

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 81/82 (1923)
Heft: 17

Artikel: Von der 37. Generalversammlung der G.e.P. vom 7. bis 9. Juli 1923 in Zürich
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-38997>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.03.2025

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

stellung eine Distanz zwischen äusserer Schiene und Spurkranz von 1 mm. Dadurch ist die Lage des vorderen Drehgestelles bestimmt. Beim hinteren Drehgestell läuft Achse V aussen an und Achse VI läuft radial, sodass auch das hintere Drehgestell in seiner Lage bestimmt ist. Wir verbinden die beiden Drehpunkte D_1 und D_2 miteinander und erhalten die Längsaxe der Lokomotive. Es ergibt sich ein Ausschlag der Achse I gegenüber der Lokomotivmitte von 12 mm und von 16 mm von der Achse VI. Die Achsen III und IV sollen nach beiden Seiten 15 mm Seitenspiel haben. Es läuft also jeder Radsatz für sich, ohne irgend welche Kräfte auf den Rahmen auszuüben. Achse III läuft am äusseren Schienenstrang, Achse IV am inneren an. Die Fliehkraft wird teilweise durch die Federspannung bei I und VI mit je 1000 kg aufgenommen, womit sich ein Restbetrag für die beiden Drehzapfen von je 1200 kg ergibt.

der Spurkranzdruck gleich null ist. Auf sie wirkt jedoch die Fliehkraft von 1200 kg vom Drehpunkt D_1 herrührend. Genügt nun die Reibkraft diesen 1200 kg zu widerstehen? Auch hier nehmen wir den ungünstigsten Fall an. Die Lokomotive fahre auf der höchsten Spannungstufe, bei der sie eine maximale Zugkraft von 7000 kg = 1750 kg pro Achse entwickeln soll. Die Umfangskraft = 100 % sei ebenfalls zu $\frac{1}{8}$ des Reibgewichtes angenommen, für unsern Fall also zu 6000 kg. 1750 kg sind nun 29,2 % von 6000 kg; somit ergibt sich aus Abbildung 7 (Seite 122) für eine Umfangskraft von 29,2 % bei $V = 100$ km/h eine Abnahme der Stellkraft von 59 %. Es ergibt sich also die Stellkraft = $\frac{1}{3} \cdot 18000 \cdot 0,59 = 3540$ kg. Da die Stellkraft ungefähr $2\frac{1}{2}$ mal so gross ist, wie die maximal auftretende Fliehkraft, so ist irgendwelche Veranlassung zu Schlingerbewegungen nicht vorhanden. Die Achsen III und IV laufen

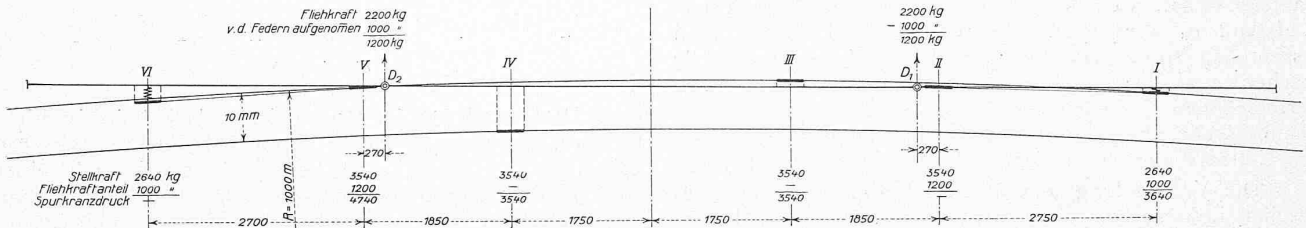


Abb. 29. Kurveneinstellung einer Lokomotive mit Achsfolge nach Abb. 25 und Drehgestellen nach Abb. 26.

