

Die schweizer. Eisenbahnen im Jahe 1907

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **51/52 (1908)**

Heft 7

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-27469>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Dacheindeckung besteht aus Biberschwänzen; die dekorativen Muster der Dachflächen sind aus alten Ziegeln gebildet.

Es erübrigt noch zu erwähnen, dass die abgeschrägten Ecken der Nordfassade am Sockel durch grosse ausgehöhlte Steinblöcke ausgefüllt wurden, die als Pflanzenbehälter dienen.

Die ganz einfachen Grundrisse, deren Einteilung aus den Abbildungen 3 und 4 ersichtlich ist, bedürfen keiner weitern Erklärung.

Doch mag noch darauf aufmerksam gemacht werden, dass der Zeichensaal nur durch einen Schalter mit dem Vorraum in direkter Verbindung steht und von diesem aus allein durch die Garderobe oder durch das Privatbureau betreten werden kann.

Im Dachstock des Häuschens finden sich ausser der bereits erwähnten Terrasse mit einem Geräteraum ein Gelass zum Wässern der Lichtpausen, ein Laboratorium, das Archiv und ein kleines Schlafzimmer.

Wie im Aeussern wurden auch im Innern die Konstruktionen möglichst wenig verdeckt, alles Balkenwerk aus Fichtenholz ist sichtbar; die sonst üblichen, dazwischen gespannten Decken sind hier durch Backsteinkappen ersetzt worden, die einen Raubbewurf von Terra-Nova erhielten. Die Mauerflächen erscheinen entweder im natürlichen Zustand oder einfach mit Kalk geweißt.

Der nach Süden gelegene Zeichensaal ist gegen die Sonnenstrahlen durch ein grosses Vordach geschützt, das sowohl die äussere Fassadengestaltung ansprechend belebt als auch dem Raume selbst mannigfache Vorteile verschafft. Die Fenster können während der heissen Tageszeit offen gelassen und der Raum braucht nicht durch Stores verdunkelt zu werden, auch die Ventilation wird durch all dies wesentlich erleichtert.

Die Fussböden sind mit Linoleum auf Korkplatten belegt.

Die Holztafelungen der Räume wurden in natürlichem Zustand gelassen, in der Voraussetzung, dass die Zeit die jetzt etwas harten Gegensätze zwischen der Farbe des zu den Füllungen benützten Eschenholzes und jener der tannenen Friese und Pfosten ausgleichen werde.

Die Toilette erhielt eine Verkleidung mit Fliessen.

Alle Räumlichkeiten sind durch eine Zentralheizung erwärmt, deren Kessel im Kellerschoss aufgestellt ist.

Ideenwettbewerb für den „Pont de Pérolles“ in Freiburg.

II.

Im Anschluss an unsere Darstellungen der drei erstprämiierten Entwürfe zu diesem Wettbewerb in der letzten Nummer veröffentlichen wir auf den Seiten 92 bis 94 noch einige wesentliche Pläne der drei je mit einem III. Preis ausgezeichneten Projekte. Es sind dies die Entwürfe Nr. 45 von den Ingenieuren Maillart & Cie. in Zürich, Nr. 52¹ von Arch. M. Fraise in Freiburg und Ing. J. Jambé in Lausanne und Nr. 42 von Ing. Schnyder in Burgdorf und der Basler Baugesellschaft in Basel.

Die schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1907.

(Fortsetzung.)

Bahnhöfe und Stationen. *Bahnhof Zürich.* Die im Vorjahre begonnenen Arbeiten für die neue Werkstättenanlage zwischen Zürich und Altstetten wurden eifrig fortgesetzt. Die Auffüllungsarbeiten und die Geleiseanlagen sind grösstenteils vollendet. Die neue Güterdoppelspur konnte im Berichtsjahre dem Betrieb übergeben werden. Sämtliche Hochbauten, mit Ausnahme der Bäder, der Speiseanstalt und der Holzschuppen, sind in Ausführung begriffen, zum Teil in Rohbau fertig erstellt. Die Montierung der eisernen Dachstühle ist im Gange und bei der Bandagerie bereits vollendet.

Ueber die Frage des Umbaus der linksufrigen Zürichseebahn im Stadtgebiet Zürich ist zwischen den Bundesbahnen und den Zürcher Behörden immer noch keine Verständigung erzielt worden.

