

<b>Zeitschrift:</b>	Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe
<b>Herausgeber:</b>	Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe
<b>Band:</b>	46 (1930)
<b>Heft:</b>	14
<b>Artikel:</b>	Die Aufwendungen für die kantonalen Strassennetze im Jahre 1928
<b>Autor:</b>	[s.n.]
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-576813">https://doi.org/10.5169/seals-576813</a>

### **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>**

Lein entstanden ist, hat die Bautätigkeit etwas nachgelassen. Ein neues Wohnhaus ist noch nicht bezogen. Am Abhang unterhalb des Mayenfels, weit ausschauend, ist ein kleinerer Neubau in Arbeit. Auf der Sportheiweide der „Hermatt“ hat die Gemeinde eine Gerätehütte mit Garderobe zu errichten lassen.

Im eigentlichen Dorf selbst wären u. a. an der Hauptstraße zwei Neubauten zu erwähnen. Der eine steht an Stelle des seinerzeit abgebrannten alten Wohngebäudes mit Scheune, Stall, nun ein nettes, in das Dorfbild passendes Wohnhaus — neues Blüht aus den Ruinen — und an der Abzweigung Hauptstraße-Obermattstraße beherrscht ein großes neues Eckhaus mit mehreren Wohnungen und Geschäftslokalen das Bild. Der Bau wird in Bälde fertig errichtet sein. Neben diesen Neubauten bringt die Zeit immer wieder kleinere und größere bauliche Veränderungen an Wohnhaus und Dekonomegebäude und zu gewerblichen Zwecken.

**Bauliches aus Aarau.** Die Einwohnergemeindeversammlung Aarau bewilligte für den Umbau der Schönenwerder Straße einen Kredit von 190,000 Franken und einen Nachtragskredit von 65,000 Fr. für die Erweiterung der Männerbadanstalt am Oberwasserkanal des städtischen Elektrizitätswerkes durch eine Frauenbadanstalt im Kostenbetrag von 285,000 Franken. Es wurden ferner drei Landhäuser im Betrag von 269,000 Fr. genehmigt, ebenso der Schenkungsvertrag mit der Familie des verstorbenen Oberst Rothpleck, die das Schlossli, das samt Garten mit 116,970 Franken geschätzt ist, der Stadt zu Eigentum überlässt. Der Kredit von 60,000 Fr. für den Umbau der Rüttingerstraße wurde mit Rücksicht auf die der Lösung harrende Frage der Errichtung einer zweiten Narebrücke abgelehnt.

Die Erweiterung der Heilstätte Barmelweid (Aargau), die an großem Platzmangel leidet, wurde vom aargauischen Heilstätteverein in seiner Versammlung in Brugg beschlossen. Mit den Bauarbeiten soll sofort begonnen werden. Die Zahl der Betten, die bisher 120 beträgt, soll durch die Erweiterungsarbeiten (Kinderpavillon und Isolierstation), sowie die Umbauten im Hauptgebäude auf 160—180 erhöht werden. Die Gesamtkosten der Erweiterungs- und Umbauten sind mit 1,064,000 Franken veranschlagt. Davon entfallen 908,000 Franken lediglich auf die Bauten. Die verbleibenden 156,000 Franken sind für die Möblierung und die medizinischen Einrichtungen in Aussicht genommen. Der Bundesbeitrag beträgt 266,000 Fr. Vom Kanton wird ein Beitrag von 150,000 Fr. erwartet, den, wie Herr Regierungsrat Baugg mitteilte, der Regierungsrat dem Grossen Rat beantragen wird und der unbedingt geleistet werden muss.

**Wettbewerb für ein Spital in Aigle.** Es sind 22 Entwürfe eingereicht worden, von denen, unter Verzicht auf die Erteilung eines 1. Preises, die folgenden prämiert worden sind: 1. Rang (2700 Fr.): Architekt R. Bonnard, Lausanne, Mitarbeiter Herr Boy de la Tour; 2. Rang (1500 Franken): Architekt A. Schorp, Montreux; 3. Rang (800 Fr.): Architekt Ed. Virieux, Lausanne.

