

Verkehrswesen

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe**

Band (Jahr): **49-50 (1932)**

Heft 25

PDF erstellt am: **05.07.2024**

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.

umso weniger gebilligt werden, als gerade im jetzigen Moment die Frage eines angemessenen Lohnabbaues in ein Stadium der notwendigen Prüfung getreten ist; da auch die Regierung von Baselstadt hinsichtlich der öffentlichen Bediensteten den Lohnabbau prüfe, habe auch die Staatsverwaltung an einer künstlichen Hochhaltung der Löhne durch solche Submissionsbedingungen kein Interesse, denn sie würde dadurch höchstens zu Mehrausgaben gezwungen, die vermieden werden könnten, wenn sie ihre Aufträge auf Grund freier Konkurrenz ohne Lohndiktat vergeben könnte. Im übrigen ist die Kommissionsminderheit der Ansicht, daß das Submissionswesen durch eine Verordnung erschöpfend geregelt werden sollte, da der Apparat der Gesetzgebung ein sehr schwerfälliger sei und ein auf die Dauer gerichtetes Gesetz, das lediglich wirtschaftliche Momente erfasse, gefährlich und nicht wünschenswert erscheine.

Kontrolle der schweizerischen Gaswerke.

Das technische Inspektorat schweizerischer Gaswerke, das die Aufsicht und Kontrolle über alle Gaswerke ausübt, bemerkt in seinem Geschäftsbericht 1931/32, daß trotz der allgemeinen schlechten Wirtschaftslage eine lebhaftere Vorwärtsentwicklung stattgefunden hat. Mit der unter diesen Umständen gebotenen Umsicht und Vorsicht sind die der vergrößerten Produktion entsprechenden und für eine allfällige künftige Verbrauchsentwicklung bestimmten Anlagen in der Regel mit einem Minimalaufwand an Mitteln, aber doch ausnahmslos nach dem neuesten Stande der Technik vorgenommen worden. Vermehrt mußten deshalb auch die Organe des technischen Inspektorats zu Beratungen, Planvorlagen und Inspektionen zugezogen werden. Dem Inspektorate unterstehen zur Zeit 88 Gaswerke. Auf Grund eines Abkommens mit der Suva werden die Inspektionen im Auftrage der Anstalt vorgenommen.

Immer wieder wird von den Organen das Fehlen oder ungenügende Bezeichnungsschilder auf Schiebern und Ventilen gerügt. Weitere Beanstandungen mußten gemacht werden hinsichtlich der gegen innen aufschlagenden Türen, mangelhafte Reinhaltung der Betriebseinrichtungen, fehlende oder nicht gasdichte Schutzglocken und Schutzkörbe an elektrischen Glühlampen, Mängel an Manometern und andern Betriebskontrollapparaten. Im Total wurden den Aufsichtsorganen 84 Planvorlagen unterbreitet, die teils Neuanlagen, teils Neueinrichtung betrafen, so Manometeranlagen, Klär-Faulgasanlage, Retortenöfen, Teervorlagen, Koksauflösungsanlagen, Gasbehälter mit Wasserbassin. Die Zahl der Vorlagen hat sich auf der Höhe des Vorjahres gehalten. Die mit Hochdruckgasspeicheranlagen im Zusammenhang stehenden Planvorlagen haben weiterhin zugenommen, weil diesem Gasbehältersystem so viel Interesse entgegengebracht wird, daß schon etwa ein Viertel aller Gaswerke in ihrem Werke oder in ihrem Verteilungssystem solche Gasbehälter besitzen oder im Bau haben.

Bei den Unfällen ist zu melden, daß oftmals von ereigneten Unfällen dem technischen Inspektorat nicht rasch genug Mitteilung gemacht wurde, so daß ein sofortiges Eingreifen von Fachleuten oft zu spät kommt. Die Unfälle, die sich ereignet haben, sind beachtenswert. In einem Gaswerk sind der Leiter und vier Mann bei einer Montagearbeit an einer großkalibri-

gen Leitung im Rohrkeller des Reglerraumes schwer gefährdet worden, weil wider Erwarten ein mit Wasser gefüllter Gasbehältersiphon das Gas nicht richtig absperrte und dieses in großen Mengen in den mit einem Betonfußboden überdeckten und daher ungenügend gelüfteten Rohrkeller ausströmte, als die Rohrleitung zwecks Auswechslung von Formstücken auseinander geschraubt wurde. Bei Gasvergiftungsunfällen machte das technische Inspektorat die betreffenden Gaswerke auf die gebräuchlichen Gasschutzapparate aufmerksam. Ein Todesfall durch Gasvergiftung ereignete sich, als ein Mann bei einer unter erhöhtem Druck stehenden Fernleitungsstrecke ein Siphonrohr wegen Erhöhung der Straßendecke verlängern sollte. Der Mann hätte das über 2 m lange Rohr mit Wasser füllen sollen, was er aber wahrscheinlich nicht ausführte. Es gibt wohl aber keinen besseren Schutz gegen solche Unfälle, als den, daß solche Arbeiten nicht durch einen Mann allein ausgeführt werden dürfen. Zur Verhütung von Unfällen bei Hochdruckspeicheranlagen hat das technische Inspektorat aus seinen Erfahrungen besonders an solche Anlagen gestellte Beobachtungen erlassen. —K.

Verkehrswesen.

Die Verstaatlichung der französischen Bahnen. (V-K) Die französischen Bahngesellschaften sind bekanntlich seit einigen Jahren in einer schwierigen finanziellen Lage, da die Defizite einen unheimlichen Umfang anzunehmen beginnen. Es betrug allein für das Jahr 1931 rund 2 Milliarden Fr. und für die ersten 27 Wochen des laufenden Jahres, also bis zum 7. Juli, beläuft es sich schon wieder auf 1,243 Milliarden Fr., sodaß für das laufende Jahr heute schon ein Defizit von 4 Milliarden Fr. voraus errechnet werden kann. Als Ursache der Defizite wird von den Vertretern der Bahngesellschaften die Krisis und der Wettbewerb durch die Kraftwagen und die Flugapparate genannt. Die Vertreter der Binnenschifffahrt weisen auch darauf hin, daß an den Defiziten auch der unlautere Wettbewerb schuld sei, den die Eisenbahnen der Binnenschifffahrt machen.

Daß eine Reorganisation notwendig ist, hat auch die Regierung längst eingesehen und sie hat gegen Ende des vorigen Jahres der Kammer einen Gesetzesvorschlag eingebracht, der die Reorganisation der Betriebsmethoden und die Verschärfung der Finanzkontrolle über die Eisenbahngesellschaften vorsah. Der Gesetzesentwurf hat aber den Nachteil, daß die darin vorgeschlagenen Reformen durchwegs die Rechte der Öffentlichkeit gegenüber den Gesellschaften eingeschränkt und sich dadurch zum Schaden des Publikums ausgewirkt hätten. Wenige Tage vorher ist aber ein Gegenvorschlag von sozialistischer Seite eingereicht worden, der die Verstaatlichung sämtlicher privater Eisenbahngesellschaften vorsah und gleichzeitig die Möglichkeit einschloß, später auch die städtischen Transportmittel, wie Straßenbahnen, Untergrundbahnen und Autobusse, wenn nicht zu verstaatlichen, so doch zu vereinheitlichen. Die beiden Entwürfe sind wohl vom Kammerausschuß für öffentliche Arbeiten behandelt, aber noch nicht vor die Kammer gebracht worden. Der Verstaatlichungsantrag dürfte aber bei der gegenwärtigen Zusammensetzung des Parlamentes keine Aussicht auf Erfolg haben.