

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **41/42 (1903)**

Heft 15

PDF erstellt am: **20.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

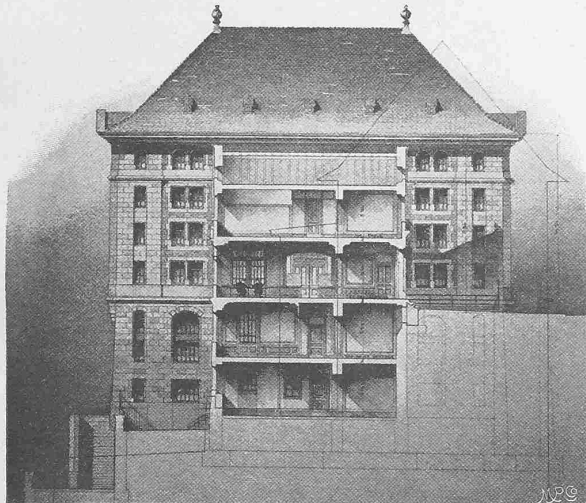
Ce projet, malgré quelques défauts, est consciencieusement étudié et habilement rendu. Aussi a-t-il été classé n° 1 par le Jury.

L'auteur du projet «*Akropolis*» a étudié la Variante de l'esquisse. C'est un *parti* excellent où l'administration, séparée du bâtiment des Archives, est placée au Sud. L'entrée des bureaux serait peut-être un peu éloignée de la rue du Château; par contre, ces bureaux seraient en bonne place, bien éclairés, sur un seul et même étage. L'auteur n'a pas assez

1°	Cachet rouge	1200 Fr.
2°	ex æquo « <i>Akropolis</i> »	800 »
2°	ex æquo « <i>RCN</i> »	800 »
3°	Croix fédérale	700 »
		Total: 3500 Fr.

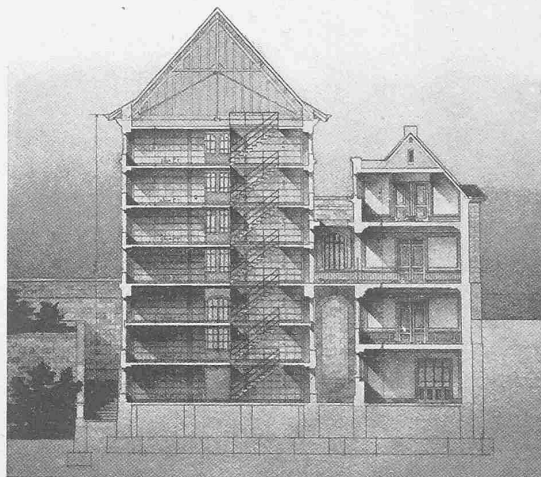
Cela fait, le Jury a ouvert les quatre plis qui accompagnaient les projets définitifs.

Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein neues Archivgebäude in Neuchâtel.
Erster Preis. — Merkzeichen: Rotes Sigel. — Verfasser: HH. A. Dufour und H. Baudin, Architekten in Genf.



Längsschnitt durch die Verwaltungsräume.

1:400.



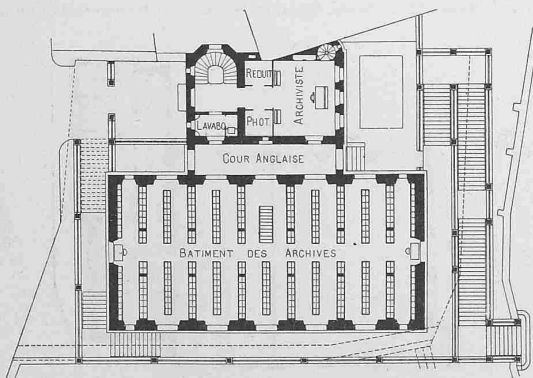
Querschnitt durch Archiv- und Verwaltungsgebäude.

tenu compte des remarques du Jury: il eût mieux fait de supprimer tout à fait, dans les dépôts, les couloirs inutiles et l'escalier de sûreté. L'annexe de l'administration, placée au Sud, est divisée extérieurement en deux petits corps de bâtiments. L'idée est heureuse et méritait d'être mieux étudiée. Il est regrettable que l'auteur n'ait pas su en tirer un parti satisfaisant surtout pour les façades. La tour des prisons est trop élevée de 2^m 50.

