

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 35/36 (1900)
Heft: 10

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: 21.02.2026

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

und dem amerikanischen Pavillon, welche in verschiedenen Stilen ausgeführt, demselben Programm zu genügen haben und die gleichen Motive des Hauptportals und der Kuppel zur Anwendung bringen (Fig. 1). Hier handelt es sich nicht mehr um zwei in derselben Sprache hervorgebrachte, an Wert ungleiche Arbeiten, sondern um ein und denselben Gedanken, welchen zwei verschiedene Sprachen höchst ungleichwertig wiedergeben. (Forts. folgt.) *A. Lambert.*

Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen.

In der Presse und noch mehr im Tagesgespräche wird vielfach die Besetzung der zukünftigen Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen behandelt. Diese Frage ist auch für die Techniker von Interesse, indem die Technikerschaft verlangen kann und muss, dass die ihr sachgemäß gerechtfertigte Berücksichtigung zukomme.

Laut dem Rückkaufsgesetz vom 15. Oktober 1897 wird die Generaldirektion auf unverbindlichen Vorschlag des Verwaltungsrates vom Bundesrat ernannt. Diese Ernennung erfolgt im Dezember I. J., der Antritt auf 1. Juli 1901. Die endgültige Wahl liegt darum beim Bundesrat, weil dieser in der Hauptsache die Verantwortlichkeit für den richtigen Gang der Bundesbahnen zu tragen hat.

Das Rückkaufsgesetz bestimmt, dass die Generaldirektion aus fünf bis sieben Mitgliedern bestehen soll; die Vollziehungsverordnung sieht vorläufig nur fünf Generaldirektoren vor. Die Geschäfte werden wie folgt verteilt:

I. *Finanzdepartement* (Finanz- und Rechnungswesen, Budgets, Ausgabenkontrolle, Buchhaltung, Kassa und Statistik).

II. *Kommerzielles Departement* (Tarifwesen, Transportvorschriften, Betriebskontrolle).

III. *Betriebsdepartement* (Stations- und Zugsdienst, Maschinendienst und Werkstätten, Gaswerke, elektrische Anlagen, Fahrpläne, Wagenrepartition, Wagenkontrolle, Verträge über Gemeinschaftsbahnhöfe, Lieferungen von neuem Rollmaterial, von Kohlen und Schmieröl; Reisekartenwesen).

IV. *Baudepartement* (Bahnunterhalt, Neu- und Ergänzungsbauten).

V. *Rechtsdepartement* (Begutachtung von Rechtsfragen, Processführung, Reklamationen, Expropriation, Haftpflicht, Versicherungswesen, Pensions-, Hülf- und Krankenkassa).

Diese Organisation der Generaldirektion ist ziemlich analog derjenigen, wie sie in kleinerem Maßstabe zur Zeit bei der S.-C.-B. besteht.

Grundsätzlich ist dagegen einzuwenden, dass der Maschinendienst mitsamt den Werkstätten dem Betriebsdepartement unterstellt ist. Der Maschinendienst ist so wichtig und von so grosser finanzieller Tragweite, dass es gerechtfertigt erscheint, daraus ein eigenes Departement zu machen und an dessen Spitze einen Maschinen-Ingenieur zu stellen. Es ist zu hoffen, dass in Bälde eine Vermehrung der Departemente sich als notwendig erweise und dass dann ein Departement für Maschinendienst, Werkstätten- und andere maschinentechnische Anlagen, Anschaffung von Lokomotiven und Wagen geschaffen werde.

In Bezug auf die Personenfrage hört man vielfach die Befürchtung aussprechen, dass die Politiker eine zu starke Berücksichtigung finden könnten. Dieses Misstrauen gegen die Politiker wird von der nicht immer segensreichen und vorbildlichen Tätigkeit speciell ausländischer Parlamente abzuleiten sein. Es giebt aber überall Ausnahmen. Im Interesse einer richtigen Leitung der Bundesbahnen ist es nötig, dass die Generaldirektion aus Fachleuten zusammengesetzt werde, sonst giebt es ein teures, schablonenhaftes, bürokratisches Unterstaats-Sekretär-Regiment.

