Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 33/34 (1899)
Heft: 5

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: 14.12.2025

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

bereits mitgeteilt. Heute sind wir in der Lage, über das Resultat des Wettbewerbs an Hand des Juryberichtes zu referieren, indem wir gleichzeitig die preisgekrönten Entwürfe, zunächst diejenigen für Objekt I und II, nebst photographischen Aufnahmen der bestehenden Häuser zur Darstellung zu bringen.

Für die Bearbeitung von Objekt I konkurrierten fünf, von Objekt II sechs, von Objekt III zwei und von Objekt IV sieben Entwürfe. Nachdem das Preisgericht beim ersten Rundgang 10 und bei zweiter einlässlicher Prüfung noch weitere drei derselben eliminiert hatte, blieben sieben Projekte übrig, die zur Prämiierung empfohlen wurden. Es erhielten:

Zum Objekt I:

Einen I. Preis (250 Fr.) der Entwurf „Versuch" von Arch. *Hans von Känel* (im Baugeschäfte Fr. Bürgi in Bern).

Einen II. Preis (150 Fr.) der Entwurf „Granit" von Arch. *Fr. Widmer*, i. F. *Bracher & Widmer* in Bern.

Zum Objekt II:

Einen II. Preis (150 Fr.) der Entwurf „Riegel" von Arch. *Hans von Känel*.

Einen II. Preis (150 Fr.) der Entwurf: Schwarzer Punkt im Kreis, von Arch. *Hans Dasen* (auf dem städt. Bauamt in Bern).

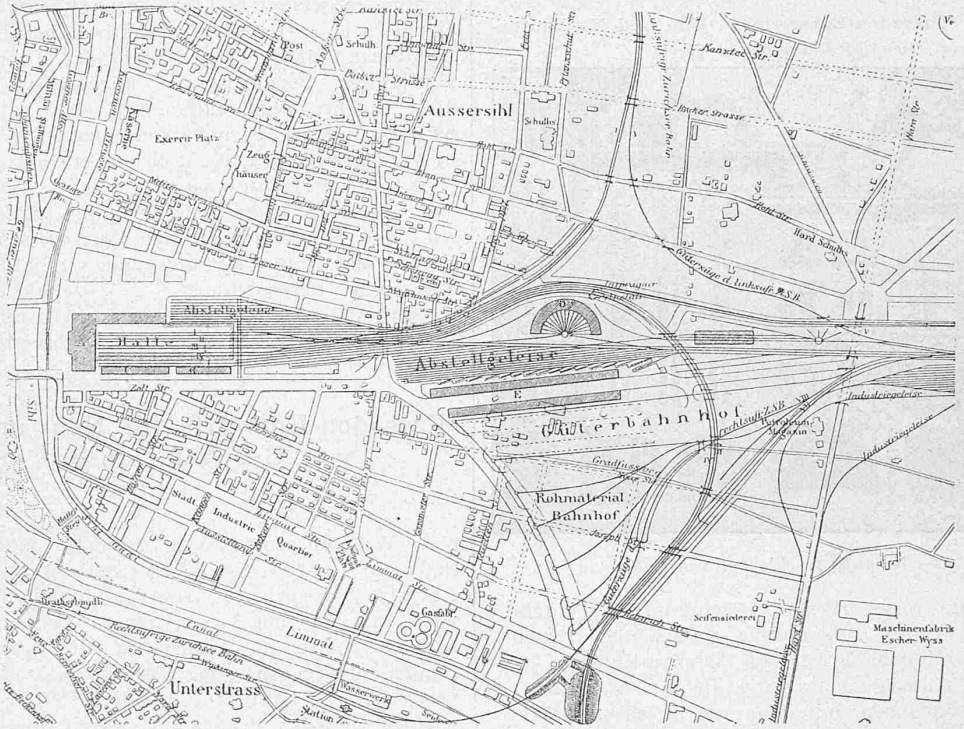
Ueber obgenannte vier, auf Seite 46 und 47 dargestellte Lösungen äussert sich das Preisgericht in seinem Gutachten, wie folgt:

