

Zeitschrift:	Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe
Herausgeber:	Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe
Band:	30 (1914)
Heft:	29
Artikel:	Über die Anfertigung der Bebauungspläne
Autor:	Schorno, Karl
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-580695

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: 23.12.2025

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

Über die Anfertigung der Bebauungspläne.

(Von Karl Schorno, Zivilingenieur, Bern).

Die Gruppe 44 der Schweiz. Landesausstellung über Städtebau, kommunale Boden- und Wohnungspolitik, sowie die Gruppe 35 des Straßenbaues zeigen uns erfreuliche Fortschritte in der Entwicklung, dem Baue und Unterhalte des Straßennetzes von Städten und Gemeinden auf schon bebauten Stadtgebieten und Erweiterungen derselben.

Durch das rapide Anwachsen der Städte und Ortschaften, welche durch die moderne Industrie und die Steigerung des Handels sowie durch die Verkehrsanstalten hervorgerufen wurde, war es eine gelehrte Notwendigkeit, daß die Technik auf dem Gebiete des Städtebaus und der Anlage der Verkehrsadern und Plätze auch den modernen Transportweiheln, wie Tramways, Automobils *et cetera*, Rechnung und für einen gefahrlosen und ungehinderten Verkehr des Publikums Sorge tragen müßte.

Um nun eine rationelle Bebauung der Vorortsgebiete der Städte und Ortschaften zu ermöglichen, haben umstättige Behörden als Voraussetzung Baugesetze und Verordnungen erlassen, auf welche sich die notwendig zu erachtende Anfertigung der Bebauungspläne zu stützen haben. In diesem Bebauungsplan wird zunächst Rücksicht auf die Hauptverkehrslinien und die erforderlichen zweckmäßigen Plätze und öffentlichen Anlagen genommen, wobei die detailliertere Ausgestaltung nach Maßgabe der baulichen Entwicklung zu erfolgen hat. Nach diesem im Maßstabe 1 : 2000 bis 1 : 5000 erstellten, mit Kurven versehenen Bebauungs- oder Übersichtsplänen dann zur definitiven Projektierung des Straßennetzes eines Bebauungsgebietes die nachgeführten Katasterpläne im Maßstabe von mindestens 1 : 1000, in welche dann außerdem auf Grund des Bebauungsplanes die Bau- und Niveaulinien eingezeichnet werden.

Durch die Baulinie wird die Stellung und die Richtung der Baute, durch die Niveaulinie die Höhenlage der Baute und die Basis für deren Höhenmaß bestimmt, letztere ergibt sich aus der Höhe der Längsschse d. h. dem Längenprofil der Straße. Beide Linien können ohne Rücksicht auf schon bestehende Gebäude festgesetzt werden.

Nach erfolgter öffentlicher Auslage der Pläne und der Erläuterung der Einsprachen werden die Pläne von den zuständigen Behörden genehmigt und erhalten Rechtskraft, womit den Gemeinden ohne Weiteres das Recht zur Expropriation aufsteht.

Heutzutage scheuen glücklicherweise umstättige Behörden und tatkärfige Terraingenossenschaften, denen eine geistige Fortentwicklung des Geländes am Herzen liegt, vor den Kosten nicht zurück, die erforderlichen, grundlegenden Quartier- und Bebauungspläne anzufertigen zu lassen, während durch Rückständige leider vielerorts noch der große Fehler begangen wird, daß die Bebauung nur sukzessive nach dem Erfordernis und den Interessen der einzelnen Eigentümer fortschreitet und sich aus Sparhametsrücksichten nur mit verkehrt angelegten, schlecht ausgeführten Straßen begnügt. Dabei treten dann bedauerlicherweise die Hauptfordernisse an das Allgemeinwohl in den Hintergrund, die aufgeföhrten Bauten bilden einen Widerstand und erschweren oder verunmöglichten später die richtige Lösung des Bebauungscomplexes.

Im Nachfolgenden sollen nun einige Erläuterungen angebracht werden, die eine Richtschnur für die Projektierung von Bebauungsplänen geben sollen.

