

Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 23 (1907)

Heft: 43

Rubrik: Allgemeines Bauwesen

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: 08.01.2026

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

In obgenanntem Bureau sind im nächsten Monat auch die Ausführungspläne kostenlos einzusehen und werden selbe — da die Kosten der Herstellung von Vielen zugleich getragen werden — ohne großen Kostenaufwand zu erstehen sein.

Mit dem Wunsche, recht Vielen zu ihrem idealen Eigenheim zu verhelfen, übergibt Verfasser nebenstehende Skizze dem gesch. Publikum zur Einsicht.

Ueber die technische Seite des Projekts Caminadas zur Bezwingung der Alpen vermittelt eines Kanals

(siehe letzte Nummer dieses Blattes) berichtet man aus Rom: Caminada schreckt vor Schwierigkeiten nicht zurück. Er hat Jahre lang in Südamerika sich an die Ausführung von Arbeiten größten Stils gewöhnt; nach seinen Entwürfen sind zum größten Teil die riesenhaften Hafenanlagen und die neuen Stadtbaupläne von Rio de Janeiro entstanden. Und für die technische Möglichkeit hat er mit genialem Scharfblick ein neues System erfunden, das uns wie das Ei des Kolumbus selbstverständlich und natürlich erscheint, das aber bereits in allen Finessen der Detailbehandlung durchgeführt ist.

Ohne Zeichnungen ist es natürlich schwierig, einen genauen Begriff einer technischen Anlage zu geben. Wenn das im folgenden dennoch versucht wird, so können dabei viele Einzelheiten nur gestreift und dem guten Glauben der Leser empfohlen werden.

Der projektierte Kanal teilt sich, je nach der Bodenbeschaffenheit, in drei oder vier völlig verschiedene Systeme.

Der einfachste Fall ist natürlich der, wo das zu transportierende Boot auf einer schon bestehenden Wasseroberfläche nach dem bisherigen System durch Schleppdampfer befördert wird. In dem projektierten Tracé entfallen darauf 152 Kilometer (Bodensee und Comersee).

Den bisherigen Anlagen noch ähnlich sind dann die Kanäle, die dort angelegt werden sollen, wo ein ganz schwaches Gefälle vorliegt. Aber das eigentlich Originelle an Caminadas System tritt schon hier zur Anwendung. Er baut zwei Kanäle nebeneinander; der eine, ohne Schleusen, ist für die abwärts fahrenden Boote bestimmt. Der andere aber wird in eine große Zahl von Teilstrecken zerlegt, die unter einander durch Tore verbunden oder abgeschlossen werden können. Soll nun das Boot etwa aus dem Bodensee durch das Rheintal aufwärts befördert werden, so wird es zunächst in den ersten, untersten Teil des Kanales gebracht, in dem gerade so viel Wasser steht, daß das Boot noch genügend Auftrieb hat. Dann werden die beiden Enden des Bootes mit Ketten („Gall'sche Ketten“) an eine Art von Führungswagen befestigt, der auf einer Schiene am Grunde des Wasserspiegels läuft. Nun wird das Tor gegen den Bodensee geschlossen und die Teilstrecke des Kanales von oben mit Wasser gefüllt. Nach dem Prinzip der Schleuse wird auch das Boot sich heben; da aber seine Entfernung vom Grund des Kanals durch die Ketten stets gleich erhalten wird, so muß es, je höher der Wasserspiegel steigt, der Führungsschiene entlang gleiten, bis es schließlich vor das Tor der zweiten Teilstrecke gekommen ist. Diese liegt natürlich höher, da ihr Anfang dem Ende der ersten entspricht; sie öffnet sich nun, ihr Tor wird geschlossen und es wiederholt sich der beschriebene Vorgang.

Wenn die Steigung etwas größer wird, oder wenn nur wenig Wasser zur Verfügung steht, dann wird auch der abwärtsführende Kanal in Teilstrecken zerlegt.

