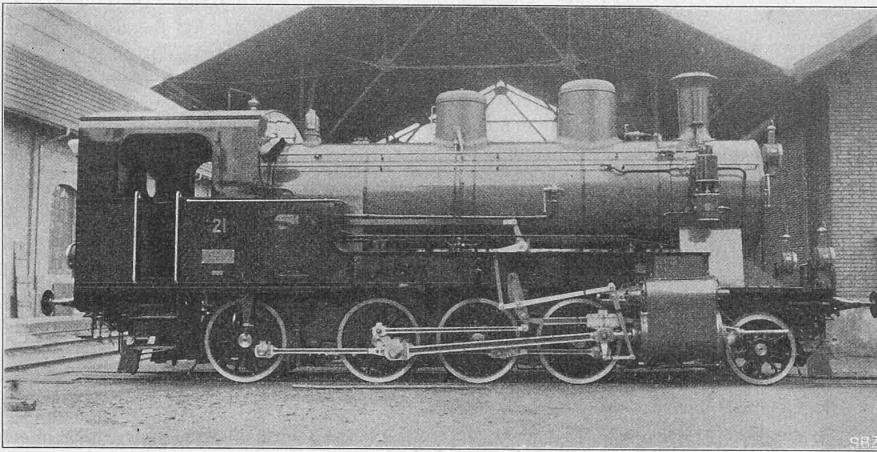
zu überwinden. Unter ihrer hervorragenden Leitung hat der Kongress sich derart erweitert, dass man wohl sagen kann, dass er die ganze Welt erobert hat.

Unserem Bundesrat war es vorbehalten, dem Kongress, zur grössten Ehre des Landes, die Tore der Schweiz zu öffnen und der bevorstehende zahlreiche Besuch beweist uns, welch grosser Sympathien unser Land und nicht zum wenigsten sein Eisenbahnwesen in der ganzen Welt sich erfreuen.

#### Heissdampflokomotive der Schweiz. Süd-Ost-Bahn.

Die schweizerische Süd-Ost-Bahn hat vor kurzem zwei  $\frac{4}{5}$  Heissdampf-Tender-Lokomotiven in Dienst gestellt, von denen wir eine unsern Lesern im Bilde hier vorführen. Die Maschine hat,

wie uns Herr Direktor J. Bünzli freundlich mitteilt, eine vordere, bewegliche Laufachse und vier gekuppelte Achsen, von denen die vorletzte Treibachse ist; diese und die vorderste Kuppelachse haben eine seitliche Verschiebarkeit von 20 mm, während die zweite und vierte Kuppelachse fest sind, wodurch eine gute Kurvenläufigkeit erzielt wird. Es ergibt sich dadurch bei einem Gesamtrad-



$\frac{4}{5}$  Heissdampflokomotive der S. O. B., gebaut von der Schweiz. Lokomotivfabrik Winterthur.

stand von 6,810 m ein fester Radstand von 2,650 m; die Gesamtlänge über Puffer beträgt 11,000 m. Als Zwillingslokomotive gebaut hat die Maschine bei 500 mm Zylinderdurchmesser einen Hub von 600 mm, bei einem Triebbraddurchmesser von 1130 mm. Die Heizfläche der Feuerbüchse misst 9,6 m<sup>2</sup>, die Rohrheizfläche 99,6 m<sup>2</sup>, die Ueberhitzerheizfläche 27,5 m<sup>2</sup>, somit die Gesamtheizfläche 136,7 m<sup>2</sup> bei einer Rostfläche von 2,1 m<sup>2</sup>. Der Wasserinhalt des Kessels beläuft sich auf 4,0 m<sup>3</sup>, der Wasservorrat auf 5,2 m<sup>3</sup> und der Kohlenvorrat auf 2,0 t; der Ueberdruck beträgt 12 at. Bei einem Leergewicht von 48 t erreicht das Dienstgewicht 59 t, von denen 50 t als Adhäsionsgewicht wirken.

