

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 41/42 (1903)  
**Heft:** 13

## 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:** 22.01.2026

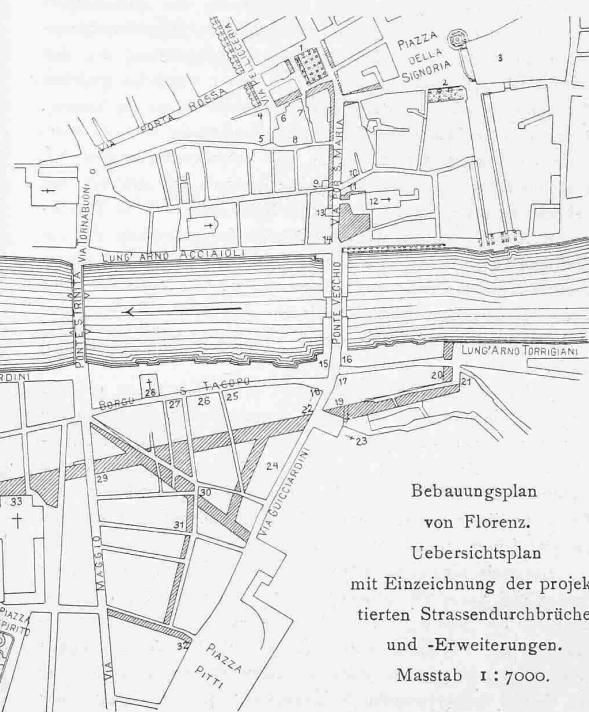
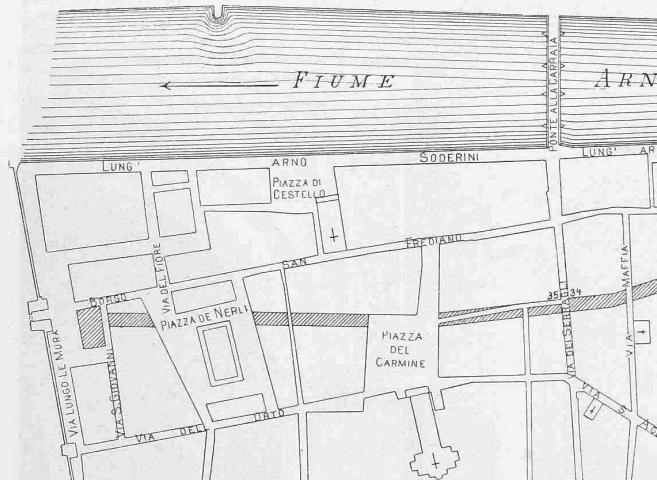
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

fragen ausgeschrieben wurde. Vor kurzem ist nun, wie bereits berichtet, die Entscheidung gefallen und der Plan zweier Florentiner Architekten, des verdienstvollen Cav. Castellucci und seines Kollegen Carocci angenommen worden.

In einer kleinen Schrift, die den Titel trägt «*Per Firenze antica*» begründen die beiden Architekten an der Hand von Skizzen und einem, von uns in verkleinertem Maßstab hier beigelegten Plane ihre Vorschläge und erklären mit kurzen Worten, warum sie den vom Magistrate geplanten Weg von vornherein verworfen mussten. Welche Opfer diese Strasse gefordert hätte, beweisen die Namen all der alten Paläste und Kirchen, die hätten verschwinden müssen. Da ist vor allem der Palast *dei Giandonati* zu nennen, ein hervorragendes Beispiel der Kunst des XIV. Jahrhunderts, dann der Palazzo dei Canacci, die alte verwitterte Kirche von S. Maria Sopra Porta, ferner S. Biagio, weiter der Palast der Guelfenpartei, der zu Dantes Zeiten eine so hervorragende Rolle spielte, der Palazzetto dei Buondelmonti mit den Ueberresten einer mittelalterlichen Loggia, der historische Turm des Löwen, der Wachturm der Amidei und endlich der Palazzo Carducci, den heute eine modern überstrichene Fassade verunziert. Dieser ganze Stadtteil, in den Fremde nur selten kommen, wirkt wie eine lebendig gewordene Geschichte des «Trecento». In seinen heute verwahrlosten winkeligen Gäßchen, die durch Torwege führen, nicht breit genug einen Wagen hindurch zu lassen, und an denen verfallene Paläste sich erheben in groben Quadermauern, von Zinnen bekrönt und von mächtigen Wachtürmen überragt, lebt heute noch Alt-Florenz.

Romana neue Verkehrsadern eröffnet, die eine direkte Verbindung zwischen der Porta San Frediano und dem Ponte vecchio ermöglichen.

Zum Schlusse seiner Ausführungen gibt Castellucci die Rekonstruktion von Dantes Haus unter Zugrundelegung der alten Teile, die er nach eingehenden Forschungen an dem von modernen Neubauten umgebenen Gebäude wiedergefunden hat. Dieselbe zeigt ein zweistöckiges Haus, an das sich ein kleiner Anbau mit einer der charakteristischen Zisternen anlehnt, überragt von einem trutzigen Wachturm. Vor Jahren hatte die Florentiner Stadtverwaltung, zur Wiederherstellung des nach unendlicher, archivalischer Arbeit als Dantes Haus bezeichneten Gebäudes jene beiden Bauten, die heute die alten Formen verdecken, angekauft, aber bald durch Pfändung wieder verloren; hoffentlich wird diesmal der schöne Plan zur Ausführung kommen.



Legende: 1. Loggia di Mercato Nuovo, 2. Loggia dei Lanzi, 3. Palazzo Vecchio, 4. Palazzo dei Giandonati, 5. Palazzo dei Canacci, 6. Chiesa di S. Biagio, 7. Arte della Seta, 8. Palazzo di Parte Guelfa, 9. Palazzo e Torre de' Baldovinetti, 10. Torre dei Rigaletti, 11. Torre dei Girolami e Gherardini, 12. Chiesa di S. Stefano, 13. Torre degli Amidei, 14. Palazzo dei Carducci, 15. Chiesa dei Cavalieri Gerosolimitani, 16. Torre dei Mannelli, 17. Torre dei Ridolfi di Ponte, 18. Torre de' Rossi, 19. Palazzo de' Rossi, 20. Palazzo Bardi Gualterotti, 21. Palazzo Vetori ora Bargagli, 22. Palazzo Barbadori, 23. Chiesa di S. Felicita, 24. Case dei Machiavelli, 25. Torre dei Ridolfi di Borgo, 26. Palazzo Belfredelli, 27. Torre dei Marsili, 28. Chiesa di S. Iacopo, 29. Palazzo Ricisoli Firidolfi, 30. Palazzo Da Lamole, 31. Canto dei quattro Leoni, 32. Palazzo Pitti Laparelli, 33. Chiesa di S. Spirito, 34. Palazzo Antinori, 35. Palazzo Amerighi.

