

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 91/92 (1928)  
**Heft:** 8

## Sonstiges

### 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:** 23.02.2026

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

enthaltenen Maschinen und Fahrzeuge ist von 168,2 Mill. Fr. im Vorjahr auf 181,9 Mill. Fr. gestiegen, erreicht aber noch nicht den Ausfuhrwert (187,3 Mill. Fr.) des Jahres 1925. Dabei ist der Ausfuhrwert, pro kg, der von Fr. 3,13 im Jahre 1925 auf Fr. 2,87 im Jahre 1926 gesunken war, wieder auf Fr. 3,01 gestiegen.

Auf die wichtigsten Länder entfallen von Einfuhr und Ausfuhr die folgenden Anteile: *Einfuhr*: Deutschland 33,3% (1924: 28,6%) [1913: 70,3%]; Frankreich 18,9% (22,8%) [12,7%]; Italien 10,7% (14,4%) [2,9%]; England 4,1% (4,32%) [4,9%]. *Ausfuhr*: Deutschland 16,4% (10,2%) [16,3%]; Frankreich 10,1% (13,8%) [29,1%]; England 9,4% (9,0%) [4,9%]; Spanien 8,8% (6,2%) [5,3%]; Südamerika 8,3% (11,0%) [8,2%]; Italien 6,8% (10,0%) [8,9%].

Die Tabelle III gibt noch eine vergleichende Uebersicht über den Bezug der Schweiz an Rohmaterialien.

## Korrespondenz.

Wir erhalten folgende Zuschriften:

### Zum Umbau der Eisenbahnbrücke der S. B. B. über den Rhein bei Ragaz.

In den Nummern 21, 22 und 23 von Band 91 der Schweizerischen Bauzeitung berichtet Herr A. Bühler, Chef des Brückenbureau der S. B. B. in Bern, über den wohlgelungenen Umbau der Eisenbahnbrücke der S. B. B. über den Rhein bei Ragaz und den Ersatz der 70 Jahre alten Holzbrücke durch eine moderne Eisenbrücke. Durch den ganzen Aufsatz klingt ein lebhaftes Bedauern, dass mit diesem Umbau die letzte Holzbrücke auf dem schweizerischen Eisenbahnnetz verschwunden ist. Mit Recht! Waren doch die alten Eisenbahnbrücken in Holz Zeugen einer mächtigen Zeit aufsteigender Technik, der Einführung des Verkehrs auf Schienensträngen, der Uebertragung der Erfindung Stephensons auch auf den Kontinent und in die gebirgige Schweiz. Die alten Holzbrücken waren auch, und sie sind es bei den bestehenden Strassenbrücken noch, Zeugen alter werktätiger Zimmermannskunst, wie sie heute in dieser Vollendung kaum mehr ausgeübt wird.

Aber die alte Brücke war in den 70 Jahren ihres Bestehens allmählich herzkrank geworden. Ihre Nerven, die Hängestangen, bestanden von Anfang an aus minderwertigem Schweisseisen und litten noch durch starke Anrostungen, ihre Muskeln, das Strebengurtholz — Lärchenholz — erwiesen sich beim Abbau da und dort als stark angefault und in weitem Umfange schwindrissig. Eine zufällige örtliche Ueberlastung, ein ungünstiger Stoß hätte die Brücke leicht zum Einsturz, zur Katastrophe bringen können, von der ständigen Feuergefährlichkeit gar nicht zu reden.

Der Umbau war also in jeder Hinsicht berechtigt und der Ersatz durch eine eiserne Brücke erst recht. Im eisernen oder stählernen Zeitalter des Verkehrs wird kein Ingenieur bei den vorhandenen Verhältnissen für ein Definitivum — das wieder viele Jahrzehnte bestehen soll — eine andere Ausführung als eine solche in Stahl vorschlagen und durchführen. Gehen doch neuere Ansichten dahin, dass eine Eisenkonstruktion bei sorgfältigem Unterhalt und periodischem Neuanstrich eine unbegrenzte Dauer besitzt.

