

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 61/62 (1913)
Heft: 1

Artikel: 50jähriges Jubiläum des Verbandes der Studierenden an der Eidgenössischen Technischen Hochschule
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-30747>

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>

Bahn seit deren Gründung allbekannt sind, und den Oberingenieur der Rhätischen Bahn, *G. Gilli*, den ersten Inhaber der Konzession für die Albulabahn. Pfarrer *Lechner* brachte einen Gruss der Gemeinde Zuoz, die zu Ehren des Tages auf dem Dorfplatze eine Arve gesetzt habe, zu deren Gedeihen die anwesenden Mitglieder des Bundesrates und Bundesgerichtes, sowie unser, aus dem benachbarten Scafs gebürtiger, bei seinen 93 Jahren immer rüstiger, eidgen. Oberforstinspektor Dr. *J. Coaz* eingeladen wurden, je eine Schaufel Erde beizusteuern. Von der ganzen Einwohnerschaft geleitet wandte sich der Festzug wieder dem Bahnhof zu.

In *Zernez*, dem künftigen Ausgangspunkt der nach Meran führenden Linie über den Ofenpass, brachte der greise Pfarrer *Guidon* in markiger kraftvoller Rede die Grüsse seiner Gemeinde dar. In *Lavin* wurde der von hier gebürtige Oberingenieur für den Bau der Rhätischen Bahn, *P. Saluz*, besonders begrüsst, sowie durch einen Blumengruss und Ueberreichung einer Urkunde geehrt.

Besonders zahlreich war bei der Einfahrt in den Bahnhof *Schuls-Tarasp* die Einwohnerschaft der Umgebung erschienen. Regierungsrat *Steinhausser* begrüsst namens der Regierung von Graubünden die Vertreter der Rhätischen Bahn und die Eidgenossen, die von jenseits der Berge herbeigeeilt waren mit dem Engadin und dem Bündnervolk sich des gemeinsam vollbrachten Werkes zu erfreuen. In langem Festzuge gings ins Dorf *Schuls* hinunter, das in reichstem Festschmuck prangte. Das Hotel *Belvedere* nahm die grosse, wohl über 400 Teilnehmer zählende Gesellschaft auf, wo beim Bankett die grossartige gastliche Bewirtung ihren Anfang nahm, die *Schuls-Tarasp-Vulpera* am Samstag und Sonntag ihren Gästen zuteil werden liessen.

Von den zahlreichen Reden, die beim Bankett gehalten wurden, sei nur jene erwähnt, mit der der Präsident, Nat.-Rat *A. v. Planta*, den Redefluss eröffnete und in der er den Dank zusammenfasste an die Davoser, die vor 25 Jahren mutig mit dem Bahnbau vorangegangen sind, an das Bündnervolk, das mit Vertrauen und Entschlossenheit die Last auf sich genommen hat, und an die Eidgenossen, die ihm in hochherziger Weise zu Hülfe gekommen sind; alle nach dem Wahlspruch, den sich die Rhätische Bahn erkoren, „Aufwärts und Vorwärts“, wie er auf der schönen Denkmünze¹⁾ prangt, die den Gästen zur Erinnerung an den heutigen Tag überreicht wurde. Namentlich gedachte der Redner des unter uns weilenden Professor Dr. *F. Hennings*, des verdienten Bauleiters der Albulabahn und Verfassers des Projektes der Linie *Bevers-Schuls*, das fast unverändert zur Ausführung gelangt ist, des Oberingenieurs *P. Saluz*, der deren Bau geleitet, seiner Mitarbeiter, der Unternehmer und der Arbeiter, die alle ihr Bestes zur Durchführung des Werkes geleistet haben.

