

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 23/24 (1894)  
**Heft:** 1

## **Wettbewerbe**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 04.04.2026

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

Eingänge, Treppen und Korridore wurden in älteren Theatern häufig verkümmert, damit ein grösserer Zuschauer-raum oder eine grössere Bühne herauskam, wie denn überhaupt eine rationelle Anlage dieses Haupttheiles erst in neuerer Zeit versucht wurde. Durch die grossen Theaterbrände in Wien, Nizza und Paris ist zwar diese Frage in den Vordergrund getreten, zugleich aber etwas verwirrt worden. Im Feuereifer suchte man das Heil in einem Ueberfluss von Treppen und Ausgängen und baute sogar Theater, in welchen, vor lauter Treppen, Loggien und Gängen, fast nichts für den Zuschauerraum und die Bühne übrig blieb.

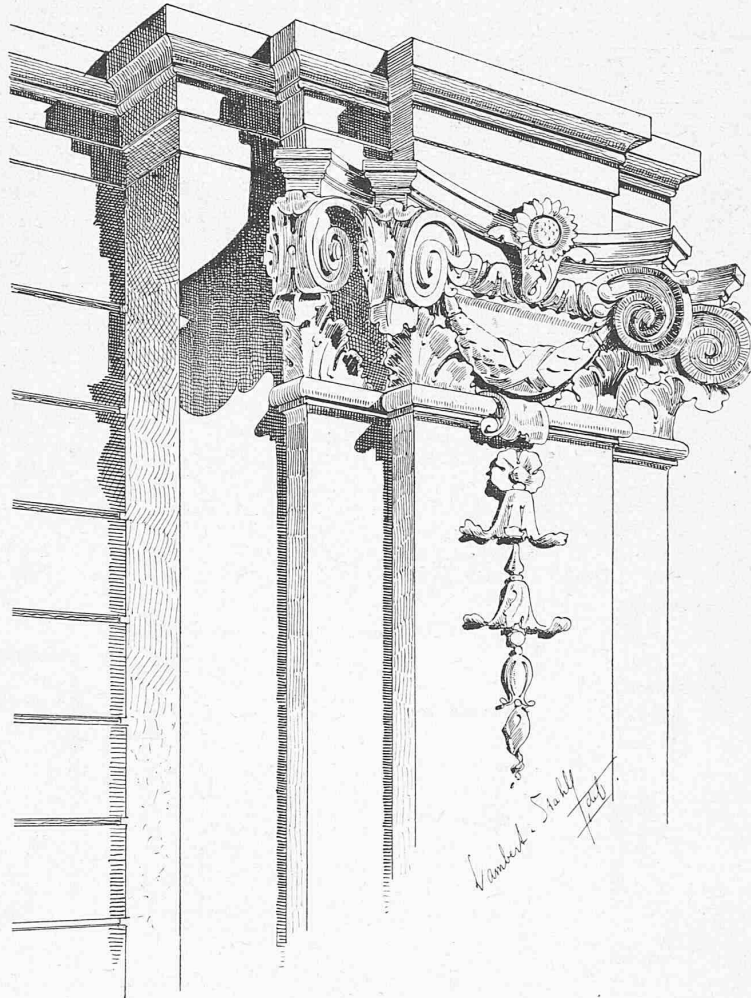
Die Sicherheit des Publikums beruht aber keineswegs auf der Vermehrung der Treppen und Ausgänge, sondern

### Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für das neue Aufnahmsgebäude des Personenbahnhofs in Luzern.

Anschliessend an unsere früheren Mitteilungen über diese Preisbewerbung veröffentlichen wir nachfolgend das Gutachten des Preisgerichtes seinem vollen Wortlaute nach.

Wir behalten uns vor, sowohl die preisgekrönten Entwürfe als auch das zum Ankauf empfohlene Projekt: „Watt“ demnächst unsern Lesern vorzulegen.

Das preisgerichtliche Gutachten lautet:



auf einer klaren und übersichtlichen Anlage derselben, welche die Besucher auf direktestem Wege, ohne unnötige Wendungen, an ihre Plätze und ebenso wieder an die Ausgänge führt, insbesondere aber die Entleerung des Hauses in wenigen Minuten gestatten soll, ohne dass sich Strömungen von verschiedenen Seiten, durch welche Stauungen verursacht werden, begegnen.

