

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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 26 (1910)

Heft: 52

Artikel: Ist eine neue Strasse, die als Verbindung von zwei Gemeindestrassen erstellt wird, eine Quartier- oder Gemeindestrasse? Darf der sogenannte Perimeter "mechanisch" umgrenzt werden?

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-580247>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.05.2025

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

Nach einem Gang durch die verschiedenen bestehenden Werkstätten hatten wohl alle die Ueberzeugung, daß diese für das zukünftige Netz der Rhät. Bahnen, die nach Erbauung der neuen Linien im Oberland und im Unterengadin an Länge der Gotthardbahn gleichkommen, nicht mehr genügen können. Es sind denn auch umfassende Neubauten projektiert und zum Teil bereits ausgeführt, zum Teil angefangen. Sämtliche Neubauten stehen im Kostenvoranschlag von rund einer Million Franken. Nahezu fertig erstellt ist das neue Materialverwaltungsgebäude und die neue Kesselschmiede. An Neubauten sind ferner zu nennen: zwei Schiebebühnen mit elektrischem Antrieb zum Verschieben von der Reparatur bedürftiger Lokomotiven und Waggonen nach den verschiedenen Werkstätten, das Gebäude der Lokomotiv-Reparatur, die Wagen-Reparatur, die neue Dreherei, Schreinerei und Malerei und verschiedene Nebengebäude. Der Ausbau der gesamten Reparaturwerkstätten wird die Rhät. Bahn in die Lage versetzen, nicht nur den Ansprüchen des Bahnnetzes in seinem heutigen Umfang zu genügen, sondern auch einer weiteren Ausdehnung ihrer Linien gerecht zu werden.

Man wandte sich nun zunächst an die Besichtigung der neuen freistehenden Kesselschmiede, ein dreischiffiges Gebäude von 51 Meter Länge, 27 Meter Breite und 14 Meter Firsthöhe. Schon von außen präsentiert sich der von Hrn. Architekt M. Lorenz entworfene Bau mit seinen modernen Bauformen außerordentlich vorteilhaft und sticht wohlthätig von der für solche Fabrikbauten gewöhnlich angewandten Bauweise mit den faden ebenen Dächern mit aufgesetzten Dachreitern (Oberlichtern) ab und es darf hier gewiß mit Nachdruck hervorgehoben werden, daß die Direktion der Rhät. Bahn sich dieser raffigen, modernen Bauweise zugänglich zeigte. In ähnlicher Weise wird auch die Lokomotiv-Reparatur zur Ausführung kommen. Das Innere der Kesselschmiede ist ganz aus Eisen und wurde von der Eisenkonstruktionsfirma Bessell & Cie in Chur nach deren Plänen erbaut. Obwohl die Konstruktion einen außerordentlich leichten Eindruck macht, sind hier doch zirka 120,000 kg Eisen zur Verwendung gekommen. Das Mittelschiff erhält sein Licht von oben durch eine Oberlichte, die direkt ins Dach verlegt ist, wodurch ein harmonischer und in sich geschlossener Bau erzielt worden ist. Die Mittelhalle dieses Baues wird mit einem elektrisch betriebenen Laufbahn von 15,000 kg Tragkraft ausgerüstet, während die Seitenhallen Handlauftrahne von 3000 Kilogr. Tragkraft erhalten. Die Umfassungsmauern sind in Bruchstein und Eisenbeton von der Firma Caprez & Cie. erstellt.

Von hier aus zog man zu der auch erst vor kurzer Zeit erstellten Kraftzentrale mit ihrer 150 PS Dieselmotorenanlage, die die Kraft für die Werkstätten und die Beleuchtung für alle Gebäude der Rhät. Bahn spendet, sodann nach dem gleich daneben liegenden Wärbau der Angestellten der Rhät. Bahn, in dessen Speisesaal alle Pläne der Neubauten aufgelegt waren. Nach dieser Besichtigung begab man sich unter der Führung des Hrn. Bauleiters Ragaz-Pfeiffer nach dem Wohnhäuserquartier der Rhät. Bahn, um sich auch hier zu überzeugen, daß man erfreulicherweise den Ideen des Heimatschutzes gefolgt ist, ohne daß sich die Baukosten höher gestellt hätten; man glaubt nämlich vielfach, daß eine Bauweise im Sinne des Heimatschutzes immer auch verbunden sein müsse mit größeren Baukosten.