Dass man sich noch vieles zu sagen hatte, beweist der Umstand, dass es nahezu 6 Uhr war, als die Tafel aufgehoben wurde. Die Gäste waren auf Hotels in *Schuls*, das *Kurhaus Tarasp* und das *Waldhaus Vulpera* verteilt, wo sie alle die beste Aufnahme fanden. Wer das Glück hatte, in dem prächtig im grünen Wald gebetteten, behaglich und vornehm geführten *Waldhaus Vulpera*, der Schöpfung des Vaters *Pinösch*, untergebracht zu sein, konnte von hier aus so recht die Herrlichkeiten dieses Erdenwinkels geniessen, den uns die Rhätische Bahn nun um so viel näher gebracht hat. In vollem ungetrübten Einklang lag da die linke Tallehne bis zu den Spitzen der sie bekronenden Bergriesen vor uns. Auf den Höhen die stattlichen Engadinerdörfer *Fetan* links, *Sent* rechts und in der Tiefe rechts am Inn *Schuls* um sein freundliches Kirchlein geschart, dem *Waldhaus* gegenüber, jenseits des tief eingeschnittenen Flusses, die neue Bahn

mit drei Viadukten und die Station, auf geräumiger Terrasse bequem gelagert. Das flache Gelände davor, heute noch unberührt, dürfte wohl bestimmt sein, bald eine neu erstehende Erweiterung des Dorfes *Schuls* aufzunehmen. Mögen sich noch zur rechten Zeit die Männer finden, die kräftig eingreifen können, um zu wehren, dass sich hier nicht das Geschick wiederhole, dem im Oberengadin hinsichtlich der planlosen Bebauung *St. Moritz* und manche andere Teile verfallen sind. Es wäre geradezu ein Verbrechen, wenn das grosszügige, harmonische Landschaftsbild, das heute dieser Teil des Tales bietet, zerstört werden sollte!

Der zweite Festtag war dem historischen Festzug und einem Engadiner Volksfeste gewidmet. Letzteres erlitt durch den mittlerweile eingetretenen Regen starke Einbusse. Den sorgfältig vorbereiteten Festzug, an dem Jung und Alt der ganzen Taltschaft begeistert aktiv teilnahmen und der grosses Interesse bot, konnten wir noch an uns vorbeiziehen lassen, bevor wir uns der Rhätischen Bahn um 3⁰⁷ Uhr anvertrauen mussten, um 10²² Uhr wieder in Zürich zu sein.

Die beiden Tage werden allen Teilnehmern lange in bester Erinnerung bleiben. Mögen sie für das Unterengadin der Ausgangspunkt eines neuen kräftigen Aufschwunges bedeuten. Der Rhätischen Bahn ein herzhaftes Glückauf zu ihren fernern Bestrebungen!

A. J.

50jähriges Jubiläum des Verbandes der Studierenden an der Eidgenössischen Technischen Hochschule.

Am 27. und 28. Juni feierte der „Polytechniker-Verband“, unter welchem Namen unsern „Ehemaligen“ der heutige Delegierten-Konvent unserer Eidg. Techn. Hochschule in Erinnerung ist, sein 50jähriges Stiftungsfest. Zwar ist sein Geburtstag nicht einwandfrei festgestellt, auch fehlen zusammenhängende Berichte über seine Jugendjahre, und so machte man eben, wie in mancher wissenschaftlichen Ableitung, einmal die Annahme es sei so, und auf dieser Grundlage baute sich das sehr schön verlaufene Fest auf. Damit verknüpft war die Weihe einer neuen Verbandsfahne, für die seitens der Studierenden die G. e. P. als Patin gebeten war, welchem Gesuche natürlich mit Vergnügen und unter gewissenhafter Erfüllung auch der klingenden Patenpflichten entsprochen wurde.

