

Zeitschrift:	Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe
Herausgeber:	Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe
Band:	16 (1900)
Heft:	50
Rubrik:	Elektrotechnische und elektrochemische Rundschau

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: 12.12.2025

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

Elektrotechnische und elektrochemische Rundschau.

Die elektrischen Eisenbahnen und ihre Zukunft. Der elektrische Bahnbetrieb wird im neuen Jahrhundert, das unzweifelhaft noch mehr im Zeichen des Verkehrs stehen wird, als das vergangene, ganz allgemein eine große Bedeutung gewinnen zufolge seiner Eigenschaften, die ihn befähigen, mehr zu leisten, als die bisherigen Betriebsarten, nämlich in den beiden Hauptanforderungen, die man heute an Bahnen stellt: größere Geschwindigkeit und frequenterer Verkehr. Es war daher ein guter Gedanke, daß kürzlich Herr Prof. Wyßling, Direktor des Elektrizitätswerks an 'er Sihl in Wädenswil, in einem Rathausvortrag in Zürich die elektrischen Eisenbahnen zum Gegenstand eines einläßlichen und instruktiven Referates machte und gerne benützen wir diesen Anlaß, einem weiteren Publikum von dem Hauptinhalte des Vortrages Kenntnis zu geben und dabei namentlich auf die nächste Zukunft des elektrischen Betriebes Rücksicht nehmend, wie sie Herr Wyßling geschildert hat.

Der Vortragende schilderte zunächst die Eigenschaften und die Ausbildungsfähigkeit elektrischer Bahnen in der Weise, daß er von dem bekannten Beispiel der elektrischen Straßenbahnen ausging und den Betrieb solcher Bahnen in den Hauptgrundzügen darlegte. Im Hinblick der Vorzüge dieses Betriebes pflegt nun jeder Laie sofort die Frage zu stellen: Ja weshalb wendet man denn dieses System nicht sofort auf jeglichen Bahnbetrieb an? Die Antwort lautet: Deshalb nicht, weil da nun der Reihe nach andere Anforderungen an den Betrieb herantreten, als sie der städtische Straßenbahnbetrieb gestellt hat. Hr. Prof. Wyßling führte nun diese veränderten Verhältnisse allmählig in die Betrachtung ein, indem er zuerst die Vorortsbahnen und kleineren Ueberlandbahnen in Betracht zog, wie wir solche etwa in der kürzlich eröffneten Limmatthal-Straßenbahn besitzen. Hier bereitet die Frage der Bremsung und die im allgemeinen größere Länge schon einige Schwierigkeiten. Aber immerhin ist es möglich, Ueberlandbahnen mit mäßigem und leichtem Verkehr auf eine Länge von etwa 25–30 km von einer einzigen Kraftstation aus mit Strom zu versehen. In ganz gleicher Weise ist es auch möglich, kleine Nebenbahnen auf eigenem Unterbau zu betreiben. Auf diese Weise wird z. B. schon seit Jahren die kleine Bahn von Chavornay nach Orbe betrieben; auch andere, die nicht allzu fern liegen. So soll auch das projektierte Netz aargauischer Sekundärbahnen, zunächst die Linie Aarau-Entfelden-Schöftland, teils auf den Straßen, streckenweise auf eigenem Bahnkörper, gebaut werden.

Für normale Zweigbahnen größerer Bedeutung treten aber bereits wieder schwierigere Verhältnisse auf. Namentlich die Zufuhr des Stromes macht Schwierigkeiten, die man durch verschiedene Systeme zu überwinden gesucht hat, zwischen denen der Kampf noch nicht zu Gunsten eines einzigen ausgefochten ist. Hierher gehört z. B. die Engalbergbahn in einer Länge von 22 km, dann eine Anzahl Bergbahnen, und seit bald zwei Jahren haben wir nun die erste größere Vollbahn mit Drehstrom in Betrieb, die Bahn Burgdorf-Konolfingen-Thun. Die Länge dieser Bahn ist etwas über 40 km, die Maximalsteigung 25 ‰. Die Bahn ist normalspurig und befördert alle Normalbahnwagen. Die Personenzüge werden von Motowagen, d. h. mit Motoren ausgerüsteten Personenzügen, mit 36 km per Stunde, befördert. Man kann sagen, daß der Betrieb dieser Bahn einen namhaften Schritt vorwärts für die Einführung des elektrischen Betriebes von Normalbahnen bedeutet, und daß