Da die Achse I mit einem Anschneidewinkel läuft, tritt sofort eine Stellkraft auf, die wir nach unseren Messergebnissen zahlenmässig angeben können. Aus Abbildung 5 (Seite 121) entnehmen wir für $V = 100$ km eine Abnahme der Reibzahl μ_2 gegenüber μ_1 um 66 %. Nehmen wir $\mu_1 = \frac{1}{3}$, so ergibt sich für die Laufachse von 12 t Achsbelastung eine Stellkraft von $\frac{1}{3} \cdot 12 \cdot 0,66 = 2640$ kg. Zu diesem Stellkraftdruck kommt noch die Federspannung von 1000 kg hinzu, sodass sich ein Spurkranzdruck von 3640 kg ergibt. Die Achse II läuft radial, sodass bei ihr

beide mit einem Anschnittwinkel der äussern bzw. der inneren Schiene entlang. Der Spurkranzdruck beträgt für beide 3540 kg. (Vergl. Achse II.) Achse V läuft ebenfalls schief. Die Stellkraft ist wie bei den übrigen 3540 kg. Dazu kommt noch der Fliehkraftanteil, wodurch der Spurkranzdruck sich auf 4740 kg erhöht. Achse VI läuft radial, der Spurkranzdruck ist somit gleich null. Die Stellkraft überwiegt die Fliehkraft um 1640 kg.

Die nämliche Lokomotive, ausgerüstet mit Drehgestellen nach Abbildung 27, ergibt eine Kurveneinstellung,

Von der 37. Jahresversammlung der G. E. P. vom 7. bis 9. Juli 1923 in Zürich.

Festbericht.

Die schönen Tage von Aranjuez sind längst vorüber! Und die Julihitze auch, unter der das Bier-Budget des Wirtschaftskomitee so bedenklich litt, dass schon am Vorabend im dichtgefüllten Doldersaal die schwitzenden Ehemaligen vernehmlich zu knurren begannen. Das fängt gut an, dachte der Berichterstatter, nämlich in seiner Eigenschaft als Mitglied des Festkomitee, denn als Berichterstatter war ein Berner ausersehen. Der aber brach ganz unvermittelt einen Streik vom Zaun, verweigerte schlankweg den Gehorsam unter Hinweis auf die Hitze und den momentanen Biermangel. Das fängt gut an, dachte ich zum andernmal, den behäbigen Präsidenten des Wirtschaftskomitee suchend. Der requirierte rasch 1000 Flaschen Sternbräu, ohne hinsichtlich des Budget mit der Wimper zu zucken! Unheil, du bist im Zuge, nimm welchen Lauf du willst — mit diesem Stosseufzer fügte ich mich ins Unabhängliche, inklusive die Notwendigkeit, zum Uebrigen auch den Berichterstatter selbst spielen zu müssen. Gewisse Beruhigung schuf dabei immerhin die Erfahrung, dass die Hitze so schlimm ja nicht ist, sofern das Bier gut, kühl und vorhanden; dies war der Fall, und schliesslich sind ja die Finanzsorgen wie stets im lieben Vaterland Sache der Andern. Also los! — Apropos; es ist dem Berichterstatter-Ersatz zu Ohren gekommen, der Bericht lasse unheimlich lange auf sich warten. Es mag etwas daran sein; aber einmal musste der Herausgeber des Vereinsorgans „im Nebenamt“ inzwischen, damit nirgends nichts warm laufe, allerhand Korn auf die Mühle schütten, wie Nietprobleme, kirchliche Gemeindebauten und raschlaufende Konusturbinen, den elektrischen Rosshandel (Abtlg. Export), genannt „Schweizer. Sammelschiene“, dann die Zürcher Schwemmkanalisation, den Ausbau des Oberrheins, die Basler Nazi-Bank und zu unterst am Rhein die holländische Baukunst, die

um den Einfluss auf den neuen Bahnhof Enge mit dem Karlsruher Schlossplatz (Weinbrenner und Zentralbau!) wetteifert, usw.; richtig: nicht zu vergessen der Technische Kurs des S.I.A. und der Stammheimer Bildersturm! Dass einem bei solchem Müllern fast sturm werden kann, ist klar. Sodann, dachte der Berichterstatter, wird der Festbericht zweifellos günstiger aufgenommen, wenn er als Kontrast zu jener Julihitze erst in der kühleren Jahreszeit erscheint, denn auch die Ehemaligen schätzen bekanntlich das, was sie nicht mehr haben, mehr, als die rauhe Gegenwart. Damit kämen wir also auf den Festbericht.

