

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 67/68 (1916)
Heft: 15

Artikel: Von der XXXIV. Generalversammlung der G.e.P. vom 2. bis 4. September 1916 in Baden
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-33083>

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: 19.01.2026

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

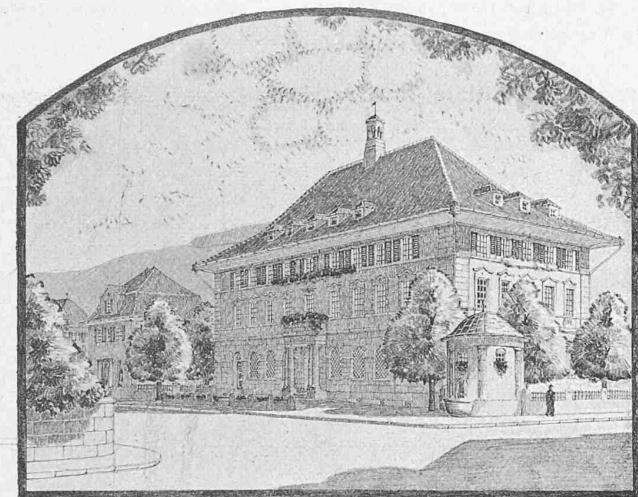
Mit Bedauern stellt das Preisgericht fest, dass die Konkurrenz hinsichtlich Grundrisslösung zu keinem, die Bedürfnisse des Bankbetriebes vollständig befriedigenden Resultat geführt hat. Sie beschliesst deshalb einstimmig, von der Erteilung eines I. Preises Umgang zu nehmen, da sich kein Projekt ohne wesentliche Umarbeitung zur Ausführung eignet. Sie stellt folgende Rangordnung der Projekte auf: 72, 21, 69, 46, 13, 8, 23, 32.

Laut Programm ist die Summe von 4000 Fr. unter die Ver-

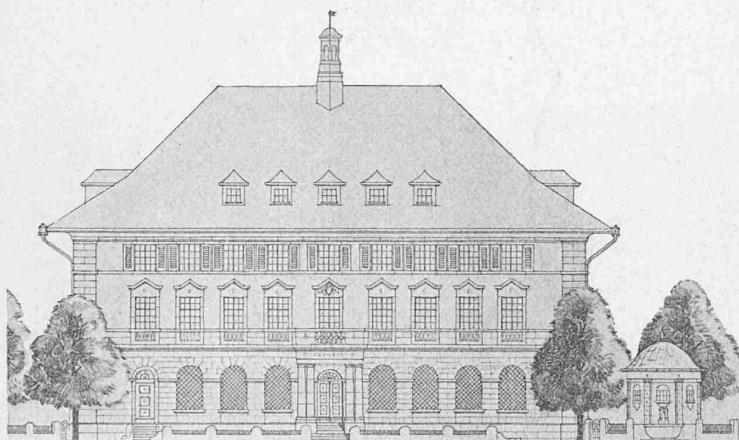
fasser der drei besten Projekte zu verteilen. Das Preisgericht beschliesst, einen zweiten Preis von 1600 Fr. und zwei dritte Preise ex æquo von 1200 Fr. zu erteilen. Die Ermittlung der Projektverfasser durch Eröffnung der Couverts ergab folgendes Resultat:

II. Preis. Nr. 72 „Nervus rerum“ II: Widmer, Erlacher & Calini, Architekten in Bern und Basel.

III. Preis ex æquo. Nr. 21 „Nervus rerum“ I: Mühlemann, Architekt in Langnau & Gottfried Romang, Architekt in Bern.



Ansicht von Südwest.



Westfassade 1:400. — Entwurf Nr. 21 „Nervus rerum“ I. Orientierung wie bei Entwurf Nr. 72. — Grundrisse 1:400.

Von der XXXIV. Generalversammlung der G. e. P. vom 2. bis 4. September 1916 in Baden.

Galt vor zwei Jahren der Besuch der G. e. P. der Bundesstadt und der damals noch im vollstem Glanze strahlenden Landesausstellung, so war diesmal die alte Bundesstadt der Eidgenossen als Zusammenkunftsraum auseinander. Wie in früheren Jahrhunderten die Eidgenossen aus den XIII Orten, so eilten diesmal die Ehemaligen der 22 Kantone aus allen Gauen des Schweizerlandes, ja sogar vereinzelt aus dem Ausland herbei. Und umso zahlreicher und froheren Herzens strömten sie herbei, als sie wohl wussten, dass die diesjährige „Tagsatzung“ nicht nur strenger Arbeit, sondern in weitem Masse auch der Pflege der alten studentischen Geselligkeit gewidmet war und dass sie neben der „Ausbildungsfrage“ dem nicht minder vaterländischen Zwecke eines heute mehr als je notwendigen engeren Anschlusses und besseren Verständnisses zwischen Ost- und Westschweiz dienlich sein könnte. In Hinsicht auf diesen letzten Punkt ist es zu begrüßen, dass sich die Badener Kollegen nicht durch die gegenwärtigen misslichen Zeiten zurückschrecken ließen, und an der Durchführung der Veranstaltung im üblichen Rahmen festhielten. Die über 400 Mann betragende Zahl der Teilnehmer hat

