

Die Schweizerische Abteilung an der Weltausstellung in Turin 1911

Autor(en): **H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **57/58 (1911)**

Heft 13

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-82670>

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.

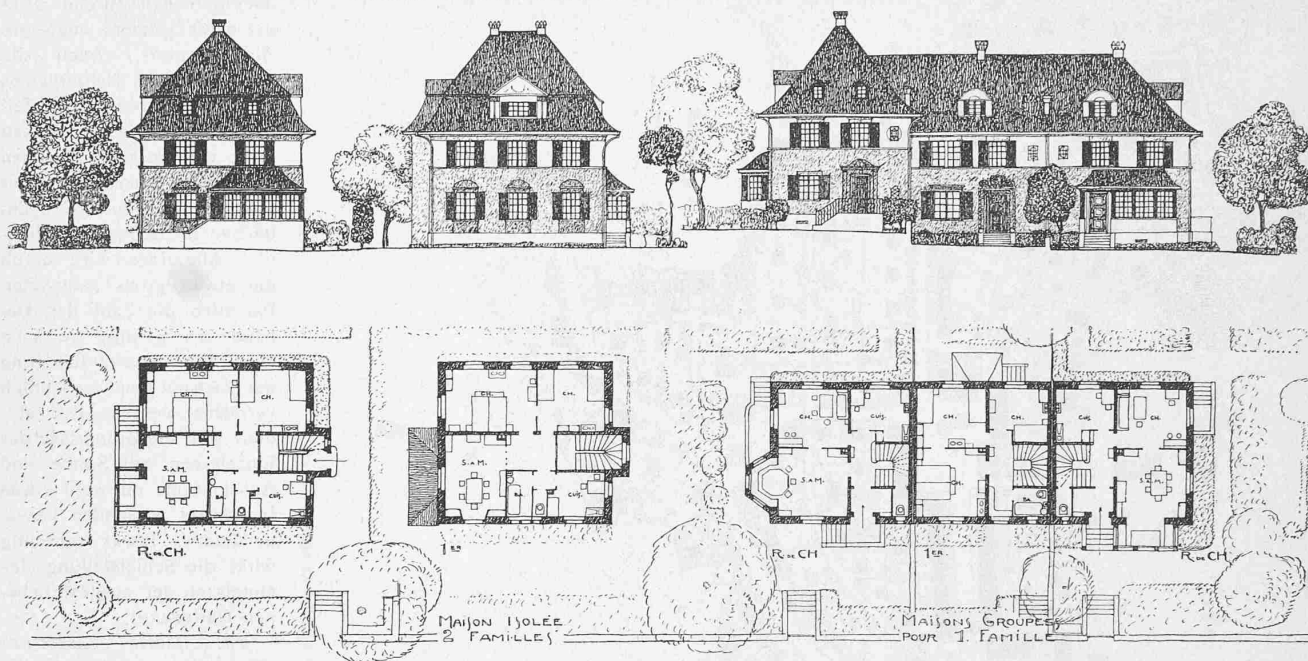
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

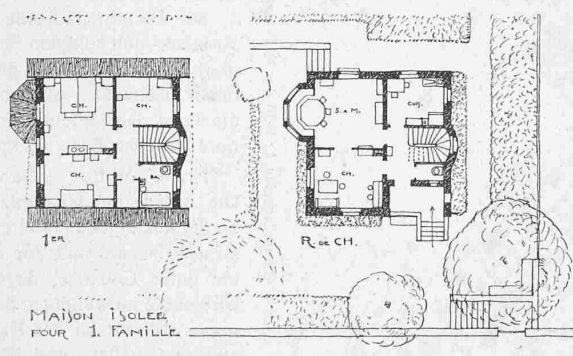
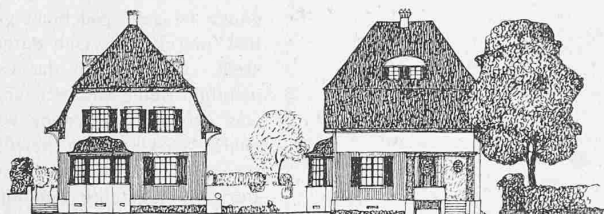
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Wettbewerb für eine Gartenstadt am Gurten bei Bern.

II. Preis. Motto: „Dans les jardins“. — Verfasser: Ed. Fatio, Architekt in Genf.



Grundrisse und Ansichten zu freistehenden Zweifamilienhäusern und Einfamilien-Reihenhäusern. — Masstab 1:400.



