

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 105/106 (1935)  
**Heft:** 12

**Artikel:** Arbeitsmarkt und Arbeitsbeschaffung für die technischen Berufe:  
Bericht  
**Autor:** Soutter, P.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-47409>

### **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:** 02.04.2026

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

wird z. B. die Fahrt aus der Hotel-, aus der Kessler- und aus der Herrengasse nach der Kirchenfeldbrücke zu einer grotesken Reihe unaufhörlicher verschleieter Kreuzungen mit ganz anders gelagerten Verkehrs- und Fahrrichtungen. Die Verallgemeinerung des Einbahnprinzips führt hier mit beispielhafter Deutlichkeit ad absurdum.

Ist so die vorgesehene Abwicklung des den Kasinoplatz bloss überquerenden Verkehrs durchaus zu beanstanden, so führt die Anlage einer *Grossgarage* und besonders eines sehr aufnahmefähigen unterirdischen Parkplatzes mit der ständigen Zu- und Wegfahrt zahlreicher Autos zu einer zusätzlichen Belastung dieses ohnehin schon stark belasteten Verkehrszentrums, und es ist durchaus begreiflich, wenn weite Kreise daran die schwersten Befürchtungen knüpfen. Die Anordnung der rampenförmigen Zu- und Wegfahrten am Rande der Theodor Kochergasse, wenn auch im Einklang mit der dort vorgesehenen Fahrtrichtung, vermag diese Befürchtungen nur sehr wenig zu beschwichtigen, und vollends ist nicht abzusehen, welche Verhältnisse sich ergeben werden, wenn, was sicher bald der Fall sein wird, die Entwicklung der Dinge zur Oeffnung der Theodor Kochergasse auch für den Verkehr Ost-West führt. Dass sich die Behörden in den Abstimmungsvorlagen *Abänderungen* an der dort vorgeschlagenen Verkehrsregelung wohlweislich vorbehalten haben, dürfte sich zwar sehr bald als illusorisch erweisen; denn bauliche Platzgestaltung und Verkehrsplanung nach dem offiziellen Projekt sind derart auf einander zugeschnitten, dass eines ohne das andere gar nicht geändert werden kann. Und was dann? Steht und fällt doch die ganze Platzgestaltung mit dem vorgeschlagenen Verkehrssystem, und ist sie doch nur einigermaßen tragbar, wenn dieses wirklich das Ideal ist, als das es dargestellt wird.

Kritik an einem Bauvorhaben, das nach so langer Vorbereitungszeit und so mancher Umgestaltung durch die Bau- und Verkehrsbehörden einer Grosstadt vertreten wird, wäre nicht fruchtbar, ja sie wäre nicht erlaubt, wenn sie sich nicht auf eigene, bestimmte Vorstellungen des Kritikers über das, was getan werden könnte, stützte. Darum sei zum Schluss an einem eigenen generellen Projekt<sup>6)</sup> des Verfassers dieser Zeilen veranschaulicht, wie die Aussetzungen an der amtlichen Vorlage ins Positive gewendet werden könnten (Abb. 11 und 12). Dem amtlichen Projekt als dem Versuch einer möglichst konservativen Lösung, die alles der Erhaltung der Hauptwache unterordnet, ja opfert, stellt sich dieser eigene Vorschlag gewissermassen als operative Methode gegenüber. Innerhalb des durch die beiden Grenzpunkte abgesteckten Rahmens könnte dann vielleicht eine Lösung gefunden werden, die von Kompromissen nicht nur die Schattenseiten mit sich brächte. Wenn in Abb. 11 auch Ein- und Ausfahrt der Garage angedeutet sind, so geschah dies nur um zu zeigen, dass durch den Vorschlag des Verfassers für Platzgestaltung und Verkehrsführung die geplante *Grossgarage* nicht verunmöglicht wird.