Bahnhof Basel S. B. B. Das Eilgutgebäude der Elsass-Lothringer-Bahn wurde im März, dasjenige der Bundesbahnen im April bezogen, und am 24. Juni konnte auch das neue Aufnahmegebäude eröffnet werden. Das provisorische Aufnahmegebäude wurde alsdann abgetragen und der freigewordene Platz zur Anlage von Abstellgleisen benutzt. Damit darf der wichtige Bahnhofumbau in der Hauptsache als abgeschlossen betrachtet werden.

Badischer Bahnhof Basel. Dem am 17. August 1906 vorgelegten allgemeinen Bauprojekte für den neuen Personenbahnhof konnte am 12. März die Genehmigung erteilt werden, ebenso im gleichen Monat der Vorlage für das Eilgutgebäude, das seither im Rohbau nahezu vollendet worden ist. Das definitive Projekt für das Aufnahmegebäude ist dagegen noch ausstehend. Von den im Bereiche der südlichen Zufahrtlinien zu erstellenden Strassenunterführungen sind bereits sechs im Bau. Ferner ist die Entwässerungsanlage des Bahnhofes in Ausführung begriffen. Mit den Auffüllungsarbeiten soll im Frühjahr begonnen werden.

Süden.

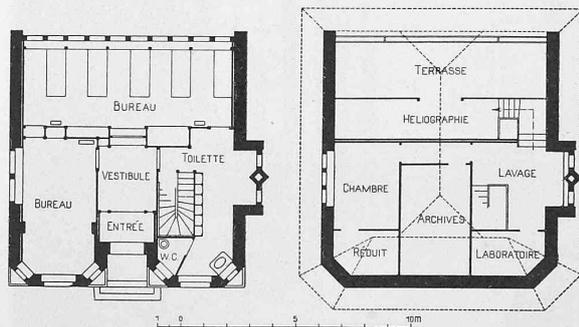


Abb. 3 und 4. Grundrisse vom Erdgeschoss und Dachstock. Masstab 1 : 300.

Bahnhof Bern. Die Verhandlungen über das in den beiden letzten Jahresberichten erwähnte Umbau- und Erweiterungsprojekt vom 19. Januar 1906 gelangten insoweit zum Abschluss, als dieses Projekt am 17. Dezember teilweise genehmigt werden konnte, nämlich in bezug auf den Güter- und Rangierbahnhof Weyeremannshaus, das Lokomotivdepot im Aebi-

¹) Aus dem Geschäftsberichte des Eisenbahndepartements. — Wir führen den üblichen Auszug, den wir wegen Stoffandrang in Bd. LI S. 280 unterbrechen mussten, nunmehr zu Ende. Die Red.

gut und die Vermehrung der Geleise vom neuen Rangierbahnhof bis und mit der Bühlstrassenbrücke, worunter je zwei durchgehende Hauptgeleise für die Linie Freiburg-Bern einerseits und die Bern-Neuenburg-, die Gürbetal- und die Bern-Schwarzenburg-Bahn andererseits. Für die Umgestaltung des Personenbahnhofes, die beidseitig anschliessenden Abstellbahnhöfe und den Ausbau oder die Vergrößerung des Loko-Güterbahnhofes an bisheriger Stelle haben die Bundesbahnen gemäss diesem Genehmigungsbeschluss neue, den Bedürfnissen besser entsprechende Projekte vorzulegen. Der Güter- und Rangierbahnhof in Weyermannshaus soll in zwei Jahren und das Lokomotivdepot im Aebigut spätestens am Ende des Jahres 1911 dem Betrieb übergeben werden können. Ferner wurde die Erwartung ausgesprochen, dass die im Wilerfeld in Aussicht genommenen Rangieranlagen möglichst beförderlich und, wenn tunlich, noch vor der Eröffnung der Lötschbergbahn zur Ausführung gelangen werden.

