Automobil und Eisenbahn

Autor(en): **Schrafl, A.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **89/90 (1927)**

Heft 4

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-41643

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.e-periodica.ch

geschmolzen im Schutt vorgefunden hat. Diese Platten sind gegossen und nicht gewalzt, in der Annahme, die in ihrem natürlichen Krystallisationsprozess nicht gestörte Oberfläche biete besseren Schutz gegen chemische Einflüsse, als eine durch Walzen umkrystallisierte.

Es ist ohne weiteres klar, dass sich diese einfachen und handlichen Eisenbeton-Elemente für die verschiedensten Aufgaben verwenden lassen, wobei ihnen die leichte Demontierbarkeit noch besonders zu statten kommt. Es sind denn auch in Reims mannigfaltige Abstützungen damit vorgenommen worden; Abbildung 4 zeigt eine solche in der Dach-Galerie des Kathedralen-Hochschiffs, je vier Betonbohlen ersetzen das fehlende Stein-Pfeilerchen. Abbildung 2 zeigt den, durch ein inneres Traggerüst gestützten nordöstlichen Eckturm. Die durch die Beschiessung zerstörte Treppe — bis 60 m über dem Boden — wurde in fünf Wochen von zwei völlig ungeschulten Arbeitern aus den beschriebenen Elementen aufgerichtet. Anderseits wurden schon Binderweiten von 52 m daraus zusammengesetzt. Hier ist also, ohne das anderwärts übliche Programmgerede, eine Standardisierung im Baugewerbe in grösstem Masstab und mit bestem Erfolg durchgeführt worden, die von Seiten der Architekten und Baumeister grösste Beachtung verdient. Peter Meyer.

Automobil und Eisenbahn.

Von Dr. Ing. A. SCHRAFL, Präsident der Generaldirektion der S. B. B.

(Schluss von Seite 31.)

Die „SESA", Schweizer. Express A.-G.

Die „Sesa" wurde Ende Juli 1926 gegründet. Die Presse nahm damals die Gründung an Hand eines von der Generaldirektion dem Verwaltungsrat der Bundesbahnen erstatteten Berichts im allgemeinen sehr günstig auf. Seither ist aber eine Reihe von Kundgebungen erschienen, die aus dem Lager der sogenannten freien Camionneure stammen, und die ihre Gründung beanstanden, weil die freien Camionneure eine Beeinträchtigung ihres bisherigen Geschäfts befürchten. Von diesem Gesichtspunkt aus ist die Abwehr dieser Interessentengruppe durchaus verständlich. Es darf ihr aber auch nicht zu viel Bedeutung beigemessen werden. Man verlangt immer wieder, dass die Bundesbahnen *kaufmännisch* betrieben werden sollen, aber wehe, wenn sie etwas unternehmen, das die Interessen privater Geschäftsleute stören könnte. Die sonst im Geschäftsverkehr allgemein übliche Regel, dass sich jeder mit der Konkurrenz abzufinden hat, soll den Bundesbahnen gegenüber nicht gelten; sie sollen sich nach der Ansicht mancher Leute konkurrenzieren lassen, ohne sich wehren zu dürfen. Unternehmen sie etwas, um die Interessen ihrer Verwaltung zu wahren, so laufen sie leicht Gefahr, dass man ihnen Monopol-Absichten vorwirft und auch nicht vor andern unzutreffenden Behauptungen zurückschreckt.

Die erste Aufgabe, die sich die „Sesa" gestellt hat, ist eine *Verbesserung und Verbilligung des Camionnage-Dienstes.* Die Art und Weise, nach der dieser bisher betrieben wurde, war unrationell. In Bern z. B. besorgt der offizielle Camionneur die Zu- und Abfuhr von 45 % der im Bahnhof zur Abgabe und Annahme gelangenden Güter; in Zürich hat er etwa 20 % dieser Güter zu führen, in Genf nur etwa 5 %. Alle andern Güter werden entweder von den Empfängern und Versendern selbst oder von einer grössern Zahl sogen. freier Camionneure von und zur Bahn befördert. Dies hat zur Folge, dass hauptsächlich in den Geschäftsbezirken viele Parallelfahrten, zum Teil mit geringen Gütermengen, stattfinden, was notwendigerweise zu einer Verteuerung der Transporte führen muss. In diese Verhältnisse soll die „Sesa" Ordnung bringen. Es ist Aussicht vorhanden, dass mit den meisten offiziellen Camionneuren eine Verständigung erzielt werden kann, die unter Mitwirkung der „Sesa" zu einer nicht unbedeutenden Ermässigung der Camionnagetaxen führen wird. Bei den Bahntransporten auf kurze Entfernung machen die beiderseitigen Camionnage-Gebühren häufig mehr aus als die Eisenbahnfracht. Eine Herabsetzung der Camionnage-Gebühren um etwa 20 % hat demnach schon eine sehr ansehnliche Reduktion der Kosten des Gesamttransportes zur Folge. Die Neuerung soll womöglich auf den 1. Februar 1927 in Kraft treten. Während beim jetzigen Verfahren der offizielle Camionneur für die von ihm vom Hause des Versenders bis zur Bahn geführten Transporte die Haftpflicht nur im Sinne des Obligationenrechts, d. h. nur für eigenes Verschulden übernahm, trägt in Zukunft die „Sesa" die *Haftpflicht nach Eisenbahntransportrecht*, also auch für das Verschulden Dritter und für Zufall. Dies ist zweifellos eine der Allgemeinheit willkommene Neuerung.

