

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 73/74 (1919)
Heft: 25

Artikel: Die Erweiterung des Hauptbahnhofs Zürich
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-35737>

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>

Wartes der S.A.C.-Sektion Uto mitten im Toben des Weltkrieges verwirklicht werden. Als künstlerische Mitarbeiter standen dem Baumeister zur Seite Architekt Heinrich Bräm und der Maler-Bildhauer Eug. Meister, beide in Zürich. Mitte Juli 1918 wurden die Bauarbeiten in Angriff genommen und am 22. September, nach achtwöchentlicher Bauzeit, konnte der wuchtige, kleine Granitquaderbau, der den Namen „Albert Heim-Hütte“ trägt, eingeweiht werden. Sie ist für 18 bis 20 Mann bemessen und erforderte, fertig ausgerüstet, einen Gesamtaufwand von wenig mehr als 28000 Fr. Die Abbildungen 1 bis 5 auf Seite 302 und die Tafel 22 veranschaulichen das schmucke Bauwerk samt Dependence. Es hat sich in allen Teilen aufs beste bewährt und macht seinen Erbauern alle Ehre.

2. Die Dom-Hütte der Sektion Uto des S.A.C., oberhalb Randa im Zermattetal, 2936 m ü. M., zwischen den beiden höchsten Schweizerbergen Dom und Weisshorn, ist s. Zt. nach Plänen von Arch. Reutlinger (†) in Zürich erbaut worden. Ihre Konstruktion, Mauerwerk mit innerer Holzverkleidung auf Doppellatten, war vorbildlich für Cadlimo- und Alb. Heim-Hütte. Im laufenden Jahre ist diese Hütte durch Vorsetzen der südlichen Giebelfront, Einbau eines Windfanges in Kombination mit der Herdnische, vergrössert und wohnlicher gemacht worden. Wieder waren es G. Kruck, H. Bräm und E. Meister, denen das schmucke Aussehen dieser Hütte in ihrer neuen Form zu verdanken ist, wie sie die Bilder auf Tafel 23 zeigen. Das Innere ist in ähnlichem Sinne gestaltet, wie die Cadlimo- und die Albert Heim-Hütte.

3. Die Calanda-Hütte der Sektion Rhaetia endlich, erbaut durch die Churer Architekten Schäfer & Risch (Abbildungen 6 bis 10 auf Seite 303), stellt einen ganz andern Typ dar. Sie ist nicht eine Hochgebirgs-Schutzhütte, sondern mehr ein grösseres, durch einen Hüttenwart bewirtetes Uebernachtshaus oberhalb der Waldgrenze an dem viel besuchten, hervorragenden Aussichtspunkt des Calanda. Auch sie trägt den Charakter eines urwüchsigen, schweizerischen Bergheims, ist aber, ihrer Zweckbestimmung gemäss, weniger robust gehalten.

Alle drei Clubhütten reichen den Bergen, deren Besuch sie erleichtern und fördern, zur Zierde und ihren Erbauern wie dem S.A.C. überhaupt zur Ehre. Sie legen bededtes Zeugnis dafür ab, dass das Bewusstsein schon in weite Kreise gedungen ist, dass Zweckmässigkeit allein, selbst in den abgelegenen Höhen unserer Clubhütten, nicht mehr genügt, uns zu befriedigen, dass vielmehr gerade diese kleinen Bauwerke, ihrer erhabenen Umgebung entsprechend, auch künstlerisch zu gestalten sind. Es ist ein gutes Zeichen für die positive Kraft dieses Schönheitsbedürfnisses im S.A.C., dass es im Stande ist, rein idealen Zwecken so erhebliche Geldopfer zu bringen. C. J.

