

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 95/96 (1930)
Heft: 21

Artikel: Betriebsergebnisse der S.B.B im Jahre 1929
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-44103>

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: 18.05.2025

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

Le local des bagages à main est trop masqué et étriqué. Les buffets sont placés excentriquement. Le groupe des locaux situés à gauche de l'entrée principale occupe un emplacement qui pourrait être avantageusement réservé à des services plus importants. La disposition des étages laisse à désirer. On aurait volontiers vu les logements du premier et du 2^{ème} étages transportés sur la façade sud. Dans la présentation du projet, la recherche de l'effet décoratif l'emporte sur les qualités constructives; on remarque cela très spécialement dans le hall de forme discutable et de hauteur exagérée.

*

A la suite de ces constatations, le Jury procède au classement définitif. Cette opération se fait à l'unanimité:

- | | |
|--------------------------------|--------------------------------|
| 1 ^{er} rang: No. 23. | 4 ^{ème} rang: No. 18. |
| 2 ^{ème} rang: No. 6. | 5 ^{ème} rang: No. 11. |
| 3 ^{ème} rang: No. 12. | 6 ^{ème} rang: No. 4. |

Constatant encore que les résultats du concours ne lui donnent pas complète satisfaction, le Jury décide de ne pas attribuer de premier prix. Il utilise la somme de 11000 frs. mise à sa disposition selon la répartition suivante:

- | |
|---|
| 1 ^{er} rang, 2 ^{ème} prix, 3500 frs. |
| 2 ^{ème} rang, 3 ^{ème} prix, 3200 frs. |
| 3 ^{ème} rang, 4 ^{ème} prix, 2000 frs. |
| 4 ^{ème} rang, 5 ^{ème} prix, 1300 frs. |
| 5 ^{ème} rang, 6 ^{ème} prix, 1000 frs. |

Enfin, il procède à l'ouverture des plis accompagnant les projets et proclame comme lauréats les architectes dont les noms suivent:

2^e prix, Fernand Decker et Edm. Calame, Neuchâtel,

3^e prix, Wavre et Carbonnier, Neuchâtel.

4^e prix, Fritz-Edouard Huguenin, Colombes près Paris.

5^e prix, Eugène Cellier, Lausanne.

6^e prix, E. Prince et J. Béguin, Neuchâtel.

Séance levée à 7 h du soir.

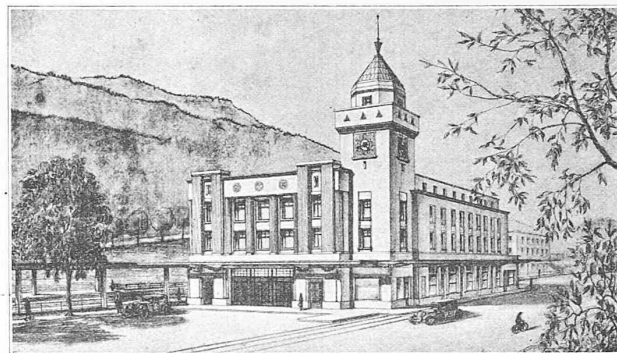
Neuchâtel, le 1^{er} juillet 1930.

Alfred Guinchard, Ch. H. Matthey,
G. Epitoux, Edm. Fatio, Th. Nager.

