

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 99/100 (1932)  
**Heft:** 14

## **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:** 23.12.2024

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

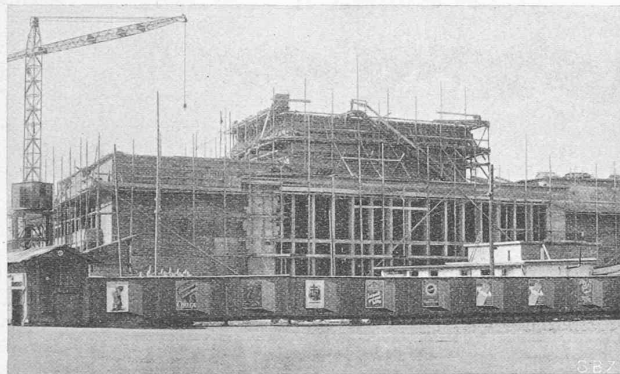
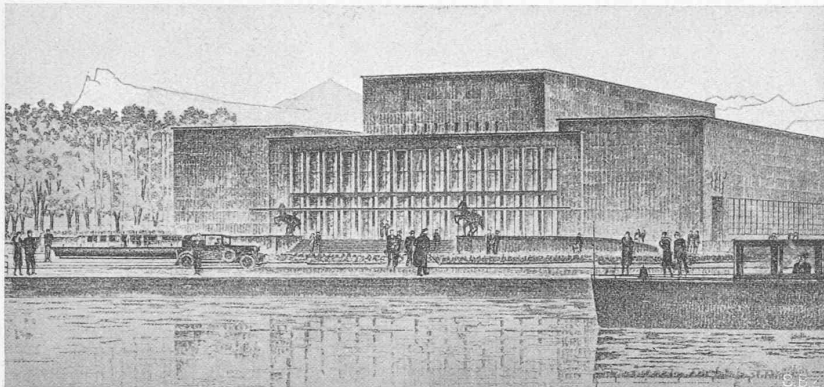


Abb. 7 (oben). Perspektivische Ansicht aus Nordwest.  
Abb. 8. Bauzustand im September 1932.

Bahnverwaltung besondere Vorkehrungen gegen das Schleudern, besonders bei den hohen Geschwindigkeiten, verlangt. Die Höchstgeschwindigkeit wurde auf 140 km/h festgesetzt.

25 dieser Lokomotiven werden von der Firmengruppe Cie. Electromécanique und Fives-Lille geliefert, zwei von der Gruppe Société Oerlikon und Batignolles, und je eine von den Firmen „Le Matériel Electrique“ und „Constructions Electriques de France“. Die zuerst genannten 25 Stück sind im Einbau der Motoren, im Antrieb usw. am meisten den früheren Lokomotiven Nr. 501 und 502 ähnlich, während die von Oerlikon-Batignolles zu liefernden Maschinen im Gegensatz dazu Zwillingsmotoren erhalten, sowie auch einen andern Antrieb, der der „Oldham“-Kupplung nachgebildet ist. Das Gewicht dieser Lokomotiven wird ungefähr 133 t betragen. Zur Erzielung der grossen Fahrgeschwindigkeiten kann das Feld der Triebmotoren durch Shuntung in vier Stufen bis auf 50% geschwächt werden. Um das Schleudern möglichst zu verhindern, sind die erste und die zweite Triebachse, und ebenso die dritte und die vierte je durch Zahnräder gekuppelt, die in die gefederten Zahnkolben der nächstgelegenen Motoren eingreifen.

Alle Lokomotiven werden für elektrische Nutzbremsung eines Zuggewichtes von 750 t auf 10‰ Gefälle eingerichtet. Sie müssen Schnellzüge im Gewicht von 800 t zwischen Paris und Châteauroux und zwischen Orléans und Tours befördern können, während auf der Fortsetzung von Châteauroux nach Brive das Zuggewicht nur noch 750 t beträgt. Die Strecke Paris-Brive muss in 5 h 40 min, umgekehrt in 2 min weniger, zurückgelegt werden, die Strecke Orléans-Tours (bezw. Les Aubrais-Saint-Pierre) oder umgekehrt in 1 h 05 min.

