

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 73/74 (1919)
Heft: 18

Artikel: Baubudget der Schweiz. Bundesbahnen für 1920
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-35714>

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: 09.11.2024

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

dass ihre Spannung bis 180 Volt erhöht werden kann, wobei die Stromstärke noch 125 Amp. beträgt. Die von der Akkumulatorenfabrik Oerlikon gelieferte Batterie besteht aus 68 Elementen und besitzt eine Kapazität von 531 Ah (266 A Entladestrom); ihre Ladung und Entladung erfolgt durch einen automatischen Zellschalter für Fernbetätigung. Für den Stationsdienst wurde ferner ein Transformator für 100 kVA, 3700/210 bis 125 Volt samt zugehörigen Primär- und Sekundärapparaten aufgestellt. Sämtliche Apparate und Instrumente, sowie Motoren und Transformatoren wurden ebenfalls von der A.-G. Brown, Boveri & Cie. in Baden geliefert.

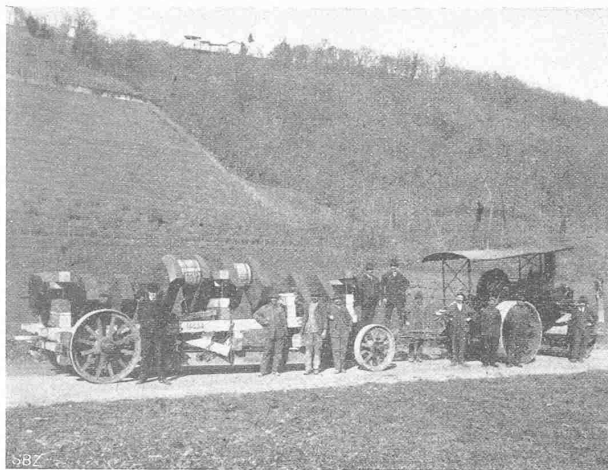


Abb. 12. Transport der Welle vom Bahnhof bis zum Kraftwerk.

Abbildung 12 zeigt noch das eigenartige Traktionsmittel, das zum Transport der verschiedenen schweren Stücke auf dem 3 km messenden Wegstück vom Bahnhof zum Bauplatz verwendet wurde und das schwer aufzutreibende Pferdmaterial vorzüglich ersetzte.

Baubudget der Schweiz. Bundesbahnen für 1920.

Uebungsgemäss geben wir nachstehend aus dem soeben erhaltenen Voranschlag der Schweiz. Bundesbahnen für das Jahr 1920 eine Zusammenstellung der sich auf den Bau neuer Linien, sowie auf Neu- und Ergänzungsbauten an den im Betrieb stehenden Linien beziehenden wichtigsten Ausgabeposten.

Bau neuer Linien:

Simplon-Tunnel II	3 850 000 Fr.
Genfer Verbindungsbahn	870 000 "
Surbtalbahn	20 000 "

Neu- und Ergänzungsbauten an fertigen Linien:

Einführung der elektr. Zugförderung	5 060 300 "
Kreis I	4 399 600 "
Kreis II	7 385 800 "
Kreis III	6 312 800 "
Kreis IV	1 511 900 "
Kreis V	7 269 300 "

Rollmaterial	38 047 000 "
Mobiliar und Gerätschaften	397 700 "
Hilfsbetriebe	1 323 000 "

121 990 100 Fr.

Gegenüber dem Voranschlag für das Jahr 1919, der sich auf 78 723 400 Fr. belief, weist somit der vorliegende eine Mehrausgabe von 43 266 700 Fr. auf. In der angegebenen Gesamtsumme ist der die Betriebsrechnung belastende Anteil von 5 238 240 Fr. (1919: 3 054 900 Fr.) nicht inbegriffen.

Die ohne das Rollmaterial rund 51 Millionen betragende Ausgaben-Summe für die Elektrifizierung enthält die folgenden grösseren Beträge: Kraftwerk Amsteg 12 000 000 Fr., Kraftwerk Rütom 3 500 000 Fr., Kraftwerk Barberine 5 000 000 Fr., Kraftwerk Ruppertswil 4 000 000 Fr., Unterwerke Göschenen, Giornico und Giubiasco für die Strecke Erstfeld-Bellinzona zusammen 1 500 000 Fr., Unterwerk

Melide für die Strecke Bellinzona-Chiasso 1 000 000 Fr., Unterwerk Steinen für die Strecke Erstfeld-Luzern 1 800 000 Fr., Unterwerk Thalwil für die Strecke Luzern-Zürich 900 000 Fr.; ferner für Kabel- und Freileitungen auf den vier genannten Strecken 5 600 000 Fr., 800 000 Fr., 1 400 000 Fr. und 200 000 Fr., und für die Fahrleitung 4 000 000 Fr., 1 800 000 Fr., 2 700 000 Fr. und 2 000 000 Fr. Für die Vorbereitung der Elektrifikation auf der Strecke Sitten-Lausanne sind 500 000 Fr. eingesetzt, ferner an den Bau der Reparatur-Werkstätte in Bellinzona 700 000 Fr. und für die Ausrüstung der Depotanlagen Erstfeld, Biasca und Bellinzona für den elektrischen Betrieb 375 000 Fr. An Konzessionsgebühren für neu zu erwerbende Wasserkräfte sind 200 000 Fr. vorgesehen und eine gleichhohe Summe als Restzahlung an die Maschinenfabrik Oerlikon für den Erwerb des Bauprojektes zum Etzelwerk.