## Die Aufwendungen für die kantonalen Straßennetze im Jahre 1928.

Es ist das Verdienst der Vereinigung Schweiz. Straßensachmänner und ihres Geschäftsleiters, Ingenieur G. Ammann (Zürich) durch Herausgabe interessanter Zusammenstellungen alljährlich Rechenschaft zu geben über

die Aufwendungen der Kantone für das Straßensystem. Die soeben für das Jahr 1928 herausgekommenen Daten lassen aufs neue ersehen, welch enorme Anforderungen heute im Zeitalter des intensiven Straßenverkehrs der Straßenunterhalt und Ausbau an den Finanzaushalt der Kantone stellt, welch enorme Arbeiten auf diesem Gebiete Jahr für Jahr vollbracht werden, um sulzessive das Straßennetz dem gestiegerten Verkehr anzupassen.

Nach den genannten Zusammenstellungen wiesen die 25 Kantone Ende 1928 ein Staatsstraßennetz von 14,869 km auf, wobei für den Kanton Zürich 195 km Staatsstraßen auf dem Gebiete der Städte Zürich und Winterthur unbegriffen sind, während für den Kanton Bern die Straßen IV. Klasse (Gemeindestraßen = 536 km), für welche der Kanton die Wegweiser stellt, ebenso für den Kanton Aargau die 757 km Ortsverbindungsstraßen, für welche der Kanton die Straßewärter stellt, nicht enthalten sind. An der Spize steht der Kanton Zürich mit 2442 km Staatsstraßen, gefolgt vom Kanton Bern mit 2208, dem Kanton Waadt mit 2114 km und Graubünden mit 1206 km. Gegenüber dem Stand Ende 1927 weist die Länge des Staatsstraßennetzes keine wesentliche Veränderung auf.

**Die Gesamtaufwendungen.** Die Ausgaben, die mit Unterhalt und Ausbau des Straßennetzes verbunden sind, setzen sich für 1928 aus folgenden Aufwendungen zusammen:

Verwaltungskosten . . . . .	Fr. 1,378,269
Ausgaben für den Unterhalt . . . . .	24,557,965
Verbesserungen . . . . .	23,149,514
Versicherung, Pensions- und Krankenkassen . . . . .	746,174
Straßenneubauten und Beiträge an solche . . . . .	2,128,379

Gesamtaufwendungen der Kantone für das Straßensystem . . . . . Fr. 51,960,301

Gegenüber dem Jahre 1927, wo sich die Gesamtaufwendungen auf 49,040,073 Fr. stellten, bedeutet dies somit eine *Zunahme* von rund drei Millionen Franken, die fast vollständig auf das Konto Verbesserungen von Staatsstraßen entfallen. Die Unterhaltskosten sind trotz dem gestiegerten Motorfahrzeugverkehr nur um 140,000 Franken höher, eine Folge des starken Ausbaues der Hauptstraßen, die mit ihren modernen Verlägen keine so hohen Unterhaltskosten mehr verursachen. Die Verbesserung unseres Straßennetzes, die von verschiedenen Kantonen in großzügiger Weise angepackt worden ist, zeigt somit bereits ihre guten Früchte in Form verminderter Aufwendungen für den ordentlichen Straßensubunterhalt.

**Die Verwaltungskosten.** Wenn auch dieser Posten in den Gesamtaufwendungen der Kantone für das Straßensystem keine maßgebende Rolle spielt, so ist es doch von Interesse, zu sehen, wie sich der Verwaltungssapparat in den einzelnen Kantonen finanziell auswirkt. Selbstverständlich kommt hierbei dem verwaltungssorganisatorischen Aufbau ein gewisses Mitspracherecht zu; immerhin lassen sich aber vielleicht doch auch aus diesen Zahlen gewisse Schlüsse auf rationelle Verwaltungsgesellschaften usw. ziehen. — Baselstadt weist mit 192,173 Franken den größten bezüglichen Ausgabeposten auf, wobei aber der Anteil für Wasserbau mit unbegriffen ist; es folgen Waadt mit 163,204 Fr., Bern mit 156,538 Franken und erst dann Zürich mit 100,031 Fr.