**Midi:** Diese Bahn ist von allen Hauptbahnen des Landes, relativ und absolut gerechnet, in der Elektrifikation am weitesten fortgeschritten. Nachdem sie ums Jahr 1908 auf einigen kleineren Linien in den östlichen Pyrenäen einen Versuchsbetrieb mit Einphasen-Wechselstrom (16 $\frac{2}{3}$  Perioden, 12000 Volt) eingerichtet hatte, ging sie kurz vor Ausbruch des Weltkrieges an die Ausdehnung dieser Betriebsart auf weitere Strecken mit grossen Gefällen und baute dafür auch ein Wasserkraftwerk. Der Kriegsausbruch brachte die Arbeiten zum Stillstand, die schon fertige Zentrale wurde auf Stromlieferung für die Betriebe der Landesverteidigung umgestellt,

und erst um 1920 konnte an weitere Elektrifikationen gedacht werden, jedoch nicht mehr nach dem bisherigen System, sondern nach dem inzwischen für die Elektrifikation aller französischen Hauptbahnen einheitlich vorgeschriebenen Gleichstromsystem mit 1500 Volt. Auf der 47 km langen ursprünglichen Versuchsstrecke Perpignan-Villefranche wurde der Einphasenbetrieb bis jetzt beibehalten, die übrigen Strecken, Triebfahrzeuge, Zentralen und Unterwerke mussten für Gleichstrom eingerichtet werden. Anfangs 1932 hatte die Bahn folgende Linien in elektrischem Betrieb: Die grosse Parallel-Linie zu den Pyrenäen Dax-Pau-Tarbes-Toulouse mit allen Zweiglinien (davon zwei Transpyrenäenbahnen, die in Canfranc und Puigcerdá Anschluss an die spanischen Bahnen haben), die Strecke Bordeaux-Hendaye mit Abzweigung nach Archaon, und endlich im östlichen Netzteil die Strecken Perpignan-La-Tour-de-Carol und Béziers-Neussargues, was ein Total von 1489 km elektrifizierter Strecken ergibt. Im Bau ist die Elektrifikation der Strecken Montauban-Sète der Haupt-Transversallinie Bordeaux-Sète mit 270 km und Bordeaux-Pointe de Grave mit 103 km.

Die gesamte benötigte elektrische Energie wird in bahn-eigenen Wasserkraftwerken erzeugt und mittels Fernleitungen von 60000 und 150000 Volt den Unterwerken zugeführt. Diese sind teils mit Einanker-Umformern von 750 Volt auf der Gleichstromseite (zwei in Serie), teils mit solchen für 1500 Volt in *einer* Maschine ausgerüstet, andere enthalten Quecksilberdampf-Gleichrichter und in einigen besonderen Fällen sind Motorgeneratoren aufgestellt, die auch zur Spannungsregulierung dienen. Die neueren Unterwerke sind für automatischen Betrieb eingerichtet.

An Lokomotiven waren Ende 1931 vorhanden 230 Stück der Bauart B<sub>0</sub>B<sub>0</sub>, mit vier Tatzenlagermotoren von zusammen 1400 PS und verschiedener Zahnradübersetzung<sup>1)</sup> je nach ihrer Verwendung für Güter- oder Personen- und Schnellzüge (Höchstgeschwindigkeit 80 km/h), und 10 Stück des 2C<sub>0</sub>2-Typ von 2100 PS mit Vertikal-motoren, für Schnellzüge, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h (erreicht wurden auf Versuchsfahrten 135 km/h). Diese beiden Lokomotivtypen sind schon in dem mehrfach erwähnten früheren Aufsatz beschrieben worden. Dazu waren im Bau weitere 20 B<sub>0</sub>B<sub>0</sub>- und 6 Stück 2D<sub>0</sub>2-Lokomotiven, die letzten aus dem 2C<sub>0</sub>2-Typ entwickelt. Für den Dienst auf Nebenlinien standen ausserdem 43 Motorwagen im Dienst, je mit zwei zweiachsigen Drehgestellen und vier Motoren in Tatzenlageraufhängung und einer Gesamtleistung von 500 PS.

