

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 123/124 (1944)  
**Heft:** 18

**Artikel:** Das Sofortprogramm für Arbeitsbeschaffung der SBB  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-53939>

### **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:** 18.03.2025

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

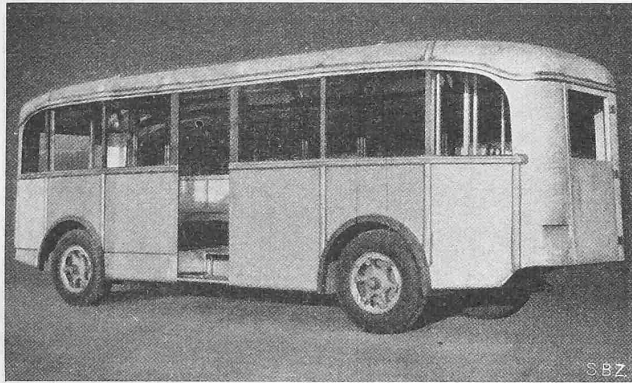


Abb. 5. Postauto-Anhänger mit Vierradlenkung

ren Radgruppe keine Beeinflussung erfahren, um dem Fahrzeug in der Geraden einen ruhigen Lauf zu sichern. Bei der Einfahrt in Kurven wird jedoch diese Verzögerung in der Lenkung aufgeholt und eine genaue Radlenkung sichergestellt.

Die Fahrversuche zeigten, dass es der Erbauerin gelungen ist, einen Anhänger zu schaffen, der selbst bei den hohen Geschwindigkeiten von 70 km/h der Spur des Vorwagens auf einige Millimeter genau folgt und einen ruhigen und sicheren Lauf aufweist. Die Lenkradien und der benötigte Grundriss sind aus Abb. 4 ersichtlich.

Die erwähnten Versuchsergebnisse veranlassten die Aufsichtsbehörde, der Firma E. Moser für weitere Ausführungen die max. Kastenbreite von 2,4 m zu bewilligen, während der Anhänger ohne Geschwindigkeitsbegrenzung für den allgemeinen Verkehr freigegeben wurde. Dank der sorgfältigen Entwicklung dieser Konstruktion und den vorliegenden amtlichen Entscheiden darf wohl angenommen werden, dass der Verkehr mit Beiwagen bei Trolleybussen, Postkursen und städtischen Omnibussen nunmehr eine rasche Entwicklung erfahren dürfte, umso mehr, als die bisherigen Nachteile des schienenfreien Verkehrs damit gefallen sind.

R. Liechty

**Das Sofortprogramm für Arbeitsbeschaffung der SBB**

Aus dem in letzter Nummer besprochenen Orientierungsheft greifen wir noch folgendes heraus:

Die SBB haben aus ihrem Zehnjahresprogramm die dringendsten Projekte herausgezogen, die sich für solche Notstandsarbeiten eignen und diese in einem Sofortprogramm mit 230 Mio Fr. für die nächsten zehn Jahre zusammengefasst. Dabei musste vor allem darauf Bedacht genommen werden, die Bauarbeiten mit möglichst wenig Zement, Profil- und Rundeisen durchzuführen. Diese Baustoffe werden voraussichtlich noch während einiger Zeit nach dem Kriege knapp bleiben. Voraussetzung ist allerdings eine gewisse Stabilität in der Versorgungslage unseres Landes mit Roh- und Betriebsstoffen. Verschlechtern sich hier die Verhältnisse wesentlich, so müssten Teile der vorgesehenen Arbeiten zurückgestellt werden. Statt Rollmaterial-Neubauten müssten dann in grösserem Umfange Umbauten angeordnet werden, wie der bereits erwähnte Umbau von dreiachsigen in vierachsige Personenwagen oder der Umbau älterer Lokomotiven, wofür der Materialbedarf gering ist und im Inland gedeckt werden kann.

