

Voranschlag 1950 der Schweiz. Bundesbahnen

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **67 (1949)**

Heft 49

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-84162>

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.

her die Baulinien-Korrekturen und die Notlösung von sogenannten Arkaden, von Trottoirs, die gewalttätig in die private Sphäre hinter die Baufluchten verlegt sind. Gegen diese Lösung durch Notbehelfe richten sich nun die Stimmen, die den Korrektionsplan verwerfen bzw. der Volksabstimmung überantworten.

Will man die Altstadt erhalten und einem natürlichen Prozess der Erneuerung zuführen, einer allmählichen Auswechslung der einzelnen Bauten, so wird, als erste Etappe, wohl auf Jahrzehnte hinaus genügen, wenn man die Strassenbahn aus der Innenstadt hinausweist und durch Buslinien ersetzt. Das wird sogar erlauben, dass da und dort die Randsteine versetzt werden zu Gunsten der Fussgänger.

Da aber mit der Zeit nicht nur die Zahl der Autos anwächst, sondern auch die Zahl der Fussgänger, so wird früher oder später eine durchgehende Linie — wir nehmen an die Freiestrasse, hinunter bis zum Markt und zur Mittlern Rheinbrücke — dem Fussgängerstrom allein und vollständig überlassen werden dürfen, so wie seit Jahren Städte wie Stockholm, Amsterdam und Köln ihre historischen Hauptstrassen dem Fussgänger vorbehalten.

Es fragt sich nun, welche Partei nachgeben wird: die Strassenfluchten der Altstadt oder das Vehikel. Es ist die Lebensfrage der Altstädte, wie sie sich nicht nur in Basel stellt.

Hans Bernoulli

Voranschlag 1950 der Schweiz. Bundesbahnen

DK 625.1 (494)

Der vorliegende Bericht baut sich aus einem Gesamtüberblick sowie den Voranschlägen der Baurechnung, der Betriebsrechnung und der Gewinn- und Verlustrechnung auf. Der Gesamtüberblick geht aus den Zahlen der Tabelle 1 hervor.

Tabelle 1. Gesamtüberblick

	Rechnung Voranschlag Voranschlag		
	1948	1949	1950
	Mio Fr.	Mio Fr.	Mio Fr.
Personalaufwand	348,5	358,3	355,0
Sachaufwand	222,3	233,9	229,8
Abschreibungen	95,9	94,5	97,8
Kapitalkosten	47,7	47,2	50,5
Uebrigere Aufwendungen	46,7	46,5	45,8
Gesamtaufwand	761,1	780,4	778,9
Betriebsertrag	675,8	670,0	622,3
Uebrigere Erträge	12,7	8,0	9,6
Aktivierbare Bauaufwendungen	87,6	104,7	108,3
Gesamtertrag	776,1	782,7	740,2
Unterschied Aktivsaldo	15,0	2,3	
Passivsaldo			38,7

Der Personalbestand beträgt nach Rechnung 1948 37910, nach Voranschlag 1949 38298 und nach Voranschlag 1950 37316. Gegenüber dem Stand vom 31. Juli 1949 werden 1950 insgesamt 367 Personen abgebaut (gegenüber 1948 sind es 594 Personen). Der Passivsaldo von 38,7 Mio Fr. ist eine Folge des starken Rückganges des Betriebsüberschusses.

Die Baurechnung weist die Zahlen der Tabelle 2 auf. Die Aufwendungen im Jahr 1950 für grössere Bauten umfassen: Erweiterung der Gleis- und Perronanlagen des Personenbahnhofs Bern, Autogarage- und Bureaugebäude des Bahnhofs Lausanne, Bau eines neuen Güterbahnhofs in Lausanne, neuer Perron in Le Locle-Ville, Erweiterung des Aufnahmegebäudes Aarau, Erweiterungsbauten im Bahnhof Burgdorf, neues Aufnahmegebäude und Ausbau der Gleisanlagen in Nieder- und Oberurnen, Umbau des Aufnahmegebäudes in Winterthur, verschiedene Bauarbeiten im HB-Zürich; Einrichtung des Streckenblocks auf den Strecken Turtmann-Brig, Liesberg-Aesch, Gümligen-Worb, Hasle-Littau, Alpnach-Lungern, Zürich HB-Thalwil, Rapperswil-Rüti-Wald, Uznach-Rapperswil, sowie auf verschiedenen kleineren Teilstrecken; Umbau der Aarebrücke bei Olten (Strecke Läuelfingen-Olten) und der Wildbachbrücke (Strecke Embrach-Rorbas-Bülach); automatische Zug Sicherungen auf den Strecken Palézieux-Lyss, Yverdon-Fryburg, Winterthur-Bülach, Eglisau-Stein-Säckingen und Romanshorn-Schaffhausen; Verbindungsbahn Genf-Cornavin-Eaux-Vives; Ausbau auf Doppelspur der Strecken Romont-

