

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Band: 6/7 (1877)
Heft: 12

Artikel: Les nouveaux abattoirs de la ville de Genève
Autor: Achard, A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-5717>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

wir uns hier um so weniger verbreiten, als soeben in Deutschland aus den einander gegenüberstehenden Methoden, dem „Wagenraum- und Gewichtssystem“ und der „Werthclassification“ ein einheitliches System angenommen worden ist, welches auch in der Schweiz eingeführt werden dürfte.

Gegenwärtig besteht bei der Centralbahn und den westschweizerischen Bahnen ein anderes Classificationssystem, als bei der Nordostbahn und den östlichen Bahnen.

Die Einführung einer einheitlichen Classification in der ganzen Schweiz muss als ein dringendes Postulat einer allfälligen bevorstehenden Tarifreform bezeichnet werden.

Mit der Einheit der Classification wird gemeinlich die Einheit der Grundtaxen inbegriffen und deren Durchführung verlangt. Dieses betrachten wir als einen Irrthum, welcher nicht wenig geeignet ist, auf die wirthschaftliche Entwicklung unserer Bahnen einen nachtheiligen Einfluss auszuüben.

Wären alle Bahnen in der Hand eines Eigenthümers vereinigt, so könnten vielleicht passende Durchschnittseinheitstaxen ermittelt werden; auch da würden dieselben mit dem Hinzutreten neuer, unter anderen Verhältnissen stehender Linien sich ändern. Wenn jedoch die einzelnen Linien in's Auge gefasst werden, so ist klar, dass die von denselben ausgeführte Transportleistung verschiedene hohe Selbstkosten verursachen. Die Selbstkosten sollen jedoch der Bildung der Grundtaxe als Massstab dienen. Auf die Selbstkosten haben namentlich Einfluss: Die Höhe der Verzinsung des Anlagecapitals, die Steigungen und die Menge des Verkehrs. Von diesen zwei Momenten ist namentlich das zweite zur Anerkennung gelangt; am wenigsten jedoch das letztere.

Dass bei grossem Massentransport die Selbstkosten geringer ausfallen, als bei kleineren Transportmengen, ist einleuchtend. Bei anderen Industriezweigen, z. B. bei der Gasbereitung, findet man es selbstverständlich, dass der Höhe der Produktionsquantitäten entsprechend, in grossen Städten niedrige, bei kleinern höhere Preise bestehen. In England und Deutschland ist die Nothwendigkeit, dieses Moment bei der Tarifbildung einer Eisenbahnunternehmung in Betracht zu ziehen, anerkannt. Man vergleiche die Schriften von Reizenstein, Cohn, Varnbühler. In der Schweiz hatte der Verfasser dieses in einer Versammlung von Fachmännern nicht das Glück, ein Verständniss dafür zu finden.

In England betrachtet man die principielle Gewährung verschiedener Grundtaxen ebenso natürlich als die Einheit der Classification.

Es wäre daher angezeigt, die Bahnen nach ihren Verkehrsquantitäten, welche noch im Uebrigen in den meisten Fällen ihre volkwirthschaftliche Bedeutung characterisiren wird, in primäre und secundäre zu ordnen und denselben verschiedene d. h. den Localbahnen höhere Maximalsätze zu gewähren; während Fälle bekannt sind, dass eine secundäre Bahn niedrigere Grundtaxen hat, als Hauptbahnen.

Auf diesem Wege könnten auch kleinere Bahnen, Bahnen von mehr localer Bedeutung sich selbst erhalten, d. h. bestehen, ohne dass dieselben nothwendig ein Anhängsel einer grösseren Bahn sein müssten und, wenn sie es sind, würden sie die letztern nicht in so lähmender Weise belasten, wie es heute der Fall ist und zu der bestehenden Eisenbahnnoth zu einem grossen Theile mitgewirkt hat.

Da letztere Bahnen an Stelle des verhältnissmässig bei geringerer Leistung viel theureren Strassentransportes treten, so wird der Uebergang zu einer etwas höheren Eisenbahntaxe nicht ungerechtfertigt erscheinen.