Grundrisse und Ansichten eines freistehenden Einfamilienhauses. — 1:400.

Nr. 11. Motto „Zukunft“. Gutes Projekt mit reichlicher Ueberbauung des Terrains, allerdings mit vielen und sehr langen Häuserreihen. Die Gestaltung der Einzelbilder ist gut studiert, obgleich ein bestimmter Rhythmus darin vergeblich gesucht wird. Schulhaus und Kirche nebeneinander, direkt an den Hauptplatz angebaut, ist nicht zweckmässig, auch ist der Ausblick gegen Westen mit der direkt sichtbaren Strassengabelung reizlos. Dagegen darf als eine sehr gute Idee die als Hauptverkehrs-Ader ausgesprochene Hauptstrasse in der Mitte des Terrains bezeichnet werden. Die Ausführung dieses Gedankens als Promenadenstrasse bedarf jedoch mehr Aussichtsmöglichkeit auf die Stadt besonders von dem nach Norden ganz verschlossenen Hauptplatz.

Nr. 12. Motto: „Dans les jardins“. Sehr gutes Projekt mit reichlicher Terrainüberbauung, Hauptplatz und Einzelhäuser sind gut studiert mit einheitlichem, klar zum Ausdrucke gebrachtem Gebäudecharakter. Nicht glücklich ist die Lage des Hotels an der

südöstlichen Ecke des Hauptplatzes ohne Aussicht, Gartenanlage und Erweiterungsmöglichkeit; dagegen ist gut gelöst die Lage der Kirche und die direkte Verbindung des Hauptplatzes mit dem untern Teil der Bellevuestrasse. Der Charakter der Promenadenstrasse ist mit abwechslungsreichen Bildern gut zum Ausdruck gebracht.

(Schluss folgt.)

Die Schweizerische Abteilung
an der Weltausstellung in Turin 1911.

Der Uebersichtsplan der Schweizerischen Maschinen-ausstellung in der Elektrizitätshalle der Turiner Weltausstellung ist bereits in der Schweizerischen Bauzeitung veröffentlicht worden¹⁾. Es dürfte nun von Interesse sein, als Ergänzung noch einige Bemerkungen über die Installation dieser Abteilung hinzuzufügen.

Wie aus dem allgemeinen Uebersichtsplan (Seite 23, Abbildung 1) zu ersehen ist, befindet sich unsere Abteilung am denkbar günstigsten Platze in der Halle 12, wo sie den Eingang in die Elektrizitätshalle bildet. Nicht so günstig wie die Orientierung dieser der Schweiz zugetheilten Abteilung war die Bodenbeschaffenheit des ausgewählten Platzes. Die ganze Elektrizitätshalle ist nämlich über einem ausgetrockneten, künstlich angelegten Schlittschuhlaufsee erbaut, dessen Grund sich rund 1,8 m unter dem Bretterfussboden der Ausstellungshalle befindet. Es musste dieser daher auf Pfählen aufgebaut werden, und zwar konnten die Pfähle nicht eingerammt werden, sondern sie mussten nach Entfernung der künstlich aufgeschütteten Lehmschicht unmittelbar auf das darunter befindliche Kieslager aufgestellt werden. Für den zu erstellenden Bretterboden hatte das italienische Komitee eine Nutzlast von 500 kg vorgesehen; in der schweizerischen Abteilung wurde der Boden aber bis auf 3000 kg Nutzlast verstärkt, um während der Montage freie Hand zu haben und gleichzeitig an Foundationen für die einzelnen ausgestellten Maschinen sparen zu können. Abbildung 1 zeigt die Bodenkonstruktion in Verbindung mit einem Fundamentblock. Sie hat sich während der ganzen Montage sehr gut bewährt und es wurden auf dem Holzboden ohne irgend welchen Nachteil Fundamentplatten bis zu 9 t Gewicht auf zwei Walzen fortgerollt.

¹⁾ Wir verweisen auf unsern ersten bezüglichen Artikel auf Seite 21 des Ild. Bandes und in Sonderheit auf die beiden Lagepläne der Seiten 22 u. 23.

