

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 47/48 (1906)
Heft: 1

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: 06.02.2025

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

Nr. 70. Motto: «Im Gebirge». Zugang und Eingang gut. Der Schiffgrundriss ist in gedrängter Fassung gut, mit zwei Seitengängen. Orgelempore gut. Die seitlich angebrachte Kanzel könnte leicht in die Mitte gerückt werden. Die im Grundriss hübsche diagonale Stellung des Turmes mit Vorhalle ist im Aufriss nicht günstig gelöst. Die Architektur ist nicht ohne Reiz. Zu tadeln sind die niedrigen Schallöffnungen, die unbedingt für die jetzigen Glockengrößen nicht mehr genügen. Auch bei diesem Projekt ist der Mangel eines zweiten Einganges zu rügen. Die Kosten dürften die angesetzte Summe nicht wesentlich überschreiten.

Nr. 71. Motto: «Bärgchirchli». Zugang mit Vorhalle und Eingängen sind gut disponiert. Die schmale Form des Windfanges ist unschön. Schiff mit Bestuhlung gut angeordnet, doch müssen die nur von einer Seite zugänglichen achtsitzigen Bänke etwas Bedenken erregen, Kanzel und Orgelempore richtig im Gesichtskreis der Zuhörer. Die polygone Form der Kanzelseite schmiegt sich geschickt dem Terrain an.

Der Turm auf der Nordostseite erfordert eine hohe Stützmauer. Die ganze Architektur ist eine sehr befriedigende, doch ist auch hier ein Schneesattel zwischen Turm und Schifdach unerlässlich. Eine fehlende Verbindungstüre zwischen Schiff und Orgelempore ist leicht anzubringen. Die ganze Disposition und die äussere Gestaltung dieses Projektes richtet sich streng nach den vorhandenen Mitteln.

Nach reiflicher Erörterung und Erwägung der Vorzüge und Nachteile der letzten acht Pläne haben wir einen ersten Preis von 500 Fr. dem Motto: «Auf luftiger Höhe» erteilt. Den zweiten Preis mit 300 Fr. dem Motto: «Bärgchirchli». Den dritten Preis mit 200 Fr. dem Motto: «Der alten Eva».

Die Eröffnung der hiezu gehörigen verschlossenen Couverts ergab folgende Namen:

- I. Preis: Herr *Alb. Gysler* von Basel, in Hannover-Linden.
- II. Preis: Herr *Hermann Lüthi* in St. Gallen.
- III. Preis: die Herren *Martin Risch*, *Paul Vaterlaus* und *Jakob Emil Meier* aus Zürich.

Zum Ankauf empfehlen wir der Plan mit dem Motto: «*Unter einer First*».

Lobend erwähnen wir als bemerkenswerte künstlerische Leistungen 14 Pläne mit folgenden Motti:

«*Jürg Jenatsch* II, «*Stephanus*», «*Guarda val*», «*Im Gebirge*», «*Viva*

la Grische», «*Erosen*», «*Bergrose*», «*Enzian I*», «*1789 m über Meer*», «*Rothorn II*», «*Auf steiler Höh'*», «*Frühling*», «*Viktorina*», «*Ora*».

Bezüglich der Ausführung möchten wir Ihnen empfehlen, den erst-prämierten Plan «*Auf luftiger Höhe*» zugrunde zu legen, mit den von uns

Das neue Töcherschulgebäude in Basel.

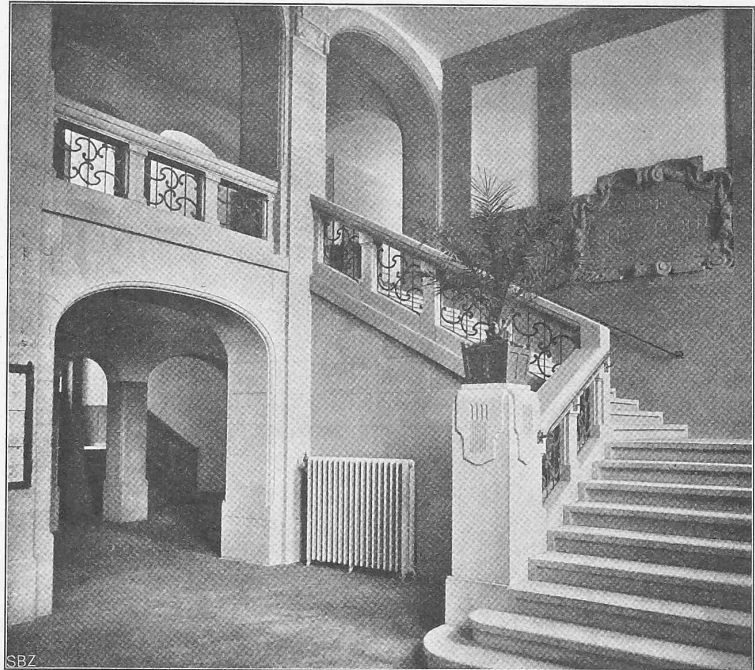


Abb. 12. Blick aus der Erdgeschosshalle nach dem Treppenhaus.

