

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

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **43 (1927)**

Heft 18

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-581983>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ausbau der Wasserversorgung in Balsthal (Solothurn). (Korr.) Für den dringend gewordenen Ausbau der Wasserversorgung (Grundwasserfassung) wurde von der Einwohnergemeindeversammlung dem vom Gemeinderat beantragten Kredit von 60,000 Fr. ohne Diskussion zugestimmt. Die bereits vorgenommenen Bohrungen nach Grundwasser am Eingang der Klus haben die erfreuliche Wassermenge von 1500 Minutenlitern zutage gefördert.

Allschwils bauliche Entwicklung. Jedem Besucher der Umgebung von Basel muß es auffallen, daß von allen Vorortgemeinden dieser Stadt Allschwil namentlich in den Nachkriegsjahren die schnellste Ausdehnung erfahren hat und noch immer erfährt. Vor einem Jahrhundert mußte die Chronik über Allschwil das Folgende zu berichten: „Die Gemeinde Allschwil, die größte und volkreichste Ortschaft, die größte Pfarrei im Bezirk Birseck, liegt auf der französischen Grenze, ist eine Stunde von Basel entfernt. Das Dorf zählt 170 Häuser, 855 Seelen. Es wird meistens Viehzucht und Ackerbau getrieben. Oben im Dorfe steht das Gotteshaus, die Pfarrkirche Peter und Paul, unweit davon ist das Pfarrhaus und das Schulhaus. Es gibt eine Mahlmühle. Mitten im Dorfe steht das große Gasthaus „Rößli“, und nicht weit davon ist das Gemeindehaus mit einem Landjägerposten.“ — Und nun heute! Allschwil ist nicht mehr ein Dorf im Stile früherer Zeiten, sondern es ist stark städtisch geworden; schöne neue Quartiere sind entstanden, vor allem Neu-Allschwil und Mühleweg. In neuester Zeit wurde über die Vergrößerung der Gemeinde eine Erhebung, verbunden mit einer Volkszählung, vorgenommen, welche folgendes Bild ergab:

Jahr	Wohnhäuser	Bevölkerung
1870	162	1270
1880	192	1823
1888	247	2402
1900	301	3096
1910	390	3911
1920	540	4583
1927	959	5646

Damit ist die Gemeinde Allschwil die zweitgrößte des Kantons Baselland geworden; angesichts ihrer raschen Entwicklung hat sie die beste Aussicht, in einer nahen Zukunft die größte zu werden.

Baukreditbewilligung in Schaffhausen. Das Schaffhauser Volk hat in der kantonalen Abstimmung den Kredit für einen Personalneubau im Kantonshospital bewilligt.

Bautätigkeit im Bezirk Rorschach (Rorschacherberg). Die Renovationsarbeiten am Wiggenschlöbli sind immer noch im Gange. Wie neuerstanden schaut das freundliche Türmchen aus dem Obstbaumwald hervor, und besagt, daß hier noch Heimatschutz zuhause ist.

— Die Pianofabrik L. Sabel hat durch einen gewaltigen Anbau, der nun bald fertiggestellt ist, ihren Betrieb vergrößert. Die Firma wird in diesem Neubau die Fabrikation von Klügeln als neuen Geschäftszweig betreiben. Die fortwährenden baulichen Vergrößerungen sind ein Beweis vom Emporkommen dieses strebsamen Unternehmens.

Von der Flugzeugwerft Altenrhein am Bodensee. (Korr.) In der neuen Dormierwerft Altenrhein bei Rorschach hat die Flugzeug-Industrie jetzt ihre Arbeit aufgenommen und zwar in der Schmiede, in der Modellschreinerlei, in den Werkstätten und in den kaufmännischen Büros. Mit nahezu ausschließlich schweizerischen Kräften, etwa 250 an der Zahl, wird ernste Arbeit geleistet. Die gewaltigen Hauptgebäude sind fertig erstellt und an den Nebengebäuden wird emsig gearbeitet. Der künst-

lich aufgeschwemmte große Flugplatz ist eben und hart geworden und mit einer dauerhaften Grasnarbe bedeckt.