Die genannten beiden Architekten schlagen nun zur Erreichung des gewünschten Zweckes unter Schonung dieses Stadtteiles, dessen möglichste Konservierung sie energisch verlangen, lediglich eine Verbreiterung der «Via Por Santa Maria» vor. Der Erweiterung der genannten Strasse vom «Mercato nuovo» nach dem «Ponte vecchio» zu durch Abbruch der rechten Häuserreihe und Verlegung der Baufuge steht eine ziemliche Strecke weit nichts im Wege, umso mehr als dadurch der heute durch moderne Gebäude verdeckte Palazzo de' Baldovinetti mit seinem mittelalterlichen Wachturm wieder zum Vorschein kommen wird. Etwa 70 m vor der Brücke aber steht auf dieser Seite die «Torre degli Amidei» und da erscheint es als eine überaus glückliche Idee der Architekten an dieser Stelle auf die linke Seite der Strasse überzuspringen, hier die Bauten des siebzehnten und achtzehnten Jahrhunderts zu entfernen und somit dem Ponte vecchio gegenüber einen grösseren Platz zu schaffen, an den die jetzt ganz verdeckte alte Kirche von San Stefano und neben ihr die Türme dei Girolami und dei Gherardini zu liegen kämen. So würde nichts von Bedeutung zerstört und ein Bild von entzückender Wirkung geschaffen, au dem das Auge eines jeden, der die Arnobrücke überschreitet, mit Bewunderung haften bleiben müsste.

Auch die Aufgabe der Sanierung jenes verkommenen Viertels der andern Arnoseite ist von den Künstlern zur Zufriedenheit gelöst worden. Mit peinlicher Gewissenhaftigkeit hat man alles kunsthistorisch Wertvolle berücksichtigt, nur da vernichtet, wo es die öffentliche Gesundheitspflege unbedingt erforderte, und gleichzeitig auch hier zur Entlastung der via

## Literatur.

Festschrift zur 40. Generalversammlung des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins in Chur vom 6. und 7. September 1903. Herausgegeben von der Sektion Graubünden. Hermann Fiebig's Buchdruckerei. Chur. Preis 10 Fr. Bestellungen nimmt entgegen Herr Bauinspektor E. Bosshard in Chur. (Schluss).

Wir gelangen nun zur Besprechung des zweiten Teiles des Werkes, zu den «technischen Angaben». Hier hat sich ein reiches Zahlenmaterial gesammelt, auf das wir selbstverständlich nicht näher eintreten können. Für jeden, der sich über bündnerische Verhältnisse näher unterrichten will, sind in dem Werke zuverlässige, wohlgeordnete statistische Daten geboten, sodass es sich auch als Nachschlagebuch eignet. Der im Buche eingehaltenen Ordnung entsprechend, lassen wir die einzelnen Kapitel folgen:

1. Strassenwesen. Mit Rücksicht auf den Bau und Unterhalt zerfällt das bündnerische Strassennetz in Handels-, Verbindungs- und Gemeindestrassen. Am Ende des abgelaufenen Jahrhunderts hatte das Strassennetz eine Gesamtlänge von 1018 km, wovon 260 auf die Handels-, 606 auf die Verbindungs- und 152 km auf die Gemeindestrassen entfielen. Die Baukosten des Gesamtnetzes erstiegen sich in jenem Zeitpunkt auf 16 606 060 Fr. oder im Mittel auf 15073 Fr. per km. In dieser Summe ist die Expropriation und die gesetzlich vorgeschriebene unentgeltliche Abgabe von Rohmaterialien nicht inbegriffen. Die Organisation des kantonalen Bauamtes, dem als wichtigste Aufgabe das Strassenwesen zuge-

wiesen war, erfolgte anfangs der dreissiger Jahre des letzten Jahrhunderts. Bemerkenswert ist, dass schon damals das Metermass für alle bezüglichen Arbeiten eingeführt worden war. Auch auf diesem Gebiete hat Lanicca bahnbrechend gewirkt.

Im letzten Viertel des abgelaufenen Jahrhunderts sind nicht weniger als 143 km neue Verbindungsstrassen gebaut worden, mit Maximalsteigungen von 10 %, Breiten von 2,8 m (Saferstrasse) bis 4,5 m (Schafniggstrasse), die insgesamt 3099 452 Fr. oder im Mittel 21 629 Fr. per km gekostet haben. Die letzterbaute ist die von Bezirkssingenieur Tramer in Zernetz in den Jahren 1898 bis 1900 ausgeführte Umbrailstrasse, deren Trace auf einem Ueberdruck des Siegfried Atlases dargestellt ist.

Bemerkenswert sind die Angaben über den Unterhalt der Strassen. Er betrug für die vom Kanton unterhaltenen 420 km im Zeitraum von 1892 bis 1897 jährlich 298 500 Fr. oder 710 Fr. per km, während die von den Gemeinden unterhaltenen 571 km Verbindungs- und Kommunalstrassen jährlich 185 000 Fr. oder 321 Fr. per km erforderten. Der Unterhalt des Ende 1897 991 km langen Strassennetzes kommt somit auf jährlich 483 500 Fr. oder auf 488 Fr. per km zu stehen.

**2. Eisenbahnwesen.** Auf dieses Kapitel glauben wir hier nicht näher eintreten zu sollen, da sich in dieser Zeitschrift, allerdings über viele Jahrgänge zerstreut, eine Reihe technischer Angaben über das bündnerische Eisenbahnwesen finden und weitere noch folgen werden. Immerhin möchten wir nicht versäumen, auf die interessante Abhandlung von Professor Dr. Chr. Tarnuzer über die geologischen Verhältnisse des Albula-tunnels mit geologischem Profil besonders aufmerksam zu machen.

**3. Flusskorrekturen und Wildbach-Verbauungen.** Ueber die Kosten und die vom Bunde daran geleisteten Beiträge der im Zeitraum von 1871 bis 1901 im Kanton ausgeführten Korrektions- und Verbauungsarbeiten geben nachfolgende zwei Tabellen nähere Auskunft:

#### A. Fluss-Korrektionen:

Flussgebiete:	Baukosten	Bundesbeitrag
1. Vorderrhein . . . .	Fr. 787 083,93	Fr. 265 345,01
2. Hinterrhein . . . .	» 2 543 791,74	» 529 796,08
3. Vereinigte Rheine . .	» 1 626 186,12	» 516 386,13
4. Inn . . . . .	» 575 838,28	» 192 881,53
5. Poschiavino . . . .	» 75 406,97	» 29 498,84
6. Ramm . . . . .	» 13 786,20	» 4 298,48
7. Moësa . . . . .	» 158 045,95	» 69 184,08
8. Maira . . . . .	» 1 415,—	» 472,—
Total	Fr. 5 781 554,19	Fr. 1 607 862,15

#### B. Wildbach-Verbauungen:

Flussgebiete:	Baukosten	Bundesbeitrag
1. Vorderrhein . . . .	Fr. 128 975,83	Fr. 59 210,04
2. Hinterrhein . . . .	» 930 198,95	» 373 227,06
3. Vereinigte Rheine . .	» 645 166,72	» 259 323,48
4. Inn . . . . .	» 457 485,47	» 190 942,69
5. Poschiavino . . . .	» 133 763,61	» 55 696,95
6. Ramm . . . . .	» 232 660,86	» 96 399,89
7. Moësa . . . . .	» 51 941,88	» 25 871,32
8. Maira . . . . .	» 4 879,79	» 1 951,92
Total	Fr. 2 585 073,11	Fr. 1 062 623,35

**4. Die Waldungen** des Kantons haben eine bedeutende Ausdehnung, indem vom Gesamtgebiet 17,62 % auf Waldareal fallen. Bringt man die Hochlagen oberhalb der Waldvegetationsgrenze in Abzug, so hebt sich der Prozentsatz auf 38,13, wonach Graubünden der stärkstbewaldete Kanton der Schweiz wäre. Auf den Einwohner kommen 1,21 ha, dann folgt Obwalden mit 0,80 ha. Die Hauptholzart ist die Fichte, zu ihr gesellt sich die Weisstanne und die Föhre. In geschlossenen Beständen steigen die Wälder bis auf eine Höhe von 2000—2100 m, ja im Münsterthal enthält der alte Bannwald «Multa naira» auf einer Höhe von 2300 m noch stattliche Arven und Lärchen. Vermessen sind von 225 Gemeindewaldungen erst 67. Die jährlichen Nutzungen haben einen Wert von 2,5 Mill. Fr.

**5. Fremdenverkehr.** Der Unterkunft von Fremden dienten im Jahre 1902 etwa 250 Gasthäuser mit rund 16,000 Betten, was im Mittel 64 Betten auf einen Gasthof ausmacht. Das kleinste Hotel liegt am Rosseng-Gletscher und hat nur 7 Betten, das grösste ist das Waldhaus Vulpera mit 650 Betten. Hinsichtlich der Höhenlage finden sich 30 Gasthäuser zwischen 500 und 1000 m, 56 zwischen 1000 und 1500 m, 160 zwischen 1500 und 2000 m und 4 über 2000 m. Was die horizontale Verbreitung der Fremdenzentren über den Kanton anbetrifft, so steht oben an St. Moritz mit 3070 Betten, dann folgen: Davos (2725 B.), Pontresina (1480 B.), Schuls, Tarasp, Vulpera (1300 B.), Arosa (590 B.) und Klosters (570 B.); 500 und weniger Betten haben die Kurorte: Churwalden, Par-

pan, Lenzerheide (500 B.), Flims (425 B.) und Thusis (320 B.). Sehr verschieden ist der bauliche Charakter der Bündner Gasthäuser. Mit Ausnahme des «Steinbock» in Pontresina, des «Adler» in Reichenau und der alten Badehäuser dürften sich nur wenige Gasthäuser noch finden, die als solche gebaut und aus einem früheren, als dem 19. Jahrhundert stammen; dagegen gibt es noch alte Herrenhäuser und Rathäuser, die schon in früheren Zeiten zu Wirtschaften und Herbergen eingerichtet waren, wie z. B. die «Krone» in Grütz<sup>1)</sup>, das Gasthaus Maurizio in Vicosoprano und das Rathaus in Davos. Diese waren, den bescheidenen Bedürfnissen jener Zeit entsprechend, einfach eingerichtet. Im Erdgeschoss waren die Räume meistens gewölbt; die Wirtsstuben zeigten oft reiche Getäfer und Decken, während die geräumigen aber niedrigen Schlafsäle aufs einfachste ausgestattet und mit mehreren Bettstellen besetzt waren. Damals machte man sich eben weniger daraus, in Gesellschaft zu schlafen, als jetzt, wo jeder sein eigenes Zimmer haben will. Mit dem Wachsen des Fremdenverkehrs in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts steigerten sich die Ansprüche und demgemäß änderte sich auch der bauliche Charakter der Gasthäuser, der jedoch immer noch den Stempel der Einfachheit und des strikten Bedürfnisses trug. Erst der grössere Fremdenzufluss, namentlich im Winter zu Dauerkuren für Lungen- und Nervenkranken vermochte den Hotelbau in neue Bahnen zu lenken, was gegen das Ende des Jahrhunderts geschah. Die kasernenartigen Logierhäuser wurden nur noch für Anlagen zweiten Ranges wiederholt, während das mit grossem Kapitalaufwand erbaute, moderne Hotel eher einen schlossartigen Charakter zur Schau trägt, wo es Zentralbau bleibt, oder einer Villen-Kolonie gleicht, die sich um einen die Gesellschaftsräume enthaltenden Zentralbau schart, wenn es dezentralisiert wird.

**6. Wasserkräfte.** Der Kanton Graubünden verfügt über eine stattliche Zahl von Wasserkräften, die jedoch, wie alle in alpinen Gegenden verfügbaren, den Nachteil grosser Veränderlichkeit haben. Im Winter, während des Ausfrierens der hochgelegenen kleinen Zuflüsse, ist der Ausfall oft ein ganz erheblicher. Wir haben es also hier mit sehr variablen hie und da auch geringen Wassermengen zu tun, dagegen können diese, unter hohem Druck ausgenutzt, oft ganz erhebliche Kräfte liefern, die sich infolge der damit verbundenen grossen Umdrehungszahlen der Motoren vorzüglich für den elektrischen Betrieb eignen. Mit Rücksicht hierauf hat sich die Erzeugung von Elektrizität zu Beleuchtungsanlagen schon frühzeitig im Kanton eingebürgert. Die erste Anlage datiert, wie die Tabelle auf S. 160 zeigt, bereits aus dem Jahre 1879. Seither sind neue Werke teils im Entwurf, teils im Bau und wir wollen davon bloss die bedeutendsten erwähnen.

Da ist vor allem das Elektrizitätswerk Brusio im Puschlav zu nennen, das über eine der schönsten Wasserkräfte nicht nur Graubündens, sondern der ganzen Schweiz verfügt. Leider liegt sie am Südabhang der Alpen und kann daher in der Hauptsache nur für den italienischen Bedarf in Betracht kommen. Der Poschiavo-See wird als Reservoir benutzt, ein Stollen von rund 4 m<sup>2</sup> Querschnitt und 5300 m Länge führt das Wasser nach dem Wasserschloss, von wo aus die Rohrstränge nach dem Turbinenhaus in Campocologno geleitet werden. Da die Wassermenge 3670 Sekundenliter und das Gefälle 430 m beträgt, so berechnet sich hieraus eine Minimalkraft von 16 000 P. S. Die Konzession für diese Wasserkraft besitzt die Firma Froté & Westermann.

