

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 73/74 (1919)
Heft: 11

Artikel: Von der XXXV. Generalversammlung und dem 50-jährigen Jubiläum der G.e.P. in Luzern
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-35687>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.02.2026

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

Ventilation dient. Zwei breite, auf dem Dache montierte Stirnventilatoren, System der Schweiz. Wagonfabrik Schlieren, versehen den Mittelraum mit Frischluft. Die Ausstattung des Wagenkastens ist in Esche, Eiche und Ulme ausgeführt, das Kastengerippe wurde aus Eiche, Esche und Pichepine erstellt.

Das Kastengestell ist aus normalem Profileisen gebaut und ruht mittels vier Blattfedern auf dem zweiachsigen Untergestell. Der Radstand ist auf 2,600 m vergrössert worden (bisher 2,000 m). Die automatische Kupplung, System der Eisen- und Stahlwerke Schaffhausen¹⁾, ist so ausgebildet, dass sie auch den Kontakt für die elektrische Bremsleitung zwischen zwei Fahrzeugen vermittelt; infolgedessen kommen die bisher angewendeten fliegenden Kabel mit beidseitigem Steckkontakt in Wegfall. Das aus zwei Pressträgern und Normalprofileisen erstellte Untergestell ruht mittels vier Blattfedern und vier Kugellager-Achsbüchsen (System Schmid-Roost) auf zwei normalisierten Radsätzen von 860 mm Durchmesser. Die beiden Motoren sind gebaut für eine Stundenleistung von 60 PS bei 500 V bzw. 66 PS bei 550 V Klemmenspannung, gemessen am Radumfang. Sie wiegen je 1350 kg. Das Uebersetzungsverhältnis der Zahnräder ist 1:4,80. Die Radkasten sind mit Abdichtung nach Modell der Städtischen Strassenbahn Zürich versehen.

Die Kontroller besitzen sechs Stellungen für Serienschaltung, vier für Parallelschaltung und sechs für Bremsung. Sie sind für Kreuzung der Magnetfelder bei der Bremsung eingerichtet und mit Kontakt für die Einschaltung der vier elektro-magnetischen Schienenbremsen versehen. Die Maximalstrom-Ausschalter sind auf dem Wagendach montiert. Auch die Anfahr- und Bremswiderstände, von denen jeder aus vier Kasten besteht, sind unverschalt auf dem Dache angeordnet. Jeder Kasten enthält 25 mit Glimmer isolierte Widerstandelemente aus Spezial-Grauguss. Motoren, Kontroller, Ausschalter und Widerstände stammen von der

¹⁾ Siehe Schweiz. Bauzeitung Band LXXIII, S. 195 (26. IV. 1919)

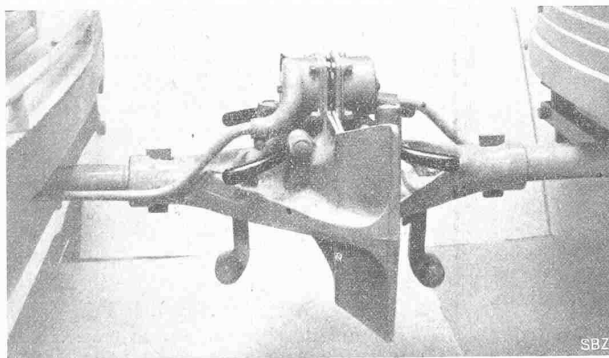


Abb. 8. Automatische Kuppelung mit elektrischer Bremsleitung.

Maschinenfabrik Oerlikon. Die Bügelstromabnehmer sind nach der Bauart der Städtischen Strassenbahn Zürich ausgeführt.¹⁾

Das Gesamtgewicht eines Motorwagens beträgt 12800 kg. Zu erwähnen ist noch, dass die Wagen mit automatischen Fangrahmen, sowie mit der elektrischen Signalgebung System „Zürich“ ausgerüstet sind.²⁾

Nachdem für die 20 Motorwagen der neue Typus festgestellt war, haben die Behörden angeordnet, dass von den schon bestellten 18 geschlossenen *Anhängewagen* 9 Stück ebenfalls in derselben Anordnung, d. h. mit 2,200 m Kastenbreite, Quersitzen, Doppeltüren für den Ein- und Ausstieg und Doppel-Schiebetüren zwischen Plattform und Wageninnern auszuführen seien. In dieser Anordnung haben die Anhängewagen 16 Sitzplätze wie bisher, dagegen konnte die Anzahl der Stehplätze von 22 auf 26 vermehrt werden. Die Ausführung entspricht im übrigen jener der Motorwagen. Die achtklötzige Bremse, die auch von Hand bedient werden kann, wird vom Motorwagen aus als

¹⁾ Bd. LXXI, S. 205 (11. Mai 1918). ²⁾ Bd. LXXII, S. 185.

