**Zeitschrift:** Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges

Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und

Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 41 (1925)

Heft: 9

Artikel: Das Baugewerbe

Autor: [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-581663

#### 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:** 30.11.2025

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

## Asphaltprodukte Dachpappen MEYNADIER & CIE., ZÜRICH UND BERN

zwar die Säulen im Cinquecento und die Faffade im Settecento ausgeführt. Es ist damit den alten Patrizierhäusern von Bellinzona ähnlich geftimmt. Der Bau wird einige Jahre dauern und mehreren hundert Arbeitern Berdienft bringen.

## Das Baugewerbe.

(Aus dem Mai-Bulletin der Schweizerischen Bolfsbant)

Die Stärke der Bautätigkeit wird durch die wirtschaftliche Entwicklung beftimmt; durch zunehmende Erwerbs gelegenheit wird die Bautätigkeit gefördert; Krisenstimmungen übertragen sich in erster Linte auf das Baugewerbe. Von der Stärke der Bautätigkeit ift der Beschäftigungs. grad der Hilfsgewerbe und der Industrien und Gewerbe abhängig, die Baumaterialien herftellen.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderis wurde besonders durch den Bau von Eisenbahnlinien viel Erwerbs- und Arbeitsgelegenheit beschafft. Die Baulange des

gefamten Gifenbahnnetes betrug:

1870)	1880	1890	1900
1426,2	2535,6	3195,5	3980,1 km
1910	1920	1922	1923
5065.1	5771.7	5780.8	5847  km

Viel gebaut wurde von 1860—1880, von 1900—1910, mahrend des Rrieges murden wenig neue Gifenbahnlinien angelegt und in der Nachkriegszeit trat ein beinahe vollftanbiger Stillftand ein.

Burzeit bestehen noch zwei Projekte, die auf den Bau großer internationaler Verkehrswege abzielen: das Projekt einer Oftalpenbahn und das einer verkurzten französischen Bufahrtslinie nach Genf. Die hohen Bautoften bilden jedoch ein Hindernis für die baldige Ausführung dieser

zwei wichtigen internationalen Verkehrswege.

Bekanntlich haben Kriegs- und Nachkriegszeit dem Hillionen Franken geschätt werden, was ungefähr ein Drittel des gesamten Anlagekapitals (1300 Millionen Franken) ausmacht. Schon bald nach Kriegsausbruch wurde es notwendig, die Erftellung und Erweiterung von Hotels und Fremdenpensionen zu verhindern. Im Jahr 1915 wurde vom Bundesrat ein dahingehendes Verbot erlassen. Dieses Hotelbauverbot ist 1924 durch ein Bundesgeset bis zum Jahr 1930 verlängert worden.

Wie früher, so erlangten die Straßen in den letzten Jahrzehnten mieder eine erhöhte Bedeutung als Verkehrswege; es durften deshalb zufunftig auf die Berbefferung und den Ausbau des Strafennetes vermehrte Mittel aufgewendet werden, besonders dann, wenn auf dem Wege eidgenössischer Gesetzebung noch mehr als dis auhin durch Erhebung von Abgaden für Straßenbenützung Betträge für den Unterhalt der Straßen beschäfft werden können. Motorsahrzeug= und Fahrradverkehr sollen eidgenöffisch geordnet werden, der Gesetzesentwurf ift von der Bundesversammlung bereits beraten worden, der definitive Entscheid steht indessen noch aus. Nach dem Entwurf kann der Bundesrat den Kantonen Maximalbeträge für Bewilligungstaren, Gebühren, Auflagen und Spezialsteuern auf Motorfahrzeugen und Fahrrädern vorschreiben. Sofern aus dem Motorfahrzeugverkehr Bundeseinnahmen geschaffen werden, sollen fie als Subvention für die Erstellung, Berbefferung und den Untershalt der Straßen bestimmt werden.

Die Eidgenoffenschaft hat seit Kriegsende in Form von Subventionen Mehraufwendungen für Korrektionen

gemacht. Ste betrugen:

1920 1901 1918 in Franken 5,334,543 2,337,931 3,489,817 5,184,754 1921 1922 1923 in Franken 7,099,272 6,946,561 7,144,439

Im Jahr 1922 wurden für Korrektionen 33 % mehr

aufgewendet als 1913.