Objekt I:

Motto: «*Granit*». Die Fassadenlösung ist im allgemeinen als eine gelungene zu betrachten. Die Lichtzufuhr für die Geschäftsräume ist eine reichliche. Die für das Erdgeschoss und den ersten Stock angewandte Architektur geht darauf aus, diese zwei Stockwerke möglichst zu vereinigen, was in Berücksichtigung der Bestimmung der Räume vollständig richtig ist, dagegen einigermassen im Widerspruch steht mit der allgemeinen architektonischen Gliederung der Fassade. Die im ersten Stock angebrachten kleinen Säulen sind für das Auge zu schwach, um die Mauermasse darüber in richtiger Weise zu stützen. Die Archivolten sind zu nüchtern, um die Fassade genügend zu beleben. Als gelungene Idee kann die Weglassung des mittlern Pilasters bezeichnet werden, sowie die vollständige Beibehaltung beider Eckpartien.

Motto: «*Versuch*». Bei diesem Projekt ist die bestehende, schöne architektonische Gliederung der Fassade am besten gewahrt, deswegen wird dieselbe auch in Bezug auf das Strassenbild am günstigsten wirken.

Projekt der städtischen Experten für den Umbau des Bahnhofes Zürich.



Masstab 1 : 15 000.

Die Lichtzufuhr ist eine reichliche, im ersten Stock sind ähnliche Oeffnungen angebracht mit Korbbogen wie beim vorher besprochenen Projekt, nur sind hier statt der schwachen Säulen, Pfeiler vorgesehen, was günstiger und kräftiger wirken würde. Zu tadeln sind die allzuflachen Stichbogen im Erdgeschoss, die jedoch leicht geändert, d. h. mehr gewölbt werden können.

Objekt II:

Motto: «*Riegel*». Der Entwurf hat im Ganzen genommen eine gute Fassadenlösung. Es ist ein richtiger Typus von einem Geschäftshaus mit Wohnung; genügende Lichtzufuhr. Das Strassenbild wird nicht gestört, und die anstossenden Gebäude nicht zu stark beeinträchtigt. In architektonischer Beziehung dürfte dieselbe noch besser durchstudiert und ausgearbeitet sein.

Motto: *Schwarzer Punkt im Kreis*. Die Fassade ist skizzenhaft dargestellt, bei richtiger Durcharbeitung würde eine gute Wirkung zu erzielen sein. Die Hauptvorzüge sind Einheitlichkeit im Aufbau, reichliche Lichtzufuhr in den Geschäftsräumen, während dieselbe für die Wohnung ungenügend ist. Der Entwurf ist auf gleiche Stufe mit dem vorhergehenden zu stellen. (Schluss folgt.)

Miscellanea.

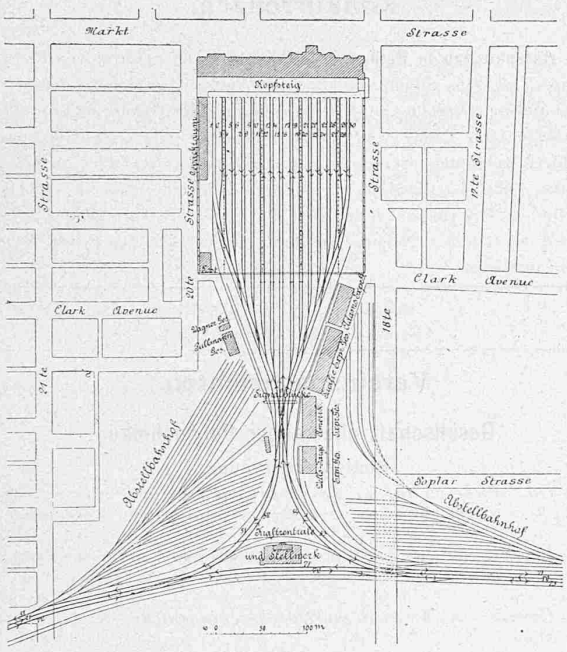
Der neue Personenbahnhof in St. Louis (V. St.) und das Projekt der städtischen Experten für den Umbau des Bahnhofes in Zürich. Ueber den neuen Personenbahnhof in St. Louis entnehmen wir einem ausführlichen Artikel der Deutschen Bauzeitung in Nr. 47, 48 u. 50 d. J. folgende hauptsächlichste Angaben:

In dieser 600 000 Einwohner zählenden Fabrikstadt vereinigen sich 22 Eisenbahnen, 13 östlich, 9 westlich des Mississippi, über welchen — hier 500 *m* breiten — Strom ausser der bekannten grossen Brücke eine zweite, ausschliesslich für den Eisenbahnverkehr bestimmte zur Verbindung aller Linien in einem Hauptbahnhofe erbaut worden ist, da die früheren Anlagen nicht mehr genügten. Der neue, 1892—1894 erbaute Personenbahnhof[1]) hat, weil hier alle Linien endigen, die Gestalt eines Kopfbahnhofes mit 30 Geleisen unter einer Halle. Die dem öffentlichen Verkehr dienenden Räume sind in zwei Geschosse verteilt. Das untere, in Schienen-

[1]) S. Schweiz. Bauztg. Bd. XXVII S. 13.

höhe, dient dem mehr lokalen Verkehr, während das obere für Reisende bestimmt ist, welche längeren Aufenthalt haben und denselben zu einer Mahlzeit benützen wollen. Unten und oben sind je eine grosse Wartehalle

Gleiseplan des neuen Personenbahnhofs in St. Louis.



Masstab 1 : 7500.

von 23/27 *m*, dann Warte- und Speisesäle angeordnet. Ausserdem enthält das 183 *m* lange und 25 *m* tiefe Hauptgebäude am rechten Flügel Verwaltungs- und Hotelräume in mehreren Stockwerken. Die anschliessende Bahnsteighalle ist fünfschiffig, im ganzen 183 *m* weit (unter den jetzt bestehenden die weiteste — Frankfurt 169 *m* weit) und 214 *m* lang.

In obenstehender Abbildung bringen wir den Geleiseplan zur Anschauung. Was an demselben auffällt, ist die frappante Aehnlichkeit mit dem von den städtischen Experten 1895 empfohlenen Projekte für den Bahnhofumbau in Zürich.[1]) Die Anordnung der Bahnsteiggeleise, das Prinzip der klaren und übersichtlichen Verbindung mit den Einfahrts- und Ausfahrtsgeleisen, die Anordnung der Abstellbahnhöfe zu beiden Seiten, ist so übereinstimmend, dass wir es nicht unterlassen können, die beiden Pläne nebeneinander zu stellen. Es ist interessant, wahrzunehmen, wie die *amerikanischen Fachmänner* die Vorteile dieser Einrichtung mit ihrem freien Blick erkannt haben, während sie hier, gestützt auf Altgewohntes, schroff zurückgewiesen wurde.

