

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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 27 (1911)

Heft: 9

Artikel: Die Baugenossenschaften den Eisenbahner

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-580269>

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: 09.01.2026

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

Heinr. Hüni im Hof in Horgen

(Zürichsee)

Gerberei

+ Gegründet 1728 +

Riemenfabrik

3558

Alt bewährte
Ia Qualität

Treibriemen

mit Eichen-
Grubengerbung

Einzige Gerberei mit Riemenfabrik in Horgen.

Die Baugenossenschaften der Eisenbahner

haben in der letzten Sitzung des Verwaltungsrates der Bundesbahnen einen guten Tag gehabt, indem die Generaldirektion ermächtigt wurde, an Personalbaugenossenschaften, die sich zum Zwecke der Beseitigung der Wohnungsnott für das Personal der Bundesbahnen bilden, Anleihen für Rechnung der Pensions- und Hilfskasse zu gewähren. Ursprünglich hatte die Generaldirektion selber eine ablehnende Haltung gegenüber den Postulaten des Personals eingenommen, sodaß geringe Aussichten auf deren Erfüllung bestanden. Indessen haben die Resultate der im Auslande gemachten Erhebungen, sowohl bei der Generaldirektion als auch im Schoze der ständigen Kommission Eindruck gemacht und beide Instanzen den Eingaben gegenüber freundlicher gestimmt. Die zuerst dagegen erhobenen Einwendungen sind in der Folge auch nicht in allen Teilen als stichhaltig befunden worden. Allerdings muß zugegeben werden, daß das Personal mit eigenen Häusern sich finanziell nicht besser stellt, als wenn es zu Miete wäre; allein allseitig ist bekannt, welch große Befriedigung der Besitz eines eigenen Hauses verschafft. Der Referent der ständigen Kommission führte im Schoze des Verwaltungsrates an, daß in Olten eine kleinere Personalbaugenossenschaft bestehe, welche im Laufe des letzten Jahres 36 Gebäude erstellt habe. Bei seinen Erkundigungen, wie die Genossenfänger mit ihren Häusern zufrieden seien, habe er die allerbeste Auskunft erhalten; namentlich sei ihm von Nachbarn dieser Hausbesitzer versichert worden, daß die letztern viel solider wären als Beamte, die zu Miete wohnen. Sobald ihr Dienst fertig sei, treffe man sie zu Hause, im Kreise der Familie beschäftigt. Gegenüber dem Einwand, daß bei nicht sorgfältigem Unterhalt der Genossenschaftshäuser eine starke Entwertung derselben eintrete, womit sich die Sicherheit für die ausgeworfenen, darauf haftenden Darlehen vermindere, sei zu erwidern, daß es die Verwaltung vollständig in der Hand habe, im Falle ungenügenden Unterhaltes die betreffenden Hypotheken einfach zu kündigen. Solange man sich übrigens mit der Belehnung innerhalb vernünftiger Grenzen bewege, sei das Risiko nicht bedeutend, jedenfalls nicht in Ortschaften, die an den Verkehr angeschlossen seien und eine Bahnverbindung besitzen. Diese Tatsache finde der Sprechende durch eine 25jährige Erfahrung bei einem kantonalen Bankinstitute, das hauptsächlich Hypothekargeschäfte betreibe, bestätigt. Innerhalb eines Vierteljahrhunderts habe dieses Institut aus der Belehnung kleiner, in verkehrsreichen Ortschaften befindlichen Wohngebäuden nie einen Verlust erlitten. Aus allen diesen Erwägungen traten die Generaldirektion und die ständige Kommission, dem Beispiel des Auslandes folgend, grundsätzlich auf die Begehrungen der Eisenbahner-

Baugenossenschaften um Bewilligung von Hypothekardarlehen ein, formulierten die Bedingungen dieser Beteiligung und legten sie dem Verwaltungsrat vor.

Der Beschluß, der vom Verwaltungsrat gefaßt wurde, bestimmt, daß die Bundesbahnen an Eigenheim-Baugenossenschaften von Eisenbahnern, im Nachgang von Hypotheken bis zu $\frac{2}{3}$ des Schatzungswertes, Darlehen bis zu 90 % des Schatzungswertes zu einem Zinsfuß von 4 % gewähren. Im einzelnen die Bedingungen hier aufzuführen und die Diskussion, die über die Sache im Schoze des Verwaltungsrates waltete, wiederzugeben, würde uns zu weit führen. Wir müssen uns damit begnügen, daraus hervorzuheben, daß auch ein Antrag gestellt wurde, bis auf 95 % zu gehen, da es namentlich kleineren Baugenossenschaften in weniger bedeutenden Industriezentren große Mühe kostet werde, die geforderten 10 % des Baukapitals aufzubringen. Ein weiterer Abänderungsantrag ging dahin, daß die Dividende, welche im Maximum auf die Anteilscheine verteilt werden darf, von 4 auf $4\frac{1}{2}$ % erhöht werde, um damit den Genossenschaften die Möglichkeit zu schaffen, eine ausreichende Mitgliederzahl zu bekommen, zumal ja der Kreis, aus dem sich die Genossenschaften rekrutieren, sowieso ein eng begrenzter sei. Auch eine Vertretung der Generaldirektion in der Kontrollstelle der Baugenossenschaften wurde angeregt. Von der Generaldirektion wurde sowohl dem Antrag auf Erhöhung der Dividende auf $4\frac{1}{2}$ %, als auch demjenigen betreffend Einräumung einer Vertretung der Verwaltung im Vorstand und in der Kontrollstelle beigepflichtet, bekämpft dagegen der Antrag auf Gewährung von Hypothekardarlehen bis auf 95 % des Erstellungswertes. Damit würde der durch die Genossenschaften aufzubringende Anteil auf 5 % reduziert und jene hätten kaum mehr das nämliche Interesse am Gediehen des Unternehmens im allgemeinen, wie bei einer Beteiligung mit 10 %. Da sich für die Genossenschaften Schwierigkeiten einstellen könnten, erscheine es aber gerade ratsam, die Mitglieder in ihrem eigenen Interesse anzuspornen, alle Kräfte zu vereinigen, um diese Hindernisse zu überwinden. Man dürfe eben nicht übersehen, daß die Generaldirektion nach den Vorschriften des Bundesgesetzes über die Hilfskassen der Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaften verpflichtet sei, für möglichst sichere Anlage des Vermögens der Hilfskasse zu sorgen, und daß sie für allfällige Verluste haftet. Wenn nun die Pensions- und Hilfskasse gewillt wäre, von den bis dahin befolgten Grundsätzen in der Anlage ihrer verfügbaren Mittel abzugehen, müßte sie die Verantwortlichkeit der schweizer. Bundesbahnen in Anspruch nehmen, die sie gegen alle Verlustrisiken zu sichern hätten. Damit sei aber die Sache nicht getan. Das Entgegenkommen gemäß Vorschlag der Generaldirektion und der ständigen Kommission weder

vom Personal mit vollem Recht anerkennt, und es sei entschieden nicht zu viel verlangt, wenn der Genossenschaft die Aufbringung von 10 % des Baukapitals zugemutet werde. Gewiß falle es dem einzelnen Genosschafter nicht leicht, den Betrag eines Anteilscheines aufzubringen, aber da müsse eben die Solidarität der Genossenschaft das ihrige tun, darin siege gerade der Zweck solcher Vereinigungen. Es blieb dann auch bei den 90 % und es ist zu hoffen, daß die Beschlüsse des Verwaltungsrates nun die Grundlage bilden für eine ersprießliche Entwicklung der „Eigenheim“-Bestrebungen unter den Eisenbahnhern.

Gartenstadt „Berghalde“ in St. Gallen.

(Korr.)

Letztes Jahr hat Herr Arch. A. Gaudy in Rorschach bei der „Sonne“ Rotmonten, Gemeinde Tablat, ein Landgut von etwa 70,000 m² Fläche erworben in der Absicht, dort eine Gartenstadt zu bauen. Der Genannte hat in der Buch- und Kunstdruckerei E. Löffi-Benz in Rorschach einen vornehm ausgestatteten Prospekt anfertigen lassen. Neben Lageplänen, die die Lage der neuen Gartenstadt gegenüber der Stadt St. Gallen sowie die Lage der Häuser, Straßen, Gartenanlagen zeigen, enthält der Prospekt Photographien von der flotten Rundsicht, die man von diesem Baugelände genießt, sowie einige perspektivische Ansichten der künftigen Gartenstadt. Der Verfasser begleitet diese Bilder mit folgendem Text:

„Immer stärker macht sich beim modernen Stadtbewohner das Bedürfnis nach einem außerhalb des lärmenden Geschäftsbetriebes gelegenen eigenen Heim geltend. Mehr und mehr tendiert die Entwicklung der Städte auf Konzentrierung des Geschäftsbetriebes in das Innere und Verlegung der Wohnstätten an die Peripherie. Sie wird sowohl durch rein wirtschaftliche Gründe als besonders auch durch die Forderungen moderner Volkshygiene bedingt. Die Anhäufung von Menschen, die tagsüber in dumpfen Büro oder sonstigen Arbeitsräumen intensiver geistiger oder körperlicher Arbeit obliegen, in Wohnkäfern, hat oft schwere gesundheitliche Schädigungen zur Folge, vor allem eine Reihe von Unannehmlichkeiten, die das volle Gefühl der Häuslichkeit nicht recht aufkommen lassen. Immer mehr wächst das Verlangen nach Luft, Licht, Sonne und einem freien Stück Natur. Es sieht sein Ideal im Ein- oder Zweifamilienhaus, im Eigenheim mit einem kleinen Garten, wo die Nerven sich nach des Tages strenger Arbeit am besten abspannen, wo die Häuslichkeit sich am freiesten entwickelt und die Kinder sich munter tummeln können.“

