

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **87/88 (1926)**

Heft 25

PDF erstellt am: **21.09.2024**

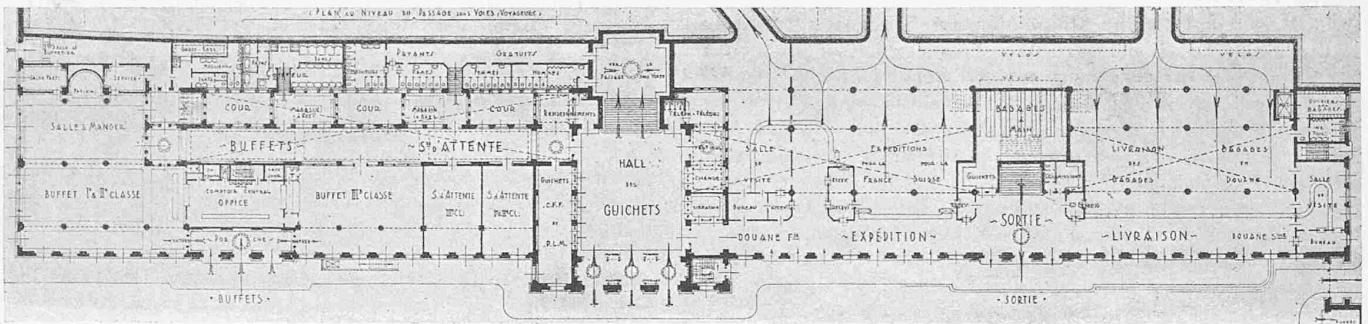
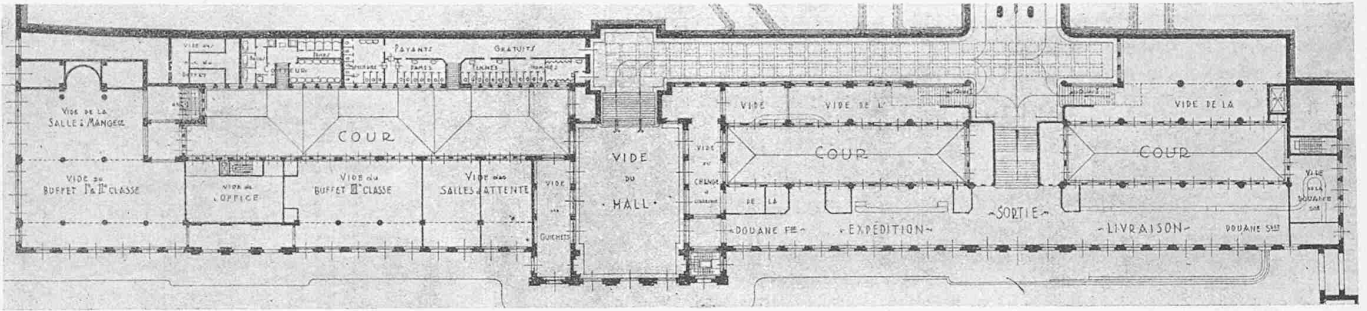
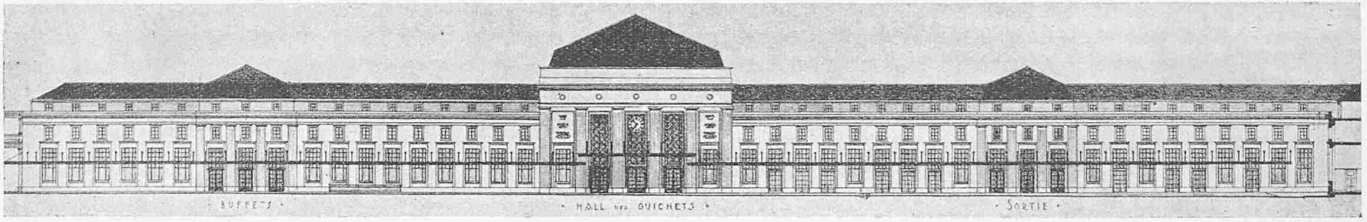
Nutzungsbedingungen

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.