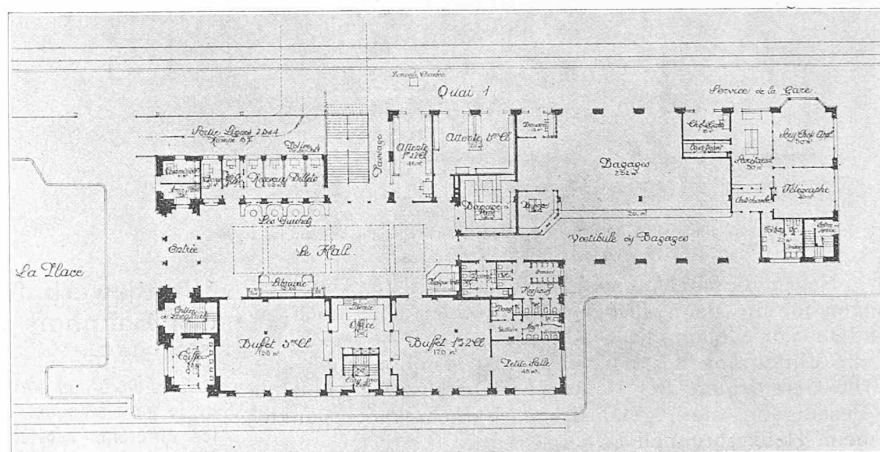
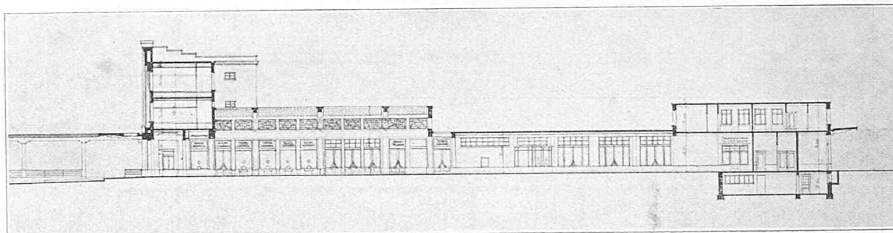
Betriebsergebnisse der S. B. B. im Jahre 1929.

Das Jahr 1929 brachte in der günstigen Entwicklung der Betriebsergebnisse der S. B. B., die seit 1927 eingesetzt hat, weitere Fortschritte. Verkehrsmengen und Verkehrseinnahmen waren grösser als im Vorjahre, das bereits Rekordziffern aufgewiesen hatte. Dieser befriedigende Abschluss des Geschäftsjahres ist im wesentlichen auf die ungestörte allgemeine Wirtschaftslage zurückzuführen, deren sich die Schweiz, im Gegensatz zu andern Ländern, auch im verflossenen Jahre noch erfreuen durfte. Im *Personenverkehr* ist die Zahl der Reisenden auf 126,6 Millionen angewachsen. Gegenüber dem Jahre 1928 bedeutet dies eine Zunahme von 6,8 Millionen Reisenden oder 5,7 %. Verglichen mit dem letzten Vorkriegsjahre weist das Jahr 1929 32 Millionen Reisende oder 33,8 % mehr auf. Dieser Verkehrszuwachs erscheint in noch günstigerem Lichte, wenn man bedenkt, dass die Bevölkerungszahl in der Schweiz in diesem Zeitraum nur um 4,8 % gestiegen ist und dass infolge des Automobilverkehrs viele frühere Eisenbahnreisende auf die Strasse abgewandert sind. Man steht

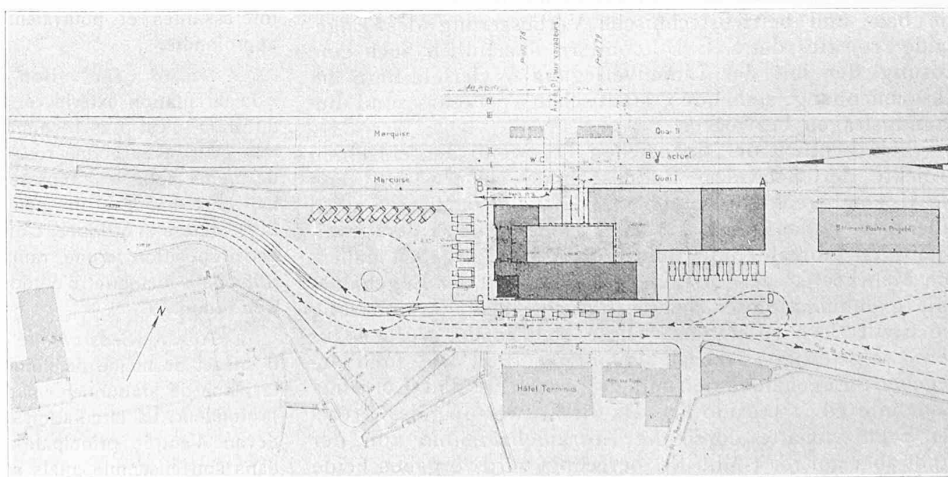
WETTBEWERB FÜR EIN NEUES AUFNAHMEGEBÄUDE DES BAHNHOFES NEUCHÂTEL.



