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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 40 (1924)

Heft: 25

Artikel: Aus dem Jahresbericht des kantonalen Baudepartements St. Gallen

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-581571

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: 09.08.2025

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

Wirkung ausüben. Immerhin ist die Wohnungsknappheit noch nicht ganz behoben. Doch darf gesagt werden, daß es schon vor dem Kriege immer eine Anzahl Wohnungssuchende gehabt hat. Mangel besteht gegenwärtig hauptsächlich an kleinen und billigen Mietobjekten.

Bauliches aus Allschwil (Baselland). Das Dorf, das heute zu den größten Vorortsgemeinden Basels gehört, entwickelt sich durch Neubauten immer weiter. In allen Teilen des Dorfes sind seit Frühjahr neue Häuser entstanden, teils im Unter- und teils im Oberdorfe. Es sind meistens Einfamilienhäuser für Private. Der spekulative Wohnungsbau dauert in der Gemeinde immer noch an. Eine Häusergruppe am Schützenweg ist verkaufsbereit. Die Gruppe am Blumenweg in Neu-Allschwil vergrößert sich langsam. Am Langmattweg und an der Carmenstraße nimmt das Bauen seinen Fortgang. In diesem Quartiere wurden von einer einzigen Firma 40 Wohnhäuser erbaut. Diese rege Bautätigkeit wird hier voraussichtlich fortdauern.

Wie man hört, soll auch im nächsten Jahr mit dem Bauen eines neuen Schulhauses und einer Turnhalle begonnen werden.

Bauliches aus Neßlau (St. Gallen). Rege Bautätigkeit hat hier eingesetzt. Der Bahnhof-Hotel-Neubau, der architektonisch sich der nähern Umgebung und der Landschaft anpaßt, geht der Vollendung entgegen. Mit den Erweiterungsbauten des Schülerheims in Neu-St. Johann soll sofort begonnen und noch dieses Jahr unter Dach und Fach gebracht werden. Der Bau wird von den Bauunternehmern Nescher in Ebnat und Egloff in Neßlau ausgeführt.

Der Bahnhof Thusis (Graubünden) soll umgebaut und mit den Arbeiten sofort begonnen werden. Der Plan verspricht einen schönen Bau mit fünf Wohnungen.

Baukredite der Stadt Baden. Die Einwohnergemeindeversammlung bewilligte 900,000 Fr. für die Erweiterung der städtischen Werke. Die schwebende Schuld der Stadt mit Einschluß der Kosten für die neue Limmatbrücke und ein neues Schulhaus erfordern eine Anleihe von vier Millionen Franken, die jedoch erst später von der Gemeinde zu beschließen ist. Vorläufig wurde eine Interimsanleihe von 600,000 Franken aufgenommm.

Aus dem Jahresbericht des kantonalen Baudepartements St. Gallen.

(Korrespondenz.)

1. Submissionswesen. Im Laufe des Berichtsjahres hat der kantonale Gewerbeverband dem Regierungsrat neue Vorschläge zur Regelung des Submissionswesens eingereicht. Sie sollen einen allzu starren Zwang der Verbände ihren Mitgliedern gegenüber entbehrlich machen, anderseits aber doch eine Sanierung von Übelständen im Submissionswesen herbeiführen. Die Vorschläge sehen im wesentlichen folgendes vor: Die Verbände laden bei Submissionen die Interessenten zu gemeinsamen Berechnungen ein. Das Resultat wird der ausschreibenden Verwaltungsstelle unterbreitet. Die einzelnen Bewerber können ihre Offerten nach Gutfinden aufstellen; sie sind also, im Gegensatz zur bisherigen Praxis der Verbände, nicht mehr an ein Diktat derselben gebunden. Die Verbandsberechnung soll nach Art. 22 der Submissionsverordnung für die vergebende Behörde in dem Sinne verbindlich sein, daß die Vergebung nur an solche Angebote erfolgen darf, die, sofern eine Arbeit bis zu Fr. 50,000 in Frage steht, nicht mehr als 5 %, sofern eine solche zwischen Fr. 50,000 und Fr. 100,000 vorliegt, nicht mehr als $7^1/_2$ %, und wenn der Kostenbetrag mehr als Fr. 100,000 ausmacht, nicht mehr als 10 % von der Berechnung des Verbandes abweichen. Würde die Vergebung von der Behörde an eine Offerte mit größerer Abweichung beabsichtigt, so müßte das Sachverständigenverfahren, wie es in der Submissionsverordnung ist, Platz greifen, wobei als Sachverständige einerseits ein Vertreter des Verbandes und anderseits ein Beamter der Verwaltung zu funktionieren hätten. Diese Vorschläge unterliegen zurzeit noch der Prüfung durch das zuständige Ressortdepartement und dessen Abteilungsvorstände.