ZWEITER WETTBEWERB FÜR DAS AUFNAHMEGEBÄUDE DER S. B. B. IN GENÈVE-CORNAVIN.



7. Rang (ohne Preis), Entwurf Nr. 16. — Arch. Julien Flegelheimer, Genève. — Grundrisse und Hauptfassade 1 : 1000.

V. Bahnbetrieb.

Gemäss einer dem Bericht beigelegten ausführlichen Tabelle sind im Jahre 1925 auf den wichtigern schweizerischen Normal- und Schmalspurbahnen mit 4430 km Gesamtlänge im ganzen 1223 402 Züge gefahren worden, d. h. 16 914 Züge oder 1,4% mehr als im Vorjahr. An Zugskilometern wurden 41 916 183, d. h. 1 231 662 oder 3,4% mehr, an Achskilometern 1 230 788 771, d. h. 45 960 419 oder 3,9% mehr gefahren als im Vorjahr.

Bei den S. B. B. betragen die Fahrleistungen:

im Jahre	Dampflokomotiven	Elektr. Lokomotiven	Total	Lok.-km
1920	28 934 110	910 885	29 844 995	
1921	27 554 145	2 385 562	29 939 707	"
1922	27 822 683	4 427 031	32 249 714	"
1923	29 063 145	5 956 850	35 020 299	"
1924	29 576 683	9 692 887	39 269 741	"
1925	27 243 379	13 398 159	40 641 538	"

Das Jahr 1925 weist somit eine Mehrleistung von 3,5% gegenüber dem Vorjahre auf.

VI. Bauausgaben.

Die im Laufe des Berichtjahres durchgeführte Prüfung der Baurechnungen für das Jahr 1924 ergab einen Zuwachs an Bauwert von 85,8 Mill. Fr. gegenüber 106,1 Mill. Fr. im Vorjahr, 103,1 Mill. Fr. im Jahre 1922, 143 Mill. Fr. im Jahre 1921, 137,2 Mill. Fr. im Jahre 1920, und 104,0 Mill. Fr. im Jahre 1919. Von den 85,8 Mill. Fr. entfallen 76,7 Mill. Fr. auf die Bundesbahnen, 3,05 Mill. Fr. auf die übrigen Normalspurbahnen, 4,07 Mill. Fr. auf Schmalspurbahnen, 0,25 Mill. Fr. auf Zahnradbahnen, 1,83 Mill. Fr. auf Trambahnen, während die Seilbahnen mit einer Verminderung des Baukonto um 0,12 Mill. Fr. in der Abrechnung figurieren.

Die Vermehrung ist geringer als in den vorausgegangenen Jahren, weil bei den Bundesbahnen ein Betrag von 10 Mill. Fr. als

erste Rate des zur Beschleunigung der Elektrifizierung gewährten Bundesbeitrages von 60 Mill. Fr. von den tatsächlichen Bauausgaben abgezogen ist, und ferner weil bei verschiedenen Privatbahnen die Elektrifikationsarbeiten ihr Ende erreicht haben und daher keine wesentlichen Bauausgaben mehr erwachsen sind. Die Abnahme bei der letzten Bahngruppe rührt her von der Abschreibung des Wertes der alten Anlagen der umgebauten Seilbahn Biel-Maggingen.

Als gesamt, bis Ende 1924 für das schweizerische Eisenbahnnetz gemachte Ausgaben werden angegeben: für die Bundesbahnen 2180 Mill. Fr., für die übrigen Normalspurbahnen 353 Mill. Fr., für die Schmalspurbahnen 358 Mill. Fr., für die Zahnradbahnen 54 Mill. Fr., für die Trambahnen 116 Mill. Fr. und für die Drahtseilbahnen 31 Mill. Fr., zusammen 3092 Mill. Fr. gegenüber 3007 Mill. Fr. zu Ende 1923.