Bezüglich des Transportes sei bemerkt, dass das italienische Komitee ursprünglich angenommen hatte, man werde die Waren vom Ausstellungsbahnhofe (Punkt 16, Seite 23) von Hand oder mit Fuhrwerken an Ort und Stelle befördern. Auf eindringliches Verlangen des Ingenieurs der schweizerischen Abteilung wurde aber ein Verbindungsgeleise vom genannten Bahnhofe bis zur Elektrizitätshalle geführt. Im Anschluss an dieses Geleise wurde dann innerhalb der schweizerischen Abteilung auf Kosten der Bundessubvention ein Kreuzgeleise mit den nötigen Drehscheiben erstellt. Das gleiche System wurde übrigens später nach den Plänen der schweizerischen Abteilung auch für die andern Abteilungen weiter durchgeführt.

Somit war es möglich, mit den Eisenbahnwagen bis in die Halle zu fahren und dort zu manövrieren. Um aber die Waren an jeden Ort hinbringen zu können, ohne die Böden zu beschädigen oder Zeit zu verlieren, ist in der schweizerischen Abteilung noch zwischen den grossen Geleisen und in allen Durchgängen ein bleibendes Schmalspurbahngeleise von 50 cm Breite verlegt, das von Oehler & Cie. in Aarau mit dem nötigen Rollmaterial und den Drehscheiben in freundlicher Weise zur Verfügung gestellt und gleichzeitig als Ausstellungsobjekt angemeldet worden ist.

Für das Abladen der Waren lieferte ebenfalls in zuvorkommender Weise die Firma Ruegger & Cie in Basel einen Wagenkran von 6 t normaler Nutzlast, der auf dem grossen Geleise verschoben werden konnte und zur Montage der Maschinen Verwendung fand, sowie einen auf vier Säulen aufgebauten Laufkran, mit dem Gewichte bis zu 3 t von den Eisenbahnwagen auf die Rollwagen des kleinen Geleises überladen werden konnten.

Diese ganze Transportanlage hat zum grossen Teil dazu beigetragen, dass am Eröffnungstage die Schweiz fertig dastehen konnte. Sie wurde aber auch von den Nachbarn darum beneidet. Allerdings muss zugegeben werden, dass

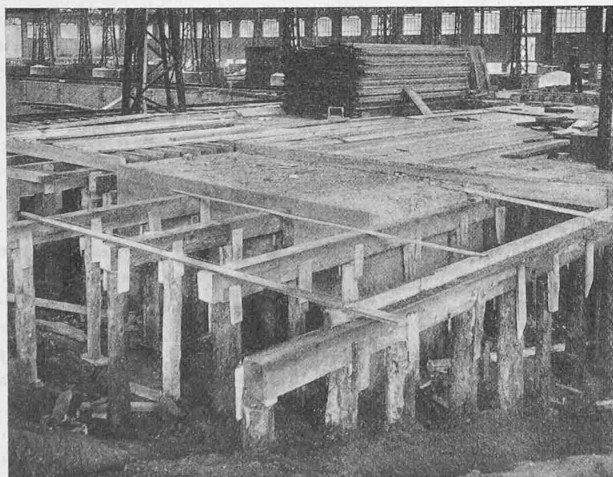


Abb. 1. Bodenkonstruktion und Fundamentblock.

die italienische Kommission der schweizerischen Abteilung stets grosses Entgegenkommen gezeigt und ihr die Arbeit möglichst erleichtert hat. Es war vielleicht dadurch ihr Vertrauen gewonnen worden, dass der Ingenieur der schweizerischen Abteilung schon im August 1910 den

italienischen Ingenieuren einen fertigen Dispositionsplan vorlegen konnte, der in Zukunft übrigens für vieles, wie z. B. für die Anlage der Wege usw. massgebend geworden ist. Aus Abbildung 2 kann man ersehen, wie die schweizerische Abteilung den Nachbarabteilungen stets um mindestens einen Monat voraus war. Das Bild ist anfangs Februar 1911 aufgenommen. Auf der Galerie sind noch mehrere Schneehaufen zu ersehen. Bis dahin, wo der Bretterboden gelegt ist, reicht die schweizerische Abteilung, während daneben kaum das Bahngeleise fertig ist.

Ueber die fertige Anlage gibt Tafel 36 am besten Aufschluss, wenn auch ein Teil der schweizerischen Gruppe links unter der Galerie nicht auf dem Bild erscheint. Da die ausgestellten Gegenstände bereits im Lageplan (S. 23) eingezeichnet und die Aussteller in der Legende angegeben sind, genügt es, kurz anzudeuten, nach welchem Grundgedanken bei der Einteilung vorgegangen wurde.