Die allgemeine Regel, daß der gerade Weg der beste sei, läßt sich bei einem dichten Verkehr und zwar besonders bei städtischen Verhältnissen nicht all-

gemein durchführen, wohl aber sollte zwischen je zwei beliebigen Punkten stets ein Straßenzug vorhanden sein, welcher von der Linienebene nicht stark abweicht. Daher projektiere man Hauptstraßen zwischen Knotenpunkten für Sammelströme und Nebenstraßen für den Verkehr zu den einzelnen Häusern. Je deutlicher ein weitmaschiges Netz von Hauptstraßen im ganzen Grundriss von Ortschaften mit städtischem Charakter hervortritt, desto mehr Sicherheit gewinnt der Verkehr. Das Gefäll der Hauptstraßen betrage bis zu 6 %, der Nebenstraßen bis 10 %. Unter Umständen ist an Abhängen zu wählen zwischen einer steilen kurzen Straße und einer flachen langen. Ausgleichende Erdarbeiten dürfen in der Stadt in finanzieller Beziehung schon weiter getrieben werden, als bei Landstraßen, doch sind für den Häuserbau Einschnitte und über 3,0 m hohe Anschlüsse unbequem, niedrige Aufdämmungen dagegen willkommen.

In ästhetischer Beziehung sind gleichbleibende Steigungen in sehr langen, geraden Straßen unangenehm, daher sind Gefällsbreche anzulegen und zwar konkav nach oben und wo möglich bei der Einmündung von Querstraßen. Wo die Brüderlichkeit konvexe Brechpunkte in einem Straßengefälle verlangt, sollten dieselben entweder mit Knickpunkten des Grundrisses zusammenfallen, oder durch die Objekte in der Straßenlage verdeckt werden. Querstraßen veranlassen bei starker Steigung der Hauptstraße einen Absatz, der in der Regel nicht gut aussieht, aber doch nicht über 2 % erhalten darf, um das Kreuzen der Hauptstraßen mit Wagen zu gestatten.

Was die Richtungen anbelangt, so sind gerade Straßen zweckmäßig für Verkehr und Bau, aber gekrümmte sind oft billiger und erscheinen natürlich auf wellenförmigem Gelände sowie zum Benutzen bestehender Wege und bei Regulierung im Stadtinneren.

Die rechten Winkel im Straßennetz sind zum Häuserbau bequem, geringe Abweichungen sind selbst bei etwas unsymmetrischem Gebrauch derselben kaum bemerklich und entschieden spitze und stumpfe Winkel noch nicht läufig.

Auf die Orientierung ist großes Gewicht zu legen, da Licht und Wärme einen günstigen Einfluß auf die Gesundheit ausüben, weshalb absolute Schattenbewohner gar nicht vorkommen sollen, vielmehr alle Bewohner möglichst gleichmäßig begünstigt werden sollen. Es sind deshalb die Straßen von NO nach SW und solche von NW nach SO anzulegen.

Man unterscheidet dreierlei Straßennetze, nämlich: 1. Rechtecksystem, 2. Dreiecksystem, 3. Radialsystem.

1. Rechtecksystem. Hier sind alle Blöcke rechtwinklig, häufig auch von gleicher Größe, ohne Rücksicht auf bestehende Wege oder Geländeformationen, daher auch künstliches System genannt. Der einzige Vorteil, einfache Hausgrundrisse zu erhalten, wird weit überwogen durch eine Reihe von Nachteilen und zwar lange Wege für den Verkehr, keine natürlichen Hauptstraßen, starke Gefälle und erhebliche Erdarbeiten auf geneigtem Gelände, Langeweile ohne architektonische Gruppen und Zielpunkte. Angemessen erscheint das Rechtecksystem bei geringem Umfang, namentlich bei gestreckter Form des zu behandelnden Gebietes.

