

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 51/52 (1908)
Heft: 3

Artikel: Von der XXX. Generalversammlung der G.e.P. 4. bis 6. Juli 1908 in Bern
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-27453>

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: 17.05.2025

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

hätte. Solche Einrichtungen sind jedoch bei eigenen und genügenden Wasserkraften wirtschaftlich nicht begründet. Diese Verhältnisse haben namentlich die schweizerischen Bergbahnen schon in frühern Jahren veranlasst, das Prinzip der Nutzbremse zu alterieren oder ganz aufzugeben. Als eine Alterierung dieses Prinzips ist es aufzufassen, wenn an die Stromzuführungsanlage der Bergbahn entweder auf dem talwärts fahrenden Fahrzeug oder in der Zentrale Belastungswiderstände angeschlossen werden, um die überschüssige Energie zu vernichten; werden diese Belastungswiderstände in der Zentrale angeordnet, so erreicht man damit eine Abfuhr der zu vernichtenden Energie aus dem talwärts sich bewegenden Fahrzeug, wodurch dessen Ausrüstung eine willkommene Vereinfachung erfährt. Die beschriebene Bremsanordnung hat nun für den eigentlichen Traktionsdienst der Talfahrt gegenüber der Anordnung der reinen Nutzbremse keinen Vorteil, indem ja dadurch die mechanische Charakteristik des Bahnmotors nicht verändert wird; es ist daher einleuchtend, dass man bei einer so unwesentlichen Abänderung der elektrischen Bremsung von Drehstrombergbahnen nicht stehen blieb, sondern dazu überging, dieselbe von Grund aus umzugestalten.

Die Erfahrungen, die man mit der elektrischen Bremsung der ältern Traktion mittels Gleichstrom bereits gemacht hatte, dienten dabei als Wegleitung. So wurde insbesondere das Prinzip der sog. Kurzschlussbremse von der Traktion mittels Gleichstrom entlehnt und sinngemäss für die Drehstromtraktion weiter entwickelt. Da ein sich selbst überlassener und vom Netz abgetrennter Drehstrommotor sich nicht selbst erregen kann, so wurde ihm eine besondere Gleichstromenergiequelle (kleine Gleichstromerregerdynamo) beigegeben, mit deren Hilfe ein geeigneter Teil der Wicklung des rotierenden Systems erregt wird, wobei in der Wicklung des feststehenden Systems bei der Talfahrt ein regelbarer Drehstrom erzeugt und in abgestuften Bremswiderständen verbraucht wurde; bei dieser Anordnung wird innerhalb eines gewissen Bereichs der Geschwindigkeit der Talfahrt eine ordentliche Regelung der Bremsung erreicht. Um nun die Komplikation der besondern Erregermaschine zu vermeiden, wurde in der weitem Entwicklung der Bremsverfahren der Versuch unternommen, den rotierenden Teil der Drehstromtriebmotoren nicht nur in der üblichen Weise mit den für das Anlassen benötigten Schleifringen auszurüsten, sondern ausserdem mit einem Stromwender, um mit dessen Hilfe bei der Talfahrt den

Drehstrommotor in eine selbsterregende Gleichstromdynamo verwandeln zu können und mit dieser in bekannter Weise eine Gleichstromkurzschlussbremse auszuführen. Da indessen die Verwendung derselben Wicklungssysteme sowohl für den motorischen Drehstrombetrieb der Bergfahrt, wie auch für den generatorischen Gleichstrombetrieb der Talfahrt für deren zweckentsprechende Dimensionierung höchst erschwerend wirkt, so finden wir als eine Verbesserung der Ausführung dieses Prinzips auch die Anordnung von zwei getrennten Wicklungen auf dem rotierenden Teil, von welchen die für den Drehstrombetrieb bestimmte mit Schleifringen und die für den Gleichstrombetrieb bestimmte mit einem Stromwender ausgerüstet ist; diese Anordnung bedingt natürlich ein grösseres und teureres Motormodell.¹⁾