Nicht einverstanden erklären kann ich mich indessen mit dem auf Seite 280 aufgestellten Satze, wo über die alte Brücke gesagt wird: „In den 70 Jahren ihres Bestehens mag sie gegen eine Million Züge getragen haben, eine schöne Leistung, die die meisten ihrer eisernen Altersgenossinnen nie erreicht haben.“ Es gibt bekanntlich eiserne Brücken, die schon über 100 Jahre im Betriebe sind, vor allem Hängebrücken, z. B. die Brücken über den Tweed bei Dryburgh Abbey und bei Berwick, dann die Kettenbrücke über die Menai-Strasse bei Bangor. Die altbekannte Britannia-Brücke über die Menai-Strasse ist 1850 in Betrieb genommen worden, ist also heute 78 Jahre alt. Auch die alten Weichselbrücken bei Dirschau und Marienburg, 1858 in Betrieb genommen, bestehen heute noch, sind aber jetzt nur noch Strassenbrücken. Die alte Kölner Rheinbrücke hat über fünf Jahrzehnte Dienst getan und zweifellos mehr Züge über sich rollen lassen, als die alte Holzbrücke bei Ragaz. Ueber die eisernen Brücken der Stadtbahn in Berlin, 1880 bis 1881 gebaut, rollen täglich weit über 100 Züge auf jedem Geleise, sodass bis heute mindestens 2 Millionen Züge diese Bauwerke befahren. Diese Beispiele liessen sich noch beliebig erweitern, woraus ersichtlich ist, dass die eisernen Genossinnen ihren hölzernen Schwestern zum mindesten gleichwertig, ja fast durchweg weit überlegen sind.

Sterkrade, 16. Juli 1928.

Dr. Ing. Bohny.

### Dampfverbrauchmessungen an einer dreigeschossigen Brown-Boveri-Dampfturbine von 16000 kW in Rotterdam.

Herr Prof. Dresden berichtet in Nr. 5 vom 4. August 1928 der „S. B. Z.“ über Messungen an einer Brown-Boveri-Dreizylinder-Dampfturbine und fordert dabei zum Vergleich mit den in Nr. 15 vom 14. April 1928 der „S. B. Z.“ veröffentlichten Versuchs-Resultaten einer Einzylinder-Escher-Wyss-Turbine auf. Bei diesem Vergleich ist festzustellen, dass der für die Berechnung des Turbinen-Wirkungsgrades in Rechnung gesetzte Dampfzustand am Turbinenende bei der Brown-Boveri-Turbine aus einer Temperaturmessung und bei der Escher-Wyss-Turbine aus einer Druckmessung bestimmt worden ist. Die Erfahrung zeigt, und Herr Prof. Dresden weist in beiden Artikeln darauf hin, dass die Druckmessung am Turbinenauslass sehr unsicher ist, weil sie durch die Stellung der Druckmessöffnungen gegenüber den unbekannten Richtungen und Größen der Dampfgeschwindigkeiten im Abdampfkrümmer stark beeinflusst wird. Im Gegensatz hierzu ist die Temperaturmessung in einiger Entfernung vom letzten Turbinenrad von den Dampfgeschwindigkeiten unabhängig und nach allen bisherigen Beobachtungen sehr zuverlässig. Herr Prof. Dresden hat den Endzustand des Dampfes an der Escher-Wyss-Turbine nicht nur durch eine Druckmessung, sondern außerdem, wie bei der Brown-Boveri-Turbine, durch eine Temperaturmessung bestimmt, wobei die Thermometer bei den beiden Turbinen an gleichliegenden Punkten der gleichgeformten Abdampfstutzen angebracht waren. Soll nun der von Herrn Prof. Dresden angeregte Vergleich der beiden Maschinen in einwandfreier Weise erfolgen, so muss in beiden Fällen für die Bestimmung des Dampfendzustandes die gleiche Messmethode, d. h. in diesem Falle die ohnehin zuverlässige Temperaturmessung verwendet werden. Berechnet man die Turbinen-Wirkungsgrade nach gleicher Messmethode und bezogen auf einen Endzustand des Dampfes im Turbinen-Abdampfstutzen auf Wellenhöhe gemessen, so erhält man für die besten Punkte folgende Zahlen: Escher-Wyss-Turbine  $\eta = 81,8\%$  (statt 82,6% wie veröffentlicht) Brown-Boveri-Turbine  $\eta = 84,3\%$  (wie veröffentlicht).

