

Über die Anfertigung der Bebauungspläne

Autor(en): **Schorno, Karl**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **30 (1914)**

Heft 29

PDF erstellt am: **16.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-580695>

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.

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 gebeterische Notwendigkeit, daß die Technik auf dem Gebiete des Städtebaues und der Anlage der Verkehrsadern und Plätze auch den modernen Transportvehikeln, wie Tramways, Automobils etc. Rechnung und für einen gefahrlosen und ungehinderten Verkehr des Publikums Sorge tragen mußte.

Um nun eine rationelle Bebauung der Vorortsgebiete der Städte und Ortschaften zu ermöglichen, haben umsichtige Behörden als Vorbedingung 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 Hauptverkehrsrlinien 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 Übersichtsplan dienen 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 Längsachse d. h. dem Längenprofil der Straße. Beide Linien können ohne Rücksicht auf schon bestehende Gebäude festgesetzt werden.

Nach erfolgter öffentlicher Auflage der Pläne und der Erledigung der Einprachen werden die Pläne von den zuständigen Behörden genehmigt und erhalten Rechtskraft, womit den Gemeinden ohne Weiteres das Recht zur Expropriation zusteht.

Heutzutage scheuen glücklicherweise umsichtige Behörden und tatkräftige Terraingenossenschaften, denen eine gedeihliche Fortentwicklung des Geländes am Herzen liegt, vor den Kosten nicht zurück, die erforderlichen, grundlegenden Quartier- und Bebauungspläne anfertigen 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 Sparjamkeitstrübsichten nur mit verkehrt angelegten, schlecht ausgeführten Straßen begnügt. Dabei treten dann bedauerlicherweise die Haupterfordernisse an das Allgemeinwohl in den Hintergrund, die ausgeführten Bauten bilden einen Wirwar und erschweren oder verunmöglichen später die richtige Lösung des Bebauungs-komplexes.

Im Nachfolgenden sollen nun etnige 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 Lufillinie nicht stark abweicht. Daher projektieren man Hauptstraßen zwischen Knotenpunkten für Sammelströme und Nebenstraßen für den Verkehr zu den einzelnen Häusern. Je deutlicher ein wellenförmiges Netz von Hauptstraßen im ganzen Grundrisse von Ortschaften mit städtischem Charakter hervortritt, destomehr Sicherheit gewinnt der Verkehr. Das Gefälle 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 Anschüttungen unbequem, niedrige Aufdämmungen dagegen willkommen.

In ästhetischer Beziehung sind gleichbleibende Steigungen in sehr langen, geraden Straßen unangenehm, daher sind Gefällsbrüche anzulegen und zwar konstant nach oben und wo möglich bei der Einmündung von Querstraßen. Wo die Drillichkeit konverge Wrechkpunkte in einem Straßengefälle verlangt, sollten dieselben entweder mit Knickpunkten des Grundriffes zusammenfallen, oder durch die Objekte in der Straßennaze 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 Anbau, aber gekrümmte sind oft billiger und erscheinen natürlicher auf wellenförmigem Gelände sowie zum Benutzen bestehender Wege und bei Regulierung im Stadttinnern.

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 lästig.

Auf die Orientierung ist großes Gewicht zu legen, da Licht und Wärme einen günstigen Einfluß auf die Gesundheit ausüben, weshalb absolute Schattensbewohner gar nicht vorkommen sollen, vielmehr alle Bewohner möglichst gleichförmig 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 Vorzug, 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, sodas dreieckige, zum Teil viereckige 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 Linien dem Verkehr und der Ästhetik gute Dienste geleistet werden, sowie bei der Zerlegung 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 radialer 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. Andererseits 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, Radialen und Ringe den drei Gattungen: Lokalverkehr, Verkehr zwischen Stadt und Land und Durchgangsverkehr vorzugsweise 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 anbetrifft, so sind für Gesundheit und Verkehr geringe Blocktiefen und zahlreiche Straßen nützlich, andererseits 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 Zerlegung 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 wähle man 100—150 m und bei gewerblichen oder landwirtschaftlichen Ansiedelungen 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 Abkantungungen ist es vielerorts vorgeschrieben, alle Gehhäuser 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 Abkantung von 2,50 m.