Die Elektrifikation der Midi-Bahn zeichnet sich dadurch aus, dass sie sehr eng mit der allgemeinen Elektrizitätsversorgung der betreffenden Landesteile verwachsen ist. Die überschüssige Bahnenergie wird an das allgemeine Netz abgegeben und das ausgedehnte Leitungsnetz der Bahn wird auch von andern Zentralen für ihren Stromtransport benützt, ja verschiedene Kraftwerke wären ohne diese Möglichkeit der Benützung der vorhandenen Fernleitungen der Bahn gar nicht gebaut worden. Zum Zweck eines geordneten Betriebes aller Werke und einer geregelten Verwendung der gesamten, von bahneigenen und anderen Werken erzeugten elektrischen Energie wurde die „Union des Producteurs d'Electricité des Pyrénées Occidentales“ (U.P.E.P.O.) gebildet, der ausser der Midi-Bahn noch acht andere Energieproduzenten angehören und die 20 Kraftwerke mit einer jährlichen Erzeugung von mehr als einer Milliarde kWh verwaltet.

Rob. F. Stockar.

## MITTEILUNGEN.

53. Generalversammlung des S.I.A. in Lausanne. Vorgängig der offiziellen Vereinsberichterstattung sei der Verlauf der Tagung hier kurz wiedergegeben. In der *Delegiertenversammlung* vom Vormittag des 24. September im Comptoir Suisse wurden in den Zentralvorstand, nach Bestätigung des Präsidiums und vier weiterer Mitglieder, an Stelle von zwei Zurücktretenden, neu gewählt: Prof. A. Dumas (Lausanne) für Generaldirektor M. Paschoud (Bern) und Arch. H. Leuzinger (Glarus-Zürich) für Arch. M. Schucan (Zürich). Arch. Schucan wird jedoch seine Stellung als Präsident

<sup>1)</sup> Vergl. hierüber unter „Mitteilungen“ auf nächster Seite.

Red.

