Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **107/108 (1936)**

Heft 10

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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

INHALT: Die Aufwendungen der Schweiz. Bundesbahnen für ihre Anlagen und Ausrüstung. — Ideenwettbewerb für eine soloth. Beobachtungs- und Durchgangsstation für Heilerziehung. — Internationale Vereinigung für Brückenbau und Hochbau; Kongress in Berlin. — Bekämpfung der schädlichen Zwängungsspannungen in Bogenträgern und Gewölben. — III. Weltkraftkonferenz, Washington, September 1936. — Mitteilungen: Das Magnetophon. Die Baumesse Basel. Rahmentafeln für Wasser und Wasserdampf. Probleme des Fernsehens. «Ideal Home Exhibition», London, 24. März bis 18. April. Die kantonale Gewerbebibliothek Bern. Das Kunstgewerbemuseum Zürich. Die Courbet-Ausstellung im Zürcher Kunsthaus. — Wettbewerbe: Gestaltung der Hochbauten auf dem Theater- und Kasinoplatz Bern. Alters- und Fürsorgeheim in Olten. Zur Bauausschreibung der SBB für die Lorrainehaldelinie mit Aareübergang in Bern. — Nekrologe: Alfred Möri. Karl Moser. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine.

Band 107 Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. Nr. 10

Die Aufwendungen der Schweiz. Bundesbahnen für ihre Anlagen und Ausrüstung.

Von WALTER WACHS, Ingenieur bei der Generaldirektion der SBB, Bern.

Einleitung.

Je dringlicher die Finanzlage unserer Schweiz. Bundesbahnen eine baldige Sanierung erheischt, umsomehr beschäftigt sich die Oeffentlichkeit auch mit den mannigfachen Ursachen der Bahnkrise.

Dass zu teurer Rückkauf, Kriegslasten, Automobilkonkurrenz und allgemeine Wirtschaftskrise den Eisenbahnen schweren Schaden zugefügt haben, wird von keiner Seite bestritten. Aber häufig begegnet man doch der Auffassung, dass als Hauptursache der grossen Ueberschuldung der «zu üppige» Ausbau der Anlagen zu betrachten sei. Man wirft der Bahnverwaltung vor, sie habe in Bahnhofbauten Luxus getrieben und, wenn vielleicht auch in löblicher Absicht, doch in zu kostspieliger Weise für Komfort und Bequemlichkeit gesorgt. Auch den Nebenlinien sei zu grosse Aufmerksamkeit geschenkt worden, indem diese für einen viel schwächeren Verkehr fast ebenso gut ausgebaut worden seien wie die Hauptlinien. Zur Begründung dieses Standpunktes wird etwa angeführt, dass dem mächtigen Ansteigen der Anlagekosten seit dem Rückkauf nur eine sehr bescheidene Vergrößerung des Netzes gegenüberstehe und dass in keinem anderen Lande die Verschuldung pro Bahnkilometer so gross sei wie bei den SBB.

Dass diese Betrachtungsweise sehr oberflächlich ist und nur ein recht verzerrtes Bild geben kann, erkennt man schon daraus, dass sie weder der Elektrifikation noch dem Ausbau des Netzes auf Doppelspur Rechnung trägt. Sie verschweigt auch, dass die zurückgekauften Privatbahnen zum Teil in einem, selbst für damalige Verhältnisse sehr dürftigen Zustand waren und sie lässt ferner völlig unberücksichtigt, dass die Anforderungen an die Eisenbahnen in den letzten 30 Jahren gewaltig gestiegen sind und dass zur Anpassung des Netzes an den modernen, schnellen Verkehr grosse Anstrengungen nötig waren. Der Vergleich mit den Anlagekosten ausländischer Bahnen kann schon darum nicht zutreffend sein, weil diese nicht nur ihre Kriegsdefizite vom Staat zurückerstattet erhielten, sondern weiterhin durch Inflation oder andere Massnahmen eine starke Entlastung erfuhren. Die SBB dagegen sind nicht nur seit Anbeginn mit der Ueberzahlung der ehemaligen Privatbahnen belastet, sondern sie haben ausserdem alle ausserordentlichen Leistungen und Lasten zu tragen, die ihnen in der Kriegs- und Nachkriegszeit im allgemeinen Landesinteresse aufgebürdet wurden. Schuldkapital und Anlagekosten sind also bei den SBB sehr verschiedene Grössen. Weil aber der Vorwurf verschwenderischen Bauens immer wiederkehrt, erscheint es angezeigt, die Ausgaben der SBB und ihre Verwendung einmal einer etwas genauern Prüfung zu unterziehen und den Zustand der Bahn, ihre Ausrüstung und ihr Anlagekapital, so gut dies überhaupt möglich ist, mit den ausländischen Verhältnissen zu vergleichen. Da mit der Finanzlage der Bundesbahnen das Wohl und Wehe unserer ganzen Volkswirtschaft eng verknüpft ist, ist eine solche bessere Aufklärung zweifellos erwünscht.

