

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 57/58 (1911)
Heft: 7

Wettbewerbe

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: 01.04.2025

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

reich besäten Nordrampe, wogegen alle Züge, welche mehrere Wagenklassen, Post und Eilgut zu befördern haben, mit Lokomotiven geführt werden müssen. Hinsichtlich der Lokomotivgattungen entspricht die Lokomotive der Maschinenfabrik Oerlikon den Bedingungen des Programms, das sich die B. L. S.-Bahn gestellt hat, am besten, insofern als sie mit dem geringsten Konstruktionsgewicht und den günstigsten elektrischen Verhältnissen sowohl kleinere als auch ganz schwere Züge zu befördern vermag und in gleicher Weise geeignet ist für den Schnellzugsdienst, der auf dieser Bergstrecke im allgemeinen der Krümmungs- und Gefällsverhältnisse wegen nicht mehr als 60 *km/Std.* verlangt, als wie auch für die Beförderung eigentlicher Güterzüge mit 45 *km/Std.* maximal. Als Resultat des Probetriebes kann, wenigstens angesichts der gegenwärtigen konstruktiven Verhältnisse der elektrischen Ausrüstungen und ihrer Betriebsicherheit, die Bestimmung als begründet angesehen werden, dass solch grosse motorische Leistungen von 1600 bis 2000 *PS* elektrisch in zwei voneinander möglichst unabhängige Hälften geteilt werden. Man erzielt damit die Möglichkeit, bei Störungen im Funktionieren irgend eines der vielen inneren Organe den Zug in den allermeisten Fällen zum mindesten bis auf die nächstgelegene Station bringen zu können und damit die Linie für andere Züge frei zu geben. Da die Mehrzahl der Störungen sachlich meist ganz geringfügiger Natur sind, werden sie oft während der Fahrt selbst durch den zweiten Maschinisten, ohne den die Führung einer so grossen Einheit wohl kaum gedacht werden kann, behoben werden können. Jedenfalls gewinnt durch die Zweiteilung der Fahrdienst bedeutend an Betriebssicherheit.

Hinsichtlich der Adhäsionsverhältnisse, über die auf der Versuchsstrecke fortgesetzt Beobachtungen mit allen Fahrzeugen angestellt worden sind, muss gesagt werden, dass von einer nachteiligen Einwirkung infolge der kleinen Periodenzahl nichts bemerkt werden konnte. Wiederholt wurden Zugkräfte beobachtet, die bei trockenem Schienenzustande Werte des Adhäsionskoeffizienten von $\frac{1}{4}$ und grösser ergaben bis etwa $\frac{1}{3,5}$. Immerhin darf mit solch ausnahmsweisen, unter günstigsten Verhältnissen bei gutem Schienenzustand, gerader Strecke, leichtlaufenden Wagen vorkommenden äussersten Grenzen nicht gerechnet werden, wenn es sich um die Bemessung des Adhäsionsgewichtes für eine neue Konstruktion handelt. Um für die Anfahr-Zugkräfte und die dabei auftretenden Beschleunigungen genügend Adhäsion zu besitzen, um auch in ungünstigeren Fällen noch ein sicheres Anziehen zu ermöglichen, sollte unseres Erachtens der Adhäsionskoeffizient jedenfalls nicht mehr als $\frac{1}{5}$ betragen. Für die vorliegenden Verhältnisse der Vollbelastung sollte daher das Adhäsionsgewicht zum mindesten etwa 80 *t* erreichen. Es führt dies zu einer Lokomotivanordnung von 5, eventuell 6 Triebachsen.

Was die Wahl des Motorsystems anbetrifft, so scheinen die Seriomotoren gegenüber den Repulsionsmotoren entschieden im Vorteil zu sein der besseren Anfahr- und Kommutierungsverhältnisse wegen. Auch die Zwischenschaltung der Zahnradübersetzung scheint nur von Vorteil gegenüber der Konstruktion der schweren, langsam laufenden Motoren ohne solche. Immerhin sind die Fahrleistungen der Oerlikon-Lokomotive noch nicht über einen so langen Zeitraum ausgedehnt worden, dass man sich hierüber ein absolutes Urteil bilden könnte. Von Einfluss auf diese Beurteilung wird selbstverständlich die Dauerhaftigkeit des Getriebes sein und es wird dabei nicht zu übersehen sein, dass an Maschinen, an welche höhere Anforderungen an die Geschwindigkeit gestellt werden als an die vorliegenden der B. L. S.-Bahn, die Verhältnisse für Motoren ohne Uebersetzung auch günstigere sind.

Zum Schlusse mag noch in folgender Tabelle eine Zusammenstellung der in den bisherigen acht Betriebsmonaten erfolgten Zugsleistungen, Zugskilometer, Gesamttonnenkilometer und des entsprechenden Energieverbrauchs gegeben werden:

Fahrleistungen November 1910 bis Juni 1911.