hinsichtlich Kanzel, Orgelempore und Höhe unter den Seitenemporen vorgeschlagenen Aenderungen. Es werden sich wohl Mittel und Wege finden lassen, um sich die schätzbare Mitwirkung des entfernt wohnenden Architekten, hauptsächlich für die Ausarbeitung der Baupläne zu sichern.

Die Mitglieder des Preisgerichtes:

Paul Reber. Professor *R. Rittmeyer*. *W. Jäger*, Baumeister.
August Jenny, Pfarrer. *P. Mettier*.

Miscellanea.

Ueber die Zugwiderstände der Eisenbahnfahrzeuge. Nach einem Vortrag des Regierungsbaumeisters a. D. *Demminghoff* in einer Versammlung des Vereins Deutscher Maschinen-Ingenieure ist für den Eisenbahnbetrieb die Kenntnis der Grösse der Widerstände, die bei der Beförderung eines Zuges zu überwinden sind, von der grössten Bedeutung, weil die zu erreichenden Fahrgeschwindigkeiten, die grösste zulässige Belastung und überhaupt die von den Lokomotiven oder den Motorwagen zu leistende Arbeit von dem Zugwiderstande abhängig sind. Seit dem Bestehen der Eisenbahnen ist man daher bestrebt gewesen, die Widerstände zu ermitteln und durch Formeln auszudrücken. Schon im Jahre 1834 hat Pambour auf den französischen Eisenbahnen Versuche zur Ermittlung des Widerstandes einzelner Fahrzeuge vorgenommen, die später von Clark, Harding, Gross u. a. fortgesetzt wurden. Der Engländer Clark war der erste, der eine einfache und praktisch brauchbare Formel zur Berechnung der Zugwiderstände aufgestellt hat. Eine Erweiterung der Clark'schen Formel rührt von dem Ingenieur Harding her. Eine dritte Formel ist von den Ingenieuren Vuillemin, Gunbhard und Dieudonné auf Grund von Versuchen auf der französischen Ostbahn aufgestellt worden. Der Herr Vortragende besprach sodann die Versuche von Goss, Professor Frank, Barbier, Leitzmann und von Borries u. a. m. In der neuesten Zeit boten die Versuche der *Studien-gesellschaft für elektrische Schnellbahnen* eine besonders gute Gelegenheit, Ermittlungen über die Zugwiderstände der Eisenbahnfahrzeuge anzustellen, weil für diese Versuche ein guter Oberbau zur Verfügung stand, weil hohe Fahrgeschwindigkeiten zur Anwendung kamen und weil vorzügliche Messinstrumente vorhanden waren. Diese Widerstandsmessungen sind nicht nur mit den vorhandenen beiden Schnellbahnwagen, sondern auch mit zwei Gepäckwagen neuester Bauart mit zwei zweiachsigen Drehgestellen vorgenommen worden.

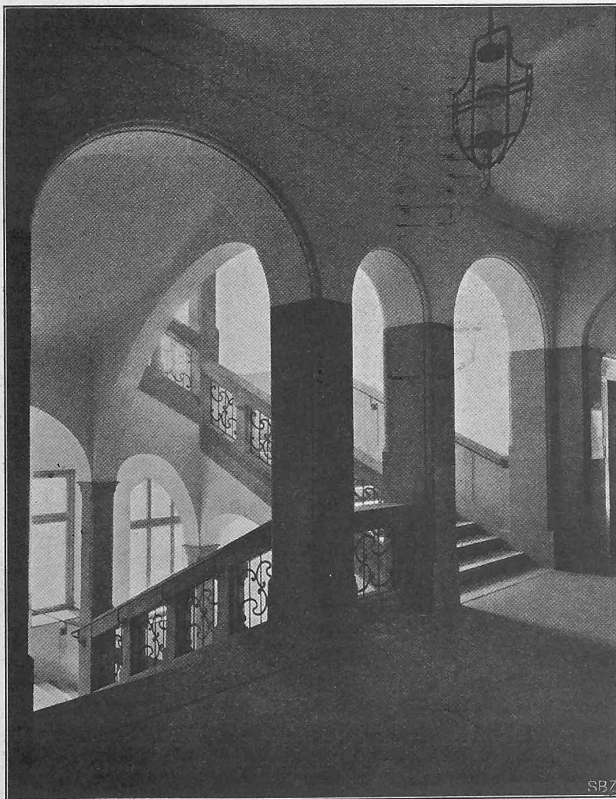


Abb. 13. Treppenhaus des neuen Töcherschulgebäudes in Basel.