Noch einfacher gestaltet sich der Vorgang, sobald der Kanal auf den Höhen der Berge durch einen Tunnel geführt wird. Denn über eine gewisse Höhe darf man

nicht gehen, weil sonst Wassermangel eintreten und der Verkehr unterbrechen könnte. Caminada sieht einen Doppeltunnel vor. Durch die erste Galerie fließt zum Beispiel das Wasser von Norden nach Süden; der Kanal hat eine leichte Senkung, sodaß das Boot, immer mit der erwähnten Führung, ohne mechanischen Antrieb befördert wird. Auf der Südseite liegt ein großes Bassin, aus dem das Wasser durch die zweite Galerie wieder nach Norden fließt, wo es natürlich einige Meter tiefer herauskommen wird, als es in den Berg eingetreten war.

Der eigentliche Kern des Projektes liegt aber in dem neuen Schleusensystem, das zur Ueberwindung größerer Steigungen, etwa bis zu 6 Prozent dient. Alle bisherigen Schleusen wirken horizontal; das gehobene Schiff steht am Schlusse direkt senkrecht über der ursprünglich eingenommenen Stelle. Natürlich sind solche Anlagen sehr kostspielig, da das Wasser einen starken Druck auf die Außenwände ausübt und da außerdem für jede Hebung das Volumen einer sehr großen Wassersäule verbraucht wird. Caminada legt nun seine Schleusen schräg an, er paßt sie der Steigung des zu ersteigenden Terrains an, wie etwa der Eisenbahningenieur seinen Damm. Hierbei tritt natürlich das beschriebene System der Führung erst in seiner ganzen Ausdehnung in Kraft. Auch dieser Schleusenkanal ist in viele Teilstrecken geteilt. Der untere Teil ist jeweils bedeckt, während oben, vor dem Eintritt in den nächsten Teil, eine Strecke offen bleiben kann. Die Hebung und Senkung der Boote erfolgt nun ganz nach demselben Prinzip wie in den offenen Kanälen. Die nur leichte Neigung dieser röhrenförmigen Kanäle gestattet den Transport sehr langer Boote; die höchste Breite soll etwa fünf Meter betragen.

Da nun das Wasser, das im obersten Teil zur Abwärtsbeförderung gebraucht wird, gleichzeitig in den zweitobersten Teil einlaufen kann, so wird es dort natürlich gleichzeitig ein Boot aufwärts tragen, sodaß schon durch die Teilung der Wasserfontäne für die Beförderung eines Bootes von unten bis oben auf das Volumen beschränkt wird, das eine einzige Teilstrecke des Röhrenkanals erfordert. Denn dieses Volumen wird immer wieder arbeiten. Aber Caminada hat sich damit noch nicht zufrieden gegeben und durch ein System von Siphons, die die beiden nebeneinander liegenden Kanäle (von denen immer der eine aufwärts, der andere abwärts führt) verbinden, dieses Volumen noch um die Hälfte reduziert. Dadurch tritt eine ganz bedeutende Wasserersparnis ein.

Durch die notwendigen Anlagen würde auch für die Regulierung der Wasserläufe und deren Verwendung für die Elektrizität gesorgt.

Allgemeines Bauwesen.

Die Erweiterung der Bädanstalten in Zürich. (Korr.)

Der Große Stadtrat von Zürich hat jüngst einen Antrag des Stadtrates auf Krediterteilung für die Erweiterung der Männerbadanstalt am Stadthausplatz im Kostenvoranschlag von Fr. 95,000. — zum Beschlusse erhoben. „Des weitern wurde letzten Samstag nach vorangegangener lebhafter Diskussion für die Errichtung von Sonnenbädern in der Badanstalt am Utoquai ein Kredit von Fr. 25,000. — bewilligt“. Seit zwei Jahren schon befaßten sich die städtischen Organe angesichts des immer fühlbarer werdenden Platzmangels in den bestehenden Bädanstalten mit Projektierungsarbeiten für die Errichtung neuer bzw. Erweiterung bestehender Anlagen zwecks Erlangung einer Vermehrung der öffentlichen Badegelegenheiten auf Stadtgebiet. Die Stadt Zürich

besitzt gegenwärtig 6 Seebadanstanalten und 4 Flussbadanstanalten (Simmat und Schanzengraben). Die Erweiterung der Badanstalt am Stadthausplatz ist in der Weise vorgesehen, daß unter Berücksichtigung einer einheitlichen Gestaltung des Ganzen eine Vergrößerung auf der Westseite hinzukommen soll, währenddem gleichzeitig die Auskleidezellen in der jetzigen Anstalt umgebaut werden zum Zwecke der Vermehrung der Plätze und der Erleichterung der Uebersicht über die Zellen, wodurch allerdings die Grundfläche der einzelnen Zelle von 2,4 auf 1,7 m² reduziert wird. Die Erweiterung soll sodann namentlich auch zur Errichtung von Luft- und Sonnenbädern dienen.