**Ausgaben für den Unterhalt.** Die Zusammenstellung gibt Aufklärung über die Verteilung dieser Unterhaltskosten auf die verschiedenen Arbeiten. An der Gesamtsumme von 24,557,964 Fr. sind die Löhne für Aufsicht mit 942,081 Fr., diejenigen für die Straßewärter

Gegründet 1868  
Teleph. S. 57.63  
Telegr.: Ledergut



Leder-Riemen  
Balata-Riemen  
Techn.-Leder

4242

mit 7,454,235 Fr. eingesetzt. Die gewöhnlichen Unterhaltsarbeiten sind mit 9,380,207 Fr. der Unterhalt der Brücken, Durchlässe, Schalen und Mauern mit 1,308,258 Franken angegeben. Die Staubbekämpfung erforderte 1928 967,010 Fr., der Schneebrech 615,947 Fr. und verschiedene außergewöhnliche Unterhaltsarbeiten Franken 1,227,400. Dazu kamen noch die Ausgaben für Maschinen, Apparate, Werkgeschirr von 548,925 Fr. Ferner haben die einzelnen Kantone (mit Ausnahme von Uri, Obwalden, Nidwalden, Freiburg, Solothurn, Baselstadt, Baselland und Appenzell A.-Rh.) noch 2,113,880 Fr. an Gemeinden für den Straßenunterhalt abgesezt. Es handelt sich hierbei vornehmlich um die großen Städtegemeinden, die dem Kanton einen wesentlichen Teil des Unterhalts der Hauptstraßen auf ihrem Gebiet abgenommen haben. Allein für den Kanton Zürich beträgt der bezügliche Betrag 807,270 Fr., woran vornehmlich die Städte Zürich und Winterthur interessiert sind. Am Totalbetrag der Aufwendungen für Straßenunterhalt von 24,557,965 Fr. ist der Kanton Bern mit 3,700,673 Franken beteiligt. Waadt folgt mit 2,795,173 Fr., Zürich mit 2,693,167 Fr. usw.; des kleinsten Betrages bedarf Appenzell A.-Rh. mit 74,871 Fr.

**Die Straßenverbesserungen.** Von besonderem Interesse sind die Zahlen, die die Vereinigung Schweiz. Straßensachmänner über die für Straßenverbesserungen gemachten Aufwendungen im Jahre 1928 gibt. Der Hauptteil des in Betracht kommenden Beitrages von 23,149,514 Fr., d. h. 6,033,160 Fr., entfallen auf Straßenkorrekturen, Verbreiterungen (einschließlich Ausgaben für Entlastungs- und Umgehungsstraßen) und Entwässerungen. Der Kanton Zürich ist hieran mit rund einem Viertel, d. h. 1,595,574 Fr. beteiligt, ein deutlicher Beweis, wie dieser Kanton in zielbewußter Arbeit darauf ausgeht, seine Hauptstraßen aufnahmefähig und verkehrsfähig zu gestalten. Die Brückenverstärkungen und Brückenumbauten beanspruchten 654,028 Fr. (auch hier führt Zürich mit einem Anteil von mehr als einem Drittel), die Walzarbeiten ohne Flickwalzungen 3,221,304 Franken, wozu erwähnt sei, daß in zwölf Kantonen keine solchen Walzungen vorgenommen wurden. Rund 13 Mill. Franken wurden für die Schaffung neuer Beläge verwendet, nämlich 3,749,489 Fr. für Oberflächenbehandlung mit Teer, Asphalt, Mischung, Emulsionen, 3,229,362 Franken für Tränkverfahren, einschließlich erste Oberflächenbehandlung mit denselben Stoffen, 2,158,417 Fr. für Teer-Asphalt, Gußasphalt usw., 3,749,508 Fr. für Pflasterungen und 118,856 Fr. für andere Beläge mit Beton, Wasserglas usw. Pflasterungen wurden in vierzehn Kantonen vorgenommen, Beläge mit Beton, Wasserglas usw. in vier Kantonen. Der Kanton Bern hat 1928 rund 1,800,000 Fr. für neue Beläge ausgegeben, Zürich etwa 1,700,000 Fr. — Außer den vorgenannten Aufwendungen für Straßenverbesserungen haben noch sechs Kantone Beiträge für Straßenverbesserungen im Betrage von 235,385 Fr. ausgerichtet, so daß sich das Total der Aufwendungen für Straßenverbesserungen der Kantone 1928, wie bereits erwähnt, auf 23,149,514 Fr. stellte.