Aus der Vorhalle des Basler Theaters führen die drei mittleren Bogen zum Parquet-Raum und zu den Treppen des Balcon- und des ersten Rang, die Oeffnungen an beiden Enden zu den Treppen des zweiten und dritten Rang. Direkt an den Eingängen der betreffenden Plätze mündend, weisen sie dem Besucher zugleich den kürzesten Weg zum Verlassen des Gebäudes an. Im Falle einer raschen Entleerung würden sich, sofern keine Unordnung entsteht, die Ströme der Besucher aus allen Treppen in die Vorhalle ergiessen und von da in's Freie gelangen. (Schluss folgt.)

#### „An das Direktorium der Schweizerischen Centralbahn in Basel.“

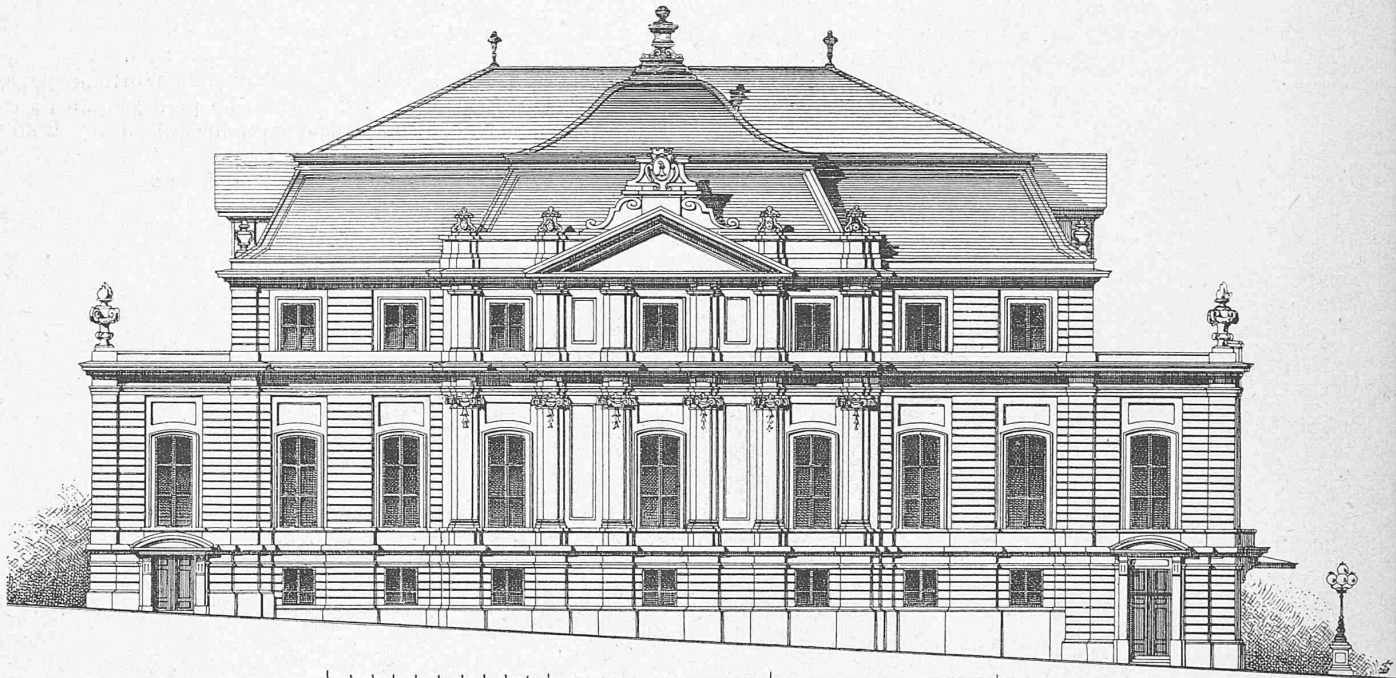
Die von Ihnen zur Beurteilung der Konkurrenzprojekte für den Bahnhof in Luzern eingesetzte unterfertigte Jury hat sich am 5. Dezember in Basel in den Räumen des Gewerbemuseums versammelt, wo die eingelangten 45 Projekte in günstiger Beleuchtung übersichtlich aufgestellt waren.