Bahnhof Thun. Laut dem letztjährigen Bericht wurde in der Konferenz vom 15. März 1906 die Fortsetzung der Unterhandlungen über die technischen Grundlagen des Bahnhofumbaus u. a. von der Bedingung abhängig gemacht, dass von den beteiligten Interessenten an die von ihnen befürwortete Projektvariante Auer (Zentralbahnhof mit Schiffahrtskanal) eine Gesamtsubvention von wenigstens 2 Mill. Fr. zugesichert werde. Die Kantonsregierung wurde dabei ersucht, diese Subventionsfrage mit den Interessenten klarzulegen und darüber dem Eisenbahndepartement Bericht zu erstatten. Eine definitive Antwort war am Ende des Berichtsjahres noch ausstehend.

Bahnhof Biel. Die Vernehmlassung der Kantonsregierung über die im letztjährigen Bericht erwähnten fünf Projektskizzen nebst Kostenvorschlägen der Bundesbahnen erfolgte am 17. Juli. Sie lautete zugunsten der von den beteiligten Gemeinden Biel, Nidau und Madretsch bevorzugten

Variante Nr. 8 (Hochbahnhof im Sinne des Vorschlages des Gemeinderates von Biel) und enthielt gemäss der Einladung des Departements vom 14. November 1906 Erklärungen über die von den genannten Gemeinden anerbötenen finanziellen Leistungen. Diese Subventionsofferten wurden jedoch von den Bundesbahnen als ungenügend bezeichnet. Mit Schreiben vom

24. September erklärte die Generaldirektion schliesslich, dass sie dem von den kantonalen Behörden vorgeschlagenen Projekt 8 zustimmen könne, wenn die Gemeinden einen gewissen Teil der auf 1350000 Fr. veranschlagten Mehrkosten übernehmen; andernfalls müsse sie an ihrem Antrag vom 17. Juli 1906 festhalten, als Grundlage für den Bahnhofumbau die Projektvariante Nr. 4 a (Niveaubahnhof an jetziger Stelle) anzunehmen. Die Antwort der Kantonsregierung auf diese Erklärung ist noch nicht eingetroffen.

Bahnhof Neuenburg. Ueber die Projektstudien der Bundesbahnen vom 30. März 1904 für die Perronanlagen und deren unterirdische Zugänge, sowie für die eventuelle Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes in Verbindung mit einer Tieferlegung des Bahnhofvorplatzes steht die Kantonsregierung immer noch in direkten Unterhandlungen mit der Bahnverwaltung. Nennenswerte Erweiterungsbauten wurden nicht ausgeführt.

Bahnhof Locle. Die Ausführung des am 27. Dezember 1906 genehmigten Umbauprojektes ist in vollem Gange.

Im neuen Güterbahnhof in der Nähe der jetzigen Station Col des Roches sind die Auffüllungsarbeiten, denen eine sorgfältige Entwässerung des sumpfigen Untergrundes vorangehen musste, nahezu vollendet. Das Mauerwerk des Viaduktes über die Kantonsstrasse bei der Einfahrt in den Bahnhof ist ausgeführt. Angefangen ist ferner die Pfahlfundation der Güterhalle.

Im jetzigen Bahnhof Locle, der als Personenbahnhof beibehalten und entsprechend umgebaut werden soll, wurde nur an der Vergrößerung des Aufnahmegebäudes gearbeitet.

Bahnhof Lausanne. Die Umbauarbeiten im mittlern Teil des Bahnhofes nahmen ihren Fortgang. Zu erwähnen ist vor allem die Vollendung und Inbetriebsetzung des Personentunnels östlich vom Aufnahmegebäude und der neuen Frachtgüterhalle. Der Posttunnel ist in Ausführung begriffen.

Die schon im Vorjahre begonnenen Unterhandlungen zwischen der Stadt Lausanne und den Bundesbahnen über die Vergrößerung des Bahnhofvorplatzes durch Beseitigung des den Bundesbahnen gehörenden Hotels Terminus haben in der Hauptsache zu einer Verständigung geführt, die nun die Weiterverfolgung der Projektierungsarbeiten für das neue Aufnahmegebäude gestattet.