L'auteur du projet «*RCN*» a très sensiblement amélioré son esquisse, quant aux plans de distribution intérieure. Ces plans sont très clairs et pratiques; l'escalier principal est plus simple, l'administration mieux logée. Les façades, au contraire, valaient mieux dans l'esquisse: la partie cintrée, rue du Château, est exagérée; en outre, l'auteur du projet a cru devoir supprimer un étage dans le sous-sol pour l'ajouter au-dessus de la corniche, ce qui est une erreur. Les grandes ouvertures des fenêtres au Nord sont hors d'échelle.

Le Jury a classé les deux projets «*Akropolis*» et «*RCN*» ex æquo n° 2.

Le projet *Croix fédérale*: octobre 1902 comprend deux ailes de bâtiment: aile Sud et aile Nord; l'administration est placée dans l'aile Nord,



Grundriss vom untern Erdgeschoss. — Masstab 1:500.

à l'Ouest. Le plan est moins clair et moins commode que celui des projets précédents. Quant aux façades, elles sont banales et le bâtiment est beaucoup trop élevé. La silhouette des toits, qui montent plus haut que le bâtiment des prisons, est franchement malheureuse. Le clocheton est inutile. Ce projet a été classé n° 3.

Le Jury avait une somme de 3500 fr. à répartir entre les quatre projets. Il l'a fait de la manière suivante:

Le projet *Cachet rouge* a pour auteurs MM. A. Dufour et H. Baudin, architectes à Genève.

Le projet «*Akropolis*» a pour auteur M. Albert Hauser, architecte à Bienne.

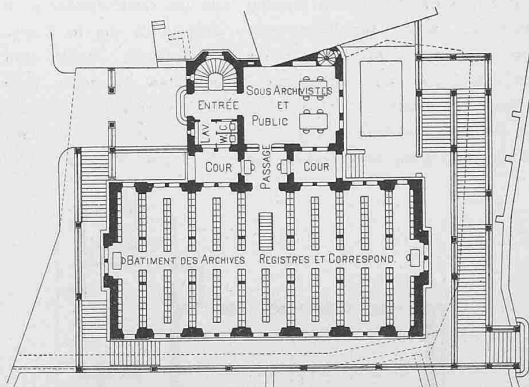
Le projet «*RCN*» a pour auteur M. Robert Leitner, architecte à Bâle.

Le projet *Croix fédérale*: octobre 1902 a pour auteurs MM. Emile Frey et H. Geissler, architectes à Paris.

Veuillez agréer, Monsieur le Conseiller d'Etat, l'assurance de notre haute considération.

L. Châtelain.

Louis Perrier. Arthur Piaget. Albert Nef. Ed. Vischer.



Grundriss vom oberen Erdgeschoss. — Masstab 1:500.

Miscellanea.

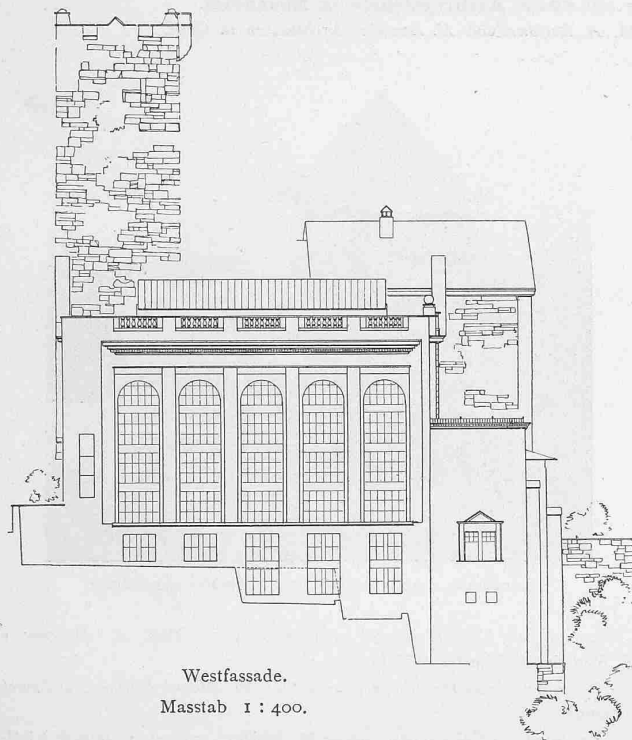
Bautätigkeit in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika. Eine detaillierte Zusammenstellung aller auf der nördlichen Hälfte des amerikanischen Kontinents im Bau begriffenen und zur definitiven Vergebung vorbereiteten Eisenbahn- und Brückenbauten bringt die «*Railroad Gazette*» (New York) vom 13. März in ihrem etwa 60 Folio-Seiten umfassenden Halbjahr-Supplement. Aus derselben geht hervor, dass die Zahl solcher Unternehmungen für das laufende Jahr diejenige aller Vorjahre übertrifft. Die Zusammenstellung umfasst ausser den Vereinigten Staaten (einschliesslich von Porto Rico, Hawaii und den Philippinen) auch Canada, Cuba und Mexico, in welchen Ländern derartige Bauten meist, teilweise oder gänzlich, auf