Die Ermittlung des Widerstandes erfolgte in verschiedener Weise, und zwar:

1. Vermittelt eines Dynamometers, das zwischen dem Schnellbahnwagen, dessen Widerstand gemessen werden sollte, und die den Wagen ziehende Lokomotive geschaltet wurde;
2. durch Messung des Arbeitsverbrauches der elektrischen Motorwagen;
3. durch Auslaufversuche und
4. durch Messung der Drehmomente der Motoren.

Die Auslaufversuche wurden in der Weise ausgeführt, dass die Wagen durch eine Dampflokomotive oder durch ihre eigene Kraft in die gewünschte Anfangsgeschwindigkeit gebracht wurden, oder aber, indem die Wagen auf eine Gefällstrecke geschoben wurden und von dem Zustande der Ruhe aus abließen. Da sich bei den ersten Versuchen mit geringen Anfangsgeschwindigkeiten alle die kleinen Unebenheiten der Strecke beim Aufzeichnen der Geschwindigkeit bemerkbar machten, wurde die genaue Streckenlage durch ein Nivellement festgestellt und in Rechnung gezogen. Die unter 1 bis 3 aufgeführten Methoden zur Ermittlung des Zugwiderstandes sind bisher häufig angewendet, neu dürfte aber die Bestimmung des Zugwiderstandes durch Messung des Drehmoments der Motoren sein.

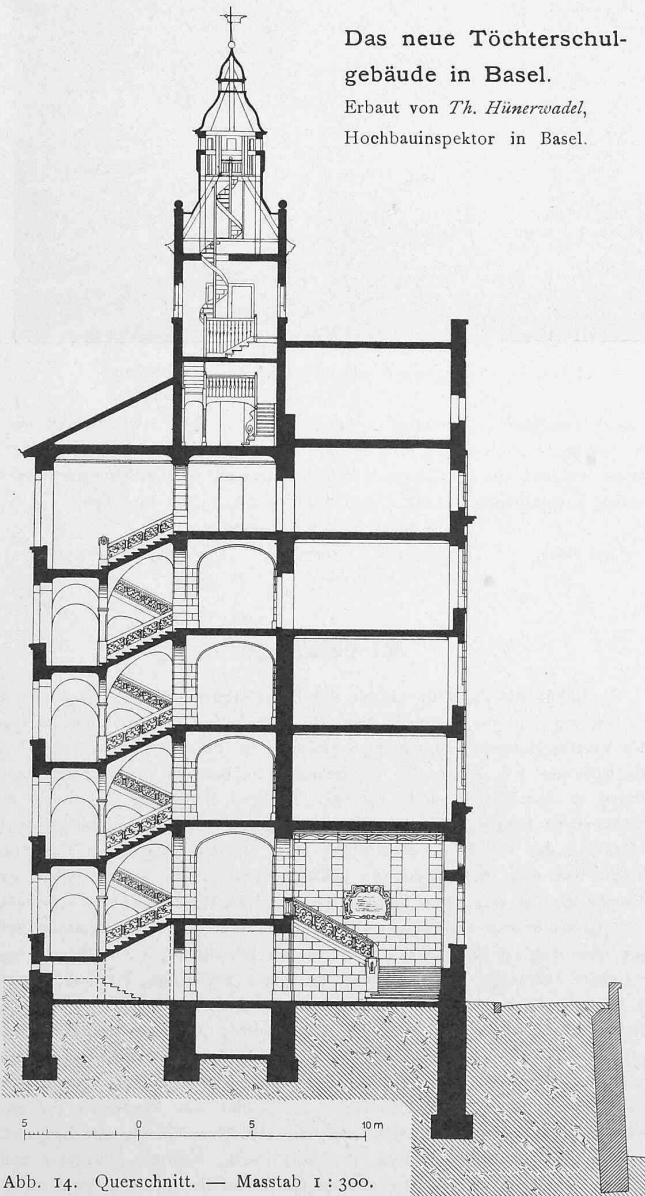


Abb. 14. Querschnitt. — Masstab 1 : 300.

