Berufsmoral und Wirtschaft

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **101/102 (1933)**

Heft 16

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-82984

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

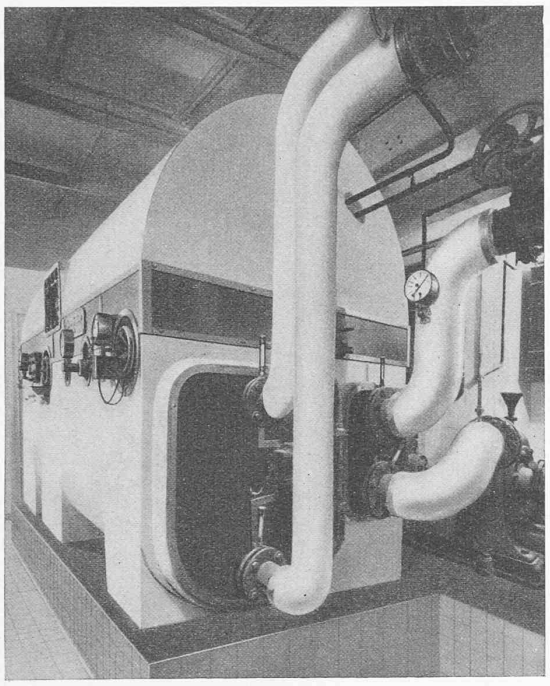

Abb. 1. Ansicht einer Frigibloc-Kälteanlage für 350000 kcal/h.

aus einem bereits vorhandenen Bahnkraftwerk über das ebenfalls vorhandene und zur Speisung anderer Strecken dienende Unterwerk Hirschberg möglich war, und weil infolge zweckmässiger Diensteinteilung die die anderen Linien bedienenden Triebfahrzeuge auch für den Dienst auf der neu elektrifizierten Linie ausreichten.

Das andere Beispiel ist die Ausdehnung der elektrisch betriebenen Münchner Fernverkehrszone *von Augsburg bis Stuttgart* (200 km), die seit 1931 im Bau ist. Auch sie wird von der bereits erwähnten Fernleitung aus der bayrischen Kraftwerkgruppe mit Strom versorgt, wofür in Neu-Ulm und Plochingen zwei bahneigene Unterwerke erstellt werden.

An *Triebfahrzeugen* werden für verschiedene Elektrifikationen benötigt und waren Ende 1932 im Bau: Für die Berliner Wannseebahn 51 Gleichstrom-Triebwagen und 51 Beiwagen, für den Stuttgarter Nahverkehr 16 Einphasen-Triebwagen und 12 Steuerwagen, für die Hamburger Stadtbahn 2 Einphasen-Trieb- und 2 Steuerwagen, und für die Fernstrecke Augsburg-Stuttgart 12 Schnellzuglokomotiven von zwei verschiedenen Bauarten (1 D_0 1 und 1 C_0 1), 20 Personenzuglokomotiven der Bauart B_0 B_0 und zwei Güterzuglokomotiven der Bauart C_0 C_0, sowie 6 Trieb- und 4 Steuerwagen. Ausserdem waren noch 3 Schnellzuglokomotiven der Achsfolge 1 C_0 1 für den Direktionsbezirk Halle in Arbeit. — Abgeliefert wurden im Jahr 1932 lediglich 2 Schnellzuglokomotiven und 5 Rangierlokomotiven; dagegen wurden neu in Auftrag gegeben 4 Einphasentrieb-, 4 Steuer- und 4 Beiwagen, sowie 4 Personen- und Güterzuglokomotiven für die Nebenlinie Reichenhall-Berchtesgaden. Die Reichsbahn hat ausser diesen Fahrzeugen noch zwei Versuchslokomotiven der Achsenanordnung B_0 B_0 erworben, von denen je eine von den Maffei-Schwartzkopff-Werken und den Bergmann-Elektrizitätswerken auf eigene Rechnung gebaut und von der Reichsbahn im Betrieb ausprobiert wurde. Die Uebernahme einer dritten, von den Siemens-Schuckert-Werken erbauten Versuchslokomotive gleicher Bauart für das laufende Jahr in Aussicht genommen.

Einer Mitteilung der Reichsbahn sind noch folgende interessante Angaben zu entnehmen: Ende 1932 betrug die gesamte elektrisch betriebene Streckenlänge der Reichsbahn 1638 km, d. h. etwas mehr als 3% der gesamten Betriebslänge. Davon entfielen auf die Fernstrecken 1370 km, auf die Stadt- und Vorortbahnen, gleich wie Ende 1931, 268 km. — Im elektrischen Betrieb der Reichsbahn wurden 1932 rund 900 Mill. kWh verbraucht. Davon wurden 230 Mill., d. h. ungefähr ein Viertel, von den 53 der Reichsbahn gehörenden Kraftwerken erzeugt, deren eingebaute Maschinenleistung sich auf 134000 kW beläuft; der Rest war Fremdstrom. Zur Aushilfe für den Fall der Unterbrechung in der Fremdstromlieferung standen weitere 17 Bahn-Kraftwerke bereit. Im Jahr 1932 sind 15 Stück Triebwagen mit eigener Kraftquelle geliefert worden. Darunter sind zwei- und vierachsige leichte Diesel-Triebwagen für Nebenbahnen mit Dieselmotorleistungen von 100 und 175 PS, ferner diesel-elektrische Triebwagen mit 410 PS für Nahschnellverkehr. Fertiggestellt, jedoch noch nicht abgeliefert war auf Jahresende der sechsachsige diesel-elektrische Schnelltriebwagen mit zwei Dieselmotoren von je 410 PS, der seither seine Probefahrten zwischen Berlin und Hamburg gemacht und dabei die Geschwindigkeit von 160 km/h erreicht hat.