Miscellanea.

Schweizerische Bundesbahnen. Betriebsergebnis. Nach der im „Bundesblatt“ vom 26. Mai veröffentlichten Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung der Geschäftsführung und der Rechnungen der S. B. B. für 1925 ergibt sich für die Wirtschaftlichkeit des Betriebes folgendes Bild:

	1913	1922	1923	1924	1925
Betriebseinnahmen	Mill. Fr. 212,7	344,2	367,7	404,5	385,9
Reine Betriebskosten	Mill. Fr. 133,1	306,3	249,8	260,5	255,8
Betriebsüberschüsse	Mill. Fr. 79,6	37,9	117,9	144,0	130,1
Auf 1 Bahnkilometer	Fr. 28 476	12 892	40 089	48 941	44 444
Betriebskoeffizient auf Grund der reinen Betriebs-Ausgaben	% 62,6	89,9	68,0	64,4	66,3
oder bei Einschluss der aus den Spezialfonds bestritt. Kosten	% 66,9	91,1	70,8	67,2	71,5

Von den 385,9 Mill. Fr. Betriebseinnahmen des Jahres 1925 entfallen 139,6 Mill. Fr. (1924: 132,5 Mill.) auf den Reisendenverkehr, 197,0 (223,2) Mill. auf den Güterverkehr, der Rest auf Gepäck, Tiere, Poststücke und Verschiedenes. Der Rückgang der Einnahmen aus dem Güterverkehr ist z. T. auf den Rückgang der Verkehrsmengen zurückzuführen. Der Hauptgrund ist jedoch in dem auf den 1. Januar 1925 vorgenommenen allgemeinen Abbau der Gütertaxen für Entfernungen über 150 km und in den weiteren Taxermässigungen zu suchen, die im Interesse notleidender Zweige der Volkswirtschaft und im Wettbewerb gegen ausländische Bahnwege sowie gegen die Kraftwagen gewährt worden sind. Die Bedeutung dieser Ermässigungen erhellt daraus, dass der Durchschnittsertrag pro Tonne von Fr. 14,93 im Jahre 1924 auf Fr. 13,52 im Jahre 1925 gesunken ist. Die auf den 1. Juli 1925 in Aussicht genommene allgemeine Ermässigung der Gütertaxen für die Entfernungen bis zu 150 km konnte unter den obwaltenden Verhältnissen nicht durchgeführt werden. Der Rückgang der reinen Betriebskosten betrifft in der Hauptsache den Fahrdienst, bei dem einem Mehrbedarf von 1,4 Mill. Fr. an elektrischer Energie eine Minderausgabe für Kohlen (sowohl infolge geringeren Verbrauchs als niedrigeren Preises) von 5,4 Mill. Fr. gegenüber steht. Der Personalbestand hat eine Vermehrung um 287 Mann erfahren, in der Hauptsache für den Zugbegleitungs- und den Fahrdienst; gegenüber den Personaleinsparungen von 4000 bis 5000 Mann, die im Laufe der letzten Jahre durchgeführt worden sind, spielt jedoch diese Vermehrung eine untergeordnete Rolle.

Das gesamte Rechnungsergebnis für 1925 schliesst mit einem Aktivsaldo von 1,5 Mill. Fr. ab (im Vorjahr 15,2 Mill. Fr.), der zu einer weitem Abschreibung auf dem Kriegsdefizit verwendet worden ist.