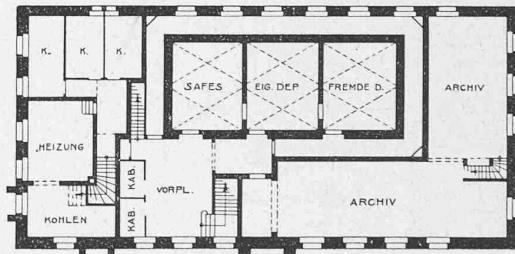
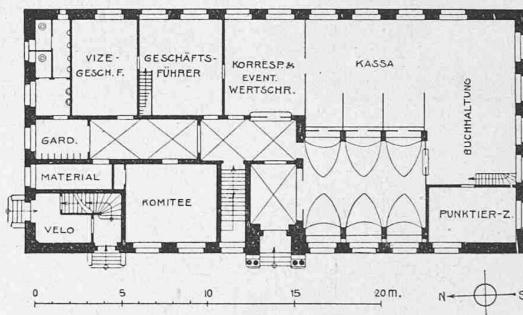
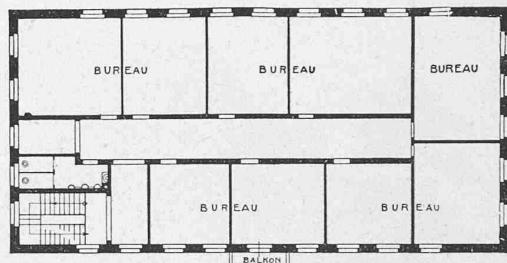
denn auch den Beweis erbracht, dass die Einladung auf dankbaren Boden gefallen und Mühe und Arbeit nicht umsonst waren. Nur schade, dass die Kollegen aus dem Welschland nicht in grösserer Zahl aufmarschierten, was wir ihnen in Baden ansässigen engern Landsleuten, die sowohl hinsichtlich Organisation des Festes wie auch der Durchführung der Programms einen guten Teil des allgemeinen Dankes und der geernteten Lorbeeren für sich in Anspruch nehmen konnten, gerne gegönnt hätten. Mit Rücksicht auf die exzentrische Lage des Zusammenkunftsraumes, deren sich die Ehemaligen trotz ihrer von höherer Seite für ungenügend befindenen geographischen Kenntnisse wohl bewusst waren, ist es aber schliesslich begreiflich, dass Zürich und Baden allein über einen Drittel der Teilnehmer stellten.

Da auch in der G. e. P. den Plenarversammlungen am Vorabend ein Ministerrat vorzugehen pflegt, und überdies auf den Samstag nachmittag eine Sitzung der Fachgruppe für Maschineningenieurwesen des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins angesetzt war, konnte man schon den am Nachmittag in Baden-les-Bains haltenden Zügen eine grosse Anzahl von Ausschüsslern und Fachgrüppern, darunter verschiedene „grosses légumes“ der G. e. P. und des S. I. A., entsteigen sehen. Nach Inempfangnahme des allerliebsten, mit dem Bild des Städtchens

Wettbewerb Kantonalfiliale Burgdorf.

III. Preis ex æquo. „Nervus rerum“ I.

Verfasser: Arch. Mühlemann in Langnau und G. Romang in Bern.



III. Preis ex aequo. Nr. 69 „Berntaler“: *K. InderMühle*, Architekt in Bern.

Das Preisgericht beendigt seine Arbeit Mittwoch, den 16. August, mittags 12 Uhr.

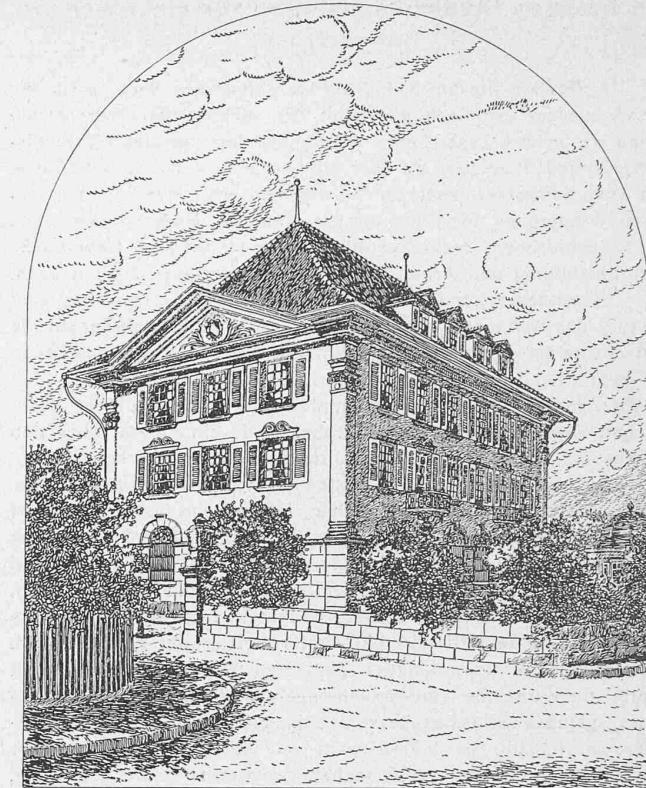
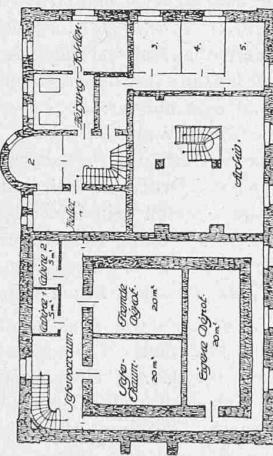
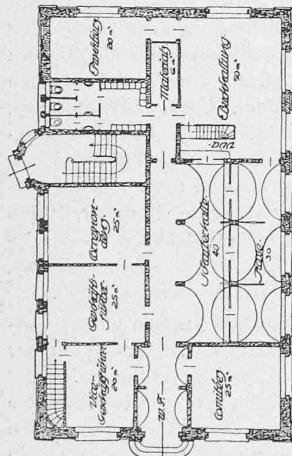
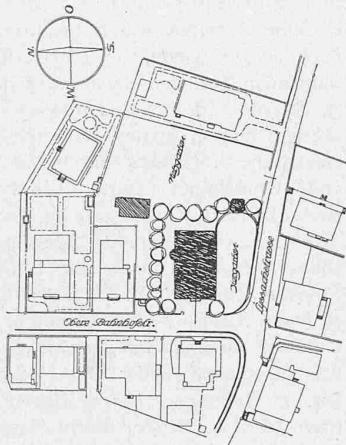
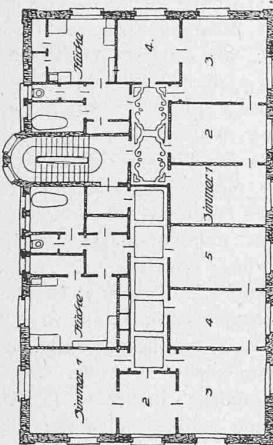
Mit Hochachtung:

Burgdorf, den 16. August 1916.