Die besprochenen Phasen der Entwicklung des Drehstrom-Bergbahnmotors für Bremszwecke finden wir alle an den verschiedenen schweizerischen Bergbahnen noch in Anwendung; deren Betriebserfahrungen sind im Ganzen und Grossen allseitig befriedigend. Die Nachteile der in letzter Phase eingeführten Kurzschlussbremse sind natürlich dieselben, wie wir sie seinerzeit schon bei der Besprechung der Kurzschlussbremse der Gleichstromseriemotoren kennen lernten, und die namentlich im ungenügenden Bereich der mechanischen Charakteristik begründet sind. Gegenüber der Nutzbremse des Drehstrommotors stellen diese Verfahren der Kurzschlussbremse jedoch schon eine erhebliche Erweiterung des Regulierbereichs dar und von den Freunden dieser Bremsverfahren wird namentlich auch die Unabhängigkeit von der Stromzuführungsanlage gerühmt, sowie die Möglichkeit der Anwendung einer kleinern Geschwindigkeit für die Talfahrt, als für die Bergfahrt.

Mit der geschilderten Weiterbildung der elektrischen Bremsung von Drehstrombahnen sind die Bremsmöglichkeiten der Drehstrommotoren keineswegs erschöpft; es sollen nun die weitem Entwicklungsmöglichkeiten kurz besprochen werden: Anstatt der Kombination Drehstrom-Gleichstrom erscheint auch die Kombination Drehstrom-Einphasenstrom naheliegend, wenn man einmal den Schritt getan hat, einen Stromwender für den Drehstrom-Berg-

¹⁾ Eine auf Grund dieser letztern Anordnung ausführbare Schaltung mit einer allerdings etwas abweichenden Arbeitsweise, dank welcher beide Rotorwicklungen für den Bremsbetrieb verfügbar werden, also eine gewisse Ersparnis in den Motordimensionen erreicht wird, ist in Bd. XLVI, S. 137 der Schweiz. Bauzeitung beschrieben.

Von der XXX. Generalversammlung der G. e. P. 4. bis 6. Juli 1908 in Bern.

Erst die Arbeit, dann das Vergnügen! Nach diesem soliden Grundsatz wurde die Generalversammlung der G. e. P. dieses Jahr in noch erhöhtem Masse als sonst eingeleitet, denn der üblichen Ausschuss-Sitzung vom Samstag abend ging noch eine Diskussionsitzung der Arbeitskommission, des «Ausschusses für Standesfragen», voraus. Die Kombination war naheliegend; stellt doch der «Ausschuss für Standesfragen» infolge seiner Zusammensetzung¹⁾ sozusagen eine Personalunion her zwischen der G. e. P. und dem Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein, von der wir hoffen und glauben, dass sie den beiden Verbänden zum Nutzen gereichen werde. Dieser Umstand verschaffte verschiedenen Kollegen, die das Glück hatten, von 2 bis 7 Uhr beiden Sitzungen beiwohnen zu dürfen, die Genugtuung eines rechtmässig erworbenen Durstes, der ihnen dann beim Begrüssungsbierhock im Dämmerlicht des Café Merz-Gartens trefflich zu statten kam.

Hier erschienen von 8 Uhr an, entsprechend den Ankunftszeiten der Bahnzüge, jeweils ganze Scharen von Ehemaligen aller Jahrgänge, mit dem offiziellen gelben Couvert in der Hand und geschmückt mit dem allerliebsten *Festzichen*. Auf einer Anstecknadel steht, zu oberst auf einem kleinen Schriftfädelchen mit der Jahreszahl 1908 ein Berner Mutz, umgeben von einem wallenden, äusserst fein in Filigran gearbeiteten Bande mit dem Monogramm G. e. P. Unter dem Schriftfädelchen ist durch eine Verdickung in der Nadel ein beweglicher, offener Ring geschoben, der sowohl zur Aufnahme einer Blume dient wie auch durch Verschlingung mit der Nadel das Ganze zu einer zierlichen Agraffe macht. Die Berner Kollegen haben

sich durch dieses originelle, in massivem Silber gearbeitete Festzeichen äusserst vorteilhaft bei unsern Gattinen eingeführt, denen das Festzeichen eine bleibende Erinnerung an die galante Berner G. e. P. sein wird!

