

Die Generalversammlung des Schweiz. Elektrotechnischen Vereins und des Verbandes Schweiz. Elektrizitätswerke

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **59/60 (1912)**

Heft 5

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-29929>

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 Generalversammlung
des Schweiz. Elektrotechnischen Vereins
und des Verbandes Schweiz. Elektrizitätswerke
am 13., 14. und 15. Oktober 1911 in Genf.¹⁾**

Verband Schweiz. Elektrizitätswerke (V. S. E.)

Die Reichhaltigkeit der Traktandenliste für die Generalversammlung des Verbandes Schweizer. Elektrizitätswerke brachte es mit sich, dass die Verhandlungen sowohl den Abend des 13. Oktober, wie auch den ganzen 14. Oktober in Anspruch nahmen.

Das erste bedeutungsvolle Traktandum, das zur Verhandlung kam, bezieht sich auf die Frage einer *Reorganisation des Verbandes*. An der Generalversammlung von 1910 in Schaffhausen²⁾ war ein Antrag auf Schaffung einer ständigen Geschäftsstelle, sowie auf Prüfung der Frage, ob nicht die Verbandsmitglieder gewisse Fragen mit Vorteil sektionsweise behandeln sollten, angenommen worden. Die Angelegenheit war hierauf in einer Kommission weiter beraten worden, wobei diese zu folgenden Anträgen an die Generalversammlung gelangte:

1. Auf Grund des Berichtes der Reorganisationskommission beschliesst die Generalversammlung, von der festen Einteilung des Verbandes in Sektionen abzusehen.

2. Die Reorganisationskommission hat die Arbeiten betreffend Schaffung einer ständigen Geschäftsstelle mit bezahlten Hilfskräften im Sinne des Beschlusses in der Generalversammlung von Schaffhausen fortzusetzen.

3. Nachdem die Schaffung der ständigen Geschäftsstelle voraussichtlich im Jahre 1911 bis 1912 zur definitiven Entscheidung kommt, werden die in Revision befindlichen Verbandsstatuten ergänzt durch einen besonderen Artikel, lautend:

„Der V. S. E. unterhält eine ständige Geschäftsstelle mit bezahlten Hilfskräften.“

Ueber die Organisation und Tätigkeit des Sekretariates wird ein besonderes Regulativ erlassen.“

Diese Anträge wurden zum Beschluss erhoben und die im Antrag 3 formulierte Statutenänderung ebenfalls genehmigt.

Der *Jahresbericht des Vorortes* (Elektrizitätswerk der Stadt St. Gallen, Direktor *A. Zaruski*) meldet das Anwachsen des Verbandes auf 239 Mitglieder auf Ende August 1911 (gegenüber 224 Mitglieder im Vorjahr) und unterrichtet im grossen und ganzen über die Tätigkeit der einzelnen Kommissionen, auf die in der Einzelbehandlung zum Teil dann noch im besondern eingetreten wurde. Statutengemäss scheiden aus dem Vorstande aus die Werke: Lausanne, Olten-Aarburg, Stadt St. Gallen. Gemäss Beschluss der Generalversammlung wurden sie ersetzt durch die Werke Société Romande d'Electricité, Elektrizitätswerk Basel und Elektrizitätswerk Wynau; an das erstgenannte Werk geht der Vorort über mit Direktor *E. Dubochet* als neuem Präsidenten.

Aus der Berichterstattung der Kommissionen ist bedeutungsvoll eine durch die *Fabrikgesetz-Kommission* festgestellte Eingabe zum Entwurf eines neuen eidgen. Fabrikgesetzes, die vom V. S. E. zusammen mit dem S. E. V. an die nationalrätliche Kommission gerichtet wurde und die die Wünschbarkeit der Beibehaltung einer zwölfstündigen Präsenzzeit an Sonntagen ausspricht, während die vom Gesetze normierte achtstündige Arbeitszeit nur auf Werktagen Anwendung finden sollte. Im weitern sind erwähnenswert die sehr eingehenden Studien, die die *Kommission des V. S. E. für Unfallversicherung* vorgenommen hatte, um die Frage zu prüfen, ob der V. S. E. mit den Versicherungsgesellschaften einen neuen Vertrag abschliessen oder definitiv die Gründung einer eigenen Versicherung unter den Elektrizitäts-

¹⁾ Wir haben mit diesem Bericht solange zurückgehalten, bis wir über den authentischen Text des Referates von Dr. *Ed. Tissot* über die Elektrifizierung der Gotthardbahn, das wesentlichste Traktandum dieser Tagung, verfügen konnten.