Die Erweiterung des Hauptbahnhofs Zürich. VI. Die Vernehmlassung der Experten vom Mai 1919¹⁾

(Fortsetzung statt Schluss von Seite 293)

Gleichzeitig mit dem Experten-Gutachten, aber unbeeinflusst durch dieses, wurde im Frühjahr 1918 das Ergebnis des Wettbewerbes „Gross Zürich“ bekannt, und damit verschiedene Vorschläge, die ebenfalls die Umgestaltung zur Verbesserung des Hauptbahnhofs bezweckten. Dadurch angeregt, wurde das Problem eifrig weiter studiert und zwar seitens der Wettbewerb-Preisrichter Ing. Prof. R. Petersen (Danzig) und Arch. Prof. G. Gull, seitens der

¹⁾ Mit zahlreichen Plänen, bei Rascher & Cie., Zürich, für 20 Fr.

amtlichen Technischen Subkommission (vergl. unsere Einleitung vom 30. November 1918) und seitens des städtischen Tiefbauamtes. Die kantonale Baudirektion ersuchte in der Folge die Experten Cauer, Gleim und Moser, sowie den gewesenen Preisrichter Petersen um Ueberprüfung der verschiedenen, inzwischen entstandenen Vorschläge. In gemeinsamen Beratungen verdichteten sich schliesslich die Ansichten der Genannten zu einem neuen Vorschlag, dem *Experten-Entwurf vom Mai 1919*, einem gegenüber dem *Experten-Entwurf vom April 1918* etwas gegen Norden (um den Tangenten-Punkt Langstrassen-Unterführung) abgedrehten Durchgangs-Bahnhof, den unsere beistehenden Abbildungen 34 und 35 in äusserlich vorläufiger bezw. endgültiger Form veranschaulichen (die Abbildungen 34 und 35 sind durch uns nach den Originalplänen umgezeichnet, teils kombiniert, teils der Verkleinerung wegen etwas vereinfacht worden). Die Experten äussern sich dazu in ihrer „Vernehmlassung“ zusammenfassend wie folgt:

Gemeinsame Vorschläge für die Weiterbehandlung der Bahnhoffrage Zürich.

„1. Für den Umbau und die Erweiterung der Bahnhofanlage für den Personen-Fernverkehr wird empfohlen, die Form eines Durchgangsbahnhofs zu wählen. Für diesen wird vorgeschlagen, den Expertenentwurf vom Mai 1919 zugrunde zu legen.

2. Der Durchgangsbahnhof wird dadurch geschaffen, dass der Käferbergtunnel des Bundesbahnprojektes 1916 in Wegfall kommt und die Oerlikoner Geleise statt bisher von Westen, künftig von Osten in den Bahnhof einzuführen sind; die alte Linie von Oerlikon wird dem Güterverkehr zugewiesen.



Abb. 34. Experten-Entwurf 1919. Stadtplan-Gestaltung vor Ableitung der Sihl. — 1:10 000.

3. Die neue von Osten einzuführende Verbindung mit Oerlikon ist zunächst zweigeleisig, für den endgültigen Ausbau viergeleisig vorzusehen. Soweit als Zwischenstadium nicht die alten Oerlikoner Geleise noch für den Personenverkehr mitbenutzt werden können, kann in Frage kommen, von den vier endgültigen Geleisen der neuen Verbindung sogleich drei auszuführen, wobei zwei für die Bergfahrt und eines für die Talfahrt zu dienen hätten.

4. Die Einführung der Thalwiler Personengeleise von Westen her bleibt bestehen.

5. Für den endgültigen Ausbau ist je ein Einfahrgeleise von Altstetten und von Thalwil, nach Norden ausholend, im Tunnel durch den Zürichberg von Osten in den Bahnhof einzuführen. Für den ersten Ausbau könnten diese beiden Einfahrgeleise weggelassen werden, sodass vorläufig der Verkehr Altstetten-Thalwil im Bahnhof

Die Erweiterung des Hauptbahnhofs Zürich.