Der gleichen Firma wurde auch die Wasserkraft an der Albula bei Sils konzessioniert, mit der Bestimmung Zürich mit Elektrizität zu versorgen. Die Anlage sieht den Bau eines 40 m hohen Stauwehres in der engen Schlucht bei der Solisbrücke und die Bildung eines Sees von 2,5 km Länge vor. Die Wasserentnahme erfolgt am linken Ufer durch einen 5690 m langen Stollen von 7 m<sup>2</sup> Querschnitt, dessen Sohle 8 m tiefer liegt als die Wehrkrone. Vom Wasserschloss am Ende des Stollens sollen drei parallele Rohrstränge von 1,6 m Lichtweite nach dem Turbinenhaus in der Nähe der Spinnerei Sils gelegt werden. Da die Wassermenge 13 m<sup>3</sup> und die Druckhöhe 130 m beträgt, so erhielt man eine Minimalkraft von etwa 17 000 P. S.

Um den Luftkurort Davos, der besonders in windstillen, kalten Wintertagen, in denen stark geheizt wird, unter der Rauchplage zu leiden hat, mit Elektrizität zur Beheizung sämtlicher Gebäude zu versehen, wurde in der Nähe von Filisur die Errichtung einer elektrischen Zentrale projektiert, die unter Benützung der Wasserkräfte des Landwassers und der Albula eine Minimalkraft von 10 800 P. S. und bei gewöhnlichen mittleren Wasserständen eine Kraft von 24 000 P. S. liefern würde. Die elektrische Energie soll von dort durch unterirdische Kabel nach dem 20 km entfernten Davos geleitet werden.

Dieses sind die grösseren im Kanton projektierten Anlagen, kleinere

<sup>1)</sup> Bd. XL, Nr. 4.

## Ausgeföhrte elektrische Anlagen im Kanton Graubünden, zumeist mit Wasserkraft betrieben.

Elektrizitäts-Werke	Jahr der Betriebsfertigung	Zahl der Ortschaften, welche mit elektr. Strom versorgt werden	Total Einwohnerzahl der versorgten Ortschaften	Große Übertragungs-distanz in km	Wasserkraft-Anlage					Vorhandene betreibende Motoren	System und Spannungen				Gesamtleistung in kw	Längen-Karten		
					Wassermenge		Gefälle		Mögliche Leistung der Motoren		der Fernübertragung für		der Verteilung an die Konsumenten für					
					m³ Max.	m³ Min.	m Max.	m Min.	P. S. Max.	P. S. Min.	Motorenbetrieb	Beleuchtung	Motorenbetrieb	Beleuchtung				
1 Engadiner Kulm, St. Moritz . . . . .	1879	Hotel	600	0,15	0,01	—	100	—	10	—	1	—	—	—	6 Bogenlampen	—	—	
2 " " " . . . . .	1886	"	600	1,2	1,5	—	17	—	—	—	1	—	—	—	G. S. 220 V. <sup>1)</sup>	—	—	
3 *St. Moritz-Bad . . . . .	1891	5	2540	14	1	0,055	198	—	8-900	—	5	W. S. 3000 V.	W. S. 3000 V.	W. S. 100 V.	W. S. 100 V. <sup>2)</sup>	—	—	
4 *St. Moritz-Dorf . . . . .	1891	2	2000	2,9	4,5	2,5	22	—	1000-500	—	4	G. S. 550 V.	W. S. 2000 V.	G. S. 550 V.	W. S. 2 > 120 V.	—	—	
5 Kursaal Maloja . . . . .	1885	Hotel	—	—	—	—	300	—	80	—	1	Gleichstrom	—	—	—	—	—	
6 Hotel Rätia, Davos-Platz . . . . .	—	"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
7 .. Mühlehof, Davos-Dorf . . . . .	1887	"	—	—	—	—	—	1,5	12	—	1	—	—	—	—	—	—	
8 .. Flüela, Davos-Dorf . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
9 Kur- und Seebad-Anstalt Waldhaus Flims . . . . .	1890	"	450	1	0,06	—	100	—	60	—	2	—	—	—	Gleichstrom	44	—	
10 *Stadt Chur . . . . .	1892	3	12000	6	0,750	0,29	56,2	—	400-160	—	2	W. S. 2000 V.	W. S. 2000 V.	W. S. 120 V.	W. S. 120 V.	—	12000 <sup>3)</sup>	
11 *Davos-Frauenkirch . . . . .	1894	4	8000	13,5	0,6	0,27	100	—	600	260	4	W. S. 8000 und 3000 V.	W. S. 8000 und 3000 V.	W. S. 115 V.	W. S. 115 V.	—	—	
Davos-Claris . . . . .																		
12 Hotel Silvretta, Klosters . . . . .	1889	1	—	—	1,10	—	3	—	30	—	1	—	—	—	G. S. 120 V.	—	—	
13 Hotelgesellschaft Vulpera . . . . .	1894	1	†1000	1,5	—	0,08	250	—	200	—	3	—	—	—	W. S. 100 V.	132	28800 <sup>4)</sup>	
14 Poschiavo . . . . .	1896	1	987	0,8	0,60	—	11	—	66	—	2	—	—	—	W. S. 2000-120 V.	48	— <sup>5)</sup>	
15 *Arosa . . . . .	1897	1	1200	4	0,37	0,37	91	—	340	—	3	W. S. 3600 V.	wie Motorenbetrieb	W. S. 200 V. verk.	W. S. 115 V.	—	—	
16 *Davos-Schatzalp . . . . .	1899	1	?	1,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	G. S. 420 V.	G. S. 2 > 210 V.	— <sup>6)</sup>	
17 Pontresina . . . . .	1890	1	500	6	?	0,32	128	—	440	400	4	W. S. 3200 V.	W. S. 3200 V.	W. S. 125 V.	W. S. 125 V.	—	—	
18 *Thrusis . . . . .	1900	1	1280	1,45	4,3	1,5	91,8	—	3800	1350	4	—	W. S. 3000 V.	W. S. 250 u. 125 V.	W. S. 24125 V.	—	—	
19 Kurhaus Tarasp . . . . .	1902	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
20 Samaden . . . . .	1898	1	1050	0,80	0,20	—	27	—	60	40	—	—	—	—	G. S. 200 V.	40	15000 <sup>7)</sup>	
21 Landquart . . . . .	1902	1	—	—	1,5	5,00	—	8,7	480	—	—	Drehstrom	—	—	—	—	6400 <sup>8)</sup>	
22 Spügen, Hössli's Erben . . . . .	1900	1	400	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	G. S. 120 V.	—	—	
23 Promontogno, Scartazzini & Cie.	1897/01	5	850	3,5	0,85	—	6	—	50	—	—	Wechselstrom	—	—	G. S. 150 V.	40	— <sup>9)</sup>	

<sup>1)</sup> G. S. = Gleichstrom; <sup>2)</sup> W. S. = Wechselstrom; <sup>3)</sup> 1 Dampfturbine 300 P. S.; <sup>4)</sup> 6 Transformatoren, 33 versch. Oeven im Keller; <sup>5)</sup> 1 Transformatorstation; <sup>6)</sup> 2 Gasmotoren von 100 P. S.; <sup>7)</sup> 5 Motoren etwa 25 P. S.; <sup>8)</sup> Francis Doppelkrantzturbine 200 u. 280 P. S., Wirkungsgrad 85% (Bell & Co.); <sup>9)</sup> 4 Transformatorenstationen, 7 Tramöfen, 3 Rippenheizöfen, 1 Kochapparat (Kochherd). Die mit \* bezeichneten Anlagen sind dem Jahrbuch des Schweiz. Elekt. Vereins entnommen; <sup>†</sup> Im Sommer.

von 3500 bis 200 P. S. sind im Misox, Oberhalbstein, Engadin und im Schamsertal noch in erheblicher Zahl zur Ausbeutung vorgeschlagen.