Bald war der Garten bis auf den letzten Platz gefüllt und der Inhalt begann langsam überzufließen. Dieser Ueberfluss versickerte aber nur zum kleinern Teil in die Stadt, das meiste lief in verschiedenen Höhlungen der Oberfläche Berns wieder zusammen, so z. B. im «Café du Théâtre», wo besonders ein 15000-Voltiger Ehemaliger allerhand Erbauliches wusste. Schliesslich brach man auf; die Gesellschaft zerstreute sich, fand sich aber hinter den Laubenpfeilern des gegenüberliegenden «Zytglogge» glücklich wieder und feierte solches Wiedersehen in diesem neuen Lokale, das nicht nur vom architektonischen Standpunkt aus Beachtung verdient und in dem die Vertreter des Standes Zürich Gelegenheit hatten, das ihnen noch unbekannte Institut der Polizeistunde kennen zu lernen. Der Aufenthalt im «Zytglogge» war auch in anderer Beziehung sehr lehrreich, denn ein in allerhand Künsten bewährter Oberlokomotiveizer der S. B. B. erteilte da Unterricht im Konjugieren von Hauptwörtern wie «Vorzimmer» und «Amalie» usw. Auf solche Weise wurde der angebrochene Nachmittag angenehm ausgefüllt.

Der Sonntagmorgen war verschiedenen Besichtigungen gewidmet, zu denen um 8 Uhr angetreten werden musste. Man besuchte das Gas- und Wasserwerk, die eidg. Münze, deren sonst in vorsichtiges Dunkel gehüllten Einrichtungen besonderes Interesse erweckten, dann die neue nach dem Zentralbatteriesystem mit Glühlampen-Aufruf gebaute Telephonzentrale, die uns bis in alle Einzelheiten erklärt und gezeigt wurde. Eine weitere Gruppe machte unter Führung von Architekt Widmer einen Gang durch verschiedene sonst selten besuchte Gassen und Gässlein, den ältesten Stadtteil in der Gegend der Nydeckbrücken und anderorts, wobei eine Fülle des Interessanten und Schönen zu Gesichte kam.

¹⁾ Vergl. Geschäftsbericht des G. e. P., S. 341 des letzten Bandes.

bahn-Motor zuzulassen. Da der mehrphasige kurzgeschlossene Sekundäranker des Drehstrommotors stets durch einen Anker mit Kollektor und zwei oder mehr in sich kurzgeschlossenen Bürstensätsen für jedes Polpaar ersetzbar ist, ohne an der Wirkungsweise des Motors zu ändern, so liegt es nahe, den Drehstrommotor mit Stromwender nun in Betracht zu ziehen. Einen solchen Motor kann man durch geeignete Umschaltung ohne weiteres in einen Einphasenwechselstrom-Motor mit Stromwender verwandeln;

betrieb ausgerüstet werden sollen; uns ist jedoch für die vorliegende Beurteilung wichtiger, dass ein solcher Motor ohne weiteres auch die Anordnung der Gegenstrombremsung, die wir beim Vorhandensein eines regelbaren Transformators als schätzbare Charakteristikum der Kommutatormotoren für einphasigen Wechselstrom kennen lernten¹⁾, zulässt. Der erforderliche Einphasentransformator braucht nur für eine geringe Leistung dimensioniert zu werden und es muss auch nur diese geringe Leistung, durch welche die drei