2. Beim Dreiecksystem werden vorhandene oder gewählte Knotenpunkte des Verkehrs wie Tore, Brücken, öffentliche Gebäude, freie Plätze direkt verbunden, sodaß dreieckige, zum Teil vierseitige Hauptmaschen entstehen, wobei auf eine gewisse Regelmäßigkeit und Symmetrie Rücksicht zu nehmen ist. Die Unterteilung macht man mehr oder weniger rechteckig, am besten in jeder einzelnen Masche oder in einer Gruppe von Maschen unabhängig

von den benachbarten, sodass die Hauptstraßen Grenzen zwischen diesen Rechtecksystemen bilden. Setzt man aber die Unterteilung durch alle Maschen fort, so entsteht ein durchlaufendes Rechtecksystem mit eingelegten Diagonalen. Vorzüge des Dreiecksystems sind Bequemlichkeit für den Verkehr und reizvolle Gruppierung, wogegen die bauliche Schwierigkeit spitzer Winkel umso mehr zurücktritt, als sie meist nur an den Hauptstraßen vorkommt und hier gerade als architektonisches Motiv ausgenutzt werden kann.

Das System ist am besten zu verwenden mit großem und bestimmt begrenztem Umfang. Man sollte selbst bei mäßigen Flächen, wo so oft nur eine Reihe von Rechtecken ausgelegt wird, doch überlegen, ob nicht durch etliche schräge Linten dem Verkehr und der Ästhetik gute Dienste geleistet werden, sowie bei der Verlegung einer unregelmäßigen Fläche versuchen, von deren Schwerpunkt, etwa von einem Platz ausgehend, Straßen nach dem Umfang zu legen.

3. Radialsystem. Zur Erweiterung eines gegebenen Kerns besteht das natürliche Verfahren in Benützung der in radialem Richtung aufs Land hinausziehenden Wege, welche übrigens mehr oder weniger zu korrigieren sind. Dazu kommen Ringstraßen zur gegenseitigen Verbindung der Außenbezirke und für Durchgangsverkehr, um nicht den Kern zu überlasten.

Häufig sind dabei ältere Stadtgrenzen maßgebend oder Befestigungslinien. Solche Ringstraßen aus der Entfestigung im Anfang dieses Jahrhunderts besitzen viele Städte, in neuerer Zeit z. B. Genf. Mit zwei Ringen, nämlich einem älteren, schon im Stadtkern eingeschlossenen und einem neueren zwischen Kern und Vorstädten ist Basel versehen. Anderseits findet man außerdem um den Stadtkern ziehenden Ring schon eine zweite Ringstraße wie z. B. in Wien. Paris besitzt sogar schon drei vollständige Ringe mit klarer Radialteilung.

Die Unterteilung der im allgemeinen trapezförmigen Hauptmaschen des Radialsystems kann auf verschiedene Arten erfolgen wie z. B. untergeordnete Ring- oder Polygonalstraßen, Diagonalstraßen mit im Übrigen rechteckigen oder sternförmigen Blöcken.

Das letztere Verfahren, gleichbedeutend mit einer Kombination von Radial- und Dreiecksystem ist ohne Zweifel die vollkommenste Lösung für eine Stadterweiterung, indem Diagonalen, Radien und Ringe den drei Gattungen: Lokalverkehr, Verkehr zwischen Stadt und Land und Durchgangsverkehr zugleichweise entsprechen und zugleich die interessantesten Bilder entstehen.

Die Breite des Fahrweges ergibt sich aus derjenigen der Fuhrwerke welche 1,50—2,10 m beträgt und inkl. Sicherheitsstreifen zu rund 2,50 anzunehmen ist; es sollte daher das Minimum einer Nebenstraße mit Trottoir, damit zwei Fuhrwerke sich begegnen können 8,0 m betragen. Was die Abstände zwischen den parallelen Straßen betrifft, so sind für Gesundheit und Verkehr geringe Blocktiefen und zahlreiche Straßen nützlich, anderseits große Tiefen gut, um gewerblichen und andern Zwecken nicht vorzugreifen, sowie auch hygienisch unbedenklich, falls immer gegen allzu dichte Bebauung des Innern Vorsorge getroffen ist oder Verlegung durch Privatstraßen in Aussicht steht.

Für kleine Wohnhäuser passen Blocktiefen von 40—60 m, für große Familienhäuser, Wirtschaften, Geschäftshäuser genügt das bei geräumiger Bebauung nicht mehr, hier kommen vielfach 80—100 m vor für freistehende Wohnhäuser, Hinterbau und Gruppen wählt man 100—150 m und bei gewerblichen oder landwirtschaftlichen Ansiedlungen noch darüber hinaus bis 300 m.

