Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 99/100 (1932)
Heft: 5

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

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

INHALT: Die Einstellung der Deutschen Reichsbahn auf ihre neuen Aufgaben. — Ueber die Eigenschaften von Schwällen und die Berechnung von Unterwasserstollen. — Wettbewerb für ein Kirchgemeindehaus bei der Johanneskirche in Bern. — Mitteilungen: Diesel-Elektrischer Schnelltriebwagen der Deutschen Reichsbahn. Die Schwartzkopff-Löffler Höchstdruck-Lokomotive der Deutschen Reichsbahn. Kleinlokomotiven der Deutschen Reichsbahn. Fortschritte in der Herstellung von Kohle-Elektroden. Elektromagnet. Ermittelung von innern Drahtbrüchen in Seilen. Pneumatischer Spänetransport in einer Grosstischlerei. Baggerarbeiten mit selbstansaugenden Zentrifugalpumpen für Schlamm- und Kiesförderung. Wohnhochhäuser in Villeurbanne (Lyon). — Nekrologe: Prof Dr. R. Krohn. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine.

Band 100 Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. Nr. 5

Die Einstellung der Deutschen Reichsbahn auf ihre neuen Aufgaben.

Auszug aus dem Vortrag des Reichsbahndirektions-Präsidenten
Dr. Ing. e. h. LEIBBRAND, Essen.

[Wir beginnen durch die Veröffentlichung dieser Arbeit die Wiedergabe der wichtigsten Vorträge des Kurses über neuzeitliche Verkehrsprobleme, den der S. I. A. im März d. J. in Zürich veranstaltet hatte. Red.]

Bis zum Jahre 1914 war die Entwicklung der deutschen Bahnen extensiv. Nach dem Kriege hörte die Ausdehnung auf und die Verhältnisse zwangen zu äusserster Rationalisierung. Die Preussischen Staatsbahnen wuchsen von 1903 bis 1913 um 6097 km = 18,5 %, die ganze Reichsbahn von 1920 bis 1930 nur noch um 1692 km = 3,2 %. Die Tarifkm nahmen in Preussen von 1908 bis 1913 um 57,3 %, im Reich von 1925 bis 1930 nur um 2,3 % zu, die Zahl der beförderten Personen endlich wuchs 1908 bis 1913 um 32,7 %, von 1925 bis 1930 dagegen nahm sie um 12,2 % ab.

Die Wandlung ist verursacht durch die *Kriegsfolgen:* Rückgang des Bevölkerungszuwachses von 1,6 % im Jahre 1900 auf 0,3 % 1930, Kapitalmangel, hohe Zinssätze, Erschwerung des internationalen Warenaustausches durch die Errichtung von über 6000 km neuen Zollgrenzen in Europa, Schutzzollpolitik, soziale Umschichtungen, Bolschewismus in Russland; ferner durch Strukturwandlungen der Wirtschaft infolge technischer Fortschritte, wie Ersatz der Kohlentransporte durch elektrische Kraftübertragung, Gasfernversorgung, Ausnutzung der Wasserkräfte, rationellere Brennstoffausnutzung in Kraftmaschinen, Heizungen und im Hüttenprozess, vor allem aber durch die Entwicklung des Automobilwesens und der Luftschiffahrt. In Deutschland kamen als besondere Einwirkungen, die den Aufgabenkreis umgestalteten, hinzu: Die Zusammenfassung der ehemaligen Länderbahnen zur einheitlichen Deutschen Reichsbahn, die Ueberführung in die Gesellschaftsform, die Belastung mit ungeheuren politischen Auflagen. Die neue Lage erforderte einen Existenzkampf durch Rationalisierung in allen Zweigen, Steigerung der Leistungsgüte, Kampf um den Verkehrsanteil im Wettbewerb mit Schiffahrt, Auto und Flugzeug. Die wichtigste Rationalisierungsmassnahme ist die *Zusammenfassung der sieben Länderbahnen* zu einem einheitlichen Netz von rd. 53000 km. Das neue Unternehmen wurde im wesentlichen nach dem Vorbild der Preussischen Staatsbahnen durchorganisiert. Jede der 28 Direktionen umfasst im Mittel 1925 km Betriebslänge. Die nachgeordneten Betriebsämter haben durchschnittlich 163 km Streckenlänge, die Verkehrsämter 437 km, die Maschinenämter 408 km. Bei den Betriebsämtern sind, abweichend von dem sonst bei vielen Verwaltungen geübten Brauch, Bahnunterhaltung und Betriebsüberwachung zusammengefasst. Durch Zusammenfassung der Verantwortung für den sichern Zustand der Bauanlagen und die vorschriftsmässige Handhabung des Betriebsdienstes in einen Kopf ist sichere Gewähr für reibungslose und zuverlässige Diensthandhabung gegeben. Die Erfahrungen, die man damit gemacht hat, sind ausgezeichnet.