die Lösung im allgemeinen gut gelungen ist. Das Publikum darf sich nicht darüber aufhalten, daß dabei etwa Störungen vorgekommen sind. Schwimmen lernt man nur im Wasser, und die letzten Schwierigkeiten können immer erst bei den praktischen Anwendungen überwunden werden. Wo der Laie mit dem Vorhandensein der Idee das Problem gelöst glaubt, da beginnt für den Techniker erst die Arbeit in der Ueberwindung mannigfacher Schwierigkeiten, die scheinbar Kleinigkeiten sind.

Aber wenn auch bei diesem wie bei andern Beispielen von Nebenbahnen ein gewisser Erfolg des elektrischen Betriebes zu verzeichnen ist, so ist deswegen das Problem des elektrischen Vollbahnbetriebs noch lange nicht gelöst. Im Vollbahnbetrieb werden viel größere Bahngeschwindigkeiten verlangt. Nicht 40–50 km per Stunde genügen, unsere Dampfbahnen besitzen ja auch in der Schweiz schon normale Schnellzugs-Lokomotiven für 75 km per Stunde, die Gotthardbahn solche für 90 km per Stunde, und tatsächlich gibt es bekanntlich in Europa einzelne Schnellzüge, welche diese Geschwindigkeit als mittlere erreichen, d. h. momentan mit vielleicht 120–130 km per Stunde fahren. Unsere raschlebige Zeit verlangt aber noch mehr von den Eisenbahnen der Zukunft. Wenn wir für kleine Staaten wie die Schweiz mit Schnellzügen von 75 oder 80 km Geschwindigkeit uns zufrieden geben, so muß der Weltreisende, den seine Geschäfte in Hauptstädte führen, die tausende von Kilometern auseinanderliegen, und dem die lange Reisezeit ebenso verloren ist, wie uns die kürzere, nach größeren Geschwindigkeiten verlangen. Aber diese Forderung hat nun an der Beschaffenheit des Dampfbetriebes eine Grenze. Die Dampfbahnen sind unzweifelhaft mit etwa 100 km per Stunde an der oberen Grenze der Leistungsfähigkeit ihrer Lokomotiven angelangt. Das kommt daher, daß die Dampfmaschinen der Lokomotiven hin- und hergehende Bewegungen besitzen, welche das Jagen. Wanken und Schlingen der Lokomotiven zur Folge haben. Sobald die genannte Grenze überschritten wird, beginnen diese Wirkungen in allen Punkten gefährlich zu werden, für die Lebensdauer des Oberbaues und der Maschine, wie für die Sicherheit vor Entgleisungen. Anders verhält es sich mit den elektrischen Motoren. Ihre Bewegung ist eine rein rotative, sie arbeiten, ohne irgendwelche Stöße auf das Gestell und die Schienen zu übertragen. Von diesem Standpunkte aus können daher mit elektrischem Betrieb viel größere Geschwindigkeiten erreicht werden. Man glaubt, daß 200–250 km Geschwindigkeit per Stunde zulässig wären. Eine erste Reform wird also der elektrische Betrieb in der Weise bringen, daß nicht mehr ziehende Lokomotiven, sondern im Allgemeinen nur sich selbst bewegende Wagen vorkommen, was immerhin nicht ausschließt, daß einzelne Anhängewagen ohne Motor beigegeben werden. So sehen wir denn die neuerdings erbauten elektrischen Bahnen selbst mit schwereren Zügen nicht mit Lokomotiven ausgerüstet, sondern nur mit Motowagen, so z. B. die Chicago-Hochbahn.