Die Länge wird gerne größer als die bisher in Betracht gezogene Tiefe gewählt, um nicht zu viele Grundstücke mit dieser Bebauung zu erhalten.

Bei den Plätzen gilt als Regel, daß zahlreiche, mäßige Plätze besser sind, als wenige große, wenngleich in großen Städten auch einige große Plätze wünschenswert und berechtigt sind.

Bezüglich der Ablantungen ist es vielerorts vorgeschrieben, alle Eckhäuser auf das Maß von 2—5,0 m in der Schräglinie gemessen, abzukanten. Dadurch gewinnt der Verkehr, keineswegs empfiehlt sich eine Schablone durch eine ganze Stadt, vielmehr ist es bei der Mannigfaltigkeit der Umstände bezüglich der Schnittwinkel, Straßenbreite, Verkehrsmenge, Vorgärten am besten von Fall zu Fall die Projektierung des Bebauungsplanes vorzunehmen.

Zum Umbiegen in den Straßen ist für die Fuhrwerke ein gewisser Halbmesser nötig. Wählt man als solchen z. B. 10,0 m so ergibt sich bei Straßen von 15,0 m Breite und Schnittwinkel 120° eine Ablantung von 2,50 m.

Bei Straßen von 15,0 m Breite und Schnittwinkel 90° eine Ablantung von 3,50 m; bei Straßen von 15,0 m Breite und Schnittwinkel 60° eine Ablantung von 4,50 m. Ablantungen werden gewöhnlich erst in Straßen von 15,0 m Breite für passend gehalten. Meistens sollte ein geringeres Maß als 2,50 m vorgeschrieben werden, indem dieses gerade noch ein Fenster an der Schrägsseite gestattet, für eine Türe wären schon 4,0 m erforderlich.

Straßenkreuzungen sollen häufig zu Plätzen erweitert werden. Die Kreuzungsstelle zweier Straßen (sei es recht- oder schiefwinklig) eignet sich nicht gut zur Anlage eines freien Platzes. Verkehrsplätze sind Knotenpunkte für mehr als zwei Straßenlinten, daher nach mancherlei Richtungen zu befahren. Man wählt die Form gemäß den vorwaltenden Straßenlinten, vermag aber auch unregelmäßige Einmündungen zu verstecken, oder in symmetrische Gruppen zu verwandeln, hiernach sind drei Arten zu unterscheiden:

1. Central. (kreisförmig bis Quadratisch).
2. Symmetrisch nach einer Axe (halbkreisförmig bis rechteckig). Diese Form findet sich bei der sächsartigen Ausbreitung außer oder innerhalb eines Tores, am Schlusspunkt einer Hauptstraße, vor einem Bahnhof und s. f.
3. Symmetrisch nach drei Axen (rechteckig bis elliptisch).

Sehr gebräuchlich ist es im Rechtecksystem, Plätze durch Auslassen von ganzen oder halben Blöcken zu erzeugen, damit werden jedoch dem Verkehr nur geringe Dienste geleistet, weil derselbe durch so kurze Diagonalen wenig gewinnt gegen die Umlaue, an welche er sich ohnedies im Rechtecksystem gewöhnen muss. Besser motiviert sind die Plätze, auf welche Diagonalstraßen zulaufen. Marktplätze liegen zweckmäßig neben großen Verkehrsästen, dürfen aber von denselben nicht durchkreuzt werden, um weder das Marktgeschäft noch den Straßenverkehr zu beeinträchtigen.

Architektonische Plätze sind geschlossen zu halten, daher ist der große Verkehr nur nach einzelnen Linten möglichst am Rande überzuleiten, einmündende Straßen in Zahl und Breite zu beschränken bzw. mit Toren zu markieren, ferner sind die Richtungen so zu wählen, daß nicht von der Platzmitte aus nach allen gleichzeitig hinaussehen werden kann. (Gegensatz zu Verkehrsplätzen).