Die Lokomotive ist für eine Maximalgeschwindigkeit von 50 km/std gebaut; sie kann Kurven von 150 m Radius zwanglos durchlaufen und soll auf 50 % 85 t Anhängegewicht mit 22 km/std ziehen. Anlässlich der Probefahrt von Goldau nach Biberbrücke am 21. Mai d. J. hat die Lokomotive Nr. 21 mit 116 t Anhängegewicht auf 45 bis 50 % Steigung Geschwindigkeiten von 25 bis 35 km/std erzielt; dabei erreichte die Ueberhitzung im Maximum 350 °C. Die von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur gebauten Maschinen sind mit dem Rauchverbrennungsapparat System S. B. B. ausgerüstet, haben Luft- und Hand sandstreuer und regulierbare Injektoren nebst den üblichen neuesten Ausrüstungsgegenständen.

#### Miscellanea.

**Elektrischer Betrieb auf den schwedischen Staatsbahnen.** Als erste bedeutende praktische Konsequenz der vor einigen Jahren seitens der schwedischen Staatsbahnen durchgeführten Traktionsversuche mittels einphasigen Wechselstroms,<sup>1)</sup> sind nun unlängst durch den schwedischen Reichstag die Mittel für den Bau eines Kraftwerks an den Porjusfällen in Lappland und für die Einrichtungen zur Einführung des elektrischen Betriebes der etwa 130 km langen Bahnstrecke Kiruna-Riksgränzen der sogen. „Ofotenbahn“ bewilligt worden. Es ist bemerkenswert, dass entgegen den seinerzeit aus dem Versuchsbetriebe gezogenen Konklusionen<sup>2)</sup> nun nicht mehr der Periodenzahl 25 der Vorzug gegeben wird, sondern dass jetzt

<sup>1)</sup> Band II, Seite 275. <sup>2)</sup> Band LI, Seite 338.

die Periodenzahl auf 15 festgesetzt ist, also entsprechend den heute von den Bahnelektrotechnikern aller Länder als richtig anerkannten Grundsätzen.<sup>3)</sup> Die Ofotenbahn, die nördlichste Bahn Europas, verbindet die Erzlager von Kiruna mit dem norwegischen Hafen Narwik. Sie dient also insbesondere für den Erztransport, der jährlich etwa 2,4 Millionen t beträgt und für den etwa 1 Million Lokomotivkilometer zu leisten sind; es handelt sich dabei um die Förderung von Erzzügen von etwa 2100 t Gesamtgewicht auf längeren Steigungen bis zu 10%, bei Geschwindigkeiten von etwa 30 km/std. In dem auf 50000 PS bemessenen Kraftwerk sollen für 25000 PS Bahn-generatoren Aufstellung finden. Die Energieübertragung aus der Zentrale in die vier Unterwerke für den Bahnbetrieb erfolgt bei 80000 Volt, welche Spannung in den Unterwerken auf die Fahrdrähtspannung von 15000 Volt erniedrigt wird. Die elektrischen Anlagen sind von den Siemens-Schuckertwerken in Verbindung mit der schwedischen Firma Allmänna Svenska Elektriska A.-B. übernommen worden.

**Kurs zur Heranbildung von Gewerbeschullehrern am Technikum Winterthur.** Am Technikum des Kantons Zürich soll im nächsten Wintersemester ein Kurs zur Heranbildung von Gewerbeschullehrern im Hauptamte beginnen für Techniker (Hochbau-, Maschinen- und Elektrotechniker), die Lust und Befähigung zum Lehramt haben. Diese sollen durch einen einjährigen Kurs zunächst für den Unterricht in den beruflichen Fächern vorbereitet und auch in die methodische Behandlung des Lehrstoffes der gewerblichen Fortbildungsschulen, sowie in die Unterrichtstechnik eingeführt werden, um als *Hauptlehrer* an entwickelten Gewerbeschulen oder als *Wanderlehrer* an mehreren Schulen mit Erfolg unterrichten zu können.

Das Unterrichtsprogramm zerfällt in gemeinsame Kurse und besondere Kurse für Bau- oder Maschinen- und Elektrotechniker. Letztere gliedern sich in solche für Hochbautechniker, die in der Maschinentechnik, und solche für Maschinen- oder Elektrotechniker, die in der Hochbautechnik ausgebildet werden. Die Hochbautechniker hätten zu besuchen die Fächer: Mechan.-techn. Zeichnen, elementare beschreibende Konstruktionslehre, Abriss der Materiallehre und Technologie der Metallgewerbe, Elementarmechanik, Festigkeitslehre, gewerbliches Freihandzeichnen. Für die Maschinentechniker sind als Spezialkurse vorgesehen: Bautechnisches Zeichnen, elementare Baukonstruktionslehre und Abriss der Baumaterialienkunde, Freihandzeichnen.

