

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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 43 (1927)

Heft: 17

Artikel: Entwurf eines neuen Strassengesetzes für den Kanton St. Gallen [Fortsetzung]

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-581981>

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: 23.02.2026

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

Balata-Riemen
Leder-Riemen
Teohn.-Leder



Gegründet 1866
Teleph. S. 57.63
Teleg.: Ledergut

des Gas- oder elektrischen Kochherdes verschwinden die beim Kohlenherd unvermeidlichen Staubbildungen und -Ablagerungen. Die modernen Küchenmaschinen lassen die Berühren der Speisen mit der Hand fast vermehren und die Geschirrmaschinen waschen und trocknen das Geschirr ohne die oft so unappetitlichen Geschirrlücher. Automatisch arbeitende Kältemaschinen erhalten die Lebensmittel in bestmöglichem Zustand und setzen die Hotels in die Lage, auch bei einem plötzlichen Gästeansturm mit genügend und frischen Vorräten zu dienen. Solche Kühl-Anlagen sind deshalb immer mehr zu einer notwendigen Einrichtung geworden.

Auch die Waschküche eines modernen Hotels kann man sich ohne die praktischen und zeitsparenden Waschmaschinen, Trockenapparate und Mängen nicht vorstellen.

Um die Betriebsräume, wie Küche und Waschküche, sowie auch die Aufenthaltsräume der Gäste stets gut belüftet zu haben, sind zentrale Entlüftungsanlagen notwendig, und auch der elektrische Staubsauger darf nirgends mehr fehlen.

Verhütung von Lärm und Geräusch. Klingen-Anlagen mit Lichtsignalen, statt der geräuschvollen Glocken tragen zur Lärmverhinderung erheblich bei. Gummi als Bodenbelag in den Gängen findet immer mehr Anwendung, weil er leicht zu reinigen und ohne Geräusch zu begehen ist. Die Verhütung der Wärmeübertragung ist überhaupt eines der wichtigsten Kapitel beim Hotelbau und deshalb schwierig, weil durch die vielen Installationen der Schall leicht weitergeleitet wird.

Die Bequemlichkeit der Gäste verlangt Einrichtung der elektrischen Aufzüge. Dadurch können auch die ruhigeren und aussichtsreicheren Zimmer der oberen Stockwerke besser vermietet und ausgewertet werden.

Die technischen Einrichtungen wurden hier mit Absicht vorangestellt, weil sie eben den größeren Teil der Verbesserungen umfassen.

Aber auch die wohnlichere Einrichtung der Gesellschaftsräume ist von modernen Auffassungen nicht unberührt geblieben, als Ersatz der prunkvollen, aber geschmacklosen, auf bloßen Schein zielenden alten Ausstattung. Das gleiche gilt auch für die Gästezimmer. Wie überwiegt doch in einem die Insassen so oft wechselnden Zimmer das Gefühl für die Sauberkeit. Eine ganz ruhige Wandbekleidung, am besten die hygienische Salubratapete, erhöht diesen Eindruck, da die Reinhaltung dann leicht zu kontrollieren ist.

Die moderne Hotelanlage. Die Anlage eines Hotels ist bedingt durch die Art seiner Besucher. Ob ein Haus den Bässanten und Touristen oder ob es für Ferienaufenthalte dienen soll, ob es für den Wintersport oder für Badekuren vorgesehen ist, für jeden Fall sind anders geartete Einrichtungen zu treffen. Dazu kommen die verschiedenen Belieben für jede Art Hotels, welche durch die Börse des Besuchers bedingt sind. Die Ansprüche der von ihm zu erwartenden Gäste genau zu kennen oder herauszufühlen, ist eine der Hauptaufgaben des Hoteliers und des Hotelbauers.

Wenn wir noch kurz auf die äußere Gestaltung eines Hotels zu sprechen kommen, so schlagen wir ein

ganz unerfreuliches Kapitel im schweizerischen Hotelbau auf. Mit ganz wenigen Ausnahmen wurde nicht viel architektonisch Bedeutendes geschaffen. — Pseudoschlösser und Paläste verunstalten unsere Landschaft. Komplizierte Dächer mit Giebeln und Türmchen verzerrt, welche in hohen Lagen den Unterhalt eines Hauses schwierig und teuer gestalten, haben manchem Hotelier schwere Sorgen bereitet. Man kann nichts Geschickteres tun, als bei Reparaturen all das unnütze Zeug herunterreißen.

