Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 79 (1961)
Heft: 15: Schweizer Mustermesse 1961

Artikel: Die schweizerische Lack- und Farbenindustrie im Jahre 1960
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-65504

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: 13.12.2025

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

block die Fahrtstellung des Einfahrsignals in St. Léonard auf das Durchgangsgleis 2. Bei der Ausfahrt des Zuges aus der Nachbarstation wird dessen Ausfahrsignal automatisch auf Halt gestellt. Dadurch entsteht, wiederum durch die Blockapparatur ausgelöst, das Kriterium zur Ansteuerung des betreffenden eigenen Ausfahrsignals aus dem gleichen Gleis. Der Zug findet also bei seinem Eintreffen in St. Léonard sämtliche Signale für eine nicht ablenkende Durchfahrt geöffnet. Allfällige fahrplanmässige Zugshalte sind gemäss Vermerk im Dienstfahrplan zu beachten. Die Haltstellung der Signale sowie die Auflösung der Fahrstrassen erfolgen durch den Zug beim Befahren von dazu bestimmten isolierten Gleisabschnitten. Sobald der Streckenabschnitt zwischen der Herkunftstation des Zuges und St. Léonard frei ist, kann ein weiterer Zug nachfolgen.

2. Automatische Ueberholung

Soll der auf der Nachbarstation ausgefahrene Zug in St. Léonard durch einen Folgezug überholt werden, muss der entsprechende Befehl «Ueberholung in St. Léonard» vom Fernstellwerk Sion aus erteilt werden. Dies bewirkt, dass der erstgenannte Zug auf das Ueberholungsgleis 1 geleitet wird, von wo aus ihm die Weiterfahrt vorläufig gesperrt ist. Der überholende Folgezug befährt normal das Durchgangsgleis 2. Nach dessen Eintreffen auf der Gegenstation und erfolgter Freiblockung der Strecke kann der überholte Zug seine Fahrt fortsetzen, wobei der Umlauf der in Frage kommenden Endweiche und die Fahrstellung des entsprechenden Gleis-Ausfahrsignals auf Grund der vorhandenen Speicherung ohne weiteres Dazutun automatisch erfolgt.

3. Kreuzung

Die Einleitung einer auszuführenden Kreuzung erfolgt grundsätzlich gleich wie die einer Ueberholung, nämlich durch Erteilung eines entsprechenden Befehls am Fernstelltisch. Ein wesentlicher Unterschied besteht jedoch darin, dass für die Anordnung der Kreuzung die Möglichkeit einer Gleiswahl besteht. Bei der Ueberholung war es richtig, dass der zu überholende Zug, derjenige also, der ohnehin anzuhalten hat, auf Ablenkung (demzufolge mit verminderter Geschwindigkeit) einfährt, während der überholende Zug mit grosser Geschwindigkeit über das direkte Gleis durchfahren kann. Von den an der Kreuzung teilnehmenden Zügen hat möglicherweise einer oder gar beide auf der Kreuzungsstation zwecks Vermittlung des Personenverkehrs anzuhalten. Um jegliche Gefährdung der ein- und aussteigenden Personen durch einfahrende Züge auszuschliessen, schreibt das Fahrdienstreglement vor, dass der erste einfahrende Zug das dem Aufnahmegebäude nähergelegene Gleis befahren muss, falls geeignete Perronanlagen fehlen. Je nach Zugslage hat also wahlweise einer der eintreffenden Züge das erste Gleis zu benützen. Aus dieser Erkenntnis sind für die Anordnung der Kreuzungen drei Kriterien geschaffen worden:

«Kreuzung in St. Léonard, der erste der angemeldeten Züge fährt auf Gleis 1»

«Kreuzung in St. Léonard, der Zug von Sion fährt auf Gleis 1»

«Kreuzung in St. Léonard, der Zug von Granges-Lens fährt auf Gleis 1»

Damit sind dem Fahrdienstleiter die Möglichkeiten in die Hand gegeben worden, bei der Bildung der erforderlichen Fahrstrassen einzugreifen, wo dies nötig ist. Ausserdem besitzt er, wie aus der generellen Tabelle der Fernsteuerbefehle ersichtlich ist, gewisse Eingriffsmöglichkeiten, die nur in besonderen Fällen beansprucht werden müssen. Es betrifft dies vor allem die Befehle für die Nothaltstellung der Signale und die Notauflösung der Fahrstrassen sowie die Einzelbedienung der Endweichen.

