

Von der Rhätischen Bahn

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 26

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-40910>

Nutzungsbedingungen

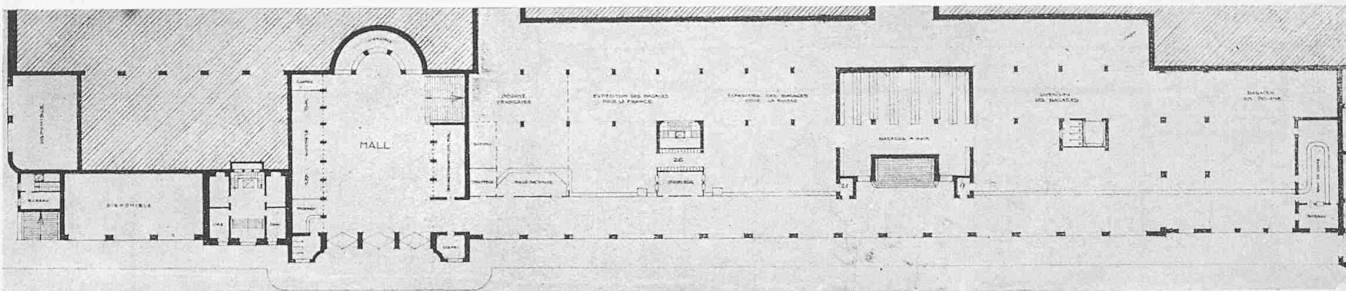
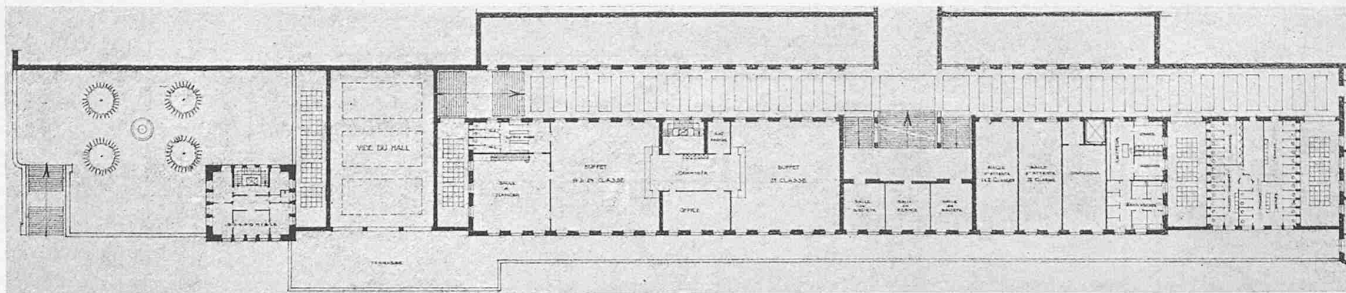
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.