Monat	Motorwagen		Lok. 121		Lok. 101		Gesamt- tkm	total	kwstd pro tkm
	Zugskm	tkm	Zugskm	tkm	Zugskm	tkm			
November	5 261	596 291	392	66 292	—	—	662 583	31 200	0,047
Dezember	5 571	621 536	590	107 470	131	23 790	752 796	37 900	0,050
Januar	5 740	613 703	573	129 450	190	52 830	795 983	42 500	0,053
Februar	4 560	473 278	486	134 087	429	73 320	680 685	39 400	0,058
März	7 095	680 473	486	111 910	528	70 920	863 303	41 000	0,048
April	6 840	677 767	675	206 077	—	— ¹⁾	883 844	36 800	0,042
Mai	7 561	741 795	1430	368 460	—	—	1110 255	45 000	0,040
Juni	7 718	800 845	722	151 475	—	—	952 320	37 250	0,039

¹⁾ Zur Vornahme verschiedener Umbauten musste die Lokomotive Nr. 101 ausser Dienst gesetzt werden.

Red.

Für den in den Monaten November bis Februar stetig zunehmenden Energiekonsum pro *tkm* ist die Erklärung zu suchen in dem beständig wachsenden Verbrauch für Heizung der Züge, da bei Beginn ein Teil der Anhängewagen noch nicht mit Heizkörpern ausgerüstet war und die Zahl der letzteren ausserdem, weil anfangs zu gering gewesen, im Verlaufe der Wintermonate bedeutend vermehrt worden ist. Der Monat Februar wies ausserdem die tiefsten Temperaturen auf. In den vorliegenden *kwstd*-Angaben ist nicht nur der Verbrauch für die eigentliche Traktion sowie die Zugsheizung enthalten, sondern auch derjenige für die Beleuchtung und den motorischen Antrieb der Werkstätte Spiez, sowie der nicht unbedeutliche Rangierdienst, der in den *tkm* nicht zum Ausdruck kommt.“

Wir freuen uns des schönen Erfolges der einheimischen Industrie, der nun die Berner Alpenbahn-Gesellschaft zu dem Entschlusse veranlasst hat, von der in Konkurrenz gelieferten A. E. G.-Lokomotive abzusehen und der Bestellung der Lokomotiven für den Lötschberg die Ausführung der elektrischen Ausrüstung insbesondere der beiden Motoren der ersten Oerlikon-Lokomotive zu legen.

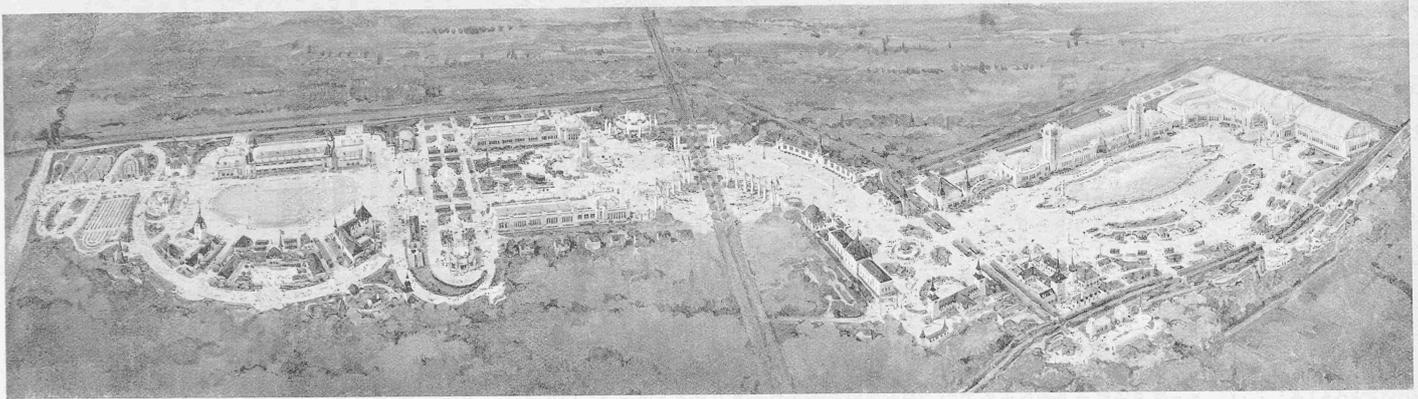
Die Maschinenfabrik Oerlikon und in Verbindung mit ihr die Firma Brown, Boveri & Cie. in Baden haben die Lieferung von je vier Stück dieser neuen Einphasenstrom-Lokomotiven Typ 5/7 [1 E 1]¹⁾ übernommen. Die direkt nebeneinander in der Lokomotivmitte angeordneten Motoren arbeiten wiederum vermittelt Zahnradübersetzung auf eine gemeinsame Blindachse. Die Leistung dieser Motoren ist — im Gegensatz zu den vorgenannten 1000 *PS*-Motoren bei einstündiger Leistung und 42 *km/Std.* — nunmehr 1250 *PS* bei $1\frac{1}{2}$ stündiger Leistung und 50 *km/Std.* Als Maximalgeschwindigkeit sind 75 *km/Std.* vorgesehen.

Ebenso ist sehr zu begrüssen, dass die B. L. S. der Grosstraktion mit Einphasenstrom in der Schweiz das erste Feld praktischer Betätigung geschaffen hat, was für die schweizerische Industrie von grösstem Wert sein dürfte.