Diese Projekte waren folgendermassen bezeichnet:

Nr. 1	Merkzeichen: Schräg geteilter Kreis.	Nr. 11	Merkwort: „Merkur“.
2	Merkwort: „Pilatus“.	12	„Matt“.
3	„Fertig“.	13	„Fertig“.
4	„Gotthard“.	14	„Lux“.
5	„Semper“.	15	„Proposita“.
6	„Luzern“.	16	Merkzeichen: Rotes Kreuz im Kreis.
7	„Pilatus“.	17	„Kleeblatt“.
8	Merkzeichen: Kugel.	18	Merkwort: „Luzern“ (mit Wappen).
9	Merkwort: „Für Luzern“.	19	„Vorwärts“.
10	Merkzeichen: Geflügelt. Rad.		

Stadththeater in Basel.

Architekt: J. J. Stehlin-Burckhardt.

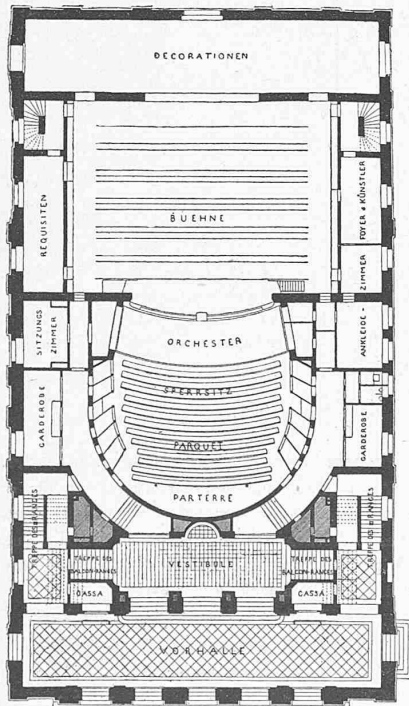


J. J. Stehlin, Arch. inv.

10 0 10 20  
Masstab 1 : 300.

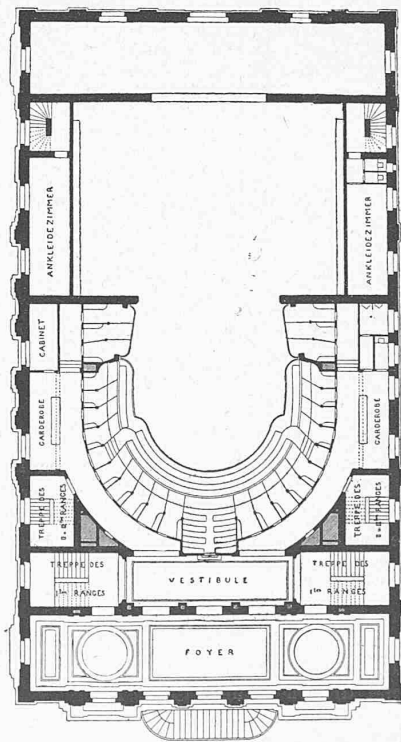
Lambert & Stahl, del.

Seitenfassade gegen den Steinenberg.



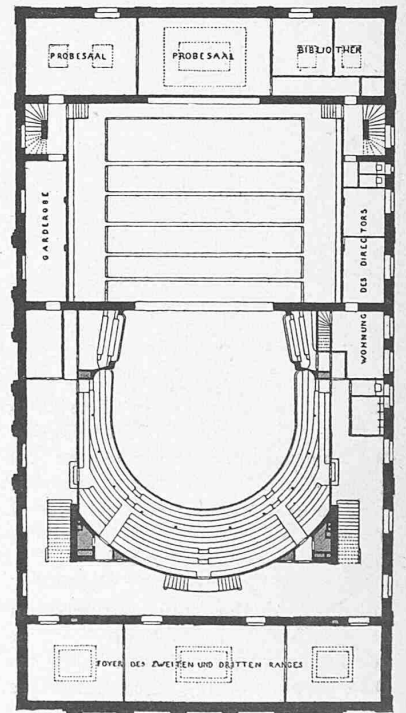
10 0 10  
1 : 500.

Erdgeschoss.



10 0 10  
1 : 500.

Balcon-Rang.



10 0 10  
1 : 500.

Zweiter Rang.