Hierfür eigneten sich die Schnellbahnwagen ganz besonders deswegen, weil die Motoranker unmittelbar auf den Achsen sitzen und die von ihnen ausgeübte Kraft unmittelbar auf die Achsen übertragen. Die Motorgehäuse üben das gleiche Drehmoment in entgegengesetzter Richtung aus und dieses ist gemessen worden, indem die starre Verbindung des Motorgehäuses mit dem Wagengestell zunächst durch Spiralfedern ersetzt wurde, deren Beanspruchung das Mass für das Drehmoment ergibt. Die Lagenänderung der

Federn wurde durch eine Hebelübersetzung auf einen Zeigerapparat mit Schreibwerk und Uhr im Wagen übertragen. Später wurde bei dem zweiten Schnellbahnwagen die Messung durch eine hydraulische Vorrichtung bewirkt. Von grosser Bedeutung erschien u. a. die genaue Ermittlung des Luftwiderstandes; es wurden daher bei sämtlichen Versuchsfahrten Messungen des Luftdruckes ausgeführt. Von grosser Bedeutung für den Widerstand, den ein Zug findet, ist auch die Form der Fahrzeuge. Es kam daher darauf an, zu ermitteln, welche Form einem Eisenbahnfahrzeug gegeben werden muss, damit es der Luft einen möglichst geringen Widerstand entgegenstellt. Da während der Versuchsfahrten die Wagenform nicht verändert werden konnte, blieb nur übrig, den Einfluss der Wagen auf die Grösse des Luftwiderstandes an Modellen zu erproben, wie in ähnlicher Weise auch schon Newton den Luftwiderstand durch Messung der Ausschlagweiten eines im luftgefüllten Raume schwingenden Pendels ermittelt hat.

Das Endergebnis der Versuche der Studiengesellschaft ist die Aufstellung einer einfachen Formel zur Berechnung des Zugwiderstandes, in der eine Trennung des Eigenwiderstandes, von dem Luftwiderstand durchgeführt werden konnte. Selbstverständlich ergibt die Formel nicht absolut genaue Werte, weil der Widerstand, den ein Zug in Wirklichkeit findet, von sehr vielen äusseren Umständen abhängt, die sich in der Formel nicht ausdrücken lassen. Trotzdem aber kann wohl behauptet werden, dass an Genauigkeit so viel geleistet ist, wie für Berechnung von Zugwiderständen in der Praxis billiger Weise gefordert werden kann.

Eidg. Polytechnikum. Aussonderungsvertrag. Zur Ergänzung unserer Mitteilung über den zwischen Bund und Kanton sowie Stadt Zürich abzuschliessenden Vertrag betreffend die endgültige Auseinandersetzung über die Liegenschaften, Gebäulichkeiten und Mobilien der eidg. polytechnischen Schule¹⁾ veröffentlichen wir auf Seite 11 einen Uebersichtsplan der zum Polytechnikum und seinen Zweiganstalten gehörenden Gebäude und Grundstücke. In demselben sind die dem Bunde bereits gehörenden Liegenschaften (B) (6 bis 14 des Uebersichtsplanes) und die durch den Vertrag an den Bund übergehenden Grundstücke (A) (1 bis 5 des Uebersichtsplanes) durch verschiedene Schraffur deutlich hervorgehoben.

Der Plan umfasst ferner das sich an diese Gebiete südlich anschliessende Gelände mit den darauf schon bestehenden Gebäuden kantonaler Lehranstalten, sowie den für die künftigen Universitätsbauten in Frage kommenden Liegenschaften.

Wir lassen hier die zum Uebersichtsplan gehörende Legende folgen.

Legende: 1. Eidg. Polytechnikum. 2. Universität. 3. Altes Chemiegebäude. 4. Forst- und Landwirtschaftsschule. 5. Seilersche Brauerei. 6. Festigkeitsanstalt. 7. Maschinen-Laboratorium. 9. Tivoli. 10. Modellierwerkstätte und entomologische Sammlung. 10. Eidg. Bauinspektorat. 11. Eidg. Chemiegebäude. 12. Sternwarte. 13. Eidg. Physikgebäude. 14. Versuchsweinberg des Polytechnikums. 15. Kantonsschule. 16. Kantonales Chemiegebäude. 17. Kantonales Physikgebäude. 18. Künstlergütle. 19. Blindenanstalt. 20. Augenklinik. 21. Anatomie. 22. Kantonsspital. 23. Medizinische Poliklinik. 24. Absonderungshaus. 25. Pathologisches Institut. 26. Frauenklinik. 27. Schwesternhaus. 28. Hirschengraben-Schulhaus. 29. Stockarsches Gut „im Berg“. 30. Pfrundhaus. 31. Bürgerasyl. 32. Polygraphisches Institut. 33. Musikschule. 34. Haus zum „Rechberg“.

