

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **104 (1986)**

Heft 3

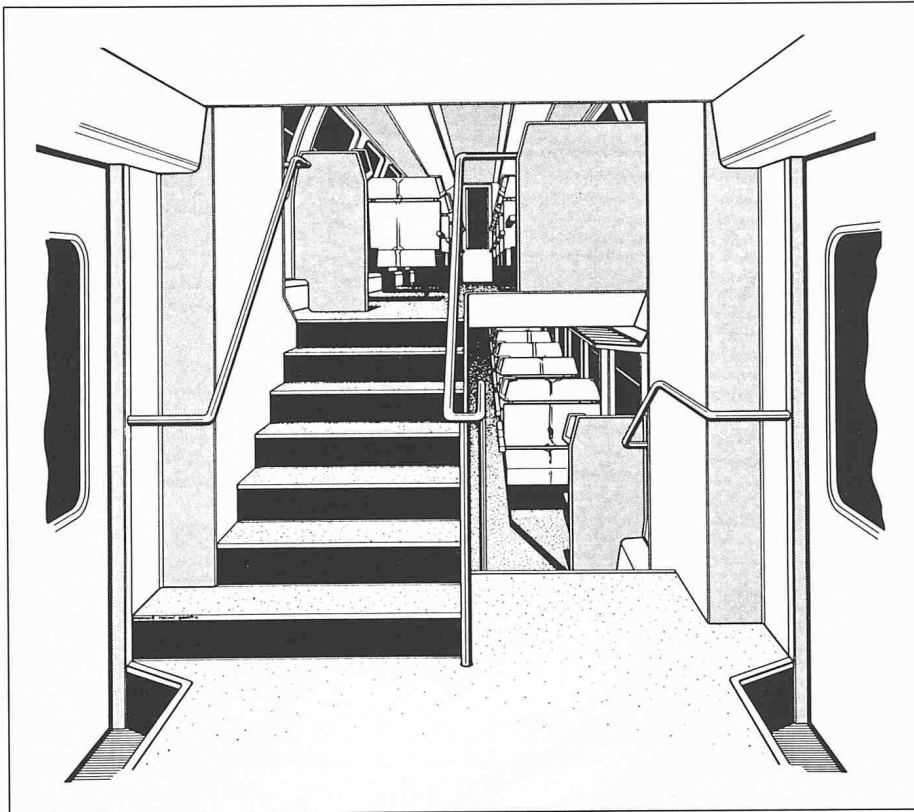
PDF erstellt am: **10.08.2024**

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.



Bessere Übersichtlichkeit im Wageninnern. Blick von der Einstiegsplattform her

geüberhang besteht, nämlich im Grundtakt auf den Linien

- Rapperswil-Uster-Zürich-Baden (Linie 1),
- Winterthur-Zürich-Meilen-Rapperswil (Linie 5); auf dieser Linie werden Doppelstockwagen auch in den Zusatzzügen verkehren,
- linkes Seeufer, Zürich-Thalwil-Wädenswil,
- Thalwil-Sihlbrugg.

Ab 1990 wird die Verfügbarkeit der neuen Fahrzeuge den sukzessiven Er-

satz älteren Wagenmaterials ermöglichen, und ab 1993 werden die Doppelstockwagen auf fast allen Linien der S-Bahn zum täglichen Bild gehören.

Kosten

Bei Gesamtkosten von 710 Mio. Fr. (Preisbasis 1984) für diese Bestellung ergeben sich im Vergleich zur Variante 35 Minderkosten von rund 90 Mio. Fr.,

bei einem Ausbau auf 100 Zugseinheiten eine entsprechende Einsparung von 142 Mio. Fr. Trotz der gegenüber den früheren Plänen etwas reduzierten Anzahl Züge umfassen die 70 Zugseinheiten ein 1 bis 3% höheres Gesamt-Sitzplatzangebot.

Ins Gewicht fallen auch Minderkosten auf der Anlagenseite, indem dank der Umrichter-Antriebstechnik der Blindstrombedarf praktisch vollständig entfällt. Auf neue Unterstationen bzw. Ausbauten kann somit verzichtet werden, woraus Minderkosten von 40 bis 45 Mio. Fr. resultieren. Andererseits muss für die dringlichsten Perronerhöhungen im Gebiet der S-Bahn mit Aufwendungen von 55 bis 70 Mio. Fr. gerechnet werden.

Vom gesamten Bestellbetrag entfallen etwa 33% auf die Elektroausrüstung, rund 17% auf die Lokomotivkasten und etwa 42% auf die Doppelstockwagen.

Die gemeinsamen Anstrengungen der SBB und des Kantons Zürich ebenso wie der interessierten Industrieunternehmen zur Neuüberprüfung der Fahrzeugbeschaffung hat sich also in finanzieller wie in qualitativer Hinsicht gelohnt. Der Bahnbenützer und der Steuerzahler dürfen heute überzeugt sein, dass mit den Beschaffungsentschlüssen ein Optimum an Kosten-/Nutzen-Verhältnis gefunden ist.

Adresse des Verfassers: B. Peyer, Redaktion Schweizer Ingenieur und Architekt, Postfach 630, 8021 Zürich.

Neue Bücher

Die schmalspurige Brünigbahn

Von Claude Jeanmaire. Siebenter Teil der Reihe «Die elektrischen und Diesel-Triebfahrzeuge schweizerischer Eisenbahnen». Verlag Eisenbahn (Archiv Nr. 39), gebunden, Format 20,5 x 27,5 cm, 290 S., 400 Fotos, 200 Pläne, Fr. 79.-. ISBN 3-85649-039.6. Nicht nur allgemein gehaltene Texte, son-

dern auch die Originalberichte von einst sind hier zu einer einmaligen Sammlung geworden, die jede Eisenbahnbibliothek bereichert. Auszüge aus zeitgenössischