

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 27/28 (1896)  
**Heft:** 3

## Sonstiges

### **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:** 02.04.2025

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

## Bebauungsplan für Luzern.



Gewerbe-Museum. Stadthaus. Hôtel Victoria.

## Perspektive der Bürgerstrasse.

I. Preis. Verf.: Direktor *R. Winkler* und Arch. *H. Meili-Wapf* in Luzern.

den beiden Projekten Nr. 10 und 11 der Vorrang vor den Projekten Nr. 12 und 16 zuerkannt. Zwischen den beiden letztern fiel die Entscheidung zu Gunsten von Nr. 16, während dem Nr. 10 als dem in jeder Hinsicht am gründlichsten durchgearbeiteten und am einlässlichsten dargestellten Konkurrenzentwurf auch ein Vorzug vor Nr. 11 eingeräumt wurde.

Demgemäss wurde:

dem Projekte Nr. 10, Motto: «*Der Zukunft*» der I. Preis: (1800 Fr.)  
 dem Projekte Nr. 11, » «*Der Fremdenstadt*» der II. Preis: (1300 Fr.)  
 dem Projekte Nr. 16, » «*Für's nächste Jahrhundert*» der III. Preis: (900 Fr.)

zuerkannt.

Die Eröffnung der Namenscouverts seitens des Präsidenten des Preisgerichts ergab als *Verfasser*

des *I. prämierten Projektes*: die Herren *Robert Winkler*, Betriebsdirektor der Pilatusbahn und *H. Meili-Wapf*, Architekt, in Luzern,  
 des *II. prämierten Entwurfes*: Herrn *Jacques Simmler*, Architekt, in Zürich, und  
 des *III. prämierten Projektes*: Herrn *A. Stadelmann*, Ingenieur, in Zürich.

Wenn auch keines der Projekte als eine in jeder Hinsicht vollendete Lösung der gestellten Aufgabe bezeichnet werden kann, so werden sich doch die in den prämierten Entwürfen niedergelegten Ideen vorteilhaft für die Ausarbeitung des definitiven Bauplanes verwenden lassen. Ausser den bereits im Vorstehenden enthaltenen Bemerkungen bezüglich der Gestaltung dieses Planes möchten wir noch darauf hinweisen, dass für das Quartier westlich vom Bahnhof die Durchführung einer grossen, vom Bahnhof-Kopfperron ausgehenden Avenue in der Richtung der Pilatusstrasse mit Vermeidung der jetzt vorhandenen Strassenverschiebung bei der Hirschmattstrasse, wenn immer möglich, angestrebt werden sollte. Es würde dies unzweifelhaft eine städtische Verkehrsader ersten Ranges abgeben und die Liquidation des städtischen Terrains wesentlich vorteilhafter gestalten. Seltsamerweise brachte keines der Projekte den Gedanken einer Verlegung der Bürgerstrasse in die Achse der Pilatusstrasse in dem Sinne, dass den bisherigen Anstössern das Vorkaufsrecht auf das an Stelle der Bürgerstrasse entstehende Bauterrain eingeräumt und dadurch diese Verlegung ermöglicht würde. —

Die betreffenden Anstösser gelangten hiedurch in den Besitz äusserst günstig gelegener Bauplätze mit südlicher Front gegen die Avenue. Es scheint uns, dass diese Anstösser in ihrem eigensten Interesse zu einer solchen, auch dem fiskalischen Interesse der Stadt dienlichen Lösung bereitwillig Hand bieten sollten.

Würde so der eine Ausgang des Bahnhofperrons dem in Luzern Ankommenden eine grosse Perspektive in eine der Hauptstrassen bieten, so ist der Gedanke naheliegend, ob nicht auch dem gegenüber liegenden Perronausgang ein analoger Vorzug gesichert werden sollte. Es böte sich hierzu besondere Veranlassung, wenn die Landungsstelle der Dampfschiffe ostwärts an den gegen das Inseli sich hinziehenden Quai verlegt, oder dort eine Landungsstelle für die in Luzern ankommenden Schiffe erstellt würde.