²⁾ Band LVI, Seite 186.

werken beschliessen solle. Die Kommission kam in ihren Untersuchungen zu dem Antrage, die Gründung einer eigenen Versicherung sei im Prinzip auf einen günstigeren Zeitpunkt zu verschieben und die Studien dazu im Falle der Verwerfung des Bundesgesetzes über die Kranken- und Unfallversicherung durch das Schweizervolk wieder an die Hand zu nehmen. Andererseits stellte sie den Antrag, dem Abschluss eines neuen Vertrages mit den Versicherungsgesellschaften zuzustimmen. Mit einigen Zusätzen sind dann von der Generalversammlung diese Anträge gutgeheissen worden.

Infolge der Anregung der A.-G. Bernische Kraftwerke befasste sich die Generalversammlung des V. S. E. auch mit der Berücksichtigung der Interessen der schweizerischen Elektrizitätswerke an der *Schweizerischen Landesausstellung in Bern 1914* und beschloss, dass sich der Vorstand des S. E. V. mit dem Komitee der Ausstellungsgruppe 34 (Bahn-, Strassen-, Brücken- und Wasserbau) bzw. mit der Untergruppe „Ausnützung der Wasserkraft“ in Verbindung setzen solle.

Im Anschluss an die geschäftlichen Traktanden wurden vier Vorträge angehört, nämlich von Professor Dr. *L. Rehfsou* (Eidg. Kranken- und Unfallversicherungsgesetz), von Direktor *E. Wikander* (Ueber Elektrizitätsverwertung), von Ingenieur *P. Nissen* (Tätigkeit des Starkstrominspektorates) und von Ingenieur *E. Grassot* (Elektrizitätszähler und elektrische Messinstrumente), die von Interessenten im „Bulletin des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins“ nachgelesen werden können.

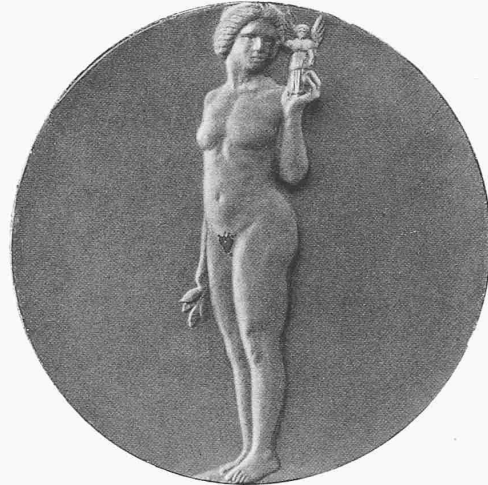
Schweizerischer Elektrotechnischer Verein (S. E. V.)

Die an der Generalversammlung des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins vom 15. Oktober 1911 zunächst genehmigten Jahresberichte des Vorstandes und der Aufsichtskommission der Technischen Prüfanstalten verzeichnen diesmal eine besonders bedeutungsvollen Ereignisse oder Pläne, weshalb über dieselben hier kaum etwas Neues mitzuteilen ist. Unserer Gewohnheit gemäss wollen wir jedoch die charakteristischen Daten über die Tätigkeit der drei Abteilungen der *Technischen Prüfanstalten* im Berichtsjahre aufführen. Das Starkstrominspektorat hat als eidg. Kontrollstelle im Berichtsjahr 1867 Vorlagen gegenüber 1844 Vorlagen im Vorjahr behandelt. Die Materialprüfanstalt hat dagegen eine starke Abnahme ihrer Tätigkeit zu verzeichnen; die Zahl der Prüfobjekte allgemeiner Natur sank von 1284 im Vorjahr auf 662 und die Zahl geprüfter Glühlampen von 33 740 im Vorjahr auf 27 912. Dagegen hatte die Eichstätte eine kleine Vermehrung ihrer Aufträge zu melden, indem die Zahl geprüfter Apparate von 5296 auf 5543 anstieg.