In diesem Falle würde von einer Taxerhöhung auf den Hauptbahnen wohl kaum die Rede sein, da dieselben für sich sehr wohl bestehen können; das Richtige ist aber, wenn jede Bahn so gestellt ist, dass sie für sich bestehen kann. Wenn die Taxe als Aequivalent der Selbstkosten der Bahn für ihre Transportleistung aufgefasst wird, so muss ihrer Construction dasselbe Gesetz zu Grunde liegen, nach welchem die Selbstkosten sich bilden. Nun muss darauf aufmerksam gemacht werden, dass die Leistung der Bahn nicht nur in dem eigentlichen Transporte besteht, sondern es sind Stationsverrichtungen (Auf- und Abladen, Wagenbeschaffung) Verwaltungs-

nahmen, Controle, welche auf jede Transporteinheit gleichmässig entfallen. Während die eigentliche Transportleistung dem Wege proportional ist, sind die letzteren Kosten vom Wege unabhängig und die richtig gebaute Taxe besteht demnach aus einer constanten Grösse, mehr einer Function des Weges, mit anderen Worten aus einer Expeditionsgebühr und einer Streckentaxe.

Die bisherigen Tarifschemate der Schweiz. Eisenbahnverwaltungen suchen durch staffelförmige Abstufung des Grundpreises bei zunehmender Distanz diesem Gesetze Rechnung zu tragen und wenn dabei bei grösseren Distanzen die Taxen verhältnissmässig sehr klein geworden sind, so beweist dieses, dass im Allgemeinen die für jede Transporteinheit nothwendige constante Leistung bei jedem Transportgeschäft, im Verhältniss zu der eigentlichen Beförderung auf der Bahn viel grösser ist, als man gemeinlich vermuthen würde.

Die Tarifbildung hat sich in der Praxis auf reinem Tastwege gebildet, sie ist deshalb wohl eine sehr unvollkommene und der Mangel fachwissenschaftlicher, wir möchten fast sagen mathematischer Untersuchungen in diesem Gebiete sehr fühlbar, ohne welche man schwerlich zu weittragenden Reformen und Vereinfachungen gelangen dürfte. Der Vorschlag constanter Taxen innert gewissen Zonen, welcher grosse Vereinfachung ermöglichen würde, wird um so mehr der Berücksichtigung und Untersuchung werth erscheinen, als man die des Expeditionsdienstes bei jedem Transportgegenstand vom durchlaufenen Wege unabhängigen Leistungen gegenüber der Beförderung gross finden sollte. Sind aber die Tarife in den angedeuteten Richtungen unrichtig gebildet, so entstehen unrichtige Antheilsbestimmungen, wo mehrere Bahnen zu gemeinschaftlichen Transportleistungen zusammenwirken. Der Uebelstand macht sich besonders da fühlbar, wo von der Endstation eines Bahnnetzes Güter nach einem andern Bahnnetz befördert werden. Die Bahn, deren Gebiet nur auf einige Kilometer durchlaufen wird, kömmt mit der ihr zufallenden Taxe, gegenüber ihrer Leistung zu kurz; sie muss zu Gunsten ihrer Nachbarbahn verlieren. Die Ursache liegt in der unrichtigen Tarifbildung, welche die volle Vergütung für die vom Transportweg unabhängigen Leistungen erst bei den höheren, einer längeren Route entsprechenden Taxen eintreten lässt.

(Fortsetzung folgt.)

* * *

Les nouveaux Abattoirs de la ville de Genève.

La ville de Genève a construit en 1841 sur l'extrémité aval de l'Ile un abattoir destiné à remplacer celui que la démolition des fortifications devait faire disparaître, et qui se trouvait dans l'espace occupé aujourd'hui par le prolongement du Grand-Quai.

Cet abattoir a fini par devenir insuffisant en raison de l'accroissement de la population de la ville, et par donner lieu à des plaintes de la part des habitants des quartiers qui l'environnent. Aussi va-t-il disparaître à son tour pour être remplacé par celui que la ville vient de faire construire à Plainpalais au bord de l'Arve, près du confluent de cette rivière avec le Rhône, et dont l'ouverture aura lieu le premier avril prochain.

L'accès de l'abattoir a lieu par une voie nouvelle large de 15^m qui se détache du chemin des Savoises. Il est séparé de l'Arve par un quai, large également de 15^m, dont l'emplacement, ainsi qu'une partie de celui du bâtiment qui le longe, a été conquis sur le lit de la rivière.

L'ensemble de l'établissement se compose de deux parties bien distinctes: 1^o un marché au bétail, 2^o la partie contenant les abattoirs proprement dits, la porcherie, la triperie et les écuries. Elles sont séparées par un long bâtiment contenant des magasins.

