

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 69/70 (1917)
Heft: 18

Artikel: Baubudget der Schweiz. Bundesbahnen für 1918
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-33966>

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: 15.03.2025

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

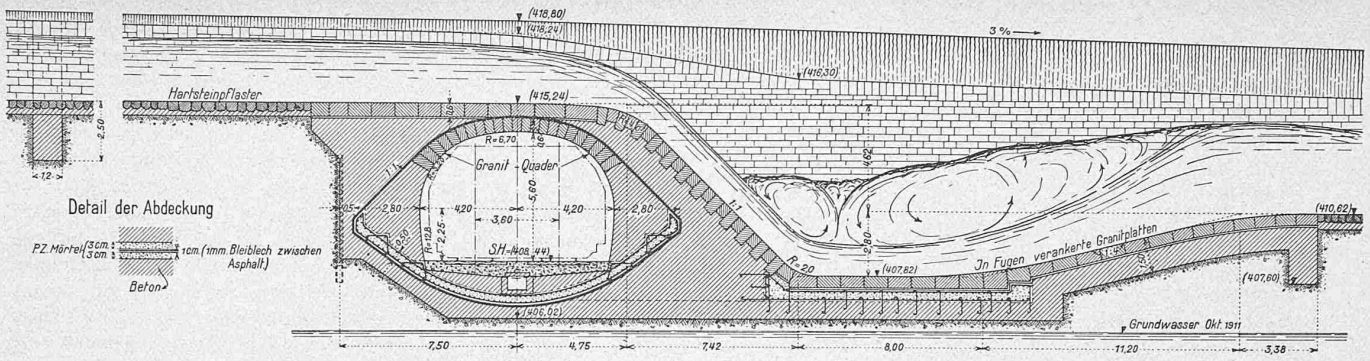


Abb. 8. Querschnitt des Tunnels und Längsschnitt der Sihlüberführung, mit Hochwasser von 550 m³/sek (laut Modellversuch). — Masstab 1:300.

bis über die Strassenbrücke (in Abb. 1 sog. „Prov. Brücke“) hinaus, die an Stelle der heutigen Bahnlinie über den Fluss führen wird, und die bis zur Inbetriebnahme der neuen Linie noch dem Bahnverkehr wird dienen müssen.

Bei der Konstruktion des Bauwerkes, dessen Schlankheit im Grundriss auffällt, wurde insbesondere darauf geachtet, dass das Wasser in allen Teilen ohne die mit plötzlichen Profiländerungen verbundenen Störungen (Walzen) ruhig abgeführt werden kann und dass die Energie des Ueberfalles im Ueberfallbauwerk vollständig vernichtet wird.

Es ist zu hoffen, dass die Ergebnisse der Bauausschreibung der Bahnverwaltung die baldigste Inangriffnahme der Arbeiten erlauben werden.

Baubudget der Schweiz. Bundesbahnen für 1918.

Aus dem kürzlich erschienenen *Voranschlag der Schweiz. Bundesbahnen für das Jahr 1918* geben wir übungsgemäss auf der folgenden Seite die sich auf den Bau neuer Linien oder auf Neu- und Ergänzungsbauten an den im Betrieb stehenden Linien beziehenden wichtigsten Ausgabeposten:

Gegenüber dem Voranschlag für das Jahr 1917 weist der vorliegende eine Mehrausgabe von 14 651 700 Fr. auf, die in der Hauptsache auf Bauarbeiten entfällt, die mit der Einführung der elektrischen Traktion im Zusammenhang stehen, während für Ergänzungsbauten, wie Bahnhofserweiterungen u. dgl., im allgemeinen eine weitgehende Zurückhaltung beobachtet wurde. Nicht inbegriffen

Die Sihlüberführung der S. B. B. beim Umbau der linksufrigen Zürichseebahn.