Zum Schluss noch der Hinweis, dass dieser Vorschlag auch wirtschaftlich die Konkurrenz mit dem amtlichen Projekte aufnehmen dürfte. Dabei soll auf die sehr umstrittene Frage der Rentabilitätsaussichten der Garage gar nicht eingetreten werden. Der vorgeschlagene Bau zwischen Hotelgasse und verlängertem Theaterplatz — in der Höhe nicht durch Rücksichten auf die Hauptwache begrenzt — bietet weit mehr nutzbaren Raum als der Miniaturblock an der Hauptwache und der vorgesehene kulissenhafte Ersatzbau am Café du Théâtre. Auch wird die Raumwirkung von Theaterplatz und Kasinoplatz eine viel klarere, das Kasino würde zur architektonischen Dominante des Kasinoplatzes. Endlich würde eine dem Hôtel de Musique zu applizierende monumentale Südfassaden-Architektur entbehrlich; eine schlichte Verkleidung in rhythmischer Gliederung seiner Südwand würde genügen, sie könnte durch Schaukästen belebt und rentabel gemacht werden.

*Nachschrift der Redaktion.* Zu vorstehenden Ausführungen weist Herr Stadtbaumeister F. Hiller, dem wir sie zur Kenntnis gebracht hatten, u. a. auf folgende Bindungen in der Lösung hin:

Die Erhaltung der Hauptwache an ihrem heutigen Standort entspricht dem ausgesprochenen Volkswillen; es sei nicht vorgesehen, ihre Architektur beim südlichen Anbau an sie aufzunehmen. Oestlich des Hotel Bellevue darf laut Servitut zu seinen Gunsten nicht höher als 9 m gebaut werden. Der Zweibahnverkehr in Amthaus- und Schauplatzgasse sei ausgeschlossen, da in beiden nicht

<sup>6)</sup> Erstmals veröffentlicht im „Bund“ Nr. 500, vom 26. Oktober 1934.

sehr breiten Strassen wegen des Zubringerdienstes der Geschäftshäuser beidseitiges Stationieren gestattet werden muss. Auch könne der Markt nicht aus der Kesslergasse entfernt werden, weshalb der Strassenzug Amthaus-Kesslergasse nicht stärker belastet werden dürfe. Der Vorschlag Thommen mit seinen unerwünschten Kreuzungen, den übrigens die Behörden ganz ähnlich auch schon studiert hätten, sei aus obigen Gründen undurchführbar. —

\*

Aus alledem geht hervor, dass der hauptsächlich und buchstäbliche Stein des Anstosses die Unverrückbarkeit der Hauptwache ist. Ob sie in ihrer durch Anbau — sei's in „Stil“, sei's „modern“ — veränderten Gestalt künftig weniger Anstoss erregen wird, das mag die Zukunft zeigen; wer Sinn hat für die Schönheit echter alter Stadtbilder, wird das heute schon bezweifeln können. Dass Amthaus- und Schauplatzgasse zu eng für Zweibahn sein sollen, ist sehr bedauerlich, denn die grundsätzliche Idee Thommens laut Abb. 12 ist unbestreitbar gut. Unverständlich bleibt aber unter allen Umständen, dass die strassenbahnfreie Theodor Kochergasse mit ihrer schlanken Richtung und 12 m breiten Fahrbahn Einbahnstrasse werden soll. Wenigstens dies sollte man sich doch nochmals überlegen, bevor es zu spät ist. — Dass übrigens diese post festum-Betrachtungen, trotz der Sanktion der Vorlage durch die Abstimmung, auch für Bern noch ihren realen Wert haben könnten, das beweist die Erweiterung des alten Kantonsspitals Zürich, für dessen „Aufstockung“ durch kantonale Volksabstimmung am 14. Sept. 1930 (mit 114546 Ja gegen 49566 Nein!) bereits 6 Mill. Fr. bewilligt worden waren. Hinterher hat man dann doch noch eingesehen, dass bessere Lösungen möglich sind und heute denkt kein Mensch mehr daran, jene 6 Mill. der unglücklichen Idee der Aufstockung des Alten zu opfern. Diese Erfahrung hat uns mit veranlasst zur nachträglichen Besprechung des Kasinoplatzes, in der Meinung, es könnte auch in Bern noch nicht zu spät sein zur Wiedererwägung eines nach der Protokoll-Feststellung unserer Berner S. I. A.-Kollegen wirklich etwas überstürzten Beschlusses.