der Bürgerhauskommission behalten, während für den verstorbenen Arch. R. Suter-Oeri nun Arch. D. Keiser (Zug) in diese Kommission gewählt wird. Die Rechnungsrevisoren werden bestätigt und es wird beschlossen, der Generalversammlung Prof. M. Lugeon (Lausanne) zur Wahl als Ehrenmitglied des S.I.A. vorzuschlagen. Zu langer Diskussion gibt Anlass die Revision verschiedener Normalien, von denen nur die Honorarordnung für architektonische Arbeiten (Nr. 102) angenommen wird, alle andern sind an die Kommissionen zurückgewiesen. Als wichtigstes Traktandum erläuterten Ingenieur P. Beuttner (Luzern) und Gen.-Dir. M. Paschoud den Stand der Frage des Titelschutzes, wozu wir auf das offizielle Protokoll verweisen. Nach Schluss der viereinhalbstündigen Sitzung wurde im Comptoir gemeinsam gegessen und hierauf um 14 Uhr die *Generalversammlung* im Palais de Rumine eröffnet. Protokoll, Tätigkeitsbericht des Präsidenten (der u. a. eine sehr deutliche Sprache redet gegen die Misstände im Wettbewerbswesen, an denen immer wieder die Preisrichter die Hauptschuld tragen und das in sie gesetzte Vertrauen missbrauchen, sogar wenn sie vom Ausland herbeigezogen sind) und Anträge der D.-V. werden genehmigt. Der 6. Wettbewerb der Geiserstiftung (s. „S. B. Z.“ Band 99, Seite 40, am 16. Januar d. J.) hat elf z. T. sehr wertvolle Entwürfe gezeitigt, die das Preisgericht eingehend studiert hat. Sein Vorsitzender, Kontrolling. F. Hübner (Bern) berichtet hierüber unter besonderer Anerkennung der Verdienste von Prof. H. Jenny-Dürst. (Vergl. das Ergebnis unter „Wettbewerbe“, S. 189.) Für die Generalversammlung von 1934 wird, einer Einladung der Sektion Waldstätte zur Folge, Luzern als Tagungsort bestimmt. Damit sind die Geschäfte erledigt und die Versammlung hört einen Vortrag ihres neuen Ehrenmitgliedes Prof. M. Lugeon über „Barrages et géologie“, der in meisterhaft lebendiger Weise sein Thema vollständig und anschaulich abwandelt. Jeder Zuhörer wird mit grosser Freude diesen Ueberblick im schönen Sonderheft nachlesen, das das „Bulletin technique de la Suisse romande“ zur Generalversammlung herausgegeben hat. Das Gleiche gilt für den nachfolgenden Vortrag „Ende der Grosstadt?“ von Dr. J. Gantner (Frankfurt a. M.), den das „Bulletin“ ebenfalls in Originalfassung wiedergibt. Nach einem Referat von Prof. Dr. F. Bäschlin über die Kartenfrage (Empfehlung der Karte 1:50000 statt 3:100000) erlaubt leider die vorgerückte Zeit kaum mehr das Studium der ausgestellten Holzbrückenentwürfe des Geiserwettbewerbes. Ueber das offizielle Bankett wird später an anderer Stelle berichtet, wie auch über die Seefahrt vom Sonntag, die trotz tüchtigem Regenwetter in bester Stimmung verlief. Und da möchten wir doch schon heute unsern Kollegen von der Sektion Waadt im Namen aller 440 Teilnehmer den herzlichsten Dank aussprechen für ihre Gastfreundschaft und ihre erfolgekrönte Mühe, dem arbeitsreichen Sitzungstag einen ebenso wertvollen gesellschaftlichen Sonntag folgen zu lassen. W. J.

**Versuchsstand zur aerodynamischen Untersuchung von Flugzeugen.** Durch das amerikanische „National Advisory Committee for Aeronautics“ ist in Langley Field (U.S.A.) ein Versuchsstand zur aerodynamischen Untersuchung von Flugzeugen eingerichtet worden, dessen Ausrüstung und Grösse aus den nebenstehenden Abbildungen hervorgeht, die wir, wie auch die folgenden nähern Angaben, auf Grund einer in der „Illustration“ vom 2. April 1932 erschienenen Beschreibung unsern Lesern zur Kenntnis bringen. Die Methode der Untersuchung beruht auf der Messung der Reaktionskräfte, die von einem im künstlichen Luftstrom aufgestellten Flugzeug auf das Aufstellungsgerüst übertragen werden. Der Luftstrom wird durch zwei Exhaustoren erzeugt, die ihn, je mittels vier auf die Welle eines Elektromotors fliegend aufgebauten, je 10,75 m langen Ventilationsflügeln in einem hosenrohrartigen Aspirationsraum gegenüber dem Schwanz des zu untersuchenden Flugzeugs entwickeln. Jeder Elektromotor leistet 4000 PS. Der vollen Leistung von 8000 PS, die aber nur zur Nachtzeit beansprucht werden darf, entspricht eine Luftgeschwindigkeit von 185 km/h. Tagsüber wird entsprechend der kleineren zur Verfügung gestellten Antriebsleistung mit Geschwin-