Die jetzige Anstalt ruht auf acht Caiffons, welche den gesamten Ueberbau und sämtliche Zwischenkonstruktionen tragen. Es erfordert dies, daß auch der neue Anbau, der zusammen mit dem Umbau eine konstante Mehrbelastung von 50,000 kg bringt, auf Caiffons gestellt werden muß und zwar sind hiefür 6 neue Caiffons projektiert, sowie 6 kleinere, die seitlich von den bestehenden angebracht werden. Die Dimensionierung der Caiffons soll in der Weise geschehen, daß für den Fall des vollen Betriebes sämtliche Caiffons mit ihren Oberkanten sich noch 40 cm über Wasser befinden. Um die Schwankungen der Caiffons durch Wellenschlag zu verhindern, sind die nötigen technischen Konstruktionen

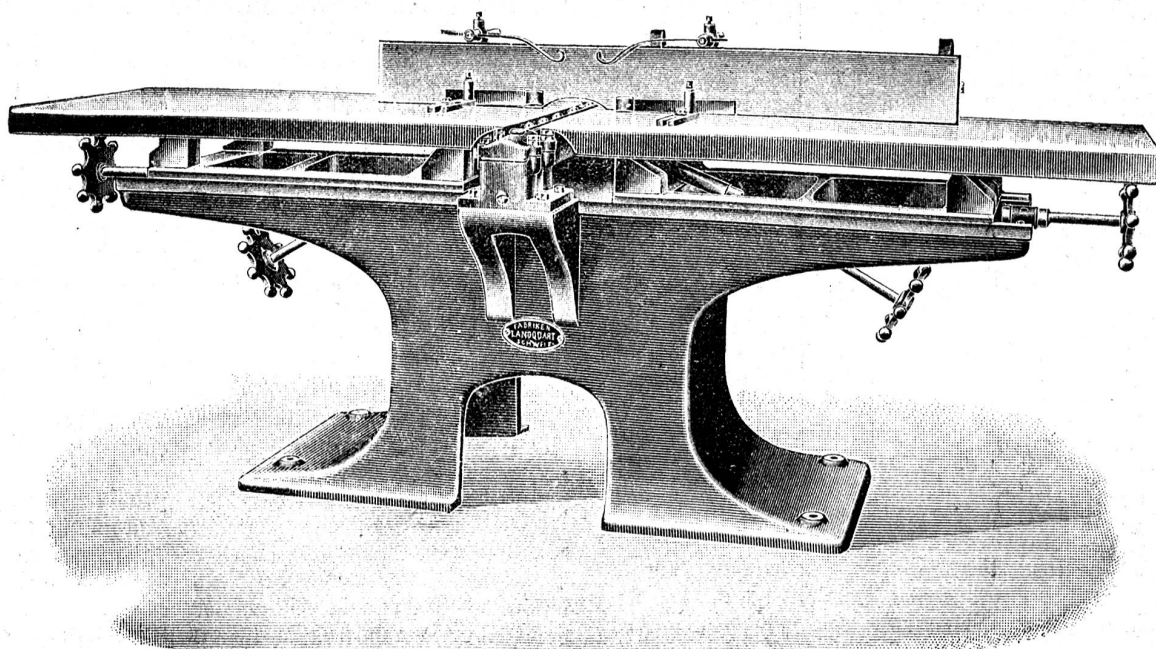
vorgeschlagen, ferner ist auch der Einbau einiger pneumatischer Caiffons vorgesehen. Das Sonnenbad wird, sofern für einen Badenden 2 m² Platz angenommen werden, Raum für gleichzeitige Benutzung durch 90 Personen bieten. Mit dem neuen Anbau und dem Umbau lassen sich 44 neue Zellen und 42 offene Auskleideplätze gewinnen, womit die Zahl der Plätze von 88 auf 174 erhöht wird. Das Wasserbassin der Anstalt bleibt in der jetzigen Größe bestehen, es wird aus dem Grunde so belassen, weil ja die Möglichkeit des Hinausschwimmens in den See von einer immer größer werdenden Prozentzahl der badenden Personen benutzt wird.

Die Gesamtkosten für den Neubau und den Umbau der alten Anstalt sind auf rund 95,000 Fr. berechnet, wovon auf die eiserne Unterkonstruktion allein Fr. 54,500 entfallen. Einen Hauptposten bilden auch die Zimmerarbeiten mit zirka Fr. 22,500.—, ferner die Malerarbeiten mit 8600 Franken.

Die Errichtung von Sonnenbädern in der Badanstalt am Utoquai ist geplant durch Anlage zweier Sonnenbadabteilungen auf den Dächern der jetzigen Anstalt (männliche und weibliche Abteilung.) Die alten Holzzementdächer auf den beiden in Betracht kommenden Flügeln sollen durch Blechdächer ersetzt werden, auf welch letztere ein Holzkrost zu liegen kommt. Die beiden Sonnenbäder werden auf 3 Seiten mit 1,50

Maschinenfabrik Landquart

Gebrüder Wälchli & Cie.



Modernste Sägerei- und Holzbearbeitungsmaschinen

Abrihtmaschinen und Hobelmaschinen mit Ringschmierlagern.

Abrihtmaschinen mit runder Messerwelle.

Meter hohen Bretterwänden umgeben und erhalten je einen Treppenaufgang vom untern Bade her. Ein gärtnerischer Schmuck wird zur Verschönerung der Wandungen beitragen und dem Ganzen ein luftiges, laubenartiges Aussehen verleihen.

Von den Gesamtkosten von Fr. 25,000.— entfallen auf die Zimmerarbeiten 8600 Fr., auf die Schlossarbeiten 4900 Fr., Spenglerarbeiten 4000 Fr. und auf die Malerarbeiten 1260 Fr., für die Verstärkung des eisernen Unterbaues zufolge der größeren Belastung der Anstalt sind 3000 Fr. veranschlagt. Außerdem ist dann noch ein Neuanstrich der alten Teile der Anstalt in Aussicht genommen, der eine Ausgabe von etwa 8000 Fr. erheischt.

Von der steigenden Frequenz der Zürcher Bädanstalten kann man sich ungefähr ein Bild machen, wenn erwähnt wird, daß die Gesamtbefuchsziffer der 6 Seebädanstalten im Jahr 1906 (Saison) 332,343 betrug, währenddem sie noch im Jahre 1900 sich auf 248,414 belief, und zwar handelt es sich hierbei nur um die zahlenden Personen.

Bauwesen in Zürich. (Korr.) Laut dem Berichte der Rechnungsprüfungskommission an den Großen Stadtrat verminderte das Jahr 1906 durch seinen Vorschlag wiederum die Neubautenschuld, die seit 1902 dank den ähnlich günstigen Abschlüssen stetig zurückgegangen ist. Während nämlich im Jahre 1902 infolge der vorangehenden Defizite des außerordentlichen Verkehrs und trotz einigen Inventarvermehrungen die Neubautenschuld auf 6,3 Millionen Franken gestiegen war, haben die seitherigen Ueberschüsse sie bis auf den Betrag von Fr. 3,897,342.— reduziert. Gemäß dem im Jahre 1897 aufgestellten, vom Regierungsrate genehmigten Tilgungsplan, der auf Ende 1922 eine Neubautenschuld von 17 Millionen Franken vorsieht, dürfte die Schuld auf Ende 1906 9,086,727 Franken betragen. Die Rechnung für den außerordentlichen Verkehr steht danach um rund 5,2 Millionen Franken besser, als sie nach dem Tilgungsplan sich hätte gestalten dürfen.