Ein Ueberblick über die angemeldeten Gegenstände hatte dem mit der Einrichtung beauftragten Ingenieur gezeigt, dass es möglich war, mit dem bestehenden Material und durch Gewinnung einiger weiterer Gegenstände, wie Transportmittel, Beleuchtungskörper, Geländer usw. eine sich selbst genügende, unabhängige und vielseitige, aber methodisch geordnete Gruppe herzustellen. Trotz des Monopols für Kraftlieferung, das sich die

italienische Kommission vorbehalten hatte, wurde der schweizerischen Abteilung gestattet, selbständig mit den ausstellenden Firmen für Lieferung des Betriebsstromes Vereinbarungen zu treffen. Da dieser auf solche Weise billiger beschafft werden konnte, als der von der Ausstellung

Die Schweizerische Abteilung an der Intern. Ausstellung Turin 1911.

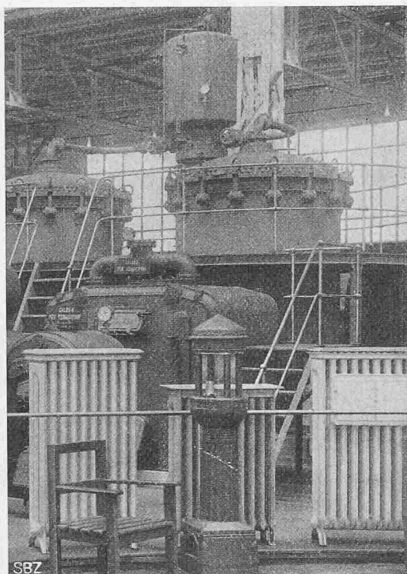


Abb. 5. Ruheplatz und Trinkbrunnen der L. v. Rollschen Eisenwerke vor der Ausstellung von Gebrüder Sulzer.

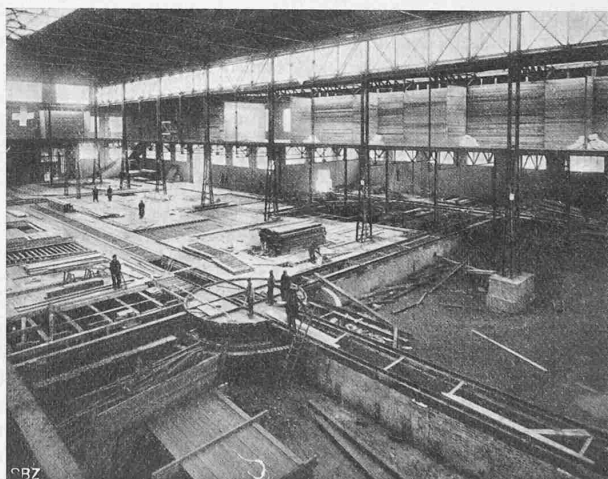


Abb. 2. Boden und Dienstgeleise der Schweizer. Abteilung.

gelieferte, so konnte mit der gemachten Ersparnis für eine reiche Beleuchtungsanlage gesorgt werden, die als naturgemässe Dekoration zum Eintritt in eine Elektrizitätshalle dem Ganzen mehr Leben gab. Diese Anlage wurde von Baumann, Kölliker & Cie. in Zürich geliefert. In diesem Sinne wurde nun ursprünglich folgendes Programm aufgestellt: Eine Gruppe „Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik“ mit „Elektrizitätsgesellschaft Alioth“ (Abb. 3, S. 177) war bestimmt, mit Dieselmotor und Drehstromgenerator Strom von 500 Volt und 50 Perioden für den Betrieb der Maschinen zu liefern. Eine zweite Gruppe „A.-G. Bächtold

& Cie.“ mit „Meidinger & Cie.“ (Abbildung 4) sollte ebenfalls mit Dieselmotor und Drehstromgenerator Strom von 230 Volt und 50 Perioden für die Beleuchtungsanlage abgeben. Bald nach Eröffnung der Ausstellung zeigte sich aber, dass die Aussteller viel weniger Strom verbrauchten, als sie ursprünglich verlangt hatten; um es nun trotzdem zu ermöglichen, dass die Dieselmotoren genügend belastet seien, wurde mit der Einschaltung eines Transformators ein abwechselnder Betrieb eingeführt, sodass nunmehr jede der beiden oben genannten Gruppen gleichzeitig sowohl die Betriebskraft als auch den Strom für die Beleuchtung liefern kann; andererseits wurde hierdurch eine Reserve geschaffen, für den Fall, dass die eine oder die andere Gruppe reparaturbedürftig werden sollte. Diese Anlage wurde noch dahin erweitert, dass im Notfalle durch einen von der Elektrizitätsgesellschaft Alioth gelieferten Transformator Strom der Ausstellungsbehörde von 6400 auf 500 Volt umgeformt und für die ganze schweizerische Abteilung benützt werden kann. Wie bekannt, konnten am Eröffnungstage alle schweizerischen Maschinen von unsern Motoren in Betrieb gesetzt werden, während der Strom der Ausstellungsbehörde erst viel später zur Verfügung stand.