Nr. 20	Merkzeichen: Dreieck im Kreis.	Nr. 33	Merkzeichen: S. C. B.
" 21	Merkwort: „Luzern 650,000“.	" 34	Merkwort: „Seestern“.
" 22	" „Helios“.	" 35	" „Vom See“ und „Dir“.
" 23	Merkwort: „Frisch gewagt“.	" 36	" „Gott mit uns“.
" 24	Merkzeichen: Pentagramm.	" 37	Merkzeichen: 575,000.
" 25	" Setzwage.	" 38	Merkwort: „Lucerna“.
" 26	" S. C. B. 1893.	" 39	Merkzeichen: Roter Stern im Kreis.
" 27	Merkwort: „Ubersicht“.	" 40	Merkwort: „Dampf“.
" 28	" „Spes“.	" 41	Merkzeichen: Lokomotive.
" 29	" „Bahnhof“.	" 42	Merkwort: „Schlemihl“.
" 30	Merkzeichen: Kreis.	" 43	" „Louis Favre“.
" 31	" Doppelkreis.	" 44	" „Central“.
" 32	Merkwort: „Luzernisch“.	" 45	" „Löwe von Luzern“.

Das Preisgericht unternahm zunächst eine Besichtigung aller Projekte, die dazu führte, für die Beurteilung derselben einige allgemeine Gesichtspunkte aufzustellen, welche im Rahmen des gegebenen Programmes liegend und den wesentlichsten betriebs-technischen Forderungen entsprechend, jedem Projektanten bei der Verfassung des Entwurfes nach genügender Kenntnisnahme der lokalen Verhältnisse hätten vorschweben können und die auch in zahlreichen Entwürfen mehr oder weniger vollständig zum Ausdruck gekommen sind.

1. Das *Vestibule* muss so geräumig sein, dass das in der Sommer-Saison vor den Billetschaltern und der Gepäckaufgabe entstehende Gedränge die Cirkulation in der Halle und die Ausgänge zu dem Stirnperron nicht beeinträchtigt. Ferner wird auf breite Eingangsthore von aussen und ebensolche Ausgänge auf dem Stirnperron Gewicht gelegt, da ein starker direkter Verkehr von aussen nach den Perrons besteht. Im Hinblick auf die Bedeutung des Vestibules als Hauptraum des Verkehrs werden die zu den Wartsäulen führenden Korridore in zweite Linie gestellt.

2. Die *Billetausgabe* muss beim Eingang direkt sichtbar, am Wege von aussen zum Stirnperron und zu den Wartsäulen liegen, und es soll ein Gedränge vor den Schaltern sich möglichst ausbreiten können.

3. Die *Gepäckannahme* muss gegen den Stirnperron liegen und sollte auch nahe dem Eingang und auf geradem Wege zugänglich angelegt sein; von besonderem Vorteil ist es, wenn sie direkt von aussen erreichbar ist, so dass das Gepäck nicht durch das Vestibule getragen werden muss. Gepäckbank und Gepäckraum dürfen durch Pfeiler nicht beengt werden.

4. Die beiden *Restaurationssäule* sollten von *einer* Küche bedient werden können, daher das Zusammenlegen derselben, d. h. der unmittelbare Zusammenhang aller Restaurations- und Wartsäule grosse praktische Vorteile bietet.

5. Die *Aborte* sollen so angelegt werden, dass sie jede Klasse für sich in der Nähe ihrer Bahnhofräume findet und keine Kreuzung der Wege notwendig wird. Aborte bloss am Stirnperron sind ungenügend, sie müssen unbedingt am Vestibule oder an den Korridoren liegen.

6. Endlich ging die Jury von der Annahme aus, dass ein neuer Bahnhof in Luzern im Hinblick auf die hervorragenden Bauwerke gleicher Art in andern Städten der Schweiz ein entsprechendes architektonisches Gepräge erhalten müsse. Die Jury konnte sich daher ebensowenig mit einzelnen nüchternen, an den Bahnhofstil früherer Jahrzehnte erinnernden Lösungen befriedigt erklären, wie mit den an Fest- und Ausstellungsbauten anschliessenden Stilformen und Gruppierungen, und endlich auch in den mit gewaltigen ungliederten Mauerflächen versehenen, überaus ernsten und massiven Baukomplexen nicht den richtigen Ausdruck erkennen für ein Aufnahmgebäude eines lebhaften, internationalen Verkehrs.

Die Jury sah sich daher veranlasst, Entwürfe, die in betriebs-technischer Richtung befriedigten, aber in architektonischer Beziehung mangelhaft waren, den künstlerisch hervorragenden nachzustellen.