Dagegen bleibt es eines der schwierigsten Probleme, den Zügen große Mengen des elektrischen Stroms zuzuführen. Auch in dieser Beziehung sind verschiedene Systeme in Anwendung, auf die wir aber nicht eingehen, weil zum Verständnis fachtechnische Kenntnisse erforderlich sind. Bemerkenswert ist namentlich der Versuch im großen Stil, den die preussische Staatsbahnverwaltung auf der sogenannten Wannsee-Bahn jetzt vornimmt. Die Ergebnisse dieser Bahn werden vieles klar legen. Denn es ist dies eine Bahnstrecke, die einen ganz bedeutenden Verkehr, an Ausflugsnntagen einen ungeheuren momentanen Andrang zu bewältigen hat.

Die Strecke ist vorläufig allerdings nur 12 km lang. Es sollen im Schnellverkehr Züge von über 200 Tonnen mit 10 Wagen befördert werden. Die zwei Endwagen des Zuges sind mit Motoren ausgerüstet.

Außer der großen Geschwindigkeit wird der elektrische Betrieb noch einen andern Vorteil bringen. Da die Betriebskosten beim elektrischen System nicht wesentlich verschieden sind, wenn viele kleinere Züge in kurzen Intervallen sich folgen, als wenn wenige schwere Züge laufen, so werden jetzt selbst auf große Distanzen Schnellzüge in kurzen Intervallen sich folgen können. Wollte man bisher in beschränkter Zeit einige Hauptstädte besuchen, so konnte selbst der Reisegewandte, der alle Besonderheiten und hieroglyphischen Zeichen der Kursbücher kannte, einige Stunden damit zubringen, die passenden Tag- und Nachtschnellzüge, Routen und Rundreise-Coupons sich zusammenzustellen, und verpackte er irgendwo den guten Zug, so war das Resultat der Verlust eines ganzen Tages, oft auch eines Billets. Hat man aber selbst auf die größten Distanzen nicht bloß einen guten Tages- oder Nachtschnellzug, sondern fahren solche alle Stunden oder alle paar Stunden, so fällt das Kursbuchstudium, der Zeit- und Billetverlust weg — ein großartiger Fortschritt für den Reisenden.

Noch eine andere, große Ersparnis ist nicht undenkbar. Denke man an die offenbar ganz gewaltigen Energiemengen, die wir bei dem häufigen Anhalten durch das Bremsen verlieren und wieder ersetzen müssen. Könnte man das viele Anhalten vermeiden, so wären diese Verluste erspart. Die Möglichkeit so genauer Regulierung der Geschwindigkeit, die der elektrische Betrieb bietet, macht aber das Einholen von Zügen durch andere, das An- und Abkuppeln während der Fahrt in gefahrloser Weise unter Umständen einmal möglich.

Da werden wir denn, vielleicht in Schlieren wohnend, den „Ortswagen abwärts“ besteigen, der den vorbeifahrenden Zug einholt und sich automatisch ankuppelt. In geschügtem Uebergang steigen wir vor Dietikon in den vorderen Wagen über, es ist der Lokaltwagen Zürich-Baden. Vor Dietikon kuppelt sich der hintere Ortswagen wieder ab und setzt die Reisenden nach Dietikon ab. Bis Baden unterhalten wir uns mit Freunden aus Zürich, die dort den sich abkuppelnden Wagen verlassen und ihr Ziel erreichen, während wir in den vordersten Wagen des Zuges gingen und ohne Umsteigen und ohne Anhalten bis Berlin weiterfahren, abends in hell elektrisch erleuchteten, zur Winterzeit in angenehm elektrisch erwärmten Wagen, während hinten am Zug beständig die Orts-Wagen und Lokaltzugwagen kommen und gehen und mit ihnen Reisende nach und von allen Orten der Strecke. Wir werden außerordentlich rasch fahren, kommen vor Mitternacht an, haben keine eigentlichen Nachtzüge für Personen mehr nötig. Die Nacht wird hauptsächlich für den Gütertransport benützt. So wird das Reisen trotz größerer Schnelligkeit mit viel mehr Annehmlichkeit und Ruhe, ohne die heute gebräuchlichen Widerwärtigkeiten vor sich gehen.