Das G.E.P.-Fest wurde im Empfangsbureau im Hauptbahnhof Samstag den 7. Juli, 13 Uhr, eröffnet, und schon von 15 Uhr an wurden die Wissensdurstigen unserer mit echt silbernem Festzeichen gezierten Gäste gruppenweise auf die bautechnischen Attraktionen Gross-Zürichs losgelassen, als da sind die Erweiterungsbauten der E.T.H. und die Universität, verschiedene Banken und das Bezirksgericht in Aussersihl, genannt „Spinnerei Rotwand“; dann der Umbau der Linksufrigen und die neue Lokomotiv-Werkstätte der S.B.B., die Prüfanstalten des S.E.V. und das Chemische Laboratorium der Stadt. Gleichzeitig hielt der Ausschuss seine Sitzung auf Zimmerleuten, und so war der freie Samstag-Nachmittag mit erster Arbeit ausgefüllt, was die moralische Basis schuf für den Genuss einer wohlverdienten Abendunterhaltung.

Diese entwickelte sich von der Dämmerstunde an im grossen Saale des Waldhaus-Dolder, wo Max Guyer in seiner launigen Art die Freunde aus Nah und Fern willkommen hiess; ausgehend von der Renovation des alten Poly befasste er sich des nähern mit den vier grossen Steinfrauen, die man aus ihren zu engen Fassaden-Nischen herabgenommen und auf den Vorplatz gesetzt hat, wo sie nunmehr als wohlmeinende „Tanten“ der Studierenden zu diesen in ein menschlich näheres Verhältnis getreten sind. Damit war der familiäre Ton unserer G.E.P.-Vorabende angeschlagen, der alsbald zu fröhlichem Brausen anschwell, ohne sich von der freundlich kostümierten Gigelimusik in der vordern Saalecke stören zu lassen.

unter sonst gleichen Verhältnissen, wie in Abbildung 30 dargestellt ist. Bei der Kurveneinstellung werden, wie bei Abbildung 29, zunächst die Drehgestelle festgelegt, durch die dann die Lage der Lokomotive bestimmt ist. Die Fliehkraft wirkt auf die Drehpunkte D_1 und D_2 und verteilt sich entsprechend den Hebelarmen auf die Lauf- und die Triebachse des Drehgestelles.

Die Achse I läuft schief und hat die gleiche Stellkraft wie oben, also 2640 kg. Dazu kommt der Fliehkraftanteil von 1040 kg, was zusammen einen Spurkranzdruck von 3680 kg ergibt. Die Achse II läuft ebenfalls mit einem Anchnittwinkel, woraus eine Stellkraft von 3540 kg erfolgt; dazu der Fliehkraftanteil von 1160 kg ergibt zusammen einen Spurkranzdruck von 4700 kg. Die Achsen III und IV verhalten sich wie in Abbildung 29. Die Achse V läuft am inneren Schienenstrang an, da der Fliehkraftanteil

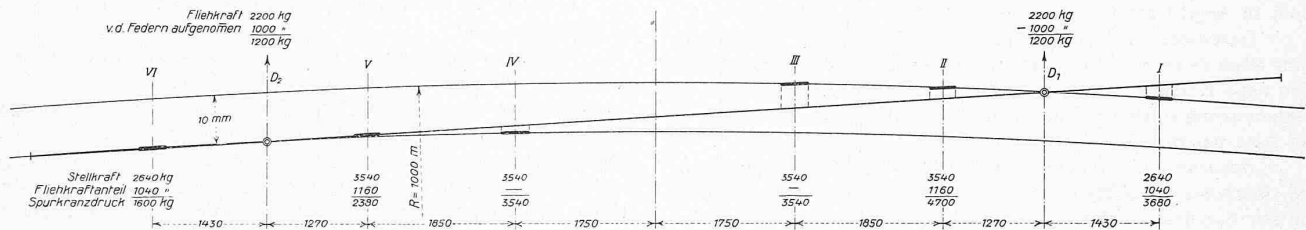
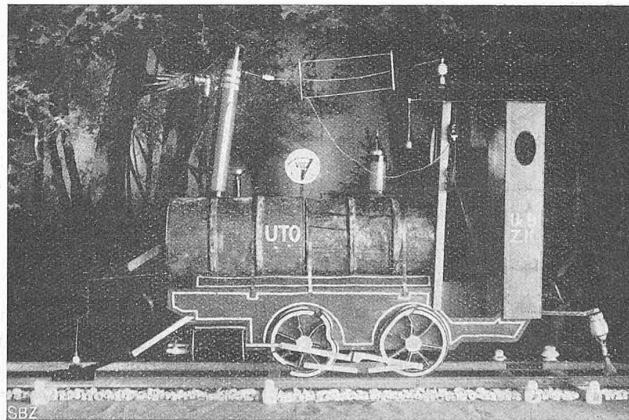