Bezüglich des Niveaus der Quaianlage und der Strassen im Tribschennosquartier sind wir der Ansicht, dass dasselbe wegen des Grundwassers und im Interesse der Kanalisation möglichst hoch angenommen werden sollte.

Luzern, im November 1895.

sig. *J. Wüst*.

» *Gustav Gull*.

» *H. Bringolf*.

» *H. von Linden*.

» *V. Stirnimann*.

## Miscellanea.

**Die Erzeugung des Karborundums an den Niagarafällen.** Ueber die Herstellung des Karborundums, dessen industrielle Verwertung wir vor Kurzem besprochen haben, finden wir im «*Prometheus*» folgende interessante Mitteilungen:

Bisher konnte die von dem Erfinder des Karborundums gegründete Karborundum-Gesellschaft zu Monongahela, welche den elektrischen Strom mittels Dampfkraft erzeugen musste, täglich nur 150 kg Karborund herstellen. Diese Menge ist bei weitem nicht hinreichend, den heutigen, geschweige den künftigen zu erwartenden Bedarf zu decken, denn die weite Verbreitung dieses ausgezeichneten Schleifmittels in Amerika ist noch beständig im Wachsen und auch in Europa, besonders in Deutschland, mehr sich die Nachfrage. Die Karborundum-Gesellschaft hat sich deshalb rechtzeitig bei der Niagara-Fall Power Co. die elektrische Kraftabgabe von 10000 P.S. für ihre Zwecke gesichert, obgleich die inzwischen von ihr angelegte und in Betrieb gesetzte Fabrik nach ihrer einstweiligen Ausdehnung rund 3000—4000 P.S. verwenden kann. Die Einrichtung der Fabrik bezüglich der elektrischen Schmelzöfen, der Zerkleinerungs- und Mischmaschinen, sowie die Vorkehrungen zur Herbeischaffung der erforderlichen Rohstoffe sollen, wie «*Electricien*» berichtet, mustergültig sein. Die

## Bebauungsplan für Luzern.

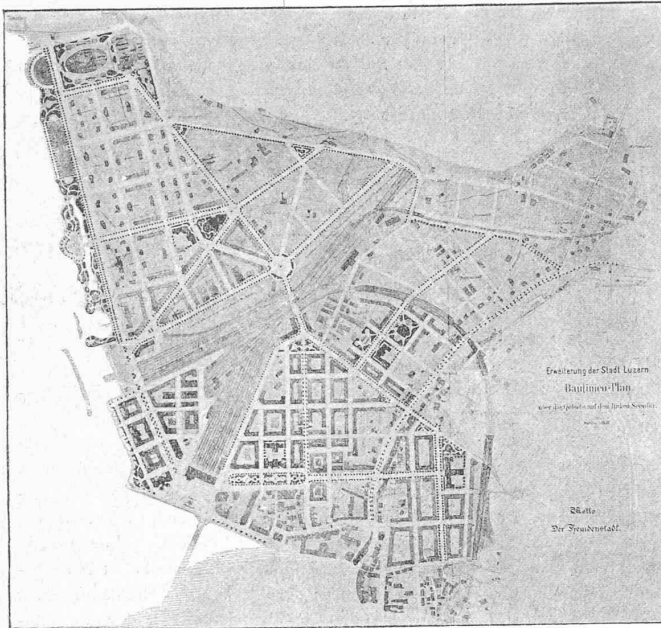


I. Preis. Verf.: Direktor *R. Winkler* und Arch. *H. Meili-Wapf* in Luzern.

bituminöse Kohle wird aus Pennsylvania, der Quarzsand aus Ohio, das Kochsalz aus New-York, die Sägespäne endlich werden aus den Sägemühlen von Tonawanda durch die Niagara-Eisenbahn herbeigeschafft, an welche die Fabrik mittels elektrischer Bahn angeschlossen ist. Die Cowles'schen Schmelzöfen haben hier die Gestalt riesiger Kästen von 5 m Länge und

2 m Breite erhalten. Sie sind auf Blöcken feuerfester Steine ohne Mörtel aufgeführt. In die Kopfwände sind grosse Bronzeplatten eingelassen, an welche die Leitungskabel angeschlossen sind, die einen elektrischen Strom

### Bebauungsplan für Luzern.



Baulinien-Plan. Masstab 1:20 000.

