Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **91/92 (1928)**

Heft 26

PDF erstellt am: **02.06.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

MITTEILUNGEN DER VEREINE.

S. I. A. Sektion Bern des S. I. A.

I. Mitgliederversammlung vom 16. Oktober 1928.

Der Präsident, Architekt H. Weiss eröffnet um 20.15 Uhr die im Bürgerhaus stattfindende erste Mitgliederversammlung und begrüsst zur Eröffnung des diesjährigen Vortragszyklus rd. 200 Gäste und Mitglieder. Der starke Besuch durch Mitglieder und besonders die Vertreter von Behörden und Interessentengemeinschaften bewies zur Genüge die Aktualität der angesagten Themata und die Prominenz der Referenten.

Herr *Georges Bauer*, Sekretär der „National Automobil Chamber of Commerce, N. Y. U. S. A." referierte über

Zusammenarbeit von Automobil und Eisenbahn in den U. S. A.

Es war äusserst interessant, die Ausführungen eines Mannes zu hören, der in engster Fühlung mit der Organisation steht, der „Interstate Commission", die jedem der beiden wichtigsten Landverkehrsmittel seinen Platz im Wirtschaftsleben eines Landes, fast eines Kontinentes geben soll. Seine Ausführungen können hier nur gestreift werden.

Auch in den U. S. A. machte sich eine starke Opposition seitens der Eisenbahngesellschaften gegen die Zulassung der Automobilbeförderung geltend. Gutgeleitete Gesellschaften gingen aber rasch dazu über, mit Hilfe eigener Automobilparks ein Höchstmass von Leistungsfähigkeit zu schaffen, dem die andern folgen mussten. Das Automobil wurde aus seiner Konkurrenzposition herausgehoben, um als Hilfsmittel zur Vergrösserung der Leistungsfähigkeit zu dienen. Es dient als Pionier, zum Abtasten neuer Entwicklungsgebiete, wo ihm später die Eisenbahn folgen kann. Es ersetzt unrentabel gewordene Bahnverbindungen. Es ist der beweglichste Zubringer und Verteiler von Personen und Gütern. Lange, verkehrsreiche Strecken gehören der Eisenbahn, kurze, und besonders solche mit stark wechselnder Verkehrsdichte, dem Automobil.

Das Problem des lokalen Güterverkehrs wird so gelöst, dass die Eisenbahn die Stückgüter nach bestimmten Hauptbahnhöfen bringt, ungefähr jede vierte bis fünfte Station, von wo aus sie der Lastwagen verteilt. Die jede Station bedienenden Güterzüge fallen weg, die Geleise werden für die rentableren Langstreckenzüge frei, der Bedarf an Wagenmaterial wird geringer, die verteilenden Lastautomobile dienen zugleich als Zubringer.

In der Zusammenarbeit der beiden Verkehrsmittel hat sich das sog. Behältersystem entwickelt. Normierte Behälter, Containers, werden im Betrieb des Verfrachters gefüllt und plombiert, auf Lastautomobile gesetzt, im Güterbahnhof in Eisenbahnwagen gehoben, an der Bestimmungsstation auf Lastwagen dem Empfänger zugestellt. Die Containers werden für hochwertige Waren verwendet und für solche, die schwer umzuladen sind, wie Backsteine u. dergl. Im Ausbau des Zubringerdienstes sind geleiselose Güterbahnhöfe entstanden, wo die Güterbahnhöfe der Bahn weit ausserhalb der Städte liegen. Im Prinzip wird jede Leerfahrt vermieden, jede manuelle Arbeit auf ein Minimum beschränkt. In Cincinnati bedient eine Zubringergesellschaft sechs Eisenbahnen; 19 Lastwagen mit 225 abnehmbaren Behältern, 66 elektrische und 13 Handkranen ersetzen 225 gedeckte Eisenbahnwagen und 115 schwere Pferdefuhren. Anders ausgedrückt hat der Lastwagen die für diesen bestimmten Warenaustausch nötige Zeit von 62 Arbeitstunden auf einen Normalarbeitstag reduziert, während die Ersparnis an Bahnsteigfläche 15%, an Unternehmerkosten 35% beträgt. Ebenso werden durch fliessenden Abschub der Waren gewaltige Einsparungen an Rollmaterial und Verladeplatz gemacht. Der direkte Abschub an den Empfänger, Frei-ins-Haus-Lieferung, hält die Privatwagen, die in der Regel nicht ausgenützt werden, vom Bahnhof fern.

Auch im Personentransport wird die innige Zusammenarbeit der beiden Transportmittel angestrebt. Immerhin liegt die Sache nicht so einfach. Die rein wirtschaftlichen Ueberlegungen werden stark beeinflusst durch persönliche Liebhabereien und Gründe der Bequemlichkeit. Benzin- und benzin-elektrische Eisenbahnwagen treten mit dem Automobil erfolgreich in Konkurrenz.

Diploming. *Rob. Hohl*, Subdirektor der „SESA", sprach als zweiter Referent über

Zusammenarbeit von Eisenbahn und Automobil in der Schweiz,

wie sie sich seit Schaffung der „Sesa" herausgebildet hat. Auch hier ist schon längst nicht mehr die Frage: Automobil oder Eisenbahn, sondern: Automobil *und* Eisenbahn. Die Konkurrenzfähigkeit wird jedem Transportmittel seinen Platz anweisen. Im Interesse des Landes muss eine wilde Konkurrenz verhütet werden. Durch die Gesetzgebung müssen die Konkurrenten auf gleiche Grundlage gestellt werden. Es wird sich auch bei uns herausstellen, dass das Automobil die Eisenbahn nicht ersetzen kann.

Die Motorisierung des Strassenverkehrs steckt noch in den Anfängen. Immer mehr werden die Personenautomobile die Eisenbahnen bedrängen; sie können nur durch verbesserte Verkehrsbedingungen abgewehrt werden. Auch im Güterverkehr werden die Bahnen den Versendern und Empfängern die gleichen Vorteile bieten müssen wie die Automobile. Die Zusammenarbeit wird durch die „SESA" organisiert. Die bezüglichen Erfahrungen anderer Staaten, besonders der U. S. A., werden, in voller Berücksichtigung der schweizerischen Verhältnisse, ihre Nutzanwendung finden. Es wird besonders auf die Zusammenarbeit der motorisierten Postlinien mit den Eisenbahnen hingewiesen, wo sich die beiden Vehikel in mustergültiger Weise ergänzen. Auch als Pionierlinie haben wir ein Beispiel in der Schweiz: die Linie Niederweningen-Oberendingen-Döttingen, als Eisenbahnlinie schon beschlossen, wird von der Post mit Autobussen, auf Rechnung der Bundesbahnen betrieben. Die Anlagekosten betragen bedeutend weniger als für eine Eisenbahn, für die eine Rendite z. Z. auf keinen Fall vorhanden gewesen wäre. Die Sesa-Agenturen ermöglichen die Frei-ins-Haus-Lieferungen. Dem Ferncamionnagedienst wird alle Aufmerksamkeit geschenkt, wie auch dem Bahntransport-Ergänzungsdienst. Ein Versuch, die Lokalsendungen mittels Automobil, parallel zur Bahn, zu befördern, ist auf der Strecke Luzern-Wolhusen unternommen worden. Es sind Versuche im Containerdienst in Aussicht genommen. Wegen der Berührungsgefahr mit den Oberleitungen können voraussichtlich Kranen nicht zur Anwendung kommen; es wird daher das Abrollsystem mehr Aussicht haben. Die nächsten Jahre werden die gewünschte Abklärung bringen.

In der *Diskussion* warnt Regierungsrat *W. Bösiger* vor zu optimistischen Betrachtungen. Die Konkurrenzgrundlagen sind heute noch zu ungleich. Die Bahnen gehören der Oeffentlichkeit. Im Momente, wo wir bedeutende Kapitalien investieren, um die Bahnen mit einheimischem Betriebstoff betreiben zu können, tritt das Automobil als gefährlicher Konkurrent auf. Wir haben keine nennenswerte Automobilindustrie. Der Betriebstoff muss aus dem Auslande bezogen werden, zu Ungunsten unserer Handelsbilanz. Die Einnahmen aus dem Automobilverkehr nehmen nicht in dem Masse zu, wie die Kosten für den Unterhalt der Strassen, wenigstens heute noch nicht. Die Bahn wird dem Automobil noch viel abgeben müssen. Anderseits muss der Automobilbetrieb das nötige Verständnis für die Lage aufbringen. Einschränkende Bestimmungen sind nötig, namentlich im Interesse der Strassen, die nicht zu hoch belastet werden dürfen. Eine Zusammenarbeit muss kommen. Speziell die bernischen Behörden sind dazu bereit, unter Wahrung der Interessen der Oeffentlichkeit.