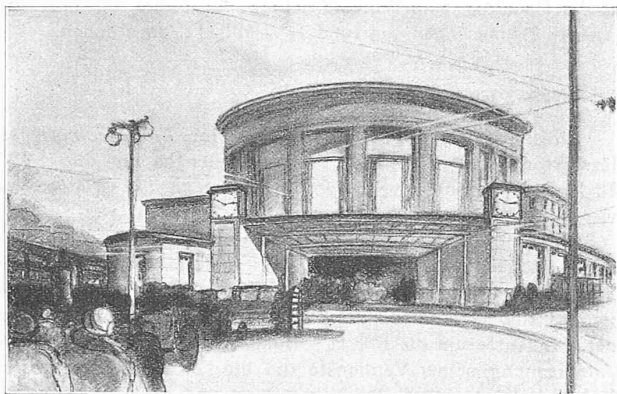
4. Rang (V. Preis, 1300 Fr.), Entwurf Nr. 18. — Ansicht aus Südwesten.



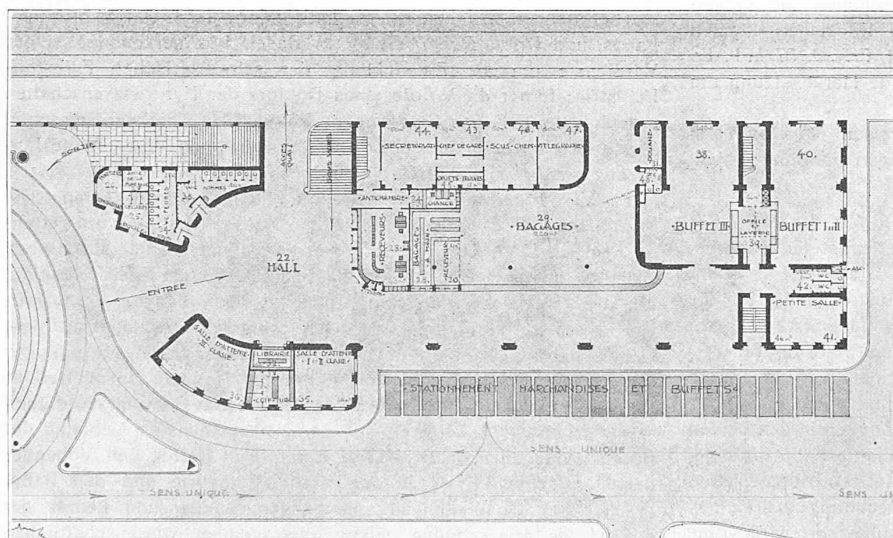
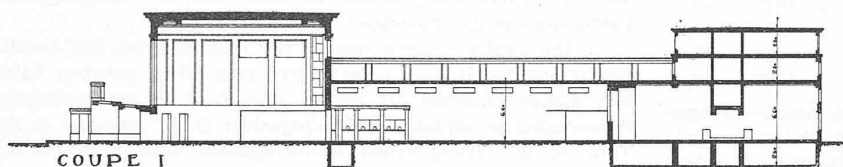
Entwurf Nr. 18. — Längsschnitt und Erdgeschoss-Grundriss. — Masstab 1 : 800.