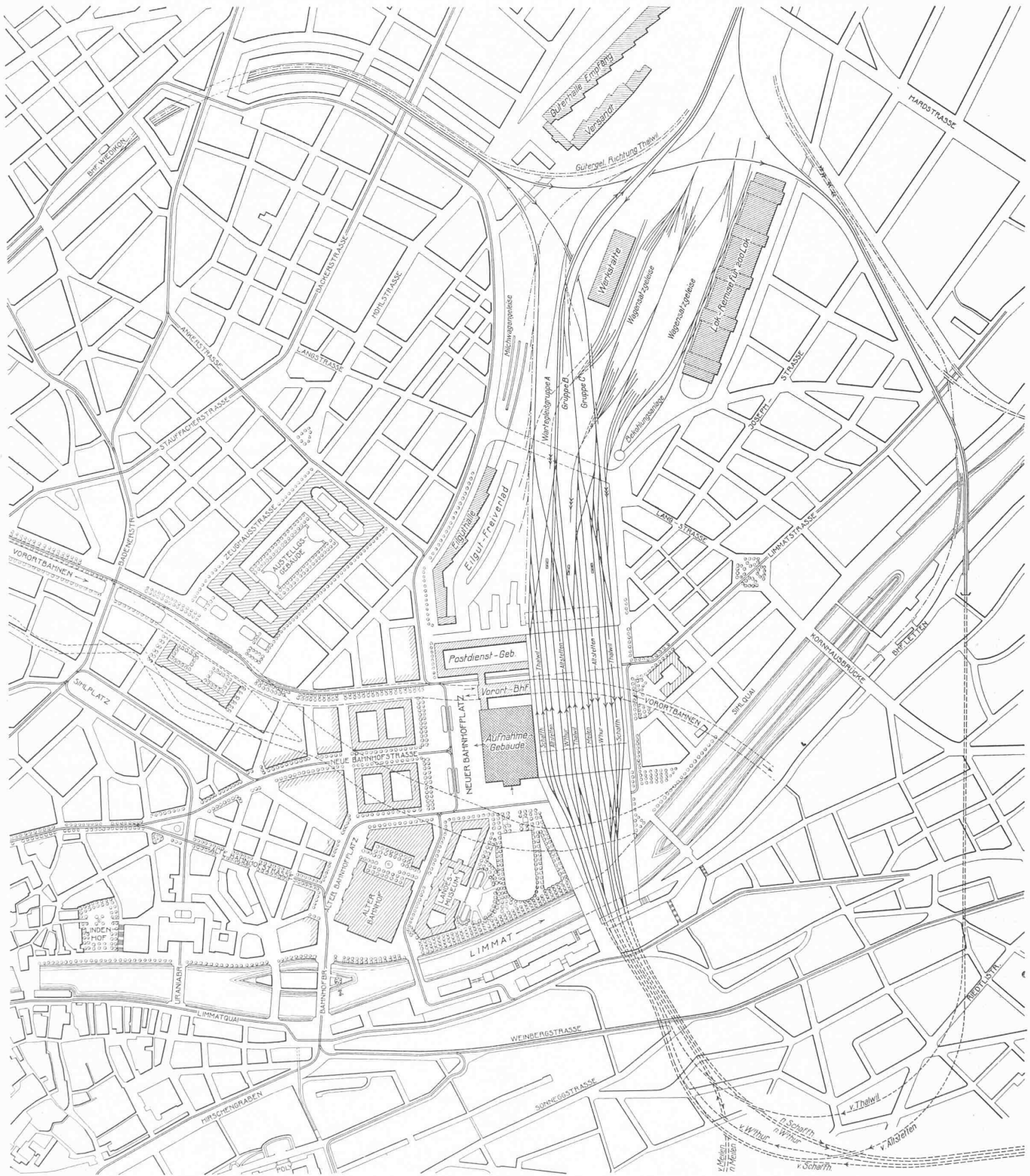


Abb. 35. Experten-Entwurf vom Mai 1919, endgültiger Ausbau mit Vorortbahnlirien im trocken gelegten Sihlbett. — Masstab 1 : 10 000.

eine Spitzkehre behält. Diese Spitzkehre wird beseitigt, sobald der Verkehr es erfordert.

6. Die Perrongeise werden von Süden nach Norden in folgender Reihenfolge geordnet: Zunächst vier Perrongeise nach Thalwil, sodann vier Perrongeise nach Altstetten, ferner zwei Perrongeise nach (und von) Meilen, endlich sechs Perrongeise nach Oerlikon und dazwischen mindestens drei Dienstgeise.