II. Preis Nr. 11. Motto: «Der Fremdenstadt». Verf.: Arch. J. Simmler in Zürich.

von 735 kw (1000 P.S.) zuführen. An der inneren Seite tragen die Platten je 60 Stück Kohlenstäbe von 75 mm Durchmesser und 50 cm Länge, die in den Ofen hineinragen. Nachdem zwischen diesen Kohlenstäben ein Kern körniger Koalkkohle eingebracht worden, wird der Ofen mit etwa 10000 kg einer Mischung aus obengenannten Rohstoffen gefüllt. Der Schmelzvorgang dauert 24 Stunden. Nach drei Stunden entwickelt sich durch Zersetzung der Sägespäne ein bläuliches Gas, nach zwölf Stunden kommt der Ofen in lebhaftige Rotglut, nach 24 Stunden ist das Karborundum fertig, der Strom wird abgestellt und der Ofen der Abkühlung überlassen. Der innere Kohlenkern von etwa 53 cm Durchmesser und 4 m Länge ist in Graphit verwandelt; er wird zunächst von einer Schicht schönen krystallinischen Karborunds eingehüllt, auf die nach aussen eine Schicht folgt, deren Krystalle nach und nach immer schwächer werden und eine graugrünliche Farbe annehmen; allmählich geht dieselbe in eine amorphe, metallisch schimmernde Masse über, welche durch das geschmolzene Salz in einen festen Block verwandelt ist. Aus jeder Charge werden etwa 2000 kg Karborund gewonnen, der gereinigt, gemahlen oder zerstampft, gesiebt und zu Schleifsteinen verarbeitet wird. Vorläufig sind nur fünf Oefen erbaut und in Betrieb genommen; sobald eine Charge fertig ist, beginnt der Schmelzvorgang in einem andern Ofen, so dass täglich 2000 kg Karborund hergestellt werden.

**Die Zukunft des Nicaragua-Kanals.** Die nach dem Zusammenbruch des Panama-Kanal-Unternehmens in Amerika laut gewordenen Hoffnungen, dass darum die Ausführung einer mittelamerikanischen Schiffsverbindung zwischen dem atlantischen Ocean und dem stillen Meere noch nicht vereitelt sei, vielmehr die Aussichten auf eine glückliche Vollendung des Nicaragua-Kanals an Boden gewonnen hätten, scheinen nicht in Erfüllung zu gehen. Die Ursache des Misserfolgs soll allerdings nicht wie beim Panama-Kanal auf die finanzielle Raubwirtschaft der Unternehmer zurückzuführen sein, sondern darauf, dass letztere hinsichtlich des zur Vollendung erforderlichen Kraftaufwandes sich selbst argen Täuschungen überlassen haben.

Schon i. J. 1893 erfolgte ein Zusammenbruch der ursprünglichen Gesellschaft; jedoch gelang es im Senat und dem Repräsentantenhause der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika ein Gesetz durchzubringen, wonach diese unter Beteiligung der Regierungen von Nicaragua und Costarica die Bildung einer neuen Gesellschaft unter Staatsgarantie ins Werk setzen wollten, nachdem eine dazu bestellte Kommission die Anlage sorgfältig geprüft und die Ausführbarkeit derselben bestätigt habe.