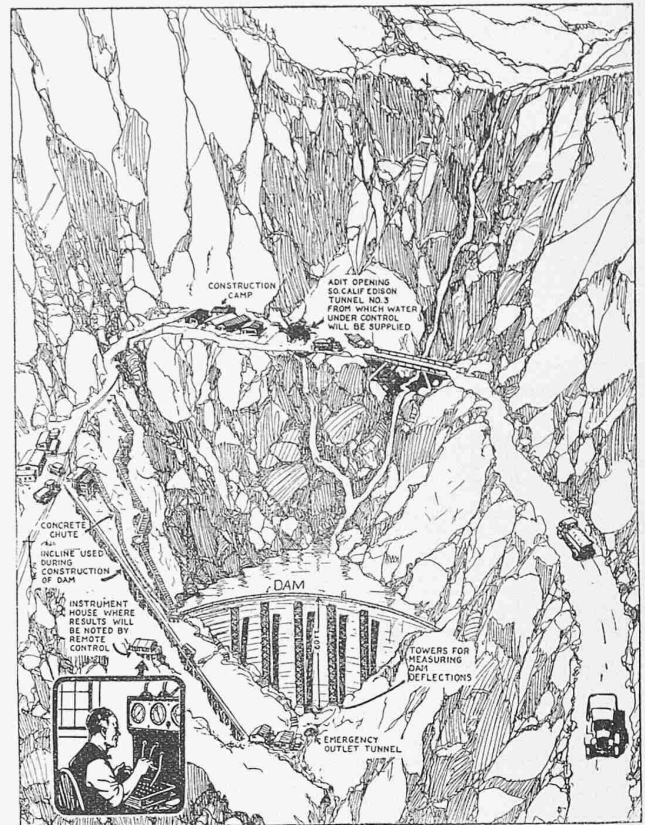
Versuchs-Gewölbe-Staumauer am Stevenson-Creek in Californien. Das Komitee zur Vornahme der Messungen an der Stevenson-Creek Versuchstaumauer (vergl. S. 14 ffd. Bds., 9. Jan. 1926) gab im April sein drittes Bulletin mit Angaben über den Stand der Arbeiten heraus. Seit Ausgabe des Dezemberbulletins ist der Aushub der Fundamente der Staumauer im Granitfelsen beendet worden. Die noch fehlenden Messinstrumente und ihr Zubehör wurden ebenfalls fertiggestellt und die Bauinstallationen erstellt. Gleichzeitig wurden für die Versuchsabteilung die nötigen Einrichtungen erbaut, da mit dem Betonieren fortschreitend zahlreiche Messinstrumente eingebaut werden und Messungen vorzunehmen sind. Daneben wurden Versuche mit den zur Betonherstellung verwendeten Materialien sowie dem erzeugten Beton ausgeführt, und ferner die Messinstrumente und Messmethoden einer nochmaligen Prüfung unterzogen.

Nach längerer Trockenheit brachten die ersten Tage des Februar starke Regenfälle, die dem Creek canyon grosse Wassermengen zuführten, wodurch die eben ausgehobene Fundamentgrube teilweise mit Felsblöcken und Erde angefüllt wurde. Die Beseitigung dieser Ablagerung verursachte eine unliebsame Verzögerung der Bauarbeiten und namentlich auch vermehrte Auslagen. Der Bericht sagt mit echt amerikanischem Unternehmungsgest: "The sporting blood of the Committee will carry on, nevertheless. Believing that some of the same American fluid runs in the veins of its contributors and contributors-to-be, the Committee members confidently expect the necessary additional funds to supplement their own contributions of effort, time and expense."

Mit dem Bau der eigentlichen Mauer und dem Versetzen der ersten Instrumente konnte begonnen werden. Die dem Bulletin Nr. 3 entnommene, obenstehende Abbildung gibt einen Ueberblick über die Lage des Versuchsobjektes. An finanziellen Mitteln stehen heute 84000 Dollars zur Verfügung, während, unter Einrechnung der Hochwasserschäden vom Monat Februar, zur Durchführung der Versuche an der 18,3 m hohen Mauer 109000 Dollars erforderlich sind. Jy.