7. Der Personenbahnhof ist in Hochlage über der Strassenfläche anzuordnen.

8. Perronhalle und Aufnahmegebäude sind nördlich (also ausserhalb) des gegenwärtigen Bahngeländes in schräger Richtung zur bisherigen Bahnaxe anzuordnen, derart, dass der östliche Geleisekopf über den Platzspitz in den Zürichberg geführt wird.

9. Für die Anordnung des Abstellbahnhofes, der Wartehalle, der Eilgut-, Post- und Milchversandanlagen und der unterirdischen Schiebehöhne werden die Expertenvorschläge von 1918, unter Berücksichtigung der durch die Entwurfskizze vom Mai 1919 bedingten Aenderungen, der Beachtung empfohlen.

Zur Erweiterung des Hauptbahnhofs Zürich.

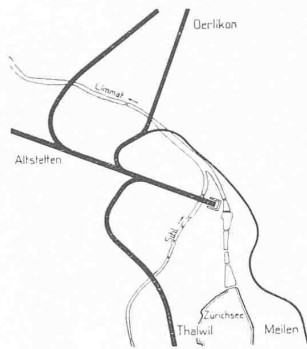


Abb. 36. Projekt S. B. B. 1916.

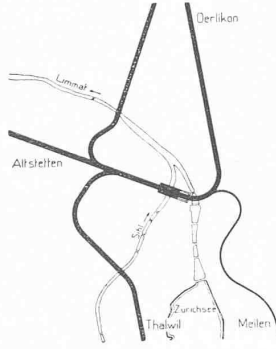


Abb. 37. Experten vom April 1918.

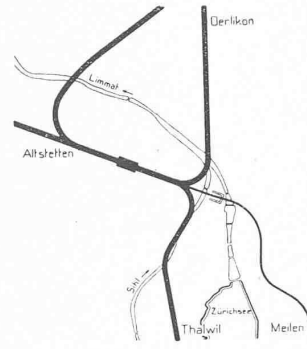


Abb. 38. Prof. Petersen Sept. 1918.

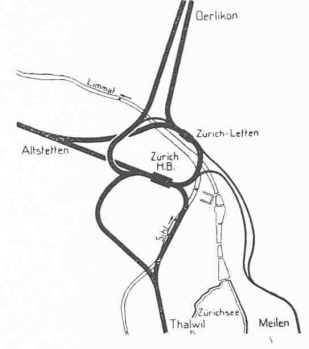


Abb. 39. Tiefbauamt Okt. 1918.

10. Die bisherigen Umbauarbeiten der linksufrigen Bahn können von Wollishofen bis zur Badenerstrasse unverändert weiter geführt werden. Nördlich der Badenerstrasse sind die bisherigen Projekte mit Rücksicht auf die Hochlegung des Bahnhofes zu ändern.

11. Für den Ausbau des Verschiebebahnhofes und der Güterverkehrsanlagen werden die Vorschläge des Experten-Gutachtens 1918, unter Berücksichtigung der Aenderungen vom Mai 1919, der Beachtung empfohlen.

12. Für den Ausbau der Anlagen für den Personen-Fernverkehr, insbesondere für den ersten Bahnhofausbau, ist eine Verlegung der Sihl nicht erforderlich. Wenn die Sihlverlegung durchgeführt wird, ist das bisherige Sihlbett für den künftigen Vorortschnellverkehr vorzubehalten und unter dem Hauptbahnhof und quer dazu ein Vorortbahnhof für mindestens zwei Perrons vorzusehen.

13. Es ist die Möglichkeit offen zu halten, die Sihltalbahn mit der Uetlibergbahn im Sihlbett bis in diesen Vorortbahnhof hineinzuführen und nach Nordwesten am Hange der Käferberges über Höngg nach Weiningen zu verlängern.

14. Es ist die Möglichkeit offen zu halten, von der Thalwiler Bahn etwa im Bahnhof Enge besondere Lokalgeleise abzuzweigen, die durch das Sihlbett und unter dem Hauptbahnhof hindurch auf besonderem Bahnkörper nach Oerlikon zu verlängern sind.

15. Es wird empfohlen, bei der Revidierung des kantonalen Baugesetzes Bestimmungen einzufügen, die eine Sicherstellung der für künftige Schnellverkehr-Linien erforderlichen Geländestreifen gegen Bebauung bezwecken.