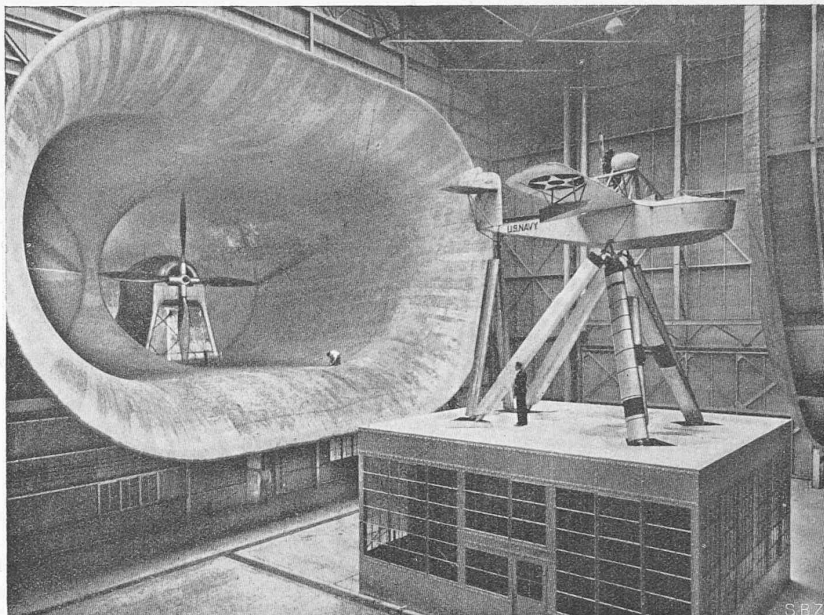


Abb. 1. Versuchsstand in Langley Field, U. S. A., für aerodynamische Untersuchungen in Naturgrösse.

digkeiten von 88 km/h gearbeitet. Das Aufstellungsgerüst besteht aus Mastbündeln, deren Tragfüsse mit einem System von Wägevorrichtungen zur Feststellung der Reaktionskräfte ausgerüstet sind. Während der Untersuchung laufen sowohl die winderzeugenden Exhaustoren, als auch der Flugzeugpropeller, wobei der Versuchsleiter einen Gleichgewichtszustand herbeizuführen hat, für den dann die Wägevorrichtungen die Reaktionskräfte feststellen lassen. In Abb. 1 ist die Anordnung in ihrer endgültigen Form ersichtlich, wobei eine Glas-Kabine die Wägevorrichtungen umschliesst und den Eindruck eines Sockels der tragenden Mastbündel hervorruft. In Abb. 2, in der die Kabine fehlt, ist ein anderes Mastbündel samt dessen Verbindungen mit den Wägevorrichtungen ersichtlich. Das auf den Bildern (auch im Trichter!) sichtbare Bedienungspersonal des Versuchsstandes gibt einen Massstab der Grösse der Anlage.

**Lokomotivräder mit unmittelbarem Zahnradanbau.** Für die neueren Lokomotiven der Bauart B-B, mit Gleichstrombetrieb, der „Chemins de fer du Midi“, von 1600 PS Nennleistung, sind die Naben der acht Triebräder, auf die das Drehmoment der vier Tatzelagermotoren mit Zahnradübersetzungen von 1:3,475 für Personenzugdienst (Serie E 4601), und von 1:4,875 für Güterzugdienst (Serie E 4101) übertragen wird, mit nach innen scheibenförmig ausgebildeten Ansätzen versehen, auf die die Radkränze der grossen Zahnräder unmittelbar aufgebaut werden können. Wie der Beschreibung von H. Coquet in „Génie civil“ vom 27. August 1932 zu entnehmen ist, wurde das früher übliche Aufkeilen je eines grossen Rades auf die Triebachsen aufgegeben, da die Unterschiede in der Achsenverdrehung, die für das kürzere Achsenstück zwischen dem Zahnrad und dem direkt benachbarten Triebad, und für das längere Achsenstück zwischen dem Zahnrad und dem entfernteren Triebad auftraten, zu Achsbrüchen beim Anfahren, zufolge Ueberlastung des kürzeren Achsenstückes geführt hatten. Zunächst wurde dann der unmittelbare Zahnradaufbau auf eine Triebadnabe unter Beibehaltung eines einzigen Zahnradatzes pro Triebachse in Anwendung gebracht. Bei Achsleistungen von mehr als 250 PS ergab sich dabei aber ein unerwünschter, schräger Zahnradverschleiss, sodass man sich zur Doppelübertragung, bei Benutzung aller Triebadnaben, entschloss. Damit nun jede Uebertragungsseite gleichmässig übertrage, wurden die grossen Zahnräder nicht absolut starr auf die scheibenförmigen Ansätze der Triebadnaben aufgebaut, sondern nur auf diese aufgeklemmt, um bei Ueberschreitung eines Grenzdrehmoments gleiten zu können. Ausserdem sind die Ritzel der Doppelübertragung auf der Motorwelle axial je um eine halbe Zahnteilung versetzt aufgekelt. Diese neue Befestigungsart hat sich bewährt; ein Gleiten der grossen Zahnräder konnte bislang nie beobachtet werden, und es war auch für Radläufe von über 500 000 km eine nennenswerte Abnützung der Zahnräder nicht feststellbar.