Die Technikerschaft berührt hauptsächlich die Besetzung des *Baudepartements* und wir wollen hoffen, dass dieses Departement einem *Bau-Ingenieur* anvertraut werde, der dem Posten gewachsen ist.

An die Spitze des *Betriebsdepartements* gehört ein er-

fahrener *Betriebstechniker*. Es ist aber nicht gesagt, dass dieser ein wirklicher Techniker sein müsse; denn es sind gerade einige unserer tüchtigsten schweizerischen Betriebstechniker aus der juristischen Carrière hervorgegangen.

Dass das *Rechtsdepartement* einem *Juristen* übertragen werde, wird man als selbstverständlich ansehen. (Leider wird es vielfach nicht als ebenso selbstverständlich betrachtet, dass an die Spitze des Baudepartements ein *Ingenieur* gehört).

Das *kommerzielle Departement*, welchem in der Hauptsache das äusserst komplizierte Tarifwesen untersteht, muss mit einem in die Materie eingeweihten Fachmann besetzt werden; denn es ginge zu lange, bis ein Neuling sich in diese verzwickte Wissenschaft hineingearbeitet hätte und nutzbringende Arbeit leisten könnte.

Das *Finanzdepartement* könnte am ehesten einem *Politiker* übergeben werden; denn die hauptsächlichsten Finanzangelegenheiten werden von der bundesrätlichen Finanzverwaltung besorgt werden müssen.

Damit hätten wir die fünf vorgesehenen Departemente behandelt; kann man sich gelegentlich dazu entschliessen, noch ein sechstes und siebentes Departement zu schaffen, so gehört in dieses vor allem, wie bereits gesagt, ein *Maschinen-Ingenieur* hinein.

Zum Schluss noch ein kurzes Wort über die Zusammensetzung der Kreiseisenbahnräte. In einer unserer bedeutendsten politischen Zeitungen ist letzthin bemängelt worden, dass in den Kreiseisenbahnräten zu wenig Juristen seien. Eine Prüfung hat ergeben, dass ungefähr ein Drittel der Mitglieder der Kreiseisenbahnräte, wenn auch nicht Fürsprecher und Rechtsanwälte, so doch aus der juristischen Carrière hervorgegangen ist. Schwierige Rechtsfragen wird man schwerlich im Schosse der Kreiseisenbahnräte zu einlässlicher Prüfung und Behandlung bringen, dafür hat man in erster Linie das Rechtsdepartement der Generaldirektion und die Finanz- und zugleich Rechtsdepartemente der Kreisdirektionen.

Da das Eisenbahnwesen mehr mit der Technik zu thun hat, als mit der Jurisprudenz, so könnten sich die Techniker auf jeden Fall und mit noch viel mehr Recht über ungenügende Berücksichtigung bei der Ernennung der Kreiseisenbahnräte beklagen, als die Juristen.

— a —

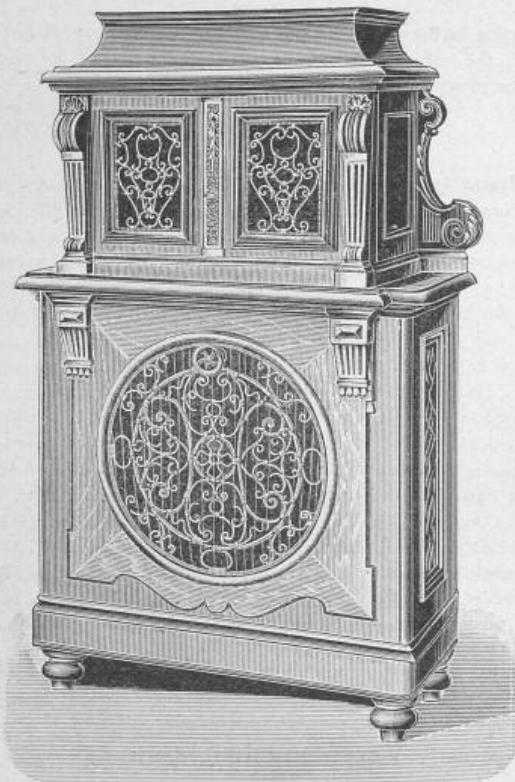
Miscellanea.