En arrivant par la voie d'accès dont nous avons parlé, on trouve d'abord à sa droite une première entrée qui est celle du marché. Au devant est une allée plantée d'arbres, qui s'étend parallèlement aux magasins. A droite de cette allée se trouvent une halle pour les bœufs et vaches, mesurant 230m², et une halle pour les veaux, mesurant 335m²; cette dernière est élevée de 1^m, 20 au dessus du sol, de manière que les charretiers puissent déposer les veaux sur la halle comme on décharge les marchandises sur un quai de gare. Les colonnes

et la charpente de ces deux halles seront en fer. Tout autour, et adossés contre les murs d'enceinte sont des abris destinés au marché des porcs et des moutons, ainsi qu'à la remise des attelages. Ces abris se terminent à un pavillon situé à droite de la première entrée et contiennent les logements du concierge du marché et du vétérinaire chargé de la visite sanitaire.

Le bâtiment des magasins se termine à un pavillon qui est situé à gauche de la première entrée et qui contient au rez-de-chaussée le bureau de pesage et au premier étage le logement du directeur général. La bascule, couverte par une marquise, est adossée au bureau extérieurement à l'enceinte.

Au delà de ce pavillon se trouve la seconde entrée, et à gauche de celle-ci un troisième pavillon qui contient le bureau de sortie des abattoirs, le logement du commis, etc. En face de la seconde entrée, règne une seconde allée plantée d'arbres qui longe la face sud du bâtiment des magasins.

La porcherie et la triperie occupent un bâtiment long et étroit qui borde le quai de l'Arve et qui est à peu près parallèle à celui des magasins.

Dans le vaste espace compris entre ces deux bâtiments se trouvent 9 bâtiments allongés qui sont tous parallèles à la voie d'accès, et sont par conséquent dirigés du Nord au Sud. Les Nos. 2, 3, 5, 6 et 8 sont les abattoirs proprement dits; les Nos. 1 (contigu au troisième pavillon) 4 et 7 contiennent au rez-de-chaussée des étables et au premier étage des magasins à fourrage; enfin le No. 9 sert d'écurie aux porcs.

Les abattoirs Nos. 2, 6 et 8 sont respectivement divisés en 14, 15 et 16 loges, vu leurs longueurs inégales; l'abattoir No. 3 est divisé en 11 petites loges et 1 loge banale, et l'abattoir No. 5 en 12 petites loges et 1 loge banale. Cela fait un total de 68 petites loges et 2 loges banales.

Les petites loges dont la surface est de 28m²,80 sont louées aux bouchers qui garantissent à l'administration un minimum de 100 têtes de bétail abattues par an. Les loges banales sont mises temporairement à la disposition des particuliers.

Chaque loge est pourvue d'un placard pour remiser les outils, d'un treuil à engrenage destiné à hisser les animaux abattus pour le dépeçage, d'une bouche à eau et de deux rangées de crochets.

Les rues situées entre les bâtiments d'abattage et les écuries ont 10 m² de largeur et sont macadamisées, avec trottoirs en ciment. Celles qui séparent deux bâtiments d'abattage sont complètement cimentées, et leurs trottoirs sont abrités par des avant-toits saillants servant à maintenir dans les loges autant de fraîcheur que possible. Chacune de ces rues est pourvue d'une balance à la romaine pour le pesage des quartiers.

La porcherie contient d'abord un local où sont des bassins de lavage et des tables de travail préparatoire, puis une grande halle avec une rangée continue de crochets fixés à des traverses qui supportent des colonnes en fer. Au dessus de ces traverses règne sur toute la longueur de la halle une bande de fer, sur laquelle doivent courir de petites grues destinées à suspendre les porcs sortis des cuves d'échaudage. Ces cuves sont au nombre de 5, avec autant de tables de travail et de grandes grues fixes.

La triperie contient 12 fourneaux à 2 chaudières, chacun avec sa cheminée, autant de bassins de lavage et autant de bassins à rafraîchir, ainsi que des tables de travail sur pieds en roche. Elle a, ainsi que la porcherie des cheminées de faitage pour l'aérage. Elle possède une toiture en fer, à cause de la grande évaporation qui s'y produit et qui détériorerait rapidement une toiture en bois.

Les magasins occupent tout le premier étage et une grande partie du rez-de-chaussée du bâtiment qui leur est affecté. Le reste du rez-de-chaussée comprend 1^o le séquestre destiné à l'abattage du bétail qui se trouverait atteint de maladies contagieuses, et organisé de manière à être susceptible d'une désinfection complète; 2^o un dépôt servant à recevoir la viande qui ne provient pas de l'abattoir lui-même et dont le contrôle se fera par deux employés du département de justice et police; 3^o six water-closets dont trois s'ouvrent du côté du marché et trois du côté des abattoirs; tous les magasins s'ouvrent de ce dernier côté.