Aus den in die Vorbehandlung von Spezialkommissionen des S. E. V. fallenden Angelegenheiten der Traktandenlisten ist als besonders wichtig die Angelegenheit des von der eidgen. Redaktionskommission für ein *Eidg. Wasserrechtsgesetz* auf Ende August 1911 veröffentlichten Entwurfs mit motivierendem Bericht. Nach einem Referat von Dr. *E. Frey* in Rheinfelden über diese Angelegenheit erhob die Generalversammlung des S. E. V. die folgende Resolution zum Beschluss:

„Der S. E. V., sowie der V. S. E., nach Anhörung des Referates über den Entwurf eines Bundesgesetzes über die Ausnützung der Wasserkraft, erklären sich mit den in diesem Gesetzesentwurf zur Ausführung von Art. 24^{bis} der Bundesverfassung niedergelegten Grundsätzen einverstanden. Sie begrüssen den baldigen Erlass eines daherigen Gesetzes und ersuchen das hohe eidgen. Departement des Innern, bei der Weiterbehandlung des Entwurfes noch die hierseits geltend gemachten Anträge und Anregungen zu berücksichtigen, insbesondere diejenigen betr. Schaffung eines für die Ausführung des Gesetzes der Bundesbehörde zur Seite stehenden Wasserwirtschaftsrates.“

Zu einer weitern Resolution führten auch die Berichterstattungen der Vertreter des Schweiz. Elektrotechnischen Vereins in der *Schweiz. Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb*; als solche Vertreter sprachen die Herren Prof. Dr. *W. Wyssling*, Generalsekretär der Studienkommission



DENKMÜNZE
MODELLIERT VON KARL HÄNNY
ZUM SIEBZIGSTEN GEBURTSTAG
VON
PROFESSOR FRIEDRICH BLUNTSCHLI
ARCHITEKT IN ZÜRICH

Seite / page

66 (3)

leer / vide /
blank

und Direktor Dr. Ed. Tissot, Vizepräsident der Studienkommission.¹⁾

Das besonders ausführliche Referat von Dr. Ed. Tissot, «*Traction électrique de nos chemins de fer et Industrie Suisse*», behandelte indessen nicht ausschliesslich die Tätigkeit der Studienkommission, sondern, wie aus dem Titel hervorgeht, namentlich auch das Interesse, das die schweizerische Industrie an der Frage der elektrischen Zugförderung unserer Bahnen besitzt. Soweit das in der Dezember-Nummer von 1911 des „Bulletin des Schweizerischen Elektrotechnischen Verein“ veröffentlichte Referat von Dr. Ed. Tissot Bezug hat auf die Arbeiten der *Schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb*, lassen wir es im Nachstehenden unverändert folgen:

Rapport sur la Traction électrique des chemins de fer suisses.

«Depuis notre dernière Assemblée générale du 11 Septembre 1910 à Schaffhouse, notre Commission Suisse d'Etudes pour la traction électrique des Chemins de fer s'est réunie deux fois en séance plénière, le 30 Janvier et le 16 Mai de cette année. Dans la dernière, les projets pour l'électrification du Gothard furent ratifiés et la Commission fut informée de ce que les études relatives à l'électrification de l'Arrondissement II seront terminées pour la fin de l'année.

Les projets pour l'électrification du Gothard sont suffisamment intéressants pour qu'il vaille la peine de vous en dire quelques mots.

