

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 33/34 (1899)
Heft: 3

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: 14.01.2026

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

des Hebels *c*, sowie durch grösseres oder geringeres Abdeckender Schnecke mittels des Schiebers *f* und des Handräddchens *g* geregelt. Die Zufuhr der Verbrennungsluft dagegen wird durch den Schieber *l* geregelt, welcher die Zuströmungsoffnung mehr oder weniger freigibt.

Die Einrichtung gestattet, mehrere Feuerungen gleichzeitig zu bedienen.

Kohlenstaubfeuerung von *de Camp*, gebaut von Leopold Ziegler in Berlin.

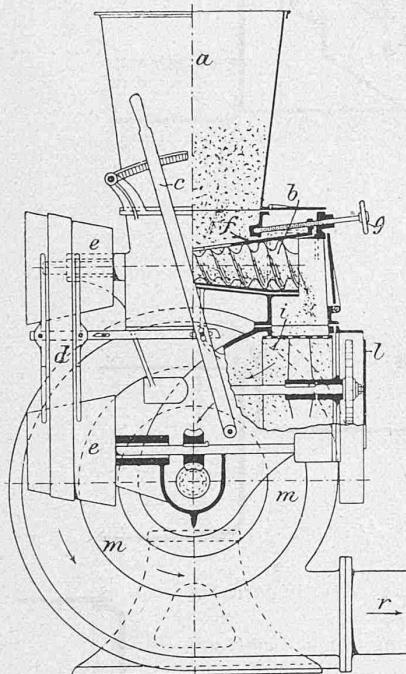


Fig. 15.

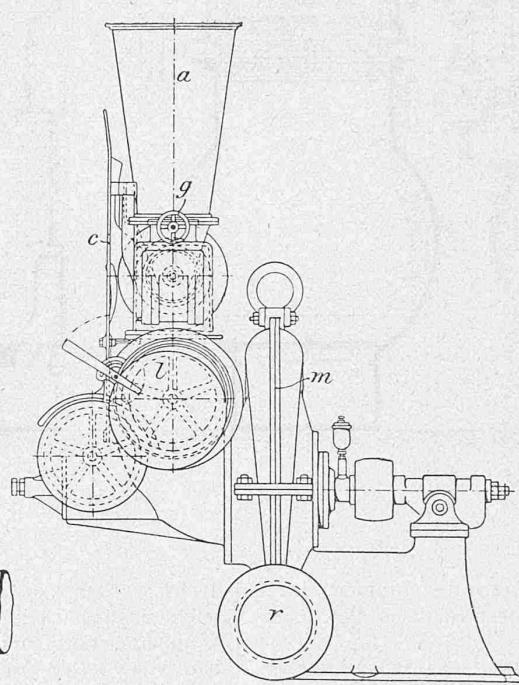


Fig. 16.

In der eingangs citierten Schrift von *Haier* werden die verschiedenen Kohlenstaubfeuerungssysteme folgendermassen beurteilt:

Die Konstruktion von *Wegener*¹⁾ (Fig. 1—4) hat den Vorteil, von einer besonderen Kraftquelle unabhängig zu sein; jedoch erscheint es fraglich, ob der von den Zugverhältnissen abhängige Gang des Apparates genügend gleichmässig ist und ob nicht durch Windstösse oder dergleichen Unregelmässigkeiten in der Beschickung aufzutreten vermögen. Die Auflockerung des Kohlenstaubes wird zwar von dem Apparat zufriedenstellend vorgenommen, doch ist klar, dass die Menge des durch das Sieb fallenden Staubes bei Aenderung des Feuchtigkeitsgehaltes gleichfalls schwankt.

Bei den Konstruktionen von *Schwarzkopff* (Fig. 5), *Pinther* (Fig. 6 u. 7), *Ruhl* (Fig. 8—10) und *Unger* (Fig. 11 u. 12) wird der Kohlenstaub genügend aufgelockert; in den Luftstrom wird er entweder unmittelbar vor oder erst in dem Verbrennungsraum eingestreut.

Ein Nachteil der Feuerungen von *Schwarzkopff* und von *Pinther* liegt in der Notwendigkeit, die sehr rasch umlaufende, durch einen Riemen angetriebene Welle unmittelbar vor der Feuerung lagern zu müssen; bei der erstern ist es ausserdem nicht ausgeschlossen, dass sich bei feuchtem Staub die Bürsten zusetzen. Auch bei der *Ruhl*'schen Feuerung können bei solchem Staub Verstopfungen eintreten.

Die *Unger*'sche Feuerung hat zwar den Vorteil, dass infolge ihres Rostes das Anheizen erleichtert ist und etwa sich ablagernder Staub auf dem Rost verbrennt. Dies setzt aber voraus, dass das kleine Feuer fortdauernd unterhalten

¹⁾ S. über dieselbe auch den Vortrag von *C. Schneider*, veröffentlicht im Bericht über die 24. Delegierten- und Ingenieurversammlung des internationalen Verbandes der Dampfkesselüberwachungsvereine zu Kiel, Juni 1895, oder in der Zeitschrift des Verbandes der preussischen Dampfkesselüberwachungsvereine 1895, S. 336 u. f.

wird, was die Vorteile der Feuerung beeinträchtigt. Es treten Temperaturschwankungen auf, der Schornsteinverlust wird erhöht und außerdem wird der Rauchbildung Vorschub geleistet. Ein Nachteil der Feuerung besteht auch darin, dass der Feuerraum zum Teil dem Kessel vorgebaut ist. Es führt dies unter allen Umständen zu rascherer Abnützung der Ausmauerung und erhöht die Abkühlungsverluste.

Die Feuerung von *Friedberg* (Fig. 13 und 14) besitzt ebenso wie die von *de Camp* (Fig. 15 u. 16) ein besonderes Gebläse, das zwar an beliebigem Ort aufgestellt werden kann, immerhin aber einen nicht unbeträchtlichen Kraftbedarf erfordert. Beide Konstruktionen haben den Vorteil, ausser dem Ventilator keine bewegten Teile zu besitzen. Bei der *Friedberg*'schen Anordnung kann aber das Bedenken nicht unterdrückt werden, ob bei teilweise zusammengeballtem Kohlenstaub oder bei wechselndem Feuchtigkeitsgehalt desselben sich nicht Unregelmässigkeiten in der Beschickung (wechselnde Kohlenzufuhr) einstellen werden. Bei der *de Camp*'schen Konstruktion sind dagegen derartige Bedenken vollständig ausgeschlossen, da sie ein äusserst gleichmässiges Gemisch von Kohlenstaub und Luft liefert und es in fertigem Zustand dem Verbrennungsraum zuführt. Auch gewährt die Anordnung grosse Betriebssicherheit, ermöglicht den gemeinsamen Betrieb mehr

erer Feuerungen durch einen Apparat, und gestattet grösste Sauberkeit. Der Raum vor den Kesseln kann vollständig freigehalten werden. Die Einrichtung erfordert aber etwas höhere Anlagekosten.

(Forts. folgt.)

Miscellanea.

Die Eröffnung der elektrischen Vollbahn Burgdorf-Thun, welche letzten Mittwoch den 19. d. M. stattfand, trug den Charakter eines wahren Volksfestes und zeigte in augenfälliger Weise, wie sehr die Bevölkerung der von der Bahn durchzogenen Gebiete den Wert dieser neuen Verkehrerverbindung zu schätzen weiß. Die Feier begann vormittags 10 Uhr mit dem Empfang der Gäste am Bahnhof Burgdorf. Ein erster offizieller Zug auf der neuen Bahn, der 8^h 20^m von Thun abging, brachte die Abgeordneten der an dem Unternehmen beteiligten Gemeinden und Gesellschaften um 9^h 54^m nach Burgdorf, während die übrigen Abgeordneten und Eingeladenen mit den Zügen der Central- und Emmenthalbahn eintrafen. Ein stattlicher Zug, Musik voran, bewegte sich von dort nach dem Festsaal des Hotel Guggisberg, wo der Gemeinderat von Burgdorf die Festfeiernden zu einem Imbiss eingeladen hatte. Offiziell waren vertreten neben den Abgeordneten der Gemeinden und der schweizerischen Eisenbahn-Gesellschaften die eidg. Behörden, die Regierung, der Grosse Rat, das Obergericht des Kantons Bern und die bernische Staatswirtschafts-Kommission. Herr Ingenieur und Nationalrat *Dinkelmann* (Mitglied der G. e. P.), der Erbauer der Bahn, dem um das Zustandekommen der technisch ausserordentlich interessanten Anlage das grösste Verdienst zukommt, begrüsste die Gäste und gab in gedrängter Rede einen geschichtlichen Ueberblick über das glücklich vollendete Werk, das durch den bekannten Beschluss des Bernervolkes vom 28. Februar 1897 in eine neue Phase getreten, indem dadurch die Möglichkeit geboten war, die Bahn elektrisch zu betreiben. Namens des Gemeinderates und der Einwohnergemeinde von Burgdorf hiess Herr Fürsprech *Morgenthaler* die Anwesenden willkommen.