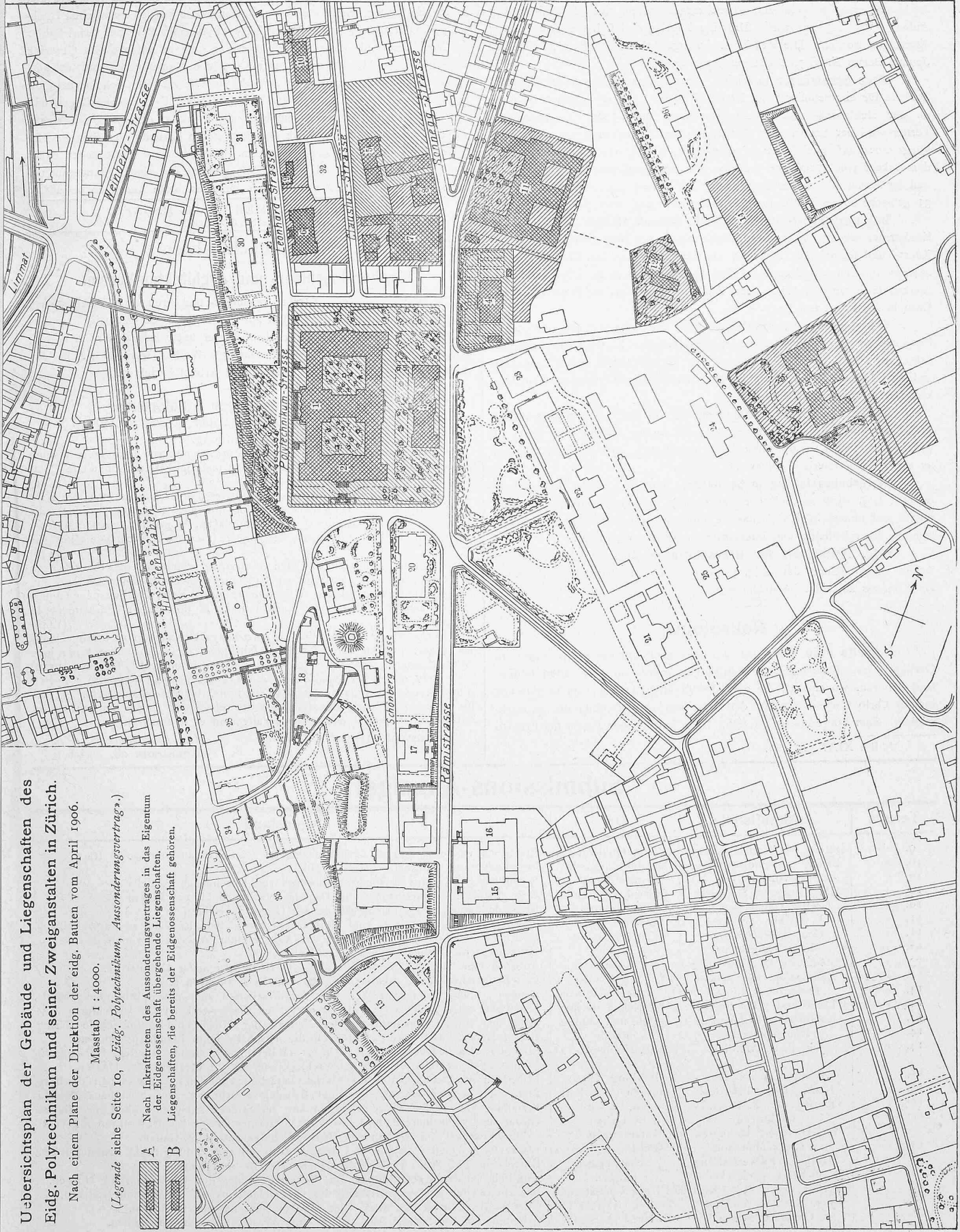
Brand der St. Michaelskirche in Hamburg. Am 3. Juli nachmittags $\frac{1}{2}$ 3 Uhr brach in der St. Michaelskirche in Hamburg Feuer aus, das vermutlich durch die Unvorsichtigkeit der mit Uhrreparaturen beschäftigten Arbeiter entstanden ist. Es stürzten bereits kurz nach 3 Uhr der 131 m hohe Kuppelturm und gegen 4 Uhr der Dachstuhl der Kirche ein. Die anstossenden Häuser der Strassen Kraienkamp und Englische Planke wurden ebenfalls von den Flammen ergriffen und etwa 20 Gebäude eingäschert. Die Kirche, ein Zentralbau ohne Säulen mit 1500 festen Sitzplätzen, im sogenannten Hafenviertel der Altstadt gelegen, war nach einer Zerstörung durch Blitzschlag 1750 bis 1762 von Prey und Sonnin erbaut worden und beim grossen Brande vom 5. bis 8. Mai 1842 verschont geblieben; sie galt für die schönste Kirche Hamburgs.