Ein großer Fehler liegt bei den Eigentümern selbst, welche auf bloße Scheinwirkung erpicht waren und ihr Haus möglichst „auffällig“ wünschten. Ein aufdringliches Hervortreten aus der umgebenden Landschaft oder innerhalb eines schönen Alpdorfes lassen jede Rücksicht auf die Umgebung vermissen. Durch die kurze Bauzeit bedingt, erfolgte gar oft noch eine handwerklich niederliche Ausführung. Aufeinanderfolgen von Stockwerken ohne Rücksicht auf Proportion bewirkte eine unerfreuliche „Massen“wirkung.

Wäre es dort, wo die Landpreise keine zu große Rolle spielen, nicht richtiger gewesen, statt solcher Rästen eine Gruppe von Gebäuden zu errichten? Einem derartigen Komplex hätte man ganz gut unter sich und mit einem Wirtschaftsgebäude, welches auch Speisesäle und Aufenthaltsräume enthalte, verbinden können.

Die etwas weitläufigere Bebauung wäre in den Kosten dadurch ausgeglichen worden, daß die starker und teuren Unterkonstruktionen vermieden worden wären. Auch die allmäßliche Erweiterung hätte man besser durchführen können.

Wir hoffen, daß, wenn nach Ablauf der Schutzfrist wieder Hotelneubauten entstehen, auf Seite der Erbauer mehr Rücksichtnahme auf die Umgebung und mehr Verständnis für ein vernünftiges Bauen maßgebend seien. Dem schweiz. Hotelverein erwächst dann eine dankbare Aufgabe, in dieser Hinsicht aufklärend zu wirken im Interesse seiner Mitglieder selbst, sowie im Sinne eines gesunden Heimatschutzes und ganz besonders auch zur Freude der unser Land besuchenden fremden Gäste.

(„National-Ztg.“).

Einführung eines neuen Straßengesetzes für den Kanton St. Gallen.

(Korrespondenz.)

(Fortsetzung.)

Die Oberschäzungskommission hat im allgemeinen die gleichen Befugnisse in bezug auf die Abänderung der Perimeterumgrenzung und des Kostenverteilers, wie die Schäzungskommission. Dazu kommt lediglich noch, daß sie auch über Präjudizialfragen zu entscheiden befugt ist. Diese Erweiterung der Befugnisse ist zweckmäßig, weil für die Bestimmung der Vorteile und Nachteile, die einem Grundstück aus einer Straßenbaute erwachsen, der Bestand oder Nichtbestand gewisser freitlicher Rechtsverhältnisse oft von Bedeutung ist und der Perimeterprozeß unter Umständen sifftiert werden mußte, wenn solche Verhältnisse nicht von der Oberschäzungskommission, sondern im ordentlichen Gerichtsverfahren abgeklärt werden mußten. Weil die Oberschäzungskommission von einem ständigen Mitglied des Kantongerichtes präsidiert wird, er-

scheint unbedenklich, ihr den Entscheid über Präjudizialfragen zu übertragen.

Bei der im Entwurf vorgeschlagenen Regelung des Perimeterprozesses sind nun sowohl der Regierungsrat, als auch der ordentliche Richter ausgeschaltet. Der Regierungsrat wird also nicht mehr „in eigener Sache“ zu entscheiden haben; dieser oft erhobene Vorwurf hatte übrigens höchstens da Berechtigung, wo die Einbeziehung staatlicher Liegenschaften in den Perimeter in Frage kam. Ferner ist die bisherige Doppelpurigkeit des Verfahrens, wobei jeweils der Richter an den Entscheid der Umgrenzungsbehörde, auch wenn er ihm unrichtig erschien, ohne weiteres zu kommen hatte, aufgehoben. Aber auch der kostspielige Zivilprozeß, in dem doch in der Regel auf umständliche, teure Expertisen abgestellt wurde und dessen Formen für die Erledigung der öffentlich-rechtlichen Perimeterstreitigkeiten ohnehin nicht geeignet sind, ist ausgeschaltet.