**Versicherungskosten.** Den vorgenannten Beiträgen gegenüber spielen die Auslagen der Kantone für

Versicherung, Pensions- und Krankenkassen in der Höhe von 746,174 Fr. eine recht beschädigte Rolle. Es handelt sich bei diesen Beträgen um Prämien für Unfallversicherung, Leistungen des Staates an Pensionsklassen, Beiträge an Krankenkassen usw.

**Straßenneubauten.** In der Aufstellung finden sich Ausgabeposten betreffend Straßenneubauten und Beiträge an solche nur für 14 Kantone vor. Dessen Total stellt sich auf 2,128,379 Fr., wovon allein 817,897 Fr. auf den Kanton Zürich entfallen. Wie bereits betont, kam diesen Straßenneubauten 1928 keine große Bedeutung zu; größere Straßenneubauten wurden keine ausgeführt.

**Die Sondererstattungen der Kantone.** Es ist von besonderem Interesse und Verdienst, daß die Vereinigung Schweiz. Straßensachmänner ihrer Zusammenstellung über die Aufwendungen der Kantone für das Straßenwesen 1928 auch eine analoge Aufstellung über die Einnahmen der Kantone aus Beiträgen für das Straßenwesen und aus Verkehrsabgaben gegenüberstellt. Es handelt sich hierbei für 1928 um folgende Posten:

	Fr.
Beiträge an die Kosten des Unterhaltes .	977,324
Beiträge an die Kosten von Neubauten .	342,685
Beiträge an die Kosten von Straßenverbesserungen . . . . .	1,561,561
Bundesbeiträge . . . . .	1,202,507
Nettoeinnahmen aus Verkehrsabgaben . . . . .	18,528,092
Total	22,612,169

Daß sei beigefügt, daß es sich bei den Bundesbeiträgen um die Subventionen für den Unterhalt der Alpenstraßen an gewisse Kantone handelt, dann um einige vereinzelte Sonderbeiträge für größere Neubauten. Bei den Nettoeinnahmen aus Verkehrsabgaben (Motorfahrzeugsteuern usw.) steht der Kanton Zürich wiederum mit 3,580,771 Fr. weitauß an der Spitze; es folgen Bern mit 2,975,825 Fr., Waadt mit 1,694,020 Fr., Aargau mit 1,678,393 Fr. usw. Zu diesen Einnahmen kommt noch der Anteil der Kantone an den Benzinzollzolletinnahmen des Bundes, der 1928 erstmals zur Auszahlung gelangte, damals aber die Erträge der Jahre 1925 bis und mit 1928 umfaßte, also eine vierjährige Periode. Der bezügliche Betrag stellte sich auf 19,757,407 Fr., worin der sog. Ausgleichsfonds von 250,000 Fr. nicht eingeschlossen ist.

Bezieht man auch diese 19 Millionen Franken Benzinzollanteil der Kantone ganz in die 1928er Abrechnung ein, so ergibt sich, daß den 51,960,391 Fr. Gesamtaufwendungen der Kantone für das Straßenwesen im Jahre 1928 anderseits Einnahmen in der Höhe von 42,619,577 Franken gegenüberstanden, sodaß nur noch etwa 9 Mill. Franken durch den allgemeinen Finanzhaushalt zu tragen waren. Dabei sei festgehalten, daß das Jahr 1928 insofern ein Ausnahmehr Jahr darstellte, als inskünftig der Benzinzollanteil der Kantone jeweils nur noch ein Jahr umfaßt und sich beispielsweise für 1929 auf 7,927,401 Franken stellt. Immerhin zeigen vorstehende Zahlen, daß ein großer Teil der Ausgaben der Kantone für das Straßenwesen heute durch Verkehrsabgaben, Zollentnahmen, Beiträge usw. gedeckt werden kann, so daß der