Aus den sehr kleinen Unterschieden, die bei beiden Maschinen zwischen den Dampftemperaturen im Abdampfstutzen und den Kondensat-Temperaturen gemessen worden sind, ist zu schliessen, dass einerseits die Temperaturmessungen zuverlässig und anderseits die Druckverluste im Abdampfrohr von Wellenmitte bis Turbinenausstossflansch, wie auch von Herrn Prof. Dresden angedeutet, verschwindend klein sind. Die Wirkungsgrade, die sich auf Grund der von Herrn Prof. Dresden durchgeführten Temperaturmessungen am Abdampfstutzen ergeben, können daher als die massgebenden Gütezahlen dieser Turbinen betrachtet werden.

A.-G. Brown, Boveri & Cie.  
Ad. Meyer. pp. Faber.

## Mitteilungen.

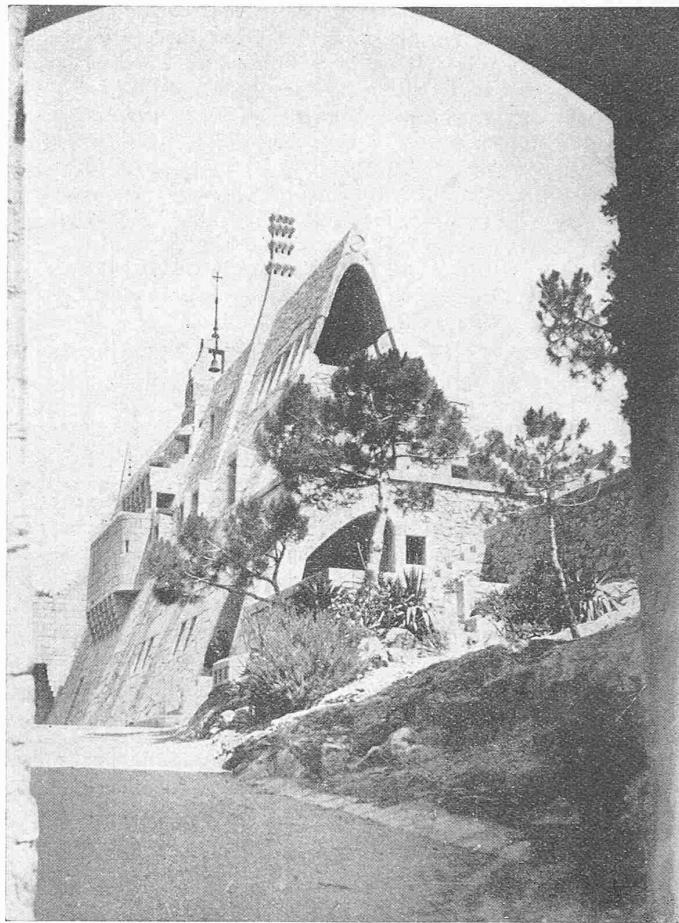
Ueber die technische und wirtschaftliche Entwicklung der Hochspannungskabeltechnik berichtete am 28. Juni 1928 Prof. W. Petersen (Darmstadt) an der Hauptversammlung der „Deutschen Vereinigung der Elektrizitätswerke“ in Wien. Einleitend erörterte er die Gründe, aus denen das steigende Bedürfnis nach Verwendung von Kabeln für höchste Spannungen zu erklären ist: räumliche Ausdehnung der Städte und Industriegegenden und deren zunehmende Stromverbrauchsdichte erschweren die Verwendung von Freileitungen; Betriebsspannungen von 30 bis 35 kV, wie sie bisher für Grossstädte gebräuchlich waren, genügen nicht für die Stammleitungen zur Verbindung der Grosskraftwerke mit den Hauptunterwerken; je grösser die mit einer Leitung übertragene Energie menge, desto wichtiger die Betriebssicherheit; Kabel sind praktisch von atmosphärischen Störungen unabhängig, was bei Freileitungen trotz aller Fortschritte naturgemäss niemals zu erreichen sein wird. Hemmend auf die Verwendung von Kabeln wirken in erster Linie, im Vergleich mit Freileitungen, die hohen Anlagekosten und die Beschränkung auf eine verhältnismässig niedrige Betriebsspannung. Erfahrungen und Untersuchungen zeigen, dass der Preisunterschied zwischen Kabeln und Freileitungen mit zunehmender Spannung abnimmt. Der Vortragende erörtert weiter eine Reihe von besondern Vorteilen, die für den Betrieb bei Verwendung von Kabeln höchster Spannung zu erwarten sind; während man bisher, abgesehen von vereinzelten Ausnahmen, gezwungen war, die 100 000 Volt Zuleitungen an der Peripherie der Städte enden zu lassen und grosse