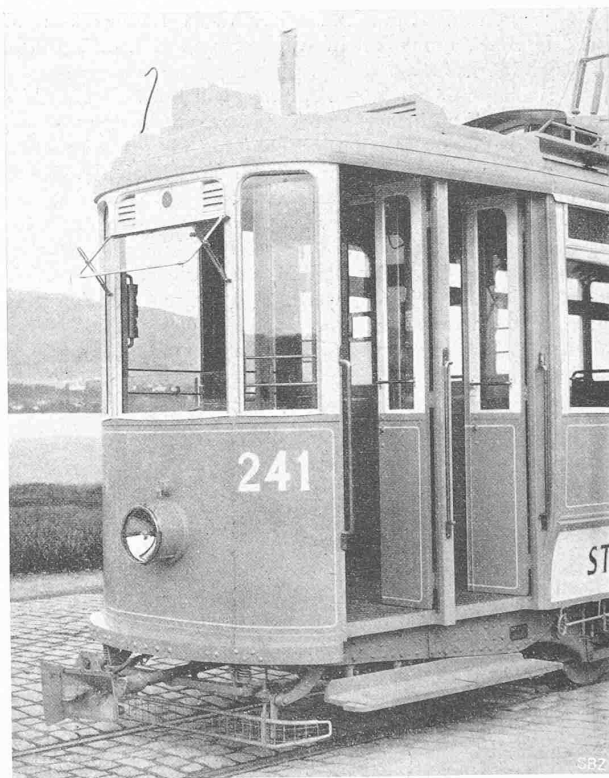


Abb. 6. Hinteres Motorwagen-Ende, Ein- und Ausstieg-Türen.

Von der XXXV. Generalversammlung und dem fünfzigjährigen Jubiläum der G. e. P. in Luzern.

Fünfzigjähriges Jubiläum! Wie vorausszusehen, vermochte die mit einer derart wichtigen Feier verbundene XXXV. Generalversammlung eine ungewöhnlich grosse Zahl von G. e. P.-Kollegen in der Waldstätte-Metropole zu vereinigen, und zwar dies umso mehr, als sie als erste Zusammenkunft im Zeichen des wieder eingekehrten Friedens ohnehin erwarten liess, dass die durch sorgenvolle Jahre abgedämpfte Fröhlichkeit sich wieder in vollem Masse werde entwickeln können. Dazu kam noch die günstige Prognose der Zürcher Wetterfabrik, die „Züri-Festwetter“ in Aussicht stellte. Kein Wunder daher, dass den im Laufe des Nachmittags in Luzern einlaufenden Zügen Volksmassen entströmten, die den spalterbildenden Hotelportiers die Tage der schönsten Vorkriegs-Fremdensaison in Erinnerung riefen. Doch kümmerte sich vorläufig keiner der Ankömmlinge um diese gunstwerbenden Geister, die die Gäste erst während den beiden folgenden Nächten zu spüren bekommen sollten. Es galt eben vorerst, im kleinen Bahnhofssäli die Festkarte in Empfang

zu nehmen. Dort hatten die Mitglieder des Empfangskomitee bei dem unvermeidlichen Stossbetrieb zeitweise fast über ihre Kräfte zu tun, umso mehr, als die Zahl derjenigen, die unter Missachtung der festgesetzten Anmeldefrist zu denken pflegten: „Ich kann mich am Tage selbst immer noch anmelden, es kommt ja auf Einen mehr oder weniger nicht an“, nicht gerade gering war.

Ausgerüstet mit der durch Vereinigung von Programm, Liedertexten und Teilnehmerliste zu einem schmucken Heftchen ausgestalteten Festkarte, einer vom Vereinsorgan gestifteten, aussen wie innen besonders gediegen ausgestatteten Festnummer und weiteren literarischen und andern Gaben der zentralschweizerischen Industrie, sowie von Brown Boveri & Cie. in Baden (die Schweizer. Viscose-Gesellschaft Emmenbrücke hatte durch Beigabe von Mustern von blauer und weisser Kunstseide auch der zu Hause gelassenen „bessern 50 %“ gedacht), die Brust geschmückt mit einem von Künstlerhand entworfenen, von der G. e. P. zur Erinnerung an das 50. Jubiläum überreichten, niedlichen silbernen Festzeichen, wanderten die Kollegen nach kurzer Inspizierung ihres Absteige-Quartiers in den Garten des Restaurant Flora, der als allgemeiner

kontinuierliche Bremse durch ein Brems-Solenoid betätigt. Das Totalgewicht des Anhänger-Wagens beträgt 5200 kg.