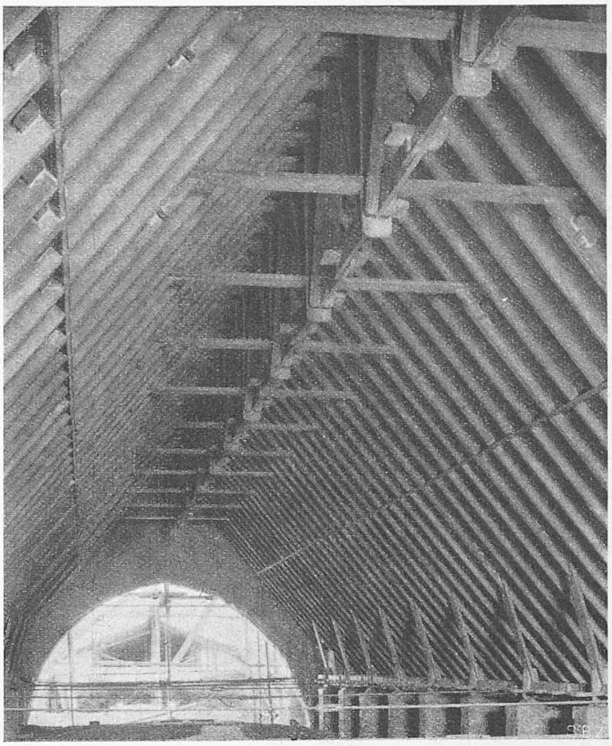

Abb. 10. Dachstuhl der Kirche Saint-Jacques in Reims.

Die zweite Aufgabe der „Sesa" ist die *Beobachtung des Lastwagenverkehrs,* der auf grössere Entfernungen den Bundesbahnen Transporte entzieht. Die „Sesa" setzt sich mit den betreffenden Transportgebern in Verbindung, gibt sich Rechenschaft über den Umfang und die Kosten der betreffenden Transporte und sucht sie wieder für die Bahn zu gewinnen. Um der „Sesa" diese Aufgabe zu erleichtern, wurde ein über das ganze Land verteilter *Informations-, Werbe- und Kontrolldienst* eingerichtet. Das Netz der S. B. B. wurde in 25 Bezirke eingeteilt; in jedem Bezirk hat ein geeigneter Beamter des Güterdienstes den Auftrag erhalten, nach bestimmten Instruktionen diesen Informations-, Werbe- und Kontrolldienst in Verbindung mit der „Sesa" durchzuführen. In ähnlicher Weise werden sich auch die Nebenbahnen einrichten. Im weitern prüft die „Sesa", wo zweckmässigerweise in Gegenden, in denen keine Eisenbahnen bestehen, Sammeldienste eingerichtet werden können, um den Eisenbahnen Waren zum Transport zuzuführen.

Eine wichtige Aufgabe ist ferner das Studium und die *Vervollkommnung der Verlade-Einrichtungen.* Auf diesem Gebiete kann durch Aufstellung geeigneter Krane, Verwendung von Transportkisten, Ladebrücken u. dergl. noch sehr viel erreicht werden, um die Umladekosten zu verringern und so die Eisenbahnen leistungs- und konkurrenzfähiger zu machen. Als ein dankbares Ziel für die Bestrebungen der „Sesa" ist auch die lückenlose Beförderung der Güter von Haus zu Haus anzusehen, um für das Publikum die Benützung der Transportanstalten möglichst zu

vereinfachen und zu erleichtern. Hierzu gehört auch die Beförderung des Reisegepäcks von und nach der Wohnung oder dem Hotel des Reisenden, eine Einrichtung, die man allerdings auf die grössern Städte wird beschränken müssen.