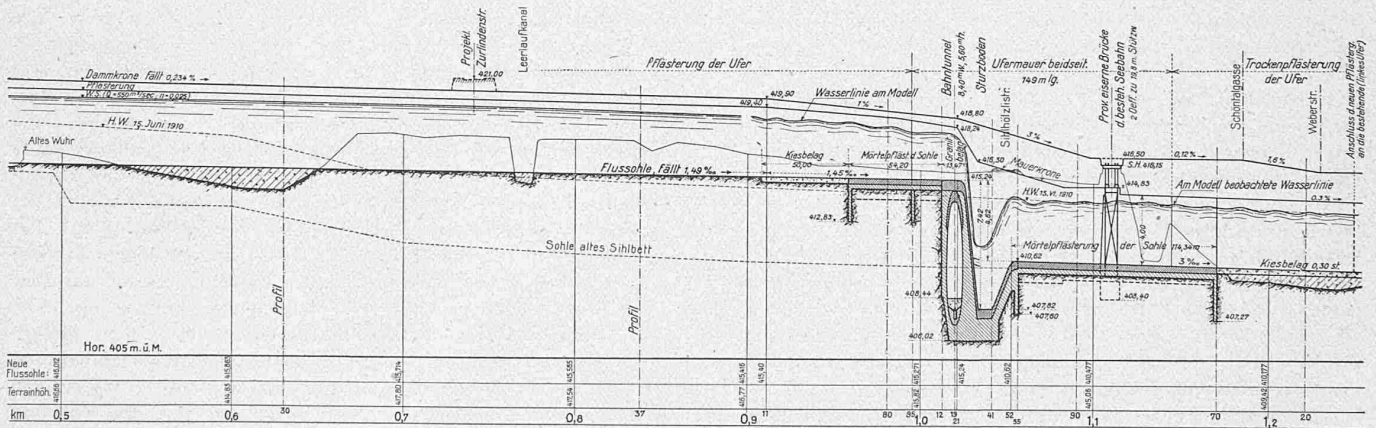


Abb. 2. Längenprofil der Sihlverlegung. — Masstab für die Längen 1:4000, für die Höhen 1:400.

