

Betriebsergebnisse der S.B.B. im Jahre 1930

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **97/98 (1931)**

Heft 24

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-44796>

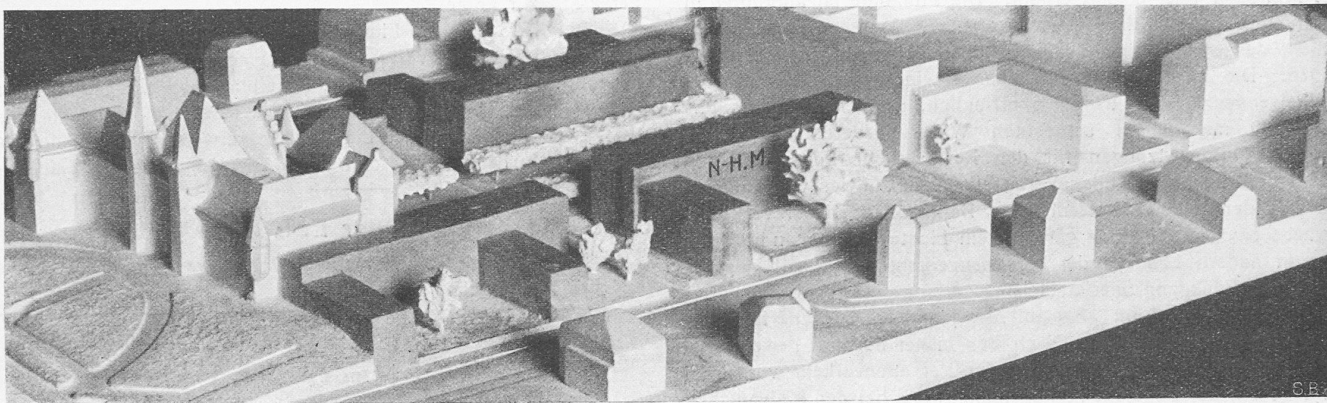
Nutzungsbedingungen

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.