Damit sind wir am Schlusse unserer Besprechung angelangt. Wenn sie, obschon wir uns grösste Gedrängtheit zur Pflicht gemacht und vieles nur andeutungsweise berührt haben, etwas umfangreich geworden ist, so zeugt das nur von der grossen Reichthaltigkeit des gebotenen Stoffes. Das Werk ist ein stattlicher Band in Gross-Oktav (Format: 20 × 28 cm) von 106 Seiten Text mit 24 Tafeln in Autotypie auf feinstem Kunstdruckpapier und 20 gewöhnlichen Tafeln zum Teil nach Strichzeichnungen. Von der Schönheit der Photographien und der daraus hergestellten Autotypien geben unsere Darstellungen in den beiden letzten Nummern einen, allerdings nur schwachen Begriff.

Als Mitarbeiter an der Festschrift haben sich beteiligt: Die HH. Ing. Versell, der die Redaktion leitete und die historischen Uebersichten verfasst hat, Obering. Gilli und Ing. Corradini, Obering. Hennings, Dr. Tarnusser, Forstinspektor Enderlin, Arch. Jäger, Froté & Westermann und die Ingenieure Neuscheler, Sonderegger und Willi. Wir glauben die Uebereinstimmung aller zu finden, die die 40. Generalversammlung besucht haben, wenn wir den Genannten für ihre uneigennützige Mitarbeiterschaft an dem trefflichen Werke Dank und Anerkennung zollen.

W.

**Historische Städtebilder.** Herausgegeben von Cornelius Gurlitt. Serie I. Bd. 4, Bern, Zürich. 31 Tafeln und 61/2 Bogen reich illustrierten Text in Mappe. 1903. Verlag von Ernst Wasmuth in Berlin. Preis 35 M.

Cornelius Gurlitt hat in Band IV. der Serie I seiner *Historischen Städtebilder* unter Mitwirkung der Herren Ed. von Rodt und Dr. C. A. Stückelberg die Städte Bern und Zürich in Wort und Bild behandelt. Gegenüber den Lichtdrucktafeln, die nach vorzüglichen Photographien in mustergültiger Weise hergestellt sind und gegenüber der sonstigen würdigen Ausstattung fallen die zahlreichen Textillustrationen zum Teil etwas ab, da für sie auch ältere Aufnahmen und Clichés Verwendung gefunden haben. Gleichwohl ist auch hier eine Menge von Anregung geboten, so dass kein schweizerischer Architekt es unterlassen sollte, dem Werke und vor allem der in ihm dargestellten bürgerlichen Architektur seine Aufmerksamkeit zu schenken.

Eine erschöpfende Darstellung des gesamten baulichen Materials beider Städte konnte nicht angestrebt werden; um so erfreulicher ist die getroffene Auswahl, die neben der Veröffentlichung fast aller grösseren kirchlichen und kommunalen Baudenkmäler doch auch der Architektur des bürgerlichen Wohn- und Gesellschaftshauses Raum gewährt. All diese bald so vornehmen, bald so anheimelnden Strassenfassaden Berns und Zürichs, den wir auf den Tafeln begegnen, mögen dazu beitragen, Lust und Sinn an der herkömmlichen Bauweise zu mehren und den modernen «Stilspielereien» immer mehr den Böden zu entziehen. Denn das ernste und freudige Studium der überkommenen heimischen Kunstschätze ist am meisten dazu geeignet, von Stilschränken zu befreien und selbständiges Schaffen allmählich wieder zu wecken.

Dr. B.

## Miscellanea.

**Die projektierten Linien Münster-Solothurn und Münster-Grenchen-Biel.** Der Vertrag der bernischen Regierung über die Weissensteinbahn behandelt in eingehender Weise auch das Verhältnis zwischen den beiden Projekten Münster-Solothurn (Weissensteinbahn) und Münster-Grenchen-Biel. Die Subventionierung beider Linien ist nach einem in der schweizerischen Tagespresse besprochenen, uns leider nicht zugegangenen Berichte des bernischen Regierungsrates an den Grossen Rat ausgeschlossen. Unter Berufung auf Gutachten von Direktor Dieter, Oberingenieur Moser und Direktor Arbenz wird die grosse volkswirtschaftliche Bedeutung der Weissensteinbahn hervorgehoben, jedoch bemerkt, dass sie sich als Zubahnlinie zum Lötschberg nicht mit dem Konkurrenzprojekte Münster-Grenchen messen könne. Dieses besitzt (wir folgen hier der Berichterstattung des «Bund») alle Vorteile der Weissensteinbahn in erhöhtem Masse, bringe mit den günstigsten Gefällsverhältnissen bei ungefähr gleichen Distanzen grössere Abkürzungen der Fahrzeit und verdiene überhaupt für den Grossverkehr den Vorzug vor der Weissensteinbahn, die hinwieder mehr rein lokale Interessen befriedige. Allerdings erfordere die Ausführung dieser Linie mehr als den doppelten Kapitalaufwand der Weissensteinbahn, nämlich nach der Berechnung von Ingenieur Greulich 18,47 Mill. Fr. Bei der Annahme, es könnte ein Drittel dieses