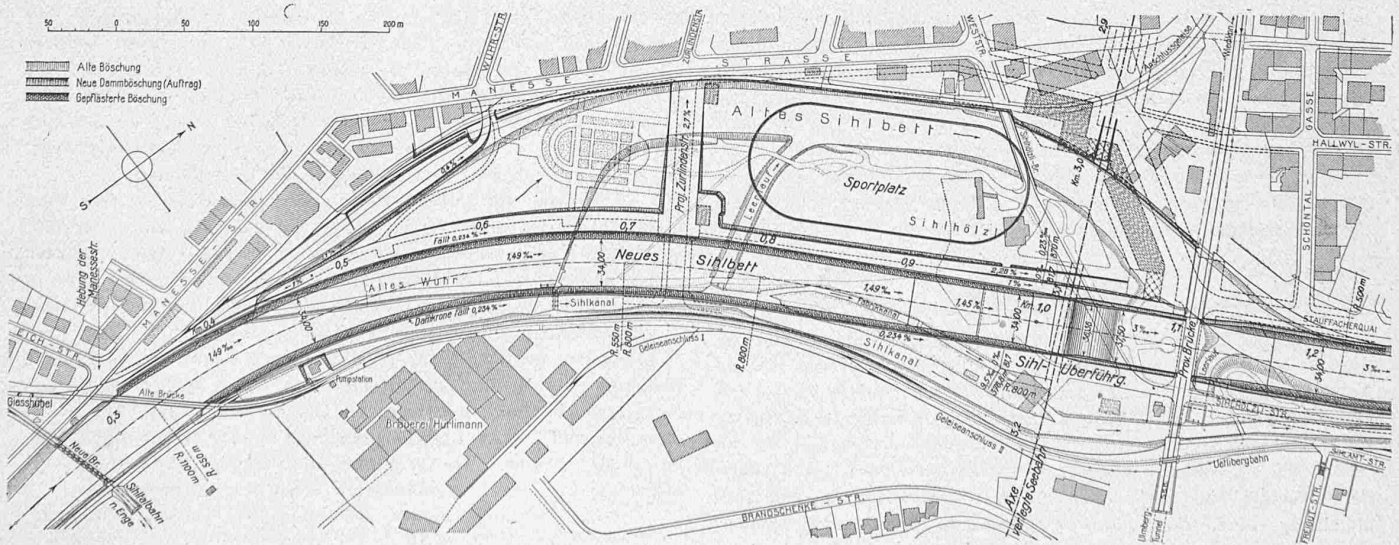


Abb. 1. Lageplan der Sihlverlegung zwischen den Quartieren Wiedikon und Enge bzw. Selnau in Zürich. — Masstab 1:5000.

Aus dem Baubudget der S. B. B. für 1918:

Bau neuer Linien:

Simplon-Tunnel II	3 500 000 Fr.
Genfer Verbindungsbahn	200 000 „

Neu- und Ergänzungsbauten an fertigen Linien:

Einführung der elektrischen Zugförderung	19 295 000 „
Kreis I	2 000 000 „
Kreis II	3 296 000 „
Kreis III	5 919 300 „
Kreis IV	1 536 000 „
Kreis V	1 802 500 „
Rollmaterial	11 097 000 „
Mobiliar und Gerätschaften	159 100 „
Hilfsbetriebe	257 800 „

49 062 700 Fr.

ist in der angegebenen Summe der die Betriebsrechnung belastende Anteil von 2 683 100 Fr. (im Vorjahr 3 482 540 Fr.) Wie in den vorhergehenden Jahren sind ausserdem im Voranschlag besondere Posten im Gesamtbetrage von 4 490 000 Fr. eingestellt, die nur bei wesentlicher Besserung der Verhältnisse ausgegeben werden sollen.

Von der für die Einführung der elektrischen Traktion veranschlagten Summe von 19 295 000 Fr. entfallen u. a. 1 000 000 Fr., und 5 500 000 Fr. auf die Zentralen Amsteg bzw. Ritom, 6 400 000 Fr. auf die Kabelleitungen für Stark- und Schwachstrom im Gotthardtunnel, 1 400 000 Fr. auf die Unterwerke, 4 600 000 Fr. auf die Fahrleitung. Die Ausgaben für die Einführung der elektrischen Zugförderung werden damit Ende 1918 voraussichtlich 25 000 000 Fr. erreichen, d. h. 65 % des bewilligten Kredites von 38 500 000 Fr. — Die für die fünf Kreise aufgeführten Bauausgaben enthalten die folgenden wichtigeren Posten (über 200 000 Fr.) zu Lasten der Baurechnung: Im Kreis I zweite Geleise Siviriez-Romont 450 000 Fr. und Dailens-Epandes 290 000 Fr.; im Kreis II Erweiterung des Bahnhofes Solothurn 250 000 Fr., Umbau und Erweiterung der gesamten Bahnhofanlagen in Biel 1 260 000 (event. 1 560 000) Fr., zweite Geleise Bern-Thun 450 000 Fr. und Olten-Biel 450 000 (event. 550 000) Fr., Zentralbahnhof Thun event. 300 000 Fr.; im Kreis III neues Lokomotivdepot Hauptbahnhof Zürich 500 000 Fr., Erweiterung der Stationen Schlieren 450 000 Fr. und Brugg 220 000 (event. 300 000) Fr., Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich 2 800 000 Fr., zweites Geleise Thalwil-Richterswil 500 000 Fr., Verlegung der Station Horgen am See event. 200 000 Fr.; im Kreis IV zweites Geleise Winterthur-St. Margrethen 750 000 (event. 1 050 000) Fr.; im Kreis V Erweiterung des Bahnhofes Luzern event. 248 000 Fr. (sonst nur 148 000 Fr.); Erweiterung der Stationen Göschenen und Airole 390 000 Fr., bzw. 275 000 Fr., sowie des Bahnhofes Chiasso 250 000 (event. 450 000) Fr., Verstärkung der eisernen Brücken auf der Strecke Erstfeld-Bellinzona event. 200 000 Fr.