Von den 20 Motorwagen sind zehn in der Schweiz. Wagonfabrik Schlieren und zehn von der Schweiz. Industriegesellschaft Neuhausen gebaut worden. Die neun geschlossenen Anhängewagen neuer Bauart lieferte ebenfalls die Wagonfabrik Schlieren, die neun Stück alter Bauart (2 m Kastenbreite und Längssitze) die Industriegesellschaft Neuhausen. Den Umbau der sechs Wagen von der Rundbahn der Schweiz. Landesaussstellung 1914 zu offenen Sommer-Anhängewagen besorgte die Schweiz. Wagonfabrik Schlieren.

Bei sämtlichen Wagen ist, wie bei früheren Neuanschaffungen, die ganze elektrische Ausrüstung durch eigenes Personal der Städtischen Strassenbahn Zürich zum Teil in den Wagonfabriken, zum Teil in der Zentralwerkstätte Seefeld unter Leitung des Technischen Assistenten der Strassenbahn eingebaut worden. Auf Grund der Lieferungsverträge vom Jahre 1918 kommt ein Motorwagen auf rd. 85000 Fr. und ein Anhängewagen auf rd. 32500 Fr. zu stehen.



Abb. 7. Inneres der neuen Motorwagen der Städt. Strassenbahn Zürich.

Treffpunkt für die Ankommenden aussersehen war. Nach und nach sah man dort die bekannten Gesichter der Versammlungs-Treuen einrücken, die, wohl wissend, welche neue, erfrischende Kraft sie an diesen ausschliesslich der Freundschaft und Kollegialität gewidmeten Anlässen zu schöpfen pflegen, an diesen nie fehlen! Doch war auch die Jungmannschaft in erfreulicher Anzahl vertreten, die, im Verein mit den Delegierten der Studierenden, dafür sorgte, dass die alte Burschenfröhlichkeit sich bald voll entfaltete. Am Rendez-vous fehlten nur die Mitglieder des Ausschusses, die, um wenigstens den Schein zu wahren, dass der alte solide Grundsatz der G.e.P.-Versammlungen: „Erst die Arbeit, dann das Vergnügen“ auch am 50. Jubiläum immer noch aufrecht stehe, im Rathaus Sitzung hielten. Da jedoch über die Traktanden, die an diesen jeweiligen in elfdreiviertelster Stunde abgehaltenen Ausschuss-Sitzungen zur Behandlung kommen, nie etwas in die Öffentlichkeit dringt, mögen die Herren Ausschüssler dem Berichterstatte eine kleine Dosis Skeptizismus entschuldigen.

Am Samstag Abend fand als erster offizieller Anlass eine *Zusammenkunft auf dem Dietschiberg* statt. Um 9¼ Uhr eröffnete

Die bundesrätliche Verordnung betreffend Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen vom 10. März 1906 bestimmt bezüglich der Lichtraumverhältnisse, dass in offener Bahn bei Parallelgleisen sowohl in Geraden als auch in Kurven zwischen den Begrenzungsprofilen des Rollmaterials ein Abstand von 0,50 m eingehalten werden soll.

Diese Forderung hätte schon für das bisherige Rollmaterial der St. St. Z. den Umbau beinahe sämtlicher Kurven bedingt, da bei den vor Inkrafttreten dieser Verordnung vorgenommenen Bauten die Axabstände der Geleise in doppelspurigen Kurven nachträglich nicht vergrössert worden sind.

Die Anschaffung des neuen, 2,20 m breiten Rollmaterials veranlasste das Schweiz. Eisenbahndepartement, neuerdings auf diese Bestimmungen aufmerksam zu machen. Verhandlungen führten dann zu der Aenderung, dass als Minimalabstand in der Geraden zwischen den Begrenzungsprofilen der Wagen 0,30 m und in den Kurven 0,20 m gestattet worden ist.

Aber auch dieses Zugeständnis von Seite der Aufsichtbehörde schränkt die Verwendung der neuen Wagentypen noch wesentlich ein. So verkehren sie als einheitliche Kompositionen vorläufig erst auf der Linie 10, auf deren Rampenstrecken nach Oberstrass (grösste Steigung 65‰) sich namentlich die Motorwagen vermöge des grösseren Adhäsionsgewichtes und des Vorhandenseins kräftigerer Motoren als bisher gut bewähren.

Hervorzuheben ist das angenehme, rubige Fahren der Motorwagen mit der zweifachen Abfederung. Die anfänglich gehegte Befürchtung, dass das Billettieren in den Wagen mit Quersitzen nicht so rasch vor sich gehen würde wie in denen mit Längssitzen, hat sich nicht bestätigt. Die ganze Ausstattung des neuen Rollmaterials ist wohl gelungen und macht den beiden schweizerischen Wagonfabriken alle Ehre.

Miscellanea.