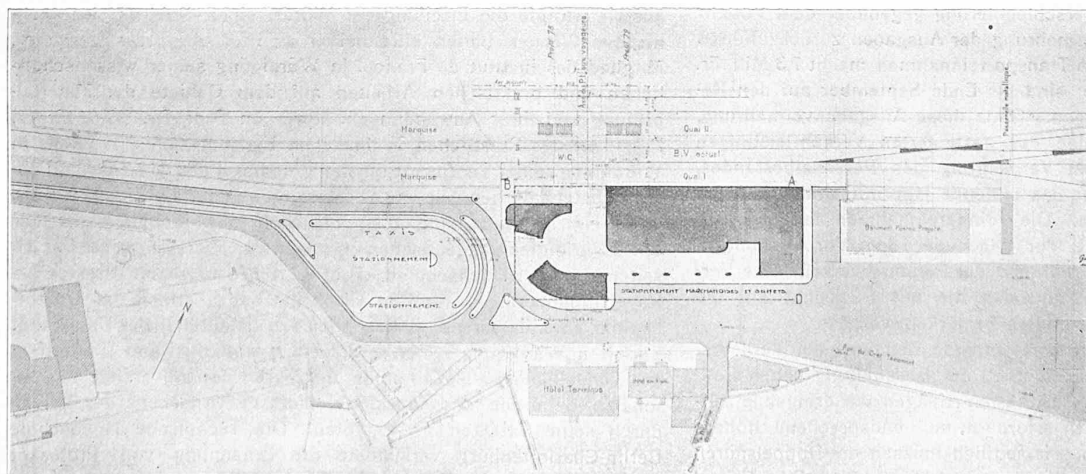
Entwurf Nr. 18. — Eugène Cellier, Arch., Lausanne. — Lageplan 1 : 2000. (Clichés „Bulletin Technique“.)

**WETTBEWERB FÜR EIN NEUES AUFNAHMEGEBÄUDE
DES BAHNHOFES NEUCHÂTEL.**


5. Rang (VI. Preis, 1000 Fr.), Entwurf Nr. 11. — Ansicht aus Westen.
Verfasser Ernest Prince & J. Béguin, Architekten, Neuchâtel.



Entwurf Nr. 11. — Längsschnitt und Erdgeschoss-Grundriss. — Masstab 1 : 800.



Entwurf Nr. 11. — Ernest Prince & J. Béguin, Arch., Neuchâtel. — Lageplan 1 : 2000. (Clichés „Bulletin Technique“.)

hier vor einer Verkehrserscheinung, die in Europa einzig dasteht. Die meisten Eisenbahnverwaltungen des Kontinentes melden als Folge des Automobilverkehrs einen Stillstand, zum Teil sogar einen Rückschritt in der Zahl der Reisenden. In den Vereinigten Staaten von Amerika, die die grösste Automobildichte aufweisen, ist die Zahl der Reisenden auf den Eisenbahnen in den letzten acht Jahren um nicht weniger als 32 % zurückgegangen. Man darf wohl annehmen, dass dieser seltene Aufstieg des Personenverkehrs in der Schweiz in der Hauptsache auf die Eigenart unseres Landes als Touristenland zurückzuführen ist, sodann aber auch auf die Kaufkraft der Bevölkerung, auf das mit dem elektrischen Betrieb verbundene angenehme Reisen und nicht zuletzt auf die in diesem Verkehrszweig entfaltete Werbetätigkeit. Der *Gesamtgüterverkehr* blieb in den ersten Monaten des Jahres 1929 unter dem verkehrshemmenden Einfluss der langandauernden Kälte hinter dem vorjährigen Umfang zurück, um erst nach Eintritt besserer Witterungsverhältnisse eine normale Entwicklung einzuschlagen. Im Vergleich zum Jahre 1928 sind die Gütermengen von 19,0 auf 19,7 Mill. t oder um 3,7 % angestiegen. Gegenüber dem letzten Vorkriegsjahr ergibt sich eine mengenmässige Erhöhung um 4,7 Mill. t, das sind 31,3 %. Die Zunahme des Güterverkehrs im Jahre 1929 ist im wesentlichen als Folgewirkung der

günstigen Entwicklung der Konjunktur zu betrachten. Die Einfuhr hat sich, verglichen mit dem Vorjahre, von 8,02 Millionen auf 8,71 Mill. t oder um 8,6 % gehoben. Diese Erhöhung ist namentlich auf die gesteigerte Einfuhr von mineralischen Stoffen um 523 890 t, von Holz um 77 475 t, von Eisen um 31 421 t und von Getreide um 28 052 t zurückzuführen.