Die Dampfüberhitzung bei Corliss-Maschinen behandelte ein Vortrag des Herrn Prof. *Doerfel* von Prag an der diesjährigen Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure in Nürnberg.[2]) Der Vortragende erörterte die Ursachen der im Dampfmaschinenbau bemerkbaren Rückkehr zu auslösenden Ventilsteuerungen, an welchen durch viele Jahre nur Gebr. Sulzer und die Maschinenfabrik Augsburg festgehalten hatten, und die nun auch wieder zunehmende Anwendung von Drehschiebern, besonders mit zwangsläufigem Antrieb. Mit diesen hat der Vortragende in Böhmen 1881 begonnen (Ausführungen von E. Skoda, Pilsen) und deren vorzügliche Eignung für Steuerung von Niederdruck-Cylindern mit zwei oder vier unten liegenden Drehschiebern nachgewiesen. Solche sind jetzt allgemein in Gebrauch. Wenig später gelangten Maschinen (seit 1884) in Verbindung mit Flachreglern für Hochdruckcylinder zur Ausführung. Hiervon sind die Schnelläufer «Doerfel-Pröll» allgemein bekannt, es sind aber auch sehr zahlreiche grosse liegende und stehende (Verbund- und Dreicylindermaschinen bis zu 1000 *P. S.*) ausgeführt worden, welchen hohe Oekonomie und lautloser Gang nachgerühmt werden darf. Die Drehschieber erweisen sich für hohe Kolbengeschwindigkeit durch reichliche Querschnitte und bequeme Dampfwege bei kleinem schädlichen Raum als sehr geeignet; es scheint, dass sie infolge dessen namentlich bei kleinen Füllungsgraden günstiger arbeiten als selbst auslösende Ventilmaschinen, wie aus Verbrauchszahlen hervorgeht. Der Drehschieber zeigte sich aber bisher etwas zu empfindlich gegen hohe Dampfdrücke und verlangt geeignete Cylinderöle. Der Vortragende sucht die Hauptursache der mitunter auftretenden Schwierigkeiten in einem grundsätzlichen Fehler in der Art und Weise der Schieberbewegung mit Hilfe der Blattspindel und zeigte dies an einem Modell. Eine neue, von ihm unter Mithilfe seines ehemaligen Assistenten O. Podleyschi, Werkstätteningenieur der Maschinenfabrik F. Ringhoffer in Prag, konstruierte Schieberfassung erweist sich als wesentlich günstiger. Bei sachgemässer Ausführung, deren Grundlagen eingehend erörtert wurden, verhält sich der Drehschieber auch bei Ueberhitzung sehr befriedigend. Neuere Erfahrungen zeigen, dass auch bei Ueberhitzung die Vollkommenheit der Maschine von grösstem Wert ist, weil die Vorteile hoher Expansion nicht in dem Mass durch Niederschlagverluste geschädigt werden wie bei nassem Dampf. Die Corliss-Maschine ermöglicht daher schon bei mässigen Temperaturen sehr günstige Resultate und verspricht auch bei Zwischenüberhitzung vorzügliche Erfolge, wie bezügliche eigne Versuche und solche der Elsässer Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft bewiesen haben.