6. Zwei weitere wichtige, das Perimeterwesen beschlagende Punkte regelt Art. 40 des Entwurfes. Er bestimmt, daß die Perimeterbeiträge als öffentlich-rechtliche Grundlasten auf den pflichtigen Grundstücken haften und im Range allen grundpfandversicherten privatrechtlichen Forderungen vorgehen und ferner, daß sie mit Expropriationsguthaben, die aus dem nämlichen Unternehmen herrühren, verrechnet und demgemäß vom Exproprianten bis nach Durchführung des Perimeterverfahrens gegen Verzinsung ganz oder teilweise zurückzuhalten werden dürfen.

Die Grundlastqualität der Perimeterbeiträge ist schon im Nachtragsgesetz vom Jahre 1906 expressis verbis festgesetzt worden. Aber auch deren Privilegierung in bezug auf die Rangstellung ist geltendes Recht, wie das Kantonsgericht in einem Urteil vom 5. Juni 1916 ausdrücklich festgestellt hat. Gegen diese Privilegierung ist schon viel Sturm gelaufen worden. Sie ist jedoch nach Ansicht des Regierungsrates für den Perimetergläubiger unbedingt notwendig und für den Perimeterschuldner nicht unbillig, in gewisser Hinsicht sogar von Interesse. Ohne sie wären die Gemeinden, wenn sie nicht große Kapitalien aufs Spiel setzen wollten, geradezu in die Unmöglichkeit versezt, wesentlich im Interesse des Grundbesitzes liegende Straßenbauten zu erstellen. Sie könnten sich ohne die Vorrangstellung nur so schützen, daß sie von den beteiligten Grundelgentümern vor der Erstellung der Straßenbauten Barvorschüsse in der ungefährten Höhe ihrer künftigen Perimeterbeiträge verlangen würden. Solange diese Barvorschüsse nicht geleistet wären, würden die Gemeinden es einfach ablehnen, die Straße zu erstellen. Diese Praxis müßte aber für diejenigen Grundelgentümer, die die Straße notwendig haben, und aus ihr Vorteile ziehen wollen, von ganz großem Nachteil sein, weil sich in der Regel nicht sämtliche beteiligten Grundelgentümer zu solchen Barvorschüssen bewegen ließen und unterdessen die Straßenbauten einfach auf sich beruhen bliebe. Es ist auch schon die Ansicht ausgesprochen worden, daß die bloße hypothekarische Sicherstellung der Perimeterbeiträge, ohne Vorrangstellung, für den Perimetergläubiger genügen dürfte. Diese Ansicht ist deshalb irrig, weil der Eigentümer eines peripherpflichtig werdenden Grundstückes sich durch eine weitgehende vertragliche Belastung mit Grundpfandrechten den nachträglichen Peripherpflichten entziehen könnte.

Die Vorrangstellung der Perimeterbeiträge ist dem Grundelgentümer und dem Hypothekargläubiger gegenüber aber auch nicht unbillig; denn dem Perimeterbetrag stehen ja Mehrwerte des belasteten Grundstückes gegenüber, die in der Regel größer sind, in keinem Fall aber geringer sein sollen, als die Perimeterbelastung. Ein auf ähnlicher Tatsache beruhendes Vorrecht für Pfandrecht