1. Entwicklung und Grösse des Netzes.

Am 1. Januar 1901 gingen die Centralbahn (S. C. B.), die Nordostbahn (N. O. B.) und die Vereinigten Schweizerbahnen (V. S. B.) in das Eigentum des Bundes über. Im ersten Jahr wurden sie noch von den bisherigen Verwaltungen, aber auf Rechnung des Bundes, weiter betrieben. Nach Durchführung der Organisation der Bundesbahnverwaltung übernahm diese am 1. Januar 1902 den Betrieb selbst. Mit diesem Datum wurde auch die Toggenburgerbahn Eigentum des Bundes. Am 1. Januar 1903 gesellte sich zu diesen Bahnen die Jura-Simplonbahn (J.-S.), so dass in diesem Zeitpunkt das Netz eine Bahnlänge von 2395 km aufwies. Durch die am 1. Juni 1906 eröffnete Simplonstrecke Brig - Iselle (22 km) und durch den Rückkauf der Gotthardbahn (G. B.) auf 1. Mai 1909 und kleinere Aenderungen vermehrte sich die Baulänge auf 2682 km. Seither wurden weiter zurückgekauft im Jahre 1913 die Linie Genf - La Plaine mit 17 km und die Neuenburg-Jurabahn mit 38 km Länge. 1918 folgten die Tösstalbahn und die Strecke Wald - Rüti mit zusammen 45 km und endlich 1922 die Seetalbahn mit 55 km Länge. An neuen Linien erstellten die SBB ausser der schon erwähnten Simplonstrecke die 14 km lange Rickenbahn von Wattwil nach Uznach, eröffnet im Jahre 1910, die 18 km lange neue Hauensteinlinie mit dem 8,15 km langen Basistunnel und die 16 km lange Brienzerseebahn, beide eröffnet im Jahre 1916. Mit diesen Linien und unter Berücksichtigung der Aenderungen infolge von Stationsumbauten, Linienverlegungen und Vermessungsberichtigungen erreichte das Bundesbahnnetz im Jahre 1931 die seither gleichgebliebene Baulänge von 2876 km. In Abb. 1 bis 4 sind Entstehung und Entwicklung der Netze der ehemaligen Privatbahnen und der SBB, des schweizerischen Einsenbahnnetzes bis zum Ausbruch des Weltkrieges 1914 graphisch dargestellt. Die damalige Bedeutung der einzelnen Strecken erhellt aus der Darstellung der Zugsdichte in Abb. 5, und Abb. 6 und 7 veranschaulichen den Umfang der Doppelspuren zur Zeit des Rückkaufs, sowie deren seitherige Vermehrung.

Anmerkung.

Wir benützen diesen Anlass zur Veranschaulichung der vorkriegszeitlichen Entwicklung des schweizer. Eisenbahnnetzes und der SBB anhand einiger graphischer Darstellungen auf Grundlage des «Graph.-statistischen Verkehrs-Atlas der Schweiz», herausgegeben von dem Schweiz. Post- u. Eisenbahndepart. 1915; unsere Abbildungen 1 bis 5 sind Umzeichnungen nach den darin enthaltenen Tafeln. Während Abb. 1 die kilometrischen Summenkurven zeigt, gibt Abb. 2 (S. 101) die geographische Entwicklung der Bahnlinien nach vier Zeitabschnitten wieder. Abb. 3 und 4 veranschaulichen dann wieder die zeitliche Entstehung unseres Eisenbahnnetzes im Einzelnen, sowie dessen Zusammenfassung in den Schweiz. Bundesbahnen seit 1901. Die Abb. 5 endlich zeigt die Verkehrsbedeutung der einzelnen Strecken, wie sie in der Zugsdichte für das Jahr 1913 zum Ausdruck kommt. Redaktion.

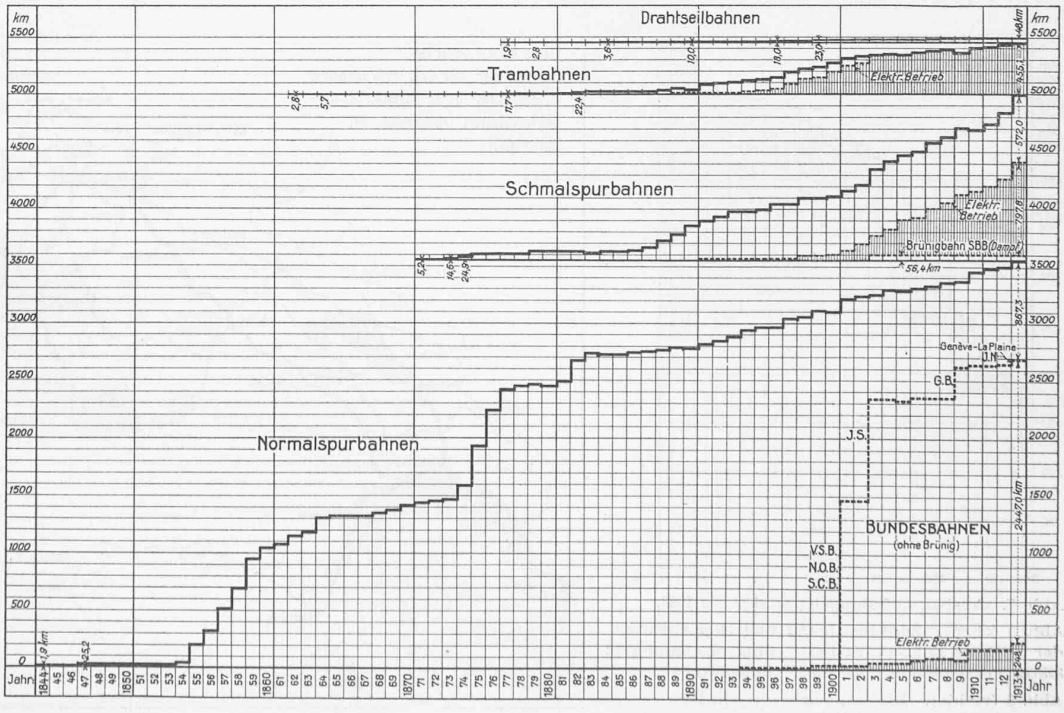

Abb. 1. Die Entwicklung des schweizer. Eisenbahnnetzes und der SBB bis 1913.