Die Langen'sche Schwebebahn Barmen-Elberfeld-Vohwinkel, welche im Bau begriffen und von der zunächst eine etwa 800 *m* lange Strecke in probeweisen Betrieb genommen wurde, wird zweigleisig in einer Länge von 13,3 *km* angelegt. Von diesen liegen 10,3 *km* über der 25—30 *m* breiten Wupper, die übrigen 3 *km* über städtischen Hauptstrassen. Die engste Krümmung beträgt 90 *m* Halbmesser in den Hauptgleisen und 8 *m* in den Betriebsgleisen, die stärkste Steigung beträgt in den Hauptgleisen 27 ‰ und in den Nebengleisen 45 ‰. Die Bauart der Bahn ist in einheitlicher Weise nach einer von der Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft Nürnberg erfundenen Trägerart hergestellt, welche für beide Gleise aus einem einzigen Vertikalträger besteht. Die ganze zweigleisige Bahn hat eine Breite von 4 *m*. Die Stützen über der Wupper tragen die Bahnkonstruktion von den Ufern aus. Ueber der Strasse wird die Bahnkonstruktion von portalartigen Stützen getragen, welche ihren Fusspunkt auf der Kante der Bürgersteige haben. — Die Wagen sind für je 50 Personen eingerichtet. Sie haben je zwei Drehgestelle mit je zwei Laufachsen. Die sämtlichen Laufachsen, auch die der Nebenwagen, werden durch Elektromotoren angetrieben, wodurch sich ein sehr rasches Anhalten und Anfahren ermöglichen lässt. Es ist eine grösste Geschwindigkeit von 40 *km* in der Stunde vorgesehen, welche in 10—15 Sekunden erreicht werden kann. Hieraus ergiebt sich eine Gesamtgeschwindigkeit von rund 30 *km* in der Stunde, einschliesslich des Aufenthaltes in den Haltestellen. Nach den früheren Berechnungen, die nach Massgabe der Verhältnisse bei Strassenbahnen aufgestellt sind, war angenommen, dass eine wesentlich grössere Zeit erforderlich sein würde, um die Gesamtgeschwindigkeit zu erreichen. Das der Berechnung gegenüber günstigere Ergebnis kommt zweifellos zum grössten Teil daher, dass bei der Schwebebahn die Reibung eine sehr geringe ist. — Die Haltestellen haben auf der Elberfelder Schwebebahn eine durchschnittliche Entfernung von 650 *m*. Es sind durchweg Aussenbahnsteige angeordnet, die Bahn kann also unverändert durch die Haltestellen durchgeführt werden. Diese Bahnsteige haben nur eine Höhe von 4—4,5 *m* über der Oberkante der nächstgelegenen Strasse, was verhältnismässig kurze Treppen im Vergleich zu denen anderer Hochbahnen ermöglicht. Vergleichsweise haben die Treppen bei der Berliner Stadtbahn durchweg eine Höhe von mehr als 7,5 *m*. — Die Weichen, welche in den Hauptgleisen liegen, sind derart angeordnet, dass die Schiene des Hauptgleises ganz unverändert und ohne jede Lücke durchgeführt wird. An den Enden der Bahn werden die Hauptgleise durch Rückkehrschleifen von 8 *m* Halbmesser zurückgeführt, sodass die gesamten Hauptgleise einen ununterbrochenen Schienenring bilden. Zwischen Elberfeld und Sonnborn ist neben dem Zoologischen Garten von Elberfeld Vorkehrung getroffen, dass ein Teil der Wagen an dieser Stelle umkehren kann, ohne bis an das Ende der Bahn fahren zu müssen. Auch diese Rückkehrschleife ist derart angelegt, dass die durchgehenden Hauptgleise nicht unterbrochen werden. Ein Betriebsbahnhof mit Werkstätte und Wagenschuppen ist an dem einen Ende der Bahn in Vohwinkel angeordnet. Die erste Hälfte der Bahn von der Mitte Elberfeld über Sonnborn nach Vohwinkel wird voraussichtlich im Frühjahr 1900 in Betrieb kommen.

Internationaler Elektrotechniker-Kongress in Paris 1900. Anlässlich der nächtsen Pariser Weltausstellung wird im Kongress-Palast derselben ein internationaler Elektrotechniker-Kongress abgehalten, der am 18. August beginnt und acht Tage dauern soll. Das uns vorliegende Arbeits-Programm des Kongresses nennt folgende Verhandlungsgegenstände: 1. Messmethoden und Messinstrumente. 2. Erzeugung elektrischer Energie, Transformatoren. — Kraftübertragung und Kraftverteilung. — Elektrische Beleuchtung, elektrischer Bahnbetrieb. 3. Elektrochemie. — Elektrometallurgie. — Akkumulatoren. — Elektrische Oefen. 4. Telegraphie. — Telephonie. 5. Elektro-Physiologie. — Als Präsident des Organisations-

[1]) S. Schweiz. Bauztg. Bd. XXVI Nr. 2.

[2]) S. Bd. XXXIII S. 226.

Komitees fungiert Herr *Mascart*, Direktor des meteorologischen Centralbureaus, Vizepräsidenten sind die HH. Prof. *Henri Moissan*, Ingenieur *Hippolyte Fontaine* von der «Société des machines-magnéto-électriques Gramme» und Oberingenieur *Charles Gariel*. Die Teilnahme am Kongress betreffende Anmeldungen nimmt der Sekretär des genannten Komitees Herr *Paul Janet*, Direktor des Centrallaboratoriums für Elektrotechnik in Paris, boulevard Saint Germain Nr. 180 entgegen. Für die Teilnehmerkarte ist eine Gebühr von 20 Fr. zu entrichten. Unter den Mitgliedern des Organisations-Komitees sind klangvolle Namen aus der Gelehrtenwelt sowie aus den Kreisen der elektrotechnischen Praxis vertreten.