Geprüft wird im weitern, ob es nicht zweckmässig ist, die Abholung und Zufuhr der Stückgüter in den kleinen Stationen aufzugeben und die Beförderung dieser Güter durch Automobile unter gleichzeitiger Besorgung des Camionnagedienstes von und nach den grössern Stationen als Sammelstationen einzuführen. Dadurch würde eine wesentliche Beschleunigung der Stückgüterzüge und eine raschere Beförderung der Stückgüter ermöglicht.

Es ist einleuchtend, dass die Vorbereitung aller dieser Neuerungen ziemlich viel Zeit in Anspruch nimmt, und dass infolgedessen die „Sesa" in der kurzen Zeit ihres Bestehens noch nicht stark in die Erscheinung treten konnte. Sie wird sich aber bald deutlicher bemerkbar machen, namentlich wenn sie, wie es vorgesehen ist, am 1. Februar dieses Jahres den offiziellen Camionnagedienst aufnimmt und zu diesem Zwecke in allen Hauptorten ihre Agenturen erhält, die, wie schon bemerkt, den offiziellen Camionneuren übertragen werden sollen, sofern mit ihnen eine Einigung zu erzielen ist.

Und nun noch ein Wort über den *angeblichen Monopol-Charakter der „Sesa"*. Diese ist eine Aktiengesellschaft, für welche die gleichen gesetzlichen Bestimmungen gelten, wie für jede andere derartige Gesellschaft. Sie besitzt in dieser Hinsicht keinerlei Privilegien; sie übt ihre Tätigkeit nach den gleichen Formen und Regeln aus, die auch für die andern Erwerbsgesellschaften gelten; sie geniesst auch in dieser Hinsicht keine Vorrechte, sondern ist der freien Konkurrenz ebensogut unterworfen, wie jedes andere private Geschäft. Der Vertrag, den die Bundesbahnen mit der „Sesa" abgeschlossen haben und aus dem vielleicht eine gewisse Bevorzugung der neuen Gesellschaft abgeleitet werden könnte, hätte ebensogut mit einer andern Unternehmung vereinbart werden können, sofern sie die gleichen Garantien geboten hätte. Bezüglich des Camionnagedienstes stellt er nur eine Zusammenfassung der Verträge dar, die schon bisher mit den offiziellen Camionneuren der einzelnen Orte bestanden. Der Vertrag ist auch nur auf ein Jahr fest abgeschlossen und nachher jederzeit auf sechs Monate kündbar. Die Zusammensetzung des Verwaltungsrates der „Sesa" sollte übrigens den Zweiflern auch eine gewisse Garantie dafür bieten, dass bei der Gründung der Gesellschaft nicht die Schaffung eines neuen Monopols beabsichtigt war, und dass derartige Tendenzen, wenn sie sich je zeigen sollten, schon bei den Organen der Gesellschaft auf grössten Widerstand stossen würden. Uebrigens darf man nicht vergessen, dass der offizielle Camionnagedienst ein Teil des Eisenbahnbetriebes ist. Nach Art. 22 des Tarifgesetzes vom 27. Januar 1901 sind nämlich die Bundesbahnen verpflichtet, auf den Hauptstationen Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers bezw. des Adressaten zu treffen. Es würde ihnen auch freistehen, diesen Camionnagedienst, wie dies früher teilweise geschehen ist, auf eigene Rechnung und durch eigenes Personal zu besorgen.

Bis jetzt arbeitet die „Sesa" mit neun Mann Personal. Eigene Lastautomobile besitzt sie nicht, und es ist auch nur dann beabsichtigt, solche anzuschaffen, wenn es nicht gelingen sollte, sich mit den Camionneuren über eine Zusammenarbeit zu verständigen. Das einbezahlte Aktienkapital beträgt 500 000 Fr., und der Verwaltungsrat denkt nicht daran, es in nächster Zeit zu erhöhen. Alle gegenteiligen Behauptungen, die in der Presse ausgestreut werden, beruhen auf Unkenntnis des Sachverhalts oder dann auf bewussten Uebertreibungen.

Die „Sesa" hat den Bundesbahnen und einzelnen Privatbahnen in der kurzen Zeit ihrer Existenz schon sehr gute Dienste geleistet, die bis jetzt namentlich darin bestehen, dass sie der Frage der Automobilkonkurrenz ihre ganze Aufmerksamkeit widmete und imstande war, sehr wertvolle Angaben über den Umfang dieser Konkurrenz zu machen und so die Rückgewinnung zahlreicher verlorener Transporte für die Eisenbahnen ermöglichte. Mit der weitern Ausdehnung ihrer Tätigkeit, die erfolgen wird, sobald die notwendigen Vorbereitungen beendet sind, wird man auch in weitern Kreisen ihre Zweckmässigkeit erkennen und ihr Wirken begrüssen.

