

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung

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

**Heft:** 5

**Artikel:** Plakat-Entwürfe für die Schweiz. Landesausstellung in Bern 1912

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-29930>

### **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:** 15.10.2024

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

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.

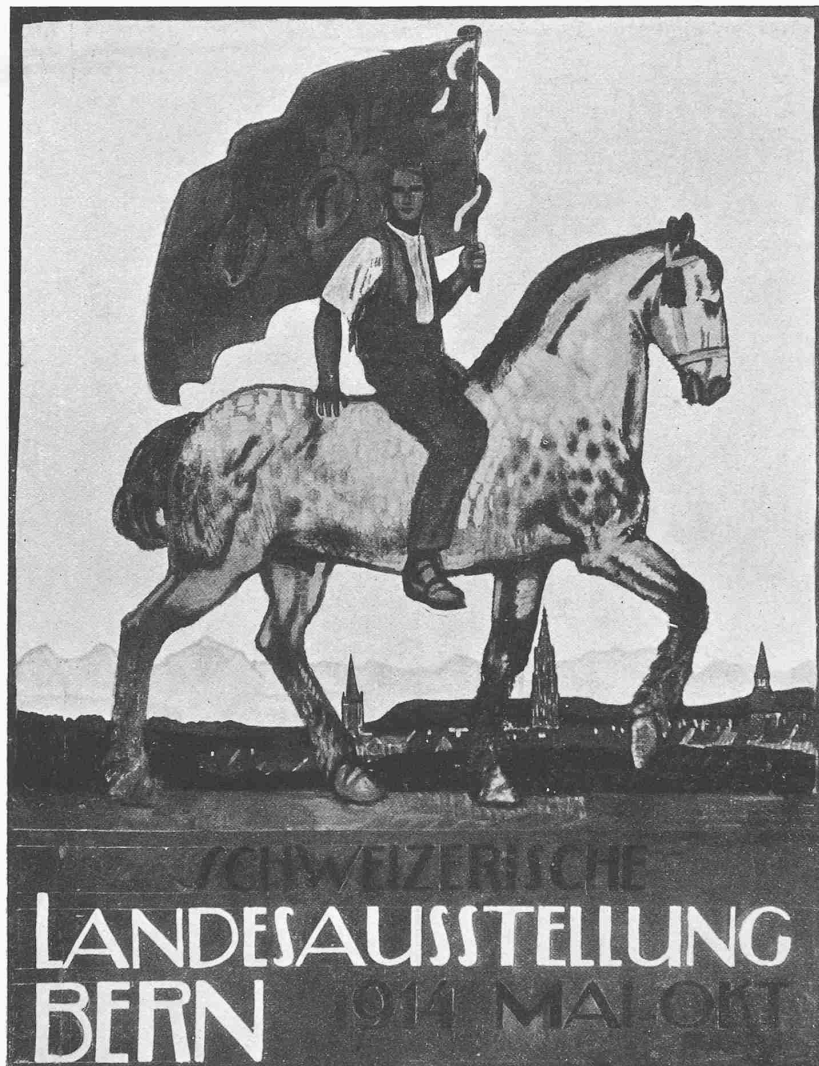
Namentlich mit Rücksicht auf die Farbgebung wurden mancherorts Bedenken laut, dass sich der I. Preis nicht genügend wirkungsvoll präsentieren könnte. Versuche mit Aufstellung der Entwürfe im Freien haben aber dessen ganz vorzügliche Plakatwirkung bestätigt, wie es an einem Werke des bewährten Meisters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

## Miscellanea.

**Neue Kunsthalle in Bern.**<sup>1)</sup> 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-

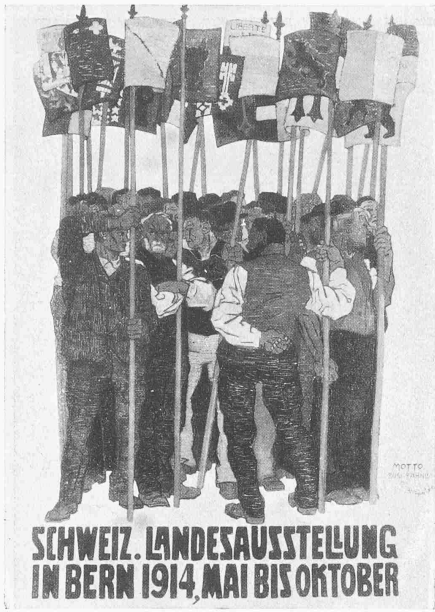
<sup>1)</sup> Band LVIII Seite 242 mit Lageplan des Helvetiaplatzes.



WETTBEWERB ZUR GEWINNUNG VON PLAKAT-ENTWÜRFEN  
FÜR DIE SCHWEIZERISCHE LANDESAUSSTELLUNG BERN 1914

I. Preis, zur Ausführung bestimmter Entwurf von  
Kunstmaler EMIL CARDINAUX in Bern

WETTBEWERB ZUR GEWINNUNG VON PLAKAT-ENTWÜRFEN FÜR DIE SCHWEIZERISCHE LANDESAUSSTELLUNG



II. Preis ex aequo. Verfasser ED. RENGGLI, Luzern



II. Preis ex aequo. Verf. O. BAUMBERGER, Zürich