2. Staatsstraßenunterhalt. Die Gesamtunterhaltungskosten im Jahre 1923 belaufen sich netto auf Fr. 1,918,075.09. Sie bleiben trotz der verhältnismäßig trockenen Witterung nur um etwa Fr. 10,000 unter denjenigen des Vorjahres zurück. Der moderne Verkehr zerstört die Straßendecke, ob sie feucht oder trocken sei. Bei feuchter Witterung sind es die schweren Lastautos mit der Vollgummibereifung, die der nachgiebigen, nassen Straßendecke Schlaglöcher beibringen; in der trockenen Witterung sind es die schnellfahrenden Personenautos mit der Luftbereifung, die aus der Straßendecke den Staub und Sand heraussaugen, das Gefüge lockern und auf diese Weise die Beläge zerstören.

Über den Umfang und die Kosten der einzelnen künstlichen Belagsarten, die im Berichtsjahre zur Ausführung gelangten, gibt folgende Zusammenstellung Aufschluß:

Belagsart	Länge m	Fläche m²	Kosten per m² Fr.	Gesamtkosten Fr.
1. Walzungen	2276	13,555	4.50	60,788.37
2. Neuteerungen . . .	6161	37,477	0.80	29,412.40
3. Teerschotterbeläge und Innenteerungen . .	5475	35,518	9.05	321,045.69
4. Kleinpflästerungen . .	2583	12,854	16 90	217,853.89
5. Kombinierter Belag .	1125	6,626	9.70	64 321.76
Zusammen (bezw. Durchschnitt)	11,457	68,553	10.12	693,422.11
Ferner wurden verausgabt für Maschinen- und Geräteanschaffungen, für Flickwalzungen, sowie verschiedene weitere Anschaffungen und Arbeiten .				53,280.55
			Zusammen	746,702.66

Die Straßenverwaltung ist im Berichtsjahr in vermehrtem Maße zur Herstellung von Innenteerungen und Teerschotterbelägen übergegangen, weil es sich gezeigt hat, daß die reinen Oberflächenteerungen auf den stark befahrenen Staatsstraßen bei den herrschenden klimatischen Verhältnissen nicht wirtschaftlich sind. Außerdem wurde probeweise eine neue Belagsart mit Asphaltbitumen eingeführt.

3. Doppelspur Wil—Rorschach und Bahnhofumbau Rorschach. Bestimmte Wahrnehmungen veranlaßten das kantonale Baudepartement bei der Generaldirektion der Bundesbahnen wegen des Ausbaues der Doppelspur auf der Strecke Wil—Rorschach und der Neugestaltung der Bahnhofverhältnisse in Rorschach neuerdings vorstellig zu werden. Dabei wurde die Erwartung ausgesprochen, daß das zum Teil bereits fertige, zum Teil im Bau begriffene zweite Geleise zwischen Wil und Rorschach bis zu der auf das Jahr 1927 in Aussicht genommenen Eröffnung des elektrischen Betriebes durchgehends fertiggestellt werde. Sodann hat das Departement darauf hingewiesen, daß der Elektrifikation vorgängig auch die Bahnhofverhältnisse in Rorschach definitiv neu geordnet werden sollten. In ihrer Antwort hat die Generaldirektion im wesentlichen ausgeführt, daß von der rund 45,6 km langen Strecke Rorschach—Wil bis heute 10,9 km doppelspurig in Betrieb seien, daß auf rund 16,5 km der Unterbau für das zweite Geleise als Notstandsarbeit erstellt worden, und daß auf etwa 18,2 km für die Doppelspur noch nichts geschehen sei. Die Kosten für die noch auszuführenden Bauarbeiten stellen sich auf mut-