Häuserrenovationen in Chur. (Korr.) In letzter Zeit ist in Chur ziemlich viel gezimmert und mit der Maurerkelle geschafft worden. Eine Reihe von Häuserrenovationen wurde durchgeführt, so am Eingang zum Welschdörfli und am Rastplatz, und vor allem hat jetzt das alte Obertor eine gründliche Renovation durchgemacht. Durch die Vereinheitlichung der Flächen hat der Bau wesentlich gewonnen, und sein alter, historischer Charakter als Schutz- und Trutzurm wurde ihm in glücklicher Weise wieder gegeben.

Bauliches aus St. Moritz. (Korr.) St. Moritz steht unmittelbar vor dem Zeitpunkt einer großen baulichen Entwicklung. Denn nicht nur hat die Olympiade großen baulichen Ergänzungen des winterlichen St. Moritz gerufen; auch St. Moritz-Bad ist der stärkeren Inanspruchnahme der Bäder entsprechend gerade daran, die Bäder noch besser auszubauen und der modernsten Entwicklung des Heilbadwesens anzupassen. Und gewiß hat St. Moritz-Bad auf Grund seiner Heilquellen alle Berechtigung, darnach zu streben, das erste und hervorragendste alpine Heilbad genannt zu werden.

Entwurf eines neuen Straßengesetzes für den Kanton St. Gallen.

(Korrespondenz.)

(Fortsetzung.)

C. Beschaffenheit der Straßen und Wege.

Dieser Abschnitt enthält zur Hauptsache technische Vorschriften, die gegenüber dem bisherigen Recht in bestimmten Richtungen vereinfacht, in andern Richtungen erweitert wurden.

Die in der Praxis häufig sich erhebende Streitfrage, wem das Eigentum an Futter- und Stützmauern längs öffentlichen Straßen zustehe, löst der Entwurf in dem Sinne, daß das Eigentum, sofern etwas anderes nicht nachweisbar ist, dem Straßeneigentümer zuerkannt wird. Das Gesetz schafft demnach eine Rechtsvermutung zu ungunsten des Privatigentums. Wer solches behauptet, ist für dessen Bestehen beweispflichtig. Die Frage, wem das Eigentum an Futter- und Stützmauern zusteht, ist namentlich von Bedeutung für die Unterhaltspflicht, da diese, wenn eine anderweltige Regelung nicht nachgewiesen werden kann, dem Eigentümer zukommt. Damit indessen dem Straßeneigentümer nicht der Unterhalt aller möglichen Mauern überbunden werden kann, stellt der Entwurf die Rechtsvermutung zugunsten des öffentlichen Eigentums nur für solche Stütz- und Futtermauern auf, die für die Sicherung der Straße notwendig sind. Würde somit ein Anflößer vom Straßeneigentümer auf den Unterhalt anderer, längs öffentlichen Straßen bestehenden Mauern verlangen, so hätte er den Nachweis zu erbringen, daß dem Straßeneigentümer diese Pflicht wirklich je überbunden worden sei.

Inbezug auf die Anlage von Straßen, insbesondere die Mindestbreite und das höchstzulässige Gefälle, wurden die bisherigen eingehenden Vorschriften fallen gelassen. Der Entwurf begnügt sich, zu bestimmen, daß alle öffentlichen Straßen und Wege in einer ihrem Zweck und ihrer Bedeutung entsprechenden, dauerhaften Weise auszuführen und namentlich in Breite, Gefälle und Uebersicht so anzulegen seien, daß sie dem auf ihnen sich abwickelnden Verkehr genügen. Die verkehrspolitischen und topographischen Verhältnisse sind in den einzelnen Fällen so verschieden, daß die Aufstellung eingehender allgemeiner Vorschriften doch immer wieder Ausnahme-

bewilligungen notwendig machen würde. Der Regierungsrat wird es bei der Genehmigung der Pläne für Staats- und Gemeindeftraßen, sowie für subventionierte Nebenstraßen in der Hand haben, im Einzelfalle dasjenige in Bezug auf die Projektgestaltung zu verlangen, was die Verkehrsbedürfnisse einerseits erfordern und die örtlichen Verhältnisse andererseits gestatten.