Ideen-Wettbewerb zur allgemeinen baulichen Anordnung der Schweiz. Landesausstellung Bern 1914.

Mit dem Gutachten des Preisgerichts veröffentlichen wir im Folgenden übungsgemäss die vier prämierten Entwürfe in ihren Hauptteilen, soweit sie für die Beurteilung in Betracht kommen, also den jeweiligen Lageplan mit Legende und das Gesamtbild aus der Vogelschau. Auf Beifügung von Architekturdetails verzichten wir, um nicht die irriige Meinung zu erwecken, das Preisgericht hätte bei Zumessung der Preise auch die Architektur im engern Sinn auszeichnen wollen. Zur Orientierung sei noch auf den im letzten Bande (Seite 130) gezeigten Lageplan des Ausstellungsgeländes mit Höhenkurven verwiesen und dazu bemerkt, dass der mittlere, zwischen Neufeld und Vierfeld eingekeilte und beidseitig von Allen eingefasste Teil für Hauptrestaurant und Abendbetrieb wie geschaffen ist. Einmal ist der Hauptzugang zweifellos von der Neubrücke aus zu wählen, sodann bietet die hoch und offen liegende Partie dieses Zwischenstückes, das beim Studenstein mit ganz lichtem Baumbestand in den Bremgartenwald übergeht, eine prächtige Aussicht über die Stadt hin

¹⁾ Bezeichnung des Ver. deutscher Eisenb.-Verw. siehe Bd. LIII S. 78.

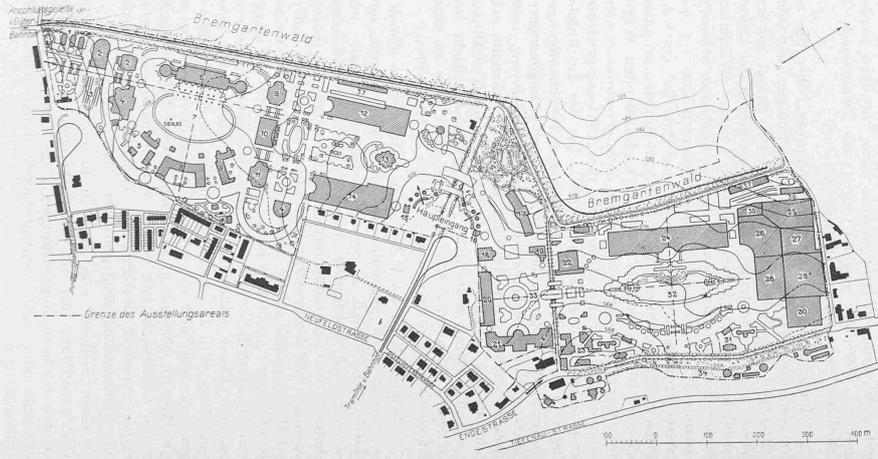


I. Preis. — Kennwort „Fix“.

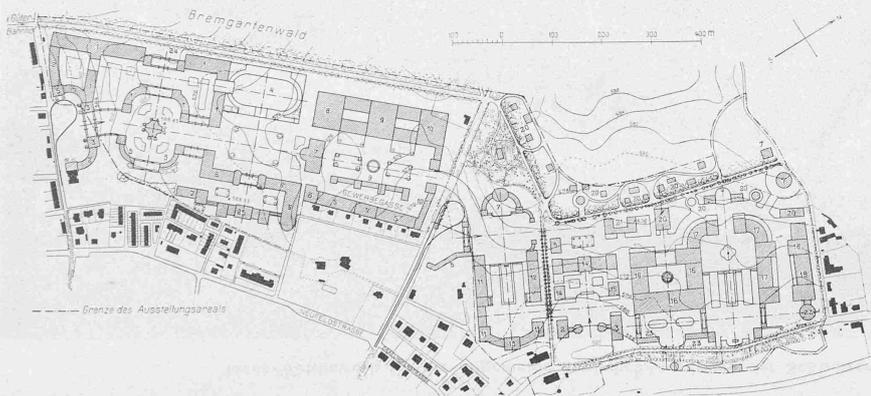
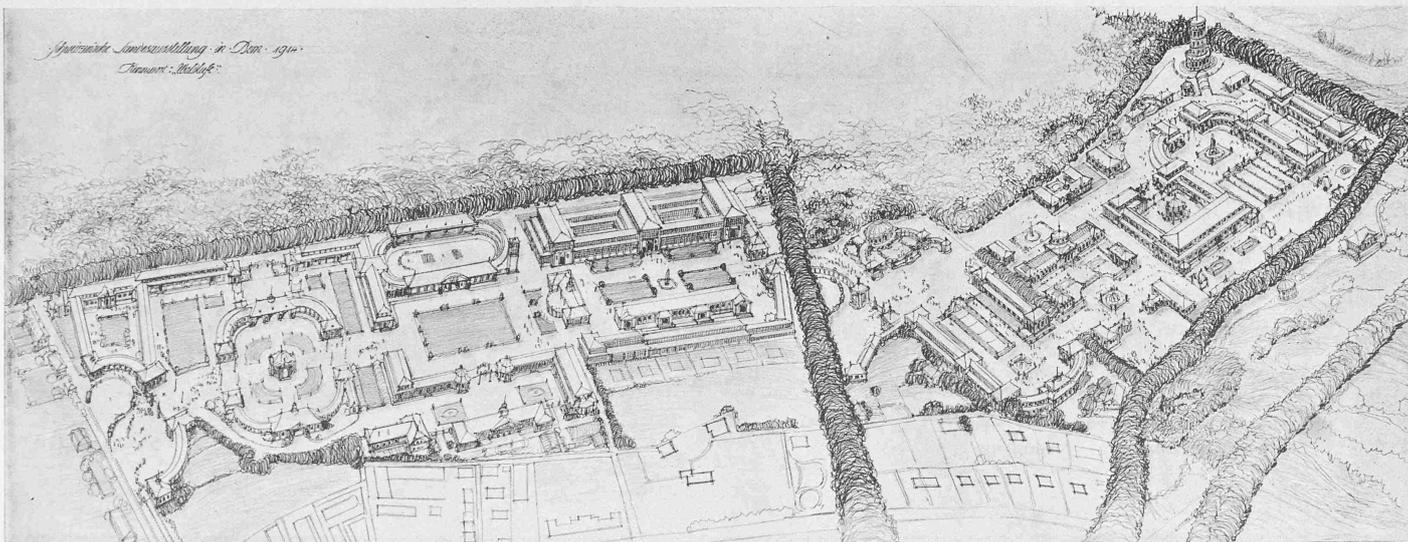
Verfasser: *M. Polak & G. Piolleno*, Architekten, Montreux.
Vogelschaubild und Lageplan 1:10000.