Die Abfahrt vom Bahnhof Burgdorf nach Thun fand programm-

gemäss um 11^h 25^m statt. Ein Doppelzug, bestehend aus zwei Automobil- und zwei Anhängewagen bot ausreichenden Raum zur Aufnahme sämtlicher Gäste. Bevor wir zur Beschreibung der Fahrt übergehen, werden einige Bemerkungen über die Anlage der Bahn wünschbar sein. Wie wir bereits in Bd. XXIX S. 160 und 169 u. Z. mitgeteilt haben, ist die Bahn Burgdorf-Thun, mit Ausnahme der nur 4 km langen Linie Chavornay-Orbe, die erste Normalbahn der Schweiz, die durch elektrische Motorwagen betrieben wird. Sie benutzt bis zur Station Hasle das Geleise der Emmenthalbahn, von dort zweigt sie links ab und mündet in das von der «Biglen» durchflossene reizvolle und fruchtbare Seitenthal, mit den Ortschaften: Schafhausen, Bigenthal, Walkringen und Biglen, um über Gross-Höchstetten in Konolfingen die Linie Bern-Luzern der J. S. B. zu berühren. Vom Bahnhof Konolfingen, der beide Linien bedient, folgt die neue Bahn zuerst dem Laufe des Kiesenbachs und erreicht über Stalden, Diessbach, Brenziken, Heimberg und Steffisburg den Bahnhof Thun der S. C. B.

Die elektrische Energie zum Betrieb der Bahn liefert das Kanderwerk bei Spiez am Thunersee in der Form von Dreiphasen-Wechselstrom mit einer Primärspannung von 15 000 Volt. Bis nach Thun wird die Leitung von eisernen Gittermasten und von Thun bis Burgdorf von hölzernen, ausserhalb des Bahnkörpers befindlichen Masten getragen. Vierzehn Transformatoren-Stationen, mit einer Maximal-Leistung von 450 kw, ermässigen die Spannung von 15 000 auf 750 Volt Drehstrom, der für den Betrieb direkt verwendet wird. Die Kontaktleitung besteht aus zwei hart gezogenen Kupferdrähten von 8 mm Durchmesser; die Schienen bilden den dritten Leiter. Die Kontaktleitung wird durch Queraufhängungen zwischen Holzmasten getragen, die zu beiden Seiten des Bahnkörpers aufgestellt sind. Die normale Entfernung von zwei Queraufhängungen beträgt 35 m.

Das Rollmaterial der Bahn besteht zur Zeit aus sechs Automobilwagen von 32 t Gewicht und einer entsprechenden Zahl von Anhängewagen. Die Automobilwagen sind mit vier Motoren von je 55 bis 60 PS. Leistung ausgerüstet und haben 66 Sitzplätze. An jeden Automobilwagen kann auch auf der stärksten Steigung ein gewöhnlicher Wagen von 55 Sitzplätzen II. und III. Klasse oder von 70 Sitzplätzen III. Klasse angehängt werden. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt durchweg 36 km in der Stunde. Sämtliche Wagen sind mit Hand- und Westinghouse-Bremse ausgerüstet und elektrisch beleuchtet. Die Automobilwagen haben elektrische Heizung, die Anhängewagen Dampf- und elektrische Heizung.

Für den Güterverkehr sind zwei elektrische Lokomotiven vorhanden, deren jede auf den stärksten Steigungen (25 %) 100 t befördern kann. Jede dieser Lokomotiven hat zwei Motoren von je 150 P. S. und sie können entweder mit einer Geschwindigkeit von 18 oder einer solchen von 36 km in der Stunde fahren. Selbstverständlich sind auch diese mit der gewöhnlichen und der Westinghouse-Bremse ausgerüstet.