Uebergangstationen zu bauen, um von dort aus die Energie mit Kabeln niedriger Spannung in das Innere zu leiten, kann man bei Verwendung von 100 000 Volt Kabeln die Stammleitungen unmittelbar an die Hauptverbrauchspunkte führen und den Betrieb entsprechend vereinfachen. Kabel gestatten mit Rücksicht auf den Spannungsabfall bei gleichem Leiterquerschnitt eine höhere Belastung und daher eine bessere Ausnutzung als Freileitungen. Die hohe und mit der Spannung zunehmende Induktivität der Freileitungen erschwert die Regulierung; je stärker die Vermaschung der Netze, desto störender macht sich diese Eigenschaft der Freileitungen geltend; zur Herstellung eines einwandfreien Betriebes sind teure und verwickelte Einrichtungen erforderlich. Die Induktivität der Kabel ist auch bei den höchsten Spannungen bedeutungslos; sie zeichnen sich durch hohe Ladeleistung aus und bieten damit betriebstechnische Vorteile, die bisher noch wenig beachtet worden sind. Die Ladeleistung eines 100 000 Volt-Drehstromkabels beträgt pro km etwa 610 Blind-Kilowatt (wattlose kVA), also bei Annahme einer mässigen Länge von 200 km bereits 122 000 Blind-Kilowatt; es verbleibt daher auch bei Vollast ein erheblicher Ueberschuss über die eigentliche Nutzlast. Mit Hilfe von billigen Drosselpulen lässt dieser sich zu einer wirksamen Spannungsregelung nicht nur des Netzes, sondern auch der Kraftwerk-Generatoren verwenden. Diese können mit einer wesentlich kleinern Erregung ausgeführt werden als es heute gebräuchlich ist; die Herstellung der Induktoren, die besonders bei grossen Maschinen Schwierigkeiten bietet, wird dadurch erleichtert.

Nachdem der Vortragende so dargelegt hatte, dass die Wettbewerbsfähigkeit der Kabel gegenüber Freileitungen von der Höhe der Spannung abhängt, bis zu der Kabel betriebsicher hergestellt werden können, behandelte er die Aufgaben und Lösungsmöglichkeiten der Kabeltechnik zur Erreichung dieses Ziels: gleichmässige Verteilung des elektrischen Feldes in der Isolation, Befreiung des Kabels von Lufteinschlüssen, Vermeidung von Isolationschäden bei Kurzschlüssen. Eine besondere Schwierigkeit bietet die Herstellung geeigneter Kabelverbindungen, für die er weitgehende Verwendung von Maschinenarbeit empfahl; er verwies auch auf die Wichtigkeit, die Verlegung der Kabel durch Spezialeinrichtungen zu verbessern; je grösser die Gewichte und die Längen der Kabel, die man bei der Verlegung zu bewältigen vermag, desto kleiner die Zahl der Verbindungstellen, desto billiger im allgemeinen die Verlegung.