Rohrgeflecht-Verkleidung von Heizkörpern. In den letzten Jahrzehnten hat die Anwendung von Centralheizungen in Wohn- und Geschäftshäusern ungemein an Bedeutung gewonnen. Man kann sogar sagen, dass die



Mehrzahl der besseren Bauten heutzutage mit einer Warmwasser- oder Niederdruckdampfheizung versehen ist. Die Vorteile solcher Anlagen sind jedem bekannt, ebenso der Nachteil, der hauptsächlich in der Schwierigkeit liegt, die Heizkörper geschmack- und stilvoll zu verkleiden. Die

Heizkörper werden meistens in Nischen oder in Holzkästen gestellt und mittels eines Gitters maskiert. Bei reichen Ausstattungen werden gewöhnlich Gitter aus Bronze oder Schmiedeisen angewendet, deren Preis sich jedoch sehr hoch stellt und es will das in grösseren Flächen verwendete



Metall in Wohnräumen nie recht behaglich aussehen. Bei bescheidenen Einrichtungen ist man auf das gestanzte Blech angewiesen, welches durch seine kalten Flächen und sein schablonenhaftes Aussehen in künstlerischer Beziehung noch viel weniger befriedigen kann. Das von Jahr zu Jahr wachsende Bedürfnis, schöne und billige Verkleidungen zu besitzen, veranlasste die Architekten *Lambert* und *Stahl* in Stuttgart, eine Probe mit Rohrgeflecht zu machen. Die Biegsamkeit und die Zäbigkeit des Materials, sowie die Vollkommenheit der Korbindustrie in Deutschland erlaubten ihnen, mit geringem Aufwand jedes Feld ganz frei und zu jedem Stil passend zu entwerfen; die Farbe wurde meistens im Ton der Möbel gehalten. Obwohl nach der Beschaffenheit des Materials und nach Ansicht von Fachleuten mit Bestimmtheit anzunehmen war, dass die Hitze der Heizkörper gar keinen Einfluss auf das Geflecht habe, so wurde es doch für ratsam gehalten, die neuen Verkleidungen selbst drei Winter im Gebrauch zu lassen, ehe weitere Kreise dafür interessiert werden sollten. Diese Probe ist zur vollen Zufriedenheit ausgefallen. Die Verkleidungen von Heizkörpern aus Rohrgeflecht sind in Deutschland und in der Schweiz patentiert. Patentinhaberin ist die Firma *G. Mayer*, Korbwaren-Handlung in Stuttgart, welche den Alleinvertrieb für die Schweiz übernommen hat und zu jeder weiteren Auskunft gerne bereit ist.

Die Fortschritte der Arbeiten im Albula-Tunnel, welche bis Ende März d. J. nach den ersten sechs Monatsausweisen bereits mitgeteilt wurden¹⁾, sind für den Zeitraum April-August aus nachstehender Tabelle ersichtlich:

Fortschritte der Arbeiten im Albula-Tunnel (5866 m Gesamtlänge).

Monat	Länge des Richtstollens Ende des Monats			Monats- Fortschritt			Tägl. Fortschritt			Fertiger Tunnel Ende des Monats	Arbeiter im Tunnel und ausserhalb	
	Nordseite	Südseite	Total	Total	Nordseite	Südseite	Total	Nordseite	Südseite	Total		
1900	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m		
April	1036	223	1259	104,5	2,38	1,10	3,48	533	433			
Mai	1114	259	1373	114	2,5	1,2	3,7	610	585			
Juni	1137	264	1401	28	0,77	0,17	0,94	675	604			
Juli	1193	281	1474	73	1,81	0,55	2,36	800	630			
August	1197	308	1505	31	0,13	0,87	1,0	905	558			

Zur Erläuterung dieser Zahlen entnehmen wir den bezüglichen Monatsberichten der Rhätischen Bahn folgende Angaben:

April: Nordseite. — Kalkschiefer der Liasformation. Am 12. April ist bei 1005 m eine stark wasserführende Schicht angeschnitten worden.