Vielfachsteuerung einfacher Bauart für Triebfahrzeuge von Strassen- und Ueberlandbahnen. Um an Betriebspersonal zu sparen, sind, namentlich bei Stadt-Schnellbahnen und auch in geringerem Masse bei Strassenbahnen, Vielfachsteuerungen zur gleichzeitigen Steuerung zweier oder mehrerer Motorwagen von einem Führerstande aus in Verwendung. Bis jetzt wurden dafür meistens Schützensteuerungen benutzt, die von verschiedenen Firmen auf eine hohe Entwicklungsstufe gebracht worden sind. Diese Steuerungen sind aber sehr vieltätig und verwickelt, und sowohl in der Anschaffung als für den Unterhalt kostspielig, weshalb sich viele Strassen- und Ueberlandbahnen zu deren Einführung noch nicht entschliessen konnten, namentlich dann nicht, wenn der Betrieb mit zwei Motorwagen umfassenden Zügen nur während weniger Tagesstunden durchgeführt werden muss. Von dem „Tecnomasio Italiano Brown Boveri“ in Mailand ist nun eine Vielfachsteuerung einfacher Bauart ausgebildet worden, die es ermöglicht, mit nur wenig abgeänderten normalen Kontrollern Strassenbahn-

der Präsident des Luzerner Lokalkomitee, Direktor A. Schrafl, den Abend durch ein kurzes Begrüssungswort, um sodann die Leitung des Abends dem Präsidenten des Unterhaltungs-Komitee, Pilatusbahndirektor Winkler zu übergeben. Für hohen musikalischen Genuss waren der aus zwölf Maitschi in heimatlicher Tracht bestehende Luzerner Lautenchor und eine Original-Ländlermusik besorgt, die abwechslungsweise in den beiden Stockwerken, auf die sich die für den obern Saal zu zahlreiche Versammlung hatte verteilen müssen, musizierten. Und während in den Zwischenpausen im oberen Saale die Jüngeren Cantus auf Cantus in die Nacht erschallen liessen, unterzogen sich die älteren Jahrgänge im Klange der ländlichen Weisen einem Tanzrepetitorium mit den niedlichen Lautenchor-Maitschi, nachdem (Zensurlücke!) deren Kollaudation in der uns Ehemaligen so vertrauten Weise vorgenommen und zur Eröffnung des Betriebes die Genehmigung erteilt hatte.

Doch auch für das Auge der Naturfreunde war in hohem Masse gesorgt. Wie W. Winkler winkt, erleuchtet der Pilatus in prächtigem Rot, und bald darauf hüllt sich als Gegengruss auch der Dietschiberg in rotes und grünes Bengalfeuer ein.

züge in Doppeltraktion von einem Führerstande aus zu betreiben. Die zunächst für zweimotorige Wagen ausgebildete Steuerung gestattet Vorwärtsfahren mit den vier Motoren beider Fahrzeuge zusammen, bei Anfahren in gewohnter Weise in Serie-Parallel-Schaltung. Bei Vorwärtsfahrt kann mit den beiden Motoren des führenden Wagens gebremst werden; ausserdem kann für den Verschiebedienst mit diesen beiden Motoren, vom führenden Wagen aus, rückwärts gefahren werden. Eine Vielfachsteuerungs-Einrichtung dieser Art ist seit einiger Zeit an Motorwagen der Strassenbahn Mailand-Monza in Gebrauch, und hat vollauf befriedigt. Nähere Einzelheiten über die Ausführung berichten die „BBC Mitteilungen“ vom April 1919.

Deutscher Verein von Gas- und Wasserfachmännern. Auf den 25. und 26. September d. J. ist die LX. Jahresversammlung des Vereins nach Baden-Baden eingeladen. Die Sitzungen beginnen an beiden Tagen je um 9 Uhr vormittags und werden im Gartensaal des Kurhauses abgehalten. An Verhandlungen sind ausser den Wahlen, Rechnungsabschluss, Satzungsänderungen und Berichten der Sonderausschüsse Vorträge vorgesehen u. a. von Direktor *Lompelius* und Dr. *Karl Bunte* über „Die Kohlenlage Deutschlands und die Richtlinien für die Gasbeschaffenheit“; von Dr. *Bueb* (Ludwigshafen) über „Die derzeitige Lage und die künftige Entwicklung auf dem Ammoniak-Markt“; von *Baurat Tillwitz* (Frankfurt a. M.) über „Lohn- und Tariffragen“; von Dir. *Kobbert* (Königsberg) über „Die Wirtschaftstatistik der Gaswerke“; ferner ein Vortrag über einen „Lehrstuhl für Gasindustrie und Brennstoff-Technik an der Techn. Hochschule zu Karlsruhe“.