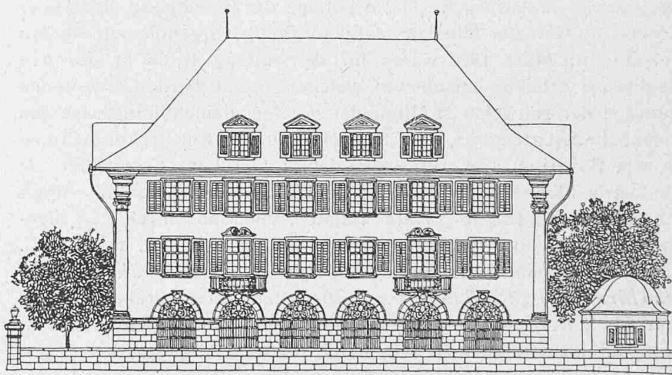
Ed. Joos, Arch.; Otto Pfister, Arch.; Edm. Fatio, Arch., Vontobel, F. Mauderli.

Wettbewerb Kantonalbank-Filiale Burgdorf.

III. Preis ex aequo. „Berntaler“. — Architekt *K. InderMühle*, Bern.



Ansicht von Südwest.



Grundrisse 1 : 400; Oben Lageplan 1 : 2500. — Entwurf Nr. 69 „Berntaler“. — Südfassade 1 : 400.

Baden geschmückten bronzenen Festzeichen, des üblichen gelben Couverts mit der Festkarte und anderen gewichtigen Dokumenten, begaben sich Alle, selbstverständlich mit der sich für arbeitsfreudige Menschen ziemenden Eile, nach den angegebenen Versammlungsorten. Was von den Mitgliedern der Fachgruppe in zweistündiger Beratung, in einer etwas stark nach Theaterkulissen duftenden Atmosphäre geleistet worden ist, hat bereits an anderer Stelle eine Würdigung gefunden (vergl. Seite 137, Nr. 12 vom 16. September 1916). Die andere Sitzung bestand in der Hauptache in der üblichen, für ein lampenfieberfreies Auftreten der einzelnen Darsteller erforderlichen Generalprobe zu der am nächsten Tage stattfindenden Vorstellung. Die Herausgabe eines amtlichen Bulletins darüber ist, wie wir aus zuverlässiger Quelle erfahren, nicht in Aussicht genommen.

Unterdessen hatten sich noch weitere, von Ost und West einfahrende Züge zahlreicher Festgäste entledigt, die nach Bewunderung der schienennagelneuen Geleise- und Perronanlage nach dem Casino pilgerten, wo von 8 Uhr an eine freie Vereinigung im Restaurant und Garten angesetzt war. Von Aufenthalt im Garten war bei der kühlen Witterung zwar keine Rede; die Freude um die sich nach gar langer Regenperiode ankündigenden schönen Tage, die zeigten sollten, dass es neben dem berühmten Zürcher „Sechsläutenwetter“ zuweilen auch ein „G. e. P.-Wetter“ gibt, verhalfen

jedoch, sich über den von Petrus verschuldeten Kalorienmangel ohne Murren hinwegzusetzen, und so ging es schon von Anfang an im Casino-Restaurant recht fröhlich und munter zu. In kurzer Ansprache hiess Ingenieur A. Meyer die Anwesenden willkommen. Er betonte, wie an solchen gemeinschaftlichen Anlässen die Gegensätze zwischen Welsch- und Deutschschweizer in Erinnerung an das frühere einmütige Schwänzen rasch verschwinden und schloss seine Begrüssungsrede mit einem Hoch auf das alte Poly, bezw. auf die E.T.H., wie die jüngeren sagen werden. Einige von stud. ing. W. Stäubli vorgetragene Lieder fanden dankbare Zuhörer. Im übrigen war der Abend vollständig dem Privatgespräch der sich zum Teil nach so langer Zeit wieder treffenden Kommittonen gewidmet. Wie gross die Freude am Wiedersehen war, erhellt am besten daraus, dass etwa eine Viertelstunde nach Mitternacht, als sich der G.e.P.-Präsident auf allgemeine Aufforderung hin noch zu einem Redeeßay aufraffte, noch etwa 60 sangesfrohe Mitglieder beisammen waren. Mit einem Hoch auf die Freundschaft und Kollegialität der „Ehemaligen“ schloss er seine Allokution, um sich darauf, mit Rücksicht auf grösstmögliche Schonung seiner schönen Stimme für die noch bevorstehenden gewaltigen Aufgaben des folgenden Tages, unter Ueberlassung des Präsidiums an den Finanzminister, in sein Nachtquartier zu begeben. Erst als um 1 Uhr die Vorsession

Schweizer. Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb.

Anlässlich der am 8. Juli 1916 abgehaltenen Schluss-Sitzung der Schweizer. Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb haben wir unsren Lesern eine Würdigung der von dieser Kommission während ihrer sich auf über ein Jahrzehnt erstreckenden Tätigkeit erworbenen Verdienste in Aussicht gestellt. Wir kommen nun durch Wiedergabe des folgenden im „Bulletin des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins“ veröffentlichten historischen Ueberblicks über Entstehung und Arbeit der Kommission dieser Absicht nach.