5. Schlussbemerkungen

Die Aufzeichnungen des technischen Ausbaues der vorliegenden Anlage wäre unvollständig, würden nicht abschliessend noch einige Gesichtspunkte allgemeiner Art angeführt, die beim Bau der modernen Sicherungsanlagen in erster Linie massgebend sind. Wie die Bezeichnung der Anlage sagt, steht an erster Linie die Forderung nach absoluter Sicherheit. Nie darf sich eine Störung an der Anlage im Sinne einer unerlaubten Freigabe äussern. Gleichzeitig ist aber im Hinblick auf die Betriebssicherheit dafür zu sorgen, dass die Störungsanfälligkeit der Anlagen auf ein Minimum beschränkt bleibt. Durch die Verwendung von Bauelementen, die auf Grund eines strengen Pflichtenheftes konstruiert wurden und daher im allgemeinen nicht handelsüblich sind, und durch die Anwendung besonderer Schemata konnte dieses Ziel erreicht werden.

Aus den vorliegenden Beschreibungen kann entnommen werden, dass sich ein weiterer Faktor zu den konventionellen Problemen der Sicherheit gesellt hat; das der Wirtschaftlichkeit und der Rationalisierung. Durch ihre heutige Gestaltung sind die Sicherungsanlagen zu unentbehrlichen Betriebsmitteln geworden, indem sie nicht nur die erforderlichen Bedienungszeiten abzukürzen helfen, sondern auch Personaleinsparungen ermöglichen. Die neuesten Bauformen, welche auf reinen Relaisschaltungen beruhen, bieten dazu die erforderlichen Voraussetzungen, weil, wie im vorliegenden Fall, die Sicherungsanlage in geeigneter Weise mit Einrichtungen zur Fernsteuerung und -Ueberwachung ergänzt werden kann.

Die in solche Anlagen gesetzten Erwartungen können indessen nur erfüllt werden durch grosse Sorgfalt sowohl bei der Planung durch die Organe der Bahnverwaltung als auch bei der Einzelprojektierung und der Fabrikation durch die Lieferfirmen. Mit der vorliegenden Anlage, die gegenwärtig eingehend geprüft wird und sich unmittelbar vor der Inbetriebsetzung befindet, wird ein weiterer Schritt im Ausbau der Simplonstrecke getan, deren Betrieb dadurch auf dem betreffenden Abschnitt eine fühlbare Entlastung erfahren wird, bis der Ausbau auf Doppelspur weitergeführt werden kann.

Die schweizerische Lack- und Farbenindustrie im Jahre 1960

DK 667

In Uebereinstimmung mit der allgemeinen Konjunkturlage sind die Umsätze der schweizerischen Lack-, Farben- und Druckfarben-Industrie gegenüber 1959 um 11 % angestiegen. An der Spitze dieser Entwicklung steht wiederum der industrielle Kundensektor, der heute bereits die Hälfte der gesamten Anstrichstoff-Produktion aufnimmt. Sehr hohe Zuwachsraten weisen auch die Umsätze mit dem Handel auf. Knapp auf der Höhe des gesamten Durchschnitts liegen die Bezüge des Baumalergewerbes sowie auf dem Druckfarbensektor jene des graphischen Gewerbes. Die niedrigste Bezugssteigerung trat im Verkehrssektor ein.