Ein Festzug am 27. Juni führte uns, die Studierenden im Wuchs, die Abordnung der G. e. P. im Frack und Zylinder in offenen Zweispännern und unter strömendem Regen endlich vor das Polytechnikum, wo auf der Freitreppe die feierliche Fahnenübergabe durch Dir. *F. Mousson*, Generalsekretär der G. e. P., an das D. C.-Präsidium stud. rer. ing. *Longoni* erfolgte. *Mousson* führte aus, dass es Männer der aktiven Arbeit sind, ehemalige Angehörige der Techn. Hochschule, die sich in der G. e. P. zu einer über den ganzen Erdball sich ausbreitenden Gesellschaft zusammengetan, um in Dankbarkeit gegen ihre alma mater deren weiteres Gedeihen fördern zu helfen. Diese Mithilfe sei von den Jungen gelegentlich nicht durchweg beifällig aufgenommen worden, was seine natürliche Erklärung in dem Unterschied der Anschauungen von Alt und Jung habe. „Geniessen Sie Ihr sonniges Vorrecht der Jugend im begeisterten Dahinstürmen, aber vergessen Sie dabei nicht, was dem älteren Praktiker in erster Linie wegleitend ist, die ernsten Pflichten gegen sich selbst, die Hochschule und das Vaterland!“ Ferner gedachte *Mousson* der Zeit, da er selbst als Präses des Polytechniker-Verbandes dessen alte Fahne vorantragen durfte, die jetzt abgelöst werde durch die neue, ein einfaches Schweizerbanner. Mit einem Hoch auf das Vaterland, dem wir Techniker unsere alma mater danken, übergab *Mousson* das Banner dem Vertreter der Studierenden. Mit kurzen, kräftigen Worten des Dankes und der Versicherung treuer Hut nahm



Silberne Denkmünze zur Eröffnung der Bahn *Bevers-Schuls-Tarasp*.
Entworfen von Ch. Conradin. Ausgeführt von Gebr. Baltensperger.

¹⁾ Die vornehme silberne Denkmünze ist, wie das ebenfalls silberne Festzeichen von Ch. Conradin entworfen und von Gebr. Baltensperger in Zürich in musterhafter Weise ausgeführt worden.

Longoni die Fahne entgegen, mit einem Hoch auf die Techn. Hochschule und den Verband ihrer Studierenden. Das „Gaudeamus“ schloss dieser Akt.

Anschliessend folgte ein solennes Bankett im Tonhalle-Pavillon, an dem etwa 120 Kommitierte, Professoren, Gäste und „Ehemalige“ teilnahmen. Im Anschluss an das Begrüssungswort des Vorsitzenden *Longoni*, der die G. e. P. der besondern Sympathien von Seiten der Studierenden versicherte, sprach Ingenieur *Carl Jegher* namens der G. e. P. als Pate zum Patenkind, die Professoren den Eltern der Jünger der Wissenschaft vergleichend. Die Patenschaft an der neuen Fahne möchte er auf den ganzen Verband ausgedehnt wissen, da ja ein heranwachsender Junge gelegentlich froh sei, bei Meinungsverschiedenheiten mit seinen Erziehern sich beim „Götti“ Rat und Beistand holen zu können. Solchen Beistand hat die G. e. P. schon oft geleistet, so z. B. bei der Reorganisation, und mit besonderem Erfolg bei der Namensänderung des „Polytechnikums“. Sie kann dies umso besser tun, je zahlreicher und bälde die Absolventen der Hochschule sich ihr anschliessen und so den möglichst engen Kontakt mit den Studierenden aufrecht erhalten. Das Patenkind könne somit in seinem eigenen Interesse nichts besseres tun, als in der G. e. P. seinen *selbstverständlichen Altherren-Verband* zu erblicken, wie es ihren Gründern schon 1869 vorgeschwebt hatte. Sie finden bei den „Ehemaligen“ nicht nur offene Herzen, sondern auch den auf Erfahrung sich gründenden wohlmeinenden Rat, dessen sie bedürfen. Auf die Solidarität der Jungen und Alten zum Wohle des Technikerstandes und seiner akademischen Bildung hebt Jegher sein Glas. Stadtpräsident *Billete* entbot den Gruss der Stadtbehörden (einschliesslich der Polizei), die so manche Anregung und werktätige Unterstützung bei Lösung ihrer Aufgaben durch die Techn. Hochschule und ihre Angehörigen empfangen. Als rangältester der Professoren erzählte Professor *Escher* allerhand ergötzliche Erinnerungen aus alter Zeit, dabei des anwesenden absolut ältesten Ehemaligen, Oberst *P. E. Huber* gedenkend, der als Studierender der mech. techn. Abteilung im ersten Semester 1855 die Techn. Hochschule miteröffnen half. Prof. *Grubenmann* dankte der G. e. P. für ihre ausschlaggebende Mithilfe anlässlich der Namensänderung, durch die erst unsere Hochschule auch nach aussen ihren deutschen Schwesteranstalten ebenbürtig wurde und Prof. *Prášil* brachte sein Glas den Männern der Praxis, aus der die Wissenschaft immer wieder neue Anregung empfangen. Wir können nicht alle die vielen Toaste hier aufzählen, von denen jeder in seiner Art schöne Gedanken enthielt.