Nachdem schon im offiziellen Bericht der schweizer. Mitglieder der Jury der Weltausstellung Paris 1900 Prof. Dr. W. Wyssling auf die Fortschritte der elektrischen Traktion und deren eminente Bedeutung für unser Land und seine Industrie aufmerksam gemacht, hielt Dr. Ed. Tissot in der Generalversammlung des Schweizer. Elektrotechnischen Vereins in Montreux, Oktober 1901, ein Referat über den Gegenstand, der zum Beschluss führte, den Vorstand zu beauftragen, eine Versammlung der Interessenten zu veranlassen, um die geeigneten Mittel und Wege zu suchen, in der Schweiz dem Studium und der Förderung der Anwendung der elektrischen Traktion der Normalbahnen einen neuen Impuls zu geben. Ein vom Vorstand bestelltes provisorisches Initiativkomitee unter dem Präsidium Tissot, der die Frage durch mehrere sehr bedeutende schriftliche Berichte beleuchtete, tagte 1901 und 1902 unter Bezug der Grossfabriken. Die Gründung einer anfänglich geplanten Studiengesellschaft mit Kapital zur Vornahme von Versuchen gelang nicht. Ein von Wyssling auftragsgemäss verfasstes Memorial, das sich an weitere Interessenkreise richtete, besonders auch an die Generaldirektion der Bundesbahnen und das Eidg. Eisenbahndepartement, hatte den Erfolg, dass diese Behörden und weitere Firmen und Vereinigungen der Organisation einer Studienkommission mit jährlichen Beiträgen beizutreten zusicherten. Geraume Zeit nahm dann die Beratung der die Grundlage der Organisation bildenden Statuten und des Programms in Anspruch, da sie zufolge der Beteiligung staatlicher Körper in formaler Hinsicht sehr sorgfältig vorgenommen werden musste. Im März 1903 waren für den Anfang 40000 Fr. für den Beginn der Arbeiten beisammen, welcher Summe jährlich bedeutende Beiträge der zeitweise 24 Mitglieder zufielen, namentlich grosse des Eisenbahndepartements, der S. B. B. und der Konstruktionsfirmen Brown, Boveri & Cie., Maschinenfabrik Oerlikon, Compagnie de l'Industrie Electrique et Mécanique, Elektrizitätsgesellschaft Alioth etc., aber auch solche privater Bahnen, von Banken, einigen Elektrizitätswerken und von Vereinigungen, darunter S. E. V. und V. S. E.

Das Präsidium der so begründeten „Schweiz. Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb“ übernahm Generaldirektor J. Flury von den S. B. B., der es mit der ihm eigenen aufopfernden Gewissenhaftigkeit bis zu seinem zu frühen Tode führte, gefolgt vom bisherigen Vizepräsidenten Dr. Tissot, während die Firma Brown, Boveri & Cie., im Ausschusse vertreten durch W. Boveri und später E. Thomann, durch die ganze Zeit Rechnungswesen und Kassa besorgte.

offiziell als geschlossen erklärt wurde, folgte schliesslich auch das Gros der Teilnehmer, wenigstens anscheinend, seinem Beispiel.

Für den Sonntag Vormittag war ein reiches Sonderprogramm vorgesehen, das Jedem die Gelegenheit bot, die ihm vor der Generalversammlung zur Verfügung stehende Zeit nach der ihm am meisten zusagenden Art auszunützen. So widmeten sie die Architekten, und nicht zuletzt auch die Herren Villenbesitzer, der Besichtigung einiger Privatvillen, während andere zum neuen Elektrizitätswerk Aue¹⁾ und sodann in einem wunderbaren Bummel längs der Limmat nach dem Gaswerk und dem alten Elektrizitätswerk wanderten. Regen Besuchs erfreute sich auch der Tagsatzungssaal, dessen Schönheiten hier vor kurzem gewürdigten worden sind.²⁾ Ziemlich pünktlich trafen die verschiedenen Gruppen vor dem wieder als Versammlungslokal ausersehenen Kurtheater ein, wo bereits die mit den Morgenzügen Neuangekommenen warteten. Es bedurfte einiger Mühe, und mehrfachen Inbetriebsetzens der Theaterklingel, um die auf über 400 angestiegene Teilnehmerzahl zum Betreten des Saals zu bewegen, und nicht geringerer, um sie in den für diesen Zweck etwas knapp bemessenen Raum unterzubringen. Aber

Entsprechend den fünf Teilen des Arbeitsprogramms wurden fünf Subkommissionen (später auf vier reduziert) aus den Mitgliedern und deren Beamten gebildet, welche die Richtlinien der Einzelarbeiten bestimmten und ihre Resultate berieten und festlegten. Die Organisation der Arbeit, die Sorge für den Zusammenhang der Einzelstudien und die Berichterstattung wurde in die Hände des zum Generalsekretär der Studien-Kommission gewählten Prof. Dr. Wyssling gelegt, während eine Reihe von Mitarbeitern sukzessive mit dem Studium der einzelnen Fragen beauftragt wurden. Die bedeutendste Hauptarbeit als solche leisteten die Ingenieure L. Thormann, Bern (ab 1904) und später Dr. W. Kummer (Zürich), durch die grundlegenden Studien und die Abfassung der grössten und hauptsächlichen Berichte und der ausführlichen Bau- und Betriebsprojekte; ferner A. Weber-Sahli (Biel); als Mitarbeiter für einzelne Arbeiten waren beauftragt F. Eckinger (Dornachbrugg), F. Reverdin (Genf), E. Elskes (Bern); am Studium elektrischer Bahnen in Nordamerika durch Wyssling wirkte K. Wirth (Bern) mit; A. Strelin (Zürich) und dessen Bureau, sowie E. Affeltranger (Zürich) führten später die Studien über Wasserkräfte und deren elektrische Verteilung durch, zu denen Dr. J. Epper (Bern) wertvolle Grundlagen lieferte. Die Firmen Maschinenfabrik Oerlikon, Brown Boveri, Compagnie de l'Industrie Electrique et Mécanique, Alioth, führten wertvolle Spezialstudien aus, veranlasst und besonders ergänzt durch die Tätigkeit ihrer Vertreter E. Huber-Stockar (Zürich), Dr. H. Behn (Oerlikon), E. Thomann (Baden), R. Thury (Genf), H. Egg (Basel) in den Kommissionen. Die S. B. B. und das Eisenbahndepartement lieferten, besonders durch die Kommissionsmitglieder Obermaschineningenieur A. Keller (Bern), Dir. P. Baldinger (Bern, Basel), Obertelegr.-Inspektor P. Frei (Bern), Dir. R. Winkler (Bern) Material und Sonderstudien über den Fahrbetrieb u. dgl. Als Präsidenten von Subkommissionen waren neben dem Generalsekretär besonders H. Dietler (Luzern), H. Wagner (Zürich), Dr. E. Blattner (Burgdorf), tätig, und mannigfache Anregungen und wertvolles Material waren den tätigen Subkommissionsmitgliedern zu verdanken, von denen (ohne Anspruch auf Vollständigkeit) noch genannt sein mögen: K. Schnetzler (Baden), J. Weber (Winterthur), O. Kjelsberg (Winterthur), A. L. Caflisch (Winterthur), J. Büchi (Münchenstein, Oerlikon), P. Pauli (Bern), A. Meier (Luzern). Für die Uebersetzung von Druckschriften und andere Hilfsarbeiten für deren Herausgabe leisteten dem Generalsekretariat ausser W. Kummer, Zürich und A. Weber-Sahli, Biel wertvolle Hilfe: die Redaktion des „Bulletin Technique de la Suisse Romande“, A. de Montmollin (Lausanne), A. Schätz (Bern), E. Payot (Zürich) und Dr. B. Bauer (Zürich).