Legende zum Lageplan:

- | | |
|---|--|
| 1. Gewächshäuser, | 19. Gastgewerbe, Sport, |
| 2. Gartenbau-Hallen, | 20. Wehrwesen, |
| 3. Rosengärten, | 21. Verwaltungs-Dienstgebäude, |
| 4. Restaurants und Café, | 22. Nahrungs- und Genussmittel, |
| 5. Milchwirtschaft, | 23. Gewerbeasse, |
| 6. Landwirtschaftl. Maschinen u. Geräte, | 24. Baukunst, Baugewerbe, Gebrauchs- u. Luxusgegenstände, Uhren, Musikinstrumente. |
| 7. Tiervorfürungen u. Schaustellungen, | 25. Transport- und Ingenieurwesen. |
| 8. Tierzucht-Stallungen, | 26. Textil-Industrie, Bekleidung, |
| 9. Bergbau-Rohprodukte, | 27. Wasserwirtschaft, |
| 10. Forstwirtschaft, | 28. Elektrizität, |
| 11. Jagd, Fischerei, Aquarium, | 29. Maschinenhalle, |
| 12. Musik, alte, kirchliche u. neue Kunst, Literatur und Friedholkkunst, | 30. Instrumente, Maschinen, |
| 13. Die Schweiz, | 31. Beleuchtung, |
| 14. Erziehung, Unterricht, Heimatschutz, öffentl. Verwaltung, Friedensbestrebungen, | 32. Leuchtspringbrunnen, |
| 15. Post, | 33. Waffenplatz, |
| 16. Polizei, | 34. Luna-Park, |
| 17. Handel und Verkehr, | 35. Chemie, Papier, Graph. Gewerbe, |
| 18. Presse, | 36. Kesselhaus, |
| | 37. Kisten- und Dependenzräume. |



Internationale Landwirtschaftsausstellung in Bern 1911
Plan von: Widmer

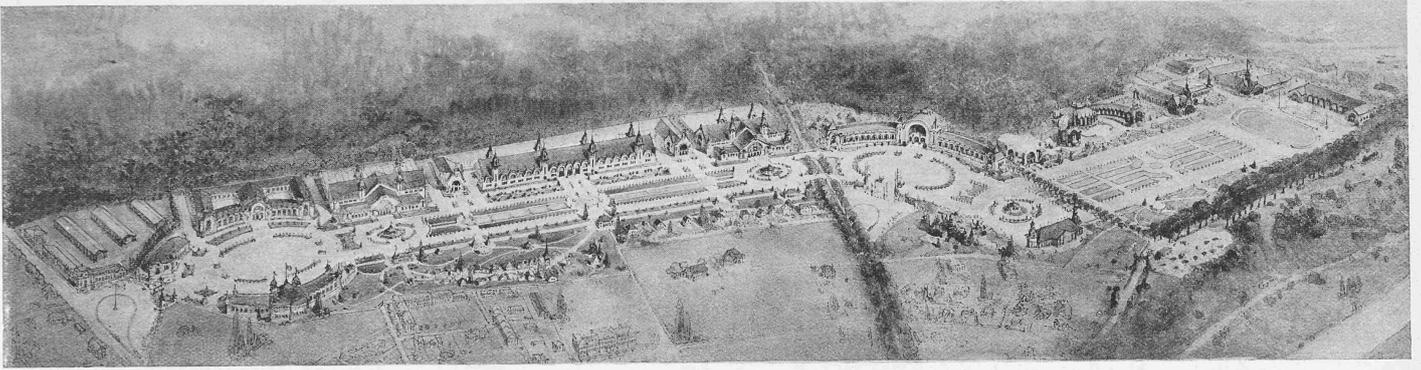


II. Preis. — Kennwort „Waldluft“.

Verfasser: Bracher & Widmer und Daxthoffer, Architekten, Bern.