Im Gegensatz zu den Vorschriften über Breite und Gefälle wurden die Bestimmungen für die statische Berechnung der Brücken und Stege gegenüber dem geltenden Recht etwas bestimmter gefaßt. (Art. 61 bis 66). Mit Rücksicht auf die veränderten Verkehrsbedürfnisse mußten an die Tragfähigkeit der Brücken zudem erhöhte Anforderungen gestellt werden. Artikel 61. Brücken und Stege. „Der Berechnung von neuen Brücken und Stegen an öffentlichen Straßen und Wegen sind folgende Mindestbelastungen zu Grunde zu legen, bei Staatsstraßen eine gleichmäßig verteilte zufällige Belastung von 400 Kilogramm auf den Quadratmeter Fahrbahnfläche und das Befahren mit einem Lastwagen von 14 Tonnen samt Anhänger von 10 Tonnen Gewicht, bei Gemeindeftraßen eine gleichmäßig verteilte zufällige Belastung von 300 Kilogramm auf den Quadratmeter Fahrbahnfläche und das Befahren mit einem Lastwagen von 10 Tonnen Gewicht. Bei Nebenstraßen eine gleichmäßig verteilte, zufällige Belastung von 200 Kilogramm auf den Quadratmeter Fahrbahnfläche und das Anfahren mit einem Lastwagen von 5 Tonnen Gewicht. Bei Gemeinde- und Nebenwegen eine gleichmäßig verteilte zufällige Belastung von 300 Kilogramm auf den Quadratmeter Wegfläche. Bei der mobilen Belastungsart ist anzunehmen, daß die vordere und die hintere Achse des Lastwagens im Verhältnis 1:2 belastet seien.“

Bei Staatsstraßen ist der Regierungsrat, bei Gemeindeftraßen, Nebenstraßen und öffentlichen Fußwegen das kantonale Baudepartement befugt, in besonderen Fällen Ausnahmen zu gestatten“. Art. 62. Unterführungen. „Neue Straßenunterführungen sollen bei Staats-, Gemeinde- und Nebenstraßen eine lichte Höhe von mindestens 4,50 Metern, bei öffentlichen Fußwegen eine solche von mindestens 2,50 Metern erhalten.“

Stehen der Einhaltung dieser Maße im einzelnen Falle außerordentliche Schwierigkeiten entgegen, so ist bei Staatsstraßen der Regierungsrat, bei den übrigen öffentlichen Straßen und Wegen das kantonale Baudepartement zu deren Einschränkung befugt.

Art. 63. Kurven. Die Krümmungen und Einlenter aller Straßen sollen wenn möglich so beschaffen sein, daß deren Befahren mit Langholz möglich ist.

Wichtige Verkehrsstraßen sollen möglichst übersichtlich angelegt werden.

Wo auf offener Strecke unübersichtliche, namentlich für den Automobilverkehr gefährliche Kurven bestehen, sind sie durch geeignete Mittel auffällig zu kennzeichnen.

Art. 64. Einmündungen und Zufahrten. Mündet eine Straße mit Gefälle in eine andere Straße ein, so soll die Gefällausrundung mindestens ein Meter vor der Einmündung ihr Ende finden.

Private Zufahrten sind so anzulegen, daß der Straße kein Nachteil erwächst.

Art. 65. Wegweiser, Warnungs- und Merktafeln. Bei Abzweigungen öffentlicher Straßen und wichtiger Fußwege sind, soweit notwendig, Wegweiser zu erstellen. Die Kosten der Wegweiser, sowie der notwendigen Warnungs- und Merktafeln für den Automobilverkehr an allen Staatsstraßen sind vom Staate, diejenigen an allen übrigen öffentlichen Straßen und Wegen von den Gemeinden zu bestreiten.