7. Während nun im Allgemeinen vom künstlerischen Standpunkt aus und unter der Voraussetzung eines künftig beidseitig architektonisch eingerahmten Bahnhofvorplatzes einer symmetrischen Gruppierung der Vorzug gegeben werden musste, so führte andererseits die äusserste Berücksichtigung des praktischen Betriebes und gewisser lokaler Verhältnisse Luzerns auf eine *unsymmetrische* Anordnung. Es werden dabei so bedeutende praktische Vorteile gewonnen, — direkter Zugang von aussen zum Gepäcklokal, Vereinheitlichung des Verkehrs im Innern, Vereinheitlichung der Wirtschaft und der Gewinn eines ausreichenden Aufstellungsplatzes für die Omnibusse und übrigen Fuhrwerke, der die Zugänge zur Stadt und zum Dampfschiff für ankommende und abgehende Reisende nicht durchbricht, — dass die Jury einer Lösung in unsymmetrischer Gestalt, bei der das

Vestibule auf der *linken* Seite des Gebäudes angelegt wird, auch ihre Zustimmung geben musste.

Es bleibt dann nur zu wünschen, dass die Ueberbauung der Baustelle zwischen Bahnhof und See in der Weise erfolge, dass auch durch die Gestaltung des Platzes die unsymmetrische Gruppierung äusserlich motiviert werde.

Das Preisgericht hat sich sodann mit der eingehenden Prüfung der Projekte befasst und im ersten Rundgang 22 Projekte ausgeschieden, welche teilweise gegen das Programm verstiessen, teilweise mit allgemeinen, wesentlichen, praktischen und ästhetischen Mängeln behaftet waren, nämlich: Nr. 6, 8, 13, 14, 15, 18, 20, 21, 22, 25, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 38, 42, 44 und 45, so dass für die weiteren Untersuchungen noch 23 übrig blieben. Von diesen kamen im zweiten und im dritten Rundgang noch weitere je 8, zusammen 16 Projekte ausser Betracht, nämlich im II. Rundgang: Projekt Nr. 1, 2, 10, 16, 17, 24, 36 und 37 im III. Rundgang: Projekt Nr. 4, 7, 9, 11, 23, 40, 41 und 43, so dass noch 7 in der engern Wahl verblieben.

Zu den im II. und III. Rundgange ausgeschiedenen Entwürfen sind kurz zusammengefasst folgende Bemerkungen anzubringen:

*Nr. 1. (Schräg geteilter Kreis.)* Die Gepäckaufgabe, ohnehin beengt, lässt für einen ungehinderten Durchgang zum Perron viel zu wenig Platz übrig. Die Gepäckbänke sind durch Säulen unterbrochen. Hand- und Restantgepäckraum sind viel zu klein. Ein Anrichtraum ist nicht vorhanden. Bei Variante I ist dasselbe zu bemerken und bei Variante II ist der winklige Verbindungsgang zu den Wartsäulen und die Billetaussgabe in demselben unzulässig.

*Nr. 2. „Pilatus.“* Der direkte Zugang zum Stirnperron ist durch die Gepäckaufgabe zu beengt. Die einseitige Anlage von Aborten für Herren auf der einen und für Damen auf der andern Seite des Vestibules ergibt eine Kreuzung in letzterem; die Gepäckbänke sind zu kurz und durch Säulen unterbrochen; ferner ist die Architektur etwas zu schwer und ernst.

*Nr. 4. „Gotthard.“* Der direkte Zugang zum Stirnperron fehlt gänzlich. Die Billetlogen sind zu klein und den Zugang zur Gepäckbank versperrend. Die Abtrittanlage hat die Fehler des Projekts Nr. 2. Die Zugänge zu den Restaurationen sind zu schmal. Im Uebrigen hat das Projekt eine gute innere und äussere Architektur und ist schön dargestellt.

*Nr. 7. „Pilatus.“* Der direkte Zugang zum Stirnperron fehlt gänzlich. Die Lage der Billetloge ist dem freien Zugang zur Gepäckbank hinderlich. Die Abtrittanlage ist unzulässig, weil bloss vom Stirnperron aus zugänglich. Für die innere und äussere Architektur gilt das gleiche wie bei Projekt 4.