¹⁾ S. Schweiz. Bauzg. Bd. XXXV, Nr. 15, S. 164.

Die Wassermenge, am Tunnelportal gemessen, stieg von 74 auf 300 l/Sek., um nach und nach, bis Ende des Monats auf 90 l/Sek. abzunehmen. Wegen starken Wasserzudrangs und ungünstigen Materials achtäigige Einstellung der Maschinenbohrung. — Südseite. — Vollständig trocknes Moränenmaterial.

Mai: Nordseite. — Bei 1095 m Eintritt des Richtstollens in Zellendolomit, zuletzt thonartige Tuffbildung mit kleinem Granitgeschiebe. Wasserzudrang (oft mit starkem Strahl) 250 l/Sek. — Südseite. — Gesteinsverhältnisse des Firststollens: trockener Sand, Mergel und leichtes Konglomerat; des Sohlstollens: nasser Mergel. Wasserzudrang: 25 l/Sek.

Juni: Nordseite. — Tuffbildung mit Einlagerungen aus Granitgeschiebe, infolgedessen vom 6. Juni an Ersatz der Maschinen- durch Handbohrung. Wasserzudrang vor Ort unbedeutend, dagegen weiter rückwärts an vielen Stellen noch beträchtlich, Abfluss am Tunnelportal 250 l/Sek. — Südseite. — Ueberwindung der nassen Partie bei 130—140 m, Grundmoräne. Wasserzudrang 12 l/Sek.

Juli: Nordseite. — Tuffbildung mit vereinzelten Graniteinlagerungen. Täglich wechselnder Wasserzudrang vor Ort, am Tunnelportal gemessen 290 l/Sek. max. — Südseite. — Gesteinsverhältnisse des Sohlstollens: kompakte Moräne; des Firststollens: anstehender Granit. Wasserzudrang 8 l/Sek.

August: Nordseite. — Tuffbildung. Infolge einer Spalte mit ungemein starker Sandspülung, welche anfangs eine Ausfüllung des Stollens auf 150 m Länge zur Folge hatte, ergaben sich erhebliche Schwierigkeiten. Die notwendig gewordene Getriebezimmerung hatte so geringen Fortschritt aufzuweisen, dass gegenwärtig eine Umgehung der Spalte mittels Parallelstollens in Angriff genommen wird. Wasserzudrang, am Tunnelportal gemessen, 230 l/Sek. — Südseite. — In einer Entfernung von 250 m vom Portal ist man auch im Sohlstollen auf Granit gestossen. Die Arbeiten nehmen einen normalen Fortgang.

Drahtlose Telegraphie. Bekanntlich beträgt die grösste Entfernung, auf welche man sich bisher vermittelst der Marconi'schen Telegraphie verständigen konnte, 150 km. Obgleich weitere Vervollkommenungen der betreffenden Apparate keineswegs ausgeschlossen sind, so dürfte eine bedeutendere Vergrösserung dieser Entfernung kaum zu erwarten sein. Eine Erfindung des italienischen Ingenieurs *Emilio Guarini-Foresio* aus Fasano di Bari nun scheint die Anwendbarkeit der drahtlosen Telegraphie für grösste Entfernungen zu ermöglichen. Dieselbe besteht nach dem «Elektr. Neuigk. Anz.» in einem automatischen Wiederholer für Marconi-Empfänger. Der Kohärer, welcher die elektrischen Wellen aufnimmt, betätigt nämlich nicht den Morse-Schreiber, sondern schliesst den Strom für einen zweiten Marconi-Sender, der auf einen zweiten Empfänger wirkt und so fort von einer Station zur anderen, die so weit von einander entfernt errichtet werden, als es angängig ist, also auf dem Lande höchstens 200, auf dem Wasser höchstens 400 km. Der Apparat Guarinis arbeitet angeblich so sicher, dass Marconi bereits nach Amerika gereist ist, um die Vorbereitung für eine Verbindung von New-York und London durch drahtlose Telegraphie zu treffen. Marconi beabsichtigt zu diesem Zwecke die Wiederholerstationen längs der kanadischen und grönländischen Küste und auf verschiedenen Inseln zu errichten, so dass sie überall auf festem Boden sich befinden und Meeresarme von mehr als 400 km nicht zu übersetzen sein werden. Ein Erfolg dieses Versuches würde der Wellentelegraphie selbstverständlich ein ungeahnt weites Feld eröffnen, umso mehr, als gelungen sein soll, die durch gegenseitige Störung benachbarter Linien verursachten Schwierigkeiten zu überwinden.