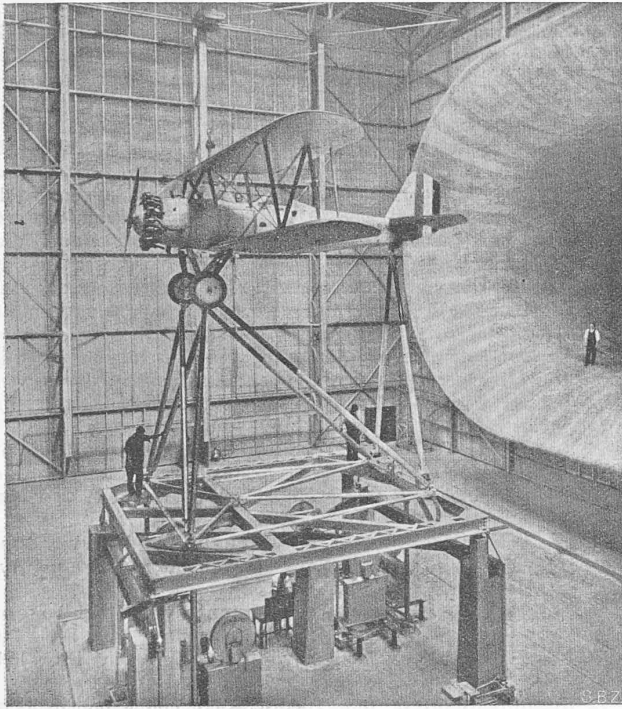


Abb. 2. Versuchsstand Langley-Field, ohne die Verschaltung der Messapparate.