Neben dem elektrischen ist auch noch Dampfbetrieb in Aussicht genommen und wir glauben, dass diese von grosser Umsicht zeugende Massregel sich in der Zukunft bewähren wird. Denn einerseits ist die Elektricität *allein* immer noch vielfachen Zufälligkeiten und Störungen ausgesetzt und es wird Zeiten geben, in welchen man über diese Reserve, die ja von der Emmenthalbahn leicht zu beschaffen ist, froh sein wird; anderseits aber war dadurch die Möglichkeit gegeben, die Anlage nicht auf den Maximalkonsum von Elektricität einrichten zu müssen, was die Kosten bedeutend erhöht hätte. In Zeiten grossen Verkehrs, wie sie etwa bei Festen und an Sonntagen vorkommen, kann der Dampf der Elektricität helfend zur Seite stehen. Es sind also keine feindlichen Brüder, die sich bekämpfen, sondern einträchtige, die einander unterstützen. Aus diesem Grunde ist neben der elektrischen Heizung auch noch die Dampfheizung für die Anhängewagen eingerichtet.

Der von der *Schweizerischen Industrie-Gesellschaft Neuhausen* gelieferte Fahrpark entspricht allen Anforderungen der modernen Technik; die Wagen, auch diejenigen III. Klasse, sind elegant und bieten allen Komfort. Die elektrischen Einrichtungen der Bahn wurden, wie wir schon früher berichtet haben, von der Firma *Brown Boveri & Cie.* in Baden ausgeführt, und Herr Dinkelmann hat in seiner Rede ganz besonders auf die Verdienste hingewiesen, die sich diese Firma hier erworben hat.

Zwischen Burgdorf und Thun sind 13 Zwischenstationen eingeschaltet. Da die Linie 41 km lang ist, so beträgt die mittlere Entfernung von Station zu Station etwa 3 km und es wird somit bei der konstanten Zugsgeschwindigkeit von 36 km durchschnittlich alle 5 Minuten angehalten. Die Aufnahmegebäude sind einfach, aber hübsch und praktisch ausgeführt. Sämtliche Stationen sind elektrisch beleuchtet. Besondere Transformatoren, die zum Teil an die Primär-, zum Teil an die Kontaktleitung angeschlossen sind, ermässigen die Spannung von 15 000 bzw. 750 Volt auf 150 Volt.

Nach dieser Abschweifung können wir wieder auf den Verlauf

des festlichen Tages zurückkommen. Die Fahrt von Burgdorf nach Thun gestaltete sich zu einem förmlichen Triumphzug. Sämtliche Ortschaften, und darunter giebt es stattliche, wohlhabende Dörfer wie Biegenthal, Walkringen, Grosshöchstetten, Diessbach, Heimberg und Steffisburg, hatten beflaggt; der Zug und die Bahnhöfe waren geschmackvoll dekoriert und manche launige Inschrift zeigte, dass Witz und Humor in dieser reichgesegneten Landschaft noch ihr fröhliches Scepter schwingen. Glockengeläute und Böllerschüsse begrüssten den herannahenden Zug schon von ferne und wenn angehalten wurde, was an jeder Station geschah, war wohl die ganze Bevölkerung im Sonntagsstaat zugegen, vorab die liebe Schuljugend mit dem Lehrer, der ein Lied dirigierte, dann Männerchöre, Töchterchöre und die Turner mit ihren Produktionen; nicht zu vergessen die Festjungfrauen: währschafte «Bernermeitschi» in ihrer kleidsamen Tracht, keine kostümierten Kellnerinnen. Und was sie dem Gaste boten mit freundlichem Lächeln in zierlichen Gläsern und silbernen Bechern bewies, dass die dortige Bauernsmae gewohnt ist, einen unverfälschten Tropfen in ihren Kellern zu lagern. Ruhig bewegte sich der Zug durch die im schönsten Sonnenglanze liegende Landschaft, die wohl manchem Festbesucher noch unbekannt war, vorbei an stattlichen Bauernhöfen und malerischen Dorfkirchen. Es war ein vornehmes Fahren, das Reisen des kommenden Jahrhunderts; kein Rauch, kein Kohlenstaub belästigte die Fahrgäste. In Thun formierte sich der Festzug durch die Stadt nach dem Gasthof zum Falken, wo das Bankett stattfand. Hier begrüsste die Versammlung der Präsident des Verwaltungsrates der Bahn, Herr Nationalrat *Bühlmann*, in vortrefflicher bern-deutscher Rede. Wenn Herr *Dinkelmann* vormittags in seinem Ueberblick mehr die letzte Zeit der Entwicklungsperiode berücksichtigt hatte, so gab Herr Bühlmann, indem er an die alten Bestrebungen zum Bau einer Verbindung von Konolfingen mit Thun anknüpfte, ein interessantes Stück bernischer Eisenbahngeschichte zum Besten. Nach ihm sprachen Regierungsrat *Morgenthaler*, Centralbahn-Direktor *Ehrismann*, Präsident *Bühler*, Nationalrat Oberst *Vigier* von Solothurn, Redakteur *Dürrenmatt*. Für einen ausserkantonalen Zuhörer war es interessant, einmal wieder ordentliches Schweizerdeutsch zu hören, denn alle Redner bedienten sich unserer Landessprache. Während wir in der Ostschweiz bei ähnlichen Anlässen gewöhnlich schriftdeutsche Reden anzuhören haben (und oft was für ein Schriftdeutsch!) freute es uns zu bemerken, dass im Kanton Bern unser schweizerisches Idiom noch in Ehren steht und dass sich dasselbe trefflich für solche Gelegenheiten eignet; denn fast alle Reden waren knapp in der Form, treffend und von guter Wirkung. Eine zielbewusste Eisenbahnpolitik, der Anschluss nach Süden an den Simplon und nach Norden an den Weissenstein, bildete das das Hauptmotiv der Reden. Nach dem Bankett fand noch eine gemeinsame Besichtigung der Gewerbe-Ausstellung statt und damit war der offizielle Teil der Feier erledigt.