Die Dauer des Kurses beträgt zwei Semester, vom 10. Oktober 1910 bis zum 11. August 1911. Nähere Auskunft und Zusendung des Programmes erfolgt durch die Direktion des Technikums in Winterthur.

**Automobilkontrolle in Bayern.** In Bayern sind sehr verschärzte Bestimmungen über die Prüfung von Kraftwagen und Kraftwagenführern aufgestellt worden. Es werden von den Sachverständigen, die zur Abnahme von Wagen- und Fahrerprüfungen zugelassen werden, nachstehende Voraussetzungen gefordert:

Wer als Sachverständiger für die Prüfung von Kraftfahrzeugen amtlich anerkannt werden will, hat der k. Regierung seine Sachkunde und Unparteilichkeit darzutun und zu diesem Zwecke nachzuweisen:

- ein abgeschlossenes Studium auf einer Technischen Hochschule;
- eine mindestens zweijährige Betriebspraxis vor oder nach beendigtem Hochschulstudium;
- eingehende Kenntnisse des Baues und Betriebs von Kraftfahrzeugen; soweit dieser Nachweis nicht durch Ingenieurpraxis in einer Kraftfahrzeugfabrik erbracht werden kann, muss sich der Anwärter mindestens vier Wochen in einer Kraftfahrzeugfabrik von Ruf informatorisch beschäftigt haben.

Ausserdem muss der Anwärter den Besitz des Führerscheins nachweisen und die Versicherung abgeben, dass er in keinem Abhängigkeitsverhältnisse zur Kraftfahrzeugindustrie steht.

**Wirbelstrom-Dampfüberhitzer** heissen diejenigen Ueberhitzer in Dampferzeugungsanlagen, bei denen anstelle inwendig glatter Ueberhitzerrohre mit schraubenförmig angeordneten Längsleisten ausgerüstete Ueberhitzerrohre angewendet werden, welche die den Ueberhitzer durchstreichenden Dampfmengen gut durcheinander wirbeln sollen, um dadurch den bei glatten Rohren infolge des schlechten Wärmeleitungsvermögens des Dampfes auftretenden Uebelstand der meist nur lokal in der Nähe der Rohrwand auftretenden Ueberhitzung zu vermeiden und eine möglichst

<sup>1)</sup> Band LII, Seite 348.

gleichmässige Ueberhitzung zu gewährleisten. Solche Wirbelstrom-Dampfüberhitzer erreicht E. H. Kopplin, Dresden, durch das einfache Mittel des Einsetzens dünner, schraubenförmig gewundener Blechstreifen in gewöhnliche Ueberhitzerrohre, die nach in der „Zeitschrift für das gesamte Turbinenwesen“ veröffentlichten Versuchen von Professor E. Lewicki ein sehr zufriedenstellendes Resultat ergeben.

**Drahtseilbahn Treib-Seelisberg.** Bei Behandlung des Konzessionsbegehrens für eine Drahtseilbahn von der Treib nach Seelisberg hat der Nationalrat seine Genehmigung an die Bedingung geknüpft, dass die Stationsanlagen in angemessener Entfernung vom Hause zur Treib erstellt und überhaupt das Landschaftsbild in keiner Weise beeinträchtigt werde.

Diese Konzession tritt an Stelle der am 5. Oktober 1905 erteilten Konzession für eine Zahnstangenbahn Treib-Seelisberg.<sup>4)</sup> Die Drahtseilbahn erhält eine Länge von 1180 m horizontal und 1220 m in der Steigung gemessen. Die untere Station liegt auf Kote 438 m, die obere auf 765 m. Als Maximalsteigung sind 31% in Aussicht genommen. Das Tracé führt durch Tannenwälder die es durchwegs verdecken. Die Gesamtkosten betragen 450000 Fr.

