Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1925

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **87/88 (1926)**

Heft 25

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-40907

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

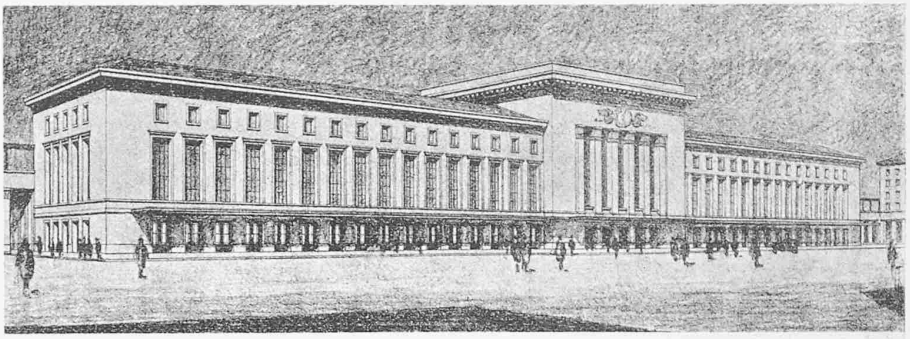
http://www.e-periodica.ch

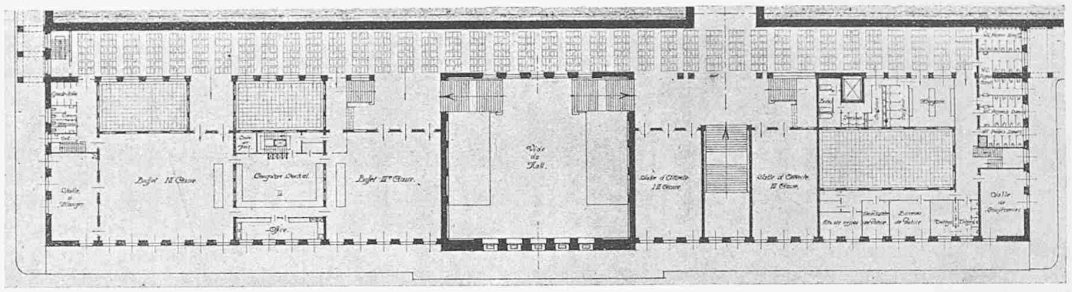
Bau von Rudolf Münger hat zufolge seines literarischen und künstlerischen Wertes auch in einem weitern Kreise reges Interesse gefunden.

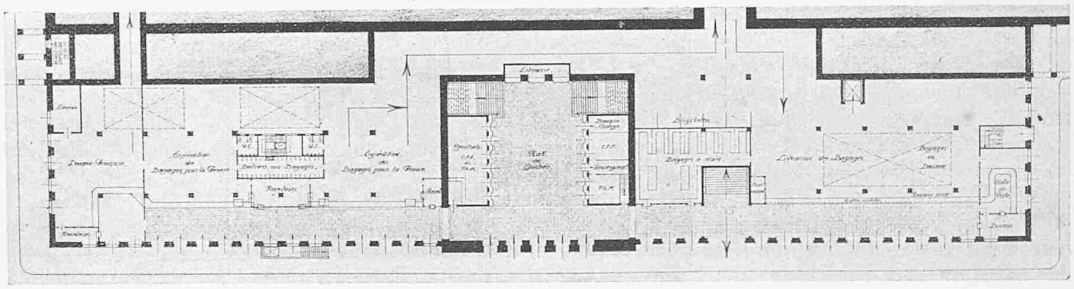
Obwohl die Ausführung fast ausschliesslich in eigener Regie erfolgte, waren dabei 476 Lieferanten (317 kantonale, 156 ausserkantonale und drei ausländische) beteiligt, von denen wir vorstehend bereits einige genannt haben. Die Rechen, die Einlaufschützen mit den Windwerken, die Dammbalken, der fahrbare Montagekran auf der Wehrkrone und die beiden Laufkrane im Maschinenhaus wurden von der „Giesserei Bern" der L. von Rollschen Eisenwerke, die Turbinen von der A.-G. der Maschinenfabrik Escher Wyss & Cie. in Zürich und die Generatoren und Hochspannungsapparate von der A.-G. Brown, Boveri & Cie. in Baden geliefert. Ueber den mechanisch-elektrischen Teil des E. W. Mühleberg ist noch eine besondere Beschreibung vorbehalten.