Trois projets furent mis à l'étude. Le premier, désigné par «Projet B» basé sur un trafic futur très notablement supérieur au trafic actuel fut étudié par l'ingénieur L. Thormann et présenté à la Sous-Commission IV dans sa première partie en Mai 1907. Il fut, dans la suite, modifié à plusieurs reprises et terminé par la Sous-Commission IV le 24 Avril dernier. A l'origine, ce projet était basé sur l'horaire et le trafic adoptés par la Sous-Commission I dans les années 1905 et 1906 et reconnu plus tard beaucoup trop serrés et intenses et conduisant à des puissances d'usines beaucoup trop élevées. Dans les discussions de la Commission, les bases du trafic et l'horaire furent modifiés dans le sens d'une réduction, tout en laissant encore une très grande marge sur le trafic actuel et comportant des améliorations importantes au service d'exploitation; c'est sur ces bases modifiées que le nouveau projet a été achevé.

A l'occasion de la révision des bases d'exploitation on attaqua un second projet, désigné «Projet B*», en prenant comme système de traction le courant monophasé, reconnu le plus favorable et en tenant compte d'une augmentation notable du trafic sur celui d'aujourd'hui. Ce projet, présenté par le Dr. W. Kummer, a été étudié dans tous ses détails avec le concours de l'Administration des Chemins de fer, en utilisant les travaux de la Sous-Commission III sur les usines électriques et les réseaux de distribution, et a été estimé comme étant le plus favorable pour l'exécution, tant au point de vue des usines hydro-électriques, qu'à celui de l'exploitation future du Gothard.

La valeur du rapport de l'ingénieur Thormann réside principalement dans les résultats comparatifs des différents systèmes d'exploitation électrique.

Une troisième étude, «Projet C*» également du Dr. W. Kummer, a été faite surtout dans le but de comparer les frais d'exploitation de la traction électrique avec ceux de la traction à vapeur.

En 1904 l'exploitation du Gothard se chiffrait par 776 millions de *tkm* de poids remorqué et 1105 millions de *tkm* de poids total de trains, locomotives incluses. Sauf pour l'année 1907, cette exploitation a progressé d'une façon sensiblement constante, et en 1908, dernière année de l'ancienne Compagnie du Gothard, les chiffres correspondants étaient de 1072 millions de *tkm* remorqués et de 1592 millions de *tkm* de poids total. L'année 1907 a présenté une augmentation extraordinaire, puisque les nombres de *tkm* ont été respectivement de 1102 et 1622 millions; de pareils chiffres ont de nouveau été atteints en 1910.

L'année 1904 a été prise comme base pour la comparaison de la traction électrique à la traction à vapeur; cette étude contient

des calculs complets sur les puissances instantanées nécessaires, les quantités d'énergie, le capital nécessaire aux installations nouvelles, les frais annuels d'exploitation etc. J'en extrais les chiffres suivants qui présentent un intérêt tout particulier.

Pour un trafic comportant une moyenne de 2,34 et un maximum de 2,99 millions de *tkm* remorqués par jour, les usines électriques doivent pouvoir fournir en moyenne dans l'année 11 400 *HP* constants sur l'arbre des turbines; pour le jour le plus chargé, la puissance maxima est de 27 200 *HP* lorsque les réseaux nord et sud sont couplés, ou 11 700 *HP* pour le côté nord et 17 600 *HP* pour le côté sud, lorsque chacun des réseaux travaille séparément.

Pour faire face à cette exploitation, une usine au Ritom pour le côté sud et une usine projetée à Göschenen pour le côté nord avec une puissance totale de 50 000 *HP* en machines, y compris les réserves, sont suffisantes.

Le coût des installations nouvelles se monte à

16 000 000 frs.	pour les usines électriques,
9 769 000 frs.	pour les lignes de contact et d'alimentation,
13 082 000 frs.	pour le matériel roulant, les modifications à apporter aux dépôts et ateliers de réparation,
3 500 000 frs.	pour modifications aux installations à courant faible,
2 149 000 frs.	pour augmenter l'imprévu déjà contenu dans les diverses positions, soit un total de

44 500 000 frs.

Les frais directs d'exploitation, soit personnel, matières diverses, force motrice, entretien et renouvellement du matériel roulant atteignent au total la somme de 4 545 330 frs. pour l'exploitation électrique, contre 5 552 780 frs. pour la traction à vapeur, soit environ un million de moins.