Chénens, Matran-Fryburg, Boudry-Auvernier, Olten-Oensingen, Giubiasco-Cadenazzo, Siebnen-Wangen-Ziegelbrücke, Flums-Unterterzen; Elektrifizierung der Strecken Sissach-Läuelfingen-Olten, Winterthur-Wald.

Die für 1950 für Fahrzeuge vorgesehenen Aufwendungen beziehen sich hauptsächlich auf 24 elektrische Streckenlokomotiven (Bestellung 1947), 6 elektrische Rangierlokomotiven (Bestellung 1948) und diverse Triebfahrzeuge (Bestellungen 1949 und 1950), ferner auf Personen-, Gepäck-, Güter- und Dienstwagen (Bestellungen der Jahre 1947 bis 1950). Grössere Ergänzungsbauten sind an folgenden Kraftwerken in Durchführung: Ritom (neue Staumauer am Ritomsee, Zuleitung der Garegna), Vernayaz (Transformatoren), Barberine (Zuleitung des Triège und Staumauer in Vieux Emosson), Massaboden (Ausbau der Wasseranlagen, elektrische Ausrüstung).

Tabelle 2. Voranschlag der Baurechnung

	Rechnung Voranschlag Voranschlag		
	1948	1949	1950
	Mio Fr.	Mio Fr.	Mio Fr.
Um- und Ausbau von Bahnhöfen und Dienstgebäuden	23,1	22,5	19,4
Ausbau von Linien	5,1	5,9	6,4
Bau neuer Linien und Doppelspur	7,1	12,4	12,9
Elektrifizierung	1,6	1,5	1,8
Erneuerung der Gleis- u. Fahrleitungsanlagen	42,4	41,1	40,4
Mobiliar, Maschinen, Geräte	2,2	3,4	3,2
Fahrzeuge	30,8	39,0	38,8
Kraftwerke	3,5	6,4	9,2
Werkstätten	1,7	2,3	2,7
	117,5	134,5	134,8
Reserve		2,5	2,0
Total	117,5	137,0	136,8

Die Betriebsrechnung weist die auf Tabelle 3 aufgeführten Zahlen auf.

Tabelle 3. Voranschlag der Betriebsrechnung

	Rechnung Voranschlag Voranschlag		
	1948	1949	1950
	Mio Fr.	Mio Fr.	Mio Fr.
<i>Betriebsaufwand</i>			
Verwaltung	27,5	27,0	27,9
Leitung und Allgemeines	16,3	15,6	14,8
Bahnbewachung	8,6	8,6	8,9
Stationsdienst	157,0	162,9	156,8
Zugbegleitung	34,2	35,9	35,2
Zugförderung	85,7	85,5	84,8
Schiffbetrieb Bodensee	0,4	0,6	0,4
Unterhalt	149,8	153,4	151,2
Verschiedenes	16,1	10,9	9,5
Ges. Betriebsaufwand	495,6	500,4	489,5
<i>Betriebsertrag</i>			
Personenverkehr	276,6	272,0	272,0
Güterverkehr	343,0	350,0	302,0
Betriebsleistungen für fremde Bahnen	17,7	15,7	16,9
Pacht- und Mietzinse	21,2	19,6	19,1
Uebrigere Erträge	18,8	14,4	14,1
Ges. Betriebsertrag	677,3	671,7	624,1
Betriebsüberschuss	181,7	171,3	134,6

Die Kosten der Zugförderung beziehen sich auf die auf Tabelle 4 zusammengestellten Triebfahrzeugkilometer und setzen sich aus den auf Tabelle 5 angegebenen Posten zusammen. Von den gesamten Fahrleistungen werden im Jahre

Tabelle 4. Triebfahrzeugkilometer (Mio km)

	Rechnung Voranschlag Voranschlag		
	1948	1949	1950
Elektr. Triebfahrzeuge	62,66	64,00	64,00
Therm. Triebfahrzeuge	6,21	4,76	4,85
Traktoren	2,43	2,24	2,15
	71,30	71,00	71,00