Bahnhof St. Gallen. Auf Grund des im letztjährigen Bericht erwähnten Vertrages vom 11. Oktober 1906 betreffend den Ausbau des Personenbahnhofes in St. Gallen und die Verlegung des dortigen Hauptpostgebäudes wurde von der Generaldirektion für den Personenbahnhof am 25. April ein neuer Situationsplan eingereicht. Die am 8. Juli erfolgte Genehmigung dieses Planes gab bezüglich einzelner Detailfragen dem Gemeinderat St. Gallen bzw. der Kantonsregierung und den Verwaltungen der beiden Strassenbahnen Anlass zu Wiedererwägungsgesuchen, die zurzeit noch nicht erledigt sind. Inzwischen wurde in weiterer Ausführung des genannten Vertrages zur Erlangung von Entwürfen für die einheitliche architektonische Gestaltung der Hochbauten am neuen Bahnhofplatz ein Wettbewerb ausgeschrieben.

Bahnhof Oerlikon und Verbindungsgeleise Oerlikon-Seebach. Die Erweiterungsbauten im Sinne des am 24. Mai 1904 genehmigten Projektes gehen bezüglich Unterbauarbeiten und Geleiseanlagen ihrer Vollendung entgegen und die neuen Strassenüber- und -Unterführungen sind dem Verkehr übergeben worden. Auch das Verbindungsgeleise ist mit Ausnahme der Anschlüsse nahezu fertig erstellt. Weniger vorgeschritten sind dagegen die Hochbauten, von denen nur der neue Güterschuppen mit Rampe ganz vollendet ist.

Bahnhof Bulle. Der provisorische Zustand dieses Gemeinschaftsbahnhofes hat im Berichtsjahr keine wesentlichen Aenderungen erfahren

Ein Architekten-Atelier in Tavannes.

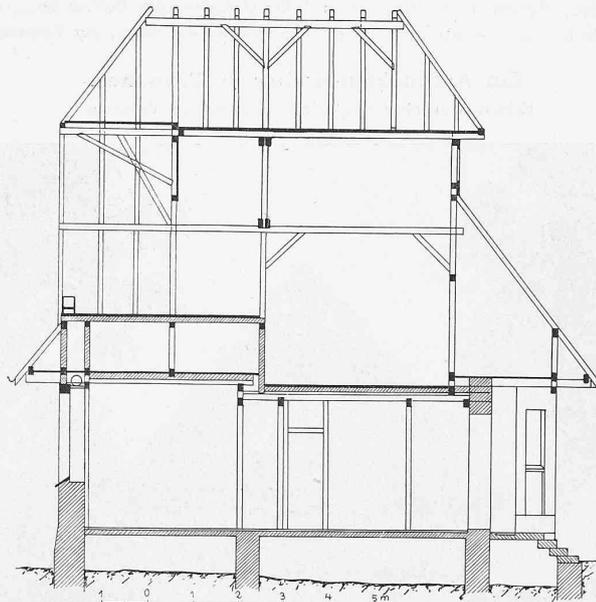


Abb. 5. Längsschnitt. — Masstab 1 : 150.

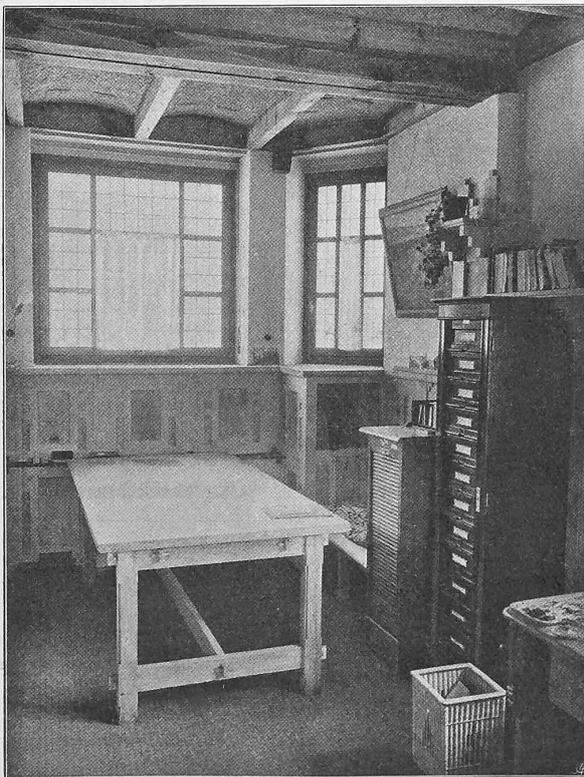


Abb. 6. Nische im Privat-Bureau.