Kapitals durch Obligationen aufgebracht werden, liesse sich die Finanzierung nur denken, wenn der Bund ungefähr die Hälfte des Aktienkapitals übernehmen würde. «Wir halten jedoch dafür, dass auf diese Bundeshülfe in absehbarer Zeit kaum zu rechnen sein wird, sofern wenigstens die Bundesbahnen nicht von interessanter Seite zu einer Entscheidung gedrängt werden.» Zu diesem Schlusse gelangt die Regierung auf Grund der Ausführungen der Generaldirektion der Bundesbahnen in dem bekannten Gutachten, das die Weissensteinbahn als ein volkswirtschaftlich nicht gerechtfertigtes Unternehmen bezeichnet, aber gleichzeitig den «richtigen» Zeitpunkt für die Ausführung eines rationalen Juradurchstichs durch die Bundesbahnen als noch nicht eingetreten erklärt. Der Regierungsrat erkennt, dass diese Stellungnahme, vom rein fiskalischen Standpunkte der Bundesbahnen aus betrachtet, richtig sein möge. Er betont aber, der Kanton Bern müsse die Angelegenheit nach teilweise andern Gesichtspunkten beurteilen, für die das bernische Subventionsgesetz und seine bisherige Anwendung massgebend ist. Auch die Lötschbergfrage kann nach Ansicht der Regierung nicht ausschlaggebend sein. «Der angestrebte Berner Alpendurchstich hat seine Berechtigung auf Grundlage der bestehenden Verhältnisse. Dies schliesst nicht aus, dass wir bestrebt sein sollen, durch Verbesserung der Zufahrtsverhältnisse seine Bedeutung noch zu erhöhen. Die Linie Münster-Grenchen würde die erwähnte Zufahrt in ungleich höherem Masse verbessern (als der Weissenstein), aber für deren Ausführung fehlen die nötigen Mittel. Man wird daher auch hier auf das bessere verzichten müssen, wenn nicht der Bund doch noch in letzter Stunde zu gunsten dieses Projektes eingreift und sowohl im öffentlichen, volkswirtschaftlichen Interesse, als in denjenigen der schweizerischen Bundesbahnen sich herbeilässt, den Bau dieser wichtigen Linie angemessen zu subventionieren oder selbst an die Hand zu nehmen». In diesem Sinne wird die Regierung von Bern eine Eingabe an den Bundesrat richten.

**Elektrizitätswerk Winterthur.** Wie wir bereits berichtet haben<sup>1)</sup>, bezieht Winterthur, bis sein eigenes Kraftwerk am Rhein erbaut ist, seine Elektrizität von Beznau, das ihm den Strom in Form von Drehstrom von 3000 Volt Spannung an der Grenze der Stadt zur Verfügung stellt. Die Verteilung in Winterthur geschieht für grössere Motoren von über 10 P. S. mit Drehstrom direkt; für Beleuchtung und für den Betrieb von Klein-Motoren bis zu 10 P. S. wird der Drehstrom in Gleichstrom von 2 mal 220 Volt umgeformt. Bei der Gasfabrik wird zunächst eine Reservestation erbaut. Hier findet ein 700 P. S.-Drehstrom-Generator von 3000 Volts Aufstellung, der mit einer liegenden Tandem-Dampfmaschine direkt gekuppelt ist; für eine spätere Bauperiode ist ein zweites Aggregat von gleicher Grösse vorgesehen. Von der Reservestation wird der Drehstrom in Kabeln nach der Umformerstation in der Stadt geleitet.

Die Umformung in Gleichstrom geschieht durch zwei Motor-Generatoren von je 365 P. S. zunächst auf 440 Volts Gleichstrom. Parallel zu diesen arbeitet eine Akkumulatorenbatterie von 900 Ampèrestunden Kapazität, die auch die Teilung der Spannung in  $2 \times 220$  Volts besorgt. Ferner kommt in der Umformerstation noch eine Zusatzgruppe zur Aufstellung von 90 P. S., die einerseits zum Aufladen der Batterie dient, anderseits durch ihren Motor, der mit zwei Kollektoren versehen ist, in Ausnahmefällen die Spannungsteilung übernehmen kann. Die gesamte Verteilung des elektrischen Stromes für Kraft und Licht geschieht durch ein ausgedehntes Kabelnetz von etwa 22 km Totallänge; nur für die Abgabe von Drehstrom in die Aussengemeinden sind Freileitungen vorgesehen. Die ganze Anlage, Reservestation, Umformerstation und Kabelnetz, die der Aktiengesellschaft vorm. Joh. Jak. Rieter & Cie. in Winterthur übertragen wurde, soll am 15. März 1904 dem Betriebe übergeben werden.

**Aufnahmgebäude für den Bahnhof Basel.**<sup>2)</sup> Auf in das letzter Nummer unserer Zeitschrift erschienene Schreiben der Architektenfirma *Kuder & Müller* wird uns von seiten der Bundesbahnverwaltung folgendes mitgeteilt:

«Die Bahnverwaltung hat die Konkurrenten seiner Zeit auf Wunsch der Jury per Zirkular davon in Kenntnis gesetzt, dass es in ihrer Absicht liege, den Verfasser des erstprämierten Entwurfes bei der Anfertigung der Detailzeichnungen für die Fassaden zur Mitwirkung beizuziehen, insofern der betreffende Entwurf ohne weiteres der Ausführung zu Grunde gelegt werde.

Da sich nach Ansicht der Jury keiner der eingereichten Entwürfe ohne weiteres zur Ausführung eignete, wurde kein erster Preis erteilt.

<sup>1)</sup> Bd. XLI, S. 287.

<sup>2)</sup> Wie wir von kompetenter Seite vernehmen, ist die Mitteilung der Herren Kuder & Müller in letzter Nummer, wonach ein Entwurf der Kreisdirektion II von der Generaldirektion der S. B. B. abgelehnt wurde, unrichtig; richtig dagegen ist, dass der Vorschlag der Kreisdirektion, Basler Architekten mit der Ausarbeitung eines Fassaden-Entwurfes zu betrauen, von der Generaldirektion genehmigt wurde.

Die Red.

Es liegt deshalb für die Bahnverwaltung, welche diese Ansicht der Jury teilt, gar keine Verpflichtung für die weitere Beiziehung der Höchstprämierten vor und zwar umsoweniger als für die Aufstellung der definitiven Entwürfe das Projekt der Höchstprämierten nicht als Grundlage genommen wird.

Im Hinblick auf dieses Nichtvorhandensein einer Verbindlichkeit gegenüber einem der Prämierten hat dann die Bahnverwaltung nach eingehender Prüfung und gestützt auf verschiedene Erfahrungsbeispiele im vorliegenden Falle es für das zweckmässigste erachtet, mit der Aufstellung neuer Fassadenpläne Architekten aus der Stadt Basel selbst zu betrauen.

Schliesslich sei noch darauf aufmerksam gemacht, dass beim Dienstgebäude der Bundesbahnen auf dem Brückfeld in Bern, wo das erstprämierte Projekt sich direkt zur Ausführung eignete, den betreffenden Architekten nicht nur die Ausarbeitung der Ausführungspläne, sondern auch die Bauleitung übertragen worden ist.»

**Eine Konferenz schweizerischer beamteter Kulturingenieure** tagte am 19. und 20. d. M. in Frauenfeld anlässlich der dort stattfindenden landwirtschaftlichen Ausstellung. Am Morgen des 20. September fanden im Regierungsgebäude unter dem Vorsitz des kantonalen Kulturingenieur Hrn. J. R. Girsberger aus Zürich die Verhandlungen statt, an denen neben Vertretern des schweizerischen landwirtschaftlichen Departements und des Kantons Thurgau die Professoren der Kulturingenieurabteilung des eidg. Polytechnikums und die amtlichen Kulturingenieure der Kantone Aargau, Bern, Freiburg, St. Gallen, Tessin, Thurgau, Zug und Zürich teilnahmen. Zur Verhandlung kamen unter anderm Fragen über die Subventionierung von Weganlagen in Alpengegenden, über die Vereinheitlichung der in der Kulturtechnik verwendeten Formulare und über die Aufstellung einer Statistik der subventionierten Wegverbesserungen.

**Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.** In der offiziellen Totenliste, die an der Generalversammlung in Chur verlesen und im Protokoll auf Seite 142 unserer letzten Nummer abgedruckt wurde, findet sich auch der Name des Herrn Architekten Hans Salchli in Thun. Herr Salchli ist nun in der angenehmen Lage uns schriftlich zu bezeugen, dass er noch frisch und gesund die «freundliche Gewohnheit des Daseins» geniesst und keine Lust verspürt, sich unter die abgeschiedenen Geister zu mischen, zu deren Ehren sich die Versammlung erhoben hatte. Wir freuen uns hierüber, hoffend, dass das, was den irräthmlich Todgesagten in Aussicht gestellt wird, ihm in vollem Masse besichert sein möge. Die Notiz beruht offenbar auf einer Verwechslung von Architekt Hans Salchli in Thun mit Ingenieur Hans Salchli in Aarberg, der im Juni dieses Jahres gestorben ist.

**Versuche über das Zusammenwirken von Beton und Eisen in Beton-Eisenkonstruktionen.** In Ergänzung der Jubiläumsstiftung der Deutschen Industrie von 10000 M. zur Förderung der wichtigen Untersuchungen über Beton-Eisenkonstruktionen ist ein Ausschuss für die bezüglichen Arbeiten eingesetzt worden, der aus den Herren Professor Dr. ing. von Bach in Stuttgart, Professor Möller in Braunschweig, einem Vertreter der mechanisch-technischen Versuchsanstalt in Charlottenburg, sowie Regierungsbau-meister H. Könen und Ingenieur Freytag besteht, welch letztere als Vertreter des deutschen Betonvereins in den Ausschuss gewählt worden sind.

**Ausstellung für christliche Kunst in Bellinzona.**<sup>1)</sup> Nachträglich geht uns der etwas verspätet fertig gestellte, im Verlage von C. Salvioni in Bellinzona erschienene Katalog, der anlässlich der Jahrhundertfeier in Bellinzona veranstalteten Ausstellung von Werken christlicher Kunst des Tessins in hübscher Ausstattung zu. Er enthält eine nur ganz kurze, aber übersichtliche Zusammenstellung sämtlicher ausgestellter Gegenstände und zeigt aufs neue welche Schätze alter Kunst in den Tessiner Kirchen noch vorhanden sind.

**Der Neubau der Amtsparkasse in Aarberg** wird nach den Plänen des Architekten O. Lutstorf auf der Westseite des Städtchens an Stelle zweier aus dem 17. Jahrhundert stammenden Häusern (1663) erbaut. Das in dem einen der alten Gebäude erhaltene, hübsch geschnitzte Wandgefärber ist zusammen mit einem kleinen, grün und schwarz glasierten Ofen auf Anregung des Architekten von der Amtsparkasse Aarberg dem historischen Museum in Bern überwiesen worden.

**Albulabahn.** Der Ausschuss des Verwaltungsrates hat beschlossen, an der durch Bergtrüschungen gefährdeten Stelle der Linie bei Bergün einen Tunnel von 33 m zu erstellen. Die Ausführung wurde der Firma Cayre & Marasi in Sils, die auch das erste und zweite Los der Albulabahn erstellt hat, übertragen und soll bis 1. April 1904 vollendet sein.

**Parkanlagen in Berlin.** Der Magistrat genehmigte die Anlage eines Nordparks auf den Rehbergen bei Berlin mit einem Umfang von 35 ha Fläche, deren Grundwert sich auf etwa 3 Mill. Fr. stellt. Auch der Lan-

<sup>2)</sup> Bd. XLII S. 146.

des-Ausstellungspark soll nach Abschluss der diesjährigen Kunstaustellung einer Umgestaltung unterzogen werden nach den Plänen der Bauräte *Kayser & v. Groszheim* sowie des Tiergartendirektors *Geitner*.

**Das Präsidialgebäude des deutschen Reichstages in Berlin**, das nach den Plänen *Wallots* als Amtswohnungen des Präsidenten und Direktors erbaut worden ist, wird am 1. Oktober übergeben werden.

### Nekrologie.

† **Dr. Jakob Grob.** Am 9. September starb in Ludwigshafen a. Rh., im Alter von erst  $29\frac{1}{2}$  Jahren Dr. phil. Jak. Grob. Der Verstorbene wurde in Flawil (Kt. St. Gallen) als ältester Sohn eines Arztes geboren. Mit 16 Jahren trat der Verstorbene in die st. gallische Kantonsschule ein, an deren Gymnasialabteilung er nach fleissigem Studium und sehr gut abgelegtem Examen das Reifezeugnis für die Hochschule erwarb. Seine akademische Laufbahn und damit sein speziell naturwissenschaftliches Studium begann er an der Universität Genf, die er jedoch schon nach zwei Semestern wieder verliess, um an das eidg. Polytechnikum überzusiedeln und in dessen Abteilung für Fachlehrer (naturwissenschaftliche Richtung) einzutreten. Zu seinem Haupt- und Lieblingsfache wählte Grob die Chemie, widmete sich ihr nach Erlangung des Fachlehrerdiplomes ausschliesslich und führte unter der ausgezeichneten Leitung des Professors Dr. E. Bamberger die Arbeit zu seiner Dissertation «Acetylmidrazon und Hydrazone aliphatischer Nitroverbindungen» aus. Auf Grund derselben wurde ihm von der Universität Zürich der Doktorhut verliehen. Nachdem Dr. Grob darauf kurze Zeit als Assistent am analytischen Laboratorium des Polytechnikums tätig gewesen war, fand er vor vier Jahren als Chemiker Anstellung in der «Badischen Anilin- und Soda-Fabrik» in Ludwigshafen a. Rh., in der er sich durch seine Tüchtigkeit und ausserordentliche Gewissenhaftigkeit bald beliebt machte. Eine heimtückische Blinddarmentzündung hat hier seiner Wirksamkeit leider ein jahes Ende bereitet.

Im persönlichen Verkehr zeichnete sich der allzufrüh Verstorbene durch ungeheuchelte Liebenswürdigkeit, bescheidenes, durchaus geräuschloses Auftreten und durch ehrliche Offenherzigkeit aus. Bei seinen Mitarbeitern und Vorgesetzten erwarb er sich durch seine gründliche Bildung, sein gewissenhaftes Arbeiten und durch seinen vorzüglichen Charakter ungeteilte Achtung und Anerkennung. Seine zahlreichen Freunde betrauen an ihm einen Freund im besten Sinne des Wortes.