Was der geneigte Leser hierin wohl zum Teil als Phantasiebild ansieht, ist es vielleicht weniger als wir glauben. Hoffen wir die Verwirklichung dieser Ideen von der vielversprechenden Zukunft! („Basler Nachr.“)

Bank für elektrische Unternehmungen in Zürich. Am 23. ds. findet eine außerordentliche Generalversammlung statt. Es handelt sich um Ausgabe von 3 Millionen Franken neuer Aktien, die an Zahlung für neu in die Bank eingelegte Werte der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin emittiert werden sollen.

Eine Verschmelzung der Delfoner elektrischen Fabrik mit der Berliner Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft

sei geplant. Ueber das Stadium der diesbezüglichen Verhandlungen konnte nichts näheres ermittelt werden.

Die Generalversammlung des Rubelwerkes hat sowohl das Aktien- als das Obligationenkapital um 500,000 Fr. zu erhöhen beschlossen. Die Finanzprognose des Werkes nimmt immer größere Dimensionen an.

Die Elektrodenfabrik in Olten ist angeblich infolge der Krisis, welche in der Calcium-Carbidbranche eingetreten ist, in eine mißliche Lage getreten, so daß sie sich zum Abschluß eines zweimonatlichen Moratoriums genötigt gesehen hat. Die Verwaltung hofft jedoch, diesen schwierigen Moment zu überwinden und das ganze Unternehmen kommerziell und finanziell reorganisieren zu können.

Elektrizitäts-Kontrolle. Der Regierungsrat von Appenzell A.-Rh. schloß mit dem schweizer. elektrotechnischen Verein in Zürich einen Vertrag ab, wonach die Kontrolle über sämtliche im Kanton Appenzell A.-Rh. konzessionierten Starkstromleitungen vom technischen Inspektorat des genannten Vereins ausgeübt und dem Regierungsrat regelmäßig Bericht erstattet werden soll. Der Vertrag ist mit dem 23. Februar in Kraft getreten.

Elektrische Berninabahn. Ueber dieses Projekt, mit dessen Verwirklichung eine Gruppe schweizerischer, englischer und italienischer Techniker und Kapitalisten sich beschäftigt, entwickelt Ingenieur Guido Paravicini in einer Broschüre nach der „N. Z. Z.“ folgendes:

„Von Tirano und der im Bau begriffenen Eisenbahn Sondrio-Tirano ausgehend, würde die neue Linie durch das Puschlav ansteigen, den Berninapass in einer Höhe von ca. 2300 m über Meer übersteigen und, an den Abhängen der gewaltigen Felsmassive des Piz Verona, Balü, Moteratsch und Rosgga vorbeiführend, in dem oberengadinischen Dorfe Selerina den Anschluß an die Albulabahn finden. Mit der elektrischen Berninabahn würde eine der schönsten Touristenbahnen des ganzen Alpengebietes geschaffen; die Pläne nehmen hierauf weitgehend Rücksicht, indem sie, abgesehen von einer kleinen Tunnelstrecke von 327 m Länge, vollständig offene Linien vorsehen. Die Spurweite, ein Meter, stimmt mit jener der Albulabahn überein. Neben der Erleichterung des Touristenverkehrs soll die Bahn die lokalen Beziehungen des Puschlavs und des Veltlins mit dem Engadin fördern.“

Elektrizitätswerksprojekt Chur. Was das jegige Projekt anbetrifft, so wird vom Plessurprojekt die Variante II vorgeeschlagen. Diese Variante beruht auf der Idee, die Cassal-Quellen zu umgehen, um eine günstige Kombination mit dem event. später zu erbauenden Rabinuswerk zu ermöglichen. Es wird also darauf abgestellt, nebst dem Plessurwasser auch das Rabinuswasser je nach Bedarf zur Benutzung heranzuziehen. Die Kraft an der Turbinenwelle bei alleiniger Benutzung der Plessur ist auf 764 HP ausgerechnet. Es ist dies eine Kraft, welche einer weiteren Installation von 3000 Lampen à 12 Kerzen nebst 153 HP für Motoren entspricht. Das bestehende Werk in Meiersboden kann dabei in außergewöhnlichen Fällen immer noch zur Unterstützung herangezogen werden. Die Erstellungskosten sind auf 756,000 Franken veranschlagt und es ist eine Rendite von 31,000 Franken vorgesehen, nach Abzug der Verzinsung des bestehenden und des neuen Werkes à 4 %, sowie einer Amortisationsquote von 2 %, gleich Fr. 24,000 jährlich, und Einlage von jährlich Fr. 4000 in den Erneuerungsfonds.