die Initiative sowie unter finanzieller und namentlich technischer Leitung der Nord-Amerikaner zur Ausführung gelangen. Von der Gesamtzahl der 2058 einzeln angeführten und kurz charakterisierten Eisenbahnprojekte, die zusammen von 1684 verschiedenen eingetragenen Gesellschaften in Aussicht genommen werden, befindet sich zur Zeit bereits fast ein Drittel

Spannweiten von 150 m bis 180 m, für einige derselben sind Spannweiten bis über 600 m geplant und zum Teil in Ausführung begriffen. Unter denselben beanspruchen die Auslegerträger-Brücken von 500 m Spannweite und darüber, sowie die Hängebrücken mit noch grösseren Spannweiten das grösste Interesse durch ihren Ueberbau sowohl wie durch die

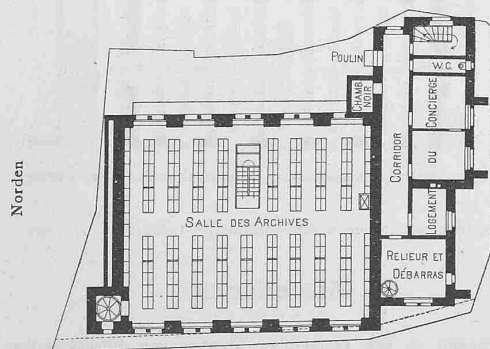
Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein neues Archivgebäude in Neuchâtel.

Zweiter Preis «ex aequo». — Motto: «Akropolis». — Verfasser: Herr *Albert Hauser*, Architekt in Biel.



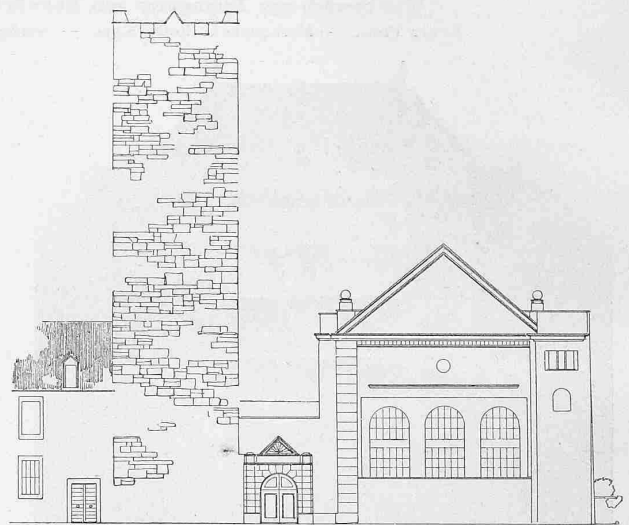
im Bau, davon 569 in den Vereinigten Staaten, 38 in Canada und 19 in Mexico. Die durchschnittliche Länge der projektierten oder schon begonnenen Bahnlinien für Dampf- und für elektrischen Betrieb schwankt bei den meisten derselben zwischen 6 und 60 engl. Meilen, d. h. etwa zwischen 10 und 100 km; immerhin findet sich auch eine grössere Anzahl von Linien bis zu 300 km und mehr Länge darunter.

Unter den Brückenbauten wurden nur die bedeutenderen Brücken für Eisenbahnen, sowie für Fahrstrassen aufgezählt, die in Eisen, Stein und Beton (armiert und nicht armiert) erstellt werden. Dabei sind unter den Eisenbahnbrücken nur diejenigen Kunstbauten grösserer Bedeutung genannt, deren Baukosten über 20 000 Doll. oder etwa 100 000 Fr. betragen. Die Liste der Brückenbauten umfasst deren ungefähr 2000, einschliesslich einiger noch nicht ganz ausgereifter Projekte sogar etwa 2500, die sich



Grundriss vom untern Erdgeschoss. — Masstab 1:500.