allgemeine Finanzhaushalt der Kantone nicht mehr in allzu starkem Maße in Anspruch genommen werden muß. Der Beitrag der Motorfahrzeugbesitzer an das Straßensubjekt muß heute als sehr weitgehend bezeichnet werden, so daß der Vorwurf, daß diese Kategorie von Straßensubjekten nicht in genügendem Maße an den Straßensubjekt und -Ausbau beitrage, nicht mehr ge- rechtfertigt ist.

## Wirkungsvolle Lösung des Kamin-Regulierungsproblems.

(Eingesandt.)

Der Firma W. Christen & Cie., in Schänzli, Basel, ist es kürzlich gelungen, das alleinige Fabrikations- und Vertriebsrecht für den auch in der Schweiz (+ Patent Nr. 134.300) patentierten Kaminauf- satz „KA-KA-WI“ zu erwerben.

Dadurch ist es möglich, diesen bewährten Rauchabsauger auch auf dem heutigen Baumaterialien-Markt beziehen zu können und damit einen garantierter rauchlosen Wohnungsbau auf einwandfreie, zweckmäßige und vor allem billige Art zu erstellen.

Der „KA-KA-WI“ hat in Fachkreisen des In- und Auslandes die größte Aufmerksamkeit auf sich gelenkt, sowohl wegen seiner technisch-sachlichen Konstruktion, als auch wegen seinen bemerkenswerten Eigenschaften selbst bei den ungünstigsten Verhältnissen einwandfrei zu funktionieren und jede Rauchbelästigung zu beseitigen. Selbst in den, in technischer Beziehung vorausseilenden Vereinigten Staaten von Amerika mußte dem „KA-KA-WI“ das Patentrecht eingeräumt werden, da man dort ähnlich Wertvolles für eine wirksame Bekämpfung der Rauchbelästigung bei störenden und wirbelnden Winden bisher nicht erfunden hatte. Im Patent-Mutterlande des „KA-KA-WI“, in Deutschland, wurden im vergangenen Jahre allein rund 100 Tausend Stück „KA-KA-WI“ zu Kaminregulierungszwecken und an Neubauten verwendet, ein Beweis für die vorzügliche Konstruktion dieses Kaminauf- satzes.

Der „KA-KA-WI“-Kaminaufsatz ist ein vierseitiger Betonstein von 33 cm Höhe, welcher als Schlüßstein das Kamin krönt und jede Abdeckplatte unnötig macht. Die in seinen Wandungen angebrachten S-förmigen Kanalzüge regulieren selbsttätig jede an den Kamin heran- kommende Luftströmung derart, daß sie innerhalb des „KA-KA-WI“-Hohlraumes, also des Kaminabschlusses, vollständig verarbeitet wird. Die notwendige Eigenwärme des Rauchrohres wird selbst bei den störendsten, nassen und kalten Witterungseinflüssen erhalten, auch sehr heftiger Regen wird von den „KA-KA-WI“-Wandungen aufgefangen und durch deren Außenöffnungen herausgeführt, sodass die normale Funktion eines jeden Kamins stets gewährleistet ist.

Aber auch aus praktischen und wirtschaftlichen Erwägungen heraus ist der „KA-KA-WI“-Aufsatzt prädestiniert sowohl für alle Neubauten als auch für Regulierungszwecke bei alten Kaminen in Anwendung zu kommen. Er benötigt keine konstante Höhenkonstruktion der Kamine, die Kamine brauchen nicht über First geführt zu werden und es braucht auf die ungünstige Lage der umliegenden Häuser und Dächer keine Rücksicht genommen zu werden. Dadurch werden Kosten für Mauerarbeiten, Gerüstbau und teure, unzweckmäßige Verankerungen erspart. Der „KA-KA-WI“ kann deshalb mit Recht als Spar-Kamin-Aufsatzt bezeichnet werden.