Ausbau einspuriger Linien auf Doppelspur (47 200 000 Fr.). Von den 35 Teilstrecken des Zehnjahresprogrammes werden 22 in das Sofortprogramm aufgenommen. In den

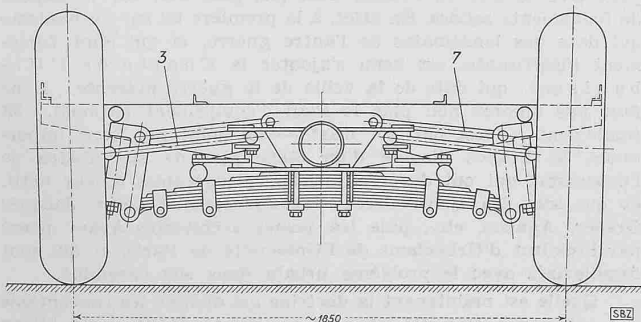


Abb. 2. Schnitt 1:25. — Legende siehe bei Abb. 1

wenigsten Fällen ist jedoch in den nächsten Jahren die Inbetriebnahme dieser Doppelspuren möglich, da das Material für die Gleis- und Sicherungsanlagen meist fehlen wird. Man wird sich deshalb zur Hauptsache auf die Erstellung des Unterbaues beschränken müssen. Hier können bei den umfangreichen Erd- und Felsarbeiten der Einschnitte, Dämme und Tunnel gleichzeitig zahlreiche Arbeitskräfte eingesetzt werden.

Nach dem Sofortprogramm sollen in erster Linie die Doppelspurbauten zum Schliessen der auf den Hauptdurchgangslinien bestehenden Lücken in Angriff genommen werden. Auf der Gotthardlinie sind dies die Strecken am Urnersee und an der Südrampe des Ceneri (ohne Melide-Maroggia), sowie die Zufahrtstrecke Rotkreuz - Immensee; auf der Jurafusslinie die Strecken Yverdon - Auvornier, Neuveville - Biel und Olten-Hammer - Oensingen. Von den ostschweizerischen Durchgangslinien sind vorgesehen: Winterthur - Rätterschen, Goldach - Mörschwil, Lachen - Reichenburg und (Flums-) Wallenstadt - Unterterzen. Von der Juralinie Basel - Biel enthält das Programm die Strecken Grellingen - Aesch, Liesberg - Laufen und Roches - Moutier.

Der Ausbau einspuriger Linien auf Doppelspur eignet sich verhältnismässig gut für Notstandsarbeiten. Immerhin sind auch hier reine Erd- und Felsarbeiten ohne grössere Kunstbauten und damit ohne grösseren Baustoffaufwand nur in beschränktem Umfang möglich. Aus diesem Grunde ist beabsichtigt, Bauwerke, die normalerweise in Beton erstellt werden, in Mauerwerk aus Naturstein auszuführen. Der Zementverbrauch kann dadurch um einen Drittel bis auf die Hälfte vermindert werden. Eine solche Bauweise verlangt jedoch höhere Erstellungskosten, die im Landesinteresse wohl aufgewendet werden müssen.

Neue Linien und Linienverlegungen (12 150 000 Fr.). Der Bau der Verbindungsbahn Genf-Cornavin bis La Praille, deren erstes Teilstück am rechten Rhoneufer bereits erstellt ist, soll weitergeführt werden. Die neue Linie Zürich-Altstetten-Zürich-Seebach ist mit einem grösseren Teilbetrag, die Verlegung der Personenzuglinie zwischen Zürich und Altstetten ganz in das Sofortprogramm aufgenommen worden. Beide Bauten stehen in engem Zusammenhang mit der späteren Ausgestaltung des Personen- und Rangierbahnhofes Zürich und verlangen daher für die Inangriffnahme eine Abklärung der Hauptpunkte dieser weitreichenden Umbauprojekte. Im weitem ist die Beseitigung von Spitzkehren, wie der Brüniglinie in Meiringen, in Aussicht genommen.