Diesen an sich erfreulichen Ergebnissen stehen indessen Erfahrungen gegenüber, die Sorge bereiten. Der Import ausländischer Lacke, Farben und Druckfarben blieb hinter der Entwicklung der schweizerischen Produktionszahlen keineswegs zurück, im Gegenteil. Die zu Beginn des Berichtsjahres eingetretene bescheidene Zollerhöhung, ja selbst die erheblichen Voreindeckungen des Jahres 1959 liessen keine Wirkung erkennen. Es kann deshalb auch nicht erstaunen, dass die EFTA-Zollsenkung vom 1. Juli 1960 ohne Folge für die Bezugsquellen geblieben ist. Leider kann nun Aehnliches vom entgegengesetzten Warenstrom nicht berichtet werden. Die schweizerische Lack-, Farben- und Druckfarben-Industrie war bisher sozusagen ausschliesslich nach dem Inlandmarkt orientiert. Vermehrte Exportbemühungen, wie sie die Anpassung an die durch die Wirtschaftsintegration geschaffenen neuen Verhältnisse erheischt, bedürfen deshalb eines besonderen Einsatzes mit langer Anlaufzeit. Entsprechende Anstrengungen werden jedoch durch die anhaltende Integrationskrise in zunehmendem Masse durchkreuzt.

Auch in anderer Hinsicht waren die Erfahrungen des Berichtsjahres weniger angenehm. Die Kosten der schweizerischen Lack-, Farben- und Druckfarben-Industrie haben nämlich, zwar in keinem Zeitpunkt spektakulär, jedoch umso hartnäckiger angezogen. Ein wesentliches Moment dieser Entwicklung bildeten die Personalkosten. Die durchgehenden Erhöhungen der vertraglichen und ausservertraglichen

Löhne sowie insbesondere die weitere Verkürzung der Arbeitszeit führten binnen Jahresfrist zu Steigerungen, die im Durchschnitt zwischen 7 und 12 % liegen. Ferner sind die meisten Rohstoffe sukzessive teurer geworden. Leichte Verbilligungen traten lediglich bei einigen Lösungsmitteln ein, ohne jedoch auch nur annähernd die Hausse bei den übrigen Materialien ausgleichen zu können. Der mengengewogene Materialkostenindex stand deshalb ab 1960 um 7,8 % über dem Niveau von Mitte 1959. Auch die Preise für Emballagen haben fühlbar angezogen. Trotz Rationalisierungsmassnahmen und gewissen Kompensationen im Fixkostengebiet infolge der Umsatzsteigerung liessen sich Preiserhöhungen auf Anfang 1961 leider nicht mehr vermeiden.

Bild 1. Ansicht des MS «Schwyz»

Das Motorschiff «Schwyz» auf dem Vierwaldstättersee

Nach Mitteilungen der Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees

DK 629.122.13

A. Betriebswirtschaftliche Gesichtspunkte

Als sich die SGV im Jahre 1953 im Zuge der Rationalisierung und Modernisierung ihres Schiffsparkes entschloss, die Salon-Dampfer «Schwyz» und «Italia» von 700 bzw. 800 Personen Fassungsvermögen mit Rücksicht auf deren Alter und Unwirtschaftlichkeit in absehbarer Zeit zu ersetzen, wurden diese Schiffe nur noch im sommerlichen Stossverkehr an durchschnittlich 37 Tagen pro Jahr und unter Aufbringung einer Verkehrsleistung von insgesamt 2875 km pro Jahr und Schiff benötigt. Trotzdem konnte kein Zweifel darüber bestehen, dass der Ausfall an Platzangebot allein schon mit Rücksicht auf die konzessionsgemässe Beförderungspflicht rechtzeitig ersetzt werden müsste, da das Unternehmen andernfalls nicht in der Lage wäre, den regelmässig auftretenden bisherigen Sommerspitzenverkehr, geschweige denn einen gesteigerten Spitzenverkehr zu bewältigen. Es konnte sich aber selbstverständlich nicht darum handeln, einfach den ausfallenden Schiffsraum durch Schiffe gleichen Fassungsvermögens zu ersetzen und ihnen gleiche oder ähnliche Aufgaben und Fahrleistungen zu übertragen. Vielmehr war anzustreben, Betriebseinsatz und Fassungsvermögen der Ersatzschiffe auf möglichste Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des Betriebes hin abzustimmen.