Wie Prof. Petersen zum Schluss erwähnte, ist man bei dem heutigen Stand der Technik bereits in der Lage, betriebsichere Drehstromkabel für 100 000 Volt zu liefern; die Erdung des neutralen Punktes ist unnötig, da das Kabel den Spannungsanstieg einer Phase bei Erdschluss auf den verketteten Wert verträgt. Diese Kabel können daher ohne weiteres an bestehende 100 000 Volt Freileitungsnetze angeschlossen werden; in manchen Fällen dürften sie schon heute gegenüber Freileitungen gleicher Spannung wettbewerbsfähig sein, insbesondere dann, wenn es sich, wie es bei derartigen Stammleitungen vielfach der Fall ist, um gut ausgenutzte Leitungen handelt.

**Ausstellung „Vertriebstechnik“ des V. D. I.** Die über Erwarten starke Beachtung, welche die Fachsitzung „Vertrieb“ und die Ausstellung „Vertriebstechnik“ während der Hauptversammlung des V. D. I. in Essen 1928 gefunden haben, hat deutlich gezeigt, wie stark in Ingenieurkreisen die Notwendigkeit einer planmässigen Durchforschung der Absatzfragen empfunden wird, um die Rationalisierung der Betriebe voll zur Auswirkung kommen zu lassen. Ein ausführlicher Bericht über die Vorträge und Aussprache der Fachsitzung sowie über die Ausstellung wird im Augustheft der Zeitschrift „Technik und Wirtschaft“ erscheinen. Die Ausstellung „Vertriebstechnik“ ist z. Zt. im Ausstellungsraum „Sinnarbeit“ des V. D. I., Berlin, Neue Wilhelm-Strasse, Ecke Dorotheenstrasse, für den allgemeinen Besuch aufgestellt und erweckt auch hier durch die neuartige Ausdrucksform ihrer Darbietungen lebhaftes Interesse. Wie wir den „V. D. I. Nachrichten“ entnehmen, sind weitere interessante Modelle und Wandtafeln aus dem Gebiet wissenschaftlicher Verkaufsforschung bereits in Arbeit, und es ist geplant, diese erweiterte Ausstellung bald als Wanderausstellung durch das Land zu führen. Daneben sollen Merkblätter und ein „Vertriebstechnisches Bilderbuch“ die Darstellungen festhalten und mit knappen Worten erläutern,



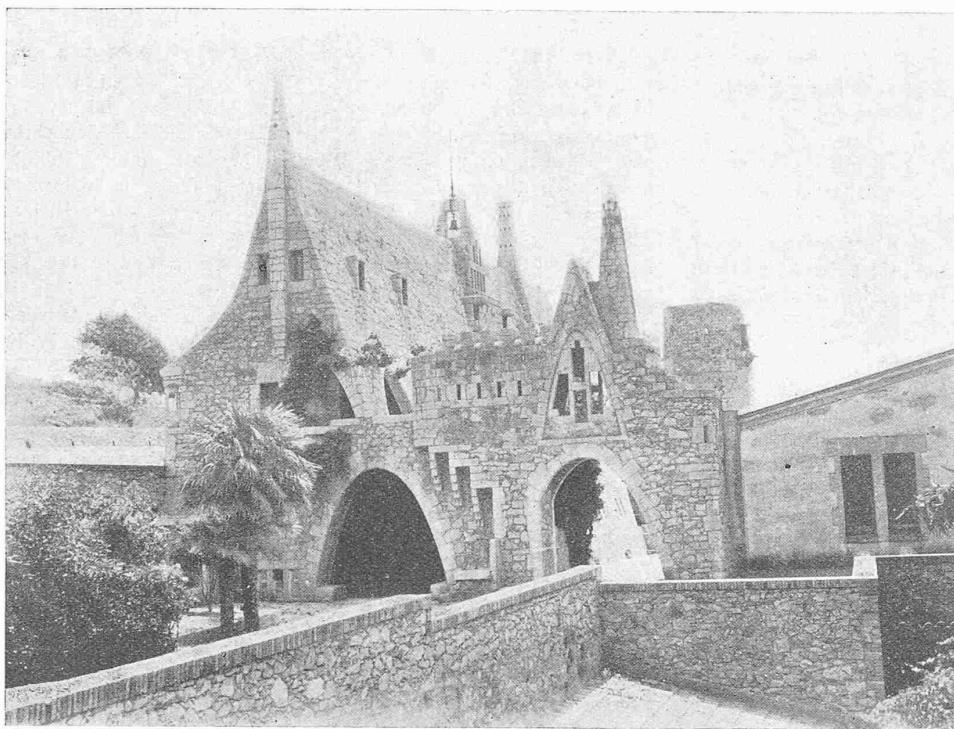
Sommervilla des Conde de Güell in Garaf bei Barcelona. Blick vom Innenhof.