An Rollmaterial ist in der angegebenen Gesamtsumme, in der die Vergütung für auszurangierendes Material im Betrag von 1 546 000 Fr. berücksichtigt ist, die Anschaffung von acht Dampflokomotiven, sieben Akkumulatorenlokomotiven und 550 Güterwagen vorgesehen, zu denen noch vier elektrische Lokomotiven und 45 Personenwagen als Uebertrag von 1917 hinzukommen. Infolge dieser Vermehrung wird sich am 31. Dezember 1918, unter Abzug des auszurangierenden Materials, der Bestand an Personenwagen auf 3399 (Ende 1916: 3557), an Güterwagen auf 17 592 (Ende 1916: 16 139) und an normalspurigen Lokomotiven auf 1076 (Ende 1916: 1134) stellen. Diese Zahlen zeigen wiederum, sowohl bei Lokomotiven als bei Personenwagen, eine auf die gegenwärtigen hohen Altmaterialepreise zurückzuführende Abnahme des Bestandes.

Miscellanea.

Neues Lüftungs- und Luftheizungssystem mit natürlichem Auftrieb. Die Lüftung und Luftheizung mit natürlichem Auftrieb geschah bisher fast ausnahmslos in der Weise, dass kalte Frischluft durch Fensteröffnungen hinter Heizkörpern oder gewärmte Frischluft aus Heizkammern in die zu heizenden bzw. zu lüftenden Räume eingeführt wurde, während die Abluft durch ungeheizte Kanäle über Dach oder in Luftsammelkanäle im Dachraum abgeführt wurde. Man gab sich eben keine Rechenschaft darüber, dass das Gewicht der kalten Frischluft das Gewicht der Warmluft zuzüglich des Gewichts der im Abluftkanal befindlichen Mischluft

(Raumtemperatur und Aussentemperatur) zu überwinden hatte. Diese Mischlufttemperatur ist aber unbekannt, und infolge willkürlicher Annahme war die Berechnung der Kanalquerschnitte falsch, sodass die untern Räume, besonders bei Windanfall, kalt blieben und nicht entlüftet werden konnten.

Dieser Uebelstand wird durch die von Obering. Hermann Krauss in München zum Patent angemeldete Verbund-Luftheizung gänzlich gehoben. Das neue Verfahren besteht darin, dass die nach *abwärts* geführten Abluftkanäle als Umluftkanäle benützt werden, indem aus dem Sammelkanal für Ab- bzw. Umluft die Luft mittelst Wechselklappe oder Schieber teils der Heizkammer, teils einem hochoberhitzten Anwärmekasten zugeführt wird, dessen Blechwand vom Zentralheizofen bestrahlt wird, und von welchem Kasten die hochoberhitzte Abluft sicher über Dach abgeleitet wird, während die der abgeführten Abluft entsprechende gleich grosse Menge Frischluft der Umluft in der Heizkammer zwangsläufig zugemischt wird. Da man so nur einen Teil der Luft von der Aussentemperatur auf die Heizkammertemperatur zu erwärmen braucht, erzielt man zudem grosse Kohlenersparnis.

