

# Der Vorschlag der SBB für 1946

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **125/126 (1945)**

Heft 24

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-83766>

## **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.

des Fabrikgesetzes von 1914 mit. 1922 kam nach 15-jährigen Bemühungen eine Alters- und Hinterbliebenen-Versicherung zustande. Seit 1914 werden die während 25 Jahren in derselben Unternehmung Tätigen aller Stufen, vom Arbeiter bis zum Direktor, durch Verleihen eines Diploms feierlich geehrt.

Eine Aerztekommission erforscht Heilmethoden, um Scheintote bei elektrischen Unfällen zu retten. Verbandsverträge mit verschiedenen Versicherungsgesellschaften, die den besondern Verhältnissen der einzelnen Elektrizitätswerke angepasst sind, gewähren bei Unfall, Haftpflicht und Maschinenschaden finanzielle Hilfe.

Eine Kommission des VSE befasst sich mit den Stromtarifen; sie dürfte wohl die wichtigste sein. Sie führt eingehende Tarifstudien durch und gibt an die Werke Empfehlungen heraus. Im Zusammenhang damit steht die Werbung für die richtige, vermehrte Verwendung der Elektrizität, die seit Mitte der 20er Jahre von der Genossenschaft «Elektrowirtschaft» betrieben wird.

Sehr aktiv hat der VSE an der Entwicklung guter Gebrauchsapparate mitgearbeitet. Mit den Glühlampenfabriken steht er seit 1929, zusammen mit dem Verband Schweizerischer Elektro-Installationsfirmen, in einem Vertragsverhältnis, das die Lieferung guter Lampen zu vorteilhaften Bedingungen sichert. Seine Einkaufsabteilung vermittelt den Werken auch anderes Gebrauchsmaterial wie Oel, Kupfer, isolierte Drähte, Heizapparate usw. An den Vorarbeiten und der Durchführung der Elektrifikation der SBB nahm er massgebenden Anteil. Enge Zusammenarbeit besteht mit den Elektroinstallateuren (gemeinsam werden z. B. Meisterprüfungen organisiert und abgenommen und die zugehörigen Reglemente erlassen), mit dem Wasserwirtschaftsverband (die z. B. in zahlreichen gemeinsamen Arbeiten und Eingaben an die Behörden zum Ausdruck kommt), mit dem Schweizerischen Energie-Konsumenten-Verband und mit der Union Internationale des Producteurs et Distributeurs d'Energie Electrique, in der der VSE bis vor dem Krieg eine bedeutende Rolle gespielt hat. Im Weltkrieg 1914/18 unternahm der VSE eine Beschaffungsaktion, durch die insgesamt 4000 t Kupfer im Werte von 14,5 Mio Fr. eingeführt und den in rapider Entwicklung stehenden Werken zur Verfügung gestellt werden konnten. Während damals die Einführung des elektrischen Lichtes rasch fortschritt, waren die Kriegsjahre 1939/45 durch die zunehmende Kohlennot gekennzeichnet, die zu einer ausserordentlichen Steigerung des Energiebedarfes für Heizen, Kochen, industrielle Dampferzeugung in Elektrokesseln, motorische Kraft, metallurgische und chemische Prozesse führte. Dem VSE erwuchsen dadurch neue grosse Aufgaben. Davon seien die Verhandlungen mit der Preiskontrollstelle erwähnt, die eine Milderung des von dieser Stelle verfügten «Preisstop» für elektrische Energie bezweckten und bis jetzt erfolglos blieben, ferner die Zusammenarbeit mit dem Kriegs-Industrie- und Arbeitsamt zwecks Beschaffung und Bewirtschaftung des für die Elektrizitätswerke nötigen Rohmaterials und Bewirtschaftung der von ihnen produzierten Energie. Eine gewaltige Arbeit wurde hier geleistet, um jede im ganzen Lande erzeugbare kWh zu verwerten und gerecht, d. h. im Interesse des gesamten Volkes zu verteilen. Schliesslich sei das Bauprogramm für neue Kraftwerke des VSE vom Jahre 1941 erwähnt, das gemeinsam mit dem SEV aufgestellt worden war und leider aus bekannten Gründen nicht eingehalten werden konnte. So steht heute die Elektrizitätsversorgung vor der schwierigen Aufgabe, eine noch nie dagewesene Nachfrage, besonders im Winter, befriedigen zu müssen, ohne die hierzu nötigen Speicherkraftwerke bauen zu können.