Abb. 30. Kurveneinstellung einer Lokomotive mit Achsfolge nach Abb. 25 und Drehgestellen nach Abb. 27.

die Stellkraft nicht überwiegt. Der Spurkranzdruck beträgt 3540 kg minus den Fliehkraftanteil von 1160 kg, was einen Spurkranzdruck von 2380 kg ergibt. Das gleiche gilt für die Achse VI, die somit $2640 - 1040 = 1600$ kg Spurkranzdruck besitzt.

Aus diesen Ueberlegungen geht hervor, dass Lokomotiven mit Drehgestellen nach Abbildung 26 in Bezug auf sichern Lauf und Unterhaltungsarbeiten der Lokomotive mit Laufgestellen, die im Prinzip nach Abbildung 27 gebaut sind, überlegen sein dürften.

Den Glanzpunkt des Unterhaltungsprogrammes bildete die von Ing. G. Zindel verfasste und von der rührigen Maschinen-Ingenieur-Gruppe der G. E. P. inszenierte Produktion „Ue.-B. Z.-K.“, ein Beitrag zum Kapitel Politik in der Technik. Brennpunkt dieser äusserst witzigen Komödie war die hier abgebildete, auf richtigen Schienen laufende elektrifizierte Dampflokomotive im Masstab 1:2. Der Erwähnung wert ist das zur Anwendung gedachte vereinfachte elektrische Traktionsystem. Durch Verwendung der einen Fahrschiene als Zuleitung fällt die teure Oberleitung weg. Zur Isolierung der Schienen gegen Erde ist der gewöhnliche Steinschotter durch „Isolierschotter“ aus Porzellan-Isolatoren-Bruchstücken ersetzt, während andererseits eine Lack-schicht, die durch eine hinten an der Lokomotive sichtbare Vorrichtung automatisch erneuert wird, den Strom verhindert, auf einem andern Wege in die Lokomotive zu gelangen, -als über den auf der äusseren Schienenfläche gleitenden Stromabnehmer (vorn an der Lokomotive). Die Rückleitung erfolgt über die andere Schiene und die schoopisierten Schwellen wieder zur Zuleitungsschiene, was, wie der Herr Betriebsleiter mit Stolz hervorhob, gestatte, unter Aufhebung jeder Verbindung mit der Zentrale, immer mit dem gleichen Kilowatt im Kreislauf zu arbeiten, natürlich mit nahezu 100% Wirkungsgrad. Für den Fall, dass irgend ein vierbeiniges Vieh durch Ueberschreiten der Geleise Kurzschluss verursachen sollte, kann mittels der an der Lokomotive angebrachten



Elektrifizierte Dampflokomotive der Ue.-B. Z.-K.

Eidgenössisches Amt für Wasserwirtschaft.

Aus dem Bericht des Amtes für Wasserwirtschaft über seine Geschäftsführung im Jahre 1922 geben wir im folgenden, unserer Uebung gemäss, einen gedrängten Auszug der wichtigsten Kapitel.

Hydrographie.

Wasserstands- und Wassermess-Stationen. Der Bestand an Pegelstationen ist während des Berichtjahres von 384 auf 345 zurückgegangen, während gleichzeitig die Zahl der mit Limmigraphen ausgerüsteten Stationen von 125 auf 137 gestiegen ist. Die Revision des ganzen Netzes im Sinne der Ausführungen des Geschäftsberichtes für 1921 (Auszug in Band 80, Seite 227, 11. November 1922) wurde fortgesetzt.

Wassermessungen und Flügelprüfwesen. Im Berichtjahre wurden an den Gewässerläufen 658 Wassermessungen vorgenommen (1921, nach endgültiger Zusammenstellung: 571). In der Flügel-

prüfanstalt des Amtes in Papiermühle wurden 231 Flügelarterierungen ausgeführt gegenüber 176 im Jahre 1921.