mäßlich 24,7 Millionen oder bei einer Linienverlegung zwischen Goldach und Rorschach auf 27,8 bis 34 Millionen Franken. Bis zum Zeitpunkt der Vollendung der Elektrifikation der Linie Rorschach—Wil sei es bei den heutigen Finanzverhältnissen der Schweizerischen Bundesbahnen und den nicht unwesentlichen technischen Schwierigkeiten nicht möglich, die fraglichen Bauarbeiten durchzuführen. Hiefür bestehe aber auch keine Notwendigkeit, da der Zugsverkehr gegenwärtig und wohl auch noch auf eine Anzahl Jahre wesentlich kleiner sei als vor dem Kriege und weil sich sodann auch die Leistungsfähigkeit der einfachen Spur mit der Einführung des elektrischen Betriebes wesentlich steigern werde. Immerhin sei beabsichtigt, die Doppelspur soweit als möglich zu vollenden, in der Meinung, daß die Strecken Bruggen—Winkeln und Uzwil—Wil zuerst und jedenfalls auf den Zeitpunkt der Elektrifikation fertigzustellen seien, worauf die Strecken Goßau—Flawil, dann Flawil—Uzwil und zuletzt St. Fiden—Rorschach folgen werden. Die Elektrifikation dieser Strecken werde zunächst einspurig unter Rücksichtnahme auf das zweite Geleise erfolgen. Der Umbau des Bahnhofes Rorschach könne angesichts der Schwierigkeiten, die der Lösung dieser Frage noch entgegenstehen, vor der Einführung des elektrischen Betriebes unmöglich durchgeführt werden.

Das kantonale Baudepartement hat von dieser Auskunft in der Erwartung Kenntnis genommen, daß ihm konkrete Vorschläge, insbesondere über eine befriedigende Gestaltung der Bahnhofverhältnisse in Rorschach beförderlichst unterbreitet werden.

4. **Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bei Ziegelbrücke—Weesen.** Nachdem sich in den langwierigen Unterhandlungen zwischen den beteiligten Kantonen die Unmöglichkeit herausgestellt hatte, in bezug auf die Erstellung einer Zentralstation zwischen Ziegelbrücke und Weesen zu einer Einigung zu gelangen, und nachdem das eidgenössische Eisenbahndepartement ein dahinzielendes, von der st. gallischen Behörde neuerdings geltend gemachtes Begehren abgelehnt hatte und gleichzeitig auch auf ein von ihr eventuell gestelltes Verlangen um gleichzeitigen Ausbau der Station Weesen mit derjenigen von Ziegelbrücke nicht eingetreten war, unterbreitete die Generaldirektion den Kantonsregierungen im Oktober 1923 neuerdings eine abgeänderte Projektvorlage für die Erweiterung der Station Ziegelbrücke. Weil die dortigen Verhältnisse schon längst unhaltbar waren, konnte sich die st. gallische Behörde einer Sanierung nicht länger widersetzen. An die Zustimmung zur Ausführung des Erweiterungsprojektes wurden indessen die Bedingungen geknüpft:

1. Daß die direkte Verbindung zwischen Weesen und Näfels wiederhergestellt werde;
2. daß alle Schnellzüge in Zukunft auch in Weesen anhalten.

In der Folge hat das eidgenössische Eisenbahndepartement das Umbauprojekt für Ziegelbrücke genehmigt und daran den Vorbehalt geknüpft, daß über die seitens der st. gallischen Regierung gestellten Begehren nach Prüfung der Rückäußerung der Generaldirektion entschieden werde.

Internationale Karbidnormen.