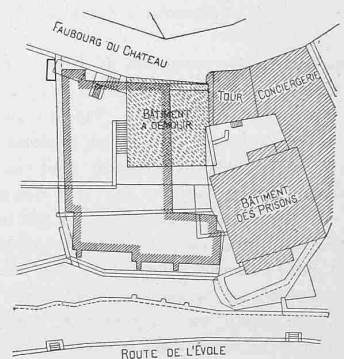
auf 900 Baubezirke, 600 Städte und 48 Staaten, Territorien und Provinzen verteilen. Unter diesen Brückenbauten sind 70 deren Baukosten einzeln jeweils 100 000 Doll. oder rund $\frac{1}{2}$ Mill. Fr. übersteigen und 15 zu deren Erbauung einzeln weit mehr als das Zehnfache dieses Betrages nötig ist. Bei den übrigen Projekten und Bauten bewegen sich die Kosten zwischen 100 000 und 300 000 Fr. Ueber ein Dutzend der Brücken besitzen mehrere



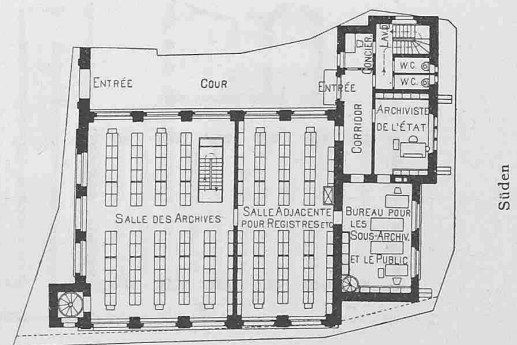
Nordfassade. — Masstab 1:400.

z. T. in grosse Tiefe reichenden und unter schwierigen Verhältnissen auszuführenden Fundierungen der Pfeiler. Sämtliche derartige Brückenbauten sind entweder doppelgleisig angelegt oder haben ausser Bahngleisen in grösserer Anzahl noch andere Verkehrstrassen zu tragen; unter denselben ist wiederum eine ganze Anzahl solcher in Bau begriffen, die beweglich, d. h. als Dreh-, Hub- oder Zugbrücken mit bis zu acht Bahngleisen entworfen sind.

Von den genannten Auslegerbrücken sind mehrere in «Engineering News» (New-York, 20. November 1902) beschrieben und abgebildet. Die zahlreichen, durch nordamerikanische Konstruktionswerkstätten, Bauunternehmer und der Hauptsache nach auch durch amerikanisch geschulte Ingenieure und Arbeiter in Asien, Südamerika und Australien erstellten grossen



Lageplan. — Masstab 1:1000.



Grundriss vom obern Erdgeschoss. — Masstab 1:500.

Brückenbauten von oft aussergewöhnlich grossen Abmessungen sind in der obigen Zusammenstellung ebenfalls nicht inbegriffen. K. E. H.

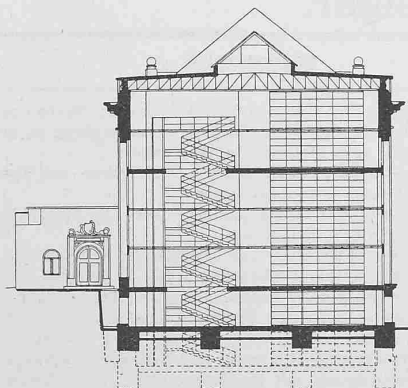
Ueber die Hebezeuge auf der Düsseldorfer Ausstellung hat in der Sitzung des Vereins deutscher Maschineningenieure vom 24. März d. Js. der kgl. Eisenbahn-Bauinspektor *S. Fränkel* übersichtliche Mitteilungen gemacht.