Dem animierten Mittagbankett, das durch vorzügliche Darbietungen des Studentenorchesters wesentlich bereichert worden war, folgte am Abend ein grosser Kommerz, dem der Berichterstatter leider nicht mehr beiwohnen konnte. Dort brachte den Gruss der Alten das jüngste Ausschussmitglied der G. e. P., Dr. phil. *H. Grossmann*, während Rektor Prof. Dr. *Th. Vetter* die eigentliche Festrede hielt, in der u. a. auch die Rede war vom Wert der Opposition, die im Leben des Verbandes wie der Techn. Hochschule für beide Teile manche gute Früchte gezeitigt habe. — Zahlreiche und gute Produktionen haben das Programm geschmückt und abwechslungsreich gestaltet, sodass man über den Verlauf des Kommerzes nur Lobendes hört. Vom Regen leider arg beeinträchtigt war die Seefahrt mit Damen, die am Samstag das Fest beschloss.

Ueberblicken wir die ganze Veranstaltung, so können wir als „Ehemalige“ mit Freude feststellen, dass die G. e. P. in den Trinksprüchen sowohl wie in der hübschen Festschrift¹⁾ dem Mittelpunkt ziemlich nahe stand, dass ihre Bedeutung sowohl von Seiten der Herren Professoren wie der Studierenden richtig gewürdigt wird. Wir glauben, dass das Fest dazu beitragen wird, die Beziehungen der Jungen zu den Alten noch fester zu gestalten, als sie es bisher waren, und darin liegt für beide Teile seine innere Bedeutung.

Miscellanea.

Ueber die Entwicklung des Triebwagendienstes auf den preussisch-hessischen Staatseisenbahnen entnehmen wir eine Anzahl interessanter Angaben einem Aufsatz von Weyand in der Zeitschrift „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen“. Darnach datiert die heutige Verwendung solcher Triebwagen von 1906, infolge von damals erteilten Bauaufträgen auf zwei Dampftriebwagen, sechs Akkumulatoren-Triebwagen und einen benzolelektrischen Triebwagen. Ende 1912 standen bereits im Betrieb: 137 Akkumulatoren-Triebwagen,

¹⁾ Siehe unter Literatur auf Seite 13 dieser Nummer.

10 benzolelektrische und 5 Dampftriebwagen, im Gesamtbeschaffungswert von 11,18 Mill. Mark; im Bau waren weitere 39 Akkumulatoren-Triebwagen, sechs benzol- und zwei Dizelelektrische Triebwagen. Die vorhandenen 152 Triebwagen befuhren auf 180 Einzelstrecken eine Streckenlänge von 4952 km und leisteten wöchentlich rund 22 800 Wagenkilometer. Was speziell die aus verschiedenen Gründen besonders bevorzugten Akkumulatoren-Triebwagen angeht, so haben diese eine durchschnittliche Jahresleistung von rund 42 000 km und eine höchste Jahresleistung von etwa 64 000 km aufzuweisen. Die Einnahmen pro Wagenkilometer belaufen sich für diese Triebwagen auf rund 62 Pfennig, die Ausgaben auf rund 52 Pfennig; letztere verteilen sich mit Beträgen von je etwa 25% auf die vier Posten Zins und Amortisation, Ladestrom, Personalkosten, sowie Unterhaltungskosten. Der Batterie-Unterhalt ist vertraglich der Lieferantin, der Akkumulatorenfabrik A.-G., Hagen-Berlin, übertragen, der die Verwaltung einen festen Satz für jeden geleisteten Wagenkilometer entrichtet, vorausgesetzt, dass jeder Wagen den tausendfachen Betrag seines Fahrbereichs durchlaufen hat. Es sind drei Batterietypen in Verwendung, entsprechend einem Fahrbereich der Wagen von 100, 130 und 180 km. Der Energieverbrauch für die Akkumulatoren-Triebwagen beläuft sich an den Motorklemmen auf 15 Wattstunden pro tkm, zu dem noch ein Batterieverlust von 25 bis 30% hinzutritt. An Ladestationen für die Akkumulatoren-Triebwagen sind insgesamt 53 Haupt- und Nebenstellen vorhanden, die je nach den Verhältnissen für besondere Schaltungs- und Betriebsmöglichkeiten eingerichtet sind. Die von der Verwaltung beabsichtigte Weiterentwicklung des Triebwagendienstes liegt einmal in der Vergrösserung des Fahrbereichs der Akkumulatoren-Triebwagen und in der Vergrösserung der zugehörigen Zugkompositionen (dreiteilige Akkumulatorenwagen), sowie in der Ausrüstung von Dizelelektrischen Triebwagen.