Die Geschichte des VSE ist, wie die Geschichte der Elektrotechnik überhaupt, ein Stück Schweizergeschichte: Nüchternen Wirklichkeitssinn, Unternehmungsmut, Gestaltungswille, zäher Fleiss und überragendes Können sind die echt schweizerischen Eigenschaften, die in den grossen technischen Leistungen ihren Ausdruck finden. Andererseits wollen wir die ebenso typische Eigenschaft, das «mit dem Grind durch die Wände hindurch wollen» und eine gewisse Machtgier des Schweizlers nicht verkennen. Typen vom Schlage eines Hans Waldmann dringen auch heute immer wieder zu führenden Stellen empor! — und manche Schwierigkeit, nicht zuletzt auch der Widerstand weiterer Volkskreise gegen den Bau von Speicherkraftwerken, dürfte zum Teil in solchen Mängeln der Selbsterziehung eine letzte Ursache

Tabelle 1. Einnahmen, Ausgaben und Ergebnisse der Gewinn- und Verlustrechnung der SBB in Mio Fr.

|                                              | 1938   | 1939  | 1940   | 1941   | 1942  | 1943  | 1944   | 1945<br>Voranschlag | 1945<br>Voraus-sichtlich | 1946<br>Voranschlag |
|----------------------------------------------|--------|-------|--------|--------|-------|-------|--------|---------------------|--------------------------|---------------------|
| Personenverkehr . . .                        | 131,9  | 133,6 | 136,2  | 161,6  | 176,8 | 193,7 | 222,6  | 182,0               | 253,0                    | 220,0               |
| Güterverkehr . . .                           | 175,7  | 214,2 | 247,8  | 278,4  | 275,6 | 268,3 | 262,9  | 250,0               | 202,0                    | 224,0               |
| Total Einnahmen . .                          | 307,6  | 347,8 | 384,0  | 440,0  | 452,4 | 462,0 | 485,5  | 432,0               | 455,0                    | 444,0               |
| Betriebsausgaben . .                         | 229,5  | 223,9 | 238,8  | 260,6  | 288,4 | 315,6 | 345,2  | 350,5               | 364,5                    | 382,8               |
| Ergebnisse der Gewinn- und Verlustrechnung . | — 35,2 | + 7,5 | + 13,4 | + 18,5 | + 2,5 | + 0,4 | + 0,02 | — 35,3              |                          | — 25,6              |

haben. Die bevorzugte Stellung der Werke gibt ihren Leitern eine Macht, die das Abgleiten vom Dienen zum Herrschen überaus begünstigt und nur die beständige Arbeit am inneren Menschen vermag jenes Verantwortungsbewusstsein und jene menschliche Grösse zu wecken und zu entwickeln, die das Erfüllen des grossen Auftrages erfordert.

A. O.

## Der Voranschlag der SBB für 1946

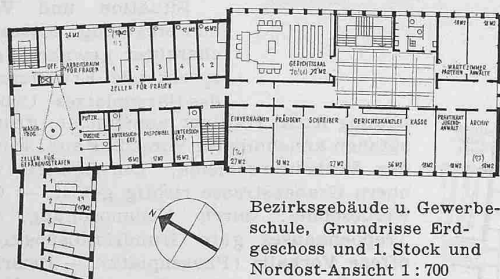
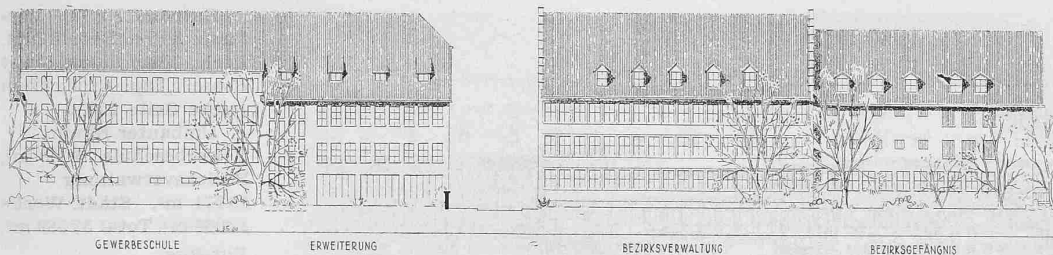
Der 91 Seiten umfassende Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der SBB an den Bundesrat setzt sich im wesentlichen aus zwei Hauptteilen zusammen: dem Bauvoranschlag und dem Betriebsvoranschlag. Für Ausgaben zu Lasten der Bau-rechnung stehen aus Abschreibungen rd. 40 Mio Fr. zur Verfügung; der Voranschlag bleibt mit rd. 30 Mio Fr. wesentlich unter diesem Betrag. Zur Zurückhaltung bewogen die unsichere Verkehrsentwicklung und Gestaltung der Finanzlage, die Beschaffungsschwierigkeiten für Baumaterial und die Rücksicht auf die Möglichkeit der Bekämpfung einer allfällig eintretenden Arbeitslosigkeit. Andererseits soll wegen Kohlenmangel die Elektrifikation beschleunigt werden, sodass hierfür einschliesslich Kraftwerke, Verteilanlagen, Triebfahrzeuge rd. 3 Mio Fr. mehr als das letzte Jahr, nämlich rd. 20 Mio Fr. vorgesehen sind. Folgende Bauarbeiten werden fortgesetzt: neue Linie zwischen den Bahnhöfen Genf-Cornavin und Eaux-Vives, Ergänzungsarbeiten an der Elektrifikation der Strecken Busswil-Solothurn-Herzogenbuchsee, Effretikon-Hinwil und Turgi-Koblentz, die bereits seit 1944 elektrisch betrieben werden, ebenso an den seit 1945 elektrisch betriebenen Strecken Stein/Säckingen-Eglisau und Bülach-Winterthur, Elektrifikation der Strecke Romanshorn-Schaffhausen. Neu aufgenommen ist die Elektrifikation der Strecken Palézieux-Payerne-Fryburg, St. Maurice-St. Gingolph Zofingen-Suhr-Aarau, Suhr-Wettingen, Oberwinterthur-Etzwilen, Winterthur-Wald und Oberglatt-Niederweningen. Die automatische Zugsicherung soll weiter ausgebaut werden. Die Bauten für die Erweiterung des Personenbahnhofes Bern und für das zweite Gleis Brunnen-Sisikon werden fortgesetzt; als neue Bauten kommen u. a. hinzu: Erweiterung der Gleisanlage in Moudon, Stationserweiterungen in Aarberg und Zwingen, Gebäude-Erweiterungen oder Neubauten in Grandvaux, Liestal, Aarau, Baden, Zürich-H. B. und das Erstellen einer Trägerfrequenzanlage für Mehrfachtelefonie auf der Strecke Luzern-Bellinzona. Für die Erstellung von zweiten Gleisen sind grössere Summen vorgesehen für die Fortsetzung der Arbeiten an der Strecke Brunnen-Sisikon und Rivera-Bironico-Taverne, sowie für Teilarbeiten an den Strecken Boudry-Auvernier, Lachen-Ziegelbrücke und Flums-Unterterzen.