**Verein schweiz. Drahtseilbahn-Gesellschaften.** An seiner X. Jahresversammlung, die am 12. Juni in Davos tagte, bestätigte der zur Zeit 38 Mitglieder zählende Verein Direktor Zschokke in Lausanne als Präsidenten bezw. Geschäftsführer für weitere drei Jahre. Die nächste Jahresversammlung soll in Biel stattfinden. Längere Diskussion veranlassen die Forderungen, die das schweiz. Eisenbahndepartement infolge des Seilbruches auf der Dolderbahn zur Verschärfung der Kontrolle gestellt hat. Die Versammlung beauftragte eine Kommission, bestehend aus Direktor Zschokke in Lausanne, Direktor Ruprecht von der Giesserei Bern und Direktor Wetzel in Davos, mit der Aufgabe, die technischen Kontrollvorschriften zu prüfen und zu begutachten.

**Umbau des „Bernerhofes“ in Bern.** Bei Darstellung des Umbaues, dem das Hotel Bernerhof unterzogen wurde, in Nr. 25, Seite 338 u. ff. nebst Tafel 73, haben wir als ausführenden Architekten Herrn Emil Vogt in Luzern genannt. Dieser ersucht uns nun mitzuteilen, dass er zur Zeit jener Arbeiten mit seinem Kollegen Architekt O. Balthasar assoziiert war, sodass als ausführende Architekten richtiger Weise die Firma Vogt & Balthasar zu nennen ist. Wie bekannt, ist Herr O. Balthasar seither als Kantonsbaumeister von Luzern berufen worden.

**Forchbahn bei Zürich.** Am 20. Juni hat die konstituierende Versammlung der Gesellschaft für die Erstellung einer rund 13,5 km langen elektrischen Strassenbahn (Zürich)-Rehalp-Zumikon-Forch-Esslingen auf Grund der Konzession vom 12. Juni 1908 stattgefunden. Dem Berichte von Ingenieur Keller-Bächtold ist zu entnehmen, dass die Linie im Frühjahr 1912 dem Betrieb übergeben werden soll, sofern bis dahin die Korrektion der Forchstrasse auf dem Gebiet der Stadt Zürich durchgeführt sein wird.

**Schmalspurbahn Delsberg-Mervelier.** Mit Botschaft vom 11. Juni 1910 beantragt der Bundesrat die Konzessionerteilung für eine teilweise mit Benützung der Strasse zu erstellende 13,650 km lange meterspurige Bahn von Delsberg nach Mervelier mit Maximalsteigungen von 43% und Minimalradius von 35 m. Für den Betrieb ist Elektrizität vorgesehen. Die Gesamtkosten der Anlage beziffern sich auf rund 1200000 Fr.

**Kunstgewerbeschule Zürich.** Mit Genugtuung können wir berichten, dass es dem Stadtrat gelungen ist, den verdienten Direktor der Kunstgewerbeschule und des Kunstgewerbemuseums Zürich, Professor de Praetere, der einen Ruf an eine Kunstgewerbeschule nach Deutschland erhalten hatte, den zürcherischen Anstalten zu erhalten.

**Weltausstellung Paris 1920.** Wie man liest hat die Senatsgruppe für Handel und Industrie in Paris dem Vorschlage, eine Weltausstellung in Paris im Jahre 1920 abzuhalten, zugestimmt. Dieser Vorschlag hätte das Gute, dass der bisherige Abstand von 11 Jahren, der sich für die Pariser Weltausstellungen herausgebildet hatte, auf 20 Jahre erstreckt würde.

**Krematorium in Biel.** Die Generalversammlung des Feuerbestattungsvereins Biel hat mit 26 gegen 16 Stimmen beschlossen, das vom Preisgericht in den ersten Rang gestellte Projekt der Architekten A. Döbeli in Biel und J. Bollert in Zürich<sup>5)</sup> zur Ausführung zu bringen.

<sup>1)</sup> Band XLVI, Seite 202.

<sup>2)</sup> Siehe unter Konkurrenzen Band LV, Seite 332 und 345.

**Berninabahn.** Am 28. d. M. fand die Kollaudation des Schlusstückes der Berninabahn durch das eidgenössische Eisenbahndepartement statt. Die Betriebsöffnung der ganzen Linie St. Moritz-Tirano ist auf 5. Juli in Aussicht genommen.