Erweiterung von Gleisanlagen (20 760 000 Fr.). Das bedeutendste Projekt betrifft den Umbau und die Erweiterung der Gleis- und Perronanlage des Personenbahnhofes Bern, wovon der grösste Teil der Tiefbauarbeiten für das Sofortprogramm nutzbar gemacht werden sollte. Das Plangenehmigungsverfahren ist im Gange; dagegen bleibt das Expropriationsverfahren noch durchzuführen.

Ausbau und Erneuerung von Hochbauten (4 710 000 Fr.). Bei vermehrter Verwendung von einheimischen Baustoffen wie Naturstein und Holz und bei sorgfältiger Erfassung des Altmaterials zur Wiederverwendung, insbesondere bei den elektrischen und sanitären Installationen, können auch Umbauten und Erneuerungen an Hochbauten in Angriff genommen werden. Im Sofortprogramm sind zunächst 15 Umbauten und Erneuerungen von Hochbauten vorgesehen.

Umbauten und Verstärkungen von Brücken (7 130 000 Fr.). Der Hauptposten dieser Arbeitskategorie betrifft den Ersatz von etwa 18 eisernen doppelspurigen Brücken der Gotthardlinie durch massive Brücken aus Granitmauerwerk. Die Zahl der auf dieser Linie gleichzeitig ausführbaren Bauwerke richtet sich nach dem zur Zeit des Baues vorhandenen Verkehr.

Ausdehnung der Elektrifikation (34 830 000 Fr.). Die Elektrifikation der noch mit Dampf betriebenen Linien ist in der gegenwärtigen Zeit von ganz besonderer wirtschaftlicher Bedeutung. Nachdem es möglich wurde, für einen grossen Teil der knapp gewordenen Baustoffe wie Eisen, Kupfer usw. Ersatzstoffe wie Holz, Aluminium usw. zu verwenden oder Auswechslungen mit andern Anlageteilen der Bahn vorzunehmen, konnten Linien mit einer gesamten Baulänge von 276 km in das Sofortprogramm aufgenommen werden. Die verbleibenden Linien mit einer gesamten Baulänge von 270 km werden auf später zurückgestellt.

Erneuerung des Rollmaterials (90 Mio Fr.). Von den im Sofortprogramm hierfür vorgesehenen 90 Mio Fr. sind 40 Mio für die Anschaffung leichter Schnellzuglokomotiven und elektr. Rangierlokomotiven, sowie für Umbauten und Verbesserungen an ältern elektr. Lokomotiven in Aussicht genommen. 50 Mio sollen für die Anschaffung neuer Personen- und Gepäckwagen in Leichtstahlbauart und neuer Güterwagen verwendet werden. Der Bau neuer Lokomotiven ist in hohem Masse

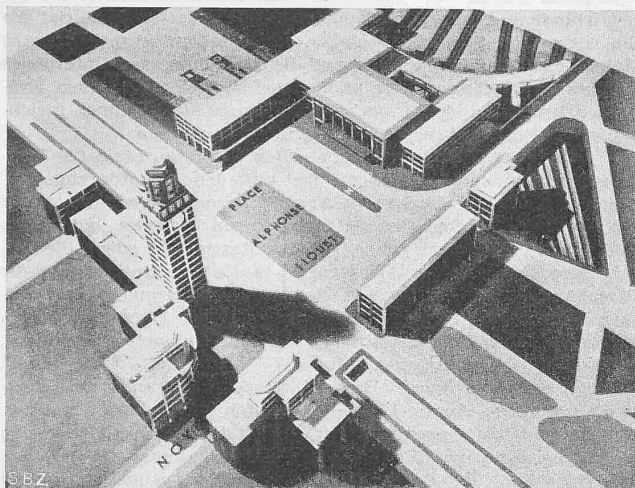


Abb. 1. Ensemble du quartier de la Gare du Nord à Amiens  
Auguste Perret, Architecte (Phot. P. Rosier)