Von irgend welcher festlichen Veranstaltung ist abgesehen, dagegen wird für den Samstag, 27. September, eine Besichtigung der Anlagen des staatlichen Murgwerkes bei Forbach und Raumünzach, sowie der Lehr- und Versuchsanstalt in Karlsruhe in Aussicht genommen. Die rechtzeitige Bestellung von Zimmern mit Hinweis auf die Teilnahme an der Jahresversammlung wird dringend angeraten.

Schweizerischer Technikerverband. Dem Jahresbericht 1918/19 des Schweizerischen Technikerverbandes entnehmen wir, dass dieser Verband am 31. März 2234 Mitglieder zählte gegenüber 1817 Mitglieder Ende März 1918 und somit einen erfreulichen Zuwachs aufzuweisen hat. Die Haupttätigkeit des Zentralvorstandes während des Berichtjahres betraf neben der Ueberwachung der allgemeinen Verwaltung und der Geschäftsführung des Verbandes und seines Sekretariates die Durchführung des Anschlusses an die neu gegründete „Vereinigung der Schweizer Angestellten-Verbände“, sowie verschiedene sozialwirtschaftliche und standespolitische Probleme, wie die Lohnfrage der Techniker, die Arbeitslosenfürsorge, die Arbeitbeschaffung, die Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenen-Versicherung. Alle diese Fragen sind im Jahresbericht ausführlich behandelt.

Die XXII. Hauptversammlung des Deutschen Beton-Vereins findet am 23. und 24. September im Kongress-Saal des Künstlerhauses in Nürnberg statt. Neben den geschäftlichen Verhandlungen stehen eine Anzahl Vorträge in Aussicht. So sollen u. a. sprechen Prof. Dr. *E. Mörsch* (Stuttgart) über „Eisenbetonschiffbau-

Ausführungen der Firma *Wayss & Freytag A.-G.*; Prof. Dr. *Birkenstock* (Berlin-Halensee) über „Der Stand des Eisenbetonbaues in Belgien“ und über „Das Verhalten der Eisenbetonbauten im Kriege“; Regierungsbaumeister Dr. Ing. *Petry* (Obercassel) über „Normalisierungsarbeiten in der Zementwarenfabrikation und im Betonbau“ usw.; Obering. *Schuster*, Direktor der Firma *Dyckerhoff & Widmann A.-G.* (Nürnberg), über „Der III. Hochbehälter für die Wasserversorgung der Stadt Nürnberg“.

Ein Schweizerisches Eisenbahnmuseum. Unter Versendung einer Werbeschrift betreffend „Anfänge eines schweizerischen Eisenbahnmuseums in Zürich“ richtet *A. Keller*, a. Obermaschinen-Ingenieur der S. B. B., an alle interessierten Kreise die Einladung, dem geplanten Unternehmen ihre Unterstützung zu gewähren durch Anerbietung geeigneter Gegenstände; die Aufforderung zu deren Einlieferung wird später erfolgen. Anmeldungen werden erbeten an das „Eisenbahnmuseum, Güterbahnhof Zürich S. B. B.“ zu Händen des Obermaschineningenieurs.

Zum 80. Geburtstag von Prof. Dr. Georg Lunge, den er in körperlicher und geistiger Frische am 15. Sept. d. J. begeht, entbietet auch die schweiz. akademische Technikerschaft der Praxis ihren Glückwunsch! Die E. T. H. ernennt bei diesem Anlass Prof. Lunge, „den allverehrten Altmeister der chemischen Technologie, dessen langjährige glänzende Tätigkeit unsere Hochschule zu einem Mittelpunkt chemisch-technischer Forschung und Lehre machte“, zum Doktor der technischen Wissenschaften ehrenhalber.

Konkurrenzen.

Schweizer. Bankverein in Lausanne. Zur Erstellung eines neuen Bankgebäudes für den Schweiz. Bankverein auf dem Grundstück der A.-G. *Hôtel Gibbon* in Lausanne wird unter den schweizerischen, in der Schweiz niedergelassenen Architekten ein Wettbewerb eröffnet mit Einreichungstermin auf 1. Dezember 1919. In das Preisgericht wurden folgende Herren berufen: für den Bankverein dessen Präsident Ingenieur *A. Simonius*, Basel, der Delegierte des Verwaltungsrates *L. Dubois*, Basel, der Direktor des Bankvereins in Lausanne *J. Muret*; als Architekten: *P. Rosset*, städtischer Architekt, Lausanne, Arch. *E. Fatio*, Genf, Arch. Prof. Dr. *G. Gull*, Zürich, und Arch. *R. Suter*, Basel. Zur Erteilung von Preisen an fünf oder sechs Bewerber ist dem Preisgericht ein Betrag von 20 000 Fr. zur Verfügung gestellt, sowie weitere 5000 Fr. zur Erhöhung einzelner Preise oder zum Ankauf von nicht prämierten Entwürfen zu mindestens je 1000 Fr. Die preisgekrönten Entwürfe werden Eigentum der A.-G. *Hôtel Gibbon*. Hinsichtlich der Ausarbeitung der Baupläne und der Bestellung der Bauleitung behält sich diese freie Hand vor; immerhin soll der mit einem ersten Preise ausgezeichnete Bewerber, wenn er damit nicht betraut wird, eine Ueberprämie von 5000 Fr. erhalten. Einsprachen gegen das Programm sind bis Ende September an die Direktion des Schweiz. Bankvereins in Lausanne zu richten, die gegebenenfalls ergänzende Mitteilungen allen Bewerbern zustellen wird. Im übrigen gelten die Grundsätze des S. I. A. für architektonische Wettbewerbe.