Neue Verbund-Schnellzugsmaschinen der französischen Nordbahn. Im «Génie civil» vom 25. August wird die auf der Weltausstellung im Annex von Vincennes befindliche $\frac{1}{2}$ gekuppelte, vierzylindriges Verbund-Schnellzugsmaschine Nr. 2642 der französischen Nordbahn mit einem auf zwei Drehgestellen ruhenden vierachsigen Tender beschrieben; eine im Betrieb befindliche Maschine Nr. 2641 derselben Type soll dieser Tage einen Zug von 170 t Gewicht im gewöhnlichen Dienst auf der Strecke Paris-Chantilly (41 km) in 24 Minuten, also mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 102,5 km in der Stunde, befördert haben. Auf einer längeren Steigung von 5% habe die Geschwindigkeit 96 bis 101 km betragen, auf der 13 km langen 5% geneigten Ebene vor Chantilly hätte sich die Schnelligkeit ohne Schwierigkeit auf der bestimmungsmässigen Höchstgrenze von 120 km gehalten. Leicht hätte man die Schnelligkeit noch weiter steigern können, denn die Maschine sei von der Grenze ihrer Leistung noch weit entfernt gewesen und der Druck im Kessel habe nur wenig Veränderung gezeigt.

Monatsausweis über die Arbeiten im Simplon-Tunnel. Ende August hatte der Sohlstollen eine Gesamtlänge von 6231 m (3588 nordseits, 2643 südseits) erreicht; Monatsfortschritt auf der Nordseite 161, mittlerer Tagesfortschritt der mechanischen Bohrung 5,46 m, auf der Südseite bezw. 120

und 3.87 m. Durchschnittszahl der täglich beschäftigten Arbeiter im Tunnel 1073, ausserhalb des Tunnels 1066, also total 2139. *Nordseite*: Der Stollen durchfuhr im Monat August sericithaltigen Glanzschiefer und Schichten von grauem Glimmer. Zimmerung von km 3,340—3,550. Einstellung der Arbeiten während 36 Stunden am 15. und 16. August wegen der Verifikation der Tunnelachse. — *Südseite*: Gesteinsverhältnisse: Antigoriogneiss, anfangs kompakt, dann weicher; Zimmerung von km 2,552 bis 2,616. Einstellung der Maschinenbohrung am 27. August infolge wolkenbruchartigen Regens, welcher den Betrieb des Druckwassers für die Maschinenbohrung störte. Seit dem 2. August werden die Arbeiter per Materialzug vor Ort befördert.

Eidgen. Bauten. Die Bauleitung für das *neue Postgebäude in Bern* ist den H.H. Architekten *E. Jost* in Lausanne und *E. Baumgart* in Bern übertragen worden, welche zu diesem Behufe unter der Firma *E. Jost & Baumgart* ein Bureau in Bern errichten werden. — Mit der Bauleitung für das *Verwaltungsgebäude der Alkoholverwaltung* in Bern wurde Herr Architekt *E. Hünerwadel* in Bern betraut.

Der VI. internationale Eisenbahnkongress in Paris wird vom 18. bis 29. September tagen. Im Anschluss an den Kongress veranstalten die französischen Bahnen eine grosse Reihe technischer Exkursionen.

Konkurrenzen.