Bei Kranen aller Art und für alle Zwecke überwiegt gegenwärtig bei weitem die Anwendung des Drahtseiles, dessen Sicherheit weit grösser ist, als die einer geschweissten Kette, weil das Seil nicht plötzlich reisst, sondern sich zunächst dehnt, und die gebrochenen Drähte, indem ihre Enden aus dem Seile heraustreten, bemerkbar werden. Neben dem Drahtseile behauptet die Gallsche Kette ein weites Feld der Anwendung, namentlich aus dem Grunde, weil man mittels derselben ohne weiteres eine genau senkrechte Hebung erzielt, — ein Vorteil, der besonders bei den zum Heben der Modelle und Formkästen dienenden Giessereikranen sehr ins Gewicht fällt. Bei Laufkranen ist das Streben ersichtlich, grosse Geschwindigkeiten zu erlangen; man findet gegenwärtig bereits solche bis zu 60 und 85 *m* in der Minute. Um diese grossen Geschwindigkeiten, zu deren allgemeineren Anwendung die letzte Pariser Weltausstellung den Anstoss gegeben hat, zu erreichen, ist es nötig:

1. langsam laufende Motoren von grosser Anzugskraft zu verwenden, da bei schnell laufenden der grösste Teil des Anlaufmomentes für die Anker-Beschleunigung verzehrt wird;
2. die grössere Uebersetzung in die langsam laufenden Räder an der Trommel und die kleinere in das Vorgelege am Motor zu verlegen, um die schnell laufenden Massen zu verringern.

Nebenher geht das Bestreben, den Wirkungsgrad der Getriebe möglichst zu steigern. Die Verwendung gefräster Zahnräder wird immer allgemeiner. Manche Fabriken verwenden mit Vorliebe ausschliesslich Stirnräder und erreichen auf diese Weise, wie die in Düsseldorf angestellten Messungen ergaben, die höchsten Wirkungsgrade. Andere Kranbauer sind seit Jahren bemüht, die Schneckengetriebe, die ihrerseits den Vorzug geräuschlosen und stossfreien Ganges haben, zu vervollkommen. Zum Beispiel macht man den Rückdruck unschädlich, indem man die Schneckenwelle gegen ein Kugellager abstützt.

Bei kleineren Lasten und Spannweiten ist an die Stelle der genieteten Träger das Formeisen in seinen schwereren Profilen getreten;



Querschnitt. — Masstab 1 : 400.

als Beispiel ist zu nennen der von der Luxemburger Bergwerks- und Hütten-Aktiengesellschaft in Differdingen, Luxemburg, nach Patent Grey gewalzte Doppel-T-Träger mit breitem Flansch.

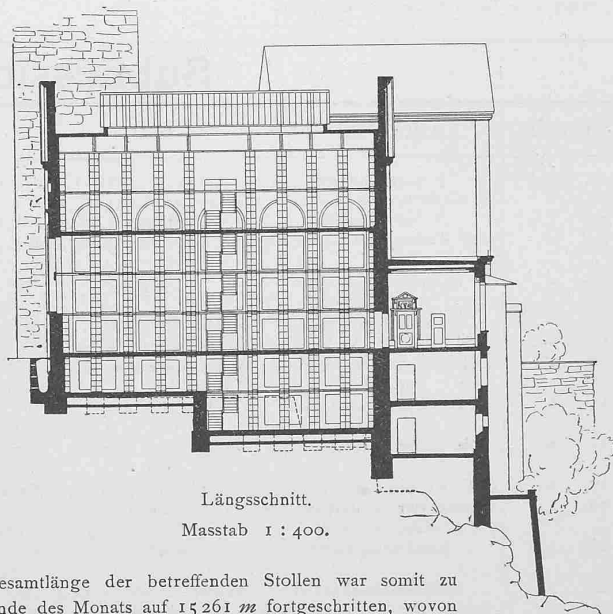
Von dem Vortragenden wurde als ein hervorragender Vertreter des deutschen Hebezeugbaues die Benrather Maschinenfabrik erwähnt, von der u. a. der Riesenkran der Kieler Howaldtswerke herrührt und die einen ähnlichen Kran für die Schiffswerft von William Beardmore & Co. in Glasgow lieferte. — Der ausführliche Sitzungsbericht wird wie üblich in «Glaser's Annalen» erscheinen.

Der Warenverkehr auf den rund 10 000 *km* langen deutschen Wasserstrassen betrug im Jahre 1900 73 Millionen *t* Güter. Von diesen wurden 11 500 Mill. *t/km* zurückgelegt. Vierfünftel des Verkehrs entfallen, laut einer Aufstellung in der Zeitschrift d. V. deutscher Ingenieure, auf die sieben grossen, 3000 *km* langen Ströme Deutschlands, von denen