hat der Gesetzgeber übrigens auch in Art. 820 ZGB. bei Bodenverbesserungen vorgesehen, wo bestimmt ist, daß der Eigentümer eines ländlichen Grundstückes, das durch eine Bodenverbesserung in Werte erhöht wurde, für deren Kostenanteil zur Sicherung seines Gläubigers ein Pfandrecht in das Grundbuch eintragen lassen kann, das allen andern eingetragenen Belastungen vorgeht. Also auch in diesem Falle haben sich die Hypothekargläubiger dieses Vorrecht eines andern gefallen zu lassen. Es wird oft behauptet, der Perimeter und dessen Privilegierung seien Schuld an den so zahlreich eintretenden Verlusten der Hypothekargläubiger. Es mag dies in ausnahmswerten Fällen zutreffen, nämlich dort, wo der Perimeterbeitrag auf Grund des geltenden Rechtes, das eine höchstzulässige Grenze für ihn — im Gegensatz zum vorliegenden Entwurf — nicht kennt, im Verhältnis zu dem infolge des Straßenbaues entstandenen Wertzuwachs zu hoch war. In der Regel aber ist weder der Perimeter, noch dessen Privilegierung, sondern die schon vor erfolgter Perimeterbelastung zu hohe Belehnung des noch unbestraften Grundstückes oder dann eben das infolge der mitseligen wirtschaftlichen Verhältnisse eingetretene allgemeine Sinken aller Liegenschaftswerte Schuld an Verlusten von Eigentümern und Gläubigern.

Die im Entwurf vorgesehene Kompenstation zwischen Perimeterbeiträgen und Expropriationsguthaben wird mit ausdrücklicher gerichtlicher Anerkennung schon heute vielfach durchgeführt. Sie erleichtert sehr die glatte Abwicklung der rechnerischen Verhältnisse eines Straßenbaues und rechtfertigt sich auch aus dem engen Zusammenhang beider Ansprüche.

7. Art. 41 des Entwurfes enthält in bezug auf die Fälligkeit der Perimeterbeiträge die Bestimmung, daß letztere, soweit keine Verrechnung stattfindet und sofern im Kostenverteiler nichts anderes bestimmt wird, mit dem Zeitpunkt der Festsitzung des Kostenbetriffen fällig werden, daß jedoch denjenigen Peripherpflichtigen, denen es ohne erhebliche Belinträchtigung ihrer wirtschaftlichen Lage nicht möglich ist, die pflichtige Auslage sofort zu bezahlen, angemessene Stundung gewährt werden muß. Weil indessen während der Zeit der Stundung für den Perimetergläubiger Zinsausfälle entstehen und diese, wenn die Stundung mehrere Jahre dauert, beträchtliche Summen erreichen können, wird dem Perimeterschuldner die Pflicht zur Verzinsung des Kostenbetriffen auferlegt. Der Regierungsrat prüfe einlässlich die Frage, ob es nicht möglich sei, den Perimeterschuldner in denjenigen Fällen, wo es die ihm erwachsenen Vorteile aus dem Straßenbau nicht sofort verwirklichen kann, für eine gewisse Zeit der Zinspflicht zu entheben. Man stelle dabei jedoch auf die große Schwierigkeit, wem während dieser Zeit die Zinsen zu belasten seien. Sie einfach der Gemeinde zu überblinden, erachte der Regierungsrat nicht für tunlich; denn wenn eine Straße hauptsächlich zur Baulanderschließung erstellt wird, wäre es nicht gerechtfertigt, das Gemeinwesen mit Bauzinsen zu belasten. Anderseits würde es unter Umständen auch sehr schwierig und unbillig sein, einzelne Grundelgentümer zur Zinstragung zu verpflichten, die zufälligerweise den Bau der Straße beantragt oder verlangt haben. Wegen dieser Schwierigkeiten und nicht zuletzt in der Berücksichtigung der Tatsache, daß schließlich der durch die Straße bewirkte Mehrwert in allen Fällen bereits mit der Errichtung der Straße existent wird, erachtet der Regierungsrat die im Entwurf vorgeschlagene Lösung als angezeigt und auch gegenüber den Peripherpflichtigen nicht unbillig.