Der „clou“ des Abends war aber die um 22,59 Uhr vom Stapel gelassene Novität „Ein Flug in die Zukunft“, verfasst von ***¹⁾, eingeleitet durch eine mit grosser Maestria vorgetragene Klavier-Ouverture von Quästor Dr. Grossmann. Das Stück versetzt uns fünfzig Jahre später, einen Tag nach dem 100-jährigen Jubiläumsfest der G. e. P. Diese ist nicht mehr, wie fünfzig Jahre zuvor, eine „wiberstubereini“ Gesellschaft. Tout le contraire! Wie man aus dem Munde der Doppel-Dippl.-Ingenieurin *Mama Avenaria Hünerwadel*, Mitglied des Weltwohlfahrtsausschusses, erfährt, sind von den 4000 Festteilnehmern, die alle mittels magneto-fluidischem Flugapparat in Zürich angesurrt kamen, nur noch sechs „Masculini“: drei frühere Professoren vom Poly, die für diesen festlichen Anlass aus dem Altersasyl Urlaub erhalten hatten, und drei ehemalige Ausschuss-Mitglieder, die vor 50 Jahren schon dabei waren, „grüsi alti, dürri Mannli“, die schon lange nicht mehr da wären, wenn man ihnen nicht zur rechten Zeit den Alkohol entzogen und dafür mit radio-aktivem Schwefelwasser und energetischer Energie in Tablettenform ihre Existenzfähigkeit verlängert hätte. Im übrigen

ist in dem von weiblichen Auserwählten (Selekten) regierten kommunalisierten Weltstaat — denn Staats- und Sprachgrenzen kennt man keine mehr — das männliche Lebewesen normiert und kontingiert, indem gemäss Erlass vom Jahre 1959 80% der männlichen Geburten von Staatswegen eliminiert werden. Die einzige dem „Masculus“ offen gebliebene öffentliche Stellung ist jene des Strassenputzers in Bern, als anerkannter Erinnerungsakt dafür, dass früher auch die Frau dort in dieser Stellung funktionieren durfte. Ueber den Verlauf des 100. Jubiläumsfestes wird nichts weiteres berichtet; dafür erzählt die vom Poly (technische Welt-Hochschule) heimkehrende Tochter *Zeppelina*, welche historische Reminiszenzen vom 50. Jubiläumsfest die Lehrerinnen ihren Zöglingen vorgebracht haben. Die Selektta *Mousson*, eine Enkelin des damaligen Präsidenten der G. e. P., habe darauf hingewiesen, wie damals noch alles männlich orientiert gewesen und demgemäss der Alkohol in Strömen geflossen sei. Auf dem Dietschberg seien die Festteilnehmer im Wagen (!) an einem Drahtseil (!) heraufgezogen worden; wie sie wieder heruntergekommen seien, darüber sei es gescheiter, den Mantel der Vergessenheit fallen zu lassen. Als Schluss der ganzen Veranstaltung hätte man noch ein Elektrizitäts-

¹⁾ Wir bedauern, den Autor nicht nennen zu dürfen, da, wie uns mitgeteilt wurde, Direktor *Walter Winkler* als solcher nicht bekannt gegeben zu werden wünscht.

Verlangt werden: Sämtliche Grundrisse und Fassaden, sowie ein Schnitt 1:100. Ein Schaubild von der Place St-François aus gesehen und ein kubisches Vorausmass. Die Wettbewerbspläne sind in einer Mappe einzureichen. Aufgespannte oder gerollte Pläne sowie Modelle werden nicht zugelassen.

Das Programm nebst Beilagen ist zu beziehen bei der „Société de Banque Suisse à Lausanne“ gegen Erlag von 15 Fr., die bei Einreichung eines Entwurfes zurückerstattet werden.