Par contre, les dépenses indirectes d'exploitation, c'est-à-dire intérêt à 4 %, l'amortissement et renouvellement, atteignent 2 302 000 frs. par an pour la traction électrique et 1 283 500 frs. pour la traction à vapeur; dans ces chiffres, il n'est pas tenu compte, pour la traction électrique, de l'amortissement des locomotives à vapeur, ce qui est à mon avis justifié; ainsi les frais annuels d'exploitation directs et indirects sont sensiblement les mêmes pour la traction à vapeur que pour la traction électrique, soit donc 6,8 millions de francs ou de 0,88 cts. par *tkm* de poids remorqué, pour un trafic égal à celui de 1904.

Le projet B* présenté par le Dr. W. Kummer, pour l'exploitation future du Gothard, est basé sur un trafic de 30 % plus élevé que celui de 1907, soit de 1 437 millions de *tkm* de poids remorqué et d'environ 1 834 millions de *tkm* de poids total par an. Le trafic journalier comporte une moyenne de 4,2 millions et un maximum de 6,49 millions de *tkm* de poids remorqué par jour. La puissance nécessaire en moyenne pour la traction de toute la ligne du Gothard est de 19 500 *HP* constants nécessaires à l'arbre des turbines. Lorsque les deux parties nord et sud du réseau sont couplées, la puissance maxima nécessaire est de 56 000 *HP* et lorsque les deux réseaux sont séparés, il faut 27 000 *HP* pour le côté nord et 37 000 *HP* pour le côté sud. Une usine au Ritom pourra faire face à la demande du côté sud et une telle à Göschenen et une autre à Amsteg avec en tout 95 000 *HP* pourront suffire en tout.

Le coût des installations est alors le suivant:

Usines et réseau de distribution	29 000 000 frs.
Lignes de contact et d'alimentation	9 769 000 frs.
Matériel roulant, dépôts et ateliers de réparation	21 900 000 frs.
Modifications aux installations à courant faible	3 500 000 frs.
Pour augmenter l'imprévu, contenu déjà dans les diverses positions	3 331 000 frs.
	<u>Total 67 500 000 frs.</u>

Dans cette somme il est prévu 5 210 000 frs. de matériel roulant pour tenir compte de l'augmentation du trafic, somme qui en réalité ne devrait pas être portée au débit du compte de l'électrification.

Les frais directs d'exploitation, personnel, matières diverses, y compris force motrice, entretien et renouvellement du matériel roulant et dépenses diverses atteignent au total 7 176 920 frs. Les frais correspondants avec la traction à vapeur se chiffrent en 1907 par 8 267 000 frs. et en 1908 par 8 630 000 frs. Les frais indirects pour intérêt (4 %), amortissement et fonds de renouvellement atteignent 2 889 000 frs. pour la traction électrique et le total des frais annuels directs et indirects se monte en chiffre rond à 10 000 000 frs., soit 0,70 cts. par *tkm* de poids remorqué, tandis que la dépense

¹⁾ Es mag hier noch bemerkt werden, dass auch in der oben behandelten Generalversammlung des Verbandes schweizerischer Elektrizitätswerke über diese Angelegenheit referiert wurde und zwar durch Ingenieur A. de Montmollin, dessen Ausführungen in der «Schweiz. Wasserwirtschaft» veröffentlicht worden sind.

pour la traction à vapeur a atteint 0,88 cts. en 1907 et 0,94 cts. en 1908. L'économie de la traction électrique sur celle à vapeur aurait donc été d'environ 20 % par rapport à 1907 et de 33 % par rapport à 1908.

En comparant les projets B* et C* on trouve que l'augmentation du trafic conduit à une réduction toujours plus grande des frais d'exploitation par *tkm* pour la traction électrique, tandis que pour la traction à vapeur il ne s'est produit aucune diminution dans les années 1904 à 1908 et qu'au contraire, avec le temps, les frais iront plutôt en augmentant, par suite de l'élévation du prix de charbon. Enfin il est important d'observer que l'exploitation à vapeur ne pourra probablement jamais faire face à un trafic aussi important que celui envisagé pour la traction électrique future. Nous avons admis en effet pour cette dernière que la vitesse des trains express sur la rampe de 26 ‰ serait de 45 km à l'heure, tandis qu'elle est aujourd'hui de 35 km seulement avec la traction à vapeur; pour les trains omnibus et les trains de marchandises les différences sont encore beaucoup plus grandes en faveur du service électrique. L'année 1904 peut être considérée comme l'année limite en ce sens qu'avant 1904 les frais annuels directs et indirects sont moindres pour la traction à vapeur, tandis qu'après 1904, ils seraient moindres avec la traction électrique.