Projektverfasser und oberster Bauleiter war Prof. Gabriel Narutowicz, damals Vorsteher der Bauingenieurschule und Professor für Wasserbau an der Eidgen. Techn. Hochschule in Zürich. Die architektonische Gestaltung und Beratung für sämtliche Bauten in Mühleberg war Arch. W. Bösiger in Bern übertragen.

Die Anlage hat sich in jeder Beziehung bewährt. Die jährliche Energieproduktion betrug bisher im Maximum 98,5 Mill. kWh, die grösste Belastung 32 700 kW. Zum Vergleich fügen wir bei, dass sämtliche Zentralen der B. K. W.: Kandergrund, Spiez, Mühleberg, Kallnach, Hagneck, Bannwil, Bellefontaine, Dittingen und Zwingen zusammen bisher im Maximum 296,6 Mill. kWh im Jahr erzeugt haben und dass die grösste Gesamtbelastung dieser Zentralen 72 615 kW betrug; der Fremdstrom ist in diesen Zahlen nicht inbegriffen.







6. Rang (ohne Preis), Entwurf Nr. 3. — Arch. Guyonnet & Torcapel, Genf. — Grundrisse 1 : 1000.

Zweiter Bahnhof-Wettbewerb Genf-Cornavin.

(Fortsetzung statt Schluss von Seite 293.)

[Infolge der ausserordentlichen Beanspruchung unserer technischen Organe durch die Sondernummer, die zur Eröffnung der Basler Ausstellung vorbereitet wird, sehen wir uns genötigt, den Umfang der Nummern 25 und 26 etwas zu reduzieren und den Schluss dieser Berichterstattung zu unterteilen.]

Nr. 3 „C. F. F." B. Ce projet comporte des études de façades dont l'architecture a été des plus appréciée par le jury. Il est regrettable que la disposition du plan sans grand intérêt n'ait pas permis de faire sortir en meilleur rang ce projet. L'indécision dans la circulation intérieure, dans l'implantation du bâtiment, la division des services de bagages par le hall en sont les principales critiques.

No. 16 „Via". Ce projet a été retenu par le jury pour sa disposition analogue à celle du No. 11, quoique moins bien étudié et avec de très mauvaises façades. (Schluss folgt.)

Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1925.

(Schluss von Seite 307.)

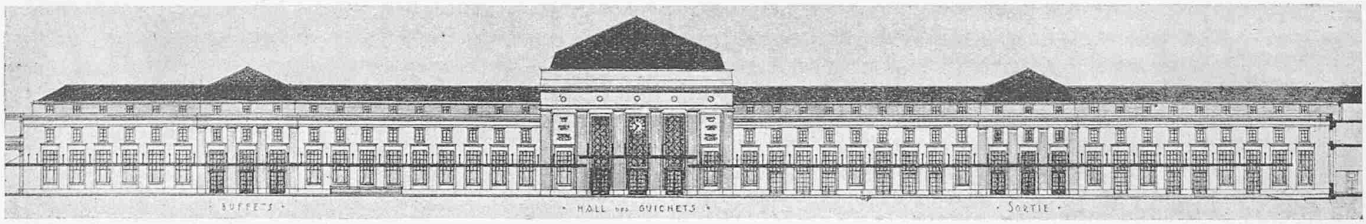
IV. Rollmaterial.