Regelung der Bodenseewasserstände. Die in der Konferenz vom 30. Januar d. J.¹⁾ in Aussicht genommene Studienkommission ist am 9. und 10. Juni d. J. in Konstanz unter dem Vorsitz des Geh. Rats *Wiener* vom grossherzoglich badischen Ministerium des Äussern zusammengetreten. Nachdem die beteiligten Regierungen das vorgelegte Programm genehmigt haben, wurde ein Arbeitsausschuss gebildet, in dem Baden, Bayern, Elsass-Lothringen, Hessen, Preussen, Württemberg, Oesterreich-Ungarn und die Schweiz vertreten sind. In der Sitzung vom 9. und 10. Juni stellte der Ausschuss seinen Arbeitsplan fest und setzte zur Vorberatung drei Sonderausschüsse ein. Dem ersten Sonderausschuss, dem die *Vorstände der hydrographischen Landesanstalten* von Baden, Preussen, Oesterreich und der Schweiz angehören, soll die Sammlung der schon über die Angelegenheit vorhandenen Materialien obliegen. Der zweite Sonderausschuss, in dem sämtliche Bodenseeuferstaaten vertreten sind, soll sich mit der Untersuchung der *Verhältnisse am Bodensee und am Rhein bis Schaffhausen* und der Prüfung der Voraussetzungen, Bedingungen und Wirkungen einer Bodenseeregulierung auf den See und die genannte Rheinstrecke befassen. Der dritte Sonderausschuss endlich wird sich mit der Untersuchung des *Einflusses einer Bodenseeregulierung auf die Schifffahrt, die Wasserkraftwerke*, den Hochwasserabfluss und die Grundwasserhältnisse am Rhein unterhalb Schaffhausen beschäftigen. Sobald die Arbeiten der Sonderausschüsse weit genug vorgeschritten sind, wird der Gesamtausschuss die Grundsätze festsetzen, die hiernach der Bearbeitung eines Entwurfs und Betriebsplans für die Regelung der Seestände zugrunde zu legen wären, und sich darüber schlüssig machen, welche Massnahmen geeignet sind, um die zulässigen Aenderungen des Wasserabflusses aus dem Bodensee zu bewirken. Der Vorsitz und die Geschäftsführung in sämtlichen Sonderausschüssen wurde dem zuständigen Referenten der *Grossherzoglichen Oberdirektion des Wasser- und Strassenbaues in Karlsruhe* übertragen. Diese Behörde ist als Sammelstelle für das ganze Material auszersehen. Die Ausschüsse werden ihre Arbeiten alsbald beginnen.

Seilschwebbahn für Personenbeförderung in Rio de Janeiro. Ebenso wie die im Jahre 1883 erbaute und 1909 auf elektrischen Betrieb umgebaute Zahnradbahn auf den Corcovado (vergl. Band LVI, Seite 66 bis 68) dient eine kürzlich in Betrieb genommene Seilschwebbahn auf den Morro da Urca und auf den Paço da Assucar der Erschliessung der landschaftlichen Schönheit der nähern und weitem Umgebung von Rio de Janeiro. Diese Seilschwebbahn besteht aus zwei unabhängig von einander betriebenen

¹⁾ Band LXI, Seite 49 und 77.