

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 91/92 (1928)
Heft: 12

Vereinsnachrichten

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: 13.03.2025

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

Schweizer. Verband für die Materialprüfungen der Technik.**17. Diskussionstag**

Samstag den 31. März 1928 in Zürich.

Beginn 10.15 Uhr, im Auditorium I der E. T. H., Schluss 17.15 Uhr.

TRAKTANDEN:Vormittag (10.15 Uhr): „*Ueber die Festigkeiten und Sicherheiten von Eisenbauten, Beton- und Eisenbetonbauten*“.

Referent: Prof. Dr. Ing. W. Gehler, Dresden, Direktor des Staatl. Versuchs- und Materialprüfungsamtes Dresden, Mitglied der Preussischen Akademie des Bauwesens.

Nachmittag (14.30 Uhr): Diskussion.

Jedermann, der sich für die Fragen des Materialprüfungswesens interessiert, wird zur Teilnahme eingeladen.

Der Präsident des S. V. M. T.

Vereinsnachrichten.**Sektion Bern des S. I. A.****PROTOKOLL**

der VII. Mitglieder-Versammlung im Vereinsjahr 1927/28

Donnerstag, den 16. Februar 1928, 20¹/₄ Uhr, im Bürgerhaus Bern.

Vorsitzender: Präsident W. Hünerwadel, Kantonsgeometer. Anwesend rd. 200 Personen. Zu dieser Sitzung waren auch die Mitglieder des bernischen Handels- und Industrievereins, sowie die Beamten der S. B. B. eingeladen.

Der Präsident heisst mit kurzen Worten den anwesenden Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartementes, Herrn Bundesrat Haab, den heutigen Referenten Dr. A. Schrafl, Präsident der Generaldirektion der S. B. B., sowie die übrigen Anwesenden willkommen und erteilt darauf das Wort dem Referenten zu seinem Vortrage¹⁾: „*Die Rationalisierungsmassnahmen der Schweiz. Bundesbahnen*“.

Ausgehend von der kritischen Situation, in die die S. B. B. durch die Kriegs- und Nachkriegsjahre geraten waren, erläuterte der Vortragende die auf Grund des neuen Organisationsgesetzes durchgeführte Reorganisation unserer Staatsbahnen sowie die Vereinfachung ihres Verwaltungsapparates. Die „Rationalisierung“ wurde neben der Elektrifikation von den leitenden Organen als das beste Mittel zur Gesundung der schlechten Finanzlage der Bundesbahnen erkannt und durchgeführt. Sie ermöglichte es, in der Detailorganisation der einzelnen Dienstzweige einen Abbau an Betriebspersonal von 38760 Mann im Jahre 1920 auf 33457 Mann im Jahre 1927 durchzuführen. Dabei haben die Fahrleistungen seit 1920 um 56,2 % zugenommen. Zur Bewältigung des heutigen Verkehrs mit der frühern Betriebsweise und ohne Elektrifikation wäre aber noch mehr Personal nötig gewesen, als 1920 vorhanden war. Nach der Berechnung der G. D. konnten bei Berücksichtigung dieser Umstände 9300 Mann und damit Mehraufwendungen von 56 Mill. Fr. erspart werden, wovon allerdings 14 Mill. Fr. auf das Konto der Elektrifikation entfallen. Die Vereinfachungen in der Verwaltung bei der General- und den Kreisdirektionen brachten auf Ende 1927 eine Einsparung von 405 Mann und dadurch Minderausgaben von 5,1 Mill. Fr.

Die Reorganisation setzte ein bei der obersten Behörde, dem Verwaltungsrat, reduzierte die Zahl der Generaldirektoren, sowie auch der Kreise, und vereinfachte den Geschäftsgang durch grössere Selbständigkeit der Dienstabteilungen.

Der Vortragende trat dann näher ein auf die bei den einzelnen Dienstzweigen durchgeführten Rationalisierungs-Massnahmen, die hier nur in grossen Zügen erwähnt seien.

Bei der *Zentralen Verwaltung* begutachtete eine besondere Kommission die Personal- und Arbeitsverhältnisse. Wo es anging, wurde die manuelle Bureauarbeit durch die Maschine ersetzt; die Billetdruckerei- und die Drucksachenverwaltung wurden neu organisiert, die frühern fünf Kreismaterialverwaltungen wurden durch eine Zentrale in Basel ersetzt. *Beim Bahn-Unterhalt und -Bewachungsdienst* vergrösserte man die Bahningenieur- und Bahnmeisterstrecken, wodurch wiederum deren Anzahl verringert wurde.Am meisten vorgerückt ist die Rationalisierung beim *Stations- und Zugsbegleitungsdienst*. Durch Trennung des Güterverkehrs in Nah- und Fernverkehr und Einführen von Ferngüterzügen, direkten und Stückgüterzügen konnten grosse Vorteile erreicht werden. Ein Hauptgewicht wurde ferner auf die Verbesserung der Dienstorganisation gelegt. Vermeidung von Doppelarbeit, Erweiterung der Befugnisse, Einschränkung der Aufsicht, Anordnung der gegenseitigen Unterstützung der verschiedenen Dienst kategorien, sorgfältige Erstellung der Dienstpläne, Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse.Beim *Zugsförderungsdienst* wäre vor allem die seit Mitte 1926 eingeführte einmännige Bedienung von elektrischen Lokomotiven zu erwähnen, die im letzten Jahr auf 30 Lokomotiven ausgedehnt wurde. Ab 15. Mai sollen weitere 30 Lokomotiven einmännig be-

1) Im Wortlaut veröffentlicht im „Bund“ Nr. 88 u. 93, vom 22. u. 25. Febr. 1928.

trieben werden. Auch die grössere Leistungsfähigkeit der elektrischen gegenüber den Dampflokomotiven, sowie die durch sie erreichte Verkürzung der Fahrzeit sind hier anzuführen.