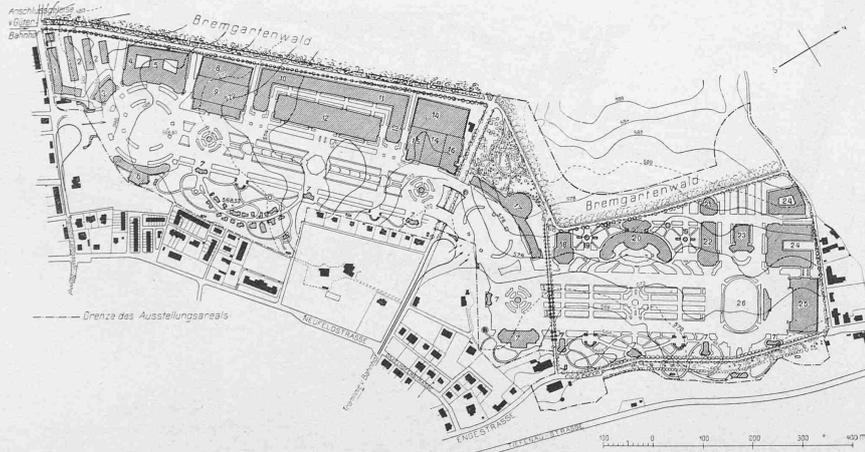
Legende zum Lageplan 1: 10 000.

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 1. Landwirtschaft, Stallungen, Milch-wirtschaft, Hülsenprodukte, 2. Kisten- und Dependentzräume, 3. Verwaltungs- und Dienstgebäude, 4. Arena, 5. Disponentel, 6. Landwirtschaftliche Maschinen und Geräte, 7. Restaurants, Café, Confiterien, 8. Elektrizität, 9. Maschinen, Metallindustrie, Technische Apparate, 10. Transport- und Ingenieurwesen und Wasserwirtschaft, 11. Erziehung, Unterricht, Berufsbildung, 12. Öffentl. Verwaltungen und Arbeiterschutz, | <ul style="list-style-type: none"> 13. Heimatschutz und Friedensbestrebungen, 14. Künste, 15. Wissenschaftliche Forschungen, Musik, Literatur, 16. Baukunst, Baugewerbe, Instrumente, Uhren, 17. Textilindustrie, Bekleidung, 18. Nahrungs- und Genussmittel, 19. Chemie, Papier, Graphische Gewerbe, 20. Forstwirtschaft, Jagd und Fischerei, 21. Bergbau und Rohprodukte, 22. Wehrwesen, 23. Handel, Verkehr, Sport und Gastgewerbe, 24. Viehrampe, 25. Gartenbau-Hallen. |
|---|--|