## Konkurrenzen.

**Kirchgemeindehaus Winterthur** (Band LV, Seite 134, 332, 344 und 357). Unter Vorbehalt der vollinhaltlichen Wiedergabe des „Berichtes des Preisgerichtes“ ergänzen wir unsere Mitteilung über die zuerkannten Preise auf Seite 344 des letzten Bandes vorläufig noch dahin, dass der IV. Preis ursprünglich dem Projekte mit dem Kennwort „Ein Kirchgemeindehaus“ zugesprochen war, das jedoch, als sich zeigte, dass es von den Gewinnern des I. Preises, der Architekten *Kunkler & Gysler* in Zürich verfasst war, nachträglich ausser Wettbewerb gesetzt werden musste, da nach dem Programm die gleichen Architekten nicht zwei Preise erhalten durften.

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

## Vereinsnachrichten.

### Gesellschaft ehemaliger Studierender der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

**Protokoll der Frühjahrssitzung des Ausschusses**  
den 5. Juni 1910 in Burgdorf, Hotel Guggisberg, vormittags 10 $\frac{1}{4}$  Uhr.

Anwesend: die Ausschussmitglieder Herren A. Bertschinger, W. Bracher, G. Guillemin, Prof. G. Gull, C. Jegher, F. Mousson, J. de Perregaux, O. Pfleghard, A. Schraff und R. Winkler; ferner als Delegierte des Lokalkomitees von Neuchâtel die Herren Elskes, Hotz und Studer.

Entschuldigt: die Ausschussmitglieder Herren E. Charbonnier, R. Frey, G. Gilli, A. Gremaud, E. Locher, Dr. C. Moser, H. Wagner und H. Zschokke.

Der Vorsitzende, Herr Direktionspräsident A. Bertschinger, eröffnet die Sitzung mit Begrüssung der Vertreter des Lokalkomitees von Neuchâtel. Wegen früherer Wegreise von Herrn de Perregaux wird beschlossen, Traktandum 5, Generalversammlung 1910, zuerst zu behandeln.

1. Das *Protokoll der letzten Sitzung*, veröffentlicht in der „Schweiz. Bauzeitung“ Band LIV Nr. 22 vom 27. November 1909, wird ohne Verlesen genehmigt und bestens verdankt.

2. *Generalversammlung 1910.* Auf Antrag des Lokalkomitees wird als Datum für die diesjährige Generalversammlung in Neuenburg der 3., 4. und 5. September bezeichnet.

Mr de Perregaux legt sodann folgendes *Programm* für die *Generalversammlung* vor:

*Samstag, den 3. September:*

Abends 6 $\frac{1}{2}$  Uhr Ausschusssitzung im Hotel Bellevue.

„ 8 Uhr Freie Zusammenkunft im Hotel Terminus.

*Sonntag, den 4. September:*

Morgens 10 $\frac{1}{2}$  Uhr Generalversammlung im Grossratssaale mit Vortrag von Herrn Regierungsrat L. Perrier.

12 Uhr Fahrt auf den Chaumont und Frühstück, teils an der Abgangs-, teils an der Ankunftstation.

2 Uhr Hauptbankett im Grand Hotel Chaumont, nachher Spaziergang.

Gegen Abend Rückfahrt in die Stadt und Nachtessen nach freier Wahl.

Vor Sonnenuntergang kurze Seefahrt mit Dampfboot und Beleuchtung der Stadt.

Abends 9 Uhr Freie Zusammenkunft in später zu bezeichnendem Lokal.

*Montag, den 5. September* Exkursion ins Val de Travers:

7 $\frac{1}{2}$  Uhr Abfahrt mit Extrazug.

8 $\frac{1}{2}$  bis 10 Uhr Besichtigung der Asphaltminen. Erfrischung.

10 Uhr Abfahrt nach St. Sulpice.

10 $\frac{1}{2}$  bis 12 Uhr Besichtigung der Usines de Ciment und de Pâche à bois. Erfrischung.

12 Uhr Abfahrt nach Champ du Moulin.

1 Uhr Mittagessen in Champ du Moulin.

Rückkehr nach Neuchâtel 6 Uhr auf die Abendzüge.

Die Herren Elskes und Hotz ergänzen zum Teil die von Herrn de Perregaux gemachten Mitteilungen.

Das Programm wird durchberaten, einstimmig angenommen und vom Vorsitzenden bestens verdankt.