Diese aus den Herren Major Ludlow, Schiffskommandeur Endicott

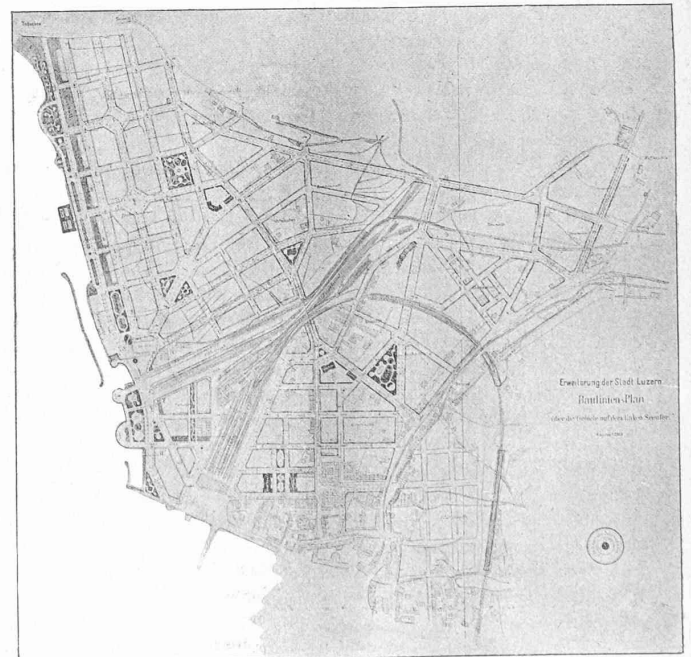
und Ingenieur Alfred Noble zusammengesetzte Kommission hat inzwischen ihre Aufgabe erfüllt und nunmehr Bericht erstattet. Die Ausführbarkeit des Kanals unterliegt demnach keinem Zweifel, aber zur Vollendung derselben ist nach Schätzung der Experten eine Summe von rund 600 Millionen Franken anstatt der ursprünglich auf rund 366 Millionen Fr. veranschlagten Gesamtkosten erforderlich. Eine genaue Ermittlung der Kosten und die sofortige Wiederaufnahme der Arbeiten sind aber unmöglich, weil die Vermessungen auf Grund welcher die Arbeiten begonnen worden sind, sich vollkommen falsch herausgestellt haben. Es würde zunächst notwendig sein, von zuverlässigen Sachverständigen vollständig neue Vorarbeiten ausführen zu lassen, was eine Summe von 1<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Millionen Franken erfordert. Es ist wenig wahrscheinlich, bemerkt die Deutsche Bauzeitung vom 11. Dezember 1895 der wir obige Angabe entnehmen, dass die Vereinigten Staaten unter solchen Umständen geneigt sein sollten, sich noch weiter der Vollendung des Werkes anzunehmen, noch weniger wahrscheinlich, dass es gelingen sollte, eine neue Gesellschaft zu bilden, welche versuchen würde, das erstrebte Ziel ohne Staatshilfe zu erreichen. Damit dürfte aber das Schicksal des Nicaragua-Kanals und der Verlust aller für das Unternehmen bisher verwendeten Geldmittel besiegelt sein.

### Geschwindigkeit eines Special-Zuges zwischen Chicago und Buffalo

Die im Monat August v. J. auf der Linie London-Aberdeen und im folgenden Monat auf der Linie New-York-Buffalo erzielten ausserordentlichen Eisenbahnrecords sind durch die Geschwindigkeitsleistung eines Specialzuges der amerikanischen Lake Shore and Michigan Southern im Oktober v. J. noch übertroffen worden. Dieser Zug hat nämlich die Strecke von 817 km zwischen Chicago und Buffalo mit einer mittleren Fahrgeschwindigkeit von 104,6 km zurückgelegt.

Nach den Angaben der «Revue Générale des Chemins de Fer» bestand der Zug aus zwei Salonwagen von je 41,6 t Gewicht und einem Wagen der Wagner Gesellschaft von 54 t Gewicht, so dass ein Gesamtzugsgewicht von 137,2 t ohne das Eigengewicht der Maschine zu befördern war. Es wurden abwechselnd zwei verschiedene Lokomotiv-Typen verwendet. Während des ersten Teils der Fahrt von Chicago bis Erie (678,9 km) erfolgte die Beförderung des Zuges durch leichte Express-Lokomotiven des gewöhnlichen Typs der Gesellschaft, mit Drehgestell, vier gekuppelten Rädern von 1,83 m Durchmesser, Cylindern von 0,432 m Durchmesser und 0,610 m Kolbenhub, deren Dienstgewicht 46,8 t und inkl. Tender 74,4 t beträgt. Von Erie bis Buffalo wurde eine Maschine mit 6 gekuppelten Rädern und Drehgestell benützt, deren Triebäder nur 1,68 m Durchmesser hatten. Die Auswechslung der Maschine war deshalb notwendig, weil für die grosse Länge der ohne Aufenthalt durchfahrenen

### Bebauungsplan für Luzern.



Baulinien-Plan. Masstab 1:20 000.