8. Eine letzte Vorschrift im Abschnitt über „Bau und Korrektion“ betrifft die Anfahrten, Zugänge und Einmündungen. Hierbei wird unterschieden zwischen

neuen und bestandenen Anlagen. Neue Anfahrten und Zugänge zu anstoßenden Grundstücken sind, wenn sie nicht in Besitzung bestehender Zugänge eingerichtet werden müssen, in allen Fällen auf alleinige Kosten des Anstößers zu erstellen. Die infolge von Neubau oder Korrektion von Straßen und Wegen notwendige Abänderung oder Ersetzung bestehender Zugänge dagegen ist grundsätzlich Sache des sie verursachenden Straßenunternehmens, wobei Verbesserungen gegenüber dem alten Zustande zu lasten der beteiligten Grundelgentümer gehen. Diese Regelung steht in einem gewissen Gegensatz zu dem etwas unklaren Art. 73 des geltenden Straßengesetzes, der die Erstellung von Anfahrten bei bestehenden Straßen in allen Fällen und die Abänderung einmündender Straßen und Wege bei Neubauten und Korrektion dann als Sache der beteiligten Liegenschaftsbetreiber erklärt, wenn sie aus der Neubaute oder Korrektion Vorteile ziehen. Diese Vorschrift ist in vielen Fällen durchaus unbillig. Sie bindet einen Grundelgentümer, der an einer Straßenkorrektion vielleicht ein außerst geringes Interesse hat, allfällige bedeutende Kosten auf, für die das Straßenunternehmen verantwortlich ist. Ist er für die Vorteile, die ihm das letztere brachte, gar noch peripherpflichtig, so ist die durch Abänderung oder Ersetzung der Zufahrt verursachte Belastung doppelt unbillig. Die neue Vorschrift schafft unzweifelhaft eine gerechte Lösung.

B. Klassenänderung und Aufhebung bestehender Straßen und Wege.

Der Entwurf gibt in materieller Beziehung im wesentlichen das geltende Recht wieder. Neu ist vor allem die systematisch klarere und vollständigere Bearbeitung des Stoffes. Von den materiellen Änderungen sind folgende hervorzuheben:

Die Aufnahme von Gemeindestrafen in das Staatsstrafensystem an bestimmte einschränkende Bestimmungen geknüpft: Sie müssen als Hauptverkehrsstrafen für den Durchgangsverkehr ganzer Landesteile notwendig sein und in baulicher Hinsicht den Anforderungen einer Staatsstraße entsprechen; insbesondere müssen sie, die Seitengräben nicht eingerechnet, eine Breite von mindestens fünf Metern aufweisen, und der Aufnahme hat eine vollständige Herstellung der betreffenden Straße gemäß den vom Regierungsrate hierüber in jedem einzelnen Falle zu erlassenden Vorschriften voranzugehen. Mit diesen Bedingungen will verhindert werden, daß Straßen, die nach ihrer Bedeutung und Anlage den an eine Staatsstraße zu stellenden Anforderungen nicht entsprechen, zu solchen erhoben werden. In dieser Beziehung gemachte Erfahrungen, die zeigten, daß dem Staat bei allzu weitgehendem Entgegenkommen große Opfer entstehen können, lassen die vorgeschlagenen einschränkenden Vorschriften als angezeigt erscheinen.

Die Festsetzung der Auslösungssumme bei der Übernahme von Gemeindestrafen durch den Staat soll inskunstig nach den gleichen Grundsätzen geschehen, wie bei der Aufnahme von Nebenstrafen in das Gemeindestrafensystem (Art. 51 und 52).

Art. 51: „Für die Aufnahme von Straßen oder Wegen in das Gemeindestrafensystem kann von den bisherigen Unterhaltspflichtigen eine Auslösungssumme verlangt werden, die in fünf Jahresraten an den Fonds der politischen Gemeinde zu entrichten und als öffentlich rechtliche, allen Grundpfandversicherten privatrechtlichen Forderungen im Range vorgehende Grundlast auf den belasteten Grundstücken haftet.“

Die Auslösungssumme darf für die Fahrbahn und die Trottoirs den Betrag dessen nicht überschreiten, was in einem Zeitraum von fünfzehn Jahren für deren geordneten Unterhalt hätte ausgegeben werden müssen.