Red.

## Arbeitsmarkt und Arbeitsbeschaffung für die technischen Berufe.

Bericht von Dipl. Ing. P. SOUTTER, Zentralsekretär des S. I. A., Zürich.  
(Schluss von Seite 129.)

Am 1. Januar 1935 hat der Bundesrat einen *dinglichen Bundesbeschluss über Krisenbekämpfung und Arbeitsbeschaffung* in Kraft gesetzt. Dieser Beschluss hat aber vorläufig rein platonischen Wert, da die erforderlichen finanziellen Mittel erst nach Genehmigung eines noch in Vorbereitung befindlichen Finanzprogrammes für die Arbeitsbeschaffung bereitgestellt werden können. In diesem Bundesbeschluss sind vorgesehen:

- pro 1935, 36, 37 für ausserordentliche Arbeiten der SBB 12 Mill. Fr., also jährl. 4 Mill. Fr.
  - für Grenzschutzanlagen 1935 und 1936 6 Mill. Fr., also . . . . . jährl. 3 Mill. Fr.
  - für Beiträge an Notstandsarbeiten, Förderungen von industriellen Versuchs-Abteilungen und Neu-Industrien und Aufwendungen zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit für 1935 und 1936, zusammen 22 Mill. Fr., also . . . . . jährl. 11 Mill. Fr.
- zusammen jährl. 18 Mill. Fr.

Es dürfte zunächst interessant sein, die *Auswirkung dieses Bundesbeschlusses* auf den Arbeitsmarkt zu untersuchen, um dann einige Betrachtungen allgemeiner Natur anzuknüpfen. Dazu sind in erster Linie die dem C. C. vorgebrachten Ausführungen von Ing. Dr. A. Kaech verwertet worden.

Die Bundesbeiträge für ausserordentliche Arbeiten der SBB und der Grenzschutzanlagen werden zum Teil zur Anschaffung von Materialien, zum Teil für eigentliche Bauarbeiten verwendet. Man kann annehmen, dass daraus jährlich 4 bis 5 Mill. Fr. als Löhne ausbezahlt werden. Der

Bundesbeitrag für Notstandsarbeiten, Förderung von industriellen Versuchsabteilungen usw. besteht in der Hauptsache in einem 30 %igen Anteil der Löhne für Notstandsarbeiten, d. h. für Arbeiten, zu denen von anderer Seite weitere 70 % aufgebracht werden müssen. Es wird damit bezweckt, etwa weitere 25 Mill. Arbeitslöhne in Bewegung zu bringen, sodass total für sämtliche Massnahmen der SBB, Grenzbefestigung, Notstandsarbeiten rd. 40 Mill. Fr. jährlich zur Verfügung stünden. Bei allen diesen Arbeiten soll es sich um *zusätzliche* Arbeiten handeln, d. h. solche, die sonst nicht ausgeführt würden. Wenn man ferner annimmt, dass ein Arbeiter jährlich rd. 200 Tage zu 10 Fr. erhält, um nicht der Arbeitslosenunterstützung zur Last zu fallen, so können diese 40 Mill. etwa 20 000 Arbeitslose notdürftig beschäftigen. Das Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit hat sich jegliche Mühe gegeben, um von den Bundesbehörden zu erreichen, was vorläufig möglich ist. Es ist aber klar, dass diese Massnahme völlig unzureichend ist, um die Arbeitslosigkeit auf ein erträgliches Mass zurückzudämmen.