Auftauen eingefrorener Wasserleitungen mittels Elektricität. In Amerika hat man neuerdings mit gutem Erfolg versucht, eingefrorene Wasserleitungsrohre durch Elektricität aufzutauen. Das von den Professoren *Madison* und *Wood* der Wisconsin-Universität angewandte Verfahren ist sehr einfach. Es wurde ein Draht mit den Enden des betreffenden Rohres in Verbindung gebracht und durch den damit hergestellten Stromkreis ein starker Strom geleitet. In einem Falle ist auf diese Weise innerhalb 18 Minuten eine fast 50 *m* lange, vollständig eingefrorene Rohrstrecke aufgetaut worden, ohne dass das Rohr den geringsten Schaden erlitten hat. Bewährt sich das Verfahren, so würde damit viel gewonnen sein, weil die unangenehme Arbeit des Auftauens mit Lötlampen und die durch Aufstemmen des Putzes, Freilegen von Leitungen u. s. w. verbundenen Nachteile und Unkosten überflüssig würden.

Ein Verein zur Verteidigung von Alt-Florenz, der sich zur Aufgabe gestellt hat, die wertvollen Baudenkmale vergangener Zeiten bei den geplanten inneren Stadterweiterungen vor Zerstörung zu schützen, ist nach der «Bauhütte» vor kurzem in Florenz gebildet worden. Schade, dass der Verein nicht vor zehn Jahren bestanden und gewirkt hat, als das Stadtviertel am Mercato Vecchio niedergelegt wurde. Schon damals sind viele monumentale Zeugen der grossen Vergangenheit von Florenz durch rücksichtslose Ausführung eines schematischen Bebauungsplans unnötigerweise vernichtet worden.

Berufung von Prof. Dr. Röntgen an die Universität in München. Herr Prof. Dr. *Röntgen* in Würzburg hat einen Ruf als Nachfolger Lommels an die Münchner Universität erhalten und angenommen.

Konkurrenzen.

Hafenausbau in Rethymos auf Kreta. Der Stadtrat von Rethymos auf Kreta hat eine Submission für den Ausbau des Hafens dieser Stadt ausgeschrieben. Verlangt wird die Ausführung des Hafens mit zwei Armen und Anlage eines Quais von 15—20 *m* Breite. Die Zinsen für das erforderliche Baukapital werden durch die etwa 100000 Fr. im Jahr betragenden Zollsteuer-Einnahmen gesichert. Angebote sind an die Hafeninspektion in Rethymos, bei welcher die Pläne, Beschreibungen u. s. w. aufliegen, zu richten. Nähere Auskunft erteilt auch die Firma *Richard Krüger* in Canea.

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

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Polytechniker.

Stellenvermittelung.

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

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

Gesucht nach England ein *Maschineningenieur*, der im Turbinenbau vertraut ist. (1207)