Was den früher öffentlich befürworteten Ausbau des Rabinuswerkes betrifft, so äußern sich das Fachmännergutachten und die Kommission dahin, daß dieser

Ausbau nur eine Vermehrung von 120 HP bringen würde, welche Kraft bei weitem nicht ausreicht, um den jetzt angemeldeten Anschlüssen von Licht und Kraft zu genügen. Also empfiehlt es sich nicht, auf dasselbe näher einzutreten.

Von den Papierfabriken Landquart, welche eine neue elektrische Anlage zu erstellen gedenken, liegt ein Angebot vor auf Abgabe von ca. 300 elektrischen Pferdekraften an die Stadt, bis dieselbe durch Erstellung des neuen Werkes ihren Bedarf selbst zu decken vermag, und anfangs letzter Woche begab sich eine Abordnung des Kleinen Rates in Sachen der Offerte des dortigen Werkes nach Thuzis.

Der Große Stadtrat wird sich nun mit der Angelegenheit befassen.

Société électrique de la Venoge, La Sarraz. Dieses Unternehmen verteilt für 1899/1900 auf sein 200,000 Fr. betragendes Aktienkapital eine Dividende von 3 %.

Verschiedenes.

Kunstgewerbliches. (Korresp.) Die katholischen Gemeinden Basel und Zug sind gegenwärtig im Falle, für ihre neuen Kirchen Altäre zu bestellen, für welche schöne Summen ausgeworfen werden sollen. Die Beteiligung an der Konkurrenz wird eine sehr große sein. Basel hat nur unter schweizerischen Altarbauern eine engere Konkurrenz eröffnet, was sehr zu begrüßen sein wird.

In Zug dagegen ist die Bewerbung eine allgemeine und wir zweifeln nicht daran, daß ausländische Bewerber in Masse herbeiströmen und sich beteiligen werden. Bis jetzt hat Zug den Grundsatz festgehalten, bei der Arbeitsvergebung möglichst das ansässige Gewerbe zu berücksichtigen und ist das sehr lobenswert. Wir wollen auch gerne uns der Erwartung hingeben, daß bei der Vergebung der Altäre ausschließlich nur schweizerische Firmen berücksichtigt werden, an welchen ja kein Mangel ist. Es ist nicht anzunehmen, daß diese nicht den gegebenen Anforderungen gewachsen sein werden. Damit wird zugleich das schweizerische Kunstgewerbe unterstützt und gehoben, und das wird wohlthätig empfunden werden bei der gegenwärtigen gedrückten Geschäftslage. Wir können uns nie damit befremden, daß das Ausland in unsere kunstgewerbliche Thätigkeit so mächtig eingreifen soll.

Zur Acetylenexplosion in Frauenfeld. In der „Thurgauer Ztg.“ vom 10. März veröffentlicht Herr Dr. Hess, der amtliche Experte, seinen Bericht über die Acetylenexplosion im Hotel Bahnhof in Frauenfeld. Er erstattet denselben „in der alleinigen Absicht, den vielen Besitzern von Acetylenapparaten vor Augen zu führen, daß sie in ihren Apparaten Vorrichtungen besitzen, die der gewissenhaftesten Wartung bedürfen, wenn sich nicht über kurz oder lang Sorglosigkeit und Unvorsichtigkeit bitter rächen sollen.“ Ausdrücklich fügt er hinzu: „Ferne liegt von mir die Absicht, irgendwelche Interessen schädigen zu wollen; aber ich kann hier nicht verschweigen, was das allgemeine Wohl zu sagen von mir verlangt.“