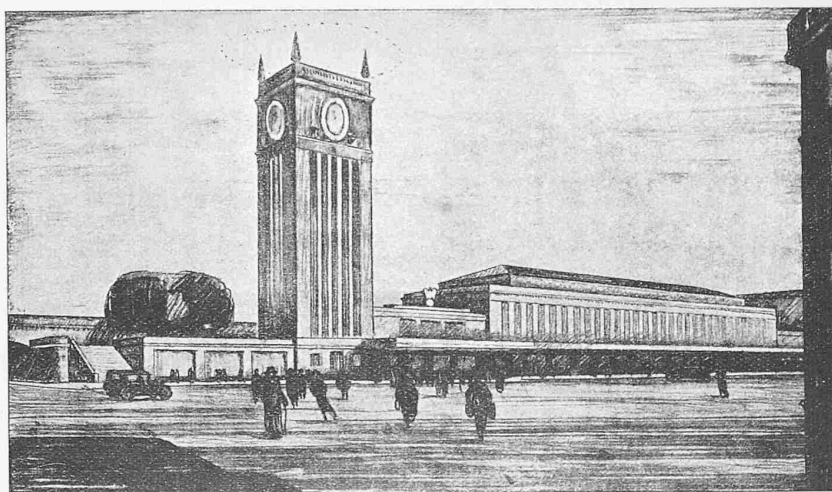


Betätigungsfeld für die klassische Geste ist; als ob diese Strasse gar nicht existierte, als ob sie von der Mitte der (südöstlichen) Platzwand ausginge — von wo überhaupt keine Strasse ausgeht — wird der Hauptrisalalit schön ordentlich in die Mitte der Hauptfront gepflanzt, wo ihm aber auch gar nichts antwortet, und die Rue du Mont-Blanc, die Hauptsache also, wird mit einem subalternen Nebenäxlein abgespiesen. Ob Axen oder nicht, das ist eine Frage für sich; wenn man aber schon einmal eine Axe entwickelt, dann ist die Rue du Mont-Blanc der einzige geometrische Ort, an dem sie hier entwickelt werden kann; das sind nicht Geschmacksfragen, in denen es kein „Falsch“ und „Richtig“ gibt, sondern ästhetische *Realitäten*, genau so, wie objektive Gegebenheiten der Situation, wie die Gegebenheiten des Verkehrs, der Grundfläche u. a. m. Die Projekte Nr. 26 (S. 282), Nr. 6 (S. 291), Nr. 20 (S. 293), Nr. 22 und 14 haben das richtig gefühlt, und ihr Hauptrisalalit in die Mittellinie der Rue du Mont-Blanc gestellt, und es ist erfreulich, dass das Preisgericht die gleiche Ansicht vertreten hat.

Uebersaus peinlich wirkt hier, wie überhaupt, die Leichtigkeit, mit der verschiedene Verfasser, u. a. der mit dem 1., 2. und 7. Rang ausgezeichnete, sowohl das eine wie das andere offerieren; fürwahr ein Vorbild künstlerischer Ueberzeugungstreue¹⁾. Was über die bedrückende Leere der meisten Fassaden zu sagen ist, sagt das Preisgericht selber; man sieht mit Besorgnis den Kompromisslösungen entgegen, zu der sie die Grundlage bilden werden. Bezüglich der überdimensionierten Schalterhallen u. dergl. sei auf die Besprechung des ersten Wettbewerbs verwiesen („S. B. Z.“ Band 85, Seite 293, vom 6. Juni 1925).

Fragen des Strassenverkehrs scheinen weder die Bewerber noch das Preisgericht stark beschäftigt zu haben; sie werden sich aber trotzdem, vielleicht zu spät, ganz von selber durchzusetzen wissen. Unter diesem Gesichtspunkt eines der interessantesten Projekte, neben dem bereits hervorgehobenen Nr. 28 (vgl. Seite 292), ist das in 8. Rang gestellte, Nr. 22 (Seite 327). Der Schwierigkeit, die dadurch drohte, dass die am Haupteingangs-Risalalit in der Axe der Rue du Mont-Blanc vorfahrenden Autos bei der Abfahrt unmittelbar quer in den Durchgangs-Verkehrstrom geraten, ist geschickt vorgebeugt: das gleich einem Leitwerk im Bogen weit vorgezogene Trottoir zwingt hier zum

¹⁾ Gewisse Bewerber sollen bis zu vier Entwürfe eingereicht haben, die sich nicht nur in der vorgeschlagenen Lösung, sondern auch in der ganzen äusseren Aufmachung der Pläne grundsätzlich von einander unterscheiden. Es war dies allerdings, entgegen deutschschweizerischer Gewohnheit, im Programm nicht verboten worden.