III. Preis Nr. 16. Motto: «Für's nächste Jahrhundert».

Verf.: Ing. A. Stadelmann in Zürich.

Strecke die Tenderkästen des ersten Typs nicht ausreichen. Auf diesem letzten Teil der Fahrt der Strecke Erie-Buffalo ist auch die grösste mittlere Geschwindigkeit — 116,8 km — erreicht worden.

Das Bahnprofil der Linie Chicago-Buffalo stellt an die Arbeitsleistung der Maschine keine erheblichen Ansprüche; gewisse Partien liegen bis auf eine Länge von 120 km in der Horizontalen, jedoch finden sich auf zwei Teilstrecken auch Steigungen von 3 bis 4‰ bei fortlaufenden Längen von 70—80 km. Die auf dem letzten Teil der Fahrt erzielte höhere Geschwindigkeit ist insofern bemerkenswert, als das Profil der Strecke keine geringere Zugkraft erfordert und die Räder der Maschine kleiner waren. Aus der trotzdem bedeutenderen Leistungsfähigkeit der Maschine scheint hervorzugehen, dass bei normalem Zugsgewicht, innerhalb gewisser Grenzen die grossen Geschwindigkeiten eher von der Dampferzeugung als dem Durchmesser der Räder abhängen.

**Lokomotiv-Schiebebühnen mit elektrischem Antriebe.** In der Maschinen- und Waggonfabrik in Simmering wurde eine Lokomotivschiebebühne mit elektrischem Antriebe für die Werkstätte der österreichischen Staatsbahnen in Knittelfeld fertig gestellt. Dieselbe dient zum Verschieben von Lokomotiven und hat eine Tragkraft von 60 t bei 8,1 m Geleiselänge. Die Schiebebühne ist eine sogenannte versenkte und es beträgt die Grubentiefe 375 mm. In der Grube selbst sind vier Laufschiene von je 2550 mm Entfernung, auf welchen die acht Stücke Schalengussräder der Bühne laufen. In den Lagern dieser Räder hängen vier Stück Kastenträger, welche quer darauf das Fahrgeleise für die zu verschiebenden Lokomotiven tragen. Diese vier Querträger sind nach der einen Seite hin verlängert und zu einem Plateau ausgebildet, welches über die ganze Grubenbreite reicht. Dieses Plateau nun dient zur Aufnahme der Windwerke der Sekundärdynamomaschine, des Rheostaten und der Bedienungsmannschaft. In der Mitte des Plateau's steht die Dynamomaschine und treibt mittelst einer auslösbaren Friktionskupplung entweder ein links liegendes oder ein rechts liegendes Schneckenrad-Vorgelege. Von dem einen wird mittelst Zahnrad auf die Laufwellen übersetzt und damit die Schiebebühne mit einer Geschwindigkeit von 15 m pro Minute fortbewegt, das andere Schneckenrad-Vorgelege treibt wieder mittelst Zahnrad auf eine Trommelwelle; hierdurch wird ein Drahtseil auf die zwischen den Geleiseschiene (versenkt) plazierte Trommel aufgewickelt und dadurch eine Lokomotive auf die Schiebebühne oder von derselben herab auf ein Nachbargleise mit einer Geschwindigkeit von 10 m pro Minute gezogen. Zwischen den beiden Schneckenrad-Vorgelegen und den zugehörigen Zahnrad-Vorgelegen ist jederseits eine lösbare Klauenkupplung eingeschaltet, um nach Bedarf beide Funktionen der Windwerke nicht durch elektromotorische Kraft, sondern durch Menschenkraft (an Handkurbeln mit variablem Hub) zu vollführen. In letzterem Falle sind natürlich die Geschwindigkeiten entsprechend kleiner, da bei Anwendung von elektromotorischer Kraft ungefähr 8 P. S., im anderen Falle nur vier Mann an den Handkurbeln angewendet werden. Die Bedienung ist in allen Fällen sehr einfach, da die Anordnung der Windwerke derart übersichtlich ist, dass ein Versehen vollständig ausgeschlossen erscheint. Die Zuleitung der Kraft von der Primär-Dynamomaschine erfolgt in der Grube selbst durch eine Kabelleitung, auf der die beiden an der Schiebebühne befestigten Rollenkontakte laufen.