Bei der Anordnung der ausgestellten Maschinen wurde in erster Linie auf deren systematische Gruppierung gesehen. Um alle Aussteller auf gleichen Fuss zu stellen, wurden alle Wege gleich breit gemacht. Die Vermeidung

von schmalen Passagen hat das Auspacken und dann das provisorische Versorgen der leeren Kisten sehr erleichtert.

Die Einheit der Schweizerischen Ausstellung wurde ferner durch das von den Eisen- und Stahlwerken A.-G. vormals Georg Fischer in Schaffhausen für die ganze Abteilung gelieferte einheitliche Geländer mit den dekorativen Eingängen und den möglichst einfach gehaltenen Firmatafeln, sowie durch den einheitlichen Bodenbelag hervorgehoben.

Als Dekoration dienen, ausser den bereits angegebenen Gegenständen, die hängende Drahtseilbahn von Oehler & Cie., der Laufkran von Ruegger, Hydranten und Trinkbrunnen (Abb. 5), die von den L. von Roll'schen Eisenwerken, Clus bereitwillig für die Dauer der Ausstellung geliehen worden sind, und endlich eine grosse elektrische Uhr von V^{ve} Perret fils in Neuchâtel (Tafel 36).

Wie es diese Tafel zeigt, lässt

diese Gruppe dem Besucher den Eindruck einer ruhigen, einfachen, aber gediegenen Kollektivausstellung, die durch die von Gebrüder Sulzer installierte Entstaubungsanlage stets in grösster Reinlichkeit erhalten wird und von jeder schreienden Reklame Umgang nimmt.

Dieses Ziel konnte nur dadurch erreicht werden, dass sich die Aussteller vertrauensvoll dem für die Installation aufgestellten leitenden Gedanken unterzogen und dass viele von ihnen in bereitwilligster Weise das fehlende ergänzten, wofür ihnen hiermit bestens gedankt sei. H.

Von der XLIV. Generalversammlung des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins in St. Gallen vom 26. bis 28. August 1911.

(Schluss.)

Am Montag Morgen war die Abfahrt zur Besichtigung der Bodensee-Toggenburg-Bahn und der Rickenbahn von St. Gallen bis Uznach, der dieser zweite Tag des Festes gewidmet war, erst für 8⁵³ Uhr angesetzt. Es blieb deshalb vor Abfahrt noch reichlich Zeit, der Einladung der Bauleitung Folge gebend, die hochinteressanten Arbeiten zu besichtigen, die zur Gründung des neuen dem Bahnhof gegenüberliegenden Postgebäudes im Gange waren. In grosser Zahl fanden sich die Festteilnehmer zu diesem Augenschein ein.

Während für die Foundation des neuen Empfangsgebäudes der Schweizerischen Bundesbahnen Holzpfähle zur Anwendung kamen, werden für das Postgebäude ausschliesslich Eisenbetonpfähle gerammt. Diese Arbeiten sind der Ingenieurfirma Ed. Züblin & Co. in Strassburg übertragen, die hier das ihr patentierte System der fünfkantigen Pfähle mit ring- und sternförmiger Querarmierung aus verdrehten Bügeln zur Anwendung bringt. Recht gut installiert ist zur Herstellung der Pfähle die Baustelle, wo zunächst die Bügel in zwei verschiedenen Längen in einfachster Weise verdreht und hernach zum Flechten der Armatür verwendet werden. Die fertigen Pfähle kommen in zerlegbare Formen zu liegen, in denen sie mit feinkörnigem Beton sorgfältig ausgestampft werden. Nach Erhärten

und Ausschalen werden sie mittels eines Bockkranes verfahren, der die ganze Länge des Bauplatzes bestreicht. Das Einrammen der je nach der Tiefe des tragfähigen Untergrundes bis zu 12 m Länge angefertigten Pfähle erfolgt durch eine Dampftramme. Dabei wird eine „Jungfer“ mit Holzeinlage benützt, die nach Art eines Spannfutters fest um den Pfahlkopf gespannt, diesen vor jeder Beschädigung durch die Rammschläge schützt. Die „Bauzeitung“ wird die Anwendung dieses Züblin'schen Pfahlsystems demnächst an einem besonders interessanten Ausführungsbeispiel näher beschreiben.