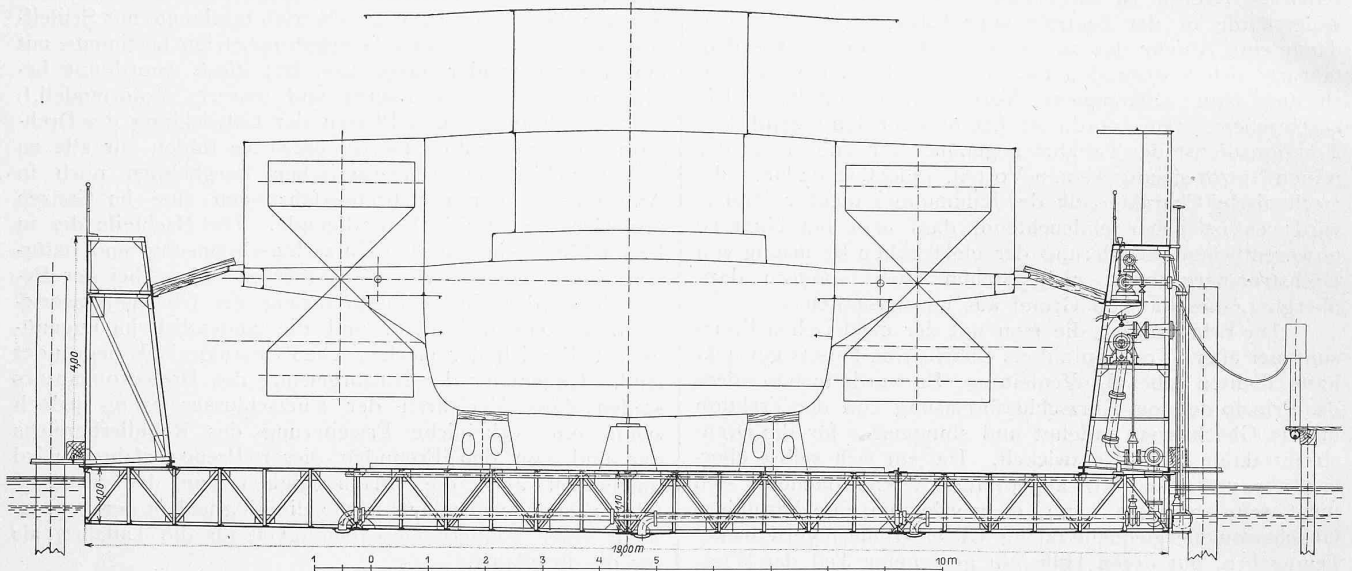


Abb. 2. Schwimmdock auf dem Vierwaldstättersee. — Querschnitt. — Masstab 1 : 120.

andererseits kann man auch die Stromzuführung ohne weiteres von Drehstrom auf Einphasenwechselstrom reduzieren, indem die eine Zuleitung unterbrochen wird; die Kombination ermöglicht also, dass man mit demselben Traktionsmotor und derselben Zentrale für den Bahnbetrieb den Traktionsmotor für sämtliche Betriebsfunktionen sowohl bei einphasiger als bei dreiphasiger Stromzufuhr verwenden kann; von dieser Anordnung wird man also beispielsweise Gebrauch machen, wenn bestimmte Strecken der Bahn (Stationen, Ausweichstellen) mit Rücksicht auf Vereinfachung der Kontaktleitung für einphasigen Wechselstrom-

Phasen der Stromversorgungsanlage eine Ungleichmässigkeit in der Inanspruchnahme erleiden, von aussen zugeführt werden. Die bei einzelnen Typen der Kommutatormotoren für Einphasenwechselstrom besonders leicht ausführbare Nutzbremung hat im vorliegenden Fall keine Bedeutung, man wird vielmehr die Nutzbremung einer Drehstrombahn auf keinen Fall anders als auch in allen drei Phasen vornehmen und dazu ist der Drehstrommotor von vorneherein vorzüglich geeignet. Die Kombination der Möglichkeiten einer einphasigen Gegenstrombremsung mit einer drei-

¹⁾ Band L, Seite 217 und 223.

Gegen 10 Uhr fand man sich im Parlamentsgebäude zusammen, wo im Nationalratssaal die eigentliche Generalversammlung abgehalten wurde, über deren Verlauf «über dem Strich» berichtet wird. Während der Sitzung ging ein starkes Gewitter nieder, das sich aber bald wieder verzog, sodass während der nach 1 Uhr in drei Zügen der Dampfstrassenbahn vollzogenen Fahrt nach Worb die Sonne bereits hin und wieder hervorblitzte. Doch vermochte sie nicht das Interesse der Ehemaligen ernstlich auf die Witterung zu ziehen, denn man war männiglich hungrig und freute, sich an den langen Tafeln im Saal und Garten zum «Bären» der Stillung dieses Bedürfnisses entgegenzusehen, einstweilen in das Studium eines von Kollege Daxelhoff in Bern ausgeführten unheimlich polytechnischen Menu versunken, in welchem sogar «geräucherte Repetitorien» in Aussicht gestellt waren; die reichliche Fütterung lief aber zur allgemeinen Befriedigung der 410 knurrenden Mägen ab. Die Kunstpausen wurden angenehm ausgefüllt durch Vorträge des gemischten Chores von Worb, dessen bessere Hälfte in der kleidsamen Bernertracht prangte und grossen Jubel hervorrief. Auch die üblichen Tischreden erhöhten durch ihren Gehalt die schon gehobene Stimmung der Ehemaligen noch mehr. Das Wort ergriff zuerst der Präsident der G. e. P., Direktor A. Bertschinger, zunächst zur Begrüssung der erschienenen Vertreter eingeladener Behörden, so namentlich Regierungs- und Stadtrat von Bern, sowie der andern Ehrengäste und Gesellschaftsmitglieder. Dann führte er aus, dass wir dem Rufe unserer Berner Kollegen heute umso lieber und zahlreicher gefolgt seien, als die langersehnte Vorlage des neuen Reglements für unsere Technische Hochschule, das wir mit Ungeduld aber auch mit Vertrauen erwarten, an den Bundesrat erfolgt sei. Wenn auch darin nicht alle Wünsche erfüllt sein werden, so trösten wir uns damit, dass es ja nicht so sehr auf das Wort, als vielmehr auf den Geist ankommt. Dass die Bedeutung unserer Hochschule für die Wohlfahrt unseres Landes auch