Art. 66. Einfriedungen. Die Erstellung von Einfriedungen längs den öffentlichen Straßen und Wegen

bleibt im allgemeinen den Anstößern überlassen. Einzig an Dämmen von über einem Meter Höhe, sowie an Stützmauern und steilen Abhängen, hat der Straßenunterhaltspflichtige je nach Bedürfnis Brustmauern, Geländer, Wehrsteine, Wehrpfosten oder Schutzbäume anzubringen.

D. Unterhalt.

Ueber den Unterhalt der Staats- und Gemeindeftraßen bestimmt der Entwurf nichts Neues. Er verbleibt in unveränderter Weise beim Staat und bei den Gemeinden. Desgleichen gilt in bezug auf die Gewährung von Staatsbeiträgen an den Gemeindeftraßenunterhalt, wofür Art. 17, Abs. 3 der Kantonsverfassung die Grundlage bildet, das bisherige: Art. 69 „Denjenigen politischen Gemeinden, in denen die Kosten des Unterhaltes der Gemeindeftraßen und Gemeindefwege neben den andern Gemeindeflasten eine ausnahmsweise Höhe erreicht, leistet der Staat an diese Ausgaben im Rahmen der vom Großen Rat erteilten Kredite angemessene Beiträge. Zu den Unterhaltsausgaben sind auch die Kosten für die Wiederherstellung der durch Naturereignisse zerstörten oder verschütteten Objekte zu rechnen.“

In bezug auf den Unterhalt der Nebenstraßen und Nebenwege ist der bisher als Wohnheitsrecht geltende Grundsatz, wonach, wenn keine andere Unterhaltspflicht nachweisbar ist, sie auf den an die Straße unmittelbar anstoßenden Grundstücken lastet, als geschriebenes Recht in den Entwurf aufgenommen worden. Ebenso wurde von der öffentlichrechtlichen Grundlastqualität der Straßenunterhaltspflicht, wie sie in Art. 199 EG zum ZGB festgelegt ist, im Straßengesetz Erwähnung getan. Diese öffentlichrechtliche Grundlastqualität bedingt auch, daß die Unterhaltspflicht ohne ausdrückliche Bewilligung des Gemeinderates nicht auf dritte übertragen werden kann. Die Vorschrift ist wichtig, weil damit verhindert wird, daß eine Unterhaltspflicht durch private Vereinbarung auf ein möglicherweise leistungsunfähiges Grundstück verlegt wird. Neu ist unter anderem auch die Vorschrift, daß der Gemeinderat auf Wunsch der Mehrheit der Beteiligten, denen zugleich mindestens die Hälfte der Unterhaltspflicht obliegt, den Unterhalt auf deren Kosten dauernd oder vorübergehend selbst besorgen kann. Bis jetzt hatte man kein solches Mittel in der Hand, meist zum Schaden der Straße und der Unterhaltspflichtigen. Neben dieser auftragsgemäßen Unterhaltsübernahme bleibt diejenige, die auf Zwangswege erfolgt, weiter bestehen, diese hat stattzufinden, wenn die Pflichtigen den Unterhalt nicht in befriedigender Weise ausüben.

Art. 73. Sofern die Unterhaltspflicht für eine Nebenstraße oder einen Nebenweg auf mehreren Pflichtigen haftet, ist der Unterhalt von ihnen einheitlich zu besorgen.

Auf Wunsch der Mehrheit der Beteiligten, denen zugleich und mindestens die Hälfte der Unterhaltspflicht obliegt, oder wenn die Unterhaltsbesorgung durch die Pflichtigen nicht in befriedigender Weise erfolgt, ist der Gemeinderat befugt, den Unterhalt auf ihre Kosten dauernd oder vorübergehend selbst zu besorgen.