Griechische Marmorbrüche. Die Marmor Limited, die englisch-schweizerische Gesellschaft, die am Pentelikon ausgedehnte Marmorbrüche erworben hat und ausbeutet, hat ihre Bahn von den Brüchen bis nach Strophi, dem nördlichen Punkte von Kephissia (Villenvorort von Athen), fertig gestellt. Um die Ausfuhr der in Europa gesuchten Marmorsorten zu monopolisieren, hat die Gesellschaft noch eine weitere Anzahl von antiken und neuen Brüchen angekauft. Der Ankauf der Marmorbrüche auf der entgegengesetzten Seite des Pentelikon wurde freilich gerichtlich für ungültig erklärt. Indessen bleiben ihr noch die wertvollen Brüche auf Skyros und Tenos, in der Mani (Lakonien), in Styra bei Tripolis, im Peloponnes und in Trikkeri bei Volos. In Tenos liegt blauer Marmor vom hellsten bis zum dunkelsten Gelb mit dunklen Adern und Flecken auf hellem Grunde und umgekehrt. Schon die alten Römer haben hier fleissig abgebaut, denn man fand 90–100 antike Brüche und darin zahlreiche antike Spitzhämmer. Das Wichtigste für die Gesellschaft aber war die Auffindung einer antiken vortrefflich erhaltenen Strasse, die die Römer dort von den Brüchen bis an den Fuss des Berges angelegt hatten und die nun von der Gesellschaft heute zur Beförderung der Blöcke wieder benutzt wird. Vom Fusse des Berges bis zum Meere wurden anfangs auf einer schiefen Ebene die Blöcke auf Schleifen an Seilen hinabgelassen, statt deren man jetzt an Seilen laufende Rollwagen eingeführt hat. In den Brüchen auf Tenos findet man grünen Marmor von wunderbaren Farbenschattierungen. Leider ist hier wie in Skyros der Transport sehr erschwert, weil wegen der geringen Meerestiefe die Transportdampfer den grössten Teil des Jahres weit draussen vor Anker gehen müssen. Aehnliche schöne Farben vom dunkelsten Blutrot bis zum zartesten Rosa, Gelb und Grün und vom reinsten Schneeweiss zeigen die Brüche in der Mani (Lakonien). Hier wird der Abbau durch die erforderliche Anlegung von Wegen sehr verteutert. Den echten Cipolino bricht die Gesellschaft in Skyra bei Karytos auf Euböa, wo man noch heute die aus grossen Platten

hergestellten Hütten der alten Arbeiter findet, die das Volk Spitia (*σπίτια τοῦ Αρίστου*, Häuser des Drachen) nennt. Auf Euböa wird auch mit grossem Erfolg Magnesit zu Tage gefördert.

Das Völkerschlachtdenkmal bei Leipzig soll vollständig aus Cementbeton auf einer 1,50 m starken Betonplatte errichtet und mit Granitbekleidung versehen werden.