Nichtprämiertes Entwurf Nr. 14. — Arch. Maurice Brailard, Genf.
Grundrisse 1 : 1000 und Hauptansicht.

schlanken Einmünden; auch die Inseln für die Trambahn im Zug der abgebogenen Rue du Mont-Blanc liegen sehr glücklich. Diese ganze Organisation beschränkt sich aber nicht nur auf den Grundriss: die im Dreieck vorspringende Terrasse vor der Schalterhalle nimmt diese Bewegungsrichtung auch körperlich auf, sie steht im Verkehrstrom wie ein Wellenbrecher. Das ganze Gebäude nimmt also an den Bewegungsabläufen der Situation teil; ein Versuch, der allerdings noch etwas vereinzelt und zaghaft wirkt, und der mit der übrigen Architektur des Hallen-Körpers noch nicht ganz zusammen geht, aber dessenungeachtet ernstlicher Beachtung empfohlen sei, weil er *das Grundsätzliche des Problems*²⁾ richtig erfasst hat. P. M.

Von der Rhätischen Bahn.

Im Anschluss an die auf S. 317 letzter Nummer über die Fahrleistungen der Schweizerischen Bundesbahnen gemachten Angaben entnehmen wir dem Geschäftsbericht der Rhätischen Bahn für das Jahr 1925 die folgenden Zahlen, denen wir zum Vergleich jene der vorhergehenden Jahre seit 1920 beifügen. Die entsprechenden Zahlen für die Jahre 1913 bis 1919 sind in Band 76, Seite 273 (11. Dezember 1920) zu finden.

²⁾ Vergleiche unsere Ausführungen zum neuen Bahnhofplatz Engle in Band 82, Seite 246 (10. November 1923). Ceterum censeo! — C. J.

Ueber Leistungen, Energieverbrauch und Energiekosten des elektrischen Betriebes orientiert die folgende Tabelle. Dabei ist zu beachten, dass sich im Jahre 1923 der elektrische Betrieb zum erstenmal während eines vollen Jahres über das ganze Netz erstreckte.¹⁾ Im Jahre 1925 waren durchschnittlich 25 Lokomotiven im Dienst.

Jahr	Bruttotonnen-Kilometer	Verbrauchte kWh	Verbrauch Wh/br-tkm	Energiekosten pro kWh Rp.
1920	57 310 884	3 246 400	56,65	9,24
1921	87 907 224	5 279 860	60,06	8,10
1922	151 285 434	9 548 860	63,1	9,09
1923	180 460 755	11 347 205	62,9	8,48
1924	187 525 442	11 664 960	66,2	8,37
1925	199 577 976	11 726 320	58,8	8,30

Das durchschnittliche Brutto-Zugsgewicht stieg von 105,19 t im Jahre 1920 auf 111,75 t im Jahre 1921, 118 t im Jahre 1922, 121,15 t im Jahre 1923, 126,09 t im Jahre 1924 und 130,19 t im Jahre 1925. Die höchste Monatsleistung einer Lokomotive belief sich im Jahre 1925 auf 8869 km.

Einen Vergleich der Kosten des elektrischen Betriebes mit denen des Dampftriebes gestatten die nachstehenden Zahlen:

Jahr	Kohlenverbrauch der Dampflokomotiven pro Bruttotonnen-Kilometer		Energiekosten der elektr. Lok. pro br-tkm Rp.	Schmiermaterial-Verbrauch pro Bruttotonnen-Kilometer	
	g	Rp.		Dampflok. g	elektr. Lok. g
1920	111,61	2,012	0,516	0,196	0,139
1921	101,15	1,39	0,49	0,240	0,168
1922	110,61	0,72	0,55	0,257	0,168
1923	143	0,864	0,533	0,328	0,173
1924	149	0,959	0,520	0,301	0,164
1925	142	0,915	0,486	0,256	0,156

Der Betriebskoeffizient betrug 53,09 % im Jahre 1925 gegenüber 54,26 % im Vorjahre und 96,82 % im Jahre 1919, in dem er seinen ungünstigsten Stand erreicht hatte.

Miscellanea.