III. Preis. — Kennwort „Berne-Bern“.

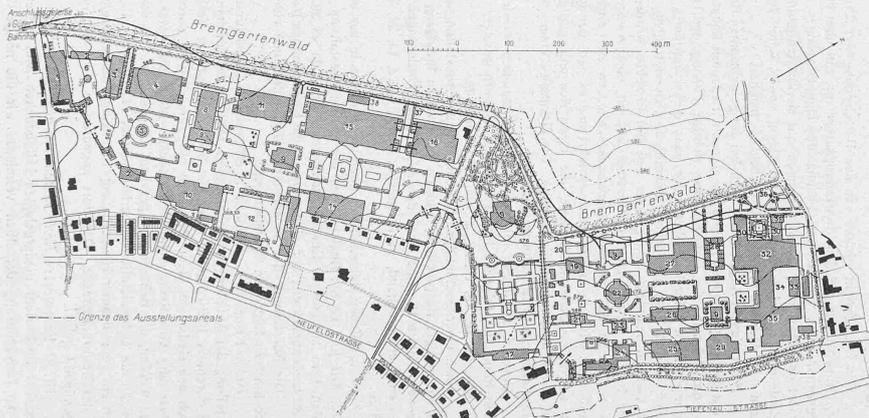
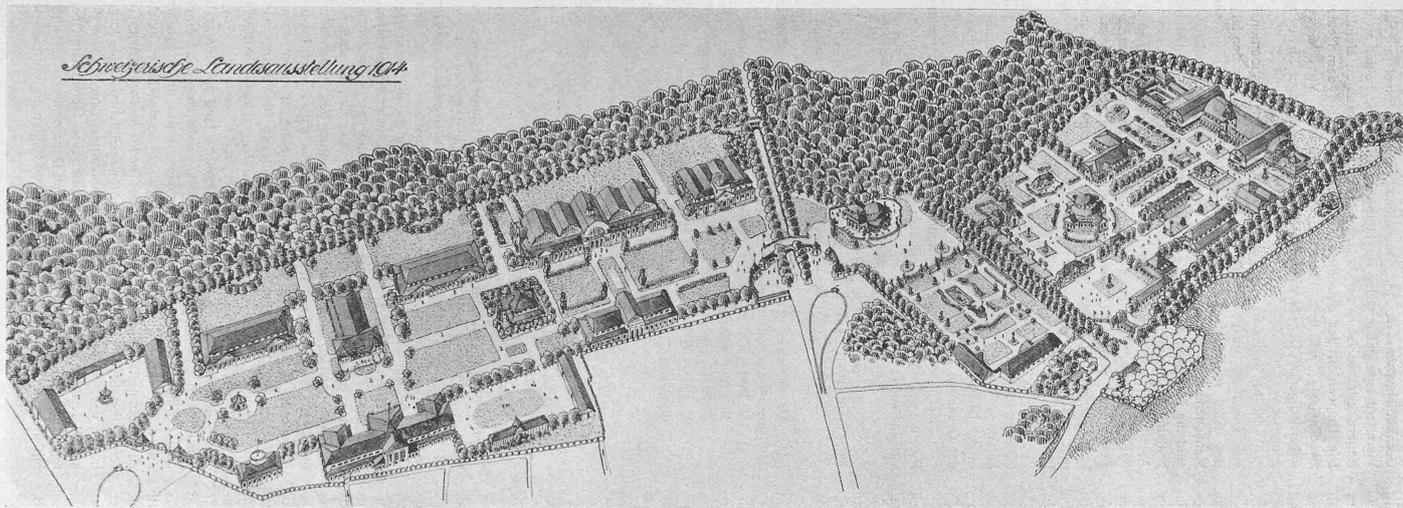
Verfasser: *Léon Lucas & Charles Thévenaz*, Architekten, Lausanne.
Vogelschaubild und Lageplan 1:10 000.



Legende zum Lageplan:

- | | |
|---|--|
| 1. Verwaltungs- und Dienstgebäude, | 14. Textilindustrie und Bekleidung, |
| 2. Kisten- und Dependance Räume, | 15. Nahrungs- und Genussmittel, |
| 3. Handel und Verkehr, | 16. Chemie, Papier, Graphische Gewerbe, |
| 4. Heimatschutz, | 17. Künste und Wissenschaften, |
| 5. Erziehung, Unterricht, Berufsbildung, | 18. Gartenbau, |
| 6. Wehrwesen, | 19. Gewächshäuser, |
| 7. Restaurant, | 20. Forstwirtschaft, Jagd und Fischerei, |
| 8. Baukunst, Baugewerbe, | 21. Bergbau, |
| 9. Musikinstrumente und Uhren
(Gebrauchs- und Luxusgegenstände), | 22. Landwirtschaft, |
| 10. Elektrizität, | 23. Milchwirtschaft, |
| 11. Transport, Ingenieurwesen, | 24. Stallungen, |
| 12. Metallindustrie und Maschinen, | 25. Landwirtschaftliche Maschinen, |
| 13. Wasserwirtschaft, | 26. Arena mit Tribüne. |

Schweizerische Landesausstellung 1904



IV. Preis.

Kennwort „Nicht rasten und nicht rosten“.

Verfasser: *Ribi & Salchli*, Architekten, Bern.

Legende zum Lageplan 1:10000.

- | | |
|--|--|
| 1. Kleinvieh, | 19. Handel und Verkehr, Gastgewerbe, Sport, |
| 2. Geflügel, | 20. Turn- und Tennisplätze, |
| 3. Feldbau, | 21. Friedensbestrebungen, |
| 4. Forstwirtschaft, Jagd und Fischerei, | 22. Alte Kunst, |
| 5. Wein, | 23. Musik, Literatur, |
| 6. Temporäre Ausstellung, | 24. Wehrwesen, |
| 7. Bergbau, | 25. Chemie, Papier, Graphische Gewerbe, |
| 8. Milchwirtschaft, | 26. Verwaltung, |
| 9. Restaurationen, Cafés u. dgl., | 27. Erziehung, |
| 10. Landwirtschaft, Tierzucht, Hilfsprodukte, | 28. Gewerbegeisse, |
| 11. Landwirtschaftliche Maschinen und Geräte, | 29. Nahrungs- und Genussmittel, |
| 12. Arena mit Tribüne, | 30. Raumkunst, |
| 13. Temporäre Ställe, | 31. Kirchl. Kunst, |
| 14. Elektrizität, | 32. Gebrauchs- und Luxusgegenstände, Musikinstrumente und Uhren, |
| 15. Techn. u. wissenschaftl. Instrumente, | 33. Baugewerbe |
| 16. MetaIndustrie und Maschinen, | 34. Hof für Baumaterialien, |
| 17. Transport, Ingenieurwesen, Wasserwirtschaft, | 35. Textilindustrie und Bekleidung, |
| 18. Heimatschutz, | 36. Friedhofkunst mit Gartenanlage, |
| | 37. Schiebe-Bühne für Eisenbahnwagen, |
| | 38. Kisten. |

auf die Alpen, die, namentlich längs des Viererfeldes, durch die hohen Bäume der Engstrasse verdeckt wird und deshalb hier nicht wohl berücksichtigt werden kann. Das Neufeld erscheint wegen des Geleiseanschlusses in der südwestlichen Ecke gegeben für die Anordnung der Landwirtschaftlichen (Vieh-) und der Maschinen-Abteilung. Im Uebrigen sei auf die Aufschlüsse verwiesen, die Pläne und Gutachten bieten.