Das Baugewerbe erhält auch Erwerbsgelegenheit durch öffentliche Körperschaften (Eidgenoffenschaft, Rantone, Gemeinden), die Bauten ausführen laffen. Das Unlagekapital der Liegenschaften der Eidgenoffenschaft betrug:

1910 1922 1913 19211923 in Millionen Franken 133,2 70,2 84,6 139,9 151,8

Seit 1913 ift eine Zunahme um 79% festzustellen. Während in der Vorkriegszeit (1910/1913) das Anlagefapital jährlich um rund 4,8 Millionen Franken zunahm, betrug die Vermehrung 1922 67 Millionen, 1923 11,9 Millionen Franken. Die Bauarbeiten werden auf dem Submiffionsweg ausgeschrieben und durch private Unternehmer ausgeführt. Die Verbande des Baugewerbes waren seit Jahren bestrebt, Ordnung in das Submisfionswesen zu bringen. Der schweizerische Gewerbeverband hat seine Grundsätze in einer Mustersubmiffionsverordnung niedergelegt, während die Verbande des Baugewerbes ihre Mitwirkung durch Tarifberechnungen oder Berechnungen von Fall zu Fall im Moment der Arbeitsausschreibung zusagen. Wie die Eidgenossensschaft und die Bundesbahnen haben auch Kantone und Bemeinden Submiffionsverordnungen erlaffen. Nach der Submissionsverordnung der Eidgenossenschaft, die vom 4. März 1924 datiert, hat sich die vergebende Behörde durch die Preiswürdigkeit des Angebotes, durch die vorhandene Gewähr für gute Ausführung und geordnete Geschäftsabwicklung, durch die Rücksicht auf frühere befriedigende Leiftungen, sowie durch das Gebot einer Be-rucksichtigung der verschiedenen Landesgegenden und billiger Abwechslung unter ben Bewerbern leiten zu laffen. Die Bergebung der Arbeiten hat zu Preisen zu erfolgen, die bei gegebener Qualität der Arbeit oder Lieferung und unter Bürdigung zeitgemäßer, am Arbeitsort des Unternehmers bestehenden Preise und Lohnverhältniffen den Auswand eines wirtschaftlich arbeitenden Unternehmers an Material, Arbeit und Unkoften, deffen Risiko und einem angemeffenen Verdienft entsprechen. Die inlandischen Industrien und Gewerbe sind bei nicht wesentlich verschiedenen Bedingungen des Angebotes zu bevorzugen. Unter inländischen Bewerbern ift bei gleichwertigen Ungeboten denjenigen, die sich verpflichten, bei Ausführung der Arbeit oder Lieferung schweizerische Arbeiter zu ver

wenden, der Vorzug zu geben.1)

Die Submissionsverordnungen sehen in der Regel auch ein Zusammenarbeiten zwischen Berufsverbänden und den vergebenden Behörden vor, so kann nach der eidgenösssischen Submissionsverordnung die Behörde von den Berufsverbänden Preisberechnungen mit den nötigen Einzelangaben entgegennehmen, es können auch Sachverständige für die Preisanalyse beigezogen werden; die Behörde ist jedoch berechtigt, die Arbeit oder Lieferung an Bewerber zu vergeben, die niedrigere Preise berechnen als der Berufsverband, wenn die Bewerber besonderer Verhältnisse wegen die tiefer angesetzten Preise rechtsertigen können.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts wurde in der Schweiz mit dem Bau von Kraftwerken begonnen. Die ersten größeren Kraftwerke wurden in den Jahren 1894/96 gebaut (Aarau, Wynau, Chèvres, Rheinfelden), dann setzte eine lebhaste Bauperiode ein, die erst durch den Krieg unterbrochen wurde. In den Kriegsjahren wurden nur die drei großen Werke Bramois, Fully und Olten-Gösgen fertiggestellt. Nach Kriegsende wurde der Bau der während des Krieges begonnenen größeren Kraftwerke der Bundesbahnen (Ritom, Amsteg, Barbarine, Bernayaz) gefördert. Das größte schweizerische Krastwerk ist das Wäggital-Werk. Ende 1922 wurden 83 Krastwerke gezählt, das Anlagekapital betrug:

1905 1909 1914 1922 in Millionen Franken 212,5 330,7 497,3 918,5

Ende 1922 waren die Werke Chancy Pougny, Wäggital, Juse=Tourtemagne, Davos=Rlofters und Vernanaz erst im Bau; das Anlagekapital wird heute eine Milliarde Franken überschreiten, es dürfte sich seit Kriegs: ausbruch mindestens verdoppelt haben. Auch die Werke der Bundesbahnen wurden durch private Unternehmer gebaut. Auf denjenigen Linien der Bundesbahnen, auf denen der elektrische Betrieb eingeführt wurde, mußten zudem größere Umbauten vorgenommen und die Brücken verstärkt werden. Für die Erneuerung der Bahnanlagen haben die Bundesbahnen seit 1919 jährlich durchschnittlich 30,7 Millionen Franken aufgewendet, gegen 15,4 Millionen Franken 1913. Das Baukonto der Bundes-bahnen belief sich 1913 auf 1327,1 Millionen, Ende 1923 auf 1920 Millionen Franken. So ist das Baugewerbe in der Nachkriegszeit durch den Bau von Kraftwerken und die Ginführung des elektrischen Betriebes auf den Hauptlinien der Bundesbahnen und der Linien einiger Privatbahnen ftark beschäftigt worden, mas einen Ersak bot für den im Gisenbahnbau eingetretenen Stillftand Es ist jedoch zu beachten, daß das beschleunigte Elektrifikationsprogramm der Bundesbahnen 1928 durchgeführt sein und daß auch mit dem Bau neuer Kraftwerke zurückgehalten wird. Die Vorarbeiten für das Oberhasliwerk find allerdings beendet, so daß mit dem Bau der ersten Stufe begonnen werden dürste, wenn einmal die finanzielle Seite geordnet ift. (Schluß folgt.)