Au milieu du bâtiment des magasins se trouve un pavillon

plus élevé qui contiendra une pompe à incendie, une cloche pour les signaux et une horloge.

Une canalisation hydraulique (tracée sur le plan) amène l'eau de la Machine aux bouches à eau des loges, à la porcherie, à la triperie, ainsi qu'aux fontaines, dont une se trouve à chaque extrémité des bâtiments d'abattage et une dans le marché.

Un système d'égouts en ciment (également tracés sur le plan) dessert tout l'ensemble. La communication entre la surface du sol, soit en dedans, soit en dehors des bâtiments, et ces égouts se fait au moyen de regards en fonte, avec grille et coupevent d'un système très simple et très efficace, imaginé par Mr. Blanchot, ingénieur de la ville, d'après les plans et sous la direction duquel tout l'établissement a été construit et organisé.

Le sol sur lequel la construction s'élève est formé des alluvions de l'Arve. Pour atteindre un gravier qui fut suffisamment solide pour recevoir les fondations il a fallu creuser à une profondeur variable entre 0m⁷, 60 et 2m⁰, 00.

Grâce au soin avec lequel Mr. Blanchot a établi ses plans et devis qui ont servi de base aux décisions de l'autorité municipale, et grâce à la vigilance, avec laquelle il a présidé à l'exécution, le crédit de fr. 1 100 000 voté pour les abattoirs par cette autorité n'a pas été dépassé, circonstance malheureusement trop rare dans les travaux qui dépendent d'administrations publiques.

A. Achard, Ingénieur.

* * *

I. Delegirten-Versammlung

des schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins
den 18. März 1877 in Bern.

(Einladung und Tractanden siehe in Beilage zu Nr. 9.)

Der Präsident, Herr Bürkli, eröffnete die Sitzung mit einigen geschäftlichen Mittheilungen. Auf das vom Central-Comité an den hohen Bundesrath gesandte Schreiben, betreffend die Bethheiligung des Vereins an der Pariser Weltausstellung war von Seite des Bundesrathes ein Schreiben eingegangen, worin er seine hohe Befriedigung über den Entschluss des Vereins ausspricht und denselben zur energischen Durchführung seiner Bestrebungen aufmuntert. Von Seite des Eisenbahn- und Handelsdepartementes war Herr Dr. Philipp Willi, Secretär der zweiten Abtheilung des Handelswesens, zur Theilnahme an der Versammlung abgeordnet worden.