Die Eröffnung der Vintschgaubahn Meran-Mals fand am 1. Juli statt. Die vorerst als Lokalbahn betriebene Bahn, ist derart ausgebaut, dass sie jederzeit als Vollbahn betrieben werden kann. Sie hat eine Länge von rund 60,6 km und überwindet einen Höhenunterschied von 696 m. Die Gesamtkosten belaufen sich auf etwa 16 Millionen Franken. Bei der Eröffnungsfeier betonte der österreichische Eisenbahnminister Dr. *Duschatta* die Notwendigkeit eines Ausbaus der Vintschgaubahn über Nauders nach Landeck und über den Ofenpass nach Zernetz im Engadin an das Netz der Rätischen Bahn.

Das Technolexikon. An der vom Verein deutscher Ingenieure in Angriff genommenen Herstellung eines allgemeinen technischen Wörterbuchs für Uebersetzungszwecke in den drei Sprachen Deutsch, Englisch und Französisch, über das wir bereits früher verschiedentlich berichtet haben²⁾,

¹⁾ Bd. XLVII, S. 13 und 151.

²⁾ Bd. XLI, S. 241; Bd. XLIII, S. 124; Bd. XLVI, S. 65.



Übersichtsplan der Gebäude und Liegenschaften des Eidg. Polytechnikum und seiner Zweiganstalten in Zürich.

Nach einem Plane der Direktion der eidg. Bauten vom April 1906.

Maßstab 1 : 4000.

(Legende siehe Seite 10, «Eidg. Polytechnikum, Aussonderungsvertrag».)

- A Nach Inkrafttreten des Aussonderungsvertrages in das Eigentum der Eidgenossenschaft übergehende Liegenschaften.
- B Liegenschaften, die bereits der Eidgenossenschaft gehören.

arbeiten jetzt rund 2000 in- und ausländische Firmen und Einzelpersonen. Die Zahl der gesammelten Wortzettel beträgt heute über 3000000. Die Alphabetisierungsarbeiten sind soweit vorgeschritten, dass die Drucklegung Anfang 1907 beginnen wird. Druck und Verlag sind J. J. Weber in Leipzig übertragen worden. Die Redaktion besorgt bekanntlich Herr Dr. *Hubert Jansen*, Berlin N. W. 7, Dorotheenstrasse 49.

Neue Schulhäuser in Zürich. Der Stadtrat beantragt dem Grossen Stadtrat für ein Schulhaus im Kreise V einen 6155 m² grossen Bauplatz an der Mühlebach- und Münchhaldenstrasse für 215000 Fr. anzukaufen. Ferner wird der Stadtrat der Gemeinde einen Antrag vorlegen zur Bewilligung eines auf zwei Jahre zu verteilenden Kredits von 1415000 Fr. für den Ankauf von 21920 m² Gelände an der Aemlerstrasse im Kreis III und für Errichtung zweier Schulhäuser auf einem Teil dieses Platzes mit 31 grössern sowie fünf kleinern Schulzimmern und zwei Turnsälen.

Das neue Kunst- und historische Museum zu Genf. In der engern Konkurrenz für die dekorative Ausschmückung der Hauptfassade des neuen Kunst- und historischen Museums zu Genf¹⁾ siegte der Bildhauer *Paul Amlehn* von Sursee. Den drei Mitkonkurrenten wurden folgende Preise zuerkannt: *Sicard* in Paris 1600 Fr. und *P. Moulet* in Freiburg sowie *Gasq* in Paris je 1200 Fr.

Eidg. Wasserrechts-Initiative. Bei der Ueberreichung der 90181 Unterschriften für die eidg. Wasserrechts-Initiative äusserte sich Bundespräsident *Forrer* nach Mitteilungen der Tageszeitungen dahin, dass die Initiative voraussichtlich zur sofortigen Behandlung einer grossen Expertenkommission zugewiesen werden wird.