in Volk und Rat erkannt und gewürdigt wird, das ging aus der glänzenden Abstimmung über den «Aussonderungsvertrag», sowohl im Zürchervolke als auch in der Bundesversammlung deutlich hervor. Dem Vaterlande, dem wir dienen und dem wir unsere Bildungsstätte verdanken, gilt sein Hoch.

Reg.-Rat Dr. C. Moser von Bern, Mitglied der G. e. P., wies auf den mannigfachen Einfluss hin, den das Polytechnikum und die aus ihm hervorgegangenen Techniker auf unser Wirtschaftsleben ausüben. Die technischen Wissenschaften sind zu einem mächtigen Faktor der Volkswirtschaft geworden. Im Vertrauen auf die Männer der Technik hat Bern den Bau der Lötschbergbahn unternommen. Aber auch auf andern Gebieten sind die technischen Wissenschaften zu grosser Bedeutung gelangt, auch Land- und Forstwirtschaft erfreuen sich in immer steigendem Masse ihrer Errungenschaften. Uns, den ehemaligen Polytechnikern liegt es ob, diese Fortschritte hinauszutragen in die Praxis, sie in reelle Werte umzusetzen. Sein Hoch bringt er darum der glücklichen Fortentwicklung unserer Technischen Hochschule und der G. e. P. — Nun folgte die Rede des Herrn Prof. Dr. Franel, die wir auf Seite 26 in letzter Nummer in extenso wiedergegeben haben und die geradezu begeisterten Widerhall fand. «Pour apprendre nager il faut se jeter à l'eau avec tous les risques que cela comporte!» Solchen Gedanken aus dem Munde des Direktors des Polytechnikums zu vernehmen, musste bei allen, denen das Wohl unserer höchsten Bildungsstätte und ihrer Angehörigen am Herzen liegt, freudige Zustimmung erwecken und die Lehrerschaft ihrerseits mag aus dem lang andauernden Beifall die Ueberzeugung gewinnen, dass sie sich in solchem Geiste mit der G. e. P. solidarisch fühlen darf! — Als Vertreter des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins sprach dann noch Oberingenieur A. Schafir im Auftrage des Zentral-Komitees von den uns zurzeit alle bewegenden «Standesfragen». Er bat die G. e. P., auch ihr Interesse und

phasigen Nutzbremmung dürfte nun nach unserer Ansicht einer Drehstrombahn gestatten, allen Ansprüchen an eine elektrische Bremsung gerecht zu werden: Mit Hilfe der einphasigen Gegenstrombremmung wäre eine weitgehende Regelung der Geschwindigkeit und des Drehmoments bei der Talfahrt auf allen möglichen Gefällen und für alle möglichen Zugsgewichte innerhalb des weitesten Bereichs der Geschwindigkeit und bis zum Stillstand möglich; mit Hilfe der dreiphasigen Nutzbremmung könnte dann bei besonders günstigen Gefällsverhältnissen ausserdem ein erheblicher Teil der für den Betrieb erforderlichen Energie wieder zurückgewonnen werden.