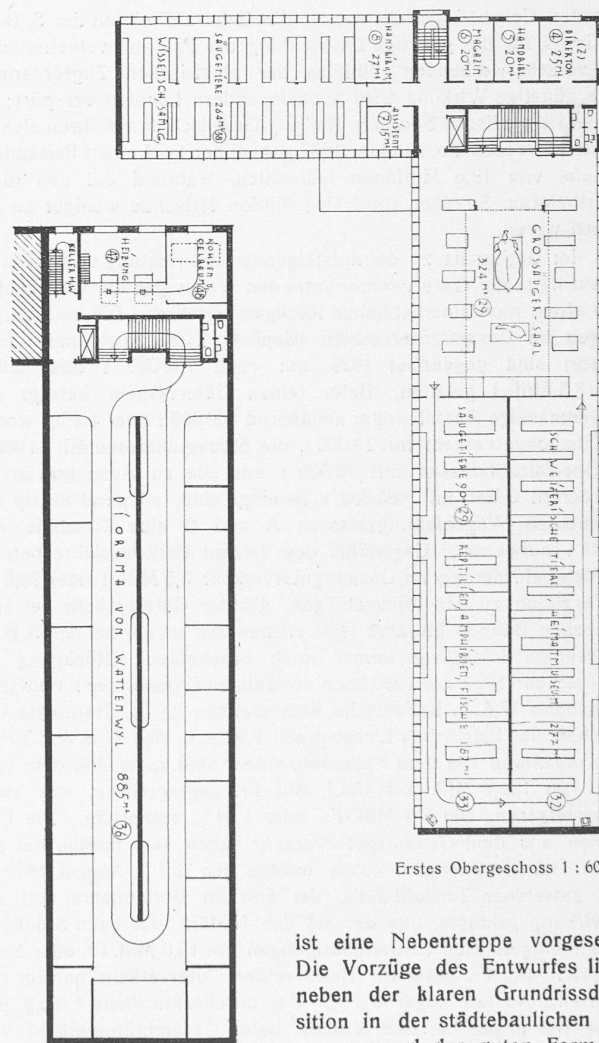
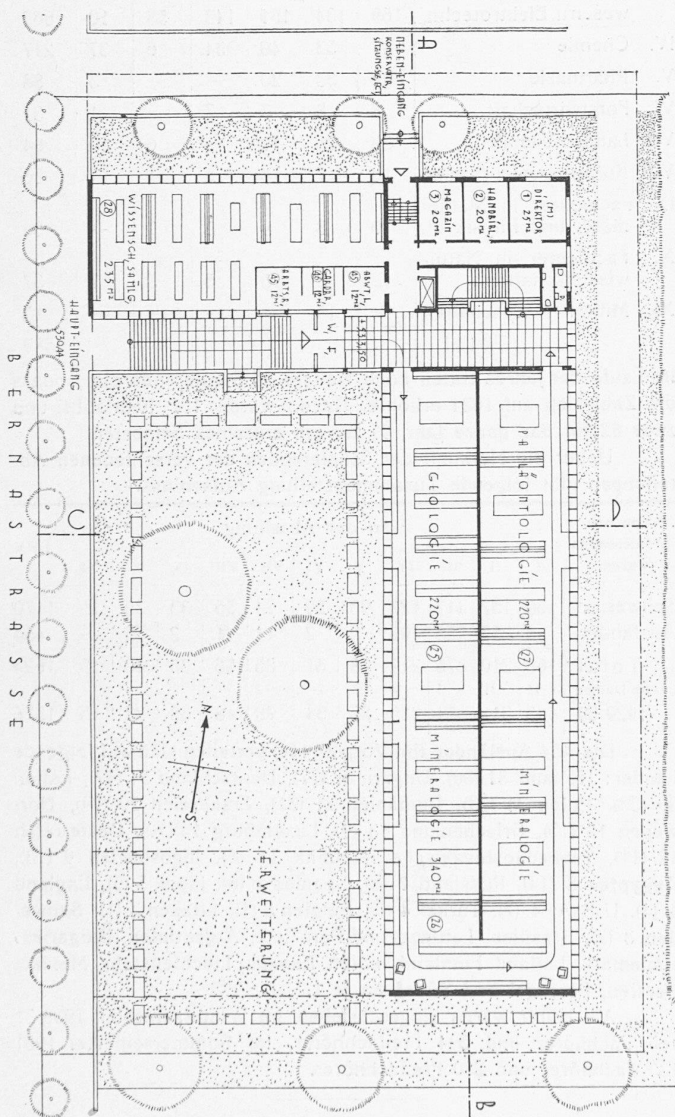
Haftungsausschluss

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.

WETTBEWERB FÜR EIN NATURHISTORISCHES MUSEUM IN BERN. — II. Preis (2600 Fr.), Entwurf Nr. 16. — Arch. Emil Hostettler, Bern.



Blick aus Nordwest auf das Gesamt-Modell (links das Historische Museum).



Erstes Obergeschoss 1 : 600.

Untergeschoss, 1 : 600.
Links : Erdgeschoss
zum Entwurf Nr. 16.

ist eine Nebentreppe vorgesehen. Die Vorzüge des Entwurfes liegen neben der klaren Grundrissdisposition in der städtebaulichen Einpassung und der guten Form und Einzeldurchbildung der Baumasse. Umbauter Raum 23460 m³. (Schluss folgt.)

lungen mit den Verwaltungsräumen im Querflügel untergebracht sind. Die so erreichte Raumdisposition ist klar und übersichtlich. Der Verfasser bemüht sich, durch besondere Fensterausbildung Spiegelungen der Ausstellungsschränke zu vermeiden; er will dies durch Auflösung der ganzen Längswände in schmale und tiefe Pfeilerlamellen erreichen. Die vorgeschlagenen Dimensionen erscheinen zu knapp, insbesondere zur Aufnahme der Binder über dem Grossäugersaal. Die Lage des Vortragsaals im 3. Obergeschoss ist zu beanstanden; die Räume des Präparators in diesem Geschoss liegen jedoch gut. Für diese Räume und die Hausmeisterwohnung

Betriebsergebnisse der S. B. B. im Jahre 1930.