# Ueber die Erweiterungsbauten des Frauenspitals in Basel

berichtet die "National Ztg.": Der Große Rat erteilte seine Zustimmung, als ihm vor nun drei Jahren die Regierung vorschlug, das Frauenspital so zu erweitern, daß es das ganze heutige Gebiet des Schellenmätteli umfasse und daß zugleich das Skonomiegebäude auf der

anderen Seite der Johanniterstraße anstelle der einstigen Arbeitshütte des Werkhoses errichtet werden solle. Für das ganze Projekt wurde ein Kredit von fünf Millionen Franken bewilligt, wobei in drei Etappen gebaut werden sollte.

Die erste Etappe sollte den Neubau des schon genannten Skonomiegebäudes und denjenigen des Jsolierpavillons bringen. In der zweiten Etappe würde dann anstelle des heutigen Skonomiegebäudes an der Schanzensstraße das Verwaltungs und Unterrichtsgebäude erstellt und auch der Haupteingang vom Klingelberg an die Schanzenstraße verlegt. Parallel zum heutigen Spitalbau würde das Häufergeviert mit dem Bau der gynäskologischen Abteilung geschlossen, der an die Spitalstraße zu liegen käme. Die dritte Etappe endlich soll den Umbau und die Bereitstellung des disherigen Frauenspitals als Gebäranstalt bringen, unter Einbeziehung der davor sich hinziehenden Anlage.

Kon diesen drei Etappen ist nun die erste, der Bau des Jolierpavillons und derjenige des Skonomiegebäudes vollendet und dieser Tage von geladenen Gästen, vor allem von den Mitgliedern des Großen Rates, unter Führung Prof. Dr. Labhardts und der Architekten

E. und B. Bischer besichtigt worden.

Der Eindruck, den man von den neuen Bauten empfing, war ein vorzüglicher. In ihrem Außern sind sie im gleichen Charafter gehalten wie das bestehende Gebäude. Die Architekturteile sind in hellrotem Terranovaverput durchgesührt, der sich von den weißen Wandslächen wirkungsvoll abhebt. Die Mansardendächer in Schiefer gedeckt, die ganze Architektur ruhig und ohne weitere Verzierung in Formen, die an die Bauten des 18. Jahr

hunderts anklingen.

Imponierend im durchdachten Plan, in ihren Ausmaßen und in der Lichtfülle und fleckenlosen Sauberkeit des Innern find die Raume des Okonomiegebaudes, das unter der Straße durch Gänge mit dem Hauptge-bäude verbunden ist. Im Kellergeschoß gibt es Des-insektionsräume, Werkstätte und Vorratsräume, im Erdgeschoß treffen wir die mächtige weiße Küche, ein 24 m langer, 11 m breiter und über 5 m hoher Raum, der durch hohe Bogenfenfter sein Licht empfängt, deffen Boden durch hellgraue Platten gedeckt und deffen Wände über mannshoch mit weißen Fliesen verkleidet sind. In ihm ftehen die sechs großen Dampstochkessel, sowie ein mächtiger Gasherd nebst Gasbackofen und Grill. Der einen Wand entlang finden wir alle erforderlichen Maschinen und Apparate, die ein derartiger differenzierter Großbetrieb benötigt. In den anstoßenden Seitenräumen sind die verschiedenen Spülfüchen untergebracht. Durch einen Vorraum gelangt man zu den Rühlkammern für Fleisch, für Gemuse, für Milch und Butter, die vollständig mit weißen Fliesen vertleibet find. Gine Entneblungsanlage, die nur durch die durchbrochenen Gitter an der Decke bemerkbar ist, besorgt die Bentilation und im Zwischenftock finden sich die Raume für diejenigen Vorrate, die feiner besondern Rühlanlage bedürfen. Auf dem gleichen Boden und in den gleichen Dimenfionen liegt die mach tige Baschfüche mit den Spültrögen, Baschmaschinen und Zentrifugen, die ebenfalls durch neun hohe Bogenfenster ihr Licht empfängt.

Das Kesselhaus, das nach außen durch sein 35 m hohes Kamin gekennzeichnet ist und das die Heizung und Dampserzeugung für die ganze Anlage besorgt, hat drei eingebaute Dampskessel und außerdem noch als mächtige schwergelagerte Köhre in die Höhe gebaut den Elektrokessel, der mit überschußkraft während des ganzen Sommers allein dem Betrieb genügen soll. Ein Berbrennungsosen für die Kückstände, ein Schlackenkeller, im Obergeschoß die eigentlichen Heizeinrichtungen mit

<sup>1)</sup> Gidgenöffische Gesetzessammlung Nr. 6 vom 5. Marz 1924.