**Zürcher Lichtwoche, 1. bis 9. Oktober.** Aus dem äusserst reichhaltigen Programm der Veranstaltung seien die wichtigsten Daten auch weiteren Fachkreisen vorgelegt, weil das Gezeigte nicht bloss als lokales Fest, sondern als Demonstration von aktueller, ganz allgemeiner Bedeutung zu werten ist. Zunächst die künstlerische Seite: Zahlreiche Strassen sind nach einheitlichem Plan mit farbiger Beleuchtung versehen, z. T. nach Entwurf der Werke, z. T. nach Entwurf der Arch. E. F. Burckhardt und M. E. Haefeli und anderer. Neben der Flutlichtanleuchtung der bekannten Gebäude (vergl. letzte Nr.) werden zehn „Lichtmonumente“ auf geeigneten Plätzen und eine schwimmende Leuchtfontaine im See eigens erstellt. Ein halbes Hundert mustergültiger Schaufenster wird zu sehen sein; die Lichtreklamen bilden Gegenstand eines besonderen Wettbewerbes. Im Stadttheater tanzt eine Ballettgruppe im Lichte modernster Bühnenbeleuchtung vor Bühnenbildern, die nicht aus gemalten Kulissen bestehen, sondern durch Projektionsapparate entworfen werden. Sodann zum Technischen: das Kunstgewerbemuseum zeigt alle Arten der Innenbeleuchtung für Wohnung, Gewerbe, Schaufenster usw. und veranstaltet Führungen und Vorträge. Zur Beurteilung der Verkehrsbeleuchtung ist die Strasse Zürich-Adliswil mit neuer Beleuchtung nach drei verschiedenen Systemen, jedes auf eine längere Strecke angewendet, ausgestattet worden, eine weitere Musterstrasse mit vier bis fünf Arten wechselnder Beleuchtung am gleichen Strassenstück liegt in Dietikon, eine Natriumdampf-Beleuchtung beim Gaswerk Schlieren. Das E. W. Z. zeigt täglich den Bau von Strassenbeleuchtungsanlagen. Am Alfred-Escherplatz sind Verkehrszeichen in den verschiedenen Ausführungen in Funktion; es finden dort auch die Demonstrationen statt bezüglich der Auto-Beleuchtung, Scheinwerfer, Richtungszeiger usw. Am 5. Oktober hält Dr. Klein (Zeiss-Ikon A.-G., Berlin) einen Vortrag über „Moderne Verkehrsbeleuchtung“. Sodann ist am 4. Oktober in Dübendorf die Flugplatzbeleuchtung in allen Teilen im Betriebe zu sehen. — Das Studium des offiziellen Programmes (Bezugsquelle Lichtwoche, Uraniastr. 9, Zürich) ist unerlässlich.

**Kanal-Schlepper mit innen liegender Schiffsschraube.** Mit einem eigenartigen Schiffsantrieb, mit innen liegendem Antriebspropeller, System Kort, ist ein Kanal-Schlepper des Rhein-Weser-Kanals ausgerüstet worden. Wie wir „Génie civil“ vom 13. August 1932 entnehmen, ist die Lage der Schraube mitten im Schiffsrumpf ermöglicht durch zwei (vorn seitlich einmündende und sich am Aufstellungsort der Schraube zu einem hinten ausmündenden resultierenden Wasserstrom vereinigende) Wasserführungen im Innern des Rumpfes. Der Zweck dieser Anordnung ist die Ermöglichung

eines hohen Schraubenwirkungsgrades auch bei geringer Fahrgeschwindigkeit. Ein Versuchsschlepper von 90 t hat im Vergleich mit Normalausführungen gleicher Kapazität gute Ergebnisse geliefert; während bei Vollast mit Fahrt bei 5 km/h der Schraubenwirkungsgrad der üblichen Bauart 25% nicht überschritt, ist er bei der neuen zu 37% ermittelt worden.

**Eine Korrosionstagung 1932** wird, in ähnlicher Weise wie letztes Jahr, am 17. Oktober in Berlin abgehalten. Es werden sprechen: Dr. Schikorr (Berlin/Dahlem): „Die Bedeutung der chemischen Reaktionen für Korrosion der Metalle“; Dr. E. K. O. Schmidt (Berlin/Adlershof): „Der Einfluss des Untergrundes auf das Verhalten der Anstriche“; Dr. Wolff (Berlin): „Gesichtspunkte für die Abgrenzung der Anwendungen von Oellack und Zelluloselack“; Prof. Salmang (Aachen): „Emaille und Emailierungen als Korrosionsschutz“; Prof. Dr. Grün (Düsseldorf): „Zement und Beton als Rostschutzmittel“; Prof. Sachs (Frankfurt a. M.): „Rost- und Korrosionsschutz durch Phosphatüberzüge. Korrosionsschutz durch Ueberzüge auf Kautschukbasis“.