um die Eindrücke der Ausstellung für den Besucher festzuhalten und den ausstellungstechnischen Wirkungsgrad zu steigern.

**Sommervilla des Conde de Güell bei Barcelona.** Antonio Gaudi, der kürzlich verstorbene Architekt, dem Barcelona die sehr merkwürdige (unvollendete) Kirche der heiligen Familie (della sagrada familia) verdankt, hat am Fuss des Tibidabo, des „Zürichbergs“ von Barcelona, im Nordwesten der Stadt, im Auftrag des Grafen Güell einen höchst phantastischen Park mit allerhand Terrassen, Naturtheatern, künstlichen Felsgalerien und Tempeln angelegt, der in öffentlichen Besitz übergeben wurde. Mit einer ausschweifenden Phantasie, die im Barock hätte geboren sein sollen, sind Gebilde entstanden, die zwischen Dornacher Anthroposophen-Architektur, Gotik, Indien und Piranesi Carceri schillern, sodass es sich gewiss lohnt, die Sache anzusehen. Für den gleichen Maecenas erbaute Gaudi die Sommerville in Garaf bei Barcelona, die auf unsern Bildern zu sehen ist; ein gewiss interessanter Versuch, „Neues auf Grundlage der Tradition zu schaffen“ — diesmal auf gotischer Tradition — wie es auch so vielen schweizer Architekten und Heimat-schutzfreunden als Ziel vorschwebt, ohne dass sie freilich so energisch ins Zeug gingen. Die Abbildungen verdanken wir der „D. B. Z.“, wo sich in Nr. 27 vom 4. April weitere Bilder nebst ausführlichen Angaben von Arch. A. Lambert finden.

P. M.

**Diesel-elektrische Motorschlepper auf dem Panama-Kanal.** Zwei Motorschlepper für den Dienst auf dem Panama-Kanal sind laut „Engineer“ vom 20. Juli mit diesel-elektrischem Antrieb ausgerüstet. Die Schlepper haben 38,5 m Länge, 8,5 m grösste Breite und 4,8 m Tiefe und bei voller Belastung einen Tiefgang von 4,0 m und eine Wasserverdrängung von 623 t. Die Maschinen-Anlage besteht aus zwei Sechszylinder-Viertakt-Dieselmotoren von je 480 PS bei 257 Uml/min, direkt gekuppelt mit je einem Generator von 330 kW bei 250 Volt. Zum Antrieb der Schraubenwelle dient ein Hauptmotor von 750 PS Normal- und 900 PS Höchstleistung, dessen Drehzahl bei Vollast, vor- und rückwärts, zwischen 115 und 150 Uml/min in 25 Stufen verändert werden kann. Die Schlepper



Sommervilla des Conde du Güell in Garaf bei Barcelona. Haupteingang.

Architekt Antonio Gaudi †.