Le projet B présenté par l'ingénieur *L. Thormann* comprend deux variantes, dont l'une étudiée pour un trafic un peu supérieur à celui du projet B* et l'autre, au contraire, pour un trafic un peu inférieur, et en appliquant les systèmes de traction monophasé 15 et 25 périodes et triphasé 15 et 50 périodes, tandis que le courant continu a été abandonné dès que la preuve a été donnée de son inapplicabilité au point de vue économique. Le procès verbal de la séance du 16 Mai dit que les études ont prouvé que le tamponnage sur le réseau n'offre aucun avantage économique, que le courant monophasé présente des avantages importants sur les autres systèmes et que l'exploitation à 15 périodes est plus avantageuse que celle à 25 périodes, quoique à ce dernier point de vue la différence ne soit pas grande.»

Das Referat von Dr. Ed. Tissot, insbesondere seine Ausführungen volkswirtschaftlicher Natur über die ökonomische Lage der schweizerischen Maschinenfabriken führten dann zur Annahme der folgenden Resolution durch die Generalversammlung des S. E. V. :

„Angesichts der bedeutenden wirtschaftlichen und politischen Vorteile, die sich für unser Land aus der Elektrifizierung unserer Eisenbahnen ergeben, spricht der Schweizerische Elektrotechnische Verein den Wunsch aus :

1. Die Bundesbehörden und die Bundesbahnen mögen so bald als möglich die Anwendung der elektrischen Traktion auf unsern Linien und Netzen mit Normalspur an Hand nehmen und weiterführen unter Berücksichtigung der Arbeiten der schweizerischen Kommission für Bahntraktion.

2. Die Bundesbehörden und die Bundesbahnen mögen unter Berücksichtigung der Anstrengungen und bedeutenden finanziellen Opfer der schweizerischen Konstruktionswerkstätten die Ausführung der Installationen und die Materialbestellungen der schweizerischen Industrie zu Bedingungen zuweisen, die ihnen einen angemessenen Verdienst gewähren.

Der Schweiz. Elektrotechnische Verein beschliesst ausserdem, jedes Vorgehen zu unterstützen, welches auf die Verbesserung und Stärkung unserer Konsular-Organisationen hinzielt.“

Die seitens der Generalversammlung des Schweizer. Elektrotechnischen Vereins vorgenommenen Wahlen wurden erforderlich durch den statutengemäss periodisch erfolgenden Ausstand von Mitgliedern des Vorstandes, der diesmal die Herren Maurer, Amez-Droz und Landry betraf. Der erstere lehnte eine Wiederwahl bestimmt ab und wurde ersetzt durch Herrn *A. Filliol*, Genf. Andererseits wurden die Herren *E. Amez-Droz* und *J. Landry* wiedergewählt. Es fanden weiter auch Neuwahlen für die Aufsichtskommission der technischen Prüfstalten statt, in der die demissionierenden Herren Bitterli und Chavannes ersetzt wurden durch *A. Calame*, Baden, und *J. Landry*, Lausanne.

Im Anschluss an diese Vorstandswahlen erfolgte auch die Ernennung der Herren *Dr. F. Borel*, Cortaillod, und Ingenieur *E. Bitterli*, Paris, zu Ehrenmitgliedern des S. E. V.

Zum Schluss ist aus den Verhandlungen der Generalversammlung noch die Wahl von *Zürich* als Festort für 1912 zu erwähnen.

Plakat-Entwürfe für die Schweiz. Landesausstellung in Bern 1914.