Zürich, den 7. Mai 1919.

W. Cauer, K. Moser, Richard Petersen.¹⁾

In den Gross-Zürcher Wettbewerbs-Ergebnissen waren die frühern Vorschläge H. Sommer (Sihlableitung nach Altstetten und Durchgangsbahnhof im trocken gelegten Sihlbett) und W. Eggen-schwylers (Fernverkehr im Kopfbahnhof, Nahverkehr im Durchgangsbetrieb mit Umsteigestation im Letten) mehrfach und in verschiedenen Kombinationen zu Ehren gezogen worden. Die erfreuliche Folge davon war, dass das wertvolle dieser Ideen nun einmal eifrig und gründlich weiter studiert worden ist. Die Entwicklung der, dem schon jetzt stark überwiegenden Nahverkehr zuliebe, bevorzugten Durchgangsform für Bahnhof und Linienführung veranschaulichen obige Skizzen Abbildungen 37 bis 43; sie entstammen den reichhaltigen Planbeilagen der äusserst wertvollen „Vernehmlassung“. Ein wesentlicher prinzipieller Fortschritt wurde dabei erzielt durch den Vorschlag Gull (Abbildung 40), von Wiedikon her nicht ein Altstetter Geleisepaar, sondern zwei Einfahrgeleise von Altstetten bzw. Oerlikon einzuführen. Die Uebertragung dieser Idee auf die beiden Einfahrgeleise von der Durchgangslinie Altstetten-Thalwil (Basel-Sargans) ergab nun für den Fernverkehr eine Durchgangs-Lösung, „wie sie in gleicher Vollkommenheit bei ähnlichen Verhältnissen der zusammenführenden Linien überhaupt noch nicht existieren dürfte“, um die Worte des Experten Prof. Petersen zu gebrauchen. Ein ganz erheblicher Gewinn für Bauausführung und Expropriation, überhaupt bezügl. der Beeinflussung des Stadtplans, ist sodann die Abdringung ins Industriequartier, neben die jetzigen Geleiseanlagen.

(Schluss folgt.)

¹⁾ Der Experte Dr. C. O. Gleim konnte sich krankheitshalber an den Schluss-Beratungen in Zürich nicht mehr beteiligen, doch bestehe kein Zweifel an seiner Zustimmung zu diesen Vorschlägen, zu denen auch er beigetragen hat.

Miscellanea.

Spart Brennstoffe! Auf Seite 217 (25. Oktober 1919) kündigten wir die unter diesem Leitwort vom Verein deutscher Ingenieure und der Vereinigung der Elektrizitätswerke veranstaltete Vortragfolge über Brennstoffwirtschaft an. Die Vorträge haben gezeigt, welche praktischen Erfolge die deutsche Industrie in ihrem Bestreben, Brennstoffe zu sparen, bereits erzielt hat und welche Aussichten sich auf diesem Feld noch bieten. An den mitgeteilten Tatsachen gemessen erscheinen die brennstoffsparenden Massnahmen, wie Licht- und Warmwasserbeschränkung, die sich der Oeffentlichkeit besonders eingepreßt haben, verhältnismässig geringfügig. Von den technischen Mitteln, die bedeutende Ersparnisse bereits jetzt ermöglichen, ist die Ausnutzung der in den auspuffenden Gasen und Dämpfen der Gas- und Dampfmaschinen, sowie in den Abgasen von industriellen Feuerungen steckenden Wärme, der sogenannten „Abwärme“, für Heizzwecke mit das Wichtigste. Was auf diesem Gebiet z. B. erreicht werden kann, ist einwandfrei festgestellt, und die bisher erzielten guten Erfolge können dem Umfange nach bedeutend erweitert werden. Nicht so klar liegen die Verhältnisse bei der „Zwischendampfentnahme“, wobei halb ausgenutzter Arbeitsdampf zwischen den Zylindern der Dampfmaschine zu Heizzwecken entnommen wird. Dieses Verfahren erfordert eine sorgsame Ermittlung der jeweiligen Verhältnisse, wenn ein tatsächlicher wirtschaftlicher Vorteil erzielt werden soll. Gute Erfolge verspricht die neuerdings aufkommende Ausnutzung niedrig gespannter Dämpfe, wie z. B. der Schwaden von Kochgefässen u. dergl. Diese Dämpfe, die man bisher meist unbeachtet in die Luft entweichen liess, werden jetzt durch Gebläse abgesaugt und verdichtet und in dieser Form mit gutem wirtschaftlichem Nutzen zum Heizen verwendet. Die zum Verdichten aufgewendete Maschinenarbeit ist im Verhältnis zu dem erzielten Gewinn unbedeutend. Eine leider noch offene Frage ist die Verwertung der gewaltigen Wärmemengen, die bei der Behandlung der Schlackenströme der eisenerzeugenden Hochöfen und beim Ablöschen von glühendem Koks in den Kokereien verloren gehen. Mittel und Wege zu finden, um diese Wärmemengen nutzbar zu machen, ist eine Aufgabe der Zukunft.