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

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
7. August	Dorer & Füchslin, Architekten,	Baden (Aargau)	Erd-, Maurer- und Zimmerarbeiten zu zwei Wohnhäusern an der Wiesenstrasse (Hasel) in Baden.
8. »	Louis Kopp, Architekt	Rorschach (St. Gallen)	Herstellung eines Neubaus der Schweiz. Armee-Konservenfabrik in Rorschach.
8. »	A. Keller-Wild, Architekt	Romanshorn	Maurer-, Steinhauer-, Zimmermanns-, Spengler- und Schieferdeckerarbeiten zum Neubau eines Postgebäudes in Amrisweil.
8. »	Kantonale Strassen-Inspektion	Schaffhausen	Maurerarbeiten für die Neuanlage der Landstrasse vom Schlauch nach Bargen. Kostenvoranschlag 6430 Fr.
8. »	Bureau des Kreisingenieurs	Winterthur, Niedergasse Nr. 2	Anstrich der gedeckten Brücken über die Töss bei Wyla, Kollbrunn und Pfungen.
10. »	Landesbauherr Broger	Appenzell	Bau einer neuen eisernen Brücke über den Rotbach bei der Lochmühle zwischen Teufen und Haslen.
10. »	Technisches Bureau des Bauamtes	Winterthur (Stadthaus, Zimmer Nr. 16)	Anlage von Sammel- und Abzugskanälen in Winterthur.
10. »	Heinrich Angst, Präsident der Wasserbaukommission	Wyl b. Rafz (Zürich)	Sämtliche Arbeiten zur Quellenfassung des Rottbrunnens in Wyl.
10. »	Joh. Keller, Präsident der Baukommission	Schalchen (Zürich)	Erd-, Maurer-, Granit-, Steinhauer-, (Rorschachersteine), Zimmer-, Spengler-, Glaser-, Schreiner-, Parkett-, Schlosser-, Hafner- und Malerarbeiten zum Neubau des Schulhauses in Schalchen.
10. »	Bureau des Strassen-Inspektorates	Liestal (Baselland)	Eisenarbeiten für die Eithalstrasse (eiserner Oberbau für die mittlere Brücke und 110 *m* Geländer) im Gesamtgewicht von 6600 *kg*.
10. »	Rohrer, Gemeindrat	Oberwinterthur	Kanalisationsarbeiten im Dorfe Hegi.
10. »	Gemeinderatskanzlei	Rapperswyl (St. Gall.)	Lieferung, Dichtung und Grabarbeit der Zuleitung und des Verteilungsnetzes der neuen Wasserleitung zu Rapperswyl (aus gusseisernen Muffenröhren in Kalibern von 75 bis 250 *mm*) samt Schieberhahnen und Hydranten.
12. »	Ed. Landis	Reppischhof-Dietikon (Zürich)	Erd-, Beton- und Maurerarbeiten für den Umbau des Kanal-Einlaufes im Reppischhof.
12. »	Vorstand der Gemeinde Ems	Ems (Graubünden)	Herstellung eines Waldweges von 3900 *m* Länge von Ems nach Valanta.
12. »	Martin Müller, Gemeinderatsschreiber	Löhningen (Schaffhausen)	Liefern und Legen von 213 *m* Portlandcementröhren, etwa 86 *m* von 450 *mm* Lichtweite, 96 *m* von 300 *mm* Lichtweite und 13 *m* von 100 *mm* Lichtweite in der Gemeinde Löhningen.
12. »	Paul Reber, Architekt	Basel, Missionsstrasse 41	Zimmerarbeiten und I-Eisenlieferungen zur Vergrösserung der Augenheilanstalt in Basel.
14. »	Fried. Scholl, Präsident	Pieterlen (Bern)	Sämtliche Arbeiten und Lieferungen zur Anlage der Wasserversorgung mit Hydrantenanlage in Pieterlen.
14. »	Hochbauamt II	Zürich, Börse 1. Stock	Ausführung der Zimmermanns-, Spengler-, Dachdecker- und Glaserarbeiten für den Neubau des städtischen Verwaltungsgebäudes im Fraumünsteramt Zürich.
14. »	Baubureau des städtischen Gaswerkes	Zürich III, Fabrikstrasse Nr. 12	Erd-, Maurer-, Granit- und Bollingersteinhauerarbeiten, sowie Zimmerarbeiten zu den Hochbauten: Verwaltungsgebäude, Beamtenwohnungen und Oekonomiegebäude des Gaswerkes in Schlieren.
15. »	Materialvrwltg. d. Stadt Zürich	Zürich, Industriequart.	Lieferung des Bedarfs der Stadt Zürich in Granitrandsteinen für die Jahre 1899/1900.
15. »	Gemeinderatskanzlei	Stabio (Tessin)	Liefern und Einlegen von Röhren, Hahnen, Formstücken und Zubehörden für Reservoirs und öffentliche Brunnen in der Gemeinde Stabio.
16. »	Pfarrhaus	Diepoldsau (St. Gallen)	Erd-, Maurer-, Steinhauer-, Zimmermanns- und Dachdeckerarbeiten zum evang. Pfarrhausbau in Diepoldsau.
16. »	Baubureau	Olten; auf Frohheim	Glaser-, Schreiner-, Parkett- und Terrazzoarbeit zum Schulhausbau in Olten.