Gewässerlängenprofile. Zur Aufnahme gelangten folgende Strecken: Aare vom Kraftwerk Mühleberg bis Bremgarten bei Bern (17 km); Zustand bei minimaler Wasserführung. — Aare vom Bielersee bis Solothurn (30 km); Zustand bei Hochwasser. — Rhein von Schaffhausen bis zur Eschenzerbucht (22 km); Zustand bei Nieder-, Mittel- und Hochwasser.

Grundwasser. Die Bearbeitung der im Jahre 1919 begonnenen Studien über die Verhältnisse der Thur oberhalb Frauenfeld (Entzug

Vorrichtung für drahtlose Telephonie innert weniger Sekunden ein frisches Kilowatt aus der Zentrale bezogen werden. Die Verwertung der zugeführten Energie erfolgt nicht in Motoren, sondern in einem Heizkörper, der statt der Kohle zur Heizung bzw. Dampferzeugung dient. Dadurch wird die Möglichkeit geboten, falls der elektrische Betrieb einmal aus der Mode kommen sollte, ohne weiteres wieder auf Kohldampfbetrieb überzugehen, was bei den S. B. B. bekanntlich nicht der Fall ist. Erwähnt sei noch die in der Kuppelstange eingebaute federnde Verbindung System Bruchli-Krummer, die auch bei grössten Ungleichheiten im Durchmesser der etwas stark ramponierten Räder, wie im Betriebe vorgeführt wurde, weitere Kuppelstangenbrüche zu vermeiden im Stande ist.¹⁾

Diese Elektrifizierung in Augenschein zu nehmen, kam eine aus Vertretern der verschiedensten politischen Parteien zusammengesetzte „nationalrätliche Kommission“, und zwischen diesen Volksvertretern (je einem Land-

¹⁾ Die beigegebene Photographie kann in Postkartenformat, zum Preise von 50 Cts. in Marken, beim Bureau der G. E. P. bezogen werden.

von Wasser aus dem natürlichen Lauf infolge Vorhandenseins eines Grundwasserstromes) ist zu Ende geführt worden. Aehnliche Erhebungen sind an der Broye bei Payerne und am Davoser Landwasser durchgeführt worden. Die Untersuchungen über die Beziehung zwischen dem obern Thurtal und dem Wallenseegebiet in Bezug auf unterirdische Wasserläufe wurden zu Ende geführt; die Verarbeitung des gewonnenen Materials geht dem Abschluss entgegen. Die Untersuchungen im Urnerboden (Linthgebiet) und im Gasterboden (Kandertal) betr. Akkumulierung von Flusswasser in Grundwasserbecken wurden im Berichtjahr zu Ende geführt. Die Untersuchungen im Gebiete des Kraftwerkes Eglisau über den Einfluss der Rheinstauung auf das anliegende Gelände sind in bescheidenem Masse weitergeführt worden. Die Erhebungen über die Beziehung zwischen Niederschlag und Quellguss im Klettgau und am Kohlfirst (bei Schaffhausen) sind im Berichtjahre zum Abschluss gebracht worden; die Verarbeitung des Materials erfolgt im Jahre 1923. Neue Studien über diesen Gegenstand sollen nicht mehr in Angriff genommen werden.

Geschiefeführung und Geschiebe- (Schlamm-) Ablagerung. Vom *Rheindelta* im Bodensee wurde im Laufe des Berichtjahres eine neue Kurvenkarte ausgegeben. Die Untersuchungen über die Schlammablagerung im Staugebiet des Kraftwerkes *Mühleberg* an der Aare bei Bern wurden fortgesetzt.

Besondere Untersuchungen. Die *Stau- und Färbungsversuche am Sämbtiser- und Fählensee*, die im Vorjahre im Einvernehmen mit der Standeskommission des Kantons Appenzell I. Rh. und den St. Gallisch-Appenzellischen Kraftwerken A.-G. zwecks Studiums dieser Seen auf ihre Undichtigkeit begonnen wurden, sind im Berichtjahre zu einem gewissen Abschluss gebracht worden. Die Ergebnisse der im Auftrage und auf Rechnung der St. Gallisch-Appenzellischen Kraftwerke A.-G. durchgeführten Studien über die Abflussverhältnisse des *Muttensees* gelangten zur Ausarbeitung. Um die durch den Umbau des Kraftwerkes *Wynau* bewirkte Leistungsverminderung des oberhalb liegenden Kraftwerkes *Bannwil* zu ermitteln, wurden hydrographische Untersuchungen auf Kosten des Werkes *Wynau* ausgeführt. **Wirkungsgrad-Bestimmungen von Turbinen** wurden durchgeführt

(gegen Verrechnung) bei den Zentralen von Göschenen (S. B. B.), Giswil (Zentralschweizerische Kraftwerke), Amsteg (S. B. B.) und Eglisau (Nordostschweizerische Kraftwerke).

