

Baubudget 1932 der Schweizer. Bundesbahnen

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **97/98 (1931)**

Heft 25

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-44799>

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.

Qualitäten eines Entwurfs werden nicht berührt durch derartige Erwägungen wirtschaftlicher Natur.

Schliesslich sei noch bezüglich des V. Preises, Entwurf Nr. 2, hingewiesen auf das grundsätzliche Verbot der Teilnahme eines Angestellten an einem Wettbewerb, an dem sein Chef als Preisrichter tätig ist. Die besonderen Beziehungen bzw. Kenntnisse der künstlerischen Ansichten des Chefs, auf die sich dieses Verbot gründet, treffen wohl auf den Schüler hinsichtlich seines Lehrers auch zu, weshalb auch Studierende die Beteiligung an den betreffenden Konkurrenzen besser meiden sollten.

Diese Bemerkungen greifen selbstverständlich einem bezüglich der Entscheid der Wettbewerbskommission des S. I. A. in keiner Weise vor; sie sind nur deshalb jetzt schon hier angebracht worden, weil es für die Interessenten leichter ist, sich gerade angesichts des Wettbewerbs-Ergebnisses ein eigenes Urteil zu bilden. C. J.

Baubudget 1932 der Schweizer. Bundesbahnen.

Dem Voranschlag der S. B. B. für das Jahr 1932 entnehmen wir die folgenden Angaben über die vorgesehenen wichtigsten Ausgabeposten, soweit sie zu Lasten der Baurechnung fallen. Dazu kommen noch 13 805 200 Fr. zu Lasten der Betriebsrechnung.

Bau neuer Linien	—	Fr.
Neu- und Ergänzungsbauten an bestehenden Linien:		
Elektrifikation	6 848 000	Fr.
Generaldirektion	23 000	Fr.
Kreis I	10 799 100	Fr.
Kreis II	10 267 300	Fr.
Kreis III	8 281 600	Fr.
Rollmaterial	32 540 000	Fr.
Möbiliar und Gerätschaften	1 240 000	Fr.
Hilfsbetriebe	— 35 782 300	Fr.
Verwendungen auf Nebengeschäfte	38 234 900	Fr.
	72 451 600	Fr.

Bei den Rubriken „Elektrifikation“, „Hilfsbetriebe“ und „Verwendungen auf Nebengeschäfte“ ist ein direkter Vergleich mit dem Vorjahre nicht ohne weiteres möglich, weil eine Aenderung der Rubrikierung eingetreten ist. Um die Betriebskosten der Kraftwerke und der Werkstätten richtig erfassen zu können, sollen diese Betriebe in der Jahresrechnung künftig als Nebengeschäfte behandelt werden. Die Anlagekosten der Kraftwerke mussten daher aus den Rubriken „Elektrifikation“ und jene der Werkstätten aus der Rubrik „Hilfsbetriebe“ ausgeschieden und zu den in unserer Aufstellung bisher nicht enthaltenen „Nebengeschäften“ übertragen werden. Die Gesamtkosten für die Elektrifikation betragen mit den unter diese Rubrik verrechneten Ausgaben 9 402 500 Fr. oder 3 388 000 Fr. weniger als im Vorjahre. In der Rubrik „Hilfsbetriebe“ verbleibt nach Ausscheiden der Werkstätten nur noch die Materialverwaltung. Die Nebengeschäfte umfassen nunmehr drei Kraftwerke, die Werkstätten, den Schiffsbetrieb auf dem Bodensee und die Werft in Romanshorn.

Unter den Elektrifikations-Arbeiten sind als grössere Posten aufgeführt: für die Fahrleitungen Delsberg-Delle 700 000 Fr., Bern-Luzern 200 000 Fr., Zürich-Affoltern-Zug 900 000 Fr., Wallisellen-Uster-Rapperswil und Uznach-Ziegelbrücke 900 000 Fr., Ziegelbrücke-Linthal 400 000 Fr. Die Abänderung der Schwachstrom-Anlagen auf diesen Strecken wird 2 293 000 Fr., die Herstellung des Lichtraumprofils 658 000 Fr. erfordern.

Aus den für die drei Kreise aufgeführten Bauausgaben seien die folgenden wichtigsten Posten (mit über 200 000 Fr. zu Lasten der Baurechnung) erwähnt. Im *Kreis I* an die Erweiterung der Bahnhöfe Genf 1 700 000 Fr., Neuenburg 900 000 Fr., Delsberg 230 000 Fr. und Bern (Verlegung des Stückgüterbahnhofs nach Weiermannshaus) 2 250 000 Fr., sowie der Stationen Siders 270 000 Fr. und Les Hauts-Geneveys 350 000 Fr.; an die zweiten Geleise Riddes-Sitten 350 000 Fr., Ependes-Yverdon 1 050 000 Fr., Choindex-Courrendlin 420 000 Fr., Zollikofen-Münchenbuchsee 480 000 Fr. und Freiburg-Düdingen 620 000 Fr.; ferner an die Verlegung der Kantonsstrasse zwischen St-Saphorin und Vevey 250 000 Fr. Im *Kreis II* an den neuen Rangierbahnhof Basel 1 700 000 Fr., an die Erweiterung der Bahnhöfe Basel 250 000 Fr. und Lugano 570 000 Fr.; an die Erstellung der zweiten Geleise auf den Strecken Solothurn-Lengnau 210 000 Fr.,