*Nr. 9. „Für Luzern.“* Die Gepäcklokalitäten sind durch eingebaute Pfeiler verstellt. Der direkte Zugang zum Stirnperron ist zu schmal. Die Handgepäckloge ungünstig placiert und zu klein. Die Lage der Aborte am Anfang und Ende des Ganges, getrennt für Herren und Damen, veranlasst zum Teil lange sich kreuzende Wege zu denselben. Die äussere und innere Architektur ist für einen Luzerner Bahnhof nicht bedeutend genug.

*Nr. 10. (Geflügeltes Rad.)* Dieser Entwurf konnte wegen unschöner äusserer und innerer Architektur keine weitere Berücksichtigung finden. Der Grundriss ist im Allgemeinen gut disponiert.

*Nr. 11. „Mercur.“* Die vielen Pfeiler sind der Gepäckaufgabe hinderlich und es lässt letztere, wenigstens im Hauptprojekte, nicht genügend Platz für den direkten Durchgang nach dem Perron übrig. Die äussere Architektur erscheint etwas monoton und es sind die Thüren des Haupteinganges zu schmal, während die innere Architektur gefällig ist.

*Nr. 16. (Rotes Kreuz im Kreis.)* Der Zugang zu den Gepäckbänken wird durch Pfeiler beeinträchtigt. Die Billetaussgabe und die Gepäckklogen sind unzweckmässig situiert, weil sich Kommende und Gehende kreuzen, auch wird der direkte Durchgang zum Stirnperron durch dieselben versperrt. Die Abritte für Herren sind unpraktisch disponiert; der Weg von den Wartsäulen ist lang und es muss das Vestibule durchschritten werden. Die Façaden sind im Stile nicht einheitlich genug durchgebildet und deshalb nicht befriedigend.

*Nr. 17. (Kleeblatt.)* Der direkte Zugang zum Stirnperron ist zu schmal; die Grundrissdisposition im Allgemeinen gut. Es fehlt die im Programme verlangte Perspektive des Vestibules; die Architektur ist ungenügend.

*Nr. 23. „Frisch gewagt.“* Die Placierung der Billetloge in die Mitte des Vestibules ist unzulässig, weil letzteres für diese Anordnung zu klein ist. Die Gepäckaufgabe ist durch Säulen zu viel verstellt. Der direkte Zugang zum Stirnperron ist zu eng; die Architektur ist befriedigend zu nennen.

*Nr. 24. (Pentagramm.)* Der direkte Zugang zum Stirnperron wird

durch die Gepäckaufgabe zu sehr gehindert und die Anlage der Abtritte hat denselben Fehler wie bei Projekt No. 16. Die Grundrissdisposition ist sonst im Allgemeinen praktisch, während die Architektur zu geringwertig erscheint.

Nr. 36. „*Gott mit uns.*“ Der direkte Zugang zum Stürnperron fehlt und die Abtritte sind bloss über den Stürnperron zu erreichen. Die Architektur ist etwas zu einförmig.

Nr. 37. „575,000 Fr.“ Die Billetloge in der Mitte des Vestibules verengt das letztere, den Zugang zu der Gepäckbank und zum Teil auch zu den Wartsälen. Die Durchgänge zum Stürnperron sind zu eng. Das Restantgepäcklokal lässt für die Gepäcksmanipulation zu wenig Platz übrig. Der lange Gang als gemeinschaftlicher Zugang zu den Aborten beider Geschlechter ist unzulässig. Die Architektur hingegen ist gefällig.

Nr. 40. „*Dampf.*“ Die Billetloge ist zu klein und, wie unter Nr. 23 gesagt, in der Mitte des kleinen Vestibules unzulässig, weil dadurch der Verkehr in letzterem, die Gepäckaufgabe und der direkte Durchgang versperrt wird. Die Architektur ist eine gute und die Darstellung schön.

Nr. 41. (*Lokomotive.*) Hier ist das unter Nr. 40 Gesagte zu wiederholen, überdies sind auch die Aborte ungenügend dimensioniert. Die Architektur ist betriedigend.

Nr. 43. „*Louis Favre.*“ Projekt A. Der direkte Zugang zum Stürnperron fehlt. Die Billetausgabe, vor der Gepäckaufgabe liegend, versperrt den freien Zugang zu derselben. Die Fassaden sind nicht unbefriedigend.

Die sieben in der engern Wahl gebliebenen Entwürfe geben zu nachfolgenden Bemerkungen Anlass:

Nr. 3. „*Fertig!*“ Der Teil des Vestibules, in welchem sich die Gepäckaufgabe abwickelt, ist zu eng und es ist nicht genügend Raum für einen ungehinderten Durchgang übrig. Die Abfuhr des Restantgepäckes ist bloss über die Gepäckbank möglich, das Restantgepäcklokal ist zu eng. Die Fassade ist für einen Bahnhof Luzern unannehmbar.