und es wurden trotz der Mahnungen des Eisenbahndepartements die in dem unterm 3. März 1906 genehmigten reduzierten Bauprogramm vorgesehenen Geleise- und Perronumbauten immer noch nicht in Angriff genommen. Auch wurden für die Erstellung des Personentunnels nach dem inzwischen erledigten Spezialprojekt noch keine Anstalten getroffen. Zur Begründung dieser Verzögerung wurden von der Verwaltung der Greyerzbahn die prekäre finanzielle Lage der Gesellschaft und die Wünschbarkeit, das Zustandekommen der im Studium begriffenen neuen Linie Freiburg-Bulle abzuwarten und am genehmigten Projekt durchgreifende Aenderungen vorzunehmen, geltend gemacht. Mit Verfügung vom 26. August erklärte jedoch das Eisenbahndepartement, ein für alle Mal auf der Ausführung des nach jahrelangen Verhandlungen vereinbarten Umbauprojektes beharren zu müssen und sprach die bestimmte Erwartung aus, dass die Beschaffung der nötigen Geldmittel derart gefördert werde, dass keine allzugrosse Verzögerung der Arbeiten eintrete.

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

Renens, Vevey, Villeneuve, St-Maurice, Sion, Vallorbe, Cossonay, Serrières, Payerne, Vauderens, Alt-Solothurn, Münster, Laufen, Aarburg, Zofingen, Baden, Zug, Wädenswil, Uetikon, Uznach, Sargans, Wattwil, St. Fiden, Rheineck, Arbon, Chiasso.

Ausbau auf zweite Spur. Im Berichtsjahre konnte der zweispurige Betrieb auf folgenden Strecken eröffnet werden:

Aigle-St. Triphon am 1. Mai. Oberwinterthur-Romanshorn: Müllheim-Sulgen am 22. April. Sulgen-Erlen am 26. Juni. Erlen-Amriswil am 1. Juli. Wiesendangen-Islikon am 4. Juli. Amriswil-Romanshorn am 30. September.

Mit der Eröffnung dieser Strecken ist einerseits die Linie Lausanne-St. Maurice, andererseits die Linie Winterthur-Romanshorn durchgehend zweispurig geworden. Auf der letztern Linie fand am 26. September eine allgemeine Schlussinspektion statt. Die neue Station Attikon zwischen Wiesendangen und Islikon wurde am 15. Oktober eröffnet, während die Eröffnung der neuen Station Oberaach ins Jahr 1908 fällt.

Fortgesetzt oder neu in Angriff genommen wurde der Ausbau auf zweite Spur der Strecken Daillens-Arnex, Reiden-Wauwil und Schaffhausen-Thayngen-Landesgrenze.

Auf der Strecke Daillens-Arnex, der letzten Lücke im doppelspurigen Ausbau der Linie Vallorbe-Lausanne-St. Maurice, wurden die Arbeiten wesentlich gefördert; zwischen Arnex und La Sarraz wird demnächst die Geleiselegung beginnen können.

Von der Strecke Aarburg-Sursee, deren allgemeines Bauprojekt am 26. September 1906 nur für den auf Luzernergebiet liegenden Teil genehmigt werden konnte, ist die Teilstrecke Reiden-Wauwil in Ausführung begriffen. Nach dem derzeitigen Stand der Bauarbeiten dürfte die Strecke Reiden-Nebikon im Sommer betriebsbereit werden. Die Projektgenehmigung für die Strecke auf Aargauergebiet, zwischen Aarburg und Zofingen, erfolgte am 7. September. Dabei mussten aber für die Stationen Aarburg und Zofingen neue Projektvorlagen verlangt werden, von denen diejenige für die Station Aarburg seither eingelangt ist.

Auf der schweizerischen Strecke der Linie Schaffhausen-Singen der Badischen Staatsbahnen wurden die Arbeiten nach der am 13. April erfolgten Projektgenehmigung energisch an die Hand genommen und derart gefördert, dass die Eröffnung des zweispurigen Betriebes auf der Strecke Schaffhausen-Herblingen in naher Aussicht steht.