Die Ausfuhr weist eine Steigerung von 0,98 Mill. t auf 1,05 Mill. t oder um 7,2 % auf, als hauptsächlichste Folge einer erhöhten Ausfuhr von mineralischen Stoffen um 49 933 t, von Eisen um 20 655 t und von Holz um 8 628 t. Mit Ausnahme der ungünstigen Entwicklung in den verschiedenen Gruppen der Textilbranche, die einen weiten Exportrückgang aufweisen, waren die meisten Industriezweige gut beschäftigt. Unter den führenden Industrien haben hauptsächlich die Maschinen-, Elektro- und chemische Industrie erhöhte Exportziffern zu verzeichnen.

Der *Transitverkehr* zeigt eine Steigerung von 3,39 Mill. t auf 3,79 Mill. t oder um 11,8 %, im wesentlichen verursacht durch die erhöhte Durchfuhr von mineralischen Stoffen um 203 092 t, von Nahrungs- und Genussmitteln um 145 142 t, von Metallen um 41 367 t und von Holz um 23 098 t.

Infolge des Verkehrszuwachses im Personen- und Güterverkehr haben sich die

Transport-Einnahmen von 391,7 auf 401,9 Mill. Fr., also um 10,2 Mill. Fr. oder 2,6 % erhöht. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr belaufen sich auf 156,2 Mill. Fr. gegenüber 151,4 Mill. Fr. im Vorjahre, haben somit eine Zunahme um 3,2 % erfahren. Die Einnahmen aus dem Gesamtgüterverkehr erreichten 245,7 Mill. Fr. gegenüber 240,3 Mill. im Vorjahre, was einer Mehreinnahme von 2,2 % entspricht. Infolge der Taxen-Ermässigung sind die durchschnitt-

lichen Einnahmen per Reisenden von Fr. 1,26 auf Fr. 1,23 die durchschnittlichen Einnahmen pro t von Fr. 12,61 auf Fr. 12,48 gesunken.

Den gesamten Betriebseinnahmen im Betrage von 431,3 Mill. Fr. stehen Betriebsausgaben in der Höhe von 280,4 Mill. Fr. gegenüber, sodass sich ein Ueberschuss der Betriebseinnahmen von 150,9 Mill. Fr. ergibt. Der Ueberschuss der Betriebseinnahmen ist um Fr. 631 893 geringer als im Jahre 1928, das gegenüber 1927 einen um Fr. 23 132 851 grösseren Einnahmenüberschuss der Betriebsrechnung ausgewiesen hatte. Der Umstand, dass im Berichtsjahre der Steigerung der Verkehrseinnahmen um 10,2 Mill. Fr. ein Anwachsen der Betriebsausgaben von Fr. 11 821 956 gegenübersteht, mahnt zu grosser Vorsicht gegenüber den Begehren um Uebernahme weiterer Fahrleistungen im Personenverkehr. Die Betriebsleistungen erfuhren im Berichtsjahre folgende Zunahmen: Lokomotivkilometer 6 %¹⁾, Zugskilometer 5,7 %, Wagenachskilometer 6,9 % und Bruttotonnenkilometer 7,7 %. Der Bestand des Betriebspersonals musste infolge dieser Mehrleistungen im Mittel um 210 Mann erhöht werden. Der Betriebskoeffizient ist denn auch von 63,92 auf 65,00 gestiegen. Seine Veränderlichkeit seit 1912 ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

Für 1912	66,76	Für 1918	90,98	Für 1924	67,25
" 1913	66,94	" 1919	85,12	" 1925	71,53
" 1914	73,66	" 1920	90,94	" 1926	70,77
" 1915	71,21	" 1921	96,59	" 1927	67,52
" 1916	73,72	" 1922	91,14	" 1928	63,92
" 1917	78,88	" 1923	70,78	" 1929	65,00

Nach Vornahme der ordentlichen Tilgungen, Abschreibungen und Einlagen in die Spezialfonds und nach Abschreibung der Rückvergütung des Bundes von 35 Mill. Fr. auf dem Kriegsdefizit, schloss die Gewinn- und Verlustrechnung mit einem Aktivsaldo von 20,9 Mill. Fr. gegen 18,1 Mill. Fr. im Jahre 1928. Zu ordentlichen und ausserordentlichen Tilgungen, Abschreibungen und Rücklagen können neben der Rückvergütungssumme von 35 Mill. Fr. rd. 37 Mill. Fr. verwendet werden. Das Kriegsdefizit erfährt eine Herabsetzung um rund 50 Mill. von 189,7 Fr. auf 139,7 Mill. Fr.