Die genannte Kommission hält dafür, daß es im Interesse der Stadt läge, wenn diese sich an den Bau eines eigenen Gebäudes für die Bezirksbehörden machen und hiefür ohne Verzug zum Studium der Baufrage schreiten würde. Es wird hierüber ein bezügliches Postulat gestellt.

Dem Berichte ist im weitem zu entnehmen, daß auf dem Bau des Schlachthofes eine wesentliche Kreditüberschreitung resultiert, die nicht weniger als Fr. 1,800,000 ausmacht. Der Stadtrat hat einen Bericht über diese Angelegenheit an den Großen Stadtrat in nahe Aussicht gestellt; wir werden seinerzeit auf die Sache zurückkommen.

Bauwesen in Thalwil. Die Generalversammlung des Konsumvereins beschloß den Ankauf von Bauland zur Erstellung eines Neubaus an sehr guter Lage an der Gotthardstraße im Betrage von Fr. 25,000. Einer Ende Februar stattfindenden Generalversammlung werden die ausgearbeiteten Baupläne zur Genehmigung vorgelegt werden. Der projektierte Bau soll Raum für ein Verkaufslokal, drei Wohnungen und Magazin bieten, und es sind die Baukosten auf 130—140,000 Franken veranschlagt.

Kasernenstellungen Thun. (Korr.) Für den projektierten Neubau von Kasernenstellungen und eines Dependenzgebäudes auf dem Waffenplatz Thun hat die Bundesversammlung eine Summe von Fr. 229,000 bewilligt.

Neue Zeughäuser. (Korr.) Die Bundesversammlung bewilligte einen Gesamtkredit von Fr. 488,000 für den Bau von Zeughäusern im Wallis und in Graubünden.

Für ein Kunstmuseum und für Erweiterung des alten Museums in Basel sind seit Weihnachten über eine Million Franken Beiträge gezeichnet worden, erforderlich sind rund 1¼ Millionen Franken.

Sanatoriumsbau Solothurn. Anlässlich des Beschlusses, den Bau des solothurnischen Sanatoriums auf Allersheiligen sofort an die Hand zu nehmen, hat ein ungenannt sein wollender Menschenfreund der Kommission Fr. 8000 zugestellt, um die noch fehlenden finanziellen Mittel decken zu helfen.

Mit dem Umbau des Bahnhofes Bern scheint es nun bald vorwärts zu gehen. Der Bundesrat hat letzter Tage Beschluß gefaßt über die Vorlage der Generaldirektion. Mit kleinen Abänderungen wurden die Vorlagen über den Güter- und Rangierbahnhof in Weyer, mannschhaus genehmigt, ebenso diejenigen über das Lokomotivdepot im Aebigut. Letzteres soll mit Hochkaminen ausgerüstet werden. Im Interesse der Stadt sollen verschiedene Straßenverbesserungen durchgeführt werden. So wird die Straße vom Arbeiterviertel in Außerholigen eine Breite von 8 Meter statt der vorgeschlagenen 6 Meter erhalten. Ebenso wird die Fabrikstraßenbrücke bei der Gießerei von Koll statt der gegenwärtigen 7½ Meter auf 10 Meter verbreitert werden. Es wurde im fernern beschlossen, es seien für den Personenbahnhof neue Studien durchzuführen. Für Bern-Neuenburg, Gürbetal und Bern-Schwarzenburg soll bis nach Außerholigen statt des bisherigen ein zweites Geleise vorgesehen werden. Zwischen der Bühlstraße und Wohlenstraße werden statt der fünf vorgesehenen Geleise deren sechs erstellt.

Der Bahnhof in Luzern ist dem heutigen Verkehr nicht mehr gewachsen. Die Behörden haben sich mit Bezug auf das Aufnahmgebäude dahin geeinigt, auf der Rigi-Seite einen Flügelanbau zu erstellen, auf dessen Südseite ein Postgebäude für den Transitverkehr zu stehen kommen soll. Die Kosten werden vom Bund und von der Stadt Luzern getragen, die beidseitigen Beträge sind aber noch nicht festgestellt. Im Verkehr erweist sich namentlich der Raum für die Einfahrt der Züge viel zu enge, dann ist der Güterbahnhof zu klein, auch die Güterschuppen und der Brünig-Bahnhof, wenn noch von einem solchen gesprochen werden kann, bedürfen der Erweiterung. Am schlimmsten ist es mit dem Rangierbahnhof bestellt, der viel zu wenig Raum hat. Zu seiner Erweiterung nach Süden ist das dazu nötige Terrain noch viel schwieriger und zu viel teurerem Preise zu erwerben, als es anfänglich bei Entstehen der heutigen Anlage der Fall gewesen wäre. Sehr reformbedürftig ist auch die Geleiseverbindung mit dem See. Der Anlageplatz für die auf dem See ankommenden Güter ist viel zu klein. Es sollten zwei große Trajektbrücken erstellt werden.