In Behandlung standen am Ende des Berichtsjahres die allgemeinen Bauvorlagen für den Bau der Doppelspur auf den Strecken St. Maurice-Martigny, Aesch-Ruchfeld (bei Basel) und St. Gallen-St. Fiden. In bezug auf die Strecke Wilerfeld-Gümligen sind infolge einer gegen das vorgelegte Projekt von der Kantonsregierung erhobenen Tracé-Einsprache weitere Studien im Gange.

Die Projektierungsarbeiten für die sämtlichen rückständigen Linien der S. B. B. und insbesondere für die Linie Winterthur-St. Gallen - St. Margrethen sind im Gange, ebenso die Vorarbeiten für die Projektierung des zweiten Geleises der Linie Giubiasco-Chiasso; es wurde vom Eisenbahndepartement auf tunlichste Beschleunigung derselben gedrungen.

Einführung des elektrischen Betriebes. Der schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb ist im Berichtsjahre die Baudirektion des Kantons Bern als 22. Mitglied beigetreten.

Die Arbeiten der Kommission sind auch im Jahre 1907 ein gutes Stück weiter gefördert worden. (Siehe Seite 13 des lfd. Bd.)

Die vergleichenden Studien der Subkommission II sind abgeschlossen und die bezüglichen Berichte der Gesamtkommission zum grössten Teil vorgelegt worden.

Die Subkommission IV hat die Erstellung von Kostenvoranschlägen für typische Verhältnisse in Angriff genommen; dagegen befindet sich allerdings die Subkommission III, welche noch die Zuteilung der vorhan-

Ein Architekten-Atelier in Tavannes.

Erbaut von René Chapallaz, Architekt in Tavannes.

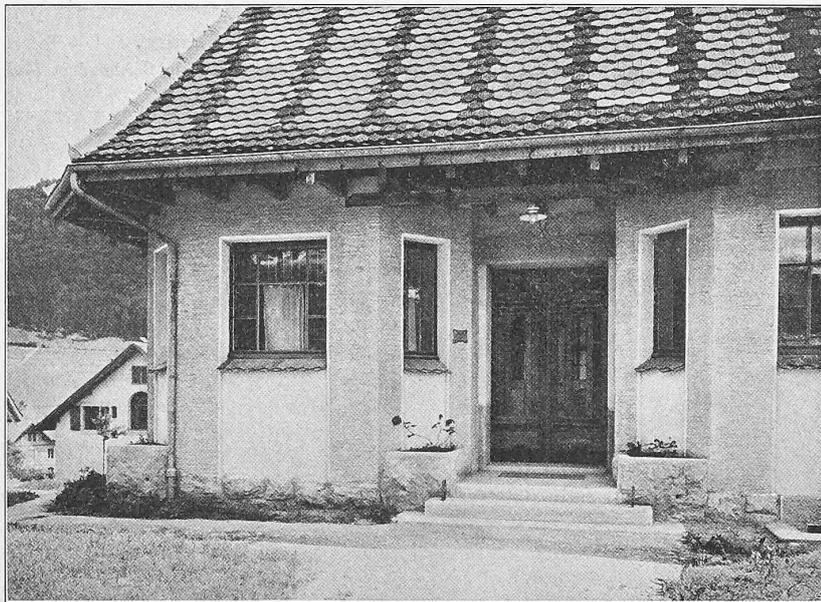


Abb. 7. Detail vom Eingang auf der Nordseite.



Abb. 8. Täfer in der Eingangshalle.

denen Wasserkräfte auf die bereits ermittelten Kraftbedarfsstellen behandeln sollte, infolge andauernder Verhinderung eines Mitarbeiters mit der Lösung ihrer Aufgabe etwas im Rückstande.