Der Umstand, dass für die eigentlichen Studien wirklich geeignete Mitarbeiter sehr schwer zu finden waren, solche in der Materie theoretisch bewanderte und praktisch erfahrene Männer auch anderweitig stark in Anspruch genommen wurden, bereitete der raschen Förderung der Arbeiten manches Hindernis. Auch die nicht stets und von Anfang an übereinstimmenden Anschauungen der verschiedenen Konstrukteure boten zeitweise der Leitung der Arbeiten nach einem bestimmten Ziele nicht unerhebliche Schwie-

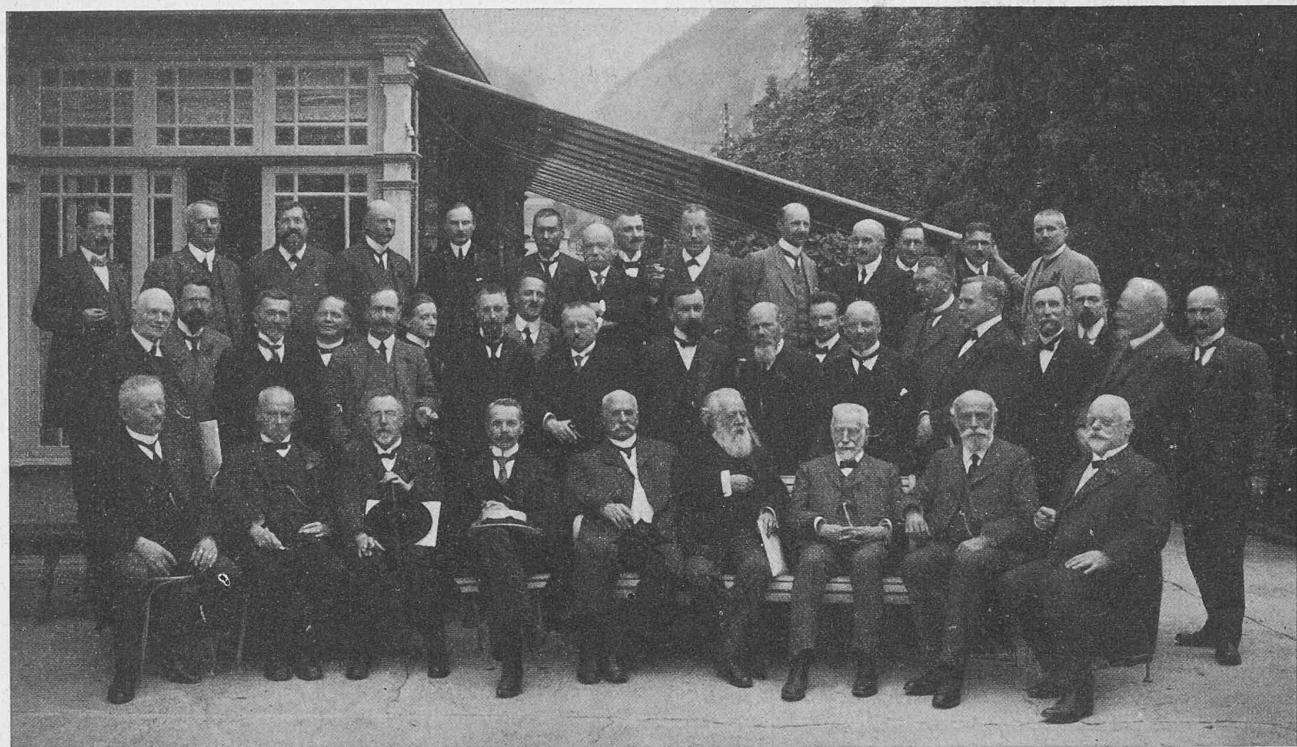
schliesslich fand doch noch Jeder ein bescheidenes Sitzplätzchen, von dem er andächtig Berichten und Vortrag „zulosen“ konnte.

Wir überspringen hier den nicht in den Bereich dieser Berichterstattung fallenden, ernster Arbeit gewidmeten Zeitabschnitt der Generalversammlung¹⁾, um die Festteilnehmer in fröhlichster Stimmung an den im geräumigen Saale des Casino gedeckten langen Tischen wieder zu treffen. Keine Tafelmusik stört die nur vom rythmischen Geklapper der Bestecke und vom Klinnen der mit dem von der Stadt Baden gestifteten Ehrenwein sich füllenden Gläser begleiteten privaten Gespräche. Doch nur zu bald, als die „pièce de résistance“ noch kaum angebissen war, bereitete das stärkere Tönen des Tafelmajor-Pokals der heimlichen Symphonie eine jähe Unterbrechung: die Reihe (zum Glück eine intermittierende!) der Reden begann. Nach der üblichen Begrüssung im Namen der Badener Kollegen gedenkt das Tischpräsidium Direktor Henri Naville mit einigen Worten der vor 30 Jahren am gleichen Orte abgehaltenen, damals vom späteren Schulratpräsidenten Oberst Bleuler präsidierten XVIII. Generalversammlung der G. e. P., und schliesst mit einem dreifachen Hoch auf das alte Poly, seine Behörden und seine Professoren, auf das die Anwesenden donnernd

¹⁾ Eine ausführliche Beschreibung ist in Band LVI, Seite 97 und 109 (August 1910) der Schweiz. Bauzeitung erschienen; sie ist auch als Sonderabdruck erhältlich.