Wird ein Drehstrommotor, der mit einem Stromwender ausgerüstet ist, derart geschaltet, dass durch einfache Verstellung der Bürsten eine Kompensation des Leistungsfaktors oder eine Regelung der Umdrehungszahl oder beides vorgenommen werden kann, so wird dadurch eine Erweiterung der mechanischen Charakteristik im grössten Masse erzielt und die Verhältnisse sowohl für das motorische, wie auch für das generatorische Verhalten entsprechend verändert. Zur Zeit ist jedoch die praktische Ausbildung der Drehstrommotoren in dieser Beziehung der Theorie noch nicht nachgekommen und es ist daher auch verfrüht, für solche Motoren die Möglichkeiten der elektrischen Bremsung zu beurteilen. Immerhin wollten wir auf diese Entwicklungsmöglichkeit hinweisen.

Zusammenfassung.

Es werden die Möglichkeiten der elektrischen Bremsung für den Drehstrommotor eingehend behandelt und hinsichtlich der Anwendung für die elektrische Traction beur-

teilt. Die Abänderungen, die der gewöhnliche Drehstrommotor im Dienste der Bergbahnen für Bremszwecke gefunden hat, werden erläutert und weitere Entwicklungsmöglichkeiten erwähnt.

Das Schwimmdock auf dem Vierwaldstättersee.

Gebaut von Gebrüder Sulzer, Winterthur.

Die Dampfschiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees benützt für das Anlandholen ihrer Dampfer seit dem Jahre 1881 eine von Escher Wyss & Co. in Zürich erstellte Auf-

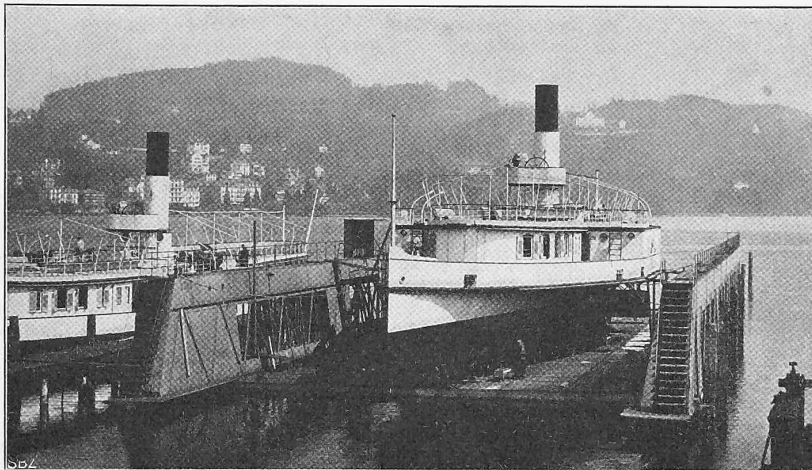


Abb. 4. Einblick in das gehobene Schwimmdock.

zugsvorrichtung, eine Helling mit Aufzugswagen. Diese Vorrichtung genügte infolge Vermehrung des Schiffsparks nicht mehr, weshalb sich die Gesellschaft veranlasst sah, ihre Werfteinrichtungen zu erweitern. Dies geschah durch Indienststellung eines Schwimmdocks von 400 t Hebekraft, das nach Plänen von Gebrüder Sulzer in Winterthur durch diese Firma im Sommer 1907 erbaut ist und seit dem Herbst gleichen Jahres in Gebrauch steht. Das

Dock besteht aus drei Schwimmkörpern von je 15 m Länge, 19 m Breite und 1 bis 1,1 m Höhe, die durch zwei beidseitig daraufgestellte Längsträger von je 4 m Höhe und 60 m Länge miteinander verbunden sind. Die durch Fachwerk versteiften Schwimmkörper bilden den Dockboden und werden von den Längsträgern, wie Abbildung 1 (S. 40) erkennen lässt, vorn und hinten überragt, da eine spätere Erhöhung der Hebekraft auf 500 t durch Hinzufügung eines vierten Pontons vorgesehen ist. Jeder Ponton ist in vier getrennte Kammern abgeschottet, von denen die beiden mittlern durch einen in die Mittelwand eingebauten Schieber miteinander verbunden werden können. Durch Einlaufenlassen von

