

**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:** 18.01.2026

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

# Dachpappen Asphaltprodukte

## MEYNADIER & CIE., ZÜRICH UND BERN

2057

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

## Das Baugewerbe.

(Aus dem Mai-Bulletin der Schweizerischen Volksbank)

Die Stärke der Bautätigkeit wird durch die wirtschaftliche Entwicklung bestimmt; durch zunehmende Erwerbsgelegenheit wird die Bautätigkeit gefördert; Reizentimmungen übertragen sich in erster Linie auf das Baugewerbe. Von der Stärke der Bautätigkeit ist der Beschäftigungsgrad der Hilsgewerbe und der Industrien und Gewerbe abhängig, die Baumaterialien herstellen.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde besonders durch den Bau von Eisenbahnlinien viel Erwerbs- und Arbeitsgelegenheit beschafft. Die Baulänge des gesamten Eisenbahnnetzes 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, während des Krieges wurden wenig neue Eisenbahnlinien angelegt und in der Nachkriegszeit trat ein beinahe vollständiger Stillstand ein.

Zurzeit bestehen noch zwei Projekte, die auf den Bau großer internationaler Verkehrswege abzielen: das Projekt einer Ostalpenbahn und das einer verkürzten französischen Zufahrtslinie nach Genf. Die hohen Baukosten bilden jedoch ein Hindernis für die baldige Ausführung dieser zwei wichtigen internationalen Verkehrswege.

Bekanntlich haben Kriegs- und Nachkriegszeit dem Hotelgewerbe große Verluste gebracht, die auf rund 400 Millionen Franken geschätzt werden, was ungefähr ein Drittel des gesamten Anlagekapitals (1300 Millionen Franken) ausmacht. Schon bald nach Kriegsausbruch wurde es notwendig, die Erstellung und Erweiterung von Hotels und Fremdenpensionen zu verhindern. Im Jahr 1915 wurde vom Bundesrat ein dahingehendes Verbot erlassen. Dieses Hotelbauverbot ist 1924 durch ein Bundesgesetz bis zum Jahr 1930 verlängert worden.

Wie früher, so erlangten die Straßen in den letzten Jahrzehnten wieder eine erhöhte Bedeutung als Verkehrswege; es dürften deshalb zukünftig auf die Verbesserung und den Ausbau des Straßennetzes vermehrte Mittel aufgewendet werden, besonders dann, wenn auf dem Wege eidgenössischer Gesetzgebung noch mehr als bis anhin durch Erhebung von Abgaben für Straßenbenützung Beiträge für den Unterhalt der Straßen beschafft werden können. Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr sollen eidgenössisch geordnet werden, der Gesetzesentwurf ist von der Bundesversammlung bereits beraten worden, der definitive Entscheid steht indessen noch aus. Nach dem Entwurf kann der Bundesrat den Kantonen Maxi-

malbeträge für Bewilligungstaxen, Gebühren, Auflagen und Spezialsteuern auf Motorfahrzeugen und Fahrrädern vorschreiben. Sofern aus dem Motorfahrzeugverkehr Bundeseinnahmen geschaffen werden, sollen sie als Subvention für die Erstellung, Verbesserung und den Unterhalt der Straßen bestimmt werden.

Die Eidgenossenschaft hat seit Kriegsende in Form von Subventionen Mehraufwendungen für Korrekturen gemacht. Sie betrugen:

1901	1913	1918	1920
in Franken			
3,489,817	5,334,543	2,337,931	5,184,754
1921			
in Franken			
6,946,561	7,099,272	7,144,439	

Im Jahr 1922 wurden für Korrekturen 33% mehr aufgewendet als 1913.

Das Baugewerbe erhält auch Erwerbsgelegenheit durch öffentliche Körperschaften (Eidgenossenschaft, Kantone, Gemeinden), die Bauten ausführen lassen. Das Anlagekapital der Liegenschaften der Eidgenossenschaft betrug:

1910	1913	1921	1922	1923
in Millionen Franken				
70,2	84,6	133,2	139,9	151,8

Seit 1913 ist eine Zunahme um 79% festzustellen. Während in der Vorkriegszeit (1910/1913) das Anlagekapital jährlich um rund 4,8 Millionen Franken zunahm, betrug die Vermehrung 1922 67 Millionen, 1923 11,9 Millionen Franken. Die Bauarbeiten werden auf dem Submissionsweg ausgeschrieben und durch private Unternehmer ausgeführt. Die Verbände des Baugewerbes waren seit Jahren bestrebt, Ordnung in das Submissionswesen zu bringen. Der schweizerische Gewerbeverband hat seine Grundsätze in einer Muster submissionsverordnung niedergelegt, während die Verbände des Baugewerbes ihre Mitwirkung durch Tarifberechnungen oder Berechnungen von Fall zu Fall im Moment der Arbeitsausreibung zusagen. Wie die Eidgenossenschaft und die Bundesbahnen haben auch Kantone und Gemeinden Submissionsverordnungen erlassen. 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 Leistungen, sowie durch das Gebot einer Berücksichtigung der verschiedenen Landesgegenden und billiger Abwechslung unter den Bewerbern leiten zu lassen. Die Vergebung der Arbeiten hat zu Preisen zu erfolgen, die bei gegebener Qualität der Arbeit oder Lieferung und unter Würdigung zeitgemäßer, am Arbeitsort des Unternehmers bestehenden Preis- und Lohnverhältnissen den Aufwand eines wirtschaftlich arbeitenden Unternehmers an Material, Arbeit und Unkosten, dessen Risiko und einem angemessenen Verdienst entsprechen. Die inländischen Industrien und Gewerbe sind bei nicht wesentlich verschiedenen Bedingungen des Angebotes zu bevorzugen. Unter inländischen Bewerbern ist bei gleichwertigen An-

gebieten denjenigen, die sich verpflichten, bei Ausführung der Arbeit oder Lieferung schweizerische Arbeiter zu verwenden, den Vorzug zu geben.<sup>1)</sup>