Bau einer Bade- und Waschanstalt in Lausanne. Zur Erlangung von Entwürfen für eine Bade- und Waschanstalt in Lausanne im Quartier der Boulevards hat der dortige Stadtrat einen Wettbewerb unter den schweizerischen und in der Schweiz niedergelassenen Architekten eröffnet. Termin: 31. Oktober 1900. Preissumme: 2000 Fr. Preisrichter: *B. van Muyden*, Finanzdirektor in Lausanne, Präsident, *John Landry*, Architekt in Yverdon, *Piccard*, Ingenieur in Genf, *H. Chaudet*, Architekt in Clarens, *Falconer*, Präfekt in Nyon. Der Verfasser des an erster Stelle preisgekrönten Projektes soll mit der Bauausführung betraut werden. Eine mindestens achttägige öffentliche Ausstellung sämtlicher Entwürfe und die Veröffentlichung des preisgerichtlichen Urteils sind vorgesehen. Verlangt werden: Eintragung des Bebauungsplanes für das verfügbare Terrain mit Angabe der projektierten Bauten, Zufahrtswegen, der Kanalisation u. s. w. in dem Programm beigegebenen Lageplan (1:200); sämtliche Grundrisse, einschliesslich Unter- und Dachgeschoss, zwei Fassaden, ein Längen- und ein Querschnitt, alles in 1:100, nebst Erläuterungsbericht mit kubischer Kostenberechnung. Auf weitere Einzelheiten des Programms kommen wir noch zurück. Die Unterlagen des Wettbewerbs sind von der «Direction des Domaines» in Lausanne zu beziehen.

Fontana-Denkmal in Chur (Bd. XXXV, S. 63, 73, 140). Zur engeren Konkurrenz wurden die Verfasser folgender Entwürfe von der Jury bestimmt: «Fryhätien» von *Brandenberg* in Bern, «An der Calven» von *Kissling* in Zürich, «freischgimaing mei matts» von *Stegwart* in Luzern,

«letzte Momente» von *Pereda* in Lugano. Der Entwurf «Für Freiheit und Vaterland» von *Brüllmann* in Stuttgart-Weinfelden musste als nicht programmatisch von der Konkurrenz ausgeschlossen werden, es wurde dagegen der Fontana-Denkmal-Kommission der Ankauf des Modells empfohlen.

Kasino in Bern (Bd. XXXV, S. 118). Es sind 35 Entwürfe eingegangen, zu deren Beurteilung das Preisgericht am 13. September zusammen treten wird.

Nekrologie.

† **Joseph Spillmann**, Ingenieur in Zug, Mitglied der G. e. P. und des Schweiz. Ing.- und Arch.-Vereins, ist am 1. September im Alter von erst 46 Jahren daselbst gestorben. Er absolvierte die Ingenieurschule des eidg. Polytechnikums in den Jahren 1871—1875, trat dann in die Praxis als Ingenieur bei der Bern-Luzern-Bahn im Entlebuch und wandte sich 1876 nach England, um nach dreijähriger Tätigkeit in den Diensten der «London and North-Western Railways» wieder in die Heimat zurückzukehren, wo er sich bis 1882 beim Bau der Gotthardlinie Immensee-Stenen beschäftigte. Wir finden ihn bald darauf in Paris als Konstrukteur der Firma Seyrig mit der Berechnung der neu zu erbauenden Douro-Brücke in Oporto beschäftigt und von 1883—1884 als Ingenieur der Panamakanal-Unternehmung in Mamei und Emperador, und er holte sich dort wohl den Keim der Krankheit, der er jetzt erlegen ist. Nach seiner Rückkehr aus Südamerika zunächst für die Gotthardbahn bei den Studien für den Bau der Linie Zug-Goldau tätig, hatte er sich seit 1885 dauernd in Zug niedergelassen und dort kurze Zeit von 1886—87 die Stelle eines Stadtrates bekleidet; seit 1884 Mitglied des Kirchenrats, konnte er in dieser Funktion seinen Mitbürgern beim Bau der neuen Pfarrkirche St. Michael wertvolle Dienste leisten.

Redaktion: A. WALDNER
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

**Gesellschaft ehemaliger Studierender
der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.**

Stellenvermittlung.