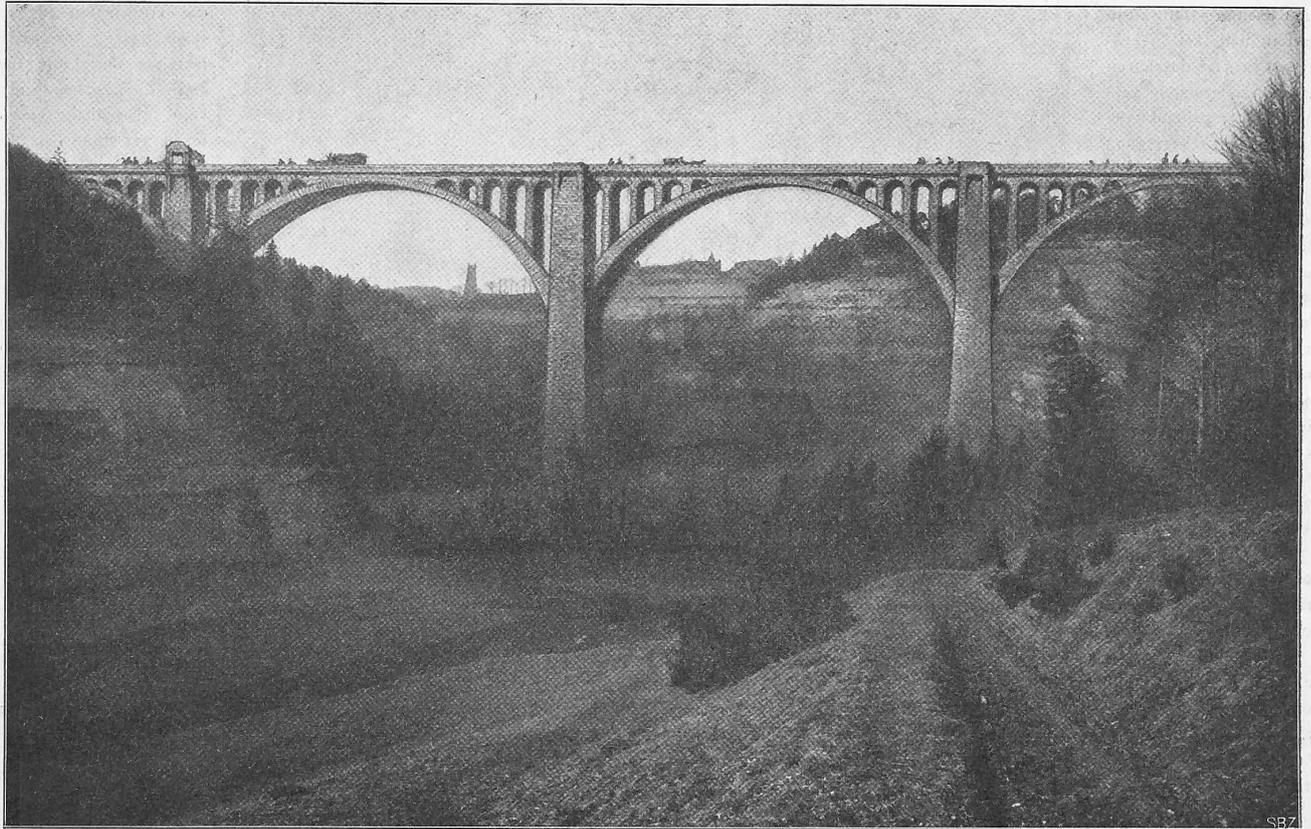
Der von der Maschinenfabrik Oerlikon unternommene Versuch des elektrischen Betriebes auf der Bahnstrecke *Seebach-Wettingen* befand sich bis Ende Juli noch in der Bauperiode. Am 30. Juli fand die Kollaudation der fertigen Anlage statt. Die Bewilligung zur Aufnahme des regelmässigen elektrischen Betriebes konnte indessen zunächst noch nicht erteilt werden, da beim Fahren mit den elektrischen Lokomotiven ganz unzulässige Stö-

Nachdem der schon im letztjährigen Bericht erwähnte Umbau der *Arth-Rigi-Bahn* für elektrischen Betrieb inzwischen vollzogen worden ist, wurde letzterer im Monat Mai aufgenommen. Derselbe erlitt aber viele Störungen, sodass im Spätsommer wieder zum Dampfbetrieb zurückgegangen werden musste. Es hat sich herausgestellt, dass die Wagenmotoren umgebaut werden müssen.

Auch die Drahtseilbahn *Ecluse-Plan* (Neuenburg) ist im Laufe des Jahres 1907 für elektrischen Betrieb umgebaut worden, zu welchem Zwecke der Betrieb vom 18. März bis zum 27. Juli eingestellt werden musste.

Concours pour le Pont de Pérolles à Fribourg.