Bildstöcke der „Deutschen Bauzeitung“.

dienien ausserdem für Feuerlöschzwecke, wofür sie mit einer Pumpe von 45 m<sup>3</sup> Förderleistung bei 7 at ausgerüstet sind. z.

**Strassenbau-Tagung in Leipzig.** Während der Leipziger Herbstmesse findet vom 29. bis 31. August 1928, unter dem Vorsitz von Prof. Dr. Ing. Brix, die dritte Strassenbau-Tagung statt. An Vorträgen sind für den ersten Tag die folgenden in Aussicht genommen: Baudirektor Dr. Ing. Rank (Hamburg): Strassenbauten als Werke der Kunst; Prof. Geissler (Dresden): Bauten und Anlagen im Strassenbau; Ministerialrat Vilbig (München): Die Brückenbauten in Bayern im Rahmen des neuzeitlichen Strassenbaus; Ministerialrat Dr. Ing Speck (Dresden): Die wichtigen Kunstbauten im sächsischen Strassenbauprogramm. Der zweite Tag ist Besichtigungen gewidmet. Am dritten Tag werden sprechen: Prof. Dr. Georg Garbotz (Berlin), Obering. Dr. Walch (Berlin) und Dipl.-Ing. Rode (Berlin) über maschinelle Einrichtungen beim Mischen und Fördern der Baustoffe im modernen Strassenbau, für Herstellung auf Grossbaustellen des Tiefbaugewerbes, bezw. im Hochbau.

**Leipziger Baumesse.** Anlässlich der diesjährigen Leipziger Baumesse sind drei Vortragsreihen vorgesehen, und zwar für den 27. und 28. August eine solche über „Die Frau und das Heim“, für den 29. und 30. August eine solche „Der Hochbau“ mit Vorträgen von Bruno Taut (Berlin), Prof. W. Schumacher (Hamburg), Prof. Wagner-Speyer (Nürnberg), Prof. Vetterlein (Hannover) u. a., und für den 31. August „Die Baumaschine“ mit den gleichen wie in der Mitteilung über die Strassenbau-Tagung angegebenen Vorträgen.

**Internationale Sportflugzeug-Wettbewerbe.** An ihrer letzten Tagung stimmte die Fédération Aéronautique Internationale dem Vorschlag des französischen Aero-Club zu, jährlich einen internationalen Wettbewerb für Sportflugzeuge zu veranstalten. Für das nächste Jahr ist ein Rundflug durch Europa mit einer Gesamtflugstrecke von 5000 km geplant. Es sollen dafür Frankreich, Deutschland, Italien, die Tschechoslowakei und die Schweiz ihre Teilnahme an diesem Wettbewerb bereits in Aussicht gestellt haben.

**Eine grosse Minensprengung** soll heute, Samstag Nachmittag im Steinbruch des Hartschotterwerkes Mühlehorn durch den bekannten Sprengtechniker Fels vorgenommen werden, worauf Interessenten hiermit aufmerksam gemacht seien. Bei einer Stollenlänge von 15 m und einer Ladung von 350 kg Schwarzpulver Nr. 10 wird ein Ertrag von mindestens 8000 m<sup>3</sup> Kieselkalk erwartet.

**Autofähre Konstanz-Meersburg.** Zur Uebersetzung des Bodensees auf der 4,5 km langen Strecke zwischen Staad bei

Konstanz und Meersburg kann nunmehr von Automobilen ein Fährboot benutzt werden, das bei 32 m Länge und 9 m Breite 15 Autos und 200 Personen aufnehmen kann. Der Antrieb erfolgt durch zwei Dieselmotoren.

**Von der Genfersee-Regulierung.** Anschliessend an unsere Ausführungen auf S. 19 laufenden Bandes (14. Juli 1928) sei darauf hingewiesen, dass das Referat von Prof. Meyer-Peter, auf das sich unsere Mitteilungen stützen, in der „Schweizerischen Wasserwirtschaft“ vom 25. Juli im Wortlaut veröffentlicht ist.