**Elektrische Bahnen in Wien.** Die Prüfung der eingegangenen zehn Projekte für den Bau und Betrieb eines elektrischen Bahnnetzes in Wien durch das städtische Bauamt und den Magistrat hat ergeben, dass nur vier Offerten dem Programm entsprechen, welches der Ausschreibung zu Grunde gelegt war.\*) Nach der Ansicht der städtischen Kommission ist jedoch keines der vier Projekte ohne weiteres zur Ausführung geeignet. Gemäss den Anträgen des Magistrats werden nunmehr mit jenen vier Offerten direkte Unterhandlungen eingeleitet, um die Basis für die Anlage der elektrischen Bahnen in Wien zu gewinnen. Die betreffenden Firmen sind: 1. Die *Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft* in Berlin; 2. die Bauunternehmung *Rietschel & Cie.* in Wien; 3. der *Wiener Bankverein*; 4. Die *Neue Wiener Tramway Gesellschaft*. Die Entscheidung, welches Projekt zur Ausführung gelangt, bleibt dem neuen Gemeinderate vorbehalten. Die Projekte des Bankvereins und der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft stützen sich auf die bestehenden Tramway- und Lokalbahn-Linien, das Projekt der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft in Berlin umfasst den Bau von 50 km Untergrundbahnen, deren bedeutende Herstellungskosten wohl ein schwerwiegendes Hindernis für die Ausführung derselben sein werden. Was das abgelehnte Projekt der *Nürnbergger Elektrizitätsgesellschaft* betrifft, so geht dasselbe vorzugsweise auf die Herstellung einer Schwebebahn hinaus. Da aber bisher Erfahrungen über den Betrieb einer Schwebebahn im grossen noch nicht vorliegen, so waren die städtischen

Aemter der Ansicht, dass man der Gesellschaft nur einräumen könnte, eine Probestrecke auf ihre Kosten herzustellen, wozu erst die Detailprojekte einzureichen wären. Im Zusammenhang mit den oben erwähnten Beschlüssen genehmigte der städtische Beirat den Antrag der Wiener Tramway-Gesellschaft, auf der 9 km langen sogenannten Transversallinie Praterstrasse-Wallgasse probeweise den elektrischen Betrieb einzuführen. Um auch das System der unterirdischen Stromleitung zu erproben, soll auf einer Strecke von etwa 600 m Länge nebst der oberirdischen auch die unterirdische Stromzuführung und zwar nach dem System Lachmann (Hamburg) installiert werden. Die genannte Gesellschaft, deren gesamtes Netz rund 62 km umfasst, beabsichtigt nach erlangter Genehmigung der städtischen Behörden und des Handelsministeriums unverzüglich eine Offertausschreibung für die Installierung des elektrischen Betriebes vorzunehmen.