Lenzburg-Wohlen 280 000 Fr., Baar-Zug 330 000 Fr. und Al Sasso-Rivera-Bironico 2 270 000 Fr., ferner an die Erstellung einer Strassenunterführung in Liestal 250 000 Fr., an den Umbau der Reussbrücke bei Mellingen 360 000 Fr. und an die Verlegung der Linie beim Riale d'Arbedo (zwischen Castione und Bellinzona) 370 000 Fr. Im *Kreis III* an die Erweiterung der Bahnhöfe Brugg 500 000 Fr., Zürich 1 400 000 Fr., Wädenswil 500 000 Fr., Winterthur 476 000 Fr. und Wil 200 000 Fr. sowie der Station Zürich-Letten 200 000 Fr.; an die zweiten Geleise Richterswil-Pfäffikon (Schwyz) 500 000 Fr., Pfäffikon-Siebenen 750 000 Fr., Flums-Mels 750 000 Fr. und Uzwil-Flawil 280 000 Fr. Unter *Nebengeschäfte* sind an grössern Posten enthalten: An die Erstellung einer thermischen Reserve-Anlage in Rapperswil 1 500 000 Fr., an die Erweiterung des Unterwerkes Seebach 439 000 Fr., an das Unterwerk Delsberg 300 000 Fr., an den Umbau eines Passagier-Motorschiffes auf dem Bodensee 300 000 Fr.

Beträchtlich sind wiederum mit 32 Mill. Fr. die Ausgaben für *Rollmaterial*. An grössern Aufwendungen sind zu erwähnen: Für das im Jahre 1931 bestellte Rollmaterial 6 805 000 Fr. an 25 Schnellzuglokomotiven, 504 000 Fr. an fünf Rangierlokomotiven, 5 342 000 Fr. an 86 vierachsige Personenwagen, 1 831 000 Fr. an 320 Güterwagen; für das 1932 zu bestellende Rollmaterial: 1 290 000 Fr. an vier schwere Gebirgslokomotiven, 3 500 000 Fr. an weitere 86 vierachsige Personenwagen, 2 200 000 Fr. an 300 Güterwagen, und 3 000 000 Fr. für die Ausrüstung von Güterwagen mit der Drolshammerbremse.

Betriebsausgaben. Die Gesamtausgaben für 1932 werden auf 288,4 Mill. Fr. bemessen und bleiben damit um 3 Mill. Fr. oder 1,03% unter den Aufwendungen des Jahres 1930 und um 1,2 Mill. Fr. oder 0,43% unter dem Voranschlag für 1931. Nach den Ergebnissen der ersten neun Monate des Jahres 1931, die eine Minderausgabe von rund 4 Mill. Fr. aufweisen und dank des Bestrebens der Verwaltung, die Betriebsausgaben nach Möglichkeit einzuschränken, dürfte bei abnehmendem Verkehr eher eine grössere Einsparung als die angenommene zu erwarten sein.

MITTEILUNGEN.

Schweizerisches Luftverkehrswesen. Nach dem Geschäftsbericht des Schweizerischen Post- und Eisenbahndepartements wurden im Jahre 1930 im Luftverkehrsnetz der Schweiz folgende *internationalen Fluglinien* betrieben: 1. Genf-Zürich-München-Wien (-Budapest) (Balair und Lufthansa); 2. Genf-Basel-Mannheim-Frankfurt-Köln-Essen-Amsterdam (Balair/Lufthansa); 3. Zürich-Stuttgart-Halle/Leipzig-Berlin (Ad Astra und Lufthansa); 4. Basel-Zürich-München-Prag (Ad Astra); 5. Zürich-Basel-Paris (-London) (Imperial Airways Ltd.); 6. Basel-Paris (-London) (Imperial Airways Ltd.); 7. Basel-Genf-Marseille (Lufthansa); 8. Stuttgart-Genf-Marseille (Lufthansa); 9. Genf-Lyon (-Paris) (Air Union); 10. Genf-Paris (Star); 11. Zürich-Stuttgart (-Frankfurt) (Lufthansa); 12. Zürich-Innsbruck (-Salzburg-Wien) (ab 5. IX. Zürich-Salzburg direkt) (Oelag); 13. Genf-Lausanne-Bern-Zürich (Ad Astra); 14. Lausanne-La Chaux-de-Fonds-Basel (Ad Astra); 15. Basel-Bern-Lausanne-Genf (Ad Astra/Alpar); 16. Bern-Biel-Basel (Alpar); 17. Basel-Zürich-St. Gallen (Balair); 18. Luzern-Basel (Balair); 19. Ouchy-Evian (Air Union); 20. Basel-Cherbourg (nur Post) (Balair/Cidna/Air Union). Als einzige dieser Linien war Genf-Lyon (9) während des ganzen Jahres, die Linie 8 vom 1. Mai bis 31. Dezember in Betrieb. Die von den schweizerischen Unternehmungen (Ad Astra, Balair und Alpar) beflogenen Strecken des oben erwähnten Liniennetzes weisen eine Länge von 4400 km gegenüber einer solchen von 3538 km im Jahre 1929 auf. Für die Beratungen der schweizerischen Interessenten über die Weiterentwicklung des Luftverkehrsnetzes wurde ein neues Verfahren eingeführt, wobei der Schweizerische Aero-Club als neutrales Verhandlungsorgan die Organisation des allgemeinen Meinungsaustausches übernommen hat.

In bezug auf Regelmässigkeit und Pünktlichkeit im Linienbetrieb während der Hauptverkehrsperiode (1. Mai bis 31. Oktober) muss leider gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres eine kleine Verschlechterung festgestellt werden, deren Ursache in der anhaltend ungünstigen Witterung während eines Teils der Saison zu suchen ist. Die durchschnittliche Regelmässigkeit in der Durchführung der Kurse erreichte 94,4% (1929: 97,4%) und die Pünktlichkeit des Eintreffens (mit 30 Minuten Toleranz) 78,5% (1929: 84,9%). Die Flugleistungen auf dem vorgenannten Liniennetz betrugen während der Hauptverkehrsperiode 1616400 Flugkilometer