Infolge der engen Beziehungen zwischen Konjunktur und Verkehr war es unvermeidlich, dass sich der Einfluss der verschärften Wirtschaftslage auch auf die Verkehrsmengen der Bundesbahnen auswirkte. Der *Personenverkehr* hat noch eine verhältnismässig günstige, wenn auch gegenüber den früheren Jahren stark verlangsamte Entwicklung zu verzeichnen. Die Zahl der Reisenden war im Vergleich zum Vorjahr um 1,4 Millionen oder 1,1% auf 127,9 Millionen angestiegen und hatte damit zum ersten Mal den höchsten

bisher verzeichneten Stand des Jahres 1913 überstiegen. Gegenüber dem letzten Vorkriegsjahre hat sich die Reisendenzahl um 33,4 Millionen oder 35,3% erhöht. Die Zunahme ist allerdings in erster Linie beim billigen Abonnement- und Massenverkehr festzustellen, dessen Ertragnisse die Selbstkosten kaum zu decken vermögen. Die im Berichtsjahre wiederum eingetretene Vermehrung der Reisendenzahl ist trotzdem erfreulich, um so mehr, als das Jahr 1930 mit seinen schlechten Witterungsverhältnissen ungünstige Voraussetzungen für den Reiseverkehr bot und keine grösseren verkehrsfördernden Veranstaltungen aufwies wie das Vorjahr mit dem eidg. Schützenfest in Bellinzona. Dieser Verkehrszuwachs erscheint in noch günstigerem Lichte, wenn man bedenkt, dass in andern Ländern der Personenverkehr schon seit längerer Zeit einen Rückgang oder doch eine verlangsamtete Entwicklung zu verzeichnen hat und im abgelaufenen Jahr eine verschärfte rückläufige Bewegung aufweist. Nach den bisher bekannt gewordenen Ergebnissen betrug der Rückgang im Personenverkehr von 1929 auf 1930 bei der Deutschen Reichsbahn 7,6%, bei den Italienischen Staatsbahnen 5,6% und in den U. S. A. 13,8%. In ihrem vorhergehenden Geschäftsbericht nannte die Generaldirektion der S. B. B. als Grund für die günstige Entwicklung des Personenverkehrs auch den verkehrswerbenden Einfluss der elektrischen Zugförderung. Diese günstige Wirkung wird auch in andern Ländern verspürt; so konnte die englische Southern Railway-Gesellschaft auf ihren elektrifizierten Strecken für das Jahr 1930 gegenüber 1929 einen Reisendenzuwachs von 12,6 Millionen feststellen, während auf den nicht elektrifizierten Strecken rund eine Million Reisende weniger zu befördern waren.