Maßgebende Fachleute schreiben bei Ausführung von Wohnungs-Neubauten die Verwendung des „KA-KA-WI“-Aufsatzes aus nachstehenden Gründen vor:

1. Die in den Wandungen der „KA-KA-WI“-Kaminaufsätze befindlichen S-Doppelausgängen machen jedes Kamin unabhängig von allen Witterungseinflüssen.

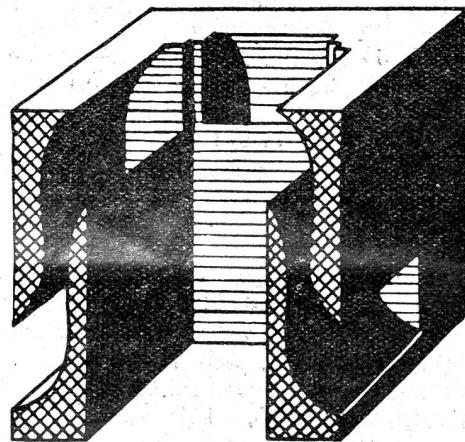
2. Die Dauerhaftigkeit und Verwendbarkeit des „KA-KA-WI“-Kaminaufsatzes ist unbegrenzt, da dieser aus erstklassigem Beton hergestellt ist und dessen finanzielle Konstruktion eine einfache Bekämpfung jeder Art von Rauchabführungsanlagen ermöglicht, also eine sechzügige Kaminanlage mit derselben Sicherheitsleistung für die Rauchabführung arbeitet, wie eine einstufige Anlage.

3. Der „KA-KA-WI“-Kaminaufsatzt kann in allen gangbaren Größen ab Lager bezogen werden. Die Montage auf bestehende oder neue Kamine ist die denkbar einfachste.

4. Der „KA-KA-WI“ ist sehr billig. Die Aufmonterungskosten sind ferner äußerst gering, da er in einigen Minuten mit wenig Zementmörtel auf jeden Kamin aufgesetzt werden kann.

5. Die technisch-sachliche kubische Form des Aufsatzes passt für den modernen Wohnungsbau ebenso wie für bestehende Bauten und wirkt architektonisch ruhig und schön.

6. Bei der Verwendung des „KA-KA-WI“-Aufsatzes spart der Baumeister 5 Schichten Mauerwerk, sowie Innen- und Außenputz, ferner braucht er das Kamin nur soweit über First zu ziehen, als die Baupolizeibehörde vorschreibt.



Der nach den neuesten Erfahrungen serienweise hergestellte patentierte Kaminaufsatzt „KA-KA-WI“ kann als zweckmäßiger, für alle Fälle geeigneter Kaminaufsatzt bezeichnet werden und er wird dank seinen großen Vorteilen in kurzer Zeit überall Eingang finden. Bezugsquellen für den „KA-KA-WI“-Aufsatzt: Kanton Zürich: Baubedarf A.-G., Zürich; Kantone Bern und Solothurn: Baukontor A.-G., Bern.

## Die europäische Holzmarktlage.

Die Entwicklung des Holzmarktes in Europa im allgemeinen und in den einzelnen Ländern unseres Erdteils im besonderen vollzieht sich entsprechend der weltausgedehnten und tiefgreifenden internationalen Wirtschaftslage. Dieser parallele Verlauf der Dinge offenbart wieder einmal eindringlichst die internationale Verbundenheit der Wirtschaft in den verschiedenen Ländern in bezug auf den Roh- bzw. Werkstoff Holz. Gingen hierin schon im vergangenen Frühjahr die Geschäfte auf ausgedehnten Strecken in nur schleppendem Tempo vonstatten, so hat diese bedenkliche Erscheinung aus verschiedenen Gründen bisheriger und neuer Art in den letzten Wochen leider an Boden und Schärfe gewonnen. Die Preise waren zunehmendem Druck und teilweise sogar fiktiver Abbröde-