Bericht des Preisgerichts.

Das im Programm vorgesehene Preisgericht versammelte sich vollzählig am 6. und 7. Juli 1911 in den Sälen des beim Ausstellungsareal liegenden Restaurant zur „Innern Enge“ in Bern.

Der Präsident teilt mit, dass von 260 Interessenten Programme und Unterlagen verlangt wurden, dass aber nur 27 Projekte zur Beurteilung rechtzeitig eingetroffen sind. Diese tragen folgende Kennworte:

1. „Mars“, 2. — —, 3. „Bern 1914“, 4. „Chum sässässäh“, 5. „Platzgestaltung“, 6. „Waldluft“, 7. „Wald und Allee“. 8. „Ein rührig Volk“, 9. „Zur grossen Schau“, 10. „Nicht rasten und nicht rosten“, 11. „Suum cuique“, 12. „S. L. B.“, 13. „Gewerbegasse“, 14. „Berne-Bern“, 15. „Fix“, 16. „Kurzlebig“, 17. — —, 18. „Bern“, 19. „Im Relief“, 20. „Dokumente des Fortschrittes“, 21. D'Schwyzerschaffed“, 22. „Am Wald“, 23. „Orientierung“, 24. „Ohne Brücke“, 25. „Alp“, 26. „RütliSchwur“, 27. „Ausstellungstracht“, 28. „Jungfrau“, 29. „Tell“.

Der Präsident erblickt in der schwierigen und ungewohnten Aufgabe einen der Gründe der etwas schwachen Beteiligung bei der Konkurrenz.

Das Preisgericht nimmt vor der Besichtigung der Projekte einen Augenschein auf dem Ausstellungsareal vor, um über Hauptprogrammunkte, wie richtige Lösung des Haupteinganges nebst Zufahrt und Platzierung der Abteilungen mit Berücksichtigung der Bodenformation und Aussicht auf die Alpen, sowie Schonung von Alleen und Bäumen, sich ein klares Bild zu machen.

Nach diesem Augenschein wird bei der gemeinsamen Besichtigung der eingelangten Projekte zu grossem Bedauern konstatiert, dass die Mehrzahl der Projekte eine richtige Lösung des Haupteinganges nicht gefunden haben oder dass dieser unrichtig angeordnet ist und dass eine klare, einheitliche Orientierungsmöglichkeit vielfach mangelt. Ein grosser Teil der Projekte würde sich mehr für die Anlage einer Gartenstadt als für eine Ausstellung eignen. Durch das zu enge Aneinanderschliessen der einzelnen Abteilungen wird die Feuergefahr vermehrt und es geht der grosse Zug sowie die Uebersichtlichkeit, die einen Ausstellungsplan beherrschen sollen, vollständig verloren. Die Zirkulation einer grossen Menschenmenge wird dadurch erschwert.

Gestützt auf diese allgemeinen Gesichtspunkte wurden im ersten Rundgang folgende Projekte ausser Bewerb gesetzt: Nr. 3, 5, 7, 8, 9, 11, 16, 18, 19, 22, 23, 24, 27, 28 und 29.

Nach einer nochmaligen Besichtigung des Ausstellungsareals und nachheriger Besprechung wurden im zweiten Rundgang noch folgende weitere Projekte, weil den allgemeinen Forderungen doch zu wenig entsprechend, zurückgelegt: Nr. 1, 4, 12, 13, 20, 21, 25 und 26.

Es verblieben demnach nur noch vier Projekte in der engern Wahl. Die Jury ist der Ansicht, dass der Fassadengestaltung einstweilen kein zu grosses Gewicht beizumessen sei, da es sich bei dieser Ideenkonkurrenz vor allem aus um die Gesamtanlage handelt.

Die Beurteilung der in engster Wahl gebliebenen vier Projekte führt zu folgenden Bemerkungen:

Nr. 6. Kennwort: „Waldluft“. Allgemeine Disposition gut. Verteilung der Abteilungen zweckmässig. Disposition auf dem Neufeld durchaus befriedigend. Auf dem Viererfeld ist der Verfasser durch den Gedanken, dem Besucher auf seinem Weg durch die Ausstellung eine Reihe schöner Architektur-Bilder zu bieten, verleitet worden, die Bebauung zu gedrängt zu gestalten. Es mangelt dort ein die Uebersichtlichkeit erleichternder Hauptplatz. Es fehlt auch ein gemeinsamer Haupteingang für beide Ausstellungsfelder bei der Neubrücke. Der dort angeordnete Haupteingang ist ungenügend gelöst.