Im Gegensatz zu der aufsteigenden Entwicklung im Personenverkehr hatte der *Güterverkehr* unter den Wirkungen der Wirtschaftskrise einen nicht unerheblichen Rückgang erfahren. Die beförderten Mengen im Gesamtgüterverkehr (Gepäck-, Tier-, Post- und Güterverkehr) sind gegenüber 1929 um rund 730 000 t oder 3,8% auf 18,5 Mill. t gefallen. Beim reinen Güterverkehr beträgt der mengenmässige Ausfall sogar annähernd 800 000 t oder 4,3%, woran der Eilstückgutverkehr mit 19 000 t, die Stückgutklassen mit 34 000 t, die Spezialtarifklassen mit 92 000 t und die zu Ausnahmetarifen beförderten Güter mit 685 000 t beteiligt sind, während einzig die allgemeinen Wagenladungsklassen A und B eine Zunahme von 30 000 t aufweisen. Gegenüber dem letzten Vorkriegsjahre beträgt die Mehrbeförderung im Gesamtgüterverkehr 3,5 Mill. t oder 23,5%. Im Vergleich zu den Rückschlägen, die der Güterverkehr bei ausländischen Bahnen im Jahre 1930 erlitten hat, ist der bei den S. B. B. eingetretene Rückgang immer noch bescheiden. (Rückgang im Güterverkehr 1929 auf 1930 nach vorläufigen Ergebnissen: Deutsche Reichsbahn 17,6%, Italienische Staatsbahnen 8,9%, Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen 9,9%, in den U. S. A. 13,9%) Die *Einnahmen* aus dem *Personenverkehr* sind gegenüber dem Vorjahre von 156,2 Mill. auf 159,1 Mill. Fr. angewachsen, was einer Ertragsteigerung um 2,9 Mill. Fr. oder 1,84% entspricht. Die *Einnahmen* aus dem *Gesamtgüterverkehr* haben sich infolge der geringen Transportmengen, sowie infolge des auf 1. August 1929 in Kraft getretenen Tarifbaues, der erst im Berichtsjahre voll zur Auswirkung gelangte, und der auf den 1. März 1930 beim Stückgutverkehr eingeführten Tarifermässigungen um 13,6 Mill. Fr. oder 5,6% auf 232,1 Mill. Fr. gesenkt. Beim reinen Güterverkehr beträgt der finanzielle Ausfall sogar 6,3%. Der durchschnittliche Ertrag pro Tonne fiel gegenüber dem Vorjahr beim Gesamtgüterverkehr von 12,75 Fr. auf 12,51 Fr. und beim reinen Güterverkehr von 11,59 Fr. auf 11,35 Fr. Entsprechend der Verkehrsentwicklung verzeichnen die *Transporteinnahmen* einen Rückgang von 401,9 Mill. Fr. auf 391,2 Mill. Fr., also von 10,7 Mill. Fr. oder 2,68%.

Den gesamten Betriebseinnahmen von 420,5 Mill. Fr., die aus den oben erwähnten Gründen gegenüber dem Vorjahre um 10,8 Millionen zurückgingen, stehen auf der *Ausgabenseite* der Betriebsrechnung 291,4 Mill. Fr. gegenüber, oder 11 Millionen mehr als im Jahre 1929. Der Überschuss der Betriebseinnahmen, der die Summe von 129,1 Mill. Fr. ausmacht, blieb deshalb um 21,8 Mill. Fr. unter dem Ueberschuss des ausnahmsweise günstigen Jahres 1929. Die Zunahme der Ausgaben des eigentlichen Betriebes beträgt rund 6,7 Mill. Fr. oder 2,3%; sie ist in der Hauptsache auf die im Berichtsjahre weiterhin vermehrten Betriebsleistungen zurückzuführen. Diese erreichten bei den Lokomotivkilometern 2,8%, bei den Zugskilometern 3,1%, bei den Wagenachskilometern 1,5% und bei den

Bruttotonnenkilometern 2,1%. Beim Personalbestand hatten diese *Mehrleistungen* eine durchschnittliche Vermehrung um 791 Bedienstete oder 2,4% zur Folge.

Bei 154,8 Mill. Fr. Einnahmen und 153,2 Mill. Fr. Ausgaben weist die Gewinn- und Verlustrechnung einen *Einnahmenüberschuss* von 1,59 Mill. Fr. auf, der zur Abschreibung vom Kriegsdefizit verwendet wurde. Vom 1. Januar 1931 an beträgt dieses noch 138,1 Mill. Fr. Bezüglich näherer Einzelheiten verweisen wir auf den Geschäftsbericht der S. B. B., dem diese Angaben entnommen sind.