Das Verhältnis zwischen Strassen- und Eisenbahnverkehr kam auch an der diesjährigen Versammlung der American Society of Civil Engineers in Kansas City zur Sprache. Der Präsident der Great Northern Railway Co. fasste die heutige Situation wie folgt zusammen: Die Ueberlegenheit der Eisenbahnen für den Verkehr über grössere Entfernungen ist für Grossgüter- und Personenverkehr unbestritten. Lastwagen und Omnibus können auf diesem Gebiet nicht in Wettbewerb mit der Eisenbahn treten. Das ausserordentliche Anwachsen der Zahl der Automobilbesitzer und die grossen Verbesserungen im Strassenwesen haben dazu geführt, dass den Eisenbahnen der Hauptteil des Lokalverkehrs, mit Ausnahme des Vorortverkehrs grösserer Städte, verloren ging. Der Verkehr von einer Stadt zur andern, beziehungsweise nach Zwischenpunkten, fällt hauptsächlich dem Omnibusverkehr zu. Dieser wird noch zunehmen, je mehr der Betrieb verbessert und die Betriebskosten vermindert werden können; er wird den Eisenbahnverkehr in einzelnen Orten noch besser ergänzen können, wenn er von den Eisenbahnen selber betrieben wird. Für das Privatauto ist das Verwendungsgebiet ein grösseres als für das Lastauto im Dienste der Eisenbahn, da im letzten Falle die Privatkonkurrenz sowohl als auch die Rücksicht auf die eigene Eisenbahn in Betracht fällt. Der Motorlastwagen wird daher in diesem Falle nur für kleinere Güter und kleine Transportdifferenzen billiger als der Bahntransport sein. Uebrigens bewirkt der Lastwagenverkehr infolge der teilweisen direkten Zustellung der Ware von Produzent zu Konsument eine nicht unwillkommene Verminderung der Güterstauung in den Bahnhöfen. In vielen Fällen bedeutet diese direkte Zustellung der Güter für die Bahn keinen Verlust, da in grossen Zentren, wo Lastautomobile stark verbreitet sind, die Kosten für die Bahnhofanlagen den Gewinn für den Gütertransport im Lokalverkehr mehr als ausgleichen.

Die Verbreitung des Automobils in der Schweiz. Nach der letzten Veröffentlichung des Eidg. statistischen Amtes hat sich der Bestand an Automobilfahrzeugen in der Schweiz von 44457 zu Ende 1924 auf 56593 zu Ende 1925 erhöht. Das Jahr 1925 hat somit

¹⁾ Vergl. „Der Abschluss der Elektrifikation der Rhätischen Bahn“ in Bd. 79, Seite 180 (April/Mai 1922).

eine Vermehrung um 12136 Fahrzeuge gebracht, wovon 6157 Personenwagen, 4929 Motorräder und 676 Lastwagen. Ueber die Zunahme in den letzten Jahren gibt die nachstehende Tabelle Auskunft.

Jahr	Personenwagen	Lastwagen u. Traktoren	Motorräder	Sidecars	Total	Einwohner p. Motorfahrzeug
1914	5411	920	5504		11835	317
1920	8902	3331	8179		20412	190
1922	15011	5790	7765	1988	30554	127
1923	16697	6342	9215	2295	33549	116
1924	22540	8253	11247	2417	44457	87
1925	28697	8929	16176	2791	56593	68

Den grössten Bestand an Personenwagen weisen die Kantone Zürich mit 4867, Bern mit 4743, Genf mit 3690 und Waadt mit 3349 Wagen auf. In weitem Abstand folgt St. Gallen mit 1456 Wagen. Für Lastwagen stehen Zürich mit 2083 und Bern mit 1316 an der Spitze, und wiederum Genf mit 776 Wagen an dritter Stelle. Der Kanton Appenzell I.-Rh. wies Ende 1925 noch kein einziges Lastauto auf. Bezüglich der Automobilbildung steht der Kanton Genf mit einem Automobilfahrzeug auf 26 Einwohner weitaus an erster Stelle, es folgen Waadt und Zürich mit einem Fahrzeug auf 51 bzw. 52 Einwohner.