Diese Kosten haften als öffentlichrechtliche, allen Grundpfandoversicherten privatrechtlichen Forderungen im Range vorgehende Grundlast auf den pflichtigen Grundstücken, dazu kommt die unter Einhebung einer entsprechenden Auslösungssumme erfolgende Unterhaltsübernahme, in diesem Falle wird die Nebenstraße oder der Nebenweg zur Gemeindefstraße oder zum Gemeindefweg.

Hinsichtlich Schneebruchpflicht ist neu die Vorschrift, daß nötigenfalls ein Schneebruchperimeter gebildet werden kann. Eine Ueberbindung der Schneebruchpflicht auf die interessierten Ortschaften, Weller und Höfe, wie dies im geltenden Gesetz vorgesehen ist, erscheint deshalb un-

durchführbar, weil diese Ortschaften, Weiler und Höfe keine organisierten Körperschaften darstellen. Es muß deshalb im konkreten Falle auf die einzelnen Liegenschaften gegriffen werden, sofern nicht die politische Gemeinde oder einzelne bereits pflichtige Private den Schnebruch besorgen.

Neu ist in Bezug auf Straßenunterhalt die sogenannte Vorausleistung in den Entwurf aufgenommen worden:

Art. 75. Wird eine öffentliche Straße für besondere private Zwecke oder Unternehmungen vorübergehend oder dauernd außergewöhnlich stark in Anspruch genommen, wodurch erheblichen vermehrte Unterhaltskosten entstehen, so kann der diese Mehrkosten Verursachende zu einem angemessenen Beitrag an die Unterhaltskosten verpflichtet werden.

Ueber die Beitragspflicht entscheidet, unter Vorbehalt des Rekurses an den Regierungsrat, bei Staatsstraßen die kantonale Straßenverwaltung und bei den übrigen öffentlichen Strecken der Gemeinderat.

Die Höhe des Beitrages wird im Streitfalle durch die an andern Orten vorgesehene kantonale Überschätzungskommission abschließend festgestellt.

Diese Bestimmung bezweckt, daß Private, die eine öffentliche Straße für ihre besonderen Zwecke und Unternehmungen, wie für Fabrik- und Industrieunternehmungen, Ziegeleien, Steinbrüche, Kiesgruben, Mühlen, Waldungen usw., vorübergehend oder dauernd außerordentlich stark in Anspruch nehmen und dadurch erheblich vermehrte Unterhaltskosten verursachen, mit besonderen Beiträgen an den Straßenunterhalt belastet werden können. Es braucht wohl kaum gesagt zu werden, daß mit der Anwendung dieser Vorschriften namentlich auf Gemeinde- und Staatsstraßen eine weitgehende Zurückhaltung geübt werden muß, daß dagegen diese Bestimmung vielfach sehr wohlthätig empfunden werden wird, da es übermäßige und für den Unterhaltspflichtigen unbillige Lasten erleichtert.

E. Straßenpolizeiliche Vorschriften.

Weil danach getrachtet wurde, möglichst alle notwendigen straßenpolizeilichen Vorschriften im engeren Sinne in das Gesetz aufzunehmen, wurden die im geltenden Gesetz enthaltenen Bestimmungen etwas erweitert und zum Teil in Anpassung an die bestehende Praxis auch verdeutlicht. Die in Art. 91 vorbehaltenen weiteren Vorschriften sollen in der Hauptsache nur verkehrspolizeilicher Natur sein. Sollten indessen — so bemerkt der Regierungsrat in seiner Botschaft — künftige, heute noch nicht voraussehbare Verhältnisse die Aufstellung weiterer Straßenpolizeivorschriften im engeren Sinne notwendig machen, so wird der Regierungsrat von der ihm eingeräumten Befugnis in dieser Richtung darnach Gebrauch machen.

Neu ist unter anderem die Vorschrift, die bestimmt, daß über den Unterhalt hinaus gehende Veränderungen an bestehenden Gebäuden, die über die Baulinie hinausragen, nur beim Vorliegen besonderer Verhältnisse bewilligt werden und bei der späteren Bewerbung der Baute für öffentliche Zwecke außer Berechnung zu fallen haben.