In die im Zuge von 8⁵³ Uhr für uns bereit gestellten Wagen stieg der grösste Teil der Gesellschaft ein, um unter Führung des Lokalkomitees die geplante Fahrt anzutreten. Nur verhältnismässig wenige waren, angeblich von den vorbeschriebenen Fundationsarbeiten derart gefesselt, dass sie erst mit einem folgenden Zuge nachkommen konnten, um sich dem Gros in Herisau anzuschliessen.

Man fuhr zunächst nur bis Haggen-Bruggen, der ersten Station bei St. Gallen. Hier teilte man sich in drei Gruppen. Die eine unterzog unter Führung von Ingenieur A. Acatos den Sitterviadukt¹⁾ einer eingehenden Besichtigung und ging von hier der Bahn entlang bis nach Herisau. Eine zweite Gruppe stieg zum Kubelwerk²⁾ hinab, um dieses in seinem heutigen Ausbau zu studieren. Die dritte Gruppe endlich, die den Morgen des herrlichen Tages gerne dem Naturgenuss widmen wollte, zog unter Führung des Festpräsidenten von der Bahnlinie links abschwendend auf die Höhe über das alte

¹⁾ Eingehende Beschreibung in Band LVI, Seite 135 u. ff.

Siehe Darstellung in Band XLIII, Seite 161 und Band XLVIII, Seite 211.

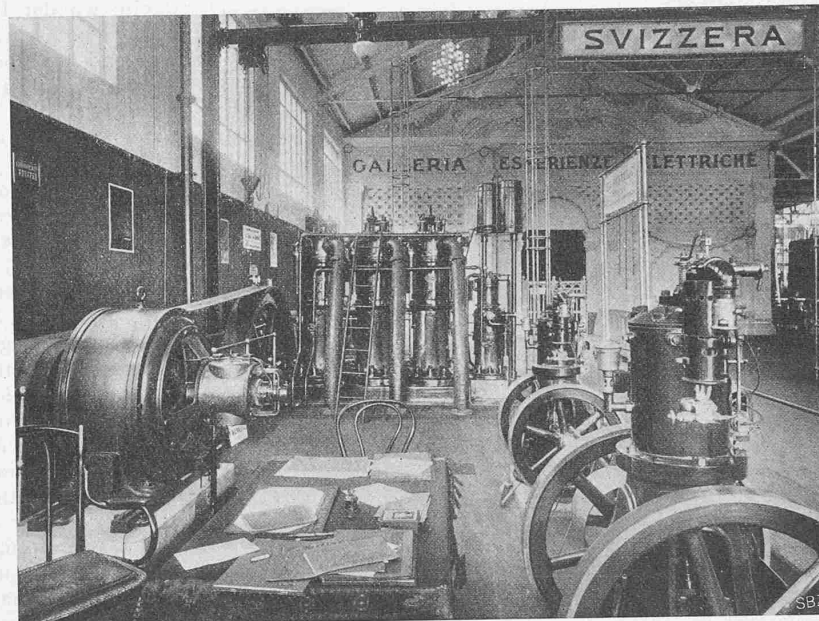


Abb. 4. Betriebsgruppe von der A.-G. Bächtold & Cie. in Steckborn und G. Meidinger & Cie. in Basel.



DIE SCHWEIZERISCHE MASCHINENAUSSTELLUNG AN DER WELTAUSSTELLUNG TURIN 1911

Aufnahme von R. Dal Rio in Turin

JEAN FREY, ZÜRICH 2463

Aetzung von Meisenbach, Riffarth & Cie., München

Miscellanea.

Fortbildungskurse für Ingenieure. Die fortschreitende Entwicklung auf den verschiedensten Gebieten hat dazu geführt, auch für die Männer des praktischen Lebens Fortbildungskurse einzurichten. Dass solche Kurse gerade für die Ingenieure besonders nötig sind, liegt auf der Hand. Es hat deshalb auch der Verein deutscher Ingenieure bereits vor Jahren unter Benutzung der reichen Unterrichtsmittel der deutschen Technischen Hochschulen Gelegenheit zu solcher Fortbildung geschaffen. Den Anklang, den diese Ingenieurkurse gefunden haben, beweist deren starker Besuch. In den vergangenen Jahren wurden Kurse in Braunschweig und in Dresden abgehalten; der diesjährige Fortbildungskursus wird an der Grossherzogl. Technischen Hochschule in Karlsruhe vom 2. bis 14. Oktober abgehalten werden. Alle weiteren Auskünfte sind durch das Sekretariat der Techn. Hochschule in Karlsruhe zu erfahren.