Tabelle 5. Kosten der Zuförderung

	Rechnung		Voranschlag
	1948	1949	1950
	Mio Fr.	Mio Fr.	Mio Fr.
Fahrpersonal	38,1	39,1	39,1
Fahrstrom	25,3	28,6	28,6
Feste und flüssige Treib- stoffe	14,5	10,0	8,9
Uebrigere Kosten	0,5	0,4	0,5
Depotdienst	4,8	5,0	5,0
Visiteurdienst	2,5	2,4	2,7
	85,7	85,5	84,8

1950 voraussichtlich noch 6,8 % durch Dampflokomotiven und andere thermische Triebfahrzeuge geleistet, während deren Anteil im Jahre 1948 noch 8,7 % betrug.

NEKROLOGE

† **Fritz Meyer, Dr.,** Masch.-Ing., S. I. A., Direktor in Firma Gebrüder Sulzer, Winterthur, ist am 21. Nov. nach langer Krankheit im 51. Lebensjahr entschlafen.

† **Daniele Pometta, Dr. med.,** von Broglio, geb. am 20. September 1869, dessen Tätigkeit Prof. C. Andraea auf S. 552 lfd. Jahrgangs gedacht hatte, ist am 23. November gestorben.

† **Georg v. Schulthess Rechberg, Dipl. El.-Ing. S. I. A.,** G. E. P., von Zürich, geb. am 3. März 1898, ETH 1916 bis 1921, Direktionsadjunkt der Verkaufsabteilung der Maschinenfabrik Oerlikon, ist am 25. Nov. an einem Herzschlag gestorben.

† **Ernst Blanz.** Im Alter von erst 60 1/2 Jahren ist in Rio de Janeiro am 8. September 1949 Ernst Blanz, Dipl. Bau-Ing. ETH, von Schaffhausen, an den Folgen einer spät erkannten inneren Krankheit gestorben. 1947, zum ersten Mal wieder seit 1938, weilte er in voller Gesundheit in seiner alten Heimat und bekundete dabei die Absicht, in diesem Jahre zum Abschluss des Studiums seines Sohnes an der ETH erneut seine hiesigen Angehörigen und Freunde wiederzusehen. Die Erfüllung dieses Wunsches ist ihm nicht beschieden gewesen.

Ernst Blanz, geb. am 14. Februar 1889, ist nach Absolvierung der Bau-Ingenieur-Abt. der ETH, wo die Fachgebiete des Eisenbeton- und Brückenbaues, damals in Händen von Prof. Dr. E. Mörsch, bereits sein besonderes Interesse fanden, in die Dienste der Firma Wyss & Freytag in Neustadt getreten. Nach fruchtbaren Jahren der Einarbeit, begünstigt durch wirtschaftliche Blüte und Entwicklung auf allen Gebieten des Bauwesens im damaligen Deutschland, wurde Blanz 1919 die Leitung der Stuttgarter Niederlassung anvertraut. Trotz der damals wirtschaftlich ungünstigen Zeitlage verstand er es, durch Tatkraft und vorbildliche Tätigkeit das ihm anvertraute Geschäft weiter zu entwickeln. Seine grossen technischen Fähigkeiten und Berufskennntnisse waren gepaart mit einer lauterer Gesinnung, nie versagender Zuverlässigkeit und einem feinen Einfühlungsvermögen in alle Lagen und in alle Erfordernisse seines ihm über alles gehenden Ingenieur-Berufes. Ueberall, wohin ihn sein Wirken führte, wurde ihm hohe Achtung und persönliche Sympathie entgegengebracht. Unvergesslich und vorbildlich bleibt die Erinnerung allen, die in Württemberg als Auftraggeber, Kollegen oder Untergebene Gelegenheit zur Zusammenarbeit mit ihm hatten.