An Rollmaterial sollen zehn leichte Streckenlokomotiven, sechs Rangierlokomotiven, einige Traktoren, 20 Personenwagen, 10 Gepäckwagen, 50 Güterwagen und 10 Schotterwagen neu in Auftrag gegeben werden, während 30 Dampflokomotiven, 20 Personenwagen, 10 Gepäckwagen, 100 Güterwagen und 20 Dienstwagen ausrangiert werden sollen. Der Rollmaterialpark (ohne Brünig) wird nach diesen Aenderungen umfassen:

|                                 |                      |
|---------------------------------|----------------------|
| 566 elektrische Lokomotiven     | 158 Rangiertraktoren |
| 291 Dampflokomotiven            | 3449 Personenwagen   |
| 3 andere thermische Lokomotiven | 633 Gepäckwagen      |
| 61 Triebwagen                   | 18080 Güterwagen     |

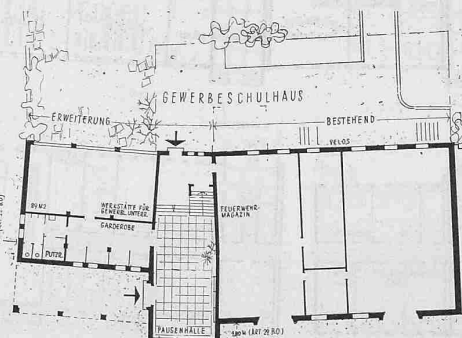
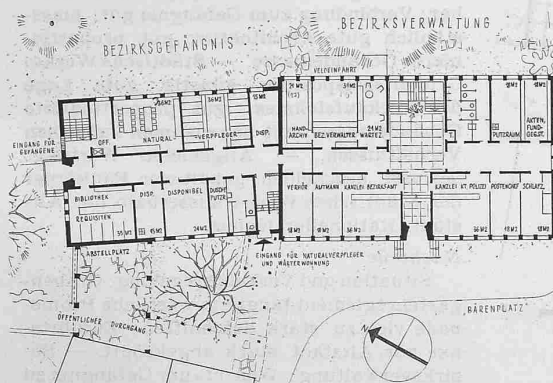
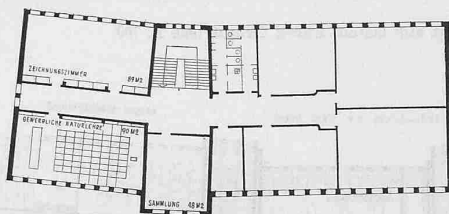
Zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit ist vorgesehen, die oben aufgeführten Arbeiten zu beschleunigen und weitere baureife Arbeiten in Angriff zu nehmen, so vor allem den Ausbau folgender Linien auf Doppelspur: Choindez-Roches-Münster, Rot-

| Tabelle 2. Fahrleistungen und Personalbestand der SBB | Rechnung<br>1944 | Voranschlag<br>1945 | Voranschlag<br>1946 |
|-------------------------------------------------------|------------------|---------------------|---------------------|
| Fahrleistungen Mio Lok.-km . . .                      | 56,7             | 59,3                | 61,4                |
| Totaler Personalbestand . . .                         | 29 956           | 30 385              | 31 297              |