Diese wären im Großen und Ganzen die hauptsächlichsten Fixpunkte, welche bei Aufstellung von Bebauungsplänen berücksichtigt werden müssen.

Die Städterweiterung im Innern macht sich zur Aufgabe, die Bauflucht zu regulieren, Straßen und Brücken zu verbreitern, neue Straßen zu durchbrechen, eng gebaute und tief gelegene Quartiere zu beseitigen und öffentliche Gebäude frei zu stellen.

Für alle diese Neuerungen ist planmäßiges Vorgehen fürs Ganze, nicht nach gelegentlichen Bedürfnissen und Spekulationen zu empfehlen, wogegen die Ausführung stückweise erfolgen mag. Bei dem Entwurf städtischer Straßen und Bauviertel kommt stets das Bedürfnis von Licht und Luft für die künftigen Häuser in Frage, für welche spezielle Vorschriften und Regeln geltend gemacht werden.

Die in alten Städten und Ortschaften gebräuchlichen engen Zwischenräume zwischen zwei Häusern (Winkel und Schluchten,) wie wir deren noch so viele haben, sind jetzt wegen den gesundheitlichen Nachteilen überall verboten, in dieser Hinsicht bleiten die Baugesetze erfolgreiche Hand.

Was die Dichtigkeit der Bebauung anbelangt, so sind die statistischen Belege nützlich, um die Größe von Erweiterungsgebieten im Verhältnis der Bevölkerung vorzuschlagen zu können.

Man unterscheidet drei Arten von Bebauung, dichte, mittlere, und weiträumige Bebauung. Für die dichte Bebauung rechnet man bis 40 cm auf ein Kopf fallende Fläche des gesamten Stadtgrundrisses (unter Ausschluß der Wasserläufe) für die mittlere Bebauung 40 bis 80 qm und für die weiträumige Bebauung über 80 qm.

Ein typisches Beispiel der Anfertigung eines Bebauungsplanes ist derjenige über das Territorium der Stadt La Chaux-de-Fonds, welchen der Schreiber dieser Zeitschrift im Zeitraum von drei Jahren angefertigt hat. Die behandelte Fläche betrug 6 Quadratkilometer und erstreckte sich bis auf eine Höhe von 1100 m ü. M.

Der Vorgang war dabei folgender:

Anfertigung eines Übersichtsplans der ganzen Gemeinde im Maßstab 1:3000 mit Kuroen, deren Aquifianz 1,0 m beträgt. Eintragung der Vorprojekte in denselben. Nachführung der Katasterpläne im Maßstab 1:500 und 1:1000 und Konstruktion der Meter-Kuroen gemäß den Aufnahmen, Studium sämtlicher Längenprofile, definitives Studium der Straßenzüge, und der Bau- und Niveaulinien. Versteinung der Straßennäxen und Straßentypen mittels behauenen, mit Loch versehenen Granitsteinen und zwar vorerst für das der Bebauung zunächst liegende Gebiet an der Peripherie der Stadt.

Nach erfolgter Genehmigung des Werkes durch die Stadtbüroden und die Regierung wurden die Pläne in eine Anzahl Blätter eingeteilt und dem Drucke übergeben. Dadurch wird jedem Bürger die Gelegenheit geboten, die ihn interessierenden Blätter gegen billiges Entgelt zu erwerben, die erzielten Einnahmen dienen zur Amortisation des nach modernen Grundsätzen großzügig angelegten Bebauungsprojektes, wie sie durch Camille Sitte, Prof. Baumeister u. a. in vortrefflicher Weise geschildert und dargestellt worden sind.

Notstandsarbeiten und Finanzlage der Bundesbahnen.

