

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **79/80 (1922)**

Heft 24

PDF erstellt am: **27.04.2024**

### **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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: IX. Internationaler Eisenbahn-Kongress. — Ideen-Wettbewerb zu einem Bebauungsplan in Spiez. — Die Bekämpfung des Erdschlusses in elektrischen Anlagen. — Zur Lösung der Rheinfrage. — Miscellanea: Reparatur einer submarinen Wasser-Hauptleitung unter Zuhilfenahme des Schneidbrenners. Deutscher Ausschuss für wirtschaftliches Bauen. Zum Segelflug-Wettbewerb in Gstaad. Die Vereinigung

deutscher Elektrizitätswerke. Die Sektion Ostschweiz des Rhone-Rhein-Schiffahrts-Verbandes. Erweiterung des Hafens von Ostende. Eidgenössische Technische Hochschule. — Konkurrenzen: Aufnahme schweizerischer Bürgerhäuser. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Stellenvermittlung.

Band 79.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 24.

## IX. Internationaler Eisenbahn-Kongress.<sup>1)</sup> Association internationale des Chemins de fer.

Am 18. April 1922 wurde im Palazzo delle Esposizioni in Rom der IX. Internationale Eisenbahnkongress (18. bis 28. April) im Beisein des Königs durch den italienischen Bauminister Riccio eröffnet. Etwa 650 Teilnehmer vertraten daselbst 32 Staaten und etwa 250 Eisenbahn-Verwaltungen und -Gesellschaften. Zum Präsidenten des IX. Kongresses wurde Ing. C. Crova, Generaldirektor der F. S. (Ferrovie dello Stato) ernannt (Präsident des Verbandes ist V. Tondelier), und als Generalsekretär des internationalen Eisenbahnverbandes bestätigt Herr J. Verdeyen, Oberingenieur der belgischen Staatsbahnen, der seit dem Hinschied L. Weissenbruchs im August 1921 dessen Funktionen provisorisch übernommen hatte. In fünf Sektionen behandelte der Kongress folgende 20 Fragen:

**I. Sektion, Bau und Unterhalt:** 1. Massnahmen zur Befestigung des Bahnplanums mit Rücksicht auf die Erhöhung der Lokomotivgewichte und der Zugsgeschwindigkeiten. 2. Wirtschaftliche Organisation des Bahnunterhaltes mit Rücksicht auf das Anwachsen des Verkehrs, die Erhöhung der Geschwindigkeiten, der Löhne und der Materialpreise; Verwendung maschineller Hilfsmittel. 3. Verwendung von Spezialstahlorten für den Oberbau im allgemeinen, für die Weichen im besondern. 4. Verwendung von Beton und Eisenbeton im Eisenbahnbau.

**II. Sektion, Zugförderung:** 1. Wirtschaftliche Erzeugung und Nutzbarmachung des Dampfes. 2. Drehgestelle und Lagerung der Lokomotiven, insbesondere zur Erleichterung des Befahrens der Geleisebogen mit Lokomotiven von grosser Schnelligkeit und grossem Radstand. 3. Verbesserung der Wagenkonstruktionen und Grundsätze für die Zusammensetzung der Züge hinsichtlich grösserer Sicherheit und grösserer Bequemlichkeit für die Reisenden. 4. Elektrische Zugförderung, Strombeschaffung, Wahl der Stromart, Vergleich mit dem Dampfbetrieb usw.

**III. Sektion, Betrieb:** 1. Kopfbahnhöfe, Anordnungen zur Verminderung der Bewegungen der Lokomotiven und des Leermaterials. 2. Güterbahnhöfe, Anordnung der Versand- und Empfangsbahnhöfe zwecks rascherer Abwicklung des Güterdienstes. 3. Anordnungen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahnen und des Rollmaterials im Güterverkehr. 4. Deckungssignale der Lokomotiven.

**IV. Sektion, Allgemeine Fragen:** 1. Bestimmung der Transportselbstkosten unter Berücksichtigung der Kapitallasten; ihr Einfluss auf die Tarifbildung. 2. Anordnungen für die Zollrevisionen des Gepäcks mit möglichst geringer Störung der Reisenden; internationale Zollbahnhöfe. 3. Austausch des Rollmaterials. 4. Arbeiterwohnungen.

**V. Sektion, Kleinbahnen:** 1. Das Rollmaterial der Schmalspurbahnen, 2. Grundsätze für den Betrieb der Kleinbahnen, 3. Besondere Förderungssysteme der Kleinbahnen, 4. Massnahmen, um auf billige Art die Betriebsicherheit der Kleinbahnen zu gewährleisten.