Nr. 5. „*Semper.*“ Dieses Projekt hat im Grundriss verschiedene Anordnungen, welche für den Betrieb nicht zweckmässig sind. Die Restaurationen sind bloss durch die Wartsäle zugänglich. Die Billetausgabe ist zu klein und, weil in der Mitte des Vestibules liegend, dem Zugang zu der Gepäckaufgabe und dem direkten Durchgang hinderlich, doch macht sich dieser Uebelstand bei diesem Projekte etwas weniger fühlbar, weil das Vestibule verhältnismässig gross ist. Das Restant- und das Handgepäcklokal sind zweckmässig placiert. Hauptsächlich spricht aber für das Projekt die architektonische Behandlung des Aeussern und der Innenräume, welche für einen Bahnhof charakteristisch und von künstlerischer Bedeutung ist.

Nr. 12. „*Watt.*“ Projekt Nr. 1. Der Verfasser hat einen Teil des Vestibules vor die Wartsäle und Restaurationen parallel zum Stürnperron gelegt, welche Idee in keinem andern Projekte vertreten ist; dieselbe beansprucht aber eine grosse Ausdehnung der bebauten Grundfläche und gab Veranlassung zu der programmwidrigen Verschiebung der Südfront um 3 m; auch ist die Grundrissdisposition im Innern und Aeussern architektonisch nicht gehörig durchgearbeitet. Die Vorzüge des Projektes bestehen in bequemer Situierung der Billetkasse, sowohl für den Zugang von der Stadt, als auch von den Schiffplätzen, praktischer Anlage der Gepäckaufgabe, des Restant- und Handgepäcklokales, sehr geeignete, getrennte Durchgänge für die Ankommenden und Abreisenden und in den aus der unsymmetrischen Anlage sich ergebenden Vorteilen für den Wirtschaftsbetrieb und die Aufstellung der Fuhrwerke. Eine Variante zum Projekt ist in der Architektur nicht besser und im Grundriss wegen Verbauung des freien Durchganges durch eine Abortanlage weniger empfehlenswert.

Nr. 19. „*Vorwärts!*“ Projekt A. Der Grundriss ist im Allgemeinen für ein symmetrisches Projekt gut, nur sind Hand- und Restantgepäcklokal im Flächeninhalt zu klein, die Gepäckabgabe aus ersterem zu beengt, aus letzterem bloss über die Gepäckbank möglich. Die innere Architektur ist eine gute, die äussere jedoch wegen der zu schweren Formen weniger befriedigend.

Nr. 26. „*S. C. B. 1893.*“ Der Entwurf weist im Grundriss ebenfalls Mängel auf, hat aber solche Vorzüge in der Gesamtdisposition, dass die Nachteile dadurch überwogen werden. Die Billetloge ist viel zu klein, die Abortanlage ist ungenügend und der Korridor vor den Warteräumen zu schmal. Dagegen hat das Projekt ein sehr geräumiges Vestibule mit gut disponierter Gepäckaufgabe, Restant- und Handgepäcklokal und einem breiten Durchgang zum Perron und bietet für den Wirtschaftsbetrieb die Vorteile der unsymmetrischen Anlage. Die Architektur ist dem Charakter des Gebäudes entsprechend monumental, aber doch gefällig, und würde sich der Umgebung wohl anpassen. Die erheblichen Mehrkosten des Projektes

können durch Reduktion der bedeutenden Höhendimensionen wesentlich gemindert werden.

Nr. 34. „*Seestern.*“ Die Grundrissdisposition ist im Allgemeinen gut und kann den prämierten Entwürfen gleichgestellt werden. In der äussern und innern Architektur jedoch steht dieses Projekt den letztern nach.