Ins Budget der Bundesbahnen für das Jahr 1908 ist ein Betrag von 100,000 Fr. für den Umbau des Bahnhofes Luzern aufgenommen. Das Projekt der Bundesbahnen geht dahin, auf der Ostseite einen Flügel anzugliedern, der in seinem ganzen Ausbau und in seiner Einteilung dem bereits bestehenden Westflügel entsprechen soll. Das zu erstellende Postdienstgebäude soll damit tunlichst in Verbindung gebracht werden.

Bahnhofbau Rheineck. Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat auf Antrag der Kreisdirektion die Ausfüllungen im alten Rheinbett für die Bahnhofsbauten der Firma Knopfli & Pfändler in Rheineck übertragen, welche diese Arbeiten bis Ende Mai zu erledigen hat. Es steht nun zu erwarten, daß dann ein Unterbruch in den Bauarbeiten nicht eintritt und die Erlösung aus der Bahnhofsmisere möglichst bald erfolge. Das Erdmaterial für die Auffüllung wird von der Pfändler'schen Liegenschaft im Brüggerhof abgeführt;

Heinr. Hüni im Hof in Horgen

(Zürichsee)

Gerberei

+ Gegründet 1728 +

Riemenfabrik 3013 II

Alt bewährte
la Qualität

Treibriemen

mit Eichen-
Grubengerbung

Einzige Gerberei mit Riemenfabrik in Horgen.

auch das Steinmaterial wird in gleicher Liegenschaft bei der Töbelmühle schon seit einigen Wochen gewonnen und liefert der Bruch schöne, harte Steine. Ein großer Teil des Erdmaterials soll auch dem alten Rheinbett entnommen werden, sofern die Verhandlungen mit dem Rheinbau-Bureau zu einer Einigung führen. Der Bezug aus dem Rhein wurde namentlich auch vom Gemeinderat an zuständigen Stellen angestrebt, um dadurch die Kanalisierung und damit die Schiffbarmachung des Bettes zu fördern und um den bei tiefen Wasserständen trostlosen Anblick des einst so mächtigen Wasserlaufes zu beseitigen. Die Firma Knopfli & Pfändler hat bereits mit den Vorarbeiten, Hertransport der Rollbahn, begonnen.

Der Gemeinderat hat die von der Gemeinde zu erstellenden und für die Bahnhofsbaute notwendigen Seitenkanäle bei der Post und dem Pfarrgütl an Herrn J. Augustoni vergeben. Auch diese Arbeiten werden sofort in Angriff genommen.

Die 141 Meter lange, den Gemeinden Rheineck und Gaisau gehörige hölzerne Rheinbrücke ist auf Abbruch zum Verkauf ausgeschrieben. Infolge der Bahnhofsbaute in Rheineck muß die Brücke weichen. Dieselbe würde sich bei dem guten baulichen Zustand noch wohl zur Wiederaufstellung in den oberen Partien des Rheins eignen, wo einige Gemeinden noch ohne Rheinbrücken sind.

Brückenbau in Werthenstein (Luzern) Am Baue der Langnauerbrücke über die Emme wird fleißig gearbeitet. Aus dem vorhandenen Anfange zu schließen, wird das ein Werk geben, so massiv und solid, daß man dort das Hochwasser nicht mehr zu fürchten hat. So ist's recht. Große Ausgaben sollen auch nur einmalige sein.