**Die neue Reussbrücke bei Mellingen,** ein vollwandiger Blechbalken, der die alte gedeckte Holzbrücke ersetzt<sup>1)</sup>, ist am letzten Sonntag eingeweiht worden.

### Wettbewerbe.

**Neubau des Kunstmuseums in Basel.** Das Baudepartement des Kantons Basel-Stadt eröffnet unter allen schweizerischen Architekten, ohne Rücksicht auf ihren Wohnsitz, sowie den seit mindestens zwei Jahren in der Schweiz niedergelassenen Architekten frem-

der Nationalität einen Ideen-Wettbewerb zur Erlangung von geeigneten Planunterlagen für den Neubau des Kunstmuseums auf dem Gelände St. Albangraben-Dufourstrasse anschliessend an die Schweizer Nationalbank in Basel. Als Termin für die Einreichung der Entwürfe ist der 14. Januar 1929 festgesetzt. Das Preisgericht besteht aus den Herren Reg.-Rat Dr. A. Brenner, Vorsteher des Baudepartement Basel, als Präsident, den Architekten Prof. Paul Bonatz (Stuttgart), Karl A. Burckhardt (Basel), Hochbauinspektor Th. Hünerwadel (Basel) und Werner Pfister (Zürich), sowie Prof. Dr. Fischer, Konservator der öffentlichen Kunstsammlung (Basel) und Kunstmaler A. H. Pellegrini (Basel). Als Ersatzmänner sind Arch. Prof. R. Rittmeyer (Winterthur) und Kunstmaler Heinrich Müller (Basel) bestimmt. Zur Prämierung von fünf oder sechs Entwürfen stehen dem Preisgericht 18000 Fr. zur Verfügung, dazu 5000 Fr. für allfällige Ankäufe. Die ausschreibende Behörde beabsichtigt, dem Verfasser des sich nach Ansicht des Preisgerichts für die Ausführung am besten eignenden Projektes, die Bearbeitung der endgültigen Pläne zu übertragen, behält sich jedoch in dieser Hinsicht und bezüglich der Bauleitung für ihre Entscheidung volle Freiheit vor. Verlangt werden: sämtliche Grundrisse und Fassaden, sowie die zum Verständnis nötigen Schnitte 1:200, die zur Beurteilung der Massenwirkung nötigen Perspektiven, kubische Berechnung und Erläuterungsbericht. Das Programm nebst Unterlagen kann gegen Hinterlegung von 10 Fr. (Zahlung an die Baukasse, Postcheck V2000) beim Sekretariat des Baudepartement bezogen werden.

**Ausbau des Seesufers in Romanshorn,** zwischen dem Gintzburgischen Areal und dem Inseli. Dieser Ideen-Wettbewerb war ausgeschrieben für thurgauische Bewerber und ist beurteilt worden von den Herren Gemeindeammann J. Etter, Gemeinderat J. Annasohn, Arch. Otto Pfister, Gartenarch. Fr. Klauser und Inspektor J. Baumgartner. Unter 20 eingelaufenen Entwürfen wurden prämiert:

- I. Preis (1600 Fr.): Dipl. Arch. Paul Büchi, Arbon.
- II. Preis (900 Fr.): Arch. W. Henauer (von Kesswil) in Zürich.
- Drei III. Preise (je 500 Fr.): Arch. Albert Rimli, Frauenfeld.

Strassenmeister Diethelm, Romanshorn.  
Arch. H. Labhart (i. Fa. Labhart & Streuli) in Zürich.  
Das Preisgericht empfiehlt einstimmig das erstprämierte Projekt zur Ausführung. Die Pläneausstellung in der Turnhalle Romanshorn dauert noch bis Montag den 27. August, je von 9 bis 11 und 14 bis 18 Uhr.

<sup>1)</sup> Vgl. hierüber Band 86, S. 317\* (19. Dez. 1925), Band 87, S. 91\* (13. Febr. 1926), Band 89, S. 24 und 36\* (8./15. Januar 1927) und Band 90, S. 10 (2. Juli 1927).