Die St. Paulskirche in München, die von Prof. *G. von Hauberrisser* in München erbaut worden ist und die wir in den Bänden XLI (S. 1, 13 und 29) und XLIV (S. 97) eingehend beschrieben und abgebildet haben, ist am 25. Juni feierlich eingeweiht worden.

Gewerbeausstellung in Solothurn. Vom 11. August bis 2. September d. J. wird zu Solothurn ausserhalb des Baseltoros in der Reitschule und in den beiden Turnhallen eine Gewerbeausstellung veranstaltet werden, die reichhaltig und interessant zu werden verspricht.

Eidg. Prüfanstalt für Brennstoffe in Zürich. Der Bundesrat wählte zum Vorstand der eidg. Prüfungsanstalt für Brennstoffe Professor *Dr. Constam* am eidg. Polytechnikum.

Nekrologie.

† **Adolfo Pfau.** Der am 25. Juni nach kurzem Krankenlager in Oerlikon verstorbene Ingenieur Adolfo Pfau wurde im Jahre 1869 in Mailand geboren, wo er auch die erste Schulbildung erhielt. Im technischen Institut Carlo Cattaneo lenkte der sehr intelligente Schüler die Aufmerksamkeit seiner Vorgesetzten auf sich. Nach einer ersten Praxis bei Ernesto

¹⁾ Bd. XLVII, S. 189.

Breda & Co. in Mailand trat Pfau in die Dienste von Gebrüder Sulzer in Winterthur, woselbst er sieben Jahre tätig war mit einem Unterbruch, den er zur Ergänzung seiner theoretischen Kenntnisse an der technischen Hochschule in Dresden zubrachte. Im Jahre 1898 nahm Pfau bei Gebr. Bühler in Uzwil die Stelle eines Betriebsleiters an, die er mit grossem Geschick und Umsicht bekleidete. Im Auftrage seiner Firma unternahm er eine längere Studienreise nach Nord-Amerika und beschäftigte sich hierbei ganz besonders mit dem Studium der amerikanischen Fabrikinrichtungen und der Werkzeugmaschinen. Einem Rufe als Direktor der neuen schweizerischen Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon Folge leistend, war Pfau im Mai dieses Jahres in deren Dienste getreten. Alle, die dem Verstorbenen näher standen, betrauern den allzufrühen Heimgang dieses schaffensfreudigen und liebenswürdigen Mannes und werden ihm das beste Andenken bewahren.

Redaktion: A. JEGHER, DR. C. H. BAER,
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

Der Ausflug des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins nach Engelberg am Sonntag den 1. Juli zur Besichtigung des Elektrizitätswerkes Luzern-Engelberg fand bei herrlichem Wetter unter zahlreicher Beteiligung statt. Ueber die Anlage des grossartigen Werkes werden wir in den nächsten Nummern u. Z. in ausführlichem Artikel berichten.

Gesellschaft ehemaliger Studierender der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

On cherche un jeune ingénieur-mécanicien pouvant fonctionner comme Secrétaire-Chef de bureau du Service de matériel et traction d'une Compagnie de chemins de fer en Espagne. (1441)

On cherche pour les études définitives d'une ligne de chemin de fer à voie normale, des ingénieurs ayant déjà quelques années de pratique dans la construction de chemins de fer de montagne, et quelques jeunes ingénieurs comme aides. La connaissance des langues française et allemande est exigée (1448)

On demande pour la France un directeur pour l'entretien des machines d'une grande usine consistant en 5 groupes d'électrogènes, chaudières etc. La préférence sera donnée à un homme marié ayant été occupé quelques années dans un atelier de construction. Il doit parler couramment le français. (1449)

On cherche un ingénieur-mécanicien ayant beaucoup de pratique dans les usines, comme directeur d'une fabrique française produisant par jour 25000 lampes à incandescence. Il doit parler couramment le français. (1450)

On cherche un ingénieur-électricien comme agent appointé à Zurich d'une grande fabrique de lampes, charbons, balais, dynamos etc. Il faut un homme possédant des connaissances techniques et des dispositions au commerce et parlant couramment l'allemand et le français. (1451)

Auskunft erteilt:

Das Bureau der G. e. P.
Rämistrasse 28, Zürich I.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
9. Juli	Bureau des Kreisingenieurs	Zürich, Obmannamt	Erstellung von etwa 200 m ² Zementschalen an der Schaffhauserstrasse in Rafz.
10. »	Bauer, Gemeindegemeinschreiber	Maienfeld (Graub.)	Erstellung einer Turnhalle in Maienfeld.
10. »	Vorstand	Paspels (Graub.)	Erstellung eines 3500 m langen Waldweges von Dusch nach Pardella.
10. »	Jb. Bissegger, Schlosser	Märwil (Thurgau)	Erd-, Maurer-, Zimmermanns- und Dachdeckerarbeiten für ein Wohnhaus.
10. »	X. Greter, Gemeindegemeinschreiber	Ebikon (Luzern)	Erstellung einer neuen Friedhofstiege aus Granit in Ebikon.
11. »	J. Stärkle, Architekt	Staad (St. Gallen)	Schreiner-, Glaser-, Parkett- und Malerarbeiten zum Schulhausbau in kath. Balgach.
11. »	Gemeinderatskanzlei	Eiken (Aargau)	Sämtliche Arbeiten und Lieferungen zur Anlage einer Wasserversorgung in Eiken.
12. »	Kantonsingenieur	Altdorf	Erstellung einer Brücke über die Heidenkehle.
13. »	Städtische Bauverwaltung	Schaffhausen	Abbruch eines Teiles der Munottreppe und Erstellung neuer Granittritte.
14. »	Kantonales Hochbauamt	Zürich, unt. Zäune 2	Erstellung einer Warmwasserheizung im Pfarrhaus Affoltern a. A.
14. »	Technisches Bureau	St. Gallen, Stadthaus	Zimmer-, Spengler-, Dachdecker- und Verputzarbeiten zum neuen Bibliothekgebäude.
14. »	Licht- und Wasserwerke	Interlaken (Bern)	Erstellung eines Stollens (850 m) für ein neues Wasserwerk an der Lüttschine.
14. »	Kantonales Hochbauamt	Zürich, unt. Zäune 2	Erstellung eines Hochkamins für den Neubau der Hochschule-Kantonsschule Zürich.
14. »	Hochbauamt	Basel	Grab-, Maurer- und Versetzarbeiten für die Turnhalle beim Leonhardsschulhaus.
14. »	Jak. Baur, Architekt	Zürich, Holbeinstr. 25	Spengler-, Dachdecker-, Gips-, Glaser-, Maler- und Schreinerarbeiten, Heizungseinrichtungen, Installation und Baubeschlägelieferung für drei grössere Häuser.
15. »	Gemeindegemeinschreiber	Oberburg (Bern)	Erd-, Maurer-, Zimmermanns- und Dachdeckerarbeiten für den Schulhausanbau Oberburg.
15. »	Hrsh. Stünzi, Präsident	Horgen (Meierhof)	Zimmer-, Spengler-, Dachdecker- und Bauschlosserarbeiten zum Schulhaus-Neubau.
15. »	Obering. d. S. B. B., Kr. IV	St. Gallen	Erstellung von zwei Wärterwohnhäuser auf der Strecke zwischen Islikon und Felben.
15. »	Baubureau	St. Gallen,	Glaser- und Schreinerarbeiten, sowie die Lieferung zweier Elektromotoren für Ventilationszwecke zum Neubau des Hadwig-Schulhauses in St. Gallen.
15. »	des Hadwig-Schulhauses	Notkerstrasse 25	
15. »	Wasserkommission	Münsingen (Bern)	Etwas 165 m Quellenfassung und rund 200 m eiserne Leitung nebst Brunnenstuben.
16. »	Städtische Bauverwaltung	Schaffhausen	Korrektion und Trottoiranlage der Hochstrasse in Schaffhausen.
16. »	Schärer, Architekt	Horgen	Sämtliche Arbeiten zum Umbau des Bäckereigebäudes des Konsumvereins Horgen.
16. »	Obering. der S. B. B., Kr. III	Zürich, a. Rohmaterialb	Bauarbeiten für die Vergrösserung des Güterschuppens auf der Station Dietikon.
18. »	Joh. Metzger, Architekt	Zürich, Grütlistr 15	Alle Bauarbeiten für die Filiale der Zürcher Kantonalbank in Bülach.
18. »	Gemeindegemeinschreiber	Zeihen (Aargau)	Arbeiten und Lieferungen zur Anlage einer Wasserversorgung in Zeihen.
20. »	Obering. d. Rhätischen Bahn	Chur,	Erstellung der Hochbauten auf den Stationen Punt Murail und Pontresina der Bahnlinie Samaden-Pontresina. Kostenvoranschlag 180000 Fr.
1. August	Baubureau	Verwaltungsgebäude St. Gallen	Einrichtung der elektrischen Beleuchtung im neuen Hadwig-Schulhaus in St. Gallen.