der Rhein den weitaus grössten Verkehr mit fast der Hälfte der gesamten Güterbewegung aufweist. Dann folgt die Elbe mit etwa einem Viertel der Gesamtbewegung. Ein Vergleich zwischen den Jahren 1875 und 1900 zeigt eine Steigerung des Güterverkehrs von 10,4 auf 36,5 Millionen *t*, also fast auf das Vierfache, und zwar lediglich auf denjenigen Strömen, deren Verkehr sich durch Beschaffung grosser Fahrzeuge und Verwendung neuer Betriebseinrichtungen den neuzeitlichen Forderungen angepasst hat. Einen ähnlichen Aufschwung weisen die grössten Kanäle und kanalisierten Flüsse auf, während bei den kleineren Wasserstrassen Stillstand oder gar Rückschritt eingetreten ist. Vergleicht man den Wasserverkehr mit dem der Eisenbahnen, der von 10,9 Milliarden *t/km* bei 26 500 *km* Schienennetz im Jahre 1875 auf 36,2 Milliarden *t/km* bei 49 600 *km* im Jahre 1900 gestiegen ist, so ergibt sich, dass der durchschnittliche Verkehr auf den Wasserstrassen, deren Länge nicht zugenommen hat, denjenigen auf den Eisenbahnen im Verhältnis

von 8 : 5, übertrifft, während er vor 25 Jahren ihm noch nicht gleichkam. Gleichwohl hat gerade während dieses Zeitraumes die Eisenbahn-Güterbewegung in Deutschland einen Aufschwung genommen wie in keinem andern Lande Europas, ein Beweis dafür, dass Wasserstrassen und Eisenbahnen einander nicht hindern, sondern ergänzen.

Monatsausweis über die Arbeiten am Simplontunnel. Der im März in den Richtstollen des Haupttunnels erzielte Fortschritt beträgt auf der Nordseite 158 *m*, auf der Südseite 177 *m*, im ganzen also 335 *m*. Die

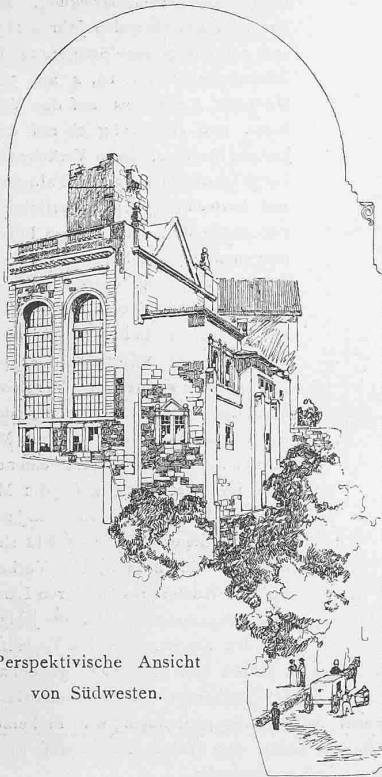
Längsschnitt.
Masstab 1 : 400.

Gesamtlänge der betreffenden Stollen war somit zu Ende des Monats auf 15 261 *m* fortgeschritten, wovon 8 931 *m* auf die nördliche und 6 330 *m* auf die südliche Tunnelseite entfallen. Auf den Arbeitsplätzen im Tunnel waren durchschnittlich 2466, ausserhalb desselben 908, im ganzen demnach 3374 Arbeiter beschäftigt. In dem Stollen der Nordseite, der schieferigen Gneiss, chlorit- und glimmerhaltigen Kalkschiefer durchfuhr, wurde ein mittlerer Tagesfortschritt von 6,72 *m* erzielt, in jenem der Südseite,

der in schieferigem Gneiss und in Glimmerschiefer mit Gneisseinsprengungen lag, ein solcher von 5,71 m. Infolge der durch das weiche Gestein nötig gewordenen Einbauarbeiten musste die mechanische Bohrung im nördlichen Stollen während 212 Stunden eingestellt werden. Das ausströmende Tunnelwasser wurde bei Brig mit 46 Sek./l, bei Iselle mit 799 Sek./l gemessen.

Archivgebäude für Neuchâtel.

Zweiter Preis «ex aequo». — Motto: «Akropolis». — Verfasser: *Albert Hauser*, Architekt in Biel.



Perspektivische Ansicht
von Südwesten.

Die Kanalisation von Chur. Zur Ueberprüfung der Kanalisationsvorlage für Chur wählte der Stadtrat die Herren Baudirektor L. Kilchmann in St. Gallen, Baudirektor V. Stirnimann in Luzern und Stadttingenieur M. Stocker in Schaffhausen zu Experten.