Nachdem er in weitläufiger Auseinandersetzung die Ursachen der Explosion dargelegt, kommt er zu folgendem Schluß: „Die häufigen Explosionen der jüngsten Zeit, ganz besonders aber das genaue Studium der hiesigen haben mich in meiner längst gehegten Ansicht bestärkt, daß die Gefahren, welche mit den Acetylenapparaten in die Häuser hineingetragen werden, bedeutend unterschätzt und häufig von Interessenten den Käufern gegenüber in verkleinertem Maßstab aufgetragen worden

sind. Die ausgegebene Lösung: „Jedes Haus seine eigene Gasanstalt“ ist im höchsten Grade verwerflich, denn so viele Gasanstalten, so viele Gefahrcentren. Wer es mit der Entwicklung der Acetylenbeleuchtung und Carbidfabrikation, aber auch mit dem Publikum gut meint, muß dahin wirken, daß die Gasanstalten in den einzelnen Häusern verschwinden und an Stelle derselben Acetylencentralen entstehen. Dann sind nicht nur viele Gefahrstellen auf eine reduziert, sondern auch die eine ist nun nicht gefährlicher, als eine andere Gasanstalt.“

Portland-Cementfabrik Rogloch. An der konkursamtlichen Steigerung wurde die Portland-Cementfabrik Rogloch von der Portland-Cementfabrik Stans A.-G. für 250,000 Fr. erworben. Vor 16 Jahren übernahm die heute konkursite Aktiengesellschaft das Steigerungsobjekt für eine Million.

Die Baufirma A. Buß & Co. in Basel, welche Zweig-Niederlassungen von Werkstätten in Pratteln, sowie in Wohlen (Großherzogtum Baden) besitzt, ist in eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 2½ Mill. Franken umgewandelt worden. Beteiligt sind hierbei erste Privatbankiers des Basler Plazes. Die Aktien sind von den letztern und den Vorbesitzern fest übernommen worden. Eine Begebung derselben ist nicht beabsichtigt. Die Firma A. Buß & Co. war bis in den letzten Jahren namentlich durch ihre vorzüglichen Leistungen im Brückenbau bekannt; seitdem hat sie sich auch dem Bahnbauwesen zugewendet und auf diesem Gebiete unter anderm die Umgestaltung des Centralbahnhofes, die Unterführung der Elsäßerbahn in Basel, die Erstellung von Normalbahnen im Berner Oberland etc. unternommen.

Wasserrechte in Obwalden. Kantonsrat Imfeld in Lungern und Mitunterzeichner reichten in der Form eines Initiativvorschlages einen Entwurf zu einem Wasserrechtsgesetz behufs Vorlage an der nächsten Landsgemeinde ein.

Wasserversorgung der Stadt Bern. Bern, das bekanntlich Mangel an Trinkwasser hat, will Quellen im Emmenthal kaufen, die zusammen 10—12,000 Minutenliter liefern. Dadurch würde die Stadt eine zweite, von der ersten unabhängige Hochdruckleitung erhalten, die von Nord-Osten her in die Stadt eingeführt würde, wo die künftige bauliche Entwicklung besonders einsegen wird.

Bauwesen in Luzern. In der Leuchtenstadt erwacht die Lust zu Neubauten so kräftig wie je zuvor. So will Bauunternehmer Josef Bernasconi an der Maihofstraße 5 Wohnhäuser erstellen. Mit den in früheren Nummern erwähnten Projekten werden also dies Frühjahr in Luzern gegen 20 Neubauten in Angriff genommen werden.

Bauwesen in Solothurn. Nach einer dem Regierungsrat vorgelegten Abrechnung betragen nunmehr die Gesamtauslagen für Erstellung des Museums und des Saalbaues in Solothurn 790,467 Fr. Im Voranschlag waren 597,000 Fr. vorgesehen. Indessen muß gesagt werden, daß die beiden Bauten ein wahre Zierde der Stadt sind und die Mehrauslagen wohl rechtfertigen.

Bauwesen in Chur. In Chur will man das durch einen schönen Neubau am Bahnhof überflüssig gewordene alte „Hotel Steinbock“ an der Blefserbrücke in ein „Volkshaus“ für allerlei musikalische und theatralische Darbietungen, mit alkoholfreiem Wirtschaftsbetrieb umwandeln. Herr Planta-Villa hat zu diesem Zwecke 100,000 Fr. zur Verfügung gestellt. Dazu kommt eine weitere Schenkung von 5000 Fr., so daß der größte Teil der Mittel bereits vorhanden ist.