Die Untersuchung der Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes im Vergleich mit dem Dampfbetrieb ist von der Reichsbahn an die Hand genommen worden. Die darauf bezüglichen Arbeiten standen Ende 1932 vor dem Abschluss. Da diese Untersuchungen auf den Ergebnissen einer längeren Reihe von Jahren mit elektrischem Betrieb basieren, werden sie ohne Zweifel wertvolle Ergebnisse bringen. Es wird auch interessant sein, sie mit den Berichten der S.B.B. über die Wirtschaftlichkeit ihres elektrischen Betriebes zu vergleichen, von denen der letzte, im Auftrag der Generaldirektion von Dr. E. Huber-Stockar verfasst, vom Juli 1929 datiert. Dabei wird zu berücksichtigen sein, dass die Verhältnisse bei beiden Bahnen nicht gleich liegen, indem es sich bei den S.B.B. um ein zusammenhängendes Netz von Linien handelt, die den grössten Teil des Verkehrs leisten, während bei der Reichsbahn verschiedene, geographisch auseinander liegende Elektrifikationsbezirke in Betracht kommen. Rob. F. Stockar.

Berufsmoral und Wirtschaft.

Anlässlich der Eröffnung der Basler Mustermesse ist ihr Direktor, Dr. W. Meile, vor den Vertretern der Presse nachdrücklich für eine *Besserung der Wirtschaftsmoral* eingetreten, und zwar mit grundsätzlich ähnlichen Motiven, wie sie der Herausgeber der „S.B.Z." im Jahre 1930 (Bd. 95, S. 300) entwickelt hat: Förderung der Berufsmoral ist kein über den Wolken thronendes Idealziel, sondern höchst praktische Notwendigkeit. Auch die tätige Mitarbeit der Presse an solchen Aufgaben, da wo sie jeweils im konkreten Fall sich bieten, hat Meile ausdrücklich als nötig bezeichnet, und wir nehmen, als Fachpresse, hiervon umso lieber Notiz, als auch schon negative Werturteile gefällt worden sind über unsere gelegentlichen Aeusserungen zu konkreten Fällen, und zwar aus der falschen Einstellung heraus, dass das Fachblatt sich nicht auf solche Dinge einlassen solle.

Aus der Rede von Dir. Meile: „Die Mustermesse fördert nicht ein Geschäft um jeden Preis. Der seriöse Messegedanke tritt ein für jenes sittliche Postulat, das Ehrlichkeit und Wahrheit vor das einseitige Finanzinteresse stellt. Wenn wir jenen Gedanken über die Reform der Wirtschaftsmoral, den wir letztes Jahr am Pressetag äusserten, weiter verfolgen, so kommen wir zu einer auffallenden Uebereinstimmung zwischen den Forderungen der Wirtschaftspraxis und den Gesetzen der Wirtschaftsethik. Prof. Friedrich Dessauer hat in einer Tageszeitung einmal geschrieben, dass mangelnde Wirtschaftsethik ein beträchtlicher Unkostenfaktor sei; dieser könne so störend wirken, dass dadurch der Wirtschaftsverkehr nicht nur verteuert, sondern ganz unmöglich gemacht werde. Dessauer schrieb weiter: «Die Gesellschaft hat erfahren und weiss, dass sie ohne die Grundgebote von Wahrheit, Gerechtigkeit, Anstand nicht existieren kann . . . . , aber es kommt darauf an, dass Moral und Ethik nicht nur von irgendwelchen dazu Berufenen begründet, gelehrt und demonstriert werden, sondern darauf, dass sie in den täglichen Handlungen des Lebens, in der privaten und öffentlichen Begegnung im Vollzug verwirklicht werden . . . . ».

Die Respektierung der Wirtschaftsmoral ist eine überparteiliche Forderung aller Volkskreise. Es sei mir gestattet, den Wunsch auszudrücken, die Presse aller Parteischattierungen möchte diesen Fragen in Zukunft vermehrtes Interesse entgegenbringen. Seriöse Industrielle und seriöse Kaufleute wünschen direkt, dass die Presse durch die Kritik der vielerorts defekten wirtschaftlichen Grundsätze, *vor allem durch die Kritik konkreter Fälle,* energisch in den Lauf der Dinge eingreife. Entschuldigen Sie, wenn ein alter Freund der Presse diese Wünsche der Wirtschaftspraxis Ihnen mit innerer Ueberzeugung vorträgt. Die Zusammenarbeit der Presse und der Wirtschaftspraxis muss auch hier eine starke gemeinsame Abwehrfront bilden"

Wir können diesen Ansichten Meiles nur beipflichten.