Wasserkräfte.

Es wurden im Berichtjahre in Betrieb gesetzt die Kraftwerke: *Küblis* (Bündner Kraftwerke A.-G., Chur), hinsichtlich der Landquartzleitung mit Fassung in Klosters, am 16. November 1922 (erster Ausbau: 35000 PS; Vollausbau: 55000 PS) und *Amsteg* (S. B. B.) am 1. Dezember 1922 (gegenwärtiger Ausbau: 68000 PS; Vollausbau: 81600 PS). Im Jahre 1922 ist die Inangriffnahme des Baues zweier bedeutender Kraftwerke zu verzeichnen, der Anlage *Davos-Klosters* (vergl. Bd. 77, S. 127, 19. März 1921) und der *Illsee-Turtmannbach-Werke*. Damit waren zu Ende des Berichtjahres mit den Anlagen *Barberine* (vergl. Bd. 73, S. 256, 31. März 1919), *Chancy-Pouigny* und *Wäggital* (vergl. Bd. 78, S. 85, 19. Februar 1921) fünf bedeutende Wasserkraftanlagen im Bau begriffen.

In Bezug auf die Ausnützung der Grenzgewässer ist folgendes zu erwähnen:

Kraftwerk Laufenburg. Die von der badisch-schweizerischen Kommission für den Ausbau der Rheinwasserkräfte zwischen Basel und Bodensee angeordneten ergänzenden techn. Untersuchungen über die Standsicherheit des Wehres bei Einhaltung einer um 1 m höheren Staukote sind schweizerischerseits zum Abschluss gelangt. Im Anschluss daran wurden zwischen den Behörden beider Uferstaaten die direkten Verhandlungen über die endgültige Regelung der Angelegenheit neuerdings aufgenommen.

Kraftwerk Augst-Wyhlen. Die technischen Untersuchungen für die endgültige Bewilligung zur Erhöhung des ursprünglich festgelegten Stauspiegels am Wehr um 0,5 m sind schweizerischerseits abgeschlossen. Die Verhandlungen mit Baden sind im Gange.

Projektierte neue Rhein-Kraftwerke. Die badisch-schweizerische Kommission für den Ausbau der Strecke Basel-Bodensee hielt im Berichtjahre drei Sitzungen ab. Diese dienten zur Beschlussfassung über technische Fragen betreffend den Ausbau der Kraftwerke und der künftigen Schiffahrteinrichtungen, sowie der all-

lichen Glossen und Witzworten ihresgleichen sucht. Als Kostprobe hier der Schluss des Einleitungs-Dialoges der Streckenarbeiter:

Schaggi (Grütlaner): Scho recht, scho recht! Aber was d' Elektrifikation anbelangt, so gfallt mir das System, wos da awändet, nu halbe! Ich bin sicher, dass die Sach ganz anders usecho wär, wenn d' Politiker echli weniger und d' Ingenieure echli meh Ifluss druf gha hättid.

Heiri (Kommunist): Ha ha ha! Dumms Züg. Me sött de Techniker überhaupt verbüte, i Sache drizrede, wo d' Allgemeinheit agönd, und wo Staats- und Gmeindsgelder müend beansprucht werde. Wenn eine von eusere Lüte-n-öppis sait, so verstat me wenigstens, was er will, und cha au selber urteile, ob er recht hät oder nüd; sogar bi de Juriste isch es meischtens eso, aber de Techniker cha-n-eus ja akoole, wie n'r will; mir chönntid ihm 's Gegeteil ja doch nüd bewise. Und wenn eine-n-unglücklicherwis Techniker, seis Ingenieur oder Architekt, und derzue no Politiker isch, dänn isch überhaupt de Tüfel los! Da häsch es Beispiel am Pflighard, wie dā im grosse Stadtrat immer 's Muul offe hät!