Ausnutzung der Niagara-Fälle. Die gegenwärtige Ausnutzung der Niagara-Fälle ist nach „Electrical World“ auf etwa 273 000 PS zu beziffern, von denen 126 000 PS für elektrochemische Zwecke, 56 200 PS für Bahnbetrieb, 36 400 PS für Beleuchtung und 54 500 PS für verschiedene Kraftbetriebe verwertet werden. Durch einen zwischen den Vereinigten Staaten und Kanada abgeschlossenen Vertrag ist die Ausnutzung auf 672 000 PS eingeschränkt.

Ein unterirdisches Telephonkabel von 765 km Länge, das die Städte Boston und Washington über New-York verbindet, ist vor kurzem in Betrieb genommen worden. Das Kabel von 64 mm $\varnothing$ enthält 14 Paar Drähte von 2,6 mm und 42 Paar von 1,8 mm $\varnothing$.

Haus „zum Haggen“ hinauf, von der sich eine wunderbare Aussicht bot in das Gmündertobel mit der neuen Strassenbrücke¹⁾ und das Sittertal mit dem Säntisgebirge im Hintergrund sowie in das weite Niederland nach Westen und Norden.

Von dem schönen Spaziergang erquickt und gestärkt, bestieg man um 10³⁰ Uhr wieder den Zug, der uns nach Herisau brachte, wo sich die ganze Gesellschaft wieder zusammen fand.

Hier besichtigte man unter Führung von Ingenieur A. Sommer die Anlagen des weitläufigen Gemeinschaftsbahnhofes der Bodensee-Toggenburg-Bahn und der Appenzellerbahn, bei dem die Geländeverhältnisse äusserst umfangreiche Massenbewegungen und Strassen-Unter- und Ueberführungen erforderlich gemacht haben.²⁾ Alle diese Anlagen der Bodensee-Toggenburg-Bahn, sowie die Bahnhofbauten und die in der Folge noch befahrenen Objekte der Strecke bis Lichtensteig finden sich in der „Festschrift“ so eingehend beschrieben und zeichnerisch gut dargestellt, dass wir hier auf nähere Beschreibung förglich verzichten können.

Die Weiterfahrt mittels Extrazuges war auf 12 Uhr angesetzt. In herrlichem Sonnenschein zeigten sich Strecke, Gelände und die zahlreichen Ortschaften mit ihren schmucken Stationsgebäuden. Interessant war es namentlich, die vielen, weitausgreifenden Rutschungen in ihren Spuren an Einschnitten und Dämmen zu erkennen, was durch öfteres Langsamfahren erleichtert wurde. Das Befahren der ausserordentlich kurven- und objektreichen Bahnstrecke bietet schon aus diesem Grunde dem Techniker mannigfach

Schweizerische Binnenschifffahrt. Der am 19. d. M. geschlossene Verbandstag des deutsch-österreichisch-ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt hat beschlossen, in Erweiterung des Arbeitsprogramms auch die Schweiz in den Verband aufzunehmen. Der nächste Verbandstag soll 1913 in Konstanz stattfinden.

Die Schweizerische Abteilung an der Turiner Ausstellung 1911.