Art. 78. An Gebäuden und Gebäudeteilen, die über die Baulinie hinaus ragen, dürfen ohne Bewilligung des kantonalen Baudepartements keinerlei Veränderungen oder andere bauliche Arbeiten vorgenommen werden, als solche, die zum Unterhalt notwendig sind. Weitergehende Veränderungen werden nur beim Vorliegen besonderer Verhältnisse bewilligt.

Der durch eine solche Veränderung entstehende Mehrwert hat bei einer späteren Erwerbung der Baute für öffentliche Zwecke außer Berechnung zu fallen.

Diese Vorschrift ist notwendig, wenn man nicht zugeben will, daß die zu nahe an die Straße stehenden

Häuser immer wieder nach und nach erneuert werden, wodurch verhindert wird, daß der gesetzmäßige Gebäudeabstand je einmal durchgeführt werden kann. Auch gilt es, der oft geübten Praxis zu steuern, daß Gebäudeeigentümer ihre außerhalb der Baulinie stehenden Häuser in der Weise wieder neu aufbauen, daß sie zunächst unter den provisorisch gestützten Obergeschossen alles abreißen und neu erstellen, um nachher auch noch die oberen Stockwerke und das Dach zu erneuern.

Im Interesse der Sicherheit des Verkehrs und der Uebersichtlichkeit der Straßen, auf die beim heutigen Automobilverkehr besonderer Wert gelegt werden muß, wurden Anpflanzungen und tote Einfriedungen, die die Uebersicht stark beeinträchtigen, gänzlich verboten.

F. Sondernutzungen an Straßen, Wegen und Plätzen.

Die öffentlichen Straßen, Wege und Plätze sind in erster Linie für den Gemeingebrauch durch Fuhrwerke und Fußgänger aller Art bestimmt. Daneben können an ihnen auch Sondernutzungen begründet werden. Sie bestehen z. B. in der Befugnis zur Aufstellung vorübergehender dauernder Baulichkeiten (Verkaufsstände, Zeltungskioske, Baubaracken und dergl.) auf öffentlichem Grunde, zur Vornahme von vorübergehender Ablagerung von Gegenständen, zur Einlegung von Leitungen und Kabeln aller Art, zur Anbringung von Uebersührungen von Transmissionen, Stege und dergl. und namentlich auch zur Einlegung bleibender Geleisanlagen in Straßen, Wege und Plätze. Für alle diese Maßnahmen, die nicht zum Gemeingebrauch am öffentlichen Grunde gehören, bedarf es einer besonderen Bewilligung der Straßenaufsichtsbehörde. Diefür kommen, sofern die fraglichen Einrichtungen hauptsächlich privaten Zwecken dienen, die, soweit die Gebührenordnung für Amtshandlungen des Regierungsrates, der Departemente und der Staatskanzlei für sie bestimmte Ansätze nicht schon enthält, solche noch festzulegen sein werden. Soweit es sich nicht um dauernde Geleisanlagen handelt, für die jeweils eine Konzession des Großen Rates erforderlich ist, besteht gegenüber allen Sondernutzungsbewilligungen das Entzugsrecht für den Fall, als der Unterhalt der betreffenden Einrichtung



**VEREINIGTE
DRAHTWERKE
A. G. BIEL**

EISEN & STAHL

BLANK & PRÄZIS GEZOGEN, RUND, VIERKANT, SECHSKANT & ANDERE PROFILE. SPEZIALQUALITÄTEN FÜR SCHRAUBENFABRIKATION & FACONDREHEREIDLANKE STAHLWELLEN, KOMPRIMIERT ODER ABGEDREHT BLANKGEWALZTES BANDEISEN & BANDSTAHL BIS ZU 350^{mm} BREITE

VERPACKUNGS - BANDEISEN

GROSSER AUSSTELLUNGSPREIS
SCHWEIZ. LANDESAUSSTELLUNG BERN 1914

vernachlässigt wird oder das öffentliche Interesse den Entzug der Bewilligung erhelft.