Beim *Werkstättendienst* wird gegenwärtig eine gründliche Rationalisierung durchgeführt durch Einführung einer modernen Betriebsbuchhaltung, Regelung der planmässigen Arbeit und Reorganisation der Magazinverwaltungen. Ein bemerkenswertes Beispiel planmässiger Arbeit ist die sogen. Fliessarbeit, nach der gegenwärtig in Olten die gedeckten Güterwagen unterhalten werden. Gute Lichtbilder gaben hiervon ein anschauliches Bild. Was hier eine rationelle Arbeit einsparen kann, geht daraus hervor, dass von den 26500 Fahrzeugen der S. B. B. jährlich rd. 11000 revidiert werden müssen, neben der Arbeit infolge Beschädigungen, die im Betriebe auftreten. Die Aufwendungen für den Unterhalt des Rollmaterials betragen denn auch jährlich die hübsche Summe von 26 Mill. Fr.

Am Schlusse seiner Ausführungen erwähnte Dr. Schrafl noch die mannigfachen Widerstände, die bei den Rationalisierungsmassnahmen zu überwinden sind und die von seiten des Personals, der politischen Parteien, von Behörden und nicht zuletzt von der Privatwirtschaft ausgehen. (Als Beispiel sei nur die Kritisierung der „Sesa“ erwähnt.) Die Rationalisierung ist jedoch auch bei den S. B. B. das einzige Mittel, um zu der von Handel und Industrie so dringend verlangten Tarifreduktion, sowie zu einer raschen und völligen Gesundung der Finanzlage zu gelangen.

Im II. Teil führte der Referent zahlreiche Graphiken im Lichtbilde vor, die die ergriffenen Massnahmen und ihre Erfolge anschaulich vor Auge führten.

Der am Schlusse gezollte Beifall galt nicht nur dem formvollendeten Vortrage, sondern darf wohl auch als Zeichen des Einverständnisses der Anwesenden mit den von der Generaldirektion getroffenen Rationalisierungs-Massnahmen gedeutet werden.

Da die Diskussion nicht benützt wird, schliesst der Präsident die Sitzung um 21.50 Uhr, indem er dem Referenten noch den Dank des Vereins ausspricht. Der Protokollführer: Ri.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

In Verbindung mit dem „Schweizerischen Werkbund“ und dem „Schweiz. Verein zur Förderung des gemeinnütz. Wohnungsbaues“: Montag, 26. März 1928, 20 h im Hörsaal I der E. T. H.

Vortragvon *Friedr. Paulsen*, Herausgeber der „Bauwelt“ (Berlin):*Staatliche Förderung des Wohnungsbaues, Programm und Ergebnisse der „Reichsbauforschung“.*

*

Die nächste ordentliche Vereins-Sitzung vom Mittwoch den 28. März findet wie gewohnt auf der Schmiedstube statt; es haben am Mittwoch nur Mitglieder Zutritt, die Einladungen werden persönlich zugestellt. Der Präsident.

Basler Ingenieur- und Architektenverein.Mittwoch, den 28. März 1928, 20¹/₂ Uhr im „Braunen Nutz“, Diskussionsabend über„*Aktuelle Baufragen der Stadt Basel*“.

Einleitendes Referat von Herrn Reg.-Rat Dr. A. Brenner,

Vorsteher des Baudepartements.

Gäste willkommen.

Der Vorstand.

Sektion Bern des S. I. A.Freitag, den 30. März 1928, 20¹/₄ Uhr, im Bürgerhaus Bern.Vortrag von Architekt *Peter Meyer*, Zürich:„*Farben in der Architektur*“.

Eingeführte Gäste sind willkommen.

S. T. S.**Schweizer. Technische Stellenvermittlung
Service Technique Suisse de placement
Servizio Tecnico Svizzero di collocamento
Swiss Technical Service of employment**ZÜRICH, Tiefenhöfe 11 — Telefon: Selnau 5426 — Telegr.: INGENIEUR ZÜRICH
Für Arbeitgeber kostenlos. Für Stellensuchende Einschreibgebühr 2 Fr. für 3 Monate.
Bewerber wollen Anmeldebogen verlangen. Auskunft über offene Stellen und
Weiterleitung von Offerten erfolgt nur gegenüber *Eingeschriebenen*.

- 203 *Betriebs-Ingenieur* mit Hochschulbildung und einigen Jahren Betriebspraxis, mit guten Sprachkenntnissen. Ostschweiz.
- 207 *Ingénieur-Electricien*, capable de diriger petit atelier de constructions et réparations de machines et petit appareillage. Paris.
- 209 *Maschinen-Konstrukteur*, mit Erfahrung im Kran- und Hebezeugbau und in der Statik. Deutsche Schweiz.
- 217 *Maschinen-Ingenieur*, spezialisiert in der Feilenfabrikation, als technischer Direktor. Elsass.
- 282 *Architecte* avec plusieurs années de pratique (bureau et chantier). Place stable. France (Haute Savoie).
- 288 *Eisenbeton-Techniker* od. *Ingenieur* als Anteilhaber an techn. Bureau. Beteiligung mit kleinem Kapital Bedingung. Zürich.