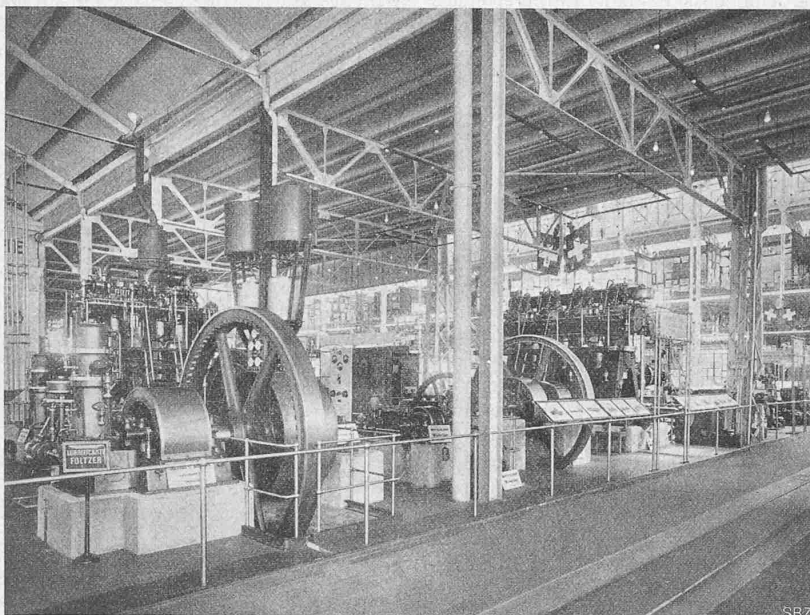


Abb. 3. Betriebsgruppe der Schweizerischen Lokomotivfabrik Winterthur und der Elektrizitäts-Gesellschaft Alioth in Münchenstein.

Nekrologie.

† H. Schleich. Der nach längerer Krankheit zu Zürich am 11. September verstorbene Ingenieur Heinrich Schleich war in Zürich am 18. Juni 1840 geboren. Nach Absolvierung der Zürcher Industrieschule bezog er im Herbst 1857 das Eidgen. Polytechnikum und erwarb im Jahre 1860 unter gleichzeitiger Lösung einer Preisaufgabe das Diplom als Bauingenieur. Seine erste praktische Arbeit war die Ausarbeitung eines Kanalprojektes in Brugg. Im Jahre 1861 trat er in das städtische topographische Bureau in Zürich ein, auf dem er bis 1868 arbeitete; in gleicher Richtung war er hierauf bis 1872 als Ingenieur-Topograph

des eidgenössischen Stabsbureaus tätig. Eine Reihe von Kartenblättern des Siegfriedatlases, die zu den besten aus jener Periode zu zählen sind, wurden von ihm aufgenommen und bearbeitet. Schleich war nicht nur ein flottes topographischer Zeichner, sondern verstand es auch geologisch zu charakterisieren. Im Jahre 1872 ging er zum Eisenbahnbau über, arbeitete zunächst bei der Nordostbahn an den Aufnahmen für die Linie Koblenz-Stein, dann bis 1877 bei der Schweizerischen Zentralbahn für die Projektierung und beim Bau der aargauischen Südbahn und von 1878 bis 1880 als Ingenieur der Gotthardbahn in Wassen und Amsteg.

Als die Stadt Winterthur Ende der siebziger Jahre aus Spar-

Bemerkenswertes, ganz abgesehen von der lieblichen Gegend und den weiten Fernblicken auf den Bodensee und darüber hinaus.

So kam man in bester Stimmung gegen 1 Uhr in Lichtensteig, dem alten Toggenburger Städtchen an. Der grosse Saal der „Krone“ konnte mit Mühe die Zahl von über 200 der Hungrigen fassen, die an langen Tischen sich niedergelassen hatten; der Hitze wegen entledigte man sich grösstenteils der Röcke und aus dem gleichen Grunde wurden sogar teilweise die Fensterflügel ausgehängt, sodass sich das Mahl in höchst ungezwungener, ländlicher und fröhlicher Weise vollzog.

So wollen auch wir uns in der Berichterstattung über die Toaste kurz fassen und nur bemerken, dass Stadtgenieur W. Dick, der rührige Festpräsident, die Gesellschaft nochmals begrüsst, seiner Freude über deren offenkundige Befriedigung Ausdruck gebend. In aller Namen dankte ihm und den St. Galler Kollegen für die flotte Veranstaltung Architekt O. Pflughard, der an die Banketttrede Dr. Scherrers anknüpfend darauf hinwies, dass die Erbauer der Bodensee-Toggenburgbahn in Ekkehard einen illustren Vorläufer hatten, da sie wie jener dafür gesorgt haben, dass man ohne den Boden zu berühren, nach St. Gallen kommen kann. Und Kollege Dick, den erfolgreichen Schwemm-Kanalisateur St. Gallens, verglich er dem heiligen Gallus; beiden hatte es die Steinach angetan, jedem in seiner, wenn auch nicht gleich poetischen Art. In donnerndem Beifall bestätigten alle den Dank des Vereins an die St. Galler und die eidg. Baudirektion liess diesem, wie auch den andern Rednern durch ihren eifrigen Adjunkten als Anerkennungszeichen je einen

¹⁾ Band LIII, Seite 95. ²⁾ Lageplan in Band II, Seite 291.