**City-Hall in Philadelphia.** Bekannt und vielgerühmt ist die gewaltige Leistungsfähigkeit unserer Kollegen vom Baufach jenseits des atlantischen Ozeans. Wenn immer es sich darum handelt ein grosses Werk in einer für unsere europäischen Begriffe fast unglaublich kurzen Zeit zu vollenden, so stehen die amerikanischen Techniker im Vordergrund. Dass sie uns aber auch überflügelt haben, wenn es darauf ankommt einen Bau jahrzehntlang zu führen und doch nicht fertig zu bringen, ist neu und verdient der Erwähnung. Von einem Freunde unserer Zeitschrift wird uns ein Bericht über den Fortschritt der Arbeiten an der City-Hall in Philadelphia zugestellt. Aus demselben ergibt sich, dass nachdem etwa 20 Jahre an diesem Bauwerk gearbeitet worden ist, und dasselbe bereits eine Summe von rund 110 Millionen Franken verschlungen hat, die Arbeiten nunmehr ruhen müssen, weil der Baufonds erschöpft ist. Der nämliche Bericht belehrt uns auch darüber, dass hinsichtlich der Ueberschreitung des Voranschlags wir himmelweit hinter den Amerikanern zurückstehen. Ueberschreitet ein Architekt der alten Welt seinen Voranschlag um 20 oder 50%, so erregt das bei uns schon etwelches Aufsehen. Für solche «minime» Ueberschreitungen haben jedoch die Herren Kollegen da drüben wahrscheinlich nur ein mitleidiges Lächeln, denn bei der City-Hall können sie sich mit einer Ueberschreitung von 340% brüsten und auch diese 340 haben noch nicht ausgereicht. Der Bau war nämlich auf 25 Millionen Franken veranschlagt. Eine fernere bemerkenswerte Erscheinung an diesem Bauwerke ist die, dass während an einigen Teilen desselben noch gearbeitet wurde, andere bereits in den Zustand der Ruine übergegangen sind, verwittern und mit Einsturz drohen. Vornehmlich soll das Fundament des hohen Turmes ein so schwaches sein, dass merkliche Senkungen eingetreten sind und es notwendig wurde die Zugänge zu demselben abzusperren.

**Öffentliche Beleuchtung der Stadt Genf.** Die bedeutenste *Bogenlichtanlage* wird demnächst die Stadt Genf erhalten, welche dieser Tage der Firma Stirnemann & Weissenbach 256 *Wechselstromlampen* zu 15 Ampères, System Schuckert & Co., bestellt hat.

**Eidg. Departement des Innern.** Der Bundesrat hat in seiner Sitzung vom 14. d. Mts. zum Adjunkten des eidg. Oberbauinspektors gewählt: Herrn Leo Bürkly von Zürich, Ingenieur des eidg. Oberbauinspektorates.

## Konkurrenzen.

**Erweiterung und Umbau des Rathauses in Basel.** (Bd. XXVI S. 21. Bd. XXVII S. 14). Das Preisgericht hat die ihm zur Prämierung der drei bis vier besten Entwürfe zur Verfügung stehende Summe von 5000 Fr. wie folgt verwendet: Für drei erste Preise von je 1400 Fr. an die HH. Architekten *Doflein* in Berlin, *Metzger* in Zürich-Riesbach und *Vischer & Fueter* in Basel, ferner für einen zweiten Preis von 800 Fr. an die HH. Architekten *Kuder & Müller* in Zürich und Strassburg. Sämtliche eingesandten Entwürfe bleiben von Donnerstag den 16. d. Mts. während 14 Tagen, jeweilen von vormittags 9 Uhr bis abends 5 Uhr, im grossen Saale des Gewerbemuseums (Eingang Spahlenvorstadt, Erdgeschoss) öffentlich ausgestellt.

**Stadthalle in Elberfeld** (Bd. XXVI, S. 9, 162). Von den eingegangenen 34 Entwürfen sind folgende mit Preisen ausgezeichnet worden: I. Preis (4000 M.) Karl Schäfer und Wilh. Nicol in Frankfurt a./M.; zwei II. Preise (je 2000 M.) H. Reinhart und E. Süssengut in Berlin, Kuder und Müller in Strassburg i./E.; drei III. Preise (je 1000 M.) Prof. Frentzen in Aachen, Thyriot und Bergen in Berlin, Beck in Darmstadt.

**Saalbau in Bayreuth** (Bd. XXVI, S. 42). Eingegangen sind 24 Arbeiten. Die vorgesehenen Preise wurden nicht verteilt, weil sämtliche der für die Auszeichnung in Betracht kommenden Entwürfe die im Programm vorgeschriebene Bausumme überschreiten. Das Preisgericht hat indessen beschlossen, eine Anzahl von Entwürfen, die wertvolle Anregungen für die Ausführung bieten, zum Ankauf zu empfehlen.

\*) Bd. XXVI S. 54, 155.