Jede dieser Fragen war durch mehrere Referenten, die einzelne Staatsgruppen behandelten, bzw. deren Erfahrungen sammelten, bearbeitet worden; die Berichte der Referenten sind vor dem Kongress im „Bulletin“ des Verbandes veröffentlicht worden. In den Sessionsitzungen legte zudem jeweils ein Referent einen zusammenfassenden Bericht vor, der in der Aprilnummer des „Bulletin“

ebenfalls gedruckt vorlag. Die gründliche Vorbereitung gestattete gleich eine ausgiebige Diskussion, betreffend deren Ergebnisse auf die bevorstehenden Veröffentlichungen im Verbandsorgan verwiesen werden kann. Bedauerlich ist, dass infolge Ausschlusses der Zentralmächte (vergl. „S. B. Z.“ vom 27. Sept. 1919, S. 164) die dortigen gründlichen Studien und Erfahrungen bezüglich der meisten behandelten Fragen nicht ebenfalls Verwertung fanden, was den Verhandlungen allgemeineren und wissenschaftlich vollständigeren Wert verliehen hätte.

Da sich im Jahre 1919 der internationale Eisenbahn-Verband infolge der Auflösung durch den belgischen „séquestre“ neu konstituiert hat (vergleiche „S. B. Z.“ vom 27. Sept. 1919, Seite 162), hatte der Kongress dessen neue Statuten zu genehmigen. Sie unterscheiden sich von den alten wesentlich nur dadurch, dass die Bestimmung der Staaten, die dem Verbandsangehörigen können, nicht mehr in die Kompetenz der ständigen Kommission, sondern des Kongresses gehört, dass ferner die Mitgliedschaft der Verwaltungen bzw. Gesellschaften an eine Mindestlänge von 100 km gebunden ist (50 km für Gebirgsbahnen mit besonderem Betriebssystem) und die Zahl der Delegierten der Regierungen, die bisher unbeschränkt war, von der Höhe des Jahresbeitrages des betr. Staates abhängig gemacht ist. Infolge Rücktrittes der drei bisherigen Vertreter der Schweiz in der ständigen Kommission, a. Gen.-Dir. H. Dinkelmann, a. Dir. R. Winkler und a. G.-B.-Dir. H. Dietler, wurden neu gewählt: Gen.-Dir. R. Zingg, Direktor im Eisenbahn-Dep. Dr. R. Herold und Dir. G. Kunz (B. L. S.).

Verschiedene festliche Veranstaltungen unterbrachen angenehm die Kongressarbeit. So waren am Abend des 19. April gegen 2000 Personen (die gewährten Vergünstigungen und der Reiz der Kongressstadt hatten die meisten Teilnehmer veranlasst, ihre Frauen und Töchter nach Rom mitzubringen, dazu kamen noch zahlreiche Eingeladene aus der Stadt, die Presse u. a. m.), Gäste der italienischen Regierung in den Thermen des Diocletian. Das uralte Gemäuer, durch die Organe der F. S. unter Anwendung moderner Technik sinnreich und geschmackvoll in glänzende Festhallen umgewandelt, bot einen märchenhaften Anblick, ein unvergessliches Bild. Eine Autofahrt auf der Via Appia in die Campagna und Besichtigungen der Ueberreste des alten Rom erinnerten die modernen Techniker und Verkehrsleute daran, wie Grosses auf ihrem Gebiete schon die Alten geschaffen. Das moderne Italien kam auf einer Exkursion nach den industriellen Werken von Terni und bei Besichtigungen der Einrichtungen der Staatsbahnen zur Geltung.

Für jene, die ihren Aufenthalt im schönen Süden bis zum 4. Mai ausdehnen konnten, folgte nach Schluss des Kongresses (am 28. April) ein Besuch von Neapel und seiner prachtvollen Umgebung, sowie eine Meerfahrt nach Genua. Alle diese Veranstaltungen führten den Eisenbahnfachleuten nicht nur die Schätze und Schönheiten Roms und seiner Umgebung vor Augen, sie gaben ihnen auch die wertvolle Gelegenheit, in ausserberuflicher Unterhaltung sich kennen zu lernen und einander näher zu treten.

Die italienische Regierung, die F. S. und die Lokal-Kommission haben weder Mühe noch grosse Opfer gescheut, um den Teilnehmern diesen trefflich organisierten Kongress sowohl in Rom, wie auch bei ihrem sonstigen Aufenthalt im Lande zur schönen, wertvollen Erinnerung werden zu lassen. War das Zusammentreten, zum ersten Male seit dem Kriege, von Fachleuten aus so vieler Herren Länder zur Besprechung von aktuellen Fragen der

<sup>1)</sup> Vergl. die Berichte über den VIII. Kongress (1910 in Bern) in Bd. LVI, Seite 8 u. ff. Red.