Schulhausbau Uster. Die Gemeindeversammlung beschloß für den Bau eines neuen Schulhauses einen Bauplatz am Hasenbühl um die Summe von Fr. 12,000 zu erwerben. Im alten Schulhause soll die elektrische Beleuchtung und ein öffentlicher Lesesaal eingerichtet werden.

Manche Bezirksgefängnisse im Argau sind besonders in Hinsicht auf Feuergefahr in mißlichem Zustande. Durch das energische Einschreiten der kant. Baudirektion wird nun Abhilfe geschaffen. So hat der Stadtrat von Lenzburg die nötigen baulichen Veränderungen bereits zur Ausführung vergeben und andere werden nachfolgen.

Ein Gaswerk für den Kanton Glarus. In diesen Tagen wurde ein alle zürcherischen Gemeinden am rechten Zürichseeufer umfassendes einheitliches Gaswerk, das größte in der Schweiz, fertiggestellt. Die Erstellerin dieses Werkes, die Firma Guß. Gofweiler & Cie. in Bendorf-Zürich, beabsichtigt auch, ein alle Gemeinden des Kantons Glarus, von Niederurnen bis Linthal (ausgenommen Glarus und Emmenda, für welche schon ein Gaswerk besteht) umfassendes Werk zur Abgabe von Gas für Koch- und Beleuchtungszwecke zu erstellen und

hat dem Vernehmen nach schon anfangs November beim Regierungsrat die Konzession zur Legung der bezüglichen Leitungen durch die Straßen und öffentlichen Plätze nachgesucht. Wurde ersteres unter Mitbeteiligung zürcherischen Kapitals zur Ausführung gebracht, ist letzteres unter Mitwirkung glarnerischer Finanzkräfte geplant. Dabei sollen die Installationskosten so niedrig gehalten und das Gas so billig abgegeben werden, daß es auch dem ärmsten Kobrisarbeiter ermöglicht wird, diese allgemein gepriesene Neuerung einzuführen. Dem Vernehmen nach wird dieses Projekt in den einzelnen Gemeinden lebhaft begrüßt.

Wasserversorgung Mogelsberg. Die Dorfgemeinschaftsversammlung Mogelsberg hat in Sachen der Hydrant- und Wasserversorgung beschlossen, eine günstige bezügliche Offerte des Konsortiums der Nachmühle (Beförderung des vom Dorfe käuflich erworbenen Wassers der Quelle im Böschbach mittels elektrischer Kraft von Nachmühle und Nachsäge in die Reservoirs in Sandbühl um jährlich Fr. 2000) anzunehmen.

Wasserversorgung Freiestein. (Korr.) Die Gemeinde projektiert die Erstellung einer neuen Wasserversorgung, da das bestehende Leitungsnetz seit längerer Zeit für die steigenden Bedürfnisse der Ortschaft unzureichend ist.

Bauholzpreise in Südwestdeutschland.

Preisnotierungen der Börsenkommission des Vereins von Holzinteressenten Südwestdeutschlands für die Holz-börse vom 10. Januar 1908 in Straßburg.

(Offizielle Mitteilung).

(Ueber die hier aufgeführten Qualitätsbezeichnungen gibt das von der Geschäftsstelle des Vereins von Holzinteressenten Südwestdeutschlands in Freiburg i. Breisgau zu beziehende Schriftchen: „Gebrauche im südwestdeutschen Holzhandelsverkehr“ Auskunft.)

Stimmung ruhig.

Churer Lack- und Farbenfabrik

in Chur und Basel

liefert billigst und in besten Qualitäten

sämtliche Lacke und Lackfarben für Gewerbe und Industrie.

== Permanent-Emailack ==

unübertroffen an Glanz, Härte und Haltbarkeit, verträgt Temperaturen über 120 Grad Ofenhitze, dient für innere und äussere Anstriche, ist sehr leicht und angenehm zu verarbeiten und bietet jeder rationell geleiteten Werkstatt grosse Vorteile.

Amerikanischer Holzfüller

815u

unentbehrliches Präparat in der Holzindustrie.

Lager aller Farben, Pinsel und Utensilien für das Malergewerbe.

Alleinverkauf für die Schweiz der **Hyperolin- und Mackein-Farbe.**

Man verlange Preislisten und Prospekte.