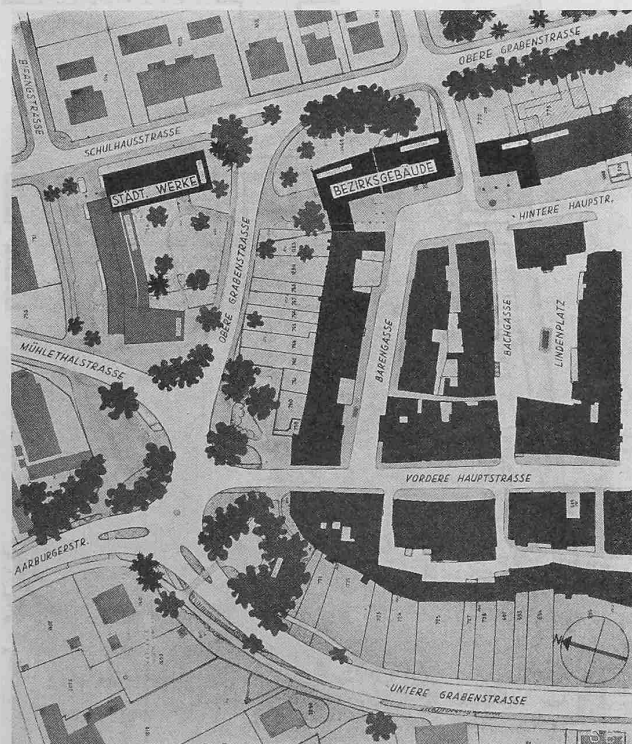


Bezirksgebäude u. Gewerbeschule, Grundrisse Erdgeschoss und 1. Stock und Nordost-Ansicht 1:700

3. Preis (3600 Fr.) A. DOEBELI, Bern, E. BOSSERT, Thun



Städtische Werke, aus Südwesten



die Fahrleistungen und der Personalbestand, Tabelle 2. Die Gewinn- und Verlustrechnung ergibt für das Jahr 1946 einen Ertrag von 94,7 Mio Fr. und einen Aufwand von 120,3 Mio Fr., also einen Passivsaldo von 25,6 Mio Fr.

### Wettbewerb der Einwohnergemeinde Zofingen

Wir verweisen auf die Einleitung zur Darstellung dieses Wettbewerbes (S. 253\* vorletzter Nummer) und tragen dazu nach, dass in Bd. 106, S. 77\* und 91\* (1935) auch der Wettbewerb für Saal- und Schulhausbauten hier behandelt worden war, in dessen Folge Arch. Otto Senn (Zofingen) 1938 bis 1941 den Stadtsaal und eine zweite Turnhalle erstellt hat (Bausumme 1,3 Mio Fr.).



Lageplan 1:2500.

Bezirksverwaltung und Gewerbeschule aus NW

kreuz-Immensee, Olten-Hammer - Oensingen, Melide - Maroggia, Rätischen - Grütze, Goldach - Mörschwil, rechtsufrige Zürichsee-Linie. Ferner sind hierfür in Aussicht genommen: die Erweiterung des Güterbahnhofes Basel-Wolf und der Stationen Killwangen-Spreitenbach, Richterswil und Maienfeld, sowie die Erstellung verschiedener neuer Aufnahme- und Dienstgebäude und die Verstärkung bzw. der Umbau einer grösseren Anzahl von Brücken. Es steht also ein grosses Programm bereit, wobei allerdings die Gewährung ausreichender Subventionen vorausgesetzt wird.

Beim Aufstellen des Betriebs - Voranschlages bot das Abschätzen der Transporteinnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr wegen der Unsicherheit der wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse erhebliche Schwierigkeiten. Viel sicherer sind die Ausgaben. Die Entwicklung der Einnahmen und Ausgaben in den letzten Jahren zeigt Tabelle 1. Der Voranschlag führt pro 1946 als hauptsächlichste Ausgaben auf: Personal (total) 281,2 Mio Fr.; Unterhalt und Ersatz der Bahnanlagen 69,1 Mio Fr., des Rollmaterials 43,2 Mio Fr.; Materialverbrauch 57,5 Mio Fr. Interessant sind