Ueberall im Ausland, aber auch in der Schweiz, in Zürich und andern Schweizerstädten hat denn auch in letzter Zeit die bauliche Entwicklung in dieser Richtung eingesezt und bereits schöne Erfolge gezeitigt. St. Gallen hat mit der Kolonie Waldgut der Vereinigung für Eigenheime ebenfalls einen bescheidenen Anfang gemacht. Diese, sowie die im Projekt stehende Eisenbahnerkolonie in Straubenzell, verhelfen auf dem Wege der genossenschaftlichen Vereinigung, Leuten mit wenig oder gar keinem Vermögen zu gesunden und angenehmen Wohnungsverhältnissen. Die „Gartenstadt Berghalde“ nun soll auf dem Privatwege besser situirten Beamten, Angestellten, kurz allen Leuten, die sich nicht an die zum Teil drückenden Statuten einer genossenschaftlichen Vereinigung binden wollen, unter günstigen Bedingungen ebenfalls das Ideal des Eigenheims mit Garten möglichst vollkommen verwirklichen. Dabei soll eine nach einheitlichem Plan durchgeföhrte Ueberbauung vor allen unangenehmen Ueberraschungen nachbarlicher Land- und Spekulationslust sichern und dem schönen Heim auch zu einer passenden Umge-

bung verhelfen, was erst den Wert einer solchen Häuslichkeit voll genießen lässt.“

Der Bodenkomplex liegt auf der Höhe des Rosenbergrückens in außerordentlich günstiger, gesunder, sonniger Lage mit nach allen Seiten freier und prächtiger Aussicht. Nach Norden schweift der Blick über waldige Höhen und den Bodensee bis weit hinunter nach Konstanz und der Mainau, nach Westen in das Fürstenland hinein mit seinen ansehnlichen Ortschaften. Im Süden ragt die ganze Alpsteinkette in grandioser Majestät. Auch der Speer und die Glarneralpen grüßen aus weiter Ferne. Ostlich breitet sich in der Tiefe das städtische Häusermeer aus; darüber liegt idyllisch das Klösterchen Notkersegg, und im Hintergrund schließen die schönen, bewaldeten Kuppen der Appenzellerberge das Panorama. Die nähere Umgebung bietet Gelegenheit zu reizenden Spaziergängen.

Die künftige „Gartenstadt Berghalde“ ist vom Bahnhof St. Gallen in 20 Minuten leicht zu Fuß erreichbar und zwar durch die neue Müller-Friedberg-Tannenstraße, sowie von der nächsten Tramhaltestelle die Gerhaldestraße hinauf in etwa 12 Minuten bei mäßiger Steigung. Durch eine dieser beiden Zugangsstraßen wird mit der Zeit sicher eine Tramlinie auf den Rosenberg führen.

Die Siedelung gehört noch zu der politischen Gemeinde Tablat; es sind jedoch alle Anzeichen vorhanden, daß eine Verschmelzung der Außengemeinden mit St. Gallen zu einer Großstadt in nicht allzuferner Zeit kommen muß. Die Gartenstadt wird durch schöne Alleestraßen mit breiten, baumbepflanzten Trottoirs dem Verkehr erschlossen. Einzelne freie Plätze sollen den Kern der Siedelung bilden und ästhetisches System in die ganze Anlage bringen. Um schöne Gruppierungen zu erzielen, wechseln Einzelhäuser mit Baureihen. Die Bauplätze sind nicht zu groß, um die einzelnen Objekte nicht zu sehr zu belasten, doch genügend, um jedem Haus einen schönen Garten zu bieten und eine enge Bebauung zu verunmöglichen. Die baulichen Objekte bestehen aus Ein- und Zweifamilienhäusern von je einem Erdgeschöß und 1. Stock oder Dachstock. Die Architektur soll in einfachen, ländlichen Formen einheitlich, doch nicht schablonenmäßig durchgeführt werden. Es werden die Häuser nicht auf Spekulation vorweg gebaut, sondern nur auf jeweilige Bestellung, damit jedes Heim den Wünschen eines Bestellers und Bewohners soweit als möglich angepaßt werden kann und sich doch dem ganzen harmonisch einfügt. Die Häuser werden so gestellt, daß keines dem andern Licht und Sonne wegnimmt und womöglich jedes einen hübschen Ausblick bekommt. Die Straßen sollen ebenfalls malerische Perspektiven bieten und durch vorspringende Bauten oder Plätze mit geschlossener Bebauung schöne Abschlüsse erhalten.