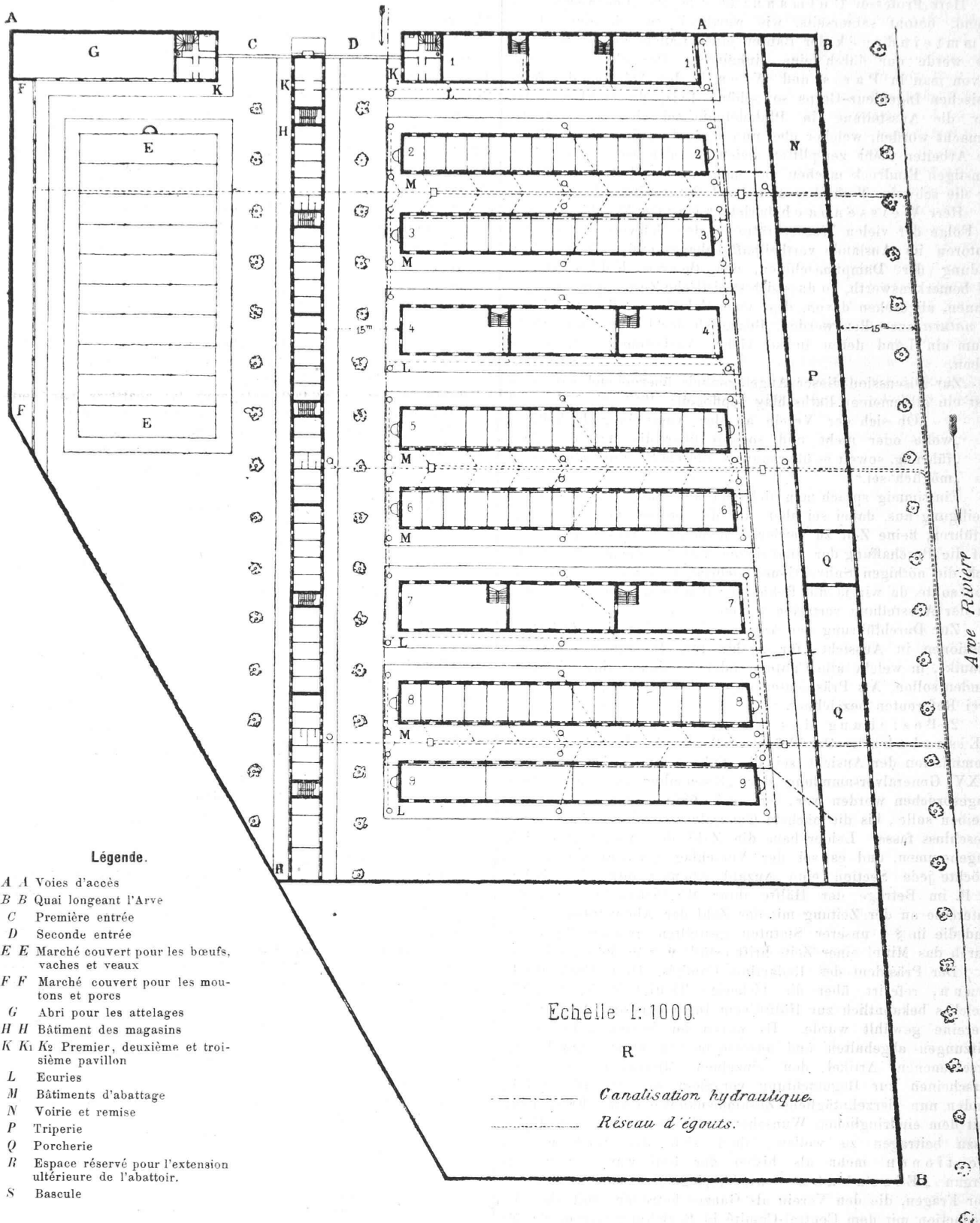
Auf den Antrag des Central-Comités wurde beschlossen, sämtliche neu Angemeldeten, deren Aufnahme durch die Generalversammlung vorbehalten, als Mitglieder, und diejenigen cantonalen Vereine, welche sich heute vertreten liessen, als legale Sectionen zu betrachten.

Ueber das Haupttractandum, die Frage der Bethheiligung des schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins an der Weltausstellung in Paris, war vom Central-Comité das erste Referat dem Herrn Stadtbaumeister Geiser übertragen, welcher sich seiner Aufgabe mit der ihm eigenen Gewandtheit entledigte und vorerst über die Wünschbarkeit der Bethheiligung überhaupt und sodann über die Vertretung der Architectur sprach.

„Mit der Einführung einer neuen Verfassung für unsern Verein waren wir nicht nur bestrebt die Beziehungen unter den schweizerischen Fachgenossen zu heben, sondern auch zur Mehrung des Einflusses und der Achtung der technischen Berufszweige beizutragen, um so die Stellung der Techniker im staatlichen und socialen Leben zu heben. Während die Techniker in Frankreich schon seit vielen Jahrzehnten die brillantesten Stellungen einnehmen, in England im Parlamente sitzen, geniessen sie in andern Ländern noch nicht die Gleichberechtigung mit andern Berufsrichtungen, welche ihren Leistungen im öffentlichen Leben entspricht. Bei Anlass der Beschickung der Ausstellung in Paris bietet sich nicht nur ein Feld der gemeinschaftlichen Thätigkeit der Sectionen des neu erstarkten Vereins, sondern auch eine prächtige Gelegenheit, durch übersichtliche Darstellung der schweizerischen Bauten der Bedeutung der Technik in unserm kleinen Lande Relief zu geben.

Was die Durchführung anbelange, müssen die Details späteren Verhandlungen überlassen bleiben, aber im Allgemeinen

Les nouveaux Abattoirs de la ville de Genève.



sei das Central-Comité der Ansicht, dass für die Administration ein Central-Bureau eingerichtet und demselben ein Zeichnungsbureau beigegeben werde, in welchem das durch die Bemühungen der Sectionen gesammelte Material verarbeitet und zusammengestellt werden müsse.

Mit Bezug auf die Architectur im Speziellen müssten die

Aussteller überall da, wo die Individualität des Architecten zur Geltung kommen soll, natürlich ihre Pläne selbst vorbereiten, während eine Sammlung öffentlicher Bauten mehr statistischer Natur (Album von Schulhäusern, Krankenhäusern, Fleischhallen, Strafanstalten und andern öffentlichen Gebäuden aller Cantone, welche seit 10 Jahren gebaut wurden), in einheitlichem Mass-