(Mit Tafeln 19 und 20)

Der Bericht des Preisgerichtes über diesen Wettbewerb enthält nicht mehr, als wir bereits auf den Seiten 40 und 55 dieses Bandes mitgeteilt haben, es wäre denn die Bemerkung zum I. Preise, „dass die Schrift bei der engültigen Ausführung durch den Künstler im Einverständnis mit der ausführenden Behörde etwas anders behandelt werden sollte“.

Es wäre erwünscht gewesen, wenn das Preisgericht, dem die Bewerber ihre Arbeiten vertrauensvoll zur Beurteilung vorgelegt haben, sich die Mühe genommen hätte, auch nur generell mit einigen Worten sich über den Eindruck auszusprechen, den es von der grossen aufgewendeten Arbeit empfangen hat. Es musste den Künstlern, die darin sassen, bekannt sein, welchen Wert derartige orientierende Angaben für ihre Kollegen oder jüngsten Kunstjünger besitzen.

Im Bericht heisst es nur: „Bei einem ersten gemeinschaftlichen Rundgang werden 115 Entwürfe ausgeschaltet. Bei einem zweiten Rundgang werden 15 Entwürfe ausgeschaltet (folgen die 15 Kennworte). Von den nun in die engere Wahl fallenden Entwürfen werden folgende mit Preisen ausgezeichnet.“

Hieran schliesst sich das Verzeichnis, das wir auf Seite 55 veröffentlicht haben.

Der Gefälligkeit der Generaldirektion der Schweiz. Landesausstellung verdanken wir die Möglichkeit, auf den beiliegenden Tafeln 19 und 20 unsern Lesern den erstprämierten Entwurf „Reiter“ von *Emil Cardinaux* in Bern, sowie die beiden ex aequo mit II. Preisen bedachten Entwürfe „Eusi Fähnli“ von *Ed. Renggli* in Luzern und „Motta“ von *E. Baumberger* in Zürich vorführen zu können.

Namentlich mit Rücksicht auf die Farbgebung wurden mancherorts Bedenken laut, dass sich der I. Preis nicht genügend wirkungsvoll präsentieren könnte. Versuche mit Aufstellung der Entwürfe im Freien haben aber dessen ganz vorzügliche Plakatwirkung bestätigt, wie es an einem Werke des bewährten Meisters auf diesem Kunstgebiete wohl nicht anders zu erwarten war.

Miscellanea.

Neue Kunsthalle in Bern.¹⁾ Am 26. Januar fand in Bern die konstituierende Versammlung des Bernischen Kunsthallevereins statt. Die Statuten wurden zu Ende beraten und angenommen und die Kunsthallekommission bestellt. Diese wählte als Präsident *Eugen Flückiger*; Vizepräsident *Adolf Tèche*, Kunstmaler; Sekretär *Philipp Ritter*, Kunstmaler; Kassier *Notar Henzi*; als Beisitzer *Dr. Kaeslin* und *Rudolf Mürger*, Kunstmaler; weitere Mitglieder der Kommission sind Nationalrat *Dr. Bühler*, Gemeinderat *Baudirektor Lindt*, Finanzdirektor *G. Müller*, Prof. *Dr. Röthlisberger*, *A. Francke*, Verleger, *Fräulein Marguerite Frey*, Malerin. Am Tage der Gründung gehörten dem Vereine bereits 80 Mitglieder an. Der vorhandene Baufonds belief sich auf 67 000 Fr.

Bekanntlich ist für die neue Kunsthalle das Terrain rechts von der Ausmündung der Kirchenfeldbrücke vor dem historischen Museum reserviert und besteht das Projekt, die Abteilung der „*Modernen Kunst*“ der Schweiz. Landesausstellung 1914 in dieses Gebäude zu verlegen. Es ist das ein sehr glücklicher Gedanke, der bekanntlich ähnlich in *Zürich* 1883 ausgeführt worden ist, wo, um die Anlagen der Industrie- und Landwirtschaftsausstellung nicht zu stark überbauen zu müssen, die Kunsthalle an den See bei der da-

¹⁾ Band LVIII Seite 242 mit Lageplan des Helvetiaplatzes.