Litteratur.

Eingegangene litterarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten:

Praktische Dynamokonstruktion. Ein Leitfaden für Studierende der Elektrotechnik. Von *Ernst Schulz*, Chefelektriker der Deutschen Elektricitätswerke zu Aachen. Zweite, verbesserte und vermehrte Auflage. Mit 35 in den Text gedruckten Abbildungen und 1 Tafel. 1899. München und Berlin. R. Oldenbourg, Julius Springer. Preis 3 M.

Verschiedene Skizzen, Entwürfe und Studien. Ein Beitrag zum Verständnis unserer modernen Bestrebungen in der Baukunst. Von *Leopold Bauer*, Architekt in Wien. 1899. Wien. Verlag von Anton Schroll & Cie. Preis 20 M.

Aus der Wagner-Schule. Supplement. Heft Nr. 2: «Der Architekt», Wiener Monatshete für Bauwesen und dekorative Kunst. 1899. Wien. Verlag von Anton Schroll & Cie. Preis 5 M.

Konkurrenzen.

Gebäude der Kontrollgesellschaft in Biel. (Bd. XXXIII, S. 166, 176. Bd. XXXIV S. 11). Von den eingegangenen 67 Entwürfen erhielt den I. Preis (1600 Fr.) der Entwurf von *Franz und Léon Fulpius*, Arch. in Genf; ein II. Preis (1400 Fr.) wurde dem Projekte der Architekten *Ed. Joos* in Bern und *Arnold Huber* in Zürich II zuerkannt. Ein An-

kauf weiterer Entwürfe ist nicht erfolgt. Sämtliche Projekte bleiben bis Montag den 31. Juli im grossen Rathaussaal in Biel öffentlich ausgestellt.

Bau eines zweiten Stadttheaters in Köln. (Bd. XXXII, S. 206.) Aus der engeren Konkurrenz ist Herr Regbmstr. *Karl Moritz* in Köln als Sieger hervorgegangen. Seinen Entwurf hat die Jury zur Ausführung empfohlen.

Briefkasten.

„Einer, der die Bauzeitung gerne liest“ in Winterthur: Zeichnungen und Beschreibung der fraglichen Lokomotive sind uns in dankenswerter Weise zugesagt und werden bald erscheinen.

Die Red.

Redaktion: A. WALDNER
Flössergasse Nr. 1 (Selinau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Polytechniker.

Stellenvermittlung.

Gesucht ein Ingenieur in das Bureau einer städtischen Wasserversorgung. (1200)

Gesucht ein Ingenieur in ein technisches Bureau für Flusskorrekctionen, Brückenbau etc. (1201)

On cherche un ingénieur-mécanicien dans une usine en Belgique pour la construction de machines électriques et appareils accessoires. (1204)

Gesucht für ein Maschinen-Export-Geschäft in England ein Maschineningenieur mit allgemeinen Kenntnissen der Textil-Industrie und industrieller Anlagen. (1205)

Gesucht für ein grösseres städtisches Gas- und Wasserwerk ein jüngerer Ingenieur als Betriebsassistent und für Ausführung von Neubauten. (1206)