Bei Straßen von 15,0 m Breite und Schnittwinkel 90° eine Abkantung von 3,50 m; bei Straßen von 15,0 m Breite und Schnittwinkel 60° eine Abkantung von 4,50 m. Abkantungungen werden gewöhnlich erst in Straßen von 15,0 m Breite für passend gehalten. Niemals sollte ein geringeres Maß als 2,50 m vorgeschrieben werden, indem dieses gerade noch ein Fenster an der Schrägseite 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 Straßenlinien, daher kann mancherlei Richtungen zu befahren. Man wählt die Form gemäß den vorwaltenden Straßenlinien, vermag aber auch unregelmäßige Einmündungen zu verstecken, oder in symmetrische Gruppen zu verwandeln, hienach sind drei Arten zu unterscheiden:

1. Central. (kreisförmig bis Quadratisch).

2. Symmetrisch nach einer Ase (halbkreisförmig bis rechteckig). Diese Form findet sich bei der fächerartigen Ausbreitung außer oder innerhalb eines Lores, am Schlußpunkt einer Hauptstraße, vor einem Bahnhof und s. f.

3. Symmetrisch nach drei Axen (rechtwinklig 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 Umwege, an welche er sich ohnedies im Rechtecksystem gewöhnen muß. Besser motiviert sind die Plätze, auf welche Diagonalstraßen zulaufen. Marktplätze liegen zweckmäßig neben großen Verkehrslinien, 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 Linien möglichst am Rande abzuleiten, einmündende Straßen in Zahl und Breite zu beschränken bezw. mit Lören zu markieren, ferner sind die Richtungen so zu wählen, daß nicht von der Platzmitte aus nach allen gleichzeitig hinaussehen werden kann. (Gegenüber Verkehrsplätzen).

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

Die Stadterweiterung im Innern macht sich zur Aufgabe, die Baufluchten 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 bieten 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 veranschlagen 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 dies seiner Zeit 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 Übersichtsplanes der ganzen Gemeinde im Maßstab 1:3000 mit Kurven, deren Aquiflankz 1,0 m beträgt, Eintragung der Vorprojekte in denselben. Nachführung der Katasterpläne im Maßstab 1:500 und 1:1000 und Konstruktion der Meter-Kurven gemäß den Aufnahmen, Studium sämtlicher Längensprofile, definitives Studium der Straßenzüge, und der Bau- und Niveauakten. Verstärkung der Straßenaxen und Straßenkreuzungen mittelst 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 Stadtbehörden 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 Bundesrate und der Generaldirektion der Bundesbahnen geworden. Im Laufe des Septembers wurde die Generaldirektion vom Bundes-

rate eingeladen, zu prüfen, ob der Kreis der auszuführenden Bauarbeiten der S. B. B. nicht aus volkswirtschaftlichen Gründen (Bekämpfung der Arbeitslosigkeit) ausgedehnt werden könne. Nach erfolgter eingehender Beantwortung traten hierauf die Mitglieder der Generaldirektion und die Eisenbahndelegation des Bundesrates zu einer Konferenz zusammen, die zu einhelligen Entschlüssen führte. Die allgemeine Ansicht ging dahin, daß man bei den Arbeitslosen, die an Stelle der abgereiften Italiener zu treten hätten, nicht über genügend gelernte Erdarbeiter und Maurer verfüge, daß also Kunstbauten 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 insofgedessen 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 jeweiligen für Neu- und Ergänzungsbauten, also nur für bestimmte Arbeiten und nicht nach Maßgabe des Besoldungsgesetzes ange stellt wird, vorgekommen 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 stellten sich die S. B. B. nie so ungünstig, wie gerade in der Zeit vor dem Kriegsausbruche. Die Transporteinnahmen waren in den letzten Monaten stark zurückgegangen. Vom letzten Bundesbahnanleihen 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 letztjährigen an, so ergibt sich für das laufende Jahr ein Defizit von ungefähr 37 Millionen Franken. Schätzt man sie dagegen auf 50 Prozent der letztjährigen, so ist immer noch ein Defizit von 21 Millionen Franken zu gewärtigen. Die Möglichkeit für die Bundesbahndirektion, Arbeiten auszuführen 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 möglicher Sparmaßnahmen und andererseits auf eine Vermehrung der Einkünfte zu denken. Es dürfte nicht ausgeschlossen sein, daß man auf Erhöhung der Retourtagen 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 Bormahme von Bauarbeiten wird also außer dem Bereiche der Möglichkeit liegen. Uebrigens schaffen die Bundes-