Soweit sich die Frage der Notstandsarbeiten auf die Bundesbahnen bezieht, ist sie zum Gegenstand ausgiebiger Verhandlungen zwischen dem Bundesrat und der Generaldirektion der Bundesbahnen geworden. Im Laufe des September wurde die Generaldirektion vom Bundes-

rate eingeladen, zu prüfen, ob der Kreis der auszuführenden Bauarbeiten der S. B. B. nicht aus volkswirtschaftlichen Gründen (Kämpfung der Arbeitslosigkeit) ausgedehnt werden könnte. Nach erfolgter eingehender Beantwortung traten hierauf die Mitglieder der Generaldirektion und die Eisenbahndelegation des Bundesrates zu einer Konferenz zusammen, die zu einhelligen Entschlüsse führte. Die allgemeine Ansicht ging dahin, daß man bei den Arbeitslosen, die an Stelle der abgereisten Italiener zu treten hätten, nicht über genügend gelernte Erdarbeiter und Maurer verfüge, daß also Kunsthäute gegenwärtig nicht ausgeführt werden können. Es dürfte sich schon aus diesem Grunde nur um kleinere Arbeiten, wie Wegverlegungen, Ueberführungen u. dgl., handeln. Aber auch die finanziellen Verhältnisse der Bundesbahnen gestatteten es nicht, noch für mehr als fünf Millionen Franken Bauarbeiten vorzunehmen. Die Generaldirektion wurde infolgedessen beauftragt, innerhalb dieser Grenzen ein Programm für die auszuführenden Arbeiten aufzustellen und sie den unterstützungspflichtigen Kantonen und Gemeinden gegen Ueberlassung des Budgetansatzes zu übertragen. Falls dieses Vorgehen auf Schwierigkeiten stoßen sollte, habe sie auch die Ausführung der Arbeiten durch die Bundesbahnen, also in Regie, ins Auge zu fassen. Was die im Baupersonal der S. B. B. vorgenommenen Kündigungen betrifft, so wurde festgestellt, daß nur Entlassungen von technischem Personal, das jenseitig für Neu- und Ergänzungsbauten, also nur für bestimmte Arbeiten und nicht nach Maßgabe des Besoldungsgesetzes angestellt wird, vorkommen sind. Es handelt sich um etwas über hundert Mann. Die Kündigung erfolgte je nach den Familienverhältnissen der Betroffenen auf den 1. Oktober oder 1. November 1914. Sobald die Verhältnisse sich bessern, soll dieses Personal den Bedürfnissen entsprechend wieder beschäftigt werden.

Um die Entschlüsse der Konferenz in ihrem ganzen Umfange würdigen zu können, werden einige Angaben über die Finanzlage der Bundesbahnen zweckdienlich sein. Seit zehn Jahren stellen sich die S. B. B. nie so ungünstig, wie gerade in der Zeit vor dem Kriegsausbruch. Die Transporteinnahmen waren in den letzten Monaten stark zurückgegangen. Vom letzten Bundesbahnenleihen dürfte schon damals kaum mehr viel übrig gewesen sein. Nimmt man nun, ohne besonders pessimistisch zu sein, eine Reduktion der Transporteinnahmen bis auf 30 Prozent der leitjährigen an, so ergibt sich für das laufende Jahr ein Defizit von ungefähr 37 Millionen Franken. Schätzt man sie dagegen auf 50 Prozent der leitjährigen, so ist immer noch ein Defizit von 21 Millionen Franken zu gewartigen. Die Möglichkeit für die Bundesbahnverwaltung, Arbeiten ausführen zu lassen, hängt also wesentlich von den Mitteln ab, die ihr der Bund zur Verfügung stellen kann. Wie wir vernehmen, wird sich dieser Zuschuß für die Jahre 1914 und 1915 im besten Falle auf 50 Millionen Franken belaufen. Auch wenn das Amortisationsverhältnis geändert wird, hat man einerseits an die Durchführung möglichster Sparmaßnahmen und andererseits auf eine Vermehrung der Einkünfte zu denken. Es dürfte nicht ausgeschlossen sein, daß man auf Erhöhung der Retourtaxen im Sinne der früheren, noch bei den eidg. Räten liegenden Vorlage dringen muß. jedenfalls bedingt die Finanzlage der Bundesbahnen indirekt eine rasche Deckung der Mobilisationskosten und der Ausfälle im gesamten Bundeshaushalte durch außerordentliche Maßnahmen.

Eine weiter gehende Vornahme von Bauarbeiten wird also außer dem Bereich der Möglichkeit liegen. Uebrigens schaffen die Bundes-