Wohnkolonie der Bau- und Wohngewerkschaft zugericher Arbeiter und Angestellten, Zug. Zur Erlangung von Plänen für eine Wohnkolonie innerhalb der sog. Bahnschleife in Zug schreibt die B. u. W. z. A. u. A. einen Wettbewerb aus unter schweizerischen und in der Schweiz seit 1. Januar 1918 niedergelassenen ausländischen Architekten nach den Grundsätzen des S. I. A. mit Termin auf 1. Dezember 1919. Das Preisgericht ist bestellt aus den Herren Dr. K. H. Gyr, Präs. von Landis & Gyr A.-G.; F. Naegeli, Verwaltungsrat von Landis & Gyr, A.-G.; A. Huber, Präs. der B. u. W. z. A. u. A.; H. Schmid, Stadtrat; K. Indermühle, Arch., Bern; O. Pfleghard, Arch., Zürich; M. Risch, Arch., Chur; Prof. R. Rittmeyer, Arch., Winterthur; und als Ersatzmann M. Müller, Arch., Stadtbaumeister, St. Gallen. Dem Preisgericht stehen 20000 Fr. zur Verteilung auf drei bis höchstens fünf Bewerber zur Verfügung. Die B. u. W. z. A. u. A. behält sich das Recht vor, vom Preisgericht zum Ankauf empfohlene Entwürfe zum Preise von 1000 Fr. zu erwerben. Die Ausführung der Arbeit erfolgt durch die A.-G. Landis & Gyr, doch ist beabsichtigt, den Verfasser eines vom Preisgericht zur Erteilung des Bauauftrages empfohlenen Projektes zur Mitarbeit beizuziehen oder, falls darauf verzichtet wird, ihm eine besondere Entschädigung von 3000 Fr. zu verabfolgen.

Verlangt werden: Ein Bebauungsplan des ganzen Gebietes 1:500; zur ersten Bauetappe Gesamtansichten und Grundrisse 1:200; die nötigen Pläne der wichtigsten Haustypen 1:50; ein Erläuterungsbericht; eine kubische Berechnung; eine Zusammenstellung der bebauten Flächen, Kubikinhalte und Kosten der ersten Bauetappe.

Das Programm nebst dazu gehörigen Unterlagen wird gegen Einsendung von 10 Fr., die bei Einlieferung eines Entwurfes zurückerstattet werden, verfolgt von der B. u. W. z. A. u. A. (Präsident A. Huber) in Zug.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.
Dianastrasse 5, Zürich 2.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

Protokoll der XXXV. Generalversammlung mit 50jährigem Jubiläum der G. e. P.

Sonntag, 17. August 1919, im Kursaal Luzern.

1. *Eröffnung.* Im festlich bekränzten Theatersaal eröffnet der Präsident Dir. F. Mousson, die Generalversammlung, deren gedruckte Teilnehmerliste 517 Namen aufweist, vormittags 10 $\frac{1}{2}$ Uhr, mit folgendem Begrüßungswort:

werk besichtigt, das die später verkrachten Bundesbahnen dazumal gebaut hätten. Die Selektia Jegher ihrerseits habe einen Ueberblick über den Aufstieg und den Niedergang des männlichen Geschlechts gegeben und, im Paradies bei der Apfelszene anfangend und über Madame Potiphar und den Perserkrieg zum letzten Weltkrieg gelangend, gezeigt, wie die Masculini Historik und Religion stets zu ihren Gunsten gefälscht hätten. Die berühmte Fräuli Schraffl endlich habe über frühere und jetzige Transportmöglichkeiten doziert, vom trojanischen Pferd mit der Mannschaft im Bauch bis zum neuesten magneto-fluidischen Transportapparat. Zur Zeit der Elektrifizierung der noch auf Schienen laufenden Bahnen, in den Jahren 1920 bis 1930, sei so unerhörter Raubbau in der Wasserkraft-Ausnutzung getrieben worden, dass schliesslich alle Gletscher Europas zusammengeschmolzen seien. Aber dann seien, als die Frau die Oberhand gewann, das Fluidum, die Aetherwelle und der automatische Molekularschwingmotor aufgekommen, und bei allen Gesellschaften, die die alte Elektrizität ausgenutzt hätten, „hebs mörderisch afo chrache“.

Das von den Ingenieuren Derrer und Muggli vorgeführte Stück erntete tosenden Beifall. Die Vorführung des neuesten Welt-

„Meine Herren, werthe Kollegen!“

Es ist drei Jahre her, dass wir in Baden die letzte Generalversammlung abhalten konnten. Die durch den Weltkrieg geschaffenen Verhältnisse gestatteten es nicht, wie ursprünglich in Aussicht genommen, dem alten Turnus gemäss 1918 am heutigen Festorte die übliche Generalversammlung abzuhalten.