Der Preis für die Festkarten wird auf 15 Fr. für die ganze Feier und auf 10 Fr. für den Sonntag allein angesetzt. Bei 300 Teilnehmern sind die Ausgaben auf 5423 Fr., die Einnahmen auf 3750 Fr., somit das Defizit auf 1673 Fr. budgetiert. In Anbetracht der kleinen Sektion Neuchâtel und des verhältnismässig hohen Defizites wird auf Antrag von Herrn Direktor Winkler einstimmig beschlossen, den diesjährigen Beitrag der Gesellschaft an die Unkosten der Generalversammlung von 750 auf 1000 Fr. zu erhöhen, was mit Rücksicht auf die günstigen Finanzverhältnisse der Gesellschaft wohl verantwortet werden kann.

Nähtere Angaben wegen Logisbeschaffung usw. folgen seitens des Lokalkomitees später anlässlich des definitiven Einladungszirkulars an die Mitglieder.

Die *Traktandenliste der Generalversammlung* wird wie folgt festgesetzt.

1. Eröffnung durch den Präsidenten.
2. Protokoll der letzten Generalversammlung.
3. Geschäftsbericht des Sekretärs.
4. Rechnung pro 1908 und 1909 nebst Antrag der Rechnungsrevisoren. Budget pro 1910/11.
5. Wahlen.
6. Ort der nächsten Generalversammlung 1912.
7. Diverses.

8. Vortrag von Herrn Regierungsrat L. Perrier über:  
«Les Travaux publics dans le Canton de Neuchâtel.»

3. a) *Rechnung 1909.* Der Vorsitzende teilt speziell mit, dass der Quästor, Herr E. Locher, wegen des Ablebens seines Vaters verhindert sei, an der heutigen Sitzung teilzunehmen, und gedenkt in kurzen Worten der grossen Verdienste des verstorbenen Herrn Oberst Dr. Eduard Locher, der zwar, weil nie regulärer Studierender des eidg. Polytechnikums, unserer Gesellschaft nicht als Mitglied angehört, doch als hervorragender Techniker unsere volle Hochachtung und Anerkennung verdient und gefunden habe.

In Abwesenheit des Quästors referiert der Sekretär über die Rechnung 1909.

Dieselbe ergibt bei Fr. 12630.10 Einnahmen, Fr. 9639.12 Ausgaben und Fr. 12277.18 Vermögensbestand auf 31. Dezember 1909 einen Vorschlag des Gesellschaftsvermögens von Fr. 2990.98 gegenüber dem Bestande vom 1. Januar 1909.

Die einzelnen Einnahme- und Ausgabeposten geben zu keinen besondern Bemerkungen Veranlassung, ausser dass durch das Inkasso rückständiger Beiträge eine erhebliche Summe der letztern eingezogen werden konnte und die erste Rate des Beitrages der Gesellschaft an die Herausgabe der Euler'schen Werke zur Auszahlung gelangte, die Ausgaben für die allgemeine Verwaltung, für Adressverzeichnis und Bulletin infolge des grössern Umfangs der Drucksachen, Vermehrung der Portokosten usw. immer höher werden, und ferner im abgelaufenen Jahr Sonderdrucksachen, wie die Gutachten betr. Reorganisation des eidg. Polytechnikums angefertigt werden mussten. An rückständigen Jahresbeiträgen sind zur Zeit noch ausstehend bei:

130 bekannten Adressen von 15 Fr. und mehr	total	3195 Fr.
44 unbekannten Adressen von 15 Fr. und mehr	„	1045 Fr.
219 bekannten Adressen von unter 15 Fr.	„	1390 Fr.
13 unbekannten Adressen von unter 15 Fr.	„	105 Fr.
	„	5735 Fr.

Eine neue Enquête betr. Inkasso rückständiger Beiträge ist gegenwärtig im Gange.

Der Fonds einmaliger Zahlungen ist seit 31. Dezember 1908 um 300 Fr. gestiegen und beträgt auf 31. Dezember 1909 22720 Fr. Der Fonds der Wildstiftung ist durch Zinszuschlag auf Fr. 3575.80 angewachsen und das „Legat Oberingenieur Post“ infolge Zahlung der ersten Rate an die Euler'sche Ausgabe auf Fr. 11054.15 stehen geblieben.

Die Rechnung 1909, sowie der Vermögensausweis und Wertschriftenbestand ist von den Rechnungsrevisoren Herren C. Meili und R. Maillart geprüft und laut vorliegendem Bericht in allen Teilen richtig befunden worden. Die Rechnungsstellung für 1909 wird zu