Neben dieser Ausnutzung von Abwärme wird man noch mehr als bisher auf die Verfeuerung minderwertiger Brennstoffe, wie z. B. der Abfälle von Kohlenbergwerken, des Mülls, der Gerberlohe usw. mit möglichst hohem Wirkungsgrad bedacht sein müssen. Auch werden städtische Anlagen und Grosskraftwerke ihre Aufmerksamkeit der sorgsam, auf Vermeidung von Wärmeverlusten angelegten Fortleitung der Wärme an die Verbrauchstellen zuwenden müssen. Ein weites Betätigungsfeld für den Unternehmungsgeist der Industrie wird auf lange Zeit hinaus die Schaffung eines lohnenden Absatzes für die Abwärme und die daraus zu gewinnende Betriebskraft bilden. Parallel mit diesen Arbeiten der Industrie müssen schliesslich die Bestrebungen gehen, den Wirkungsgrad der Hausbrandfeuerungen zu verbessern.

In der gekennzeichneten Richtung bewegen sich die Arbeiten einer bereits erheblichen Anzahl von Fachverbänden der deutschen Industrie, z. B. der Dampfkessel-Ueberwachungsvereine usw. Der Verein deutscher Ingenieure unterhält zusammen mit der Vereinigung der Elektrizitätswerke und dem Verein deutscher Eisenhüttenleute

Zur Erweiterung des Hauptbahnhofes Zürich.

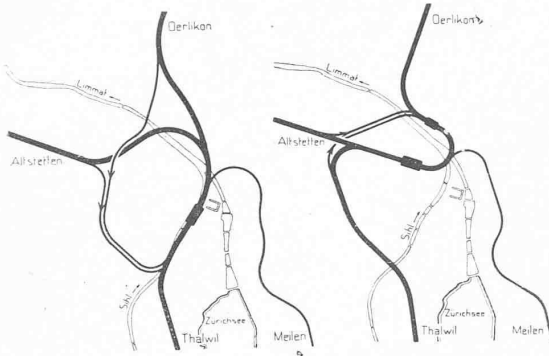


Abb. 40. Prof. Gull, Febr. 1919. Abb. 41. Tiefbauamt, April 1919.

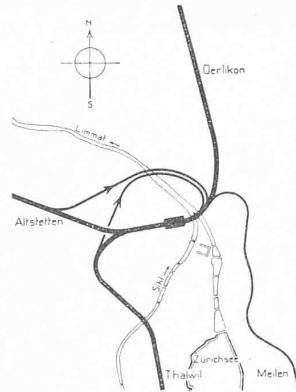
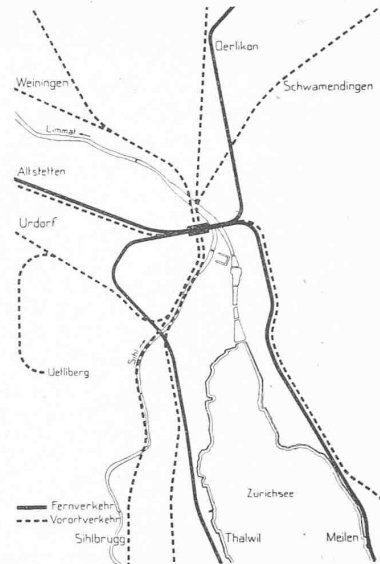


Abb. 42. Experten, Mai 1919.