Auskunft erteilt

Der Sekretär: H. Paur, Ingenieur, Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
24. Juli	Tresch, Präs. der Kirchbaukom.	Göschenen (Uri)	Erd-, Maurer- und Steinhauerarbeiten für die Einfriedung der neuen Kirche in Göschenen.
24. »	Städt. Baubureau	Schaffhausen	Verputzarbeiten am Kornhaus auf dem Herrenacker in Schaffhausen.
25. »	Telephon-Verwaltung	Zürich, Bahnhofstr. 66	Neubedachung (in Zinkblech) des Hauses Rennweg Nr. 59 in Zürich.
25. »	Kant. Hochbauamt	Zürich, untere Zäune Nr. 2, Zimmer Nr. 6	Bauschmiedearbeiten für die Neubauten Neu-Rheinau.
25. »	J. Moser-Walter, Gemeindepräsident	Oerlingen (Zürich)	Sämtliche Arbeiten und Lieferungen zur Anlage einer Wasserversorgung in Oerlingen.
26. »	J. Stamm, Architekt	Schaffhausen	Herstellung der Fundamente, der Einfriedigungs- und Sockelmauer in Beton, event. Quadern, der Portalsäulen, des eisernen Geländers, des Portals, sowie der Anstrich der letztern für die neue Friedhofsanlage in Thayngen.
26. »	Stadtbauplatz, Abt. Lichtwerke und Wasserversorgung	Chur	Ausführung der Quellenfassungsarbeiten samt Anlage der Brunnenstuben auf der Lenzerheide; Ausführung der Zuleitung in Steinzeugröhren zum Reservoir in Parpan samt den nötigen Grabarbeiten auf eine Gesamtlänge von etwa 3000 m für die Wasserversorgung Chur.
26. »	Pfleghard & Häfeli, Architekten	Zürich	Erd-, Maurer-, Steinbauer- (Granit) und Zimmerarbeiten zum Neubau der evang. Kirche in Gossau.
28. »	Schneider, Friedensrichter	Berg (Thurgau)	Maurer-, Steinbauer-, Zimmermanns-, Schreiner-, Glaser-, Spengler- und Hafnerarbeiten zur Herstellung eines Käseriegebäudes samt Schweinestallungen.
29. »	Fritz Löw, Architekt	Arlesheim (Basell.)	Bau eines neuen Schulhauses in Münchenstein.
29. »	A. Rooschütz	Bern	Renovation des Äussern der Kirche in Vechigen.
29. »	Fr. Wehrli, Architekt	Zürich	Zimmerarbeiten für den Predigerturn und die Renovation der Predigerkirche in Zürich.
29. »	Stadtbauplatz	Solothurn	Schreinerarbeiten für das Museum; Glaserarbeiten für den Saalbau in Solothurn.
29. »	Baubureau	Zürich, Hufg. Nr. 7, II. Etage	Erd-, Steinbauer- und Maurerarbeiten für die Remise und Reparaturwerkstätte im äussern Seefeld zum Umbau der städtischen Strassenbahn Zürich.
30. »	der städtischen Strassenbahn	Etziken (Solothurn)	Erd-, Maurer-, Zimmermanns- Schreiner- und Gipserarbeiten, sowie die Lieferung von I-Eisen für den Umbau des Schulhauses in Etziken-Hüniken.
30. »	Marti, Ammann	Balsthal (Solothurn)	Erd-, Maurer-, Cement-, Steinmetz-, Zimmermanns-, Dachdecker-, Spengler-, Schreiner-einschl. Glaser-, Schlosser-, Gypser- und Malerarbeiten, sowie die I-Eisenlieferung für das neue Bahnhof-Restaurant in Balsthal.
31. »	Emil Bloch, Lehrer	Schwanden (Glarus)	Verbauungsarbeiten für die Guppenruts-Korporation beim Blumenberg: Herstellung einer Ufersicherung auf etwa 107 m Länge, von vier neuen Querrippen, und verschiedene Ergänzungsarbeiten in der Sienenschlucht: Anlage von drei neuen Thalsperren mit Flügelwurzungen.
31. »	Gemeindeverwaltung	Utzenstorf (Bern)	Erd-, Maurer-, Steinbauer-, Zimmer- und Dachdeckerarbeiten für das neue Schulhaus Utzenstorf.
31. »	Rud. Leuch, Gemeindepräsident	Basel, Therwilerstr.	Spengler- und Dachdeckerarbeiten zum Neubau der Pauluskirche in Basel.
31. »	Baubureau	Nesslau (St. Gallen)	Materiallieferung für etwa 800 m eiserne Strassengeländer, bestehend in $\frac{5}{4}$ und $\frac{4}{4}$ Röhren und I-Eisen Nr. 10 zum Strassenbau Nesslau-Laad.
31. »	Gemeindeamt	Wattwil z. «Hörnli» (St. Gallen)	Erd-, Maurer- und Steinbauerarbeiten in Sandstein und Granit, sowie Zimmermanns-, Spengler- und Dachdeckerarbeiten für das Absonderungshaus und Desinfektionsgebäude beim Gemeindekrankenhaus Wattwil.
31. »	G. Scherrer	Winterthur	Erd-, Maurer- und Steinbauerarbeit in Granit und Rorschachersteine sowie die Eisenlieferung für den Schulhausbau in der Geiselweid Winterthur.
31. »	W. Furrer, Architekt	Basel	Birsigkorrektion zwischen Fischmarkt und Rhein in Basel.
10. August	Kantonsingenieur		