In der Hoffnung, dass bis 1919 friedlichere Zeiten wiederkehren möchten und auch unter Berücksichtigung des Umstandes, dass das 50jährige Bestehen unserer Gesellschaft auf dieses Jahr falle, hat Ihr leitender Ausschuss nachträglich beschlossen, die heutige 35. Generalversammlung auf das laufende Jubiläumsjahr zu verschieben. Der erhoffte Eintritt des Friedens, die Beendigung des schrecklichen Weltkrieges ist zur Tatsache geworden, und so heisse ich Sie alle, werthe Kollegen und Gäste, zur heutigen Generalversammlung herzlich willkommen.

Ich begrüsse in Ihrer allen Namen als spezielle Ehrengäste in unserer Mitte den Herrn Rektor der Eidg. Technischen Hochschule Professor Dr. E. Bosshard; die Vertreter der kantonalen und städtischen Behörden Luzerns, Herren Regierungsrat Erni, Baudirektor Ing. O. Businger und F. Grediger, Ingenieur des städtischen Elektrizitätswerkes; die Vertreter der uns befreundeten Vereine, für den Verein Schweizer Maschinenindustrieller die Herren Oberst Dr. Gustave Naville und Ing. Cattani, für den Schweizer Ingenieur- und Architekten-Verein die Herren Direktor R. Winkler und Ing. A. Trautweiler, für den Schweizer Elektrotechnischen Verein die Herren Dr. Tissot und Direktor Ringwald, von unseren Auslandsvertretern Herrn Direktor Arnd, Vertreter der G. e. P. in Russland. Sodann heisse ich herzlich willkommen die Vertreter der akademischen Jugend unserer Eidg. Technischen Hochschule, die durch Ueberlassung Ihrer Banner dem Schmucke unseres Sitzungssaales den besonders warmen und festlichen Ton gegeben haben.

Entschuldigt haben ihr Fernbleiben Herr Bundespräsident Ador, den wir als Vorsteher des Schweiz. Departementes des Innern eingeladen hatten, und Herr Bundesrat Dr. Calonder, der bewährte und für die Angelegenheiten unserer Eidg. Technischen Hochschule so verständnisvolle Gönner und Freund unserer Gesellschaft, so dann auch der Präsident des Schweizerischen Schulrates, Herr Prof. Dr. Gnehm, dessen Gesundheit leider infolge der harten Schicksalsschläge, die ihn und seine Familie in letzter Zeit getroffen haben, stark angegriffen ist und ihn zwingt, sich gegenwärtig einer Badekur in St. Moritz zu unterziehen, und ferner unser Ehrenmitglied und langjähriger Vertreter für Frankreich Herr Max Lyon, den, wie unsere meisten Ausland-Mitglieder, die gegenwärtigen Nachwehen des Krieges abgehalten haben, heute in unserem Kreise zu weilen.

Werthe Kollegen und Gäste!

Wie Sie aus dem Ihnen mit der Festkarte übergebenen Geschäftsbericht unseres Herrn Generalsekretärs ersehen, haben wir seit unserer Tagung in Baden wiederum 80 unserer Mitglieder durch den Tod verloren. In dem Ihnen kürzlich zugesandten 52. Bulletin finden Sie ihre Namen, soweit sie uns bekannt geworden, aufgeführt, sowie eine grössere Anzahl Nekrologe und Bilder unserer dahingegangenen Kollegen und Freunde. Auch der amtierende Ausschuss

äther-Fernübermittlungs-Systems, für das die Nasenschleimhäute die empfindlichsten Wellenempfänger sind (früher wurde der Empfang von Fernwellen fälschlicherweise als Heuschnupfen taxiert), sowie die eines modernen Taschenphonographen, bot dem Erstgenannten Gelegenheit, neben seinen schauspielerischen auch seine bauchrednerischen Talente in ihrer unerreicht dastehenden Vollkommenheit zu entfalten.

Damit wollen wir unsere schon etwas ausgedehnte Berichterstattung über die gemütliche Zusammenkunft auf dem Dietschberg schliessen. Es war zwei Uhr, als der letzte Extrazug die unter dem Tafelpräsidium von Dr. Grossmann noch bis zur allerletzten Minute Ausharrenden wieder talwärts führte. Mancher fand in später Stunde noch eine Zwischen-Unterkunft im „Alpen-Garten“, in dem die Bauverständigen dessen babylonisch-assyrische Ausgestaltung bewunderten, andere von „statischen Berechnungen bis zum Umgehe“ faselten, noch andere eine Wohltätigkeitsaktion für ein Wiener-Madl unternahmen. Doch dürften gegen fünf Uhr morgens die nachwachhabenden Hotelcerberi zum letzten Mal aus ihrem intermittierenden Schläfe geweckt worden sein.

(Fortsetzung folgt).