Aus den für die fünf Kreise aufgeführten Bauausgaben seien die folgenden wichtigeren Posten (mit über 200 000 Fr. zu Lasten der Baurechnung) erwähnt: Im Kreis I für die zweiten Geleise Siviriez-Romont 1 140 000 Fr. und Daillens-Epandes 900 000 Fr., für das Zufahrtsgeleise von Renens bis zum Gelände des zukünftigen neuen Güterbahnhofs im Flontal in Lausanne 580 000 Fr.; im Kreis II für die zweiten Geleise der Basler Verbindungsbahn 300 000 Fr., Zwingen-Liesberg 370 000 Fr., Rothenburg-Emmenbrücke 370 000 Fr., Kiesen-Thun 260 000 Fr., für den neuen Basler Rangierbahnhof auf dem Muttenzerfeld 400 000 Fr., für den Zentralbahnhof Thun 1 500 000 Fr., für die Erweiterung des Hauptbahnhofs Solothurn 250 000 Fr., für jene der Bahnhöfe Biel und Delsberg 2 300 000 Fr. bzw. 370 000 Fr.; im Kreis III für das zweite Geleise Thalwil-Richterswil 1 500 000 Fr., für die Erweiterung des Bahnhofs Altstetten 205 000 Fr., für jene der Stationen Schlieren (einschl. einer neuen Strassen-Ueberführung) 728 000 Fr. und Pfäffikon (Schwyz) 229 000 Fr.; im Kreis IV für das zweite Geleise Rorschach-St. Margrethen 600 000 Fr., im Kreis V für das zweite Geleise Giubiasco-Lugano-Maroggia 1 280 000 Fr., für die Erweiterung des Aufnahmegebäudes in Luzern 450 000 Fr., für den Umbau der Bahnhöfe Bellinzona und Chiasso 1 150 000 Fr., bzw. 800 000 Fr. und für die Verstärkung und den Ersatz eiserner Brücken auf der Strecke Erstfeld-Bellinzona 1 273 000 Fr.

Was das Rollmaterial anbetrifft, so enthält die angegebene Gesamtsumme von 38 047 000 Fr., in der die Vergütung für auszurangierendes Material mit 2 110 000 Fr. berücksichtigt ist, den Restbetrag für die 20 im Jahre 1918 und für die 30 im Jahre 1919 bestellten elektrischen Streckenlokomotiven mit zusammen 21 182 000 Fr., ferner Teilbeträge für die im Jahre 1920 zu bestellenden 30 Streckenlokomotiven mit 6 050 000 Fr., für vier Rangierlokomotiven mit 400 000 Fr. und für drei Probe-Motorwagen mit 220 000 Fr., sodann 8 017 000 Fr., bzw. 3 368 000 Fr. als Teilzahlungen für 900 Güterwagen, bzw. 110 Personenwagen und schliesslich 800 000 Fr. für 10 Heizwagen. Als Lokomotivtygen für die Neubestellungen kommen solche der Bauarten 1B + B1 und 1C + C1 für die Gotthardstrecken und 1C1 für die Strecken mit geringeren Steigungen (Zürich-Goldau, Bern-Thun) in Betracht. Die Rangierlokomotiven sollen mit drei oder vier Triebachsen ausgeführt werden. Die Anschaffung von Dampflokomotiven ist nicht vorgesehen, da deren gegenwärtige Bestand mit Rücksicht auf die rasch fortschreitende Elektrifizierung auch für einen erheblich stärkern Verkehr genügt. Es ist vielmehr eine vermehrte Ausrangierung alter Lokomotiven in Aussicht genommen. Auf Ende 1921 werden voraussichtlich 111 elektrische Lokomotiven vorhanden sein, nämlich 95 Streckenlokomotiven, vier Rangierlokomotiven und zwölf Akkumulatorenfahrzeuge. Der Bestand an Dampflokomotiven, auf Ende 1920, wird sich (ohne Brünigbahn) auf 1065 Stück stellen (Ende 1918: 1107), jener an Personenwagen auf 3368 (3338) Stück, an Güterwagen auf 18 764 (17 751) Stück.

Verhältnismässig hoch sind die Aufwendungen für Hilfsbetriebe mit 1 323 000 Fr. gegenüber 291 700 Fr. im Baubudget für 1919. Diese Erhöhung ist neben der Steigerung der Löhne in der Hauptsache darauf zurückzuführen, dass mit der Verbesserung und Vergrösserung der Werkstättebauten bis anhin möglichst zurückgehalten wurde und deshalb jetzt vieles nachgeholt werden muss. Für den Um- und Ausbau der Werkstätte Olten sind 220 000 Fr., für die Erweiterung der Werkstätte Zürich zur Reparatur elektrischer Lokomotiven ein Teilbetrag von 200 000 Fr., für die Anschaffung moderner Werkzeugmaschinen 200 000 Fr. vorgesehen.