Aus Referaten und Diskussion ist die heute vorherrschende Ansicht zu erkennen, dass die beiden bedeutenden Landtransportmittel in Zukunft ihren Platz nebeneinander haben werden. Wie weit sie ihre Kreise ziehen werden, wird durch wirtschaftliche Momente bestimmt. Die Oeffentlichkeit hat ein Interesse daran, dass der Wettbewerb auf gesunder Grundlage ausgetragen wird.

Der Präsident spricht Referenten und Diskussionsteilnehmern den Dank der Sektion aus und schliesst die Sitzung um 22 Uhr E—r.

S. T. S. Schweizer. Technische Stellenvermittlung · Service Technique Suisse de placement · Servizio Tecnico Svizzero di collocamento · Swiss Technical Service of employment

ZÜRICH, Tiefenhöfe 11 — Telephon: Selnau 5426 — Telegr.: INGENIEUR ZÜRICH

Für Arbeitgeber kostenlos. Für Stellensuchende Einschreibegebühr 2 Fr. für 3 Monate. Bewerber wollen Anmeldebogen verlangen. *Auskunft* über offene Stellen und *Weiterleitung* von Offerten erfolgt *nur gegenüber Eingeschriebenen.*

817 *Elektro-Techniker* mit Praxis in Hausinstallationen, vorübergeh. Sofort. Elektr. Unternehmung Zentralschweiz.
819 Jüng. *Maschinen-Techniker* m. gut. Sprachkenntn. f. Korresp. u. Acquisit.-Bureau, Abt. Motorenbau. Franz. u. Engl. Ostschweiz.
821 Erfahr. *Maschinen-Ingenieur* f. d. Instandhalt. maschin. Anlagen einer gross. Baustelle. Deutsch u. Franz. verl., Span. erw. Spanien.
823 Jüng. *Maschinen-Ingenieur* für Berechnungsbureau, Abt. Wasserturbinenbau. Deutsche Schweiz.
825 Erfahr. *Maschinen-Ingenieur*, f. Projekten-Abteilung für Schiffsturbinen u. Hilfsmaschinen. Sprachkenntn. erforderl. Schweiz.
827 *Elektro-Techniker* z. Ueberwachung elektr. Masch. u. Apparate (Kälte- u. Präzisions-Maschinen). Franz. Schweiz.
829 *Eisenkonstruktions-Ingenieur* od. Techniker. Sofort. Zürich.
831 Jüng. *Heizungs-Techniker* für Bureau. Kt. Bern.
1330 *Hochbau-Techniker*, guter Zeichner. Arch.-Bureau Kt. Zürich.
1332 *Bautechniker* m. Baupraxis, f. Baugesch. u. Arch.-Bur. Kt. Zürich.
1334 *Tiefbau-Techniker* mit Erfahrung im Bau v. Wasserkraftanlagen für Projektierung. Gut. Zeichner u. Statiker. Deutsche Schweiz.
1426 *Bauingenieure* mit prakt. Erfahrungen im Bau v. Wasserkraftanlagen, für Projektierung und Bau. Ing.-Bureau Zürich.
1428 *Hochbau-Techniker* od. *Architekt*, gut. Zeichn. Arch.-B. Kt. Zürich.
1438 *Hochbau-Techniker* m. Bauplatzpraxis. Sofort. Arch.-Bur. Zürich.
1440 Jüng. *Bauführer* bew. in Devis, Verkehr. 1. Febr. Arch.-B. Kt. Bern.
1442 Erfahr. *Bauingenieur* für einen Fabrikumbau. Basel.