Nr. 10. Kennwort: „Nicht rasten und nicht rosten“. Die vom Verfasser im Bericht niedergelegten Leitgedanken sind zutreffend. In der Durchführung derselben vermissen wir die nötige Gross-

zügigkeit, namentlich in der Anlage der Plätze und Wege. Die Gesamtdisposition ist mit Ausnahme einiger Mängel auf dem Viererfeld annehmbar. Der Haupteingang für beide Felder an der Neubrücke ist in der Anlage richtig, aber etwas zu kleinlich. Die Disposition der einzelnen Abteilungen ist auf dem Neufeld zweckmässig, auf dem Viererfeld, nördlich vom Viererfeldweg, unbefriedigend. Der Verwaltungsbau ist an unrichtiger Stelle angeordnet.

Nr. 14. Kennwort: „Berne-Bern“. Die Gesamtdisposition ist gut. Durch die Anlage der breiten offenen Terrassen vor den längs dem Wald gruppierten Bauten ist die Zirkulation einer grossen Menschenmenge ermöglicht, aber in dieser grossen Ausdehnung sind die Terrassen zu wenig gegliedert und daher zu öde. Die allgemeine Anlage erleichtert Aenderungen in der Lage der einzelnen Abteilungen, wie z. B. der Landwirtschaft. Der Haupteingang an der Neubrücke dient nur dem Viererfeld, der andere an der Länggasse dem Neufeld. Es fehlt ein beiden Feldern gemeinsamer Haupteingang. Die Idee des Verfassers, die Neubrücke unter und zwischen den Passerellen zu vertiefen, muss mit Rücksicht auf Erhaltung der Bäume als unzulässig bezeichnet werden.

Nr. 15. Kennwort: „Fix“. Das Projekt bietet eine grosszügig, künstlerisch erfasste Anlage, die sehr wohl als Grundlage für das definitive Projekt dienen könnte. Einzelne notwendige Abänderungen in der Disposition der Abteilungen können ohne Beeinträchtigung der Gesamtanlage vorgenommen werden.

Nach nochmaliger Abwägung der Vorzüge der einzelnen Projekte gelangt das Preisgericht zum Schluss, folgende Prämierung vorzunehmen:

I. Preis (7000 Fr.) Projekt 15, Kennwort „Fix“.

II. Preis (4000 Fr.) Projekt 6, Kennwort „Waldluft“.

III. Preis (3000 Fr.) Projekt 14, Kennwort „Berne-Bern“.

IV. Preis (2000 Fr.) Projekt 10, Kennwort „Nicht rasten und nicht rosten“.

Als Verfasser der einzelnen Projekte werden durch Oeffnen der Namenkuverts ermittelt:

I. Preis: *M. Polak & G. Piolleno*, Architekten, Montreux.

II. Preis: *Bracher & Widmer* und *Daxelholfer*, Bern.

III. Preis: *Léon Lucas & Charles Thévenaz*, Lausanne.

IV. Preis: *Ribi & Salchli*, Bern.

Bern, den 7. Juli 1911.

Der Präsident des Preisgerichts:

K. Könitzer.

Die Mitglieder:

O. Blom, *Ed. Boos-Jegher*, *E. Davinet*, *F. Fulpius*,
Prof. Dr. *G. Gull*, Dr. *E. Locher*, *O. Sand*, *E. Vischer*.

Miscellanea.

III. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure.

Nach dem von uns s. Z. mitgeteilten Programm¹⁾ hat vom 12. bis 14. Juni die Jahresversammlung des *Vereins deutscher Ingenieure* in Breslau stattgefunden. Einem von C. Matschoss in der Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure vom 29. Juli erstatteten summarischen Bericht entnehmen wir folgendes über deren Verlauf:

„Die diesjährige Hauptversammlung stand unter dem Zeichen der neuen Satzung des Vereines; der Schwerpunkt der geschäftlichen Verhandlungen lag demgemäss in der Versammlung des Vorstandsrats, die bereits am Sonnabend den 10. Juni stattfand, nachdem am Freitag eingehende Verhandlungen des Vorstandes vorausgegangen waren. Besondere Bedeutung für die weitere Entwicklung des Vereines wird dem Beschluss, ein neues Vereinshaus zu bauen und hierfür 900 000 M. zu bewilligen, beizumessen sein.

Die erste Sitzung der Hauptversammlung fand am Montag in den Räumen des Stadttheaters statt. Sie wurde eingeleitet durch eine Eröffnungsansprache des Vorsitzenden, worin er in grossen Zügen auf einige der wichtigsten Aufgaben, an denen der Verein zu arbeiten hat, hinwies. Nachdem der gedruckt vorliegende Geschäftsbericht der Direktoren in seinem wesentlichen Teile vorgelesen war, wurde der Antrag des Vorstandsrates, dem Direktor des kgl. Materialprüfungsamtes in Gross-Lichterfelde, Herrn Geh. Oberregierungsrat Dr.-Ing. *Martens*, die Grashof-Denkünze zu verleihen, mit grossem Beifall angenommen. Hierauf folgten die Vorträge der

¹⁾ Band LVII, Seite 305.