²⁾ Vergl. Seite 55 dieses Bands (5. August 1916).

) Das Protokoll ist auf den Seiten 147, 157 und 176 dieses Bandes (23. und 30. September und 6. Oktober 1916) veröffentlicht.



Die Teilnehmer an der Schluss-Sitzung der Schweiz. Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb (in Brig).

Vordere Reihe (von links nach rechts): Ed. Will, H. Behn, P. Frei, Ed. Tissot, A. Keller, J. Epper, H. Dietler, A. Schucan, W. Wyssling.
Mittlere Reihe: E. Elskes, H. Egg, F. Brütsch, A. Denzler, Ch. Rochat, B. Bauer, W. Kummer, H. Haueter, R. Winkler, J. Landry, R. Thury, A. Weber-Sahli, E. Dubochet, R. v. Erlach, H. Studer, F. Reverdin, R. Zehnder-Spörri, O. Kjelsberg, J. Ehrenspurger. — *Hinterne Reihe*: A. Strelin, H. Wagner, F. Eckinger, L. Thormann, E. Thomann, A. de Montmollin, A. Uttinger, A. Schätz, Th. Alleman, A. L. Cafisch, K. Wirth, E. Leibacher, P. Thut, F. Marti.

rigkeiten. Das gegenseitige Verständnis, die Eingewöhnung der Eisenbahnpraktiker in die neuen Anschauungen, die Abklärung der tatsächlichen Erkenntnisse mussten eine gewisse Entwicklung durchmachen, die langsam aber wunschgemäß vor sich ging. Alle, die bei dieser gemeinsamen Arbeit der sich oft gegensätzlich gegenüberstehenden Interessierten mitmachten, loben den Gewinn, den namentlich sie selbst dabei hatten.

An die Mitglieder der Studienkommission wurden die Resultate in zahlreichen, ausführlichen Berichten und Projekten, die nicht weiter veröffentlicht wurden, sukzessive zur Kenntnis gebracht. So 1904 über den Kraftbedarf, um die Hauptbahnen in Stand zu setzen, sich die geeigneten Wasserkräfte zu sichern, von 1907 an und endgültig im Januar 1909 über die Eignung der Systeme mit dem Schluss auf das Einphasen-Wechselstromsystem als das geeignetste. Inzwischen war ein Sonderbericht mit Vorschlag über die Periodenzahl erschienen; 1910 bis 1912 erhielten die Mitglieder

vollständig ausgearbeitete Projekte mit Kostenanschlägen über Bau und Betrieb unter verschiedenen Annahmen über Verkehrsdichte für die Gotthardbahn (S. B. B. Kreis V), für den S. B. B.-Kreis II sowie die Strecke Luzern-Basel. Endlich wurden vollständige Projekte über die für den Betrieb der Gotthardbahn und den S. B. B.-Kreis II nötigen Wasserkräfte und ihr Zusammenarbeiten, sowie eine generelle Studie über alle für den elektrischen Betrieb sämtlicher Schweizerbahnen in Betracht kommenden Wasserkräfte aufgestellt. Am Internationalen Eisenbahnkongress in Bern 1910 referierte Generalsekretär Wyssling mündlich und durch umfangreichen gedruckten Bericht über die Ergebnisse der technischen und wirtschaftlichen Untersuchungen der Studienkommission und deren Schluss, dass das Einphasenwechselstromsystem mit ca. 15 Perioden zu wählen sei. Im Mai 1912 wurde auf Wunsch der S. B. B. an diese ein gedruckter Sonderbericht über alle Resultate der Studienkommission erstattet, dem auch die erwähnten Kostenberech-

einstimmen. Professor Dr. E. Bosshard, Rektor der Eidgenössischen Technischen Hochschule, überbringt der G. e. P. deren Gruss, sowie deren Dank für die lebhafte Anteilnahme an den Ausbildungsvorlesungen. Sein Hoch gilt der G. e. P., in der die Hochschule einen so wertvollen Rückhalt finde. Im Namen der Aargauer Behörden spricht später Regierungsrat E. Keller. Seine Rede gipfelt in einem Hoch auf die technische Wissenschaft, ihre Errungenschaften usw. In einer längeren Rede zieht sodann Stadtammann J. Jäger eine Parallele zwischen dem Baden, wie es die G. e. P. vor 30 Jahren vorfand, und dem heutigen Baden, wo man so viele Beweise der Schöpferkraft des technischen Geistes antrete. Er weist ferner auf den günstigen Einfluss hin, den die Entwicklung der technischen Industrie dank der einsichtigen Leitung der grossen Unternehmungen auf die gegenüber andern Arbeiterstädten vorbildlichen sozialen Verhältnisse der Stadt Baden hatte. Der Redner erhebt sein Glas auf ein weiterhin gutes Einvernehmen zwischen der E. T. H. und G. e. P. Gegen Ende des Banketts erteilt der Vorsitzende das Wort an Ingenieur Jules Neher, der in humoristischer Weise unter Revozierung einer von ihm 1892 an der Generalversammlung in Genf gehaltenen „Brandrede“ auf den Schulrat toastiert, der Anspruch auf unsre volle Dankbarkeit habe. Oberst Carl Sulzer-Schmid, Präsident des Vereins Schweizerischer Maschinenindustrieller,