Wenn wir jetzt die *Lage in den verschiedenen Industrien*, die Bauindustrie mitgerechnet, betrachten, ist es natürlich äusserst schwierig, für die Zukunft eine praktisch brauchbare Prognose aufzustellen. Man kann zunächst an Hand von statistischen Angaben feststellen, dass das *Baugewerbe* in den letzten Jahren die Stütze der Arbeit war und dass die gesteigerte Tätigkeit im Hochbau mit seinen Nachfolgewerben, die mehr als das zweifache der Arbeiterzahl des eigentlichen Baues ausmachen, der alleinige Grund war, warum der verheerende Schwund der Exportindustrie nicht schon früher und stärker auf den Arbeitsmarkt gedrückt hat.

Bei den *chemischen und Maschinenindustrien* hat sich die Lage nur unwesentlich geändert. Farben und pharmazeutische Chemie haben sich gehalten und stehen immer noch fest. Die Uhrenindustrie hat ihre Beschäftigung etwas verbessern können. Bei der Maschinen- und Textil-Industrie ist die Kapazität der Werke, soweit sie für den Export arbeiten, z. Zt. nicht zur Hälfte ausgenutzt; die Aussichten für den Export sind schlecht und der Absatz im Inland lässt immer mehr nach. Es ist nicht daran zu denken, dass die Fabriken innert ein bis zwei Jahren die heute überschüssigen Arbeiter wieder aufnehmen können. Hier werden nur allgemeine Anpassung und Exportförderung helfen können.

Im *Hochbau* wird es ebenfalls in den nächsten Jahren nicht mehr möglich sein, einen grossen Teil der Arbeiter der letzten Jahre zu beschäftigen. Der Wohnungsbedarf wird viel langsamer zunehmen, als in den abgelaufenen Jahren, es ist sogar möglich, dass er zu einer Stagnation kommt. Dies ergibt sich insbesondere, wenn man statistisch die Aenderung der Kopfzahlen pro Haushaltung verfolgt, die in den letzten Jahrzehnten von 4,8 auf 3,98 gesunken ist und weiter sinken dürfte. Ferner kommen noch die äusseren Umstände, Geldflüssigkeit, Zahl der Ueberschuss-Wohnungen usw. dazu. Jedenfalls dürfte sich die Wohnungsproduktion der letzten Jahre jetzt stark verflachen und die Zahl beschäftigungsloser Arbeiter aus dem Hochbau und dessen Nachfolgewerben in den nächsten Jahren grösser werden. An Stelle des Wohnungsbaues sollte man nach Möglichkeit die Erstellung öffentlicher Bauten, wie Spitäler, Schulen usw. vorsehen. Leider hat man viele solche Bauten gleichzeitig mit dem forcierten Wohnungsbau bereits ausgeführt, indem die Behörden, begreiflicherweise, die damaligen guten Steuererträge dazu benützt haben.

Auf dem *Gebiet des Tiefbaues* sind leider nur wenige grössere Arbeiten zu erwarten. Der Ausbau der *Wasserkraft* ist weit vorgeschritten, die Geldbeschaffung für neue Wasserbauten, die keine direkte bankmässige Verzinsung gewährleisten, wird immer schwieriger. Dagegen sind sehr viele mittlere und kleinere Aufgaben zu lösen. — Die *Bahnen* werden aus naheliegenden Gründen vorläufig ebenfalls nur wenige grössere Bauten ausführen können. Es dürfte aber möglich sein, nötigenfalls mit Hilfe des Bundes zahlreiche

Bauten auszuführen, die im Interesse der Verbesserung des Verkehrs oder der Sicherheit liegen. Es wäre in der Tat ein Irrtum, zu glauben, dass unsere Bahnen fertig ausgebaut wären.<sup>5)</sup> Es gibt noch sehr viel zu tun, man wird nur auf jeden Luxus verzichten müssen. Eine willkommene Arbeitsgelegenheit bildet z. B. die Beseitigung der Niveauübergänge. Diese Arbeiten liegen in der Regel im Pflichtenkreis der Kantone. Gemäss Rücksprache mit dem Leiter der Zentrale für die Arbeitsbeschaffung in Bern, Oberst Vifian, dürfte es möglich sein, für diese Arbeiten eine Subvention des Bundes von 40 % zu erhalten; dazu käme von den SBB eine Subvention gleich den kapitalisierten Ueberwachungskosten. Somit hätten die Kantone eine äusserst günstige Gelegenheit, die Zahl der Bahnübergänge zu vermindern. Es handelt sich hier übrigens um eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, die seit Jahren gefordert wird und einem dringenden Bedürfnis entspricht.

Es sind ferner in den Kantonen und Gemeinden viele grössere und kleinere Tiefbauten notwendig, die zur Belegung der Bautätigkeit ebenfalls ausgeführt werden könnten. Dazu benötigen die Behörden Ausführungsprojekte, die jetzt schon in Angriff genommen werden sollten, damit, wenn sich die Lage weiter verschlimmert, die Bauarbeiten auf Grund gründlich vorbereiteter Studien sofort vergeben werden können. Für diese zusätzlichen Projektierungsarbeiten, die ebenfalls wesentlich zur Linderung der Arbeitslosigkeit in den technischen Berufen beitragen dürften, wäre es möglich, von der Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung eine besondere Subvention von 30 bis 50 % der Projektierungskosten zu erhalten. Die Kantone und Gemeinden hätten wiederum eine Möglichkeit, diese Studien, die doch einmal gemacht werden müssen, jetzt zu sehr günstigen Bedingungen ausführen zu lassen.

Es bleibt noch das *Gebiet des Strassenbaues*, auf dem sehr viel zu leisten ist. In erster Linie kommt der Ausbau der *Alpenstrassen*. Ein Initiativ-Komitee hat am 15. Mai 1934 dem Bundesrat ein Volksbegehren eingereicht, wonach der Bundesverfassung ein neuer Art. 23<sup>ter</sup> einzuverleiben sei, der bestimmt, dass der Bund den Ausbau der Alpenstrassen übernimmt und finanziert, den Unterhalt dagegen den Kantonen überbindet. Der Bundesrat hat auf die Schwierigkeit der Finanzierung hingewiesen und vor allem darauf, dass Bau und Unterhalt der Strassen auf Grund des geltenden Rechtes Sache der Kantone sind. Der Bundesrat ist weiterhin der Auffassung, dass es nicht angängig sei, dass der Unterhalt der Strassen nicht der gleichen Behörde unterliege, wie die Ausführung. Er hat einen Gegenvorschlag aufgestellt, wonach während zehn Jahren den Alpenkantonen eine jährliche Subvention von 6 bis 7 Mill. gleich 70 % der Baukosten zukommen würde, sodass mit dem Anteil der Kantone jährlich eine Summe von 10 bis 12 Mill. zur Verfügung stünde. Die Alpenstrassenkommission der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner gelangt zu einer Zusammenstellung<sup>6)</sup> von Ausgaben im Gesamtbetrage von 96 Mill. Fr. Die Kantone müssten dann Projekte und Ausführung besorgen und ihre Projekte vom Oberbauinspektorat in Bern genehmigen lassen, weil der Bund gemäss Art. 37 der Bundesverfassung die Oberaufsicht über Strassen und Brücken ausübt, an deren Erhaltung die Eidgenossenschaft ein Interesse hat.

Es dürfte möglich sein, für die *Projektstudien*, die unmittelbar in Angriff genommen werden müssten, um über die finanzielle Tragweite des Ausbaues genau Aufschluss zu bekommen, eine entsprechende Subvention des Bundes zu erhalten, sodass die Kantone auch hier mit einem minimalen Kostenaufwand die Vorarbeiten jetzt schon ausführen lassen könnten. Dabei wird das Central-Comité bemüht sein, eine möglichst gerechte Verteilung dieser Projektstudien an *Ingenieurbureaux* des ganzen Landes zu erreichen; denn es liegt weder im Interesse der

<sup>5)</sup> Ein hierüber Klarheit schaffender, dokumentierter Bericht befindet sich bei uns in Vorbereitung. Red.

<sup>6)</sup> „Schweiz. Zeitschr. f. Strassenwesen“ Nr. 18 vom 6. Sept. 1934.