Schaggi: Jā so! De Pflighard sait eu Kommuniste ebe d'Wahret! Wäge dem chascht en nüd schmöcke! Aber de Guggebühl zum Beispiel, das isch au en Ingenieur, und dem chasch doch bim Eid nüd vorhebe, er hebi 's Muul zviel offe, oder?

Heiri: Und au im Kantonsrat suechet sich d' Techniker immer meh breit z'mache. De Pflighard isch natürl sowieso debi, neuerdings au dr Andreae, 's fehlti jetzt nu no, dass de Jegher no dri chäm!

Schaggi: Meinscht dā vo dr Buuzitig?

Heiri: Hā ja! Dā vo den Ingenieur und Architekto-n-ihrem Chäsblättil. Wänn das nüd tät existiere, um all's z'publiziere, was dene Herre dur de Grind gaht, so wär mängs besser uf dr Welt. Das gesch grad am Beispiel vo dr Uetlibergbahn. Wenn sich d' Buuzitig nüd derzue hergäh hätti, dem Peter und em Frick sis Bieridee-Projakt für e Seilbahn breit z'schlaa, so wär d' Elektrifizierig nüd erscht hüür fertig worde.

Schaggi: Ich bi gar nüd dere-n-Ansicht, dass das Seilbahn-Projekt so chaibedumm gsi wär! Aber da häsch grad en Fall, wo mr uf d' Ingenieur z'wenig glosset hätt.

Heiri: Los e mal, Schaggi! Du chönntischt jetzt emal ufhöre mit dim Usestriche vo de-n-Ingenieure. Me hät letschthi chönne ghöre, wo de G. E. P.-Usschuss uf em Uetliberg Zsämekunft gha hāt, vo was sie händ chönne schnörre. Nüt als vo Generalversammlig, Fäschcharte, Kommers, Exkursion, Bankett, Ehrewii, Freibier, aber vo öppis Technischem kån Chaib! Und für so Lüt uszbilde, hätt me-müese 's Poly vergrössere und defür 22 Millione, ghöorsch Schaggi: 22 Millione usgā! — usw. —

Es gebricht uns leider an Raum, hier auf den weitem Inhalt des Stückes einzugehen; das Manuskrift verdient es aber, im Wortlaut dem nächsten G. E. P.-Bulletin einverleibt zu werden. Nur die Schluss-Pointe sei noch erwähnt, dass es sich gar nicht um die Uetliberg-Bahn Zürich-Kulm, sondern um das von den tit. Oberbehörden aus verkehrspolitischen¹⁾ Phantasie-Motiven auf dem Dienstweg zum Erschöpfungstod gebrachte „Ueberland-Bähnli Zürich-Kilchberg“ handelte, eine in Wirklichkeit für unsere Zeit ziemlich traurige Begebenheit, die aber hier höchst vergnüglich verulkt wurde. Dass brausender Beifall Dichter wie Darsteller lohnte, versteht sich von selbst.

Was sonst noch geschah, war das uns Ehemaligen bekannte: Ein frohes Plaudern alter Studienfreunde, die sich nach langer Zeit wieder zu Gesicht bekommen; gegenseitiges Besuchen und Grüssen von Gruppe zu Gruppe, Gedankenaustausch in Ernst und Scherz, unterbrochen von einigem Gesang und in vorgerückter Stunde durch die Kunst unseres unermüdlichen G. E. P.-Handörgelers mit „ck“ (Bürglistrasse 28). Als sich die Reihen gegen zwei Uhr zu lichten begannen, erschien der den Aeltern noch wohlbekannte Polizeiwachtmeister Temperli-Tobler, der vom Polizeihauptmann Fischer erzählte, und wie er seinen eingefangenen Schwerverbrecher dreimal die Kirchgasse hinaufgeführt habe und dabei dreimal über den fatalen Feuerweggli-Handel gestrauchelt sei, usw.

O alte Burschenherrlichkeit — das jeweilige Wiederaufleben der Erinnerung an deine goldne Zeit im Kreise der G. E. P.-Freunde und Kameraden ist doch stets von neuem schön! Und auf dem späten Heimweg dachte der Berichterstatter: Es hat doch gut angefangen!

(Forts. folgt.)

¹⁾ Druckfehler! Soll heissen: verkehrspolitisch.