Die Auslösungssumme für Kunstdämmen darf bei Stein-, Beton- oder Eisenbetonbauten die Hälfte, bei Eisenbauten drei Vierteile und bei Holzbauten den vollen Betrag der Herstellungskosten nicht überschreiten.“

Art. 52: „Die Auslösungssumme ist für jeden Pflichtigen von einer aus drei Mitgliedern bestehenden Schätzungscommission festzusezen, die im einzelnen Falle vom Regierungsrat ernannt wird.“

Der Entschied der Schätzungscommission kann innert vierzehn Tagen, von der Zustellung an gerechnet, sowohl vom Gemeinderat, als auch von den Auslösungspflichtigen an die oben erwähnte vorgehene kantonale Überschätzungscommission weitergezogen werden.“

Die bisher auf Grund von Art. 55 des geltenden Gesetzes für jeden Kilometer Straßenlänge verlangten Auslösungsbeträge von Fr. 1000.— bis Fr. 10,000.— bedeuteten in der Regel ein großes Opfer für den Staat. Bei dessen ohne Zweifel noch auf Jahrzehnte hinaus bestehender ungünstigen Finanzlage wäre es nicht zu verantworten, wenn man ihn veranlassen wollte, auch in Zukunft weitere große Lasten ohne entsprechenden Gegenwert auf sich zu nehmen.

In Art. 47 ist die Aufhebung von Staatsstraßen und deren Rückversetzung in andere Straßenklassen ausdrücklich vorgesehen. Eine solche Maßnahme darf indessen nur getroffen werden, wenn die betreffende Staatsstraße als solche überflüssig geworden ist. Das wird namentlich dann der Fall sein, wenn der Staat an Stelle bisheriger, den Anforderungen des Verkehrs nicht mehr genügender Staatsstraßen neue Straßen baut. In solchen Fällen wird die alte Straße in der Regel nur noch einem lokalen Verkehr zu dienen haben, wobei es alsdann gegeben ist, daß der künftige Unterhalt je nach ihrer Bedeutung entweder von der politischen Gemeinde oder von der beteiligten Gegend besorgt wird.

Die Vorschrift von Art. 48 des Entwurfes in bezug auf die Öffentlicheklärung von Güter- und Privatstraßen stimmt materiell und zum Teil auch wörterlich überein mit Art. 49 des geltenden Gesetzes. Diese an sich klare Bestimmung ist, wie die Erfahrung gezeigt hat, oft nicht richtig verstanden worden. Wenn bestimmt wird, daß für die Erhebung von Güterstraßen und Privatstraßen zu öffentlichen Straßen und von Privatwegen zu öffentlichen Wegen die Vorschriften über „Bau und Korrektion“ entsprechende Anwendung finden, will das im wesentlichen folgendes bedeuten: Für die Öffentlicheklärung einer Straße ist ein besonderer Beschluss durch die für den Bau oder die Korrektion in Art. 16 des Entwurfes zuständige Instanz zu fassen. Dieser Beschluss unterliegt dem Einspracheverfahren, wobei insbesondere die Bedürfnisfrage zur Diskussion gestellt werden kann. Wird durch die Öffentlicheklärung eine Korrektion der bestehenden Straße erforderlich, so ist auch das Planauflageverfahren durchzuführen. Die allfälligen Korrektionskosten sind, wenn sie ganz oder teilweise von der beteiligten Gegend getragen werden sollen, im Wege des Perimeterverfahrens auf diese zu verlegen, desgleichen die künftigen Unterhaltskosten, wenn es sich um die Schaffung einer Nebenstraße oder eines Nebenweges handelt. Steht der Boden des zur öffentlichen Straße zu erhe-

G. Bopp & Co., Drahtwarenfabrik, Zürich Tel. Hott 49.15 - Froschaustrasse 9.

Drahtgeflechte 4- u. 6-eckig

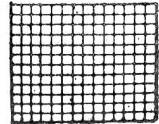
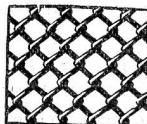
Siebe, Sandgatter

Zaunrähte

Gitter aller Art

Fein-Metalltuch

für techn. Zwecke. 5810



benden Weges im Privateigentum, so muß er, wenn keine Verständigung erzielt wird, entweder zuhanden des neuen Straßenunternehmens enteignet, oder es muß zum mindesten eine Dienstbarkeit auf den Bestand der öffentlichen Straße erworben werden. Durch die öffentlichenklärung der Straße untergehende Dienstbarkeiten und Unterhaltsbeschwerden sind auszulösen.