III^{me} Prix «ex aequo». — Projet N^o 42. — Devise: «St. Nicolas». — Auteurs: Ing. M. Schwyder à Berthoud et *Basler Baugesellschaft* à Bâle.



Vue d'ensemble.

rungen im Betriebe der längs der Bahn liegenden Telephonlinien auftraten, trotzdem die Motoren behufs Verminderung der Fluktuationen im magnetischen Felde nachträglich Anker mit schiefgestellten Nuten erhalten hatten. Nach längeren Verhandlungen und Versuchen und nachdem die Telegraphenverwaltung sich dazu verstanden hatte, die Telephon-Schleifen-drähte auf der Strecke Affoltern-Wettingen zu kreuzen, wodurch die Störungen auf ein erträgliches Mass heruntersetzt wurden, konnte endlich am 22. November 1907 die Bewilligung zur Aufnahme des regelmässigen Betriebes gegeben werden. Derselbe wurde mit dem 1. Dezember eröffnet und es wurden im Monate Dezember insgesamt 7080 Kilometer gefahren.¹⁾

Der elektrische Betrieb auf der Strecke *Brig-Iselle* (*Simplontunnel*) wickelte sich im Berichtsjahre glatt ab. Die Betriebsunternehmung (Brown, Boveri & Cie.) erstellte zwei neue vierachsige, 1200 pferdige Lokomotiven, welche sowohl im mechanischen, als im elektrischen Teil bemerkenswerte Neuerungen zeigen. Nicht nur kann bei diesen Lokomotiven trotz vollkommener Wahrung der Kurvenbeweglichkeit das volle Dienstgewicht (64 t) als Adhäsionsgewicht ausgenutzt werden, sondern es können diese Lokomotiven bis zum vorgesehenen Maximum (75 km/Std.) ohne allzu erhebliche Effektivverluste mit beliebigen Geschwindigkeiten fahren, was bekanntlich beim Drehstromsystem bisher Schwierigkeiten bereitete. Nach Indienstsetzung dieser neuen Lokomotiven konnten die drei von den italienischen Staatsbahnen geliehenen Lokomotiven der Veltlinbahn entbehrt werden und es benützt die Betriebsunternehmung nunmehr nur ihr eigenes Material.

¹⁾ Siehe Seite 185 u. ff. von Bd. LI.

Die *Wengernalpbahn* hat die Einführung des elektrischen Betriebes definitiv beschlossen und in Ausführung genommen. Die Teilstrecke Lauterbrunnen-Scheidegg soll auf den Sommer 1909, die Strecke Scheidegg-Grindelwald ein Jahr später in Betrieb kommen. Als Stromart wurde Gleichstrom mit 1500 Volt Spannung gewählt. (Schluss folgt.)

Schweizerischer Verein von Dampfkesselbesitzern.

Dem einleitenden Teil des XXXIX. Jahresberichtes entnehmen wir, dass, wie bereits im vorhergehenden Berichte angekündigt, der bisherige Präsident, Herr Oberst *A. Vögeli-Boadmer* zurückgetreten ist; in Anbetracht der grossen Verdienste, die er sich als Vorsitzender seit 1869 um den Verein erworben hat, wurde er zu dessen Ehrenmitglied ernannt. An seiner Stelle amtet nun als Präsident Herr *Widmer-Heusser* von Gossau (Zürich).

Worte der Erinnerung werden in der Einleitung auch dem im Jahre 1907 verstorbenen, seit zehn Jahren pensionierten a. Inspektor *J. Forster* gewidmet.

Dem Geschäftsbericht des Obergeringens, Herrn *J. A. Strupler*, entnehmen wir über die *Tätigkeit des Vereins* im Berichtsjahr und über dessen *Bestand zu Ende 1907* in gewohnter Weise einige Daten.

Durch einen Zuwachs von 35 Mitgliedern mit 101 Kesseln stieg die Anzahl der Vereinsmitglieder von Ende 1906¹⁾ bis Ende 1907 auf 2665 und jene der den Vereinsmitgliedern gehörenden Kessel auf 4802, die der Dampfgefässe auf 496. In behördlichem Auftrage waren der Kontrolle der Vereinsorgane unterstellt weitere 162 Kessel und 3 Dampfgefässe, sodass

¹⁾ Siehe Bd. L, S. 74.