spricht schliesslich im Namen dieses Vereins, sowie des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins und des Schweiz. Elektrotechnischen Vereins. Er berührt in seiner kurzen, aber inhaltreichen und warm empfundenen Rede insbesondere die Ausbildung des jungen Nachwuchses an der E. T. H. und bringt sein Hoch unsrer Jugend. Zum Schluss entbietet auch noch diese, vertreten durch einen der Delegierten der Fachvereine, dessen Namen uns leider entgangen ist, den Dank der Aktiven für das von der G. e. P. den die E. T. H. berührenden Fragen jüngst so lebhaft bekundete Interesse. Freudig stimmt die Festversammlung auf Aufforderung des Sprechenden, dadurch dem guten Einvernehmen zwischen G. e. P. und Studentenschaft Ausdruck zu geben, in die letzte Strophe des Kantus „O alte Burschenherrlichkeit“ ein.

Damit ist das Bankett zu Ende, und langsam verziehen sich die Teilnehmer, vom Tafelpräsidium zum Aufbruch ermahnt, in den Casino-Garten, um den Weg nach der „Baldegg“ einzuschlagen. Zu einer prächtigen Wanderung unter einer wohltuenden, in hellstem Glanze strahlenden Herbstsonne gestaltete sich der etwa einstündige Spaziergang nach dem inmitten einer von Wald umgrenzten Flur gelegenen Ausflugsziel. Schon vom Waldesrande her vernahm man die Klänge einer vierstimmigen Tanzmusik, und siehe da: schon walzerten fröhlich die jüngstgebackenen und die noch zukünftigen

nungen für Bau und Betrieb von Bundesbahnstrecken und Vergleiche mit dem Dampfbetrieb beigegeben waren, und der die eben angegebene Konklusion wiederholte.

An gedruckten, der Öffentlichkeit zugänglichen Publikationen¹⁾ erschienen unter Redaktion des Generalsekretärs zunächst von 1906 bis 1914 gedrängtere „Mitteilungen“ (als „Communications“ auch in französischer Uebersetzung) vier Broschüren in Oktavformat, und weiterhin in Quartformat die „Berichte“, Heft 1 bis 4, von denen namentlich das letzte Heft, das als eine sehr vollständige Monographie über die ganze Frage der elektrischen Traktion bezeichnet werden darf, der Beachtung in weitern Kreisen wert ist. Das Erscheinen der letzten Publikation wurde durch den Kriegsausbruch verzögert. Die Einzelheiten der Bau- und Betriebsprojekte wurden nicht für weitere Kreise publiziert.

Als einen ersten Erfolg durfte die Studienkommission die Annahme des von ihr empfohlenen Systems für die Lötschbergbahn betrachten, die um die Zeit der Bekanntgabe der Ergebnisse an ihre Mitglieder erfolgte und besonders dem ersten Mitarbeiter der Studienkommission und Bauleiter genannter Bahn, Ing. L. Thormann, zu verdanken ist. Als Haupterfolg darf sie wohl im allgemeinen die allmähliche Verdrängung der ja durchaus verständlichen Bedenken gegen den elektrischen Betrieb bei den Dampfpraktikern und massgebenden Bahnbehörden buchen, der zum grundsätzlichen Beschluss der Elektrifikation der Gotthardbahn und der Schaffung des Elektrifizierungs-Bureau unter E. Huber-Stockar als Oberingenieur führte, wenn auch die sichtbare Sanktion der Schlüsse der Studienkommission in Bezug auf die Systemfrage seitens der S. B. B. noch bis zum Februar 1916 auf sich warten liess.

Eine letzte Aeusserung der Studienkommission, die Vorträge der Mitarbeiter L. Thormann und W. Wyssling in der vom Schweizer. Wasserwirtschaftsverband und dem S. E. V. zusammen veranstalteten öffentlichen Versammlung in Bern im Dezember 1915, betonte u. a. nochmals die inzwischen durch den Krieg zu enorm erhöhter Bedeutung gelangte vaterländisch-volkswirtschaftliche Seite der Frage und mag nicht ohne Wirkung geblieben sein.

Die Arbeiten der Studienkommission haben nicht nur Beifall gefunden; man glaubte ihnen namentlich gelegentlich den Vorwurf machen zu sollen, dass sie zu langsam fortschritten. Die mitarbeiteten, kennen die Umstände, die grössere Beschleunigung verhinderten, und wenn auch nicht immer die Öffentlichkeit, so kamen doch die an der Sache direkt Beteiligten frühzeitig in den Besitz der jeweilen aktuellen Resultate, sodass bis zum Entschlusse noch Jahre des Ueberlegens verstreichen konnten.

Die Studienkommission durfte wohl an ihrer Schlussitzung mit Befriedigung auf ihre Arbeit zurückblicken und allen daran Beteiligten danken; auch der S. E. V. mag mit Genugtung diese aus seiner Initiative entsprungene Gründung verabschieden, die ihm im Gedenken hieran schliesslich noch einen recht ansehnlichen Liquidationsüberschuss als Erbe überwies. W.“

¹⁾ Zu beziehen bei Rascher & Co. Zürich bzw. Rouge Lausanne, siehe die Liste und Preise im „Bulletin“ des S. E. V. vom Februar 1916, Seite 62.