Der Neubau des Rathauses in Solothurn.

Der Kantonsrat genehmigte den Antrag der Regierung über den Umbau des Rathauses in Solothurn. Danach soll sofort mit einem Kostenaufwand von 116 000 Fr. neben dem alten Hause ein Neubau erstellt werden, in welchem die Finanz- und Militärverwaltung sowie die Archivräume unterzubringen wären. Nach Durchführung dieser Arbeiten wird der Umbau des jetzigen Rathauses geplant, in dem vor allem der Kantonsratssaal dringend einer Vergrößerung bedarf. Eine besondere Vorlage soll hierfür in den Jahren 1904 oder 1905 erfolgen.

Eidgenössisches Polytechnikum. Der bisherige Hilfslehrer für höhere Mathematik am eidgenössischen Polytechnikum in Zürich, Professor Dr. *Arthur Hirsch*, wurde vom Bundesrat zum ordentlichen Professor ernannt.

Nekrologie.

† **E. Friolet.** Im jugendlichen Alter von 32 Jahren ist am 30. März d. J. zu St. Gallen der Architekt der Genossengemeinde St. Gallen, Emil Rudolf Friolet gestorben, ohne dass es ihm vergönnt war, das von ihm entworfene und begonnene Werk, das «Bürgerheim» in St. Gallen, zu vollenden. Mit ihm ist eine zu schönen Erwartungen berechtigende Architekten- und Künstler-Natur frühzeitig dahin gegangen. Friolet war am 26. Juni 1871 in Murten geboren, erhielt seine Mittelschulbildung in Neuenburg und später auf dem Technikum Winterthur, worauf er auf verschiedenen Architekturbureaux, namentlich bei Prof. H. Auer in Bern, Arch. E. Schmid-Kerez u. a. praktisch arbeitete. Das Bedürfnis, sein Fach, dem er sich mit Begeisterung gewidmet hat, gründlich zu beherrschen, führte ihn nach München, wo er durch zwei Jahre an der technischen Hochschule Architektur studierte und vielseitige Anregungen in sich aufnahm. Nach seiner Rückkehr in die Schweiz war Friolet bei Architekt Hodler in Bern, dann in den Jahren 1897 bis 1901 auf dem Bureau von Kuder & Müller in Zürich und später auf jenem von Professor G. Gull tätig, bis er im Januar 1902 als Architekt der Ortsbürgergemeinde nach St. Gallen berufen wurde. Mit welcher Freude und Begeisterung er sich in diese neue, selbständige Stellung hineinklebte, davon wissen seine Freunde zu erzählen! In dieser gehobenen Stimmung schuf er die Pläne zum «Bürgerheim» der Stadt St. Gallen, in denen er den Neubau in glückliche Harmonie zu dem architektonischen Charakter der Umgebung, des Bürgerospitals und der Linsenbühlkirche zu bringen verstand. Sein Entwurf wurde ohne jede Abänderung vom Rate zur Ausführung genehmigt und Friolet hat sich durch dieses, von echt künstlerischem Geiste durchdrungene Werk ein würdiges Denkmal gesetzt. Während seines Aufenthaltes in Zürich hatte er seine freie Zeit dazu benützt, sich mehrfach und wiederholt mit glücklichem Erfolge an architektonischen Wettbewerben zu beteiligen. So gewann er einen ersten Preis bei dem Wettbewerb für Entwürfe zu einem Bürgerheim in Schaffhausen¹⁾, ein Erfolg, der die Aufmerksamkeit des Rates in St. Gallen auf Friolet gelenkt haben dürfte. Dann erhielt er einen ersten Preis für seinen, im Verein mit Architekt K. Mosdorf ausgearbeiteten Entwurf zu einer zweiten Kirche für die Gemeinde Neumünster bei Zürich²⁾ und ebenso wurde sein Projekt für das Postgebäude in Chur³⁾ im Jahre 1898 prämiert. — Friolet erfasste seine Lebensaufgabe mit vollem Ernst und ganzer Hingebung und seine Freunde setzten grosse Hoffnungen auf ihn. Um so tiefer ist die Trauer Aller, die dem hochgebildeten, feinsinnigen Architekten, dem anspruchslosen und heitsfreudigen Manne näher gestanden sind.

K. M.

¹⁾ Bd. XXXI, S. 147. ²⁾ Bd. XXXI, S. 178. ³⁾ Bd. XXXIII, S. 193.