Art. 92. Das Aufstellen von Verkaufsgegenständen, Zeitungskiosken und dergleichen, sowie das Lagern von Gegenständen auf Staatsstraßen bedarf der Bewilligung des kantonalen Baudepartements, auf allen übrigen öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen der Bewilligung des Gemeinderates.

Für diese Bewilligung kann eine angemessene Gebühr verlangt werden, die bei Staatsstraßen in die Staatskasse, bei den übrigen Straßen, Wegen und Plätzen in die Gemeindekasse fällt.

Die Bewilligung kann jederzeit, sofern es das öffentliche Interesse erhelft, zurückgezogen werden.

Art. 93. Eine Bewilligung der vorgenannten Behörde bedarf es ebenfalls für die Einlegung von Wasser- und Gasleitungen, Kabeln, sowie für jede andere bauliche Einrichtung in oder über dem Gebiete von öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen.

Diese Bewilligung wird nur dann erteilt, wenn die Erstellung der betreffenden Einrichtung einem Bedürfnis entspricht, ohne Benützung des öffentlichen Grundes gar nicht oder nur mit einem unverhältnismäßigen Kostenaufwande möglich ist und für die Straße keine erheblichen Nachteile bewirkt.

Art. 94. An die Bewilligung können besondere Bedingungen über die Bauausführung, das zu verwendende Material, den künftigen Unterhalt und dergleichen geknüpft werden.

Sofern die betreffende Einrichtung hauptsächlich privaten Zwecken dient, kann für die Bewilligung eine angemessene Gebühr verlangt werden, die bei Staatsstraßen in die Staatskasse, bei den übrigen Straßen, Wegen und Plätzen in die Gemeindekasse fällt.

Art. 95. Die Bewilligung kann jederzeit zurückgezogen werden, wenn der Unterhalt der betreffenden Einrichtung vernachlässigt wird oder wenn das öffentliche Interesse den Entzug erhelft. (Schluß folgt.)

Der Schutz des Meistertitels.

H. Galeazzi, Sekretär des Schweizerischen Gewerbeverbandes schreibt im „Bund“:

In weitesten Kreisen des Gewerbes macht sich seit einigen Jahren eine Bewegung bemerkbar, welche die Einführung von Meisterprüfungen in den verschiedensten Berufsverbänden zum Gegenstande hat.

Nachdem im Jahre 1922 der Zentralverband Schweiz. Schneidermeister, der Schweizerische Dachdeckermeisterverband, der Schweizerische Hafnermeisterverband, der Schweizerische Drechslermeisterverband und die Genossenschaft schweizerischer Sattlermeister die Meisterprüfungen eingeführt hatten und im ganzen 82 Meisterdiplome durch den Schweizerischen Gewerbeverband verabsolgt werden konnten, kamen im Jahre 1923 noch hinzu der Verband schweizerischer Tapezierer- und Möbelgeschäfte, der Schweizerische Rüfermeisterverband, der Schweizerische Coiffeurmeisterverband und der Schweizerische Schuhmachermeisterverband, was wiederum eine Verabsolgtung von weiteren 78 Diplomen zur Folge hatte.

Im Jahre 1924 trat der Schweizerische Buchbindermeisterverein zum erstenmal mit Meisterprüfungen auf den Plan, und es wurden im ganzen an die Mitglieder aller der genannten Verbände in diesem Jahre 56 Meisterdiplome ausgestellt.

1925 folgten weitere 83 Meisterdiplome und 1926 führte noch der Schweizerische Velo-, Motor- und Nähmaschinenhändler- und Mechaniker-Verband die Meisterprüfungen ein. Die Vermehrung der diplomierten Meister in diesem Jahre erreichte die Zahl von 75.