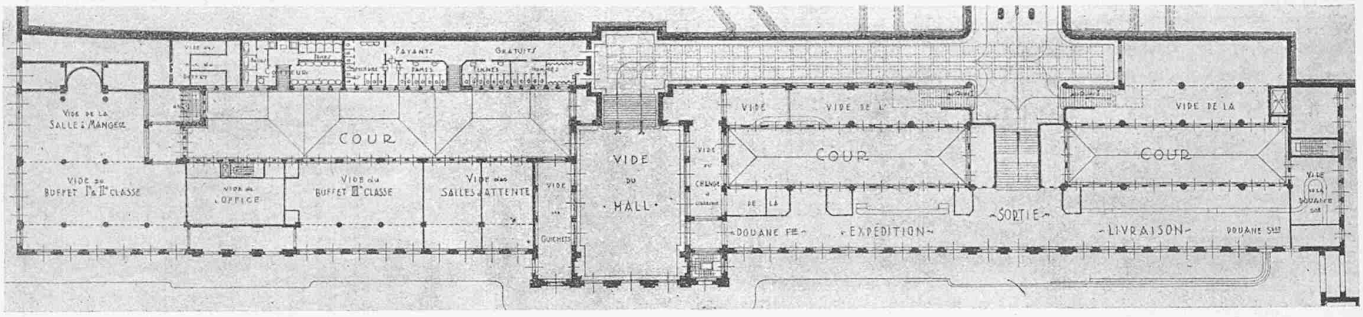
Neuanschaffungen erfolgten den Anforderungen des wieder etwas stärker einsetzenden Verkehrs entsprechend in etwas vermehrtem Umfange. Die Einstellung neuer Triebfahrzeuge beschränkte sich fast ausschliesslich auf Bahnen mit elektrischem Betrieb. Versuche mit Benzin- oder Benzoltriebwagen wurden auch im Berichtjahre von verschiedenen Privatbahnen vorgenommen, ohne dass sie jedoch die Anschaffung solcher Fahrzeuge zur Folge hatten. Die S. B. B. haben im Laufe des Berichtjahres zwei Einphasen-Lokomotiven der Serie $A^{e\,4}/_{7}$ und zwei Einphasen-Rangierlokomotiven der Serie $E^{e\,2}/_{2}$ bestellt. Am 31. Dezember standen ihnen an elektrischen Fahrzeugen zur Verfügung 224 Streckenlokomotiven, 2 Rangierlokomotiven, 14 Motorwagen 15 000 V, 10 Motorwagen 5500 V (Seetalbahn) und 16 Akkumulatoren-Fahrzeuge. Im weitern wurden für die Brünigbahn eine vierzylindrige Nassdampf-Zahnradlokomotive der Serie $HG^{3}/_{3}$ bestellt, sowie von der Rhätischen Bahn zwei Tender-Lokomotiven der Serie $G^{3}/_{4}$ erworben.

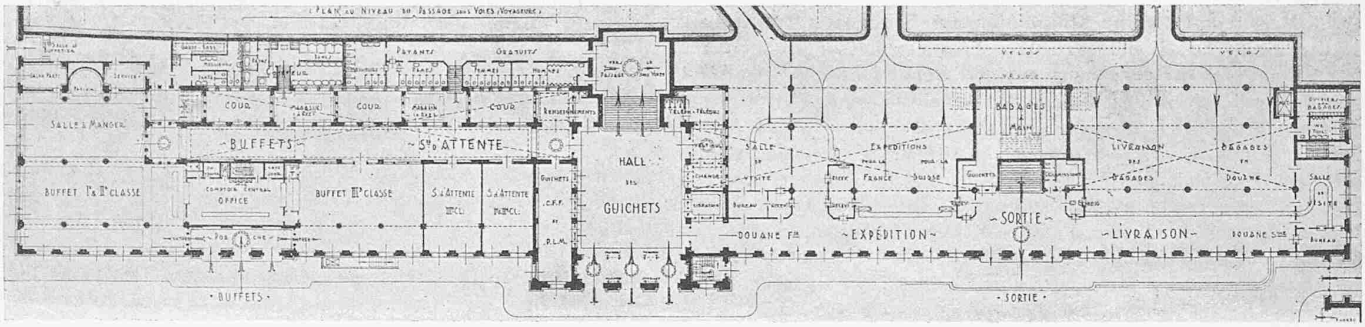
Vom 12. bis 27. Oktober veranstalteten die S. B. B. auf den Strecken Bern-Thun und Airolo-Bellinzona Versuche mit der Drolshammer-Güterzugbremse.

Der Verbesserung und Vervollkommnung der Bremsen bei Adhäsionsbahnen mit grossen Gefällen wurde besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Die Einführung von Schienenbremsen verschiedener Art machte bei diesen Bahnen weitere Fortschritte (ausgerüstet waren Ende 1925: 658 Fahrzeuge gegen 606 Ende 1924); auch wurden Versuche mit neuen Bremssystemen durchgeführt. Die Zahl der mit automatischen Kupplungen und mit Schutzfangvorrichtungen ausgerüsteten Schmalspur-Fahrzeuge hat ebenfalls erheblich zugenommen.

ZWEITER WETTBEWERB FÜR DAS AUFNAHMEGEBÄUDE DER S. B. B. IN GENF-CORNAVIN.