Nr. 39. (*Roter Stern im Kreis.*) Mit Ausnahme der etwas zu beengten Räume hinter den Gepäckbänken ist die Grundrissdisposition in allen Teilen gut. Das grosse Vestibule zeichnet sich durch eine einfache und architektonisch wirksame Konstruktion aus und enthält einen genügend breiten direkten Durchgang zum Stürnperron, der Zugang zu den Wartsälen und Restaurationen ist durch breite Korridore vermittelt; die Aborte sind für beide Klassen bequem gelegen; die Gepäckräume und die Billetausgabe sind zweckmässig disponiert. Die hervorragend charakteristische und gefällige innere und äussere Architektur, sowie der konstruktive Teil des Baues sind durch verhältnismässig einfache Mittel bewirkt. Es ist das einzige Projekt, welches ohne wesentliche Umgestaltung für die Ausführung geeignet wäre und sich für die im Programm vorgesehene Summe ausführen liesse. Dem Projekt haften dagegen die Nachteile der symmetrischen Anlage für den Wirtschaftsbetrieb, Gepäckzufuhr und Wagenaufstellung an.

Es soll hier konstatiert werden, dass die ungewöhnlich grosse Zahl bedeutender und hervorragender gleichwertiger Entwürfe die schliessliche Auswahl ausserordentlich schwierig machte. Es musste daher für das Preisgericht bei der letzten Wahl die Würdigung des Hauptgedankens, welcher für die allgemeine Disposition im Entwurfe niedergelegt war, massgebend sein. Dadurch führte die engste Auswahl auf die Entwürfe „Nr. 39, 5 und 26“.

Da es sich herausstellte, dass bei den eingegangenen Arbeiten nur durch unsymmetrische Grundrisslage die betriebstechnischen Anforderungen ganz erfüllt wurden, für solche aber praktisch und künstlerisch gleichmässig befriedigende Lösungen nicht vorlagen, welche zur Ausführung hätten empfohlen werden können, glaubte das Preisgericht von der Erteilung eines I. Preises absehen zu müssen.

Einstimmig wurde beschlossen, einen II. Preis mit 3000 Fr. und zwei gleichwertige III. Preise mit je 1500 Fr. zuzuerkennen und zwar den II. Preis dem in praktischer und künstlerischer Hinsicht gleich hervorragenden Entwurf Nr. 39, „*Roter Stern im Kreis*“, die III. Preise den zwei Entwürfen Nr. 5, „*Semper*“, und Nr. 26, „*SCB 1893*“, die im Allgemeinen sich durch treffliche räumliche Disposition und bedeutende Architektur auszeichnen und deren Vorzüge die Mängel, welche sie im Detail zeigen, ausgleichen.

Endlich kam die Jury überein, das Projekt Nr. 12 „*Watt*“, das in der Grundrissdisposition treffliche, praktisch verwertbare und originelle Ideen enthielt, in der architektonischen Behandlung aber nicht befriedigen konnte, zum Ankauf zu empfehlen.

Die Öffnung der Couverts ergab folgende Namen als Verfasser der drei prämierten Entwürfe:

- II. Preis Fr. 3000: Herr W. Moessinger, Architekt in Frankfurt a/M.
- III. Preis Fr. 1500: Herr Hubert Stier, Professor an der technischen Hochschule in Hannover.
- III. Preis Fr. 1500: Herr Jean Béguin, Architekt in Neuchâtel.

Verfasser des Projektes „*Watt*“ ist: Herr Architekt F. Walser in Basel. Nach Aufnahme des Protokolls und gemeinsamer Vereinbarung dieses Motivenberichtes schloss die Jury nach viertägiger Sitzung am 8. Dezember ihre Thätigkeit.

Mit vollkommener Hochachtung

Basel, Bern, Zürich,	}	im Dezember 1893.	<i>Aur.</i> <i>Schmid-Kerec.</i> <i>Ed. Vischer.</i> <i>Flury.</i> <i>Mast.</i>
----------------------------	---	-------------------	---

## Litteratur.

**Architektonische Mitteilungen aus Basel.** Von J. J. Stehlin-Burckhardt, Architekt in Basel. Verlag von Konrad Wittwer in Stuttgart 1893. —

Unter diesem Titel ist vor wenigen Wochen ein Werk zur Veröffentlichung gelangt, das weit mehr hält, als die anspruchslose Ueberschrift verspricht und sich schon durch seine äussere Erscheinung als Prachtwerk qualifiziert. In elegantem Einband, Format 34 auf 42 cm auf feinstem Papier und in typographisch vollendeter Ausstattung legt Herr Architekt Stehlin seinen Kollegen eine Sammlung seiner Bauwerke vor, die, obgleich sie nicht vollständig ist, sich über 16 öffentliche Bauten, 8 Wohnhäuser