† **Dr. Otto Decher.** Am 19. d. M. starb in Zürich, nach langer, schmerzvoller Krankheit, Dr. Otto Decher von Augsburg, Professor für Vermessungskunde am eidg. Polytechnikum, im Alter von 58 Jahren. Nach Beendigung seiner Studien an der technischen Hochschule in München und einer vierjährigen Ingenieurpraxis beim Eisenbahnbau trat er

<sup>1)</sup> Bd. XXX, S. 40; S. 168; Bd. XXXI, S. 69.

1873 als Assistent des Professors Dr. Bauernfeind und als Privatdozent in den Lehrkörper der Münchener technischen Hochschule ein und erwarb sich daselbst auch den Doktorgrad. Siebzehn Jahre verblieb er in dieser Stellung, bis er 1890 auf warme Empfehlungen Bauernfeinds vom eidg. Schulrat als Ersatz für den vom Lehramt zurückgetretenen Professor Wild an unsere eidg. technische Hochschule berufen wurde. Die zahlreichen Schüler Wilds waren mit dieser Berufung nicht einverstanden, denn sie hätten an dessen Stelle viel lieber einen seiner Schüler gesehen, der in seinem Geiste gelehrt und dessen anerkannte Methoden festgehalten hätte. Die Stellung des neu berufenen, auswärtigen Professors war daher von Anfang an keine beneidenswerte und es brauchte viele Jahre bis er sich bei uns heimisch fühlte. Das Vorhandensein dieser ihm nicht unbekannten Stimmung der schweizerischen Technikerschaft legte ihm in seinem äussern Auftreten eine gewisse Zurückhaltung auf; desto eifriger und gewissenhafter erfüllte er seine Pflichten im Lehramt und es gelang ihm auch die Sympathien seiner Kollegen und die Zuneigung seiner Schüler in hohem Grade zu erwerben.

### Konkurrenzen.

**Weltpostverein-Denkmal in Bern.** (Bd. XL, S. 219). Das Preisgericht ist am 23. d. M. zur Beurteilung von etwa 120 der eingelaufenen Entwürfe zusammengetreten und hat vier derselben mit gleichen Preisen zu 3000 Fr. und zwei mit gleichen Preisen zu 1500 Fr. bedacht. Als Verfasser der prämierten Arbeiten ergaben sich die Herren: Professor *Hans Hundrisser* in Charlottenburg, *George Morin* in Berlin, *Ernest Dubois*, Bildhauer mit *René Patouillard*, Architekt in Paris, sowie *René Marceau* in Paris; ferner *Giuseppe Chiattone* in Lugano und Professor *Ignaz Taschner* in Breslau mit *August Heer* in München. Das Preisgericht beantragt unter den genannten Künstlern einen engern Wettbewerb zu veranstalten.

Sämtliche eingereichten Entwürfe sind von nächster Woche an während eines Monats in der Reitschule zu Bern ausgestellt.

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

### Vereinsnachrichten.

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

#### Stellenvermittlung.

*Gesucht zu baldigem Eintritt ein Ingenieur-Topograph mit Erfahrungen in geodätischen Arbeiten.* (1342)

Auskunft erteilt

*Das Bureau der G. e. P.,  
Brandschenkestrasse 53, Zürich.*

## Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
28. Sept.	Bauverwaltung A. Ruegg, Architekt	Elgg (Zürich) Erlenbach (Zürich)	Erstellung von 60 und 21 m langen Zementröhrenleitungen mit 45 und 50 cm Lichtweite. Glaser-, Schreiner-, Parkett-, Maler- und Schlosserarbeiten zum neuen Schulhaus Gfenn-Hermikon bei Dübendorf.
29. »	Bureau d. Elektrizitätswerkes	Zürich, Bahnhofbrücke I Winterthur, Gertrudstrasse 14	Erd-, Maurer- und Granit-Arbeiten für die Umformerstation an der Promenadengasse in Zürich I.
30. »	W. Furrer, Architekt	Schaffhausen Jona, zum Kramen (St. Gallen)	Erd-, Maurer-, Granit-, Steinbauer-, Zimmer- und Hochkaminarbeiten, samt Eisenlieferung und Erstellung einer eisernen Dachstuhlkonstruktion für die Haupttransformatorstation und Reservekraft-Anlage der Gasfabrik in Winterthur.
30. »	Städt. Bauverwaltung Ant. Helbling, Verwaltungspräsident	Zug	Korrektion und Kanalisation der Fulacherstrasse und Stokarbergstrasse in Schaffhausen. Glaser-, Schreiner-, Maler- und Schlosserarbeiten sowie die Erstellung eines Blitzableiters für den Waisenhausbau in Jona.
1. Okt.	Bureau d. Kantonsingenieurs	Wald (Zürich) Glarus Basel	Erd-, Chaussierungs- und Pfästerungsarbeiten sowie Lieferung von 104 m Granitrandstein für die Trottoirranlage in Menzingen.
2. »	Gemeinderatskanzlei Architekt J. Schmid-Lutschg	Zürich, Obmannamt Weesen (St. Gallen)	Erstellung der 580 m langen Strasse III. Kl. Weid-Hintersennenberg, Gemeinde Wald. Erstellung eines Kirchleins auf Braunwald.
3. »	Hochbaubureau	Mels (St. Gallen)	Gipser- und Malerarbeiten zur neuen Verwalterwohnung des Schlachthauses in Basel.
4. »	Bauleitung d. Reusskorrektion	Biel, Zentralstr. 89 a	Ausführung von etwa 23 000 m <sup>3</sup> Erdarbeiten an der Reuss bei Obfelden.
6. »	Hotel Schwert		Maurer-, Steinbauer-, Zimmer- und Schmiedearbeiten zum Neubau einer Dependance des Hotel Schwert in Weesen.
7. »	Gemeindamt Gebrüder Schneider, Architekten		Bau des Strässchens Fontanix-Monteplon.
10. »	Gr. Eisenbahnbauinspektion	Basel, Sperrstr. 108	Schreiner-, Parkett-, Schlosser-, Gipser- und Malerarbeiten, sowie Lieferung der Beschläge, des Linoleumsbelages und der Installation für den Schulhausneubau in Bözingen.
10. »	Städt. Bauamt	Chur	Lieferung und fertige Aufstellung der Eisenkonstruktionen (Fachwerk-Parallelträger) für zwei Eisenbahnbrücken über die Wiese beim neuen Güterbahnhof der badischen Bahnen in Basel.
15. »			Herstellung von Sohlensicherung bzw. Schwellen im Plessurbett in Chur in Bruchsteinmauerwerk und Portlandzementmörtel mit den vorgesehenen Steinvorlagen (etwa 950 m <sup>3</sup> ) samt Lieferung der Bruchsteine aus den Calanda-Steinbrüchen.
26. »	Hotel Schwert	Weesen (St. Gallen)	Dachdecker-, Spengler- und Glaserarbeiten samt Erstellung einer Zentralheizung und der sanitären Einrichtungen zum Neubau einer Dependance des Hotel Schwert in Weesen.