Wie der Wohnungsbau in Wien finanziert wird.[1])

Durch den Internationalen Kongress für Städtebau und Wohnungswesen in Wien ist das Interesse der Fachwelt auf die Organisation und Finanzierung des Wiener Wohnungsbaues gelenkt worden. Die Verhältnisse, die wir in Wien treffen, sind denn auch ganz ausserordentliche.

Wie in allen Staaten mit wohlgeordneter Hypothekargesetzgebung war die Verschuldung der Hausbesitzer vor dem Krieg eine sehr hohe. Der Hypothekargläubiger hatte den Löwenanteil der Baukosten zum Bau geleistet und empfing dementsprechend auch den Löwenanteil des Mietzinses; der Hausbesitzer, der nur ein bescheidenes Eigenkapital in seinem Haus investiert hatte, bezog einen entsprechenden kleinen Zins, dagegen wusste er die steigende städtische Grundrente in seine Tasche zu leiten. Der Mieter lieferte nun seine Miete — im wesentlichen die Kapitalzinsen deckend — dem Hausbesitzer ab, der seinerseits dem Hypothekargläubiger den Hypothekarzins ablieferte — tout comme chez nous.

Nun kam der Krieg. Der österreichische Finanzminister hat, wie die meisten seiner Kollegen, den lästigen Weg der Steuererhebung links liegen lassen und es vorgezogen, seine Auslagen mit frisch gedruckten Noten zu begleichen; die Notenbank bot sich ihm als gefälliger Komplize an. So haben denn Finanzminister und Notenbankdirektorium acht Jahre lang dauernd weit über den Bedarf hinaus Noten gedruckt und in den Verkehr gegeben, die Kaufkraft des Guldens auf $^1/_{12000}$ verdünnt, abgeschwächt — und damit den Gehalt aller auf diesen Gulden lautenden Verträge ebenso verdünnt und abgeschwächt. Ende 1922 waren im ganzen österreichischen Währungsgebiet alle Guthaben und dementsprechend auch alle Schulden bis auf $^1/_{12000}$ ihres ursprünglichen Gehaltes annulliert.

So ist denn heute, im Jahre 1926, der Hypothekargläubiger vollständig ausgeplündert; er hat weder auf Rückgabe seines Darlehens noch auf Verzinsung zu hoffen. Der Hausbesitzer ist seine Schuld losgeworden und hoffte von dieser Seisachtheia, dieser wundervollen Schuldenabschüttelung zu profitieren wie seine Freunde, der Villenbesitzer, der Bauer, der Fabrikant — und nicht zuletzt der Racker Staat, der ja den Segen nur angerichtet hatte, um seine eigenen Schulden loszuwerden. Während man aber ganz wie bei uns den Villenbesitzer, den Bauer, den Fabrikanten durchaus ungeschoren liess in seiner Glückseligkeit, vom Staat nicht zu reden, fingen die Behörden an, dem Hausbesitzer gegenüber von Gerechtigkeit und Moral zu reden. Der Hausbesitzer sollte für seine frühern Sünden gestraft werden und überdies dachte man dem grossen Heer der Mieterschaft ein billiges Geschenk zu machen. Der städtische Grundrentner sollte erstens diese Schuldenabschüttelung nicht mitgeniessen, die, wie man nun bemerkte, nächst dem Staat selbst, dem *ländlichen* Grundrentner zugedacht war, und zweitens sollte er durch Einzug seines im Hause investierten Vermögens bestraft werden. Zu diesem Zweck erfand man den *Mieterschutz*. Der Hausherr sollte vom Mieter nur eine Entschädigung erhalten, die ihm erlaubt, die nötigen Reparaturen vorzunehmen (Abb. 1 S. 44). Aber von den bestehenden Bauten allein kann eine Stadt nicht leben. Auch Wien braucht Neubauten, viele Neubauten. Während des Krieges war sehr wenig gebaut worden — und dann der grosse Zustrom der Arbeitslosen! Nach der Abdrosselung der Inflation hatte es die Notenbank für gut gefunden, ihr Gegenstück, eine Deflation über die unglückliche Bevölkerung zu verhängen. Unter der Deflation — die zu knappe Ausgabe von Noten — brach eine furchtbare Arbeitslosigkeit aus, die nun alles dem grossen Arbeitsmarkt, der Stadt, zutrieb.

In Deutschland und in der Schweiz hat man den Bau der durch den Mieterschutz der natürlichen Preisbildung entrückten Wohnungen durch Zubilligung von Subventionen möglich gemacht.

[1]) Wir verweisen auf den Bericht Bernoullis über den Wiener Städtebaukongress in Bd. 88, Seiten 218 und 230 (16./23. Oktober 1926), sowie auf das Protokoll des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins am Schluss dieser Nummer. Red.