Abb. 43. Desgl. mit künftiger Trennung von Fern- und Nahverkehr.

Abb. 36 bis 43: 1:10 000.



seit kurzem eine *Hauptstelle für Wärmewirtschaft*, die sich zur Aufgabe gestellt hat, eine Sammelstelle für die sämtlichen Arbeiten, Bestrebungen und Anregungen auf diesem Gebiet zu bilden.

Schweizerischer Bundesrat. An Stelle des verstorbenen Herrn Bundesrat E. Müller, sowie der zurücktretenden Herren Bundesrat G. Ador und C. Decoppet wählte die Schweizerische Bundesversammlung am 11. Dezember in die oberste Landesbehörde als neue Mitglieder die Herren *Karl Scheurer*, Regierungsrat in Bern, *Dr. Jean Musy*, Finanzdirektor des Kantons Freiburg, *Dr. Ernest Chuard*, Regierungsrat des Kantons Waadt. Zum Bundespräsidenten für 1920 wurde Bundesrat *Giuseppe Motta* und zum Vize-Präsidenten Bundesrat *Edmund Schulthess* gewählt.

Die Einteilung der Departemente hat der Bundesrat in seiner Sitzung vom 13. Dezember wie folgt festgesetzt:

Politisches Departement	Herr Bundespräsident	Vorsteher:	Vertreter:
Departement des Innern	Bundesrat	G. Motta	Schulthess
Justiz- und Polizeidepartement	" "	E. Chuard	Calonder
Volkswirtschaftsdepartement	" "	F. Calonder	Haab
Militärdepartement	" "	Ed. Schulthess	Scheurer
Finanz- und Zolldepartement	" "	K. Scheurer	Chuard
Post- und Eisenbahndepartement	" "	J. Musy	Motta
		R. Haab	Musy.

Die Techniker werden die Bestimmung von Bundesrat Chuard, gewesener Professor der Chemie an der Universität Lausanne, zum Vorsteher des Departements des Innern mit besonderer Freude begrüssen, da der Genannte seit 1907 dem Schweizerischen Schulrate angehört und somit bereits Gelegenheit hatte, die Verhältnisse der Eidg. Technischen Hochschule eingehend kennen zu lernen.

Wiener Hilfsaktion der Studierenden der E. T. H. Unabhängig von der „Wiener Aktion“ der G. e. P. und des S. I. A., deren Aufruf in Nr. 22 der „Bauzeitung“ (vom 29. Nov. d. J.) wir in Erinnerung bringen, hat der *Verband der Studierenden an der Eidg. Techn. Hochschule Zürich* eine Hilfsaktion zugunsten seiner Kommilitonen an der Wiener Techn. Hochschule unternommen. Er hat sich durch eine Kommission an Ort und Stelle von dem entsetzlichen Elend überzeugt, unter dem die Wiener Studierenden leiden (in Gemeinschaftsküchen können sie für 4 Kr. zu Mittag essen, seit Monaten „Suppe und Kraut“, Fleisch nie, Frühstück keines, tägliche Brotration 75 Gramm usw.). Der Verband möchte nun einer möglichst grossen Zahl von ihnen wenigstens über die kälteste Zeit (6 Wochen, ab Mitte Januar) einen Erholungs-Aufenthalt in der Schweiz verschaffen. Wer willens und in der Lage ist, einen solchen Freiplatz in seinem Hause zu gewähren, möge dies mitteilen an den Verband der Studierenden an der E.T.H., Freiestr. 80, Zürich, und zwar *so bald wie möglich*, unter Angabe allfälliger besonderer Wünsche. Geldgaben, die erwünscht sind, um den schon wegen der Valuta mittellosen Leuten ein kleines Taschengeld verschaffen zu können, werden erbeten auf Postscheck-Konto VIII/7277. Wir möchten auch diese Hilfsaktion, unbeschadet des eingangs erwähnten Architekten-Hilfswerkes, der Beachtung bestens empfehlen.