Die Zeitschrift „Azetylen und Autogene Schweißung" in Basel berichtet: Anläßlich des VIII. Internationalen Azetylenkongresses in Paris im Dezember 1923 wurde beschlossen, die Vereinbarung internationaler Karbidnormen in die Wege zu leiten, und es wurde der permanenten Kongreßkommission der Auftrag erteilt, diese Frage als eine der ersten zu behandeln. Zugleich wurde vereinbart, diese Kommission im Herbst 1924 in London zusammentreten zu lassen.

Es besteht kein Zweifel, daß internationale Karbidnormen namentlich für die Karbid importierenden und exportierenden Länder von größtem Vorteil wären, und es ist deshalb geboten, die Angelegenheit auch in der Schweiz frühzeitig und eingehend zu bearbeiten.

Bei der Aufstellung solcher Karbidnormen wird man sich zweifellos möglichst an bestehende Landesnormen anschließen. Die englischen, französischen, deutschen und schweizerischen Karbidnormen bieten bereits wertvolle Anhaltspunkte. In Einzelheiten gehen dieselben jedoch auseinander, und es frägt sich, wie man hier einen Mittelweg finden könne.

Es ist übrigens auch gar nicht gesagt, daß internationale Karbidnormen über alle Punkte Bestimmungen enthalten müssen. Einzelnes darf vielleicht der freien Abmachung in vermehrtem Maße als bisher überlassen werden.

Die Frage der Gasausbeute interessiert vor allem. Hier wird vielleicht in Anlehnung an die französischen Normen und an die deutsche Praxis der letzten Jahre eine Milderung der Anforderungen eintreten können. In der Tat ist eine Gasausbeute von 300 l pro kg Karbid für den Karbidverbraucher nicht unter allen Gesichtspunkten erwünscht. Gasreiche Karbide neigen in gewissen Apparaten eher zu plötzlicher Erhitzung. Sie sind auch leichter dem Verderben ausgesetzt. Bei der Fabrikation verursachen sie ebenfalls mehr Schwierigkeiten als etwas weniger gasreiche Ware. Eine Gasausbeute von 280 l pro kg Karbid dürfte, gemäß den jetzigen französischen Normen, als hinreichend gelten. Ebenfalls in Anlehnung an die französischen Normen und im Einklang mit den schweizerischen und englischen Normen wäre auf Körnungen von 15—25 mm eine Reduktion der Gasausbeute von 10 % zulässig zu erklären. Dagegen könnte man nach französischem Vorbild für Körnungen unter 15 mm vielleicht von einer garantierten Gasausbeute absehen.

Von Bedeutung ist sodann die Bezeichnung der Körnungen. In diesem Zusammenhange wird man auch der künftigen Entwicklung im Verbrauche der einzelnen Körnungen Rechnung tragen können. In der Schweiz wird nämlich im Gegensatz zur früheren Praxis in den Schweißapparaten heute weitaus am meisten Karbid der Körnungen 15—80 und 50—80 mm gebraucht. Die kleinen Körnungen kommen dagegen in der Hauptsache nur mehr für Lampen und kleinere Apparate zur Verwendung. Es wäre wohl möglich, die Schweißapparate in vermehrtem Maße auf grobstückiges Karbid 15—80 oder große Körnung 50—80 mm zu verweisen. Diese Entwicklung steht unfehlbar bevor. Eine Reduktion der Zahl der normalen Körnungen wäre vielleicht angezeigt.

In bezug auf die Verpackung werden internationale Normen wohl etwas von den Landesnormen abweichen müssen. Dagegen werden die Anforderungen an die Reinheit und die Reklamationsfristen kaum Änderungen erfahren.

Inbezug auf Probeentnahme und Analysen werden die Azetylenvereine der betreffenden Länder, oder im Falle des Fehlens solcher, Schwestervereine nützliche Dienste leisten können.

Verbandswesen.

Schweizer. Messerschmiedemeister-Verband. Die ordentliche 34. Jahresversammlung in Burgdorf, die gut besucht war, bestätigte den Vorstand mit Herrn Messerschmied Klötzli in Burgdorf als Verbandspräsi-