ihre Mitarbeit diesem wichtigen Gegenstande zuteil werden zu lassen und dadurch ihre Interessengemeinschaft mit dem S. I.- u. A.-V. zu bekunden. Das Zentral-Komitee studiere die Frage der Einrichtung eines ständigen Sekretariats, um den sich mehrenden Anforderungen ihrer Mitglieder besser entsprechen und die Aufgabe des Vereins, die Wahrung der Interessen des Ingenieur- und Architektenstandes, noch besser lösen zu können. Er erhebt sein Glas auf das Zusammengehen und die Solidarität unserer beiden grossen Verbände zur Förderung der uns gemeinsam berührenden Fragen. Reicher Beifall der Ehemaligen bekräftigt diesen Wunsch des Redners. Auf den Vorschlag des Präsidenten sandte die Gesellschaft ein herzliches Begrüssungstelegramm an unser durch Krankheit am Erscheinen verhindertes Ausschussmitglied Prof. Dr. M. Rosenmund, den allseitig verehrten Lehrer und Freund, ihm baldige Genesung wünschend. Aus den zahlreich eingetroffenen Telegrammen seien nur die Grüsse von unsern Vertretern in St. Petersburg, Dir. Arndt, und in Paris, Max Lyon, von den Herren Schulratspräsident Dr. R. Gnehm und Generaldirektor Flury, sowie von Bundesrat Ruchet erwähnt. So flogen die Stunden des Mahles dahin, bis zum Aufbruch nach dem Rütihubel gemahnt wurde, allwo ein ländliches Fest unser wartete. Ein kurzer Gewitterregen störte zwar den Anmarsch, sodass die bedächtiger Nachhut, als sie auf dem Kampfplatz eintraf, die Vorhut schon in eifrigem Gefechte fand. Der Feind, dessen Lager da im Sturm genommen, war aber bei näherem Zusehen nicht halb so grimmig, wie man aus der Ferne dem Getümmel nach schliessen konnte. Es waren die Bärnermeitschi von Worb, die sich da mit den Ehemaligen auf improvisiertem Tanzboden im Kreise drehten, während am Waldeisaum in grünen Tannzweighütten verschantet der Zuzug aus Bern in Gestalt der ebenfalls trachtgeschmückten Damen des Festkomitees die Ankommenden mit Blumen, Lebkuchen und allerlei Losen bombardierte. Besonderes Interesse erweckten die mit weisen

Sprüchen und witzigen Anspielungen geschmückten Lebkuchenherze, von wir uns nicht versagen können, einige Proben hier wiederzugeben. Da hiess es u. a.: «De Bärner Mutz nimmt jede Stutz!» — «Z' Basel wend sie schiffe trotz Wirbel, Brügg' und Riffe.» — «Chöntid d' Bündtner flüge, g'schwind wäred's überm Splüge.» (Der Dichter solcher Lebkuchen-Poesie dürfte im Schweiz. Eisenbahndepartement nicht unbekannt sein.) Besonders angebracht schien uns der Spruch «Nicht Essen, Verdauen ist die Hauptsache!» So entwickelte sich, da auch die Proviantkolonne nicht fehlte und der Chor der Landestöchter seine Weisen zum Besten gab, bald jenes fröhliche Lagerleben, das den Sonntagabend unserer Generalversammlungen zu krönen pflegt, das man miterleben muss und dessen mannigfaltige Reize der Beschreibung durch eine gewandtere Feder bedürften als sie der Berichterstatte führt. Das Gewitter hatte sich an die Berge, zum Niesen und zur Stockhornkette verzogen und schaute von dort grollend zu uns herüber, die Alpenkette unsern Blicken leider verschleiern. Desto lieblicher war der Vordergrund, wo am Abhang des Hügels auf langgestreckter Wiese ein Trupp junger Burschen die Hornussen in weitem Bogen (ziemlich guten Parabeln) durch die Luft schwirren liessen, ein Spiel, das wohl vielen der Gäste noch neu war.

Nur zu bald rief der Hauptmann zum Abmarsch, kaum vermochte noch Architekt Pfleghard den Worbern mit ihrem «Bären» und ihren Worberinnen den wohlverdienten Dank der Ehemaligen auszusprechen und letztere zu ihren Zukünftigen, den Hornussern, zu entlassen. Auf der Station erwartete uns ein Extrazug, den wir aus der Ferne als eine Dedikation der S. B. B. taxierten, während aber in Wirklichkeit wir die Taxiarten waren! In Bern angekommen, wurde ein flotter Festzug gebildet, an dessen Spitze sich die Bereitermusik setzte, und unter flottem Trompetengeschemmer gingen in den Kornhauskeller zum Nachtessen. (Fortsetzung folgt.)