Bezüglich weiterer Einzelheiten verweisen wir auf den Geschäftsbericht der S. B. B., dem diese Mitteilungen entnommen sind.

*

Bedauerlicherweise sind die *Aussichten für das Jahr 1931* wesentlich ungünstiger. Wohl ist bis Ende September ein Betriebsüberschuss von 111,7 Mill. Fr. zu verzeichnen. Dieser Betrag reicht aus, um die Nettolast der Gewinn- und Verlustrechnung für die Verzinsung und Tilgung sowie die Einlagen in die Spezialfonds zu decken, die für die Monate Januar bis September 108 Mill. Fr. ausmacht. Es verbleibt sogar noch ein Ueberschuss von annähernd 4 Mill. Fr. Mit dem Monat Oktober aber beginnen die Transport-Einnahmen bereits zu fallen und erreichen gewöhnlich in den beiden letzten Monaten den tiefsten Stand der zweiten Jahreshälfte. Infolgedessen werden die Ueberschüsse dieser drei letzten Monate kaum mehr zur Deckung der Gewinn- und Verlustrechnung ausreichen, sodass der gegenwärtige Ueberschuss wieder aufgezehrt wird. Eine weitere Abschreibung auf dem Kriegsdefizit kommt jedenfalls nicht in Frage. Sollte die Wirtschaftskrisis sich weiter ausdehnen, so wäre sogar mit einem Defizit zu rechnen. Es muss aber festgestellt werden, dass die Verschlechterung gegenüber dem Vorjahr zum grossen Teil auf die Vermehrung der Ausgaben zurückzuführen ist. Der Mindererlös aus den Transporteinnahmen macht 7,3 Mill. Fr. aus, die Mehrausgaben aber sind bis Ende September auf den Betrag von 9,4 Mill. Fr. gestiegen. Ohne diese Ausgabenvermehrung, die unumgänglich ist, infolge der gesteigerten Verkehrsleistungen und der damit verbundenen Vermehrung des Personalbestandes, würden die S. B. B. auch für das laufende Jahr mit einem schönen Reinertrag rechnen können. Die Mindereinnahmen fallen einzig dem Güterverkehr zur Last, der gegenüber dem Vorjahre mit 10 Mill. Fr. im Rückstande ist, während der Personenverkehr eine Verbesserung von 2,7 Mill. Fr. aufweist, die mit Rücksicht auf die schlechte Sommersaison besonders bemerkenswert ist.

Anderseits stellen die fortwährende Zunahme der Verkehrsmengen die S. B. B. auch hinsichtlich der Beschaffung neuen Rollmaterials und des Ausbaues der festen Anlagen vor dringende Aufgaben, die neue Investitionen erfordern und entsprechend höhere Zinslasten mit sich bringen. Namentlich müssen die Doppelspurten vermehrt sowie der Bestand an elektrischen Lokomotiven und

Wagen den gesteigerten Bedürfnissen so rasch als möglich angepasst werden. Um die in dieser Hinsicht dringendsten Vorkehrungen treffen zu können, sah sich die Generaldirektion genötigt, in einem Nachtrag zum Bauvoranschlag die bisher für 1930 vorgesehenen Bauausgaben um rund 14½ Mill. Fr. zu erhöhen.

MITTEILUNGEN.

Eidgenössische Techn. Hochschule. Ehrenpromotionen. Anlässlich der Feier ihres 75-jährigen Bestehens hat die E.T.H. zwölf Ehrenpromotionen verkündet, und zwar an drei Gruppen von je vier Männern.

Die erste Gruppe umfasst vier Männer, die sich in administrativer Tätigkeit Verdienste erworben, und die dafür die Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften ehrenhalber erhalten haben; es sind dies alt Bundesrat *Ernest Chuard*, in Anerkennung seiner Verdienste um die E.T.H.; Bundesrat *Edmund Schulthess*, in Anerkennung seiner Verdienste um die Förderung der schweizerischen Volkswirtschaft im allgemeinen und der Landwirtschaft im besondern; Prof. Dr. *Arthur Rohn*, Präsident des Schweiz. Schulrates, in Würdigung seiner Verdienste um die Entwicklung der E.T.H., und Stadtpräsident Dr. *Emil Klöti*, in Würdigung seiner Verdienste um das Bauwesen der Stadt Zürich.

Die zweite Gruppe betrifft vier Praktiker, die das Ansehen schweizerischer Ingenieurkunst durch ihre Arbeit gehoben haben. Von diesen erhielten die Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften ehrenhalber Chefingenieur *O. H. Ammann* in New York, in Würdigung seiner hervorragenden Leistungen auf dem Gebiete des Brückenbaues; Ingenieur *Sidney Brown*, Delegierter des Verwaltungsrates von BBC in Baden, in Anerkennung seiner wegbereitenden Tätigkeit für die Entwicklung des Elektromaschinenbaues, und Dr. *J. Rudolf Geigy* in Basel, in Anerkennung seiner Verdienste um die Entwicklung der schweizerischen Farbstoff-Industrie; ferner die Würde eines Doktors der Naturwissenschaften ehrenhalber, Dr. *Kurt Siegfried* in Zofingen, in Anerkennung seiner Verdienste um die schweizerische Pharmakopöe und um die Förderung der pharmazeutisch-chemischen Industrie in der Schweiz.

Vier Pioniere der Wissenschaft bilden die dritte Gruppe. Die Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften wurde erteilt an Prof. *A. E. H. Love* in Oxford, in Würdigung seiner klassischen Arbeiten auf dem Gebiete der Elastizitätslehre und ihrer Bedeutung für die technische Forschung, und an Prof. *Ludwig Prandtl* in Göttingen, in Würdigung seiner hervorragenden Arbeiten auf dem Gebiete der angewandten Mechanik und insbesondere der Strömungsforschung; die Würde eines Doktors der Naturwissenschaften an Dr. *Robert Chodat*, Professor an der Universität Genf, in Würdigung seiner fruchtbaren Tätigkeit auf den verschiedensten Gebieten der Botanik, und an Prof. Dr. *Albert Einstein* in Berlin, den Vollender der klassischen Physik in der Relativitätstheorie und den Bahnbrecher der Quantenphysik, ehemaligen Schüler und Lehrer der E.T.H., in Anerkennung seiner überragenden wissenschaftlichen Leistungen und in dankbarer Erinnerung an die Dienste, die er der Schweiz und der Hochschule geleistet hat.

Bei Anlass der Jubiläumsfeier der Eidg. Materialprüfungsanstalt erfolgte die Erteilung der Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften ehrenhalber an Prof. *Augustin Mesnager*, Mitglied des Institut de France, in Würdigung seiner wissenschaftlichen und praktischen Arbeiten auf dem Gebiete der Materialprüfung und ihrer Anwendungen, sowie an Prof. Dr. *Wilh. Exner*, Präsident des Staatlichen Technischen Versuchsamtes in Wien, in Würdigung seiner Verdienste um den grundlegenden wissenschaftlich-versuchstechnischen Ausbau des gesamten Materialprüfungswesens.

Hinzuzufügen sind die anlässlich der Jubiläumsfeier der E.T.H. erfolgten akademischen Ehrungen von Professoren der E.T.H. seitens anderer Hochschulen. Prof. *C. Andrae*, zurzeit Direktor der Royal Engineering School in Gizeh bei Kairo, erhielt das Doktor-Diplom ehrenhalber der philosophischen Fakultät II der Universität Zürich, in Würdigung seiner Verdienste als Praktiker und Theoretiker des Tunnelbaues, als Wahrer der Interessen der Universität in kantonalen Behörden und um die Hebung des Ansehens der E.T.H. durch seine Tätigkeit in Aegypten. Die Technische Hochschule Berlin-Charlottenburg verkündete die Ernennung von Professor *F. Bäschlin* von der E.T.H., des Förderers der theoretischen und praktischen Geodäsie, zum Dr. Ing. ehrenhalber, die Badische

¹⁾ Vergl. S. 210 laufenden Bandes (25. Oktober 1930).