Als sich 1924 die Wyss & Freytag A.-G. zur Erweiterung ihrer Auslandstätigkeit durch Gründung der «Companhia Constructora» in Rio entschloss, betraute sie Blanz mit der Organisation und Direktion des neuen Geschäftes. In Kürze gelang es ihm auch dort, sich in die andersgearteten Verhältnisse einzufinden und das Geschäft zu hoher Blüte zu bringen. Sein Wirken erstreckte sich über ganz Brasilien und alle Gebiete des Bauingenieur-Wesens. Zahlreich sind in Rio und dem übrigen Brasilien Bauwerke bedeutenden Ausmasses, in technisch und ästhetisch bemerkenswerter Formgebung, wie die imponierenden Hotel- und Geschäftsbauten, die Hochhäuser am Strande von Copacabana, Brücken in kühner Konstruktion, Hafenanlagen mit neuartigen Fundationsmethoden usw. All diesen Bauten hat er seine persönliche Note gegeben, sie sind ehrende Zeugen schweizerischer Gründlichkeit und Zuverlässigkeit.

Mit Zähigkeit und Treue hat Blanz auch die Interessen seines Stammhauses jahrelang verfochten und sich solange als möglich der Auflösung seiner Firma durch Nationalisierung infolge der im zweiten Weltkrieg in Brasilien verfolgten politischen Richtung widersetzt. 1947 beschäftigte er sich mit dem Aufbau einer neuen Tätigkeit als Generalunternehmung in Zusammenarbeit mit einer bedeutenden inländischen Firma für Bau-Spezialgebiete und vermehrte sein Wissen durch ausgedehnte Reisen in den übrigen südamerikanischen Ländern. Auch pflegte er stets aus innerem Bedürfnis die kulturellen Bande, die durch die deutsche Sprache im fremden Lande gegeben waren. Alle, denen Blanz persönlich näher stand, vermisten diesen aufrechten, in allen Lebenslagen verlässlichen und treuen Menschen und Freund. Sein Andenken ist ihnen Vermächtnis.



ERNST BLANZ

DIPL. ING.

1889

1949

J. Hausammann

MITTEILUNGEN

Zur Versorgungslage auf dem schweizerischen Elektrizitätsmarkt (Mitteilung der Elektrowirtschaft Zürich). Die aussergewöhnliche Trockenheit des laufenden Jahres ergab eine entsprechend geringe Energieproduktion in den Laufwerken, so dass bereits während des Sommers die fakultativen Lieferungen stark eingeschränkt werden mussten. Die Staubecken mit Gletschern im Einzugsgebiet konnten gefüllt werden, jene ohne Gletscher sowie auch die natürlichen Seen wiesen geringere Energievorräte auf, so dass die am 1. Oktober insgesamt gespeicherte Energie nur 967 Mio kWh oder 82,6 % der möglichen Speicherung von 1170 Mio kWh betrug. Die Trockenheit hielt bis Mitte November an und führte zu einer starken Inanspruchnahme der Speicher. Trotzdem sind die Versorgungsaussichten günstiger als letztes Jahr, weil neue Wasserkraftwerke in Betrieb kamen (Julia, Wassen, Fätschbach, Rabiusa-Realta und teilweiser Stau bei Cleuson), weil mehr thermische Anlagen zur Verfügung stehen (Beznau, Weinfeld) und weil Energie eingeführt werden kann. Die thermischen Anlagen und die Einfuhr decken rund 10 % des Gesamtbedarfs. Die nachstehende Tabelle gibt eine Uebersicht über die im Bau befindlichen oder unmittelbar vor Baubeginn stehenden Kraftwerke. Ausserdem stehen noch einige kleinere und mittlere Anlagen im Bau oder Ausbau.

Im Bau oder unmittelbar vor Baubeginn stehende Werke

Name des Werkes	Eigentümer	Energieproduktion		
		Sommer	Winter	Jahr
Maggia ¹⁾	Maggia-Kraftwerke A.-G.	486	308	794
Maggia ²⁾	Maggia-Kraftwerke A.-G.	480	620	1100
Wildeg-Brugg	NOK	165	125	290
Handeck II	Kraftwerke Oberhasli	153	92	245
Marmorera	EW der Stadt Zürich	71	145	216
Lavey	Serviced'Electricité de Lausanne	130	60	190
Miéville-Salanfe	EOS	— 30	100	70
Rabiusa-Realta ³⁾	KW Sernf - Nierenbach	62	28	90
Calancasca	Calancasca A.-G.	64	28	92
Fätschbach ³⁾	NOK	58	21	79
Cleuson	EOS	—	60	60
Weinfeld ⁴⁾	NOK	—	60	60
Total (Maggia 1. Etappe)		1159	1027	2186

¹⁾ 1. Etappe, ²⁾ Vollausbau, ³⁾ im Betrieb, ⁴⁾ Gasturbinenanlage