On cherche un ingénieur-mécanicien au courant de la fabrication des machines-outils, pour visiter les usines italiennes. Il doit connaître les langues italienne, française et allemande. (1249)

Die *Jura-Simplon-Bahn* sucht für den Bau des Simplontunnels in Brig einen *Ingenieur* mit Banpraxis für den Tunneldienst. Kenntnis der deutschen und französischen Sprache erwünscht. Die Bedingungen sind bei Herrn A. Zollinger, Oberingenieur vom Simplon, in Lausanne einzuhören und der Anmeldung Zeugnisse beizulegen. (1251)

Auskunft erteilt

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

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
10. Septemb.	Hochbaubureau der städt. Strassenbahn	Zürich, Seefeldstr. 5	Ausführung der Spenglerarbeiten und Holz cementbedachung, der Schlosser- und Glaserarbeiten für die Neubauten des Tramdepots an der Badenerstrasse in Zürich.
10. *	Bureau des Kreisingenieurs	Unterwetzen (Zürich)	Eindeckung des östlichen Seitengrabens der Strasse I, Klasse Grüningen-Stäfa in Binzikon in einer Länge von 82 m mittels 45 cm weiter Cementrohren.
10. *	Gemeinderatskanzlei	Hombrechtikon (Zürich)	Bau der Strasse III. Klasse ab der Gehrenstrasse bis zu den Gebäuden auf dem Rain bei Lautikon in einer Länge von etwa 155 m.
12. *	Dettwyler, Gemeindepräsident	Reigoldswil (Basell.)	Grabarbeiten, Liefern und Legen der Röhren zur Verlängerung der Dorfbrunnenleitung im Unterdorf (etwa 200 m 60 mm grosse Röhren).
12. *	Direktion der eidg. Bauten	Bern, Bundeshaus, Westbau	Zimmer-, Dachdecker- und Spenglerarbeiten für das Verwaltungsgelände und die Stallgebäude zum Remontendepot im Sand bei Schönbühl.
15. *	Bureau des Hochbaumeisters	Brugg	Zimmer-, Dachdecker- und Spenglerarbeiten für den Neubau der landwirtschaftlichen Winterschule in Brugg.
15. *	Kant. Hochbauamt	Zürich, Untere Zäune 2	Erstellung des Speiseaufzuges mit maschinellem Betrieb für die neue Polizeikaserne in Zürich.
15. *	Kant. Ingenieur-Bureau	Aarau, Grossratsgebäude	Lieferung von 350 m ³ Bausteinen, 14 Kilotonner Faschinenstrach und 1800 Stück Pfählen für die letzte Bauabteilung der Sisseln-Korrektion in der Gemeinde Sisseln.
15. *	Hochbaubureau der städt. Strassenbahn	Zürich, Seefeldstr. 5	Zimmer- und Spenglerarbeiten, sowie die Holz cementbedachung für den Neubau des Tram-Depots an der Mutschellenstrasse in Zürich.
15. *	Gemeindevorstand	Jenins (Graubünden)	Reparatur einer steinernen Thalsperre an der sog. Hundsfälli in der Gemeinde Jenins.
16. *	Clemens Elsener	Finstersee (Aargau)	Umdecken des Kirchendaches, des Chores und der Sakristei (etwa 500 m) und Beschuppen des Vorzeindaches der Kirche in Finstersee.
16. *	Gemeinderatskanzlei	Bruggen (St. Gallen)	Bau einer Strasse vom Scheidweg bei Winkeln nach dem Hof.
17. *	Pfarrer Lutz	Gossau (St. Gallen)	Neubau des evangel. Pfarrhauses in Gossau.
18. *	Burger, Gemeinderat	Rapperswyl (Aargau)	Erstellung der Leitung für die elektr. Strassenbeleuchtung der Gemeinde Rapperswyl.
19. *	Hochbaubureau	Basel	Grab-, Maurer- und Steinbauerarbeiten zum Neubau des Kühlhauses im Schlachthaus in Basel.
22. *	Kant. Hochbauamt	Zürich, Untere Zäune 2	Erstellung neuer Unterzüge und Säulen (etwa 7000 kg) für die Kaserne in Zürich.
30. *	Joh. Widmer, Gemeinderat	Kilchberg (Zürich)	Dreimaliger Oelanstrich der Badanstalt Bendlikon-Kilchberg.