Ueber die Frequenz der E. T. H. 1930/31.

Zu Beginn des Studienjahres 1930/31 waren folgende Studierende eingeschrieben:

Abteilung	Zahl der Studierenden						
	1. Kurs	2. Kurs	3. Kurs	4. Kurs	Dipl. Sem.	Höh. Sem.	Total
I. Architektur	44	44	38	31	2	—	159
II. Ingenieurwesen	43	51	28	45	31	3	201
III. Maschineningenieurwesen u. Elektrotechn.	169	134	151	143	58	10	665
IV. Chemie	47	53	40	34	6	37	217
V. Pharmazie	32	33	20	—	—	3	88
VI. Forstwirtschaft	8	8	7	7	—	1	31
VII. Landwirtschaft	23	26	19	—	6	10	84
VIII. Kulturingenieurwesen	16	17	16	6	1	—	56
IX. Fachlehrer in Mathematik und Physik	10	8	9	5	3	—	36
X. Fachlehrer in Naturwissenschaften	12	3	5	5	5	7	37
XI. Militärwissenschaften	—	15	—	—	—	—	15
Total							1589

Im Laufe des Jahres traten noch weitere 35 Studierende ein, sodass die Zahl sich auf 1624 erhöhte. Davon waren 157 beurlaubt, und zwar 82 für das ganze Jahr, 91 für ein einzelnes Semester.

Ueber die Herkunft der Studierenden der verschiedenen Abteilungen gibt folgende Zusammenstellung Aufschluss.

Von den Studierenden waren:	an der Abteilung											Total
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	
Schweizer	135	157	417	127	93	29	74	55	33	35	15	1170
Ausländer	25	53	258	92	5	2	11	1	2	5	—	454
Total	160	210	675	219	98	31	85	56	35	40	15	1624
davon Damen	11	1	1	4	31	—	2	—	1	4	—	55
1929/30	143	211	654	215	87	34	98	48	38	33	15	1576

Die 454 Ausländer (im Vorjahr 444) verteilen sich auf folgende Länder: Holland 81 (86), Ungarn 67 (77), Deutschland 54 (49), Italien 39 (33), Polen 34 (33), Rumänien 21 (31), Frankreich 20 (19), Norwegen 15 (15), Griechenland 13 (9), Luxemburg 13 (10), Oesterreich 12 (11), Tschechoslovakische Republik 11 (8), Jugoslawien 9 (13), Aegypten 8 (14), Russland 7 (6), Spanien 6 (6), Japan 5 (5), England 4 (4), U. S. A. 4 (7), Türkei 4 (0), Belgien 3 (1), Litauen 3 (1), Schweden 3 (2), Brasilien, Lettland und Peru je 1, Argentinien, Bulgarien, Dänemark, Estland, Finnland, Indien, Kanada, Liechtenstein, Mexiko, Persien, Portugal und Südafrika je 1.

Als Hörer waren eingeschrieben im Wintersemester 1930/31 165 Fachhörer und 594 Freifachhörer, im Sommersemester 1931 133 Fachhörer und 280 Freifachhörer.

NEKROLOGE.

† H. H. Peter, aus Schlatt (Zürich), geboren am 28. Februar 1875, ist nach Absolvierung des Technikums Winterthur im Jahre 1894 in das Eidg. Polytechnikum eingetreten. Wir entnehmen über seinen Lebenslauf das Folgende den Abschiedsworten, die ihm Prof. E. Meyer-Peter anlässlich der Kremation namens des Lehrkörpers der E. T. H. gewidmet hat.

Unmittelbar nach Erlangung des Diploms als Bauingenieur (1898) zog es Joh. Peter zum Bahnbau, dem er auch bis zu seiner letzten Stunde treu blieb. Vor allem war es der Bergbahnbau, der ihn begeisterte, betätigte er sich doch schon als Student am Bau