## WETTBEWERBE.

**VI. Wettbewerb der Geiser-Stiftung des S. I. A.** (Bd. 99, Seite 40 und 106). An der Generalversammlung des S. I. A. in Lausanne wurde am 24. Sept. das Ergebnis dieses Wettbewerbes mitgeteilt, der die Gewinnung von Vorschlägen für *demontierbare hölzerne Notbrücken für Strassenverkehr* als Aufgabe gestellt hatte. Unter elf Entwürfen fielte das Preisgericht folgenden Entscheid:

I. Preis (900 Fr.): Entwurf von Locher & Cie., Zürich.

II. Preis (700 Fr.): Ing. Armin Aegerter, bei Buss A.-G., Basel.

III. Preis (600 Fr.): Ing. W. Käller und Arch. F. Hermann, Zürich.

Lobende Erwähnung (mit Ankauf zu je 200 Fr.):

Hptm. L. Bösch und Oblt. F. Stüssi, Sapp. Bat. 5.

Ing. Klinke & Meyer, Zürich.

Ing. Rich. Corray (jun.), Chur.

Ing. G. Schneider, Zürich und Oberstlt. G. Moccetti, Lugano.

Die Entwürfe waren in Lausanne in der Universität ausgestellt; eine spätere Ausstellung in der E. T. H. ist beabsichtigt.

Die Verfasser der nichtprämierten Entwürfe werden ersucht, ihre Rücksendungs-Adressen dem Sekretariat des S. I. A. (Tiefenhöfe 11, Zürich) bis spätestens 15. Oktober d. J. bekannt zu geben; nach diesem Termin müssten die Rücksendungs-Adressen durch Oeffnung der Motto-Umschläge ermittelt werden.

**Gedenkbrunnen für Prof. Dr. August Forel** (Bd. 99, S. 334). Das Preisgericht hat am 22. und 23. Sept. unter 56 eingereichten Entwürfen folgende Rangordnung aufgestellt:

I. Preis (2100 Fr.), Entwurf von Franz Fischer, Bildh., Oerlikon.

II. Preis (1600 Fr.), Entwurf von Frau Cornelia Fischer-Forster, Sala Capriasca.

III. Preis (1500 Fr.), Entwurf von Josef Lotto, Arch., und Louis Conne, Bildhauer, Oerlikon.

IV. Preis (1000 Fr.), Entwurf von C. Stanzani, Bildhauer, Zürich.

V. Preis (700 Fr.), Entwurf von Jörg Seger, Architekt, Zürich.

VI. Preis (600 Fr.), Entwurf von Chr. Lauener, Zürich.

Zum Ankauf zu 500 Fr. wird empfohlen der Entwurf von Bildhauer H. Gisler, Zollikon.

Die Entwürfe stehen zur freien Besichtigung offen vom 26. September bis 5. Oktober von 9 bis 12 und 13 bis 17 Uhr, Sonntags von 9 bis 13 Uhr, in der Kaserne Zürich, Erdgeschoss Zimmer Nr. 47 bis 49.

**Wandgemälde städt. Amthäuser in Zürich.** In einem engeren Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Bemalung von sechs Wandfeldern der Amthäuser III und IV, bei den äussern Treppenaufgängen von der Urania nach der Lindenhofstrasse, wurde vom Preisgericht die Ausführung der Entwürfe von: *Karl Walser* (Zürich), *Hermann Huber* (Kilchberg) und *Karl Hügin* (Zürich) empfohlen. Die Entwürfe sind ausgestellt im „Rüden“ (Rathausquai) bis zum 2. Oktober d. J., täglich von 10 bis 12 und 13.30 bis 19 h, Samstags bis 17 h, Sonntags bloss von 10 bis 12 h.

**Schulhausanlage und Hallenschwimmbad in Altstetten-Zürich** (Bd. 99, S. 305; Bd. 100, S. 166). Die Ausstellung sämtlicher 109 Entwürfe, zu deren Beurteilung das Preisgericht letzten Montag zusammengetreten ist, erfolgt in der „Autohalle“ an der Badenerstrasse (Stadtgrenze) und dauert von Sonntag 2. Oktober bis und mit Sonntag 9. Oktober, täglich von 8 bis 12 und 14 bis 18 h.

Das Ergebnis war bei Redaktionsschluss noch nicht bekannt.