Ehemaligen in zyklischer Vertauschung mit angehenden „Zukünftigen“, niedlichen Maitschi, deren Namen mit bestem Willen in der Teilnehmer-Liste nicht zu finden waren. „Les raisins sont trop verts“ lässt Lafontaine seinen nach den für ihn unerreichbaren Trauben gelüstenden Meister Fuchs sagen; die gleiche Ueberlegung liess die nach und nach in kleinen Truppen eintreffenden Wanderer resigniert an dem Tanzboden vorbeiziehen, um sich an den in nächster Nähe im Freien aufgestellten Tischen häuslich niederzulassen. Da war Gelegenheit gegeben, den durch den Bankettschluss gelösten Konversationsfaden wieder zu knüpfen, und bald herrschte unter den Anwesenden die fröhlichste Stimmung, die selbst die so nahe ertönenden Tanzweisen und die bald rasch con fuoco, bald langsamer con amore rotierenden Pärchen nicht zu trüben vermochten. Doch diese eigentlich nur „faute de mieux“ eingetretene, zum grossen Teil nur scheinbare und verlegenheitshalber vorgesetzte Interesselosigkeit für das sich auf dem Tanzboden Ereignende sollte nicht von unbegrenzter Dauer sein. Als bereits die Sonne ihr Antlitz verhüllt und ein guter Teil der Kollegen den Heimweg angetreten hatte, kam den Zurückgebliebenen das Ungerechte in dieser ungleichmässigen Verteilung der Vertreterinnen des zarten Geschlechts nach und nach zum Bewusstsein. Wie

Auch die, im Vorstehenden allerdings nicht erwähnte „Schweizerische Bauzeitung“ hat in ausgiebiger Weise dazu beigetragen, die Berichte der Studien-Kommission sowie andere, mit der Frage der Elektrifizierung der S. B. B. in Zusammenhang stehende Arbeiten weiteren Fachkreisen bekannt zu machen. In der Annahme, dass Manchem der Leser eine zusammenfassende Uebersicht über unsere verschiedenen, diesen Gegenstand betreffenden Veröffentlichungen willkommen sein dürfte, führen wir hier die wichtigsten davon in der Reihenfolge ihres Erscheinens auf.

- 1902 E. Huber. Elektrische Traktion auf normalen Eisenbahnen (Band XXXIX, Seite 107, 113 und 129; März 1902).
- L. Thormann. Elektrische Betriebsysteme bezogen auf das Netz der ehemaligen Nordostbahn (Band XL, Seite 210, 225, 233; November 1902).
- 1904 E. Thomann. Ueber eine neue Stromzuführungsanlage für elektrische Bahnen (Band XLIII, Seite 79; 13. Februar 1904). E. Huber. Ueber die neue Stromzuführungsanlage, System Oerlikon (Band XLIII, Seite 127; 12. März 1904).
- 1905 Elektrischer Betrieb auf schweizer. Normalbahnen (Band XLVI, Seite 295; 9. Dezember 1905). Schweizerische Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb (Band XLVI, Seite 319; 23. Dezember 1905).
- 1906 Traktionsversuche mit hochgespanntem Einphasenwechselstrom (Band XLVII, Seite 23; 13. Januar 1906).
- W. Kummer. Messresultate und Betriebserfahrungen an der Einphasenwechselstromlokomotive mit Kollektormotoren auf der Normalstrecke Seebach-Wettingen (Band XLVIII, Seite 159; 29. September 1906). Mitteilung Nr. 1 der schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb (Band XLVIII, Seite 189 und 291; Oktober 1906).
- 1908 Hugo Studer. Die elektrische Traktion mit Einphasenwechselstrom auf der S. B. B.-Linie Seebach-Wettingen (Band LI, Seite 185, 199, 215, 242 und 251; April/Mai 1908). Mitteilungen Nr. 2 und 3 der Schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb (Band LII, Seite 215 und 236; Oktober 1908 — Band LII, Seite 348; 26. Dez. 1908).
- 1909 W. Kummer. Die Drehstromlokomotiven für den elektrischen Betrieb am Simplon (Band LIV, Seite 233; 23. Oktober 1909).
- 1910 Die Frage der elektrischen Zugförderung am VIII. internationalen Eisenbahnkongress (Band LVI, Seite 52; 23. Juli 1910).
- 1911 O. Stix. Die elektrischen Fahrzeuge der Vollbahn Spiez-Frutigen (Band LVII, Seite 75 und 89; Februar 1911). L. Thormann. Der elektrische Betrieb auf der Strecke Spiez-Frutigen der Berner Alpenbahn (Bd. LVIII, S. 83; 12. Aug. 1911).
- 1912 W. Kummer. Der Kraftbedarf der Gotthardbahn mit Rücksicht auf die Neuanlagen für deren elektrischen Betrieb (Band LIX, Seite 127 und 146; März 1912). K. v. Kando. Gotthardbahn und Giovi-Linie. Ueber Berechnungen und Messungen des Kraftbedarfs bei elektrischem Betrieb (Bd. LX, S. 91 u. 108; Aug. 1912). — W. Kummer. Entgegnung (Band LX, Seite 115; 31. Aug. 1912).

gewohnt fand sich aber auch hier im geeigneten Moment der Retter in der Not. Unser in solchen Fällen bewährter Altretor der G. e. P. hatte die zu einer Lösung im gütlichen Sinne der auf die Dauer nicht mehr auszuhaltenden Situation erforderlichen Schritte bereits eingeleitet. Da diese zu einem greifbaren Ergebnis geführt, ludet er alle alten Herren ein, sich zu einer Polonaise auf das Podium zu begeben, denn die jungen Kavaliere hatten sich einverstanden erklärt, ihre hübschen Damen zu diesem Zwecke den Kollegen ältester Jahrgänge zur Verfügung zu stellen. Dem Beispiel des schon von Amts wegen zur Betrieb-Kollaudation berufenen, unerschrockenen Berner Kollegen (Abb. S. 171) folgend, erkomm bald eine ganze Reihe grauer Häupter die Bretter und ergriff die ihnen in so ritterlicher Weise angebotene Hand. Dabei gelang es einem, wenn auch etwas spärlich behaarten, so doch noch recht jugendlichen Zürcher Kollegen, sich ungerechterweise unter die Grauen einzuschmuggeln und sich dadurch auch noch zum Tanzplatzstatiker hinaufzuschwingen. Auf die Polonaise folgte naturgemäß der Walzer, und auch damit war's nicht zu Ende, denn als der Berichterstatter, als letzter der „Zuschauer“, bei schon an gehender Dämmerung, wieder talwärts zog, drehten sich die Pärchen noch fröhlich ringelum.

(Schluss folgt.)