Das Allgemeine Krankenhaus St. Georg in Hamburg. Ueber die Um- und Neugestaltung des Allgemeinen Krankenhauses St. Georg in Hamburg, die in etwa 17jähriger Bauzeit, unter vollständiger Aufrechterhaltung des Krankenhausbetriebes durchgeführt wurde, berichtet der mit der Leitung dieser Arbeiten betraut gewesene Architekt Baurat Dr. Ing. Ruppel in der „Zeitschrift für Bauwesen“¹⁾. Das im Stadtteil St. Georg gelegene Grundstück des Krankenhauses wird von vier Strassenzügen begrenzt und umfasst bei 530 m mittlerer Länge und 140 bis 220 m Tiefe 10,125 ha. Während die alte Anstalt als einheitlicher Flur-Blockbau erstellt war, zu denen im Laufe der Zeit eine Anzahl von Einzelbauten hinzukamen, wurde bei der Neugestaltung eine Verteilung der Verwaltungs-, der wirtschaftlichen und der für den eigentlichen Krankendienst bestimmten Räume in eine grössere Anzahl selbständiger Gebäude vorgenommen, wobei auch das 335 m lange, alte Hauptgebäude an der Südfront des Areals in fünf selbständige Gebäude umgewandelt wurde. Die gesamte Anlage umfasst nunmehr 15 ein- bis viergeschossige Krankengebäude und Pavillons mit insgesamt 1620 Betten, das pathologische Institut mit Kapelle, das medico-mechanische Institut, Operationshaus, Röntgenhaus, Badehaus, Desinfektionsgebäude, Koch- und Waschküchenhaus, Hauptkesselhaus, fünf Wohngebäude, d. h. mit den Nebengebäuden im ganzen 33 Gebäude. Die Gesamtbausumme erreichte 9,7 Mill. Fr., wovon 6,9 Mill. auf den Bau und 2,8 Mill. auf die innere Einrichtung entfallen. Dies entspricht einem Einheitspreis für das Bett von 4280 Fr. ohne und von 5980 Fr. mit innerer Einrichtung.

Metallprüfung mittels Röntgenstrahlen. Ueber die Anwendungsmöglichkeit der Röntgenstrahlen zur Durchleuchtung von Metallen haben wir schon verschiedentlich berichtet²⁾. Neuerdings teilt nun Dr. G. Respondek in „Stahl und Eisen“ mit, dass von ihm mit der Coolidge-Röhre vorgenommene Durchstrahlungs-Versuche die folgenden Ergebnisse geliefert haben: Die Durchstrahlung von Metallen mittels Röntgenstrahlen gibt über das Innere von Eisen bis 60 mm, bei Blei bis 5 mm Dicke, eindeutigen Aufschluss. Bei Eisen von 50 mm Stärke konnten Fehlstellen aufgedeckt werden, die bis 2 % dieses Masses, also etwa 1 mm aufwiesen, bei Eisen von 30 mm Dicke solche bis 1 % der Schichtdicke. Für Blei konnte festgestellt werden, dass für Scheiben von 8 mm Stärke die Grenze bei 8 %, für solche von 3,5 mm bei etwa 3 % liegt. Die Beleuchtungsdauer betrug dabei 1 bis 10 Sekunden.

Einfluss der Meereshöhe auf den Betrieb von Verbrennungsmotoren. Die Abnahme der Leistung eines Verbrennungsmotors mit zunehmender Meereshöhe des Aufstellungsortes bildet den Gegenstand einer Untersuchung von Vincent Clarke in „Compressed Air Magazine“. Da z. B. bei 3000 m Höhe der Luftdruck nur noch 0,73 kg/cm² beträgt gegenüber 1,04 kg/cm² auf Meereshöhe, ist dort auch die Sauerstoffmenge um rund 30 % geringer. Der Kompressionsdruck muss somit dem Anfangsdruck entsprechend vermindert werden. Bei Dieselmotoren, bei denen ohne Beeinträchtigung des Ganges Menge und Druck der zugeführten Luft nicht vermindert werden dürfen, muss hingegen die Kompression erhöht werden, was ebenfalls einen Arbeitsverlust bedeutet.

¹⁾ Die Arbeit ist auch als Sonderabdruck erschienen (Verlag W. Ernst & Sohn) und wurde auf S. 24 dieses Bandes (14. Juli 1917) unter „Literatur“ bereits aufgeführt.

²⁾ Vergl. hierüber Band LXVIII, S. 62 (5. Aug. 1916) und Band LXIX, S. 54 (3. Februar 1917).