Die Kompetenz bei der Aufnahme von Straßen und Wegen in das Gemeindestraßenetz sind in ähnlicher Weise geregelt, wie beim Bau von Gemeindestraßen. Wird von den bisher Unterhaltspflichtigen die volle Unterhaltsauslösung verlangt und deshalb die Gemeinde nicht wesentlich belastet, so soll der Gemeinderat zur Umklassifikation zuständig sein. Andernfalls ist es, wenn die Bürgerversammlung die Befugnis zur Beschlusssfassung nicht ausdrücklich dem Gemeinderat übertragen hat, Sache jener, bestehende Straßen zu Gemeindestraßen zu erheben. Im Entwurf ist auch vorgesehen, daß, wenn es sich um einen ganzen Straßen- oder Wegzug handelt, der in erheblichem Maße dem allgemeinen Verkehr zuführt, die Mehrheit der Unterhaltspflichtigen, der zugleich der größere Teil der Unterhaltspflicht obliegt, befugt ist, gegen Leistung der gesetzlichen Auslösung die Übernahme der Straße oder des Weges durch die politische Gemeinde zu verlangen.

Bei der Aufhebung öffentlicher Straßen und Wege, die für den allgemeinen Verkehr überflüssig wurden, hat sich häufig das Bedürfnis gezeigt, einzelnen Grundelgäutümern ein privates Fahr- oder Gehwegrecht auf dem aufgehobenen Weg vorzubehalten. Auf Grund der Überlegung, daß in der gesetzlich eingeräumten Befugnis, einen öffentlichen Weg aufzuheben, auch das Recht der zuständigen Behörden enthalten sein muß, auf das Mindere, d. h. auf die nur teilweise Aufhebung zu erkennen, sind in der bisherigen Rekurspraxis dem Regierungsrat wiederholt solche private Wegrechte vorbehalten worden. Es erschien nun zweckmäßig, diese Möglichkeit im neuen Gesetz ausdrücklich vorzusehen, um so mehr, als die bisherige regelungsräumliche Praxis schon angefochten wurde. Ebenso angezeigt ist die neue Bestimmung, wonach, wenn die Aufhebung einer Straße zufolge Neuerstellung oder Korrektion einer Straße erfolgt, demjenigen, der durch die Aufhebung den bisherigen notwendigen Zugang zu seinem Grundstück verliert, auf Kosten des neuen Unternehmens ein neuer Zugang zu erstellen ist. Dabei hat allerdings für offenkundige Verbesserungen gegenüber dem alten Zustand der betreffende Grundelgäuter aufzukommen.

Dieser Art. 55 heißt: „Sofern durch Aufhebung einer öffentlichen Straße oder eines öffentlichen Weges ein Grundstück den bisherigen notwendigen Zugang verliert, ist dem betreffenden Eigentümer der Boden der alten Straße oder des alten Weges in der benötigten Breite zu überlassen, oder es ist ihm ein privates Fahr- oder Gehwegrecht über diesen vorzubehalten.“

Geschieht die Aufhebung zufolge Neuerstellung oder Korrektion einer Straße oder eines Weges, so ist dem betreffenden Eigentümer auf Kosten des neuen Unternehmens ein neuer Zugang zu seinem Grundstück zu erstellen.

Offenkundige Verbesserungen gegenüber dem alten Zustand fallen zu Lasten des Grundelgäutmers“.

Neu ist auch die Bestimmung im folgenden Artikel, daß der durch Verlegung in eine niedere Klasse oder durch Aufhebung bestehender Straßen frei werdende Boden dem Anstößer gegen billige Entschädigung, die im Streitfalle von der kantonalen Überschätzungscommission festgesetzt wird, impropriert werden kann.

(Fortsetzung folgt).

Bei event. Doppelsendungen bitten wir zu reklamieren, um unnötige Kosten zu vermeiden. Die Expedition.