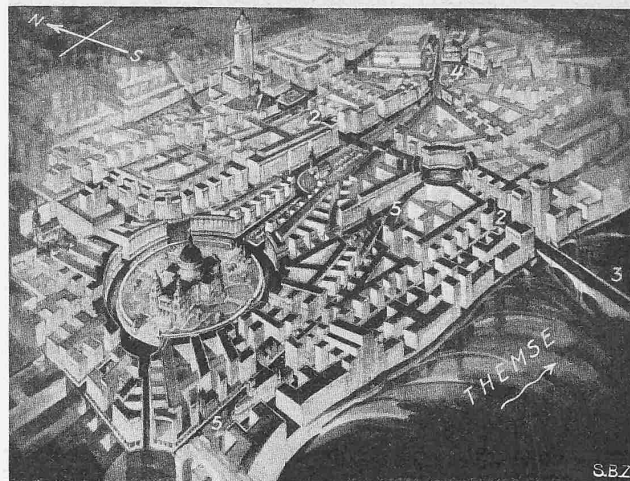


Abb. 2. Wiederaufbau-Studie für die Londoner City um St. Pauls  
1 Guildhall, 2 Queenstreet, 3 Southwark Br., 4 Bank, 5 Queen Victoria Str.

von der Beschaffung der aus dem Ausland stammenden Rad-sätze und Radreifen, ferner des Federstahls und des Kupfers abhängig. Sollte dieses Material nicht oder nicht in genügender Menge hereingebracht werden können, so würden vorerst ältere Gotthardlokomotiven mit Triebmotoren, die am Ende ihrer Gebrauchsdauer angelangt sind, umgebaut; hierfür wäre kein ausländisches Material erforderlich. Der Neubau von Wagen ist in geringerem Masse vom Ausland abhängig. Für den ungünstigsten Fall in der Materialbeschaffung ist der Umbau dreirädriger Personenwagen in vierachsige vorgesehen. Auch diese Massnahme macht es möglich, der Ueberalterung der Personenwagen in gewissem Umfange entgegenzuarbeiten.

#### Die Finanzierung des Arbeitsbeschaffungsprogramms

Als Bauherr haben die SBB zunächst jährlich einen Betrag von 25 Mio Fr. für normale Bauaufwendungen und Anschaffungen auszusetzen. Diese bleiben subventionslos; sie gehen ganz zu Lasten der SBB. Nur Arbeiten und Aufträge, die die Jahresquote von 25 Mio übersteigen, gelten als zusätzlich und sind subventionsberechtigt. Für diese zusätzlichen Beschäftigungsquellen ist folgende Finanzierung vorgesehen: Die SBB übernehmen als Bauherr 40 %; Bund, Kantone, Gemeinden und Ausgleichfonds der Lohnersatzordnung 60 %. Vom Beitrag der öffentlichen Hand von 60 % übernimmt der Bund 40 %, wobei er sich zur Hälfte aus dem Ausgleichfonds deckt; 20 % entfallen auf die Kantone und Gemeinden, wobei auch diese zur Hälfte auf den Ausgleichfonds zurückgreifen können.

Für die Ausführung von Bauarbeiten stehen den SBB nur die Abschreibungsmittel zur Verfügung. Diese werden sich nach der neuen Abschreibungsordnung voraussichtlich auf jährlich 48 (1944) Mio Fr. belaufen. Die Abschreibungsmittel dienen teilweise auch zur Deckung der Erneuerungskosten der Gleis- und Fahrleitungsanlagen. Wenn aus Arbeitsbeschaffungsgründen die zusätzliche Investierung den Betrag der jährlich verfügbaren Abschreibungsmittel übersteigt, sollen diese Beträge durch Vorschüsse des Bundes in Form verzinslicher Darlehen aufgebracht werden. Stehen zusätzliche Aufwendungen der SBB für die Arbeitsbeschaffung nicht aus Abschreibungsmitteln zur Verfügung, weil sie nicht oder nicht in genügendem Ausmass herausgewirtschaftet worden sind, wird der Mehrbedarf vom Bunde aus allgemeinen Mitteln zu tragen sein. Die Ausgaben der SBB für die Verzinsung und Amortisation von Vorschüssen gehen zu Lasten der für zusätzliche Arbeitsbeschaffung vorhandenen Mittel.