Redaktion: A. WALDNER, A. JEGHER.

Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
12. April	J. Baltensberger	Ober-Eich (Zürich)	Zimmer-, Maurer-, Schreiner- und Glaser-Arbeiten zu einem Neubau in Ober-Eich.
12. »	Gemeinderat Rohrer	Oberwinterthur (Zch.)	Grab- und Zement-Arbeiten für die Eindohlung des Stadtgrabens in der Grütze.
12. »	A. Baltensberger	O. Wagenburg (Zch.)	Abbruch und Wiederaufbau einer Scheune in Winterthur.
14. »	Aug. Keller-Wild, Architekt	Romanshorn (Thurg.)	Erd-, Maurer-, Kunststein-, Granit-, Zimmermanns-, Dachdecker- und Spengler-Arbeiten zum Neubau eines Wohnhauses in Romanshorn.
14. »	Baubureau Gaswerk	St. Gallen	Die Erdarbeiten und Legung der Gashauptleitung von der Gasbehälter-Station im Schellenacker bis zur «Krone» in Goldach.
15. »	Anstaltsverwaltung	Kalchrain (Thurgau)	Maurer-, Zimmer-, Schlosser-, Flaschner- und Dachdecker-Arbeiten für eine Scheune.
15. »	M. Ackeret, Architekt	Weinfelden (Thurgau)	Alle Arbeiten und Lieferungen zum Umbau der Mühle in Bürglen.
15. »	Helbling, Ortsverwaltungspräsident	Staffel-Jona (St. Gallen)	Erd-, Maurer-, Gips-, Steinhauer-, Zimmer-, Spengler-, Dachdecker- und Schlosser-Arbeiten, sowie die Granit- und Eisen-Lieferung zum Waisenhaus Jona.
15. »	W. Heene, Architekt	St. Gallen	Erd-, Maurer-, Verputz-, Steinhauer- (Granit), Zimmer- und Spengler-Arbeiten, sowie Deckenkonstruktionen in armiertem Beton für den Neubau der «Waage» in St. Gallen.
15. »	Rob. Spörri, Zivilpräsident	Baltenswil (Zürich)	Erstellung einer Wasserversorgung mit Hydrantenanlage in Baltenswil. Reservoir 200 m ³ Inhalt, Rohrleitung 2232 m Länge.
18. »	C. Eyholzer, Präsident	Goppisberg (Wallis)	Vermessung der Liegenschaften der Gemeinde Goppisberg.
19. »	Bureau der Bauleitung der Kantonalbank	Schaffhausen	Gips- und Glaser-Arbeiten, Lieferung der Holzrolladen, Anfertigung eines 3—4 m grossen Oberlichtes zum Neubau der Kantonalbank Schaffhausen.
20. »	Kantonsingenieur	Altdorf (Uri)	Erd-, Maurer-, Granit-, Kunststein-, Zimmer-, Schlosser-, Dachdecker- und Spengler-Arbeiten, sowie die Eisenlieferung zum Schulhaus-Neubau des Kollegiums in Altdorf.
20. »	Gemeinderatskanzlei	Neu St. Johann (St. G.)	Bau einer Strasse von Neu-St. Johann nach dem Aemelsberg (42000 Fr.).
20. »	Bureau der Asylverwaltung	St. Katharinathal	Neubau eines Kohlenschuppens im Krankenasyl St. Katharinathal (Thurgau).
30. »	J. Etter, Schulpfleger	Erlen (Thurgau)	Aeusserer Renovation des Schulhauses in Erlen-Riedt-Ennetach.
30. »	Baubureau	Zürich, Peterstrasse 10	Zentralheizungsanlage für das Verwaltungsgebäude der Kehrichtverbrennungsanstalt:
15. Mai	Baubureau der Schweizer Bundesbahnen für das II. Geleise Winterthur-Romanshorn	Zürich III, alter Rohmaterialbahnhof	1. Verlängerung der Widerlager und Pfeiler der Eisenbahnbrücke über die Thur bei Mühlheim; (Fundierungs-, Maurer- und Steinhauer-Arbeiten; rund 120 000 Fr.) 2. Lieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktion einer neuen Eisenbahnbrücke über die Thur bei Mühlheim; etwa 500 t; Eisenkonstruktion zum Ersatz der jetzigen hölzernen Eisenbahnbrücke daselbst nebst öffentlichem Fusssteig, etwa 557 t.