Ein unerfreuliches Bild bietet die folgende, nach dem Herkunftsland der Fahrzeuge zusammengestellte Statistik:

Land	Personenwagen	Lastwagen (ohne Traktoren)	Total
Schweiz	1,907	3,985	5,892
Frankreich	9,238	906	10,144
Vereinigte Staaten von Amerika	6,487	795	7,282
Italien	5,928	1,052	6,980
Deutschland	2,868	1,407	4,275
Belgien	748	—	748
Oesterreich	551	—	551
Verschiedene Länder	970	236	1,206
Total Ausland	26,790	4,396	31,186

Von den Personenwagen sind also nur 7 %, von den Lastwagen dagegen 48 % (davon 1595 Saurer-Wagen) schweizerischen Ursprungs.

Die Schweizerische Naturforschende Gesellschaft hält ihre diesjährige Versammlung vom 29. August bis 1. September in Freiburg ab. An der ersten Hauptversammlung, Sonntag den 29. August um 18 Uhr, wird Prof. Dr. Ing. A. Rohn über „Les ponts de Fribourg“ sprechen (mit Lichtbildern), an der zweiten Hauptversammlung, die Mittwoch den 1. September um 8 Uhr stattfindet, Prof. Dr. J. Reinke (Kiel) „Ueber Naturkräfte“, Prof. Dr. abbé J. B. Senderens (Toulouse) über „La catalyse en chimie et en biologie“ und Prof. Dr. P. Debye (Zürich) über „Molekulare Kräfte“. Für den Montag ist eine Besichtigung von Freiburg und Umgebung (namentlich seiner Brücken), für den Dienstag eine Autofahrt ins Greyerzerland, mit Besichtigung des Schlosses Greyerz, des Stausees von Montsalvens und der Fabrik Cailler in Broc in Aussicht genommen. An diesen beiden Tagen finden je Vormittags die verschiedenen Sektionssitzungen statt. Anmeldungen für Vorträge in der Sektion „Ingenieurwissenschaften“ sind bis 30. Juni an den Jahrespräsidenten Prof. Dr. S. Bays, Le Châtelet, Fribourg, zu richten.

Résultats des essais effectués sur les groupes électrogènes de l'usine de Chancy-Pougny. Mit Bezug auf den unter diesem Titel in Nr. 20 und 21 dieses Bandes erschienenen Bericht erhalten wir von fachmännischer Seite eine Aeusserung über die Bedeutung des Turbinen-Wirkungsgrades bei Niederdruck-Anlagen. Wir werden sie im nächsten Band veröffentlichen.

Zum diesjährigen Internationalen Schifffahrtkongress, der im Dezember in Kairo stattfinden soll, hat der Bundesrat als schweizerischen Delegierten Ingenieur H. E. Gruner in Basel bestimmt.

Nekrologie.

† **Ulrich Jenne.** Am 11. Juni starb nach kurzer Krankheit Dr. Ing. Ulrich Jenne, Professor für elektrische Fächer am Technikum Winterthur. Geboren am 21. August 1885 in Oerlikon, verbrachte er von 1902 bis 1905 eine vollständige Lehrzeit in den Werkstätten der Maschinenfabrik Oerlikon, absolvierte hierauf von 1906 bis 1910 die E. T. H. mit Diplom als Elektroingenieur und arbeitete anschliessend noch während 1 1/2 Jahren in den dortigen Laboratorien, wo er sich hauptsächlich mit den Problemen der Hochfrequenztechnik beschäftigte. Nach einem Aufenthalt in Berlin im Dienste der Telefunken-Gesellschaft übernahm Jenne eine Assistentenstelle an der