7. Rang (ohne Preis), Entwurf Nr. 16. — Arch. Julien Flegenheimer, Genf. — Grundrisse und Hauptfassade 1 : 1000.

V. Bahnbetrieb.

Gemäss einer dem Bericht beigelegten ausführlichen Tabelle sind im Jahre 1925 auf den wichtigern schweizerischen Normal- und Schmalspurbahnen mit 4430 km Gesamtlänge im ganzen 1 223 402 Züge gefahren worden, d. h. 16 914 Züge oder 1,4% mehr als im Vorjahr. An Zugskilometern wurden 41 916 183, d. h. 1 231 662 oder 3,4% mehr, an Achskilometern 1 230 788 771, d. h. 45 960 419 oder 3,9% mehr gefahren als im Vorjahr.

Bei den S. B. B. betrugen die Fahrleistungen:

im Jahre	Dampflokomotiven	Elektr. Lokomotiven	Total	
1920	28 934 110	910 885	29 844 995	Lok.-km
1921	27 554 145	2 385 562	29 939 707	„
1922	27 822 683	4 427 031	32 249 714	„
1923	29 063 145	5 956 850	35 020 299	„
1924	29 576 683	9 692 887	39 269 741	„
1925	27 243 379	13 398 159	40 641 538	„

Das Jahr 1925 weist somit eine Mehrleistung von 3,5% gegenüber dem Vorjahre auf.

VI. Bauausgaben.

Die im Laufe des Berichtjahres durchgeführte Prüfung der Baurechnungen für das *Jahr 1924* ergab einen Zuwachs an Bauwert von 85,8 Mill. Fr. gegenüber 106,1 Mill. Fr. im Vorjahr, 103,1 Mill. Fr. im Jahre 1922, 143 Mill. Fr. im Jahre 1921, 137,2 Mill. Fr. im Jahre 1920, und 104,0 Mill. Fr. im Jahre 1919. Von den 85,8 Mill. Fr. entfallen 76,7 Mill. Fr. auf die Bundesbahnen, 3,05 Mill. Fr. auf die übrigen Normalspurbahnen, 4,07 Mill. Fr. auf Schmalspurbahnen, 0,25 Mill. Fr. auf Zahnradbahnen, 1,83 Mill. Fr. auf Trambahnen, während die Seilbahnen mit einer Verminderung des Baukonto um 0,12 Mill. Fr. in der Abrechnung figurieren.

Die Vermehrung ist geringer als in den vorausgegangenen Jahren, weil bei den Bundesbahnen ein Betrag von 10 Mill. Fr. als erste Rate des zur Beschleunigung der Elektrifizierung gewährten Bundesbeitrages von 60 Mill. Fr. von den tatsächlichen Bauausgaben abgezogen ist, und ferner weil bei verschiedenen Privatbahnen die Elektrifikationsarbeiten ihr Ende erreicht haben und daher keine wesentlichen Bauausgaben mehr erwachsen sind. Die Abnahme bei der letzten Bahngruppe rührt her von der Abschreibung des Wertes der alten Anlagen der umgebauten Seilbahn Biel-Magglingen.

Als gesamte, bis Ende 1924 für das schweizerische Eisenbahnnetz gemachte Ausgaben werden angegeben: für die Bundesbahnen 2180 Mill. Fr., für die übrigen Normalspurbahnen 353 Mill. Fr., für die Schmalspurbahnen 358 Mill. Fr., für die Zahnradbahnen 54 Mill. Fr., für die Trambahnen 116 Mill. Fr. und für die Drahtseilbahnen 31 Mill. Fr., zusammen 3092 Mill. Fr. gegenüber 3007 Mill. Fr. zu Ende 1923.

Miscellanea.

Schweizerische Bundesbahnen. *Betriebsergebnis.* Nach der im „Bundesblatt" vom 26. Mai veröffentlichten Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung der Geschäftsführung und der Rechnungen der S. B. B. für 1925 ergibt sich für die Wirtschaftlichkeit des Betriebes folgendes Bild:

		1913	1922	1923	1924	1925
Betriebseinnahmen	Mill. Fr.	212,7	344,2	367,7	404,5	385,9
Reine Betriebskosten	Mill. Fr.	133.1	306,3	249,8	260,5	255,8
Betriebsüberschüsse	Mill. Fr.	79,6	37,9	117,9	144,0	130,1
Auf 1 Bahnkilometer	Fr.	28 476	12 892	40 089	48 941	44 444
Betriebskoeffizient auf Grund der reinen Betriebs-Ausgaben	%	62,6	89,9	68,0	64,4	66,3
oder bei Einschluss der aus den Spezialfonds bestritt. Kosten	%	66,9	91,1	70,8	67,2	71,5