Die Submissionsverordnungen sehen in der Regel auch ein Zusammenarbeiten zwischen Berufsverbänden und den vergebenden Behörden vor, so kann nach der eidgenössischen 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 angelegten Preise rechtfertigen 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 (Marau, Wynau, Chèvres, Rheinfelden), dann setzte eine lebhafte 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, Vernayaz) gefördert. Das größte schweizerische Kraftwerk ist das Wäggital-Werk. Ende 1922 wurden 83 Kraftwerke 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 Boudry, Wäggital, Illsee-Tourtemagne, Davos-Klosters und Vernayaz erst im Bau; das Anlagekapital wird heute eine Milliarde Franken überschreiten, es dürfte sich seit Kriegsausbruch 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 Bundesbahnen 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 Einführung des elektrischen Betriebes auf den Hauptlinien der Bundesbahnen und der Linien einiger Privatbahnen stark beschäftigt worden, was einen Ersatz bot für den im Eisenbahnbau eingetretenen Stillstand. 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 sind allerdings beendet, so daß mit dem Bau der ersten Stufe begonnen werden dürfte, wenn einmal die finanzielle Seite geordnet ist. (Schluß folgt.)

## Ueber die Erweiterungsbauten des Frauenospitals in Basel

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

anderen Seite der Johanniterstraße anstelle der einstigen Arbeitshütte des Werthhofes 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 Ökonomiegebäudes und denjenigen des Isolierpavillons bringen. In der zweiten Etappe würde dann anstelle des heutigen Ökonomiegebäudes an der Schanzenstraße das Verwaltungs- und Unterrichtsgebäude erstellt und auch der Haupteingang vom Klingelberg an die Schanzenstraße verlegt. Parallel zum heutigen Spitalbau würde das Häusergeviert mit dem Bau der gynäkologischen Abteilung geschlossen, der an die Spitalstraße zu liegen käme. Die dritte Etappe endlich soll den Umbau und die Bereitstellung des bisherigen Frauenospitals als Gebäranstalt bringen, unter Einbeziehung der davor sich hinziehenden Anlage.

Von diesen drei Etappen ist nun die erste, der Bau des Isolierpavillons und derjenige des Ökonomiegebäudes vollendet und dieser Tage von geladenen Gästen, vor allem von den Mitgliedern des Großen Rates, unter Führung Prof. Dr. Labhardt und der Architekten E. und P. Vischer besichtigt worden.

Der Eindruck, den man von den neuen Bauten empfangt, war ein vorzüglicher. In ihrem Äußern sind sie im gleichen Charakter gehalten wie das bestehende Gebäude. Die Architekturteile sind in hellrotem Terranovaverputz durchgeführt, der sich von den weißen Wandflächen wirkungsvoll abhebt. Die Mansardendächer in Schiefer gedeckt, die ganze Architektur ruhig und ohne weitere Verzierung in Formen, die an die Bauten des 18. Jahrhunderts anklängen.

Imponierend im durchdachten Plan, in ihren Ausmaßen und in der Lichtfülle und fleckenlosen Sauberkeit des Innern sind die Räume des Ökonomiegebäudes, das unter der Straße durch Gänge mit dem Hauptgebäude verbunden ist. Im Kellergeschoß gibt es Desinfektionsräume, 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 Bogenfenster sein Licht empfängt, dessen Boden durch hellgraue Platten gedeckt und dessen Wände über mannshoch mit weißen Fliesen verkleidet sind. In ihm stehen die sechs großen Dampfkessel, 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 Spülküchen untergebracht. Durch einen Vorraum gelangt man zu den Kühlkammern für Fleisch, für Gemüse, für Milch und Butter, die vollständig mit weißen Fliesen verkleidet sind. Eine Entneblungsanlage, die nur durch die durchbrochenen Gitter an der Decke bemerkbar ist, besorgt die Ventilation und im Zwischenstock finden sich die Räume für diejenigen Vorräte, die keiner besonderen Kühlanlage bedürfen. Auf dem gleichen Boden und in den gleichen Dimensionen liegt die mächtige Waschküche mit den Spültrögen, Waschmaschinen und Zentrifugen, die ebenfalls durch neun hohe Bogenfenster ihr Licht empfängt.

Das Kesselhaus, das nach außen durch sein 35 m hohes Ramin gekennzeichnet ist und das die Heizung und Dampferzeugung für die ganze Anlage besorgt, hat drei eingebaute Dampfkessel und außerdem noch als mächtige schwergelagerte Röhre in die Höhe gebaut den Elektrokessel, der mit überschüssiger Kraft während des ganzen Sommers allein dem Betrieb genügen soll. Ein Verbrennungssofen für die Rückstände, ein Schlackenteller, im Obergeschoß die eigentlichen Heizrichtungen mit

<sup>1)</sup> Eidgenössische Gesetzesammlung Nr. 6 vom 5. März 1924.