Die *Gesellschaft selbständig praktizierender Architekten Berns* hielt am 11. Dezember ihre ordentliche Quartalsversammlung ab, der insofern besondere Bedeutung zukommt, als sie die letzte Sitzung der ablaufenden Amtsperiode 1918/1919 war. Die Versammlung hatte für die folgende Amtsperiode 1920/1921 den geschäftleitenden Ausschuss neu zu bestellen. Sie verdankte zunächst die

mit vorbildlicher Gewissenhaftigkeit geführte Geschäftsleitung des Obmanns, Architekt *H. Pfander*, und die treue Tätigkeit der übrigen Mitglieder des Ausschusses, insbesondere auch des Kassiers *H. Hindermann*. Die Versammlung wählte darauf zum neuen Obmann *E. Salchli*, zum Kassier *H. Klauser* und zu Beisitzern *L. Mathys*, *E. Schmid*, *H. Walliser*, *E. v. Mühlönen* und *M. Zeerleder*. Als Sekretär im Nebenamt wurde der bisherige, *Dr. E. Steinmann*, Bern, einstimmig bestätigt.

Elektrizitätswerke des Kantons Zürich. Der Verwaltungsrat der Elektrizitätswerke des Kantons Zürich hat an Stelle des zum Delegierten des Verwaltungsrates der Nordostschweizerischen Kraftwerke gewählten Direktors *Dr. iur. E. Erny* den bisherigen Oberingenieur *J. Bertschinger* zum Direktor und den bisherigen Oberbetriebsleiter Ingenieur *J. Gysel* zum stellvertretenden Direktor ernannt. Wir begrüssen es grundsätzlich, dass die Direktor-Stelle der EKZ nunmehr wieder mit einem Techniker besetzt ist.

Konkurrenzen.

Gebäude der kantonalen land- und hauswirtschaftlichen Schule in Flawil (Band LXXIV, Seite 127 und 297). Das am 10. Dez. versammelte Preisgericht hat unter den 27 eingegangenen Entwürfen die folgenden prämiert:

- I. Preis (5000 Fr.), Entwurf „Torbogen“. Verfasser: Architekt *Joh. Hagen* von Rorschach, in Zürich 3.
- II. Preis ex aequo (4000 Fr.), Entwurf „Sparsam“. Verfasser: Architekt *Ernst Kuhn*, St. Gallen.
- II. Preis ex aequo (4000 Fr.), Entwurf „Riedernhof“. Verfasser: Architekt *Ernst Fehr*, St. Gallen.
- III. Preis (2000 Fr.), Entwurf „Guter Samen, Reiche Ernte“. Verfasser: Architekten *Stärkle & Renfer* in Rorschach.

Die Entwürfe sind vom 16. bis 31. Dezember in der Aula der Kantonschule in St. Gallen öffentlich ausgestellt.

Primarschulhaus in Wallenstadt. Für ein Primarschulhaus (rund 10000 m²) mit Turnhalle (rund 3000 m²) war unter sechs eingeladenen und mit je 600 Fr. honorierten Architekten-Firmen ein beschränkter Wettbewerb veranstaltet worden. Dem fünfgliedrigen Preisgericht gehörten als Architekten an Kantonsbaumeister Ehrensperger (St. Gallen), Kantonsbaumeister Fietz (Zürich) und Architekt *M. Risch* (Chur). Es hat am 8. d. Mts. folgendes Urteil gefällt:

- I. Preis (2000 Fr.) dem Architekten *W. Schaefer*, Weesen, Mitarbeiter *V. Schaefer*.
 - II. Preis (800 Fr.) dem Architekten *J. Wildermuth*, Baden.
 - III. Preis (600 Fr.) den Arch. *v. Ziegler & Balmer*, St. Gallen.
- Der mit dem I. Preis ausgezeichnete Entwurf wird als Grundlage für die Ausführung empfohlen, unter Erteilung des Bauauftrages an seinen Verfasser.

Gemeinnütziger Wohnungsbau in Wädenswil. Zur Erlangung von Plänen für den Bau von 22 Wohnungen auf drei verschiedenen Bauplätzen, hatte die gemeinnützige Baugenossenschaft