Der Umstand, dass die SBB jedes Jahr ein Bauvolumen von 25 Mio Fr. ohne öffentliche Beiträge auslösen, bedeutet für die Arbeitsbeschaffung eine weitgehende Entlastung der öffentlichen Hand. Mit einem verhältnismässig kleinen Aufwand der öffentlichen Hand kann bei den SBB-Projekten ein grösseres Bauvolumen als bei irgendwelchen andern Notstandsarbeiten ausgelöst werden. An andere Projekte haben die Kantone und Gemeinden allein bis zu 50 % der Bausumme zu bezahlen; zudem müssen sie die alljährlich wiederkehrenden zusätzlichen Unterhaltskosten selbst übernehmen. Vom Fiskalstandpunkt der Kantone und Gemeinden aus muss daher die Arbeitsbeschaffung

durch Eisenbahnprojekte zur Erhaltung der Beschäftigung in den verschiedenen Wirtschaftszweigen unseres Landes als sehr vorteilhaft betrachtet werden. Insbesondere die SBB sind in der Lage, hier unter grösster Schonung der Finanzen der beteiligten Kantone und Gemeinden einen volkswirtschaftlich äusserst wertvollen Beitrag für die Arbeitsbeschaffung zu leisten.

### L'urbanisme contemporain en France

Par MARCEL D. MUELLER-ROSSELET, architecte S. I. A.  
Urbaniste diplômé de l'Université de Paris

La guerre continue à faire rage, les moyens de destruction mis en action croissent en puissance et en ampleur, et malgré cela on travaille dans les pays touchés par ce fléau de l'humanité, aux plans de reconstruction des villes détruites. Partout les urbanistes sont à l'œuvre, étudiant les nouveaux tracés des cités ravagées. Que seront ces agglomérations construites en une fois? Car on sait combien Lisbonne, Pétrougrade et Berlin ont gardé la marque d'une croissance trop rapide, sans parler des Etats-Unis! Il y a donc là un écueil, qui risque de faire trébucher l'urbaniste.

En France, l'importance des destructions n'a peut-être pas l'ampleur qu'elle revêt en Allemagne, mais il n'en est pas moins vrai, que des quartiers entiers des cités de l'Artois, la Picardie, la Normandie, l'Orléanais, la Touraine ont été rasés. Jusqu'à présent, l'étendue générale des dégâts reste inférieure à ce qu'elle fut après la guerre de 1914/18.

Le problème de la restauration a donc été posé dès 1940. Il s'agissait de tirer une leçon des expériences faites, d'organiser le relèvement des ruines d'une manière efficiente, et d'obtenir des résultats positifs du point de vue urbanistique. Or, une des raisons des mécomptes lors de la dernière guerre fut l'absence de base juridique suffisante, pour permettre la réalisation d'un programme, car ceci constitue la pierre angulaire de l'édifice. Sans cette base, tout projet d'urbanisme est irrémédiablement voué à un échec, et subit finalement le sort qui fut réservé, pour le plus grand malheur de l'architecture d'ailleurs, à celui élaboré par Christopher Wren au lendemain du grand incendie de Londres en 1666. Aujourd'hui, ce domaine peut être abordé en France d'un pas plus sûr, car il dispose de fondements solides. En effet, à la première loi sur l'urbanisme qui date des lendemains de l'autre guerre, et qui était forcément insuffisante, est venu s'ajouter la Charte de l'Urbanisme, qui date de la veille de la guerre présente. Il ne faut pas ignorer non plus le Plan d'équipement national. Et finalement — last but not least — un point non sans importance, la France dispose d'un état-major de spécialistes de l'urbanisme qui ont des réalisations considérables à leur actif, et qui sont les Henri Prost, Jaussly, René Danger, Jacques Gréber, Agache, etc., puis les jeunes architectes ayant passé par l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris, et qui sont familiarisés avec le problème urbain dans son ensemble.

Quelle est maintenant la doctrine qui domine les conceptions des urbanistes français, et peut-on effectivement parler d'une école? Remarquons que ce sont exclusivement des architectes