Nach einem guten, von der Rhät. Bahn gespendeten Abschiedstrunk im Hotel Landquart, woselbst Herr Oberingenieur Solca das Entgegenkommen der Rhät. Bahn und der Bauunternehmung Locher verdankte und Herr Direktor Schucan die Teilnehmer

auf nächstes Jahr wieder einlud zur Besichtigung der bis dahin vollendeten weiteren Neubauten, fuhr man nach Chur zurück. Diese Exkursion bot für Ingenieure und Architekten außerordentlich viel Mannigfaltiges. Die Teilnehmerzahl betrug ca. 20 Mann.

Ist eine neue Strasse, die als Verbindung von zwei Gemeindestrassen erstellt wird, eine Quartier- oder Gemeindestrasse? Darf der sogenannte Perimeter „mechanisch“ umgrenzt werden?

Ein Rekursentscheid aus dem Kanton St. Gallen.

(Korr.)

Der Gemeinderat von B. hatte auf früheres Begehren einiger der beteiligten Liegenschaftsbesitzer die Erstellung einer neuen Straße beschlossen, die dazu dient, die hinterliegenden Liegenschaften des tiefen Baublocks einer rationalen Ueberbauung zugänglich zu machen und die bessere Ausnützung der dort bereits erstellten Hinterhäuser zu ermöglichen. Die neue Straße wird als Verbindungs-glied zwischen zwei öffentlichen Gemeindestrassen nebeneinander Bedeutung erstellt und erhielt den gleichen Namen wie eine dieser beiden bestehenden Gemeindestrassen, wohl aus dem einfachen Grunde, weil einerseits die alte Straße nicht über die Bahnlinie fortgesetzt werden kann und andererseits der Name durch die örtlichen Verhältnisse und aus historischen Rücksichten gegeben war. Ueber der Eisenbahnlinie, längs welcher die neue Straße verläuft, hat die Gemeinde einen Bodenkörper, der auf jener Strecke durch die oben erwähnten zwei Gemeindestrassen bereits mit dem übrigen Gemeindegebiet verbunden ist.

Der Gemeinderat beschloß, die Straße als Quartierstrasse, nicht als Gemeindestrasse auszuführen. Diese Bestimmung ist insofern von Bedeutung, als nach der lokalen Bauordnung die Kosten der Quartierstrassen, die hauptsächlich der Erschließung von Bauten oder Baugrund dienen, ausschließlich von den beteiligten Interessenten zu tragen sind, während beim Bau oder der Korrektur von Gemeindestrassen die Gemeinde wenigstens die halben Kosten bestreitet. Der Gemeinderat erklärte auch ausdrücklich die einseitig anstoßenden Privatgrundbesitzer als beitragspflichtig und sah davon ab, aus der Tatsache, daß sie über der Bahnlinie ein Grundstück besaß, ebenfalls als beitragspflichtig sich zu erklären.

Gegen diese Schlußnahme des Gemeinderates erhoben die Beteiligten rechtzeitig beim Regierungsrat Einsprache und verlangten, die Straße sei, weil keinem Bedürfnis entsprechend, nicht auszuführen. Sollte das wider Erwarten doch geschehen, so sei sie als Gemeindestrasse zu bauen (also mit 50% Beitrag der Gemeinde), weil sie zwei Gemeindestrassen verbinde und sogar den Namen

Joh. Graber
Eisenkonstruktions-Werkstätte

Telephon . . . Winterthur Wäldingerstrasse
Best eingerichtet 1904

Spezialfabrik eiserner Formen
für die
Cementwaren-Industrie.

Silberne Medaille 1906 Mailand.
Patentierter Cementrohrformen - Verschluss.

GEWERBEMUSEUM
WINTERTHUR

einer derselben erhalten habe! Im einen wie im andern Fall sei aber die Gemeinde wegen dem „anstoßenden“ — allerdings durch die Bahnlinie getrennten — Grundbesitz — perimeter — d. h. beitragspflichtig.