Wir ersehen daraus eine stetige Entwicklung der freiwilligen Meisterprüfungen innerhalb der Sektionen des Schweizerischen Gewerbeverbandes, wie sie durch die Beschlüsse der Jahresversammlungen von Olten, vom 27. September 1919, und Arbon, vom 1. Juni 1924, eingeführt worden sind. Nicht unerwähnt möchten wir lassen, daß gegenwärtig verschiedene Berufsverbände, so der Schweizerische Maler- und Gipsermeisterverband, der Schweizerische Bäckermeisterverband, die Frage der Einführung von freiwilligen Meisterprüfungen in ihren Verbandskreisen ernstlicher Besprechung unterziehen.

Wie tief verankert der Gedanke der Meisterprüfungen in Kreisen des Gewerbes ist, geht wohl schon daraus hervor, daß sehr viele Anfragen von Meistern beim Schweizerischen Gewerbeverband einlaufen, die Auskunft über die Möglichkeit des Bestehens der Meisterprüfung für einen bestimmten Beruf wünschen, dessen Gewerbeverband noch nicht dazu übergegangen ist, die Meisterprüfungen einzuführen.

Die Beschlüsse des Schweizerischen Gewerbeverbandes sind aber derart, daß solche Meister eine Meisterprüfung nicht bestehen können, sofern ihr Berufsverband die bezügliche Organisation noch nicht geschaffen hat und darum auch eine Erteilung des Meisterdiploms durch den Schweizerischen Gewerbeverband nicht in Frage kommt. Immerhin geben solche Anfragen immer einen willkommenen Anlaß, um die Organe des betreffenden schweizerischen Berufsverbandes darauf aufmerksam zu machen und bei ihm die Einführung von Meisterprüfungen anzuregen und zu empfehlen.

Aber alle diese Bestrebungen und alle die Vorkehrungen beruhen auf dem Gedanken, daß nach den gegebenen Verhältnissen die Meisterprüfungen nur auf dem Boden der Freiwilligkeit eingeführt und durchgeführt werden können. Es darf nicht außer acht gelassen werden, daß die Einführung von freiwilligen Meisterprüfungen den schweizerischen Berufsverbänden ganz erhebliche finanzielle Verpflichtungen auferlegt, die eine außerordentliche Belastung der Berufsverbände bedeuten, und daß auch der einzelne Meister, der sich der Prüfung unterzieht, nicht geringe Auslagen auf sich nimmt, die für ihn in der weitest aus größten Zahl der Fälle so stark in Betracht fallen, daß der Entschluß zum Bestehen der Prüfung vorerst einer ganz ernstlichen und reiflichen Überlegung ruft, und zwar schon aus diesen finanziellen Gründen, ganz abgesehen von der Zeit, die er für die Vorbereitung auf die Prüfung verwenden muß, und der Zeit, während welcher er die Prüfung besteht.

Daß diese Regelung der Frage in Kreisen des Gewerbes nicht vollauf befriedigt, ist darum nicht verwunderlich. Der Ruf nach der obligatorischen Meisterprüfung will nicht verstummen, ja er wird immer lauter und dringender.

Daher ist es auch erklärlich, wenn von selten eines großen kantonalen Gewerbeverbandes dem Schweizerischen Gewerbeverband Anträge unterbreitet werden, die auf eine „Förderung der Weiterbildung von Meistern und Gesellen hinzielen durch die Einführung der obligatorischen Meisterprüfung für jeden Meister, der das Recht der Lehrlingsausbildung beansprucht“.

Ganz offensichtlich ist einer der hauptsächlichsten Beweggründe für das Verlangen nach Einführung von obligatorischen Meisterprüfungen das Bestreben, das in weitesten Kreisen des Gewerbes in den letzten Jahren sich immer stärker bemerkbar macht, die Ausbildung der Lehrlinge nur noch solchen Meistern anzuvertrauen, welche hiezu das nötige „Rüstzeug“ nach jeder Richtung hin besitzen, welche die notwendigen Garantien für eine richtige und allseitige Ausbildung des Lehrlings bieten können. Bessere Ordnung des Lehrlingswesens in einem