Über die Gewerbe- und Industrieausstellung in Oerlikon

(23. Juli bis 8. August 1927)

erhalten wir noch folgenden Bericht: Am Samstag den 23. Juli hat die in diesem Blatte schon wiederholt angekündigte Gewerbe- und Industrie-Ausstellung in Oerlikon (bei Zürich) ihre Tore geöffnet, nachdem tagszuvor den Vertretern der zürcherischen Presse Gelegenheit zur Besichtigung gegeben worden war. Diese Ausstellung ist nicht nur von lokaler Bedeutung, denn viele der ausstellenden Firmen genießen einen sehr guten Ruf im ganzen Schweizerland und ein Teil sogar auf dem ganzen Erdenrund. In der Voraussicht, in Oerlikon etwas Gediegenes sehen zu können, sind denn auch von den verschiedensten Landesgegenden Besuche angemeldet.

Der rührige, seit beinahe 40 Jahren bestehende Gewerbeverein Oerlikon hat sich mit dem Entschluss, diese Ausstellung durchzuführen, ein gerüttelt Maß an Arbeit aufgeladen, er hat aber auch zu seiner Genugtuung die vielseitige Mithilfe der ganzen Einwohnerschaft in reichlichem Maße erfahren dürfen. Im hübsch ausgestatteten Ausstellungskatalog hat der Verschönerungsverein Oerlikon in einer mit Illustrationen versehenen Chronik die Entwicklung des einstigen unbedeutenden Weilers zum großen Industrieort mit heute über 9000 Einwohnern dargestellt. Die Zahl von 170 Ausstellern läßt erkennen, daß in Oerlikon eine überaus rege gewerbliche und industrielle Betätigung vorherrscht. Ein Rundgang durch die aufstrebende Ortschaft führt es jedem Ortsfremden vor Augen, daß am Ausbau dieses Gemeinwesens zielbewußt gearbeitet wird. Schöne Alleenstraßen mit modernen Bädern versehen, große Plätze, öffentliche Anlagen und Spielplätze, öffentliche Gebäude usw. bringen es deutlich zum Bewußtsein, daß man es hier mit einem durchaus städtischen Gemeinwesen zu tun hat.

Für die bauliche Ausgestaltung der Ausstellung hat sich in Oerlikon eine überaus glückliche Lösung finden lassen. Das ausgedehnte Areal des neuen Schulhauses neben der protestantischen Kirche an der breiten Hochstraße ist im Zeitraum weniger Tage zum Ausstellungsareal umgewandelt worden. In 3 Stockwerken des Schulhauses sind 28 Schulzimmer für Ausstellungszwecke belegt und in 2 Zelthallen sind vornehmlich Erzeugnisse der „Schwer-Industrie“ untergebracht. Für das leibliche Wohl der Ausstellungsbesucher wird in der geräumigen Festhalle und im anschließenden Bierzelt, sowie in der als Wein- und Kaffeehalle ausstaffierten Turnhalle bestens gesorgt. In der Festhalle finden an den Haupttagen durch die Ortsvereine abwechslungsreiche Abendauflührungen statt. Für die gärtnerische Ausschmückung des lindenumsäumten Platzes haben die Leute dieses Faches eine lobenswerte Tätigkeit entfaltet, denn Blumenschmuck empfängt den Besucher am Haupteingang und begleitet ihn über den weiten Platz bis zum Eingang zu den eigentlichen Ausstellungsräumen. In origineller Weise führt eine in Oerlikon domizilierte bekannte Spezialfirma auf einem rund um den Platz gelegten Rollbahngleise eine Transportanlage in vollem Betriebe vor Augen, welche natürlich von der fahrlustigen Jungmannschaft lebhaft benutzt wird. Es ist nicht die Absicht des Artikelschreibers, die Ausstellung im Detail zu beschreiben, er will vielmehr nur eine kurze Übersicht derselben geben.

Die Ausstellungssobjekte sind in 18 Gruppen eingeteilt und sind je nach ihrer Art und Schwere im Freien, oder in den beiden Zelthallen oder im Schulhaus untergebracht. In Gruppe I Bauwesen werden verschiedene Architektur- und Ingenieurbauten, das