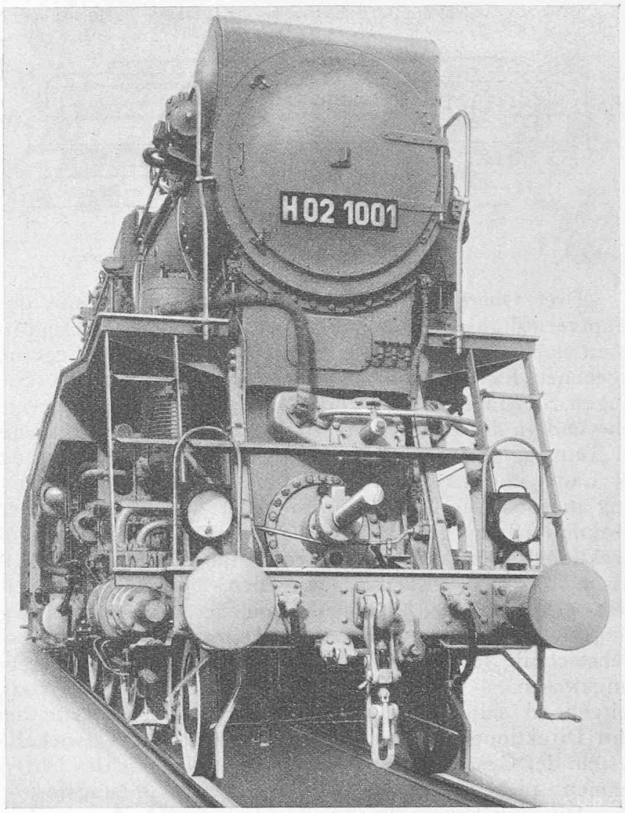

Abb. 2. Stirnansicht der Schwartzkopff-Löffler-Lokomotive.

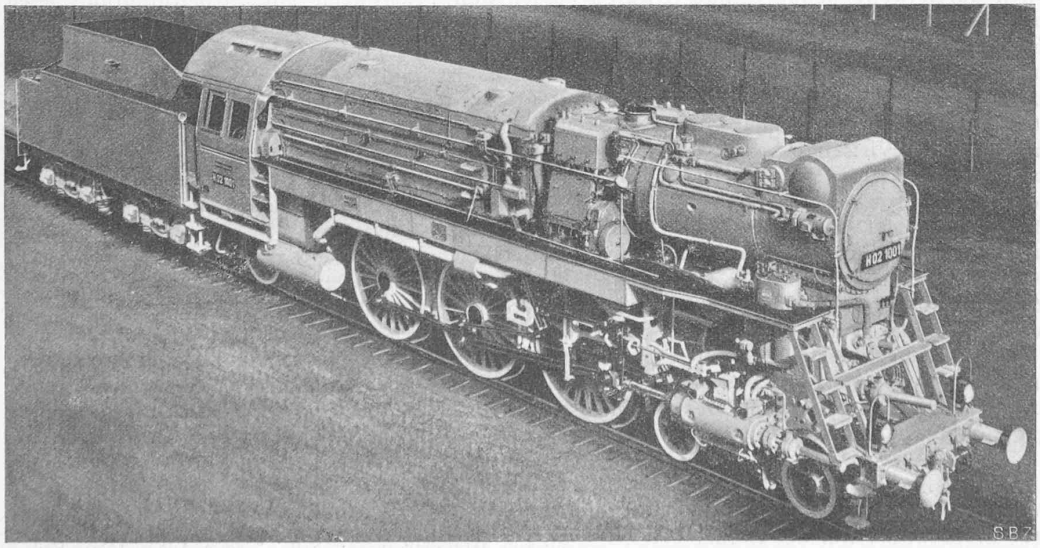

Abb. 1. Höchstdrucklokomotive Schwartzkopff-Löffler der Deutschen Reichsbahn (Beschreibung siehe Seite 69).