Die III. Internationale Automobil- und Fahrrad-Ausstellung in Genf, die am 10. d. Mts. im neuen Ausstellungsgebäude eröffnet worden ist, weist 224 Aussteller auf, wovon 81 Aussteller von Automobilen mit insgesamt 83 Marken und 21 von Motor- und Fahrrädern mit 25 Marken. Bezüglich der Automobile stehen Frankreich und die Vereinigten Staaten mit 29, bzw. 28 Marken an der Spitze; es folgen Italien mit 8, die Schweiz mit 7, Deutschland mit 5, England mit 3 (gegen 9 im Vorjahre), Belgien mit 2 Marken und Oesterreich mit 1 Marke. Die Ausstellung ist nur noch heute und morgen offen, je von 9 bis 23 Uhr.

Normalien des Vereins Schweizer Maschinen-Industrieller. Seit unserer letzten bezüglichen Mitteilung (in Band 86, Seite 88, 15. August 1925) hat der V. S. M. als weitere Normalienblätter die



Versuchs-Gewölbestaumauer am Stevenson-Creek (Californien).

folgenden herausgegeben: Nr. 10320/22 Bearbeitungsangaben und Klassifikation für Zeichnungen; 12500 Schrauben-Anschweissenden; Nr. 12502 bis 12506 rohe Sechskantschrauben; Nr. 12507 rohe Vierkantschrauben; Nr. 12509/10 rohe Flachrundschrauben; Nr. 12515 Radschrauben; Nr. 12710/11 rohe Sechskantmutter; Nr. 12714 bis 12716 rohe Vierkantmutter.

Nekrologie.

† **A. H. Girtanner**, Ingenieur, ist am 9. d. M. in Bern gestorben. Er stammte aus St. Gallen, wo er 10. März 1858 geboren ward und auch seine Schulbildung genoss. Von 1877 bis 1881 studierte Girtanner an der E. T. H., an der er das Diplom als Bauingenieur erwarb. Nach theoretischer Weiterbildung an der Techn. Hochschule Berlin und kurzer Praxis bei Trassierung der Brünigbahn und beim Bahnbau in Frankreich liess sich der junge Ingenieur 1882 als Assistent und Privatdozent an der E. T. H. nieder, um indessen 1884 in den Staatsdienst zu treten, dem sein ganzes Berufsleben bis 1923 gewidmet blieb. Beim schweiz. Eisenbahndepartement stieg er bis zum Chef der Sektion für Tarif- und Transportwesen auf (1892), auf welchem Gebiet er sich so grosse Kenntnisse erworben hat, dass er zu wiederholten Malen als Vertreter der Schweiz zu internationalen Fahrplan- und andern Konferenzen abgeordnet wurde. Girtanner gehörte eher zu den Stillen in der G. E. P. und lebte überhaupt zurückgezogen, sodass er ausserhalb seiner engeren Fachkreise, die ihn sehr schätzten, wenig bekannt war.

Preis Ausschreiben.

George Montefiore-Stiftung. Die „Association des Ingénieurs Electiciens sortis de l'Institut Electrotechnique Montefiore“ in Lüttich schreibt für das Jahr 1927 (statt 1926) wieder den alle drei Jahre zur Verteilung kommenden Montefiore-Preis aus. Das Preis Ausschreiben, das international ist, bezieht sich auf die beste Originalarbeit über die in der Elektrotechnik, auf wissenschaftlichem und praktischem Gebiete, erreichten Fortschritte. Der Preis beläuft sich für das Jahr 1927 auf 20500 belgische Franken. Das Preisgericht besteht aus fünf belgischen und fünf ausländischen Elektroingenieuren. Eingabetermin für die Arbeiten, die in französischer oder englischer Sprache einzureichen sind, ist der 30. April 1927. Näheres beim Sekretariat des genannten Verbandes, 31, Rue Saint-Gilles in Lüttich.