Der Regierungsrat hat die Begehren der Rekurrenten in allen Teilen abgewiesen und zwar unter anderem aus folgenden Erwägungen:

Das Sträßchen beeinflusst nur die Verkehrsmöglichkeiten zu den rekurrentischen Liegenschaften; eine Fortsetzung vor- oder rückwärts ist kaum je zu erwarten. Nach dem kantonalen Straßengesetz wie nach der lokalen Bauordnung sind aber Gemeindestraßen solche, die mehrere Quartiere unter sich oder mit einer Staats- oder Gemeindestraße verbinden und im wesentlichen dem innern Verkehre zu dienen; als Quartier- oder Nebenstraßen bezeichnen aber beide Gesetze übereinstimmend solche Straßen und Wege, die vornehmlich der Ueberbauung oder Nutzbarmachung der anstoßenden Grundstücke dienen.

Ebenjowenig vermag die Namengebung zu bewirken, daß die Straße als Gemeindestraße gelten muß; denn wenn auch die bestehende Straße als Gemeindestraße klassifiziert ist, kann die Fortsetzung doch als Nebenstraße klassifiziert werden, wenn — was wirklich zutrifft — die tatsächlichen Verhältnisse nur eine solche erfordern.

Die Rekurrenten verlangen nun Ausdehnung des Perimeters, der diese Nebenstraße bezahlen soll, auf die jenseits der Bahn liegende Liegenschaft, weil nicht nur die eine Seite der Straßengegend, sondern auch die andere, und zwar in gleicher Distanz von der Straße weg, einbezogen werden müsse. Eine solche mechanische Umgrenzung der „beteiligten Gegend“ kennt aber die Verwaltungspraxis nicht; sie ergibt sich auch keineswegs aus dem Straßengesetze. Denn dieses will nach den Grundsätzen der Vorteilsausgleichung nur denjenigen Boden zur Kostendeckung beiziehen, der aus der Straße einen Vorteil zieht. Wo dieser interessierte Boden liegt, ist ganz gleichgültig; einzig der Vorteil gibt den Grund zum Einbezug.

Es ist auch zu beachten, daß das Gesetz nirgends von einem „Perimeter“ spricht, daß dieses Wort vielmehr in der gewöhnlichen und in der Rechtssprache verwendet wird für den im Gesetz niedergelegten Begriff „beteiligte Gegend“. Daraus ergibt sich ganz klar, daß aus der Verdeutschung des Wortes „Perimeter“ gar nichts abgeleitet werden darf, daß vielmehr immer auf den im Gesetz gegebenen Begriff zurückzugehen ist.

Für die jenseits der Bahn gelegene Liegenschaft könnte nur dann aus der neuen Straße ein Vorteil erwachsen, wenn ein bequemerer oder doch mindestens ein neuer Zugang geschaffen würde. Dies ist aber nicht der Fall; er wird auch in Zukunft höchst wahrscheinlich nicht eintreten, da keine Aussicht besteht, daß die Bahnverwaltung einen Uebergang zugestehen werde. Damit istargetan, daß auch diesem Begehren der Rekurrenten keine Folge gegeben werden kann.

Holz-Marktberichte.

Vom Mannheimer Holzmarkt. Der Brettermarkt hat auch während der letzten Berichtswoche keine Besserung zu verzeichnen. Die Eindrückungen waren wohl etwas lebhafter als seither, doch immer noch nicht so bedeutend, daß man von einer in die Augen springenden größeren Abnahme sprechen könnte. Der hauptsächlichste Grund der Zurückhaltung in Erteilung von Aufträgen dürfte wohl in der Preisfrage sein. Die Grossisten sollen billiger verkaufen, während ihrerseits beim Einkauf höhere Preise angelegt werden mußten. Die Abnehmer Rheinlands und Westfalens wollen keinesfalls die Forderungen

der süddeutschen Grossisten bewilligen, denn sie sind nicht angewiesen, gegenwärtig süddeutsche Ware zu kaufen, wenigstens soweit schmale Bretter in Betracht kommen. Von Memel werden nach dem Rheine in diesen Sorten große Mengen zu billigem Preise angeboten. Günstiger liegt dagegen das Geschäft in breiten Brettern. Hier sind die Abnehmer mehr auf Süddeutschland angewiesen, weshalb letztere auch verhältnismäßig umfangreiche Posten kaufen. Die Grossisten sträuben sich aber, breite Ware allein abzugeben, sie bedingen vielmehr die Mitnahme eines entsprechenden Quantum schmalen Sorten. Im Rundholz ist der Verkauf noch still, da die Langholzhändler die Gebote der Käufer nicht akzeptieren wollen. Sie fordern vielmehr höhere Preise, die später doch wohl bewilligt werden müssen.

(„Deutsche Zimmermeister-Ztg.“)

Eichenholzmarkt im Speßart. Während der jüngsten Zeit hat eine Reihe von Eichenstammholz-Verkäufen stattgefunden, die sich durchweg guten Besuchs und reger Nachfrage erfreuten und die auch sehr befriedigend abschritten. Im Forstamt Steinach erzielte Eichenstammholz 1* Kl. Mf. 323, 1. Kl. Mf. 205, 2. Kl. Mf. 132, 3. Kl. Mf. 95, 4. Kl. Mf. 79, 5. Kl. Mf. 61, 6. Kl. Mf. 35, 7. Kl. Mf. 25 und 8. Kl. Mf. 17 per m³ ab Wald. Bei einer zweiten Versteigerung des gleichen Forstamtes erlöste Eichenstammholz 1* Kl. Mf. 372.50, 1. Kl. Mf. 231.50, 2. Kl. Mf. 123.50, 3. Kl. Mf. 98.50, 4. Kl. Mf. 91.50, 5. Kl. Mf. 76.50, 6. Kl. Mf. 42.25, 7. Kl. Mf. 24.50 und 8. Kl. Mf. 13.30 per m³ ab Wald. Für die stärksten Stämme interessierte sich hauptsächlich die Fournier-Fabrikation, die auch die höchsten Preise anlegte. Bei dem letzten Verkauf überschritten die Erlöse die Tage um rund 20 %.

(„Frankf. Ztg.“)

Die Sägeindustrie des württembergischen Schwarzwaldes verfügte über einen angemessenen Bestand an Aufträgen, um befriedigenden Betrieb unterhalten zu können. Besonders rege war der Eingang an Bauholzbestellungen neuerdings, die vielfach vom Rheinland und Westfalen aus erfolgten. Bezahlt wurden zuletzt, frei Schiff Mittelrhein, für kaufantige Tannenhölzer Mf. 44 bis 44½. Die Nachfrage nach Brettern besserte sich in letzter Zeit weiter und die bisherigen hohen Preise konnten sich behaupten. Rundholz war andauernd gesucht. Nicht nur Tannen- und Fichtenholz, sondern auch Eichenmaterial. Das Forstamt Sulzbach verkaufte gegen 3500 m³ Nadelstammholz in normaler Ware zu 119 %, in Ausschlußqualität zu 109 % der Tage. Das Forstamt Schorn-dorf löste für Tannen- und Fichtenlangholz 113 %, für Fichtenholz 110 % der Tagen. Die Sägeindustrie war Hauptabnehmerin.

(„Frankf. Ztg.“)

Verschiedenes.

Als Lehrer für Baukörper am Technikum Burgdorf ist an Stelle des zurücktretenden Architekten G. von Tobel Architekt Walter Müller von Zürich gewählt worden.

Zum Stadttingenieur von Solothurn hat der Gemeinderat von 14 Bewerbern provisorisch Hrn. Armin Reber von Bern gewählt. — An die neu geschaffene Stelle eines Bauzeichners beim Bauamt wurde Herr Kanzleisekretär Albert Stämpfli gewählt.

Bauordnung für Groß-St. Gallen. Gestützt auf das Ergebnis einer im gemeinsamen Baukollegium St. Gallen-Straubenzell-Tablat gepflogenen Aussprache erklärte sich der Stadtrat damit einverstanden, daß der Entwurf zu einer gemeinsamen Bauordnung für die drei Gemeinden