Um die Verhältnisse in dieser recht komplexen Frage einigermassen abzuklären, wurden fünf Schiffe verschiedener Grösse, die 400 bis 900 Personen fassen, betriebswirtschaftlich untersucht, mit dem damaligen Stand in Vergleich gesetzt und daraus die Einsparungen im Fahrdienst (bei den Löhnen einschl. Nebenbezüge und Sozialaufwand) im einzelnen berechnet und graphisch in Funktion des Fassungsvermögens aufgetragen, Bild 2. Den im Sommer 1953 erstellten Berechnungen lagen zu Grunde: die Fahrpläne des Fahrplanjahres 1953/54, die entsprechenden Fahrordnungen (wobei das damals noch im Bau befindliche MS «Rigi»[1]) mitberücksichtigt wurde), die Streckenfrequenzen für die einzelnen Fahrplanabschnitte, wie sie bei den einzelnen Kursen in den besten Monaten des Jahres 1952 aufgetreten sind, die totalen Kursleistungen der beiden neuen Schiffe von zusammen 43 000 km und die Schiffsbaukosten Basis 1953.

Bild 2 zeigt, dass die jährlichen Einsparungen, die sich bei den Personal- und Treibstoffkosten im Fahrdienst bei Einsatz von zwei Motorschiffen von nur 400 Personen erzielen lassen, bei den gemachten Annahmen 153 000 Fr. ausmachen; sie nehmen mit wachsendem Fassungsvermögen ab und betragen bei zwei Schiffen zu 900 Personen nur noch 118 000 Fr. Nun ergeben sich aber bei sinkendem Fassungsvermögen eine Reihe von Aufwendungen, welche diese Ersparnisse verringern. Ein solcher ist der Aufwand für die zusätzlich benötigten Supplementskurse, der stark zunimmt. Weiter ist mit Mindereinnahmen zu rechnen, wenn die Bewegungsfreiheit der Fahrgäste durch ein zu knappes Platzangebot eine Schmälerung erfährt. Und schliesslich muss auch noch der Mehraufwand für die Abschreibungen

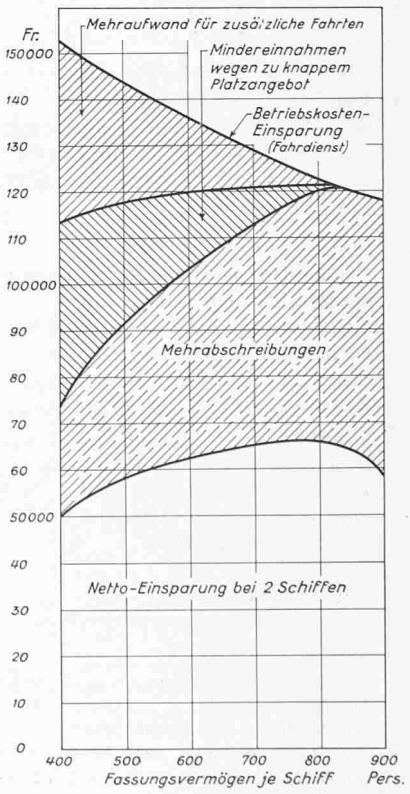

Bild 2. Jährliche Einsparungen, die durch Ersatz der alten DS «Schwyz» und «Italia» durch moderne Motorschiffe erzielt werden können, in Abhängigkeit der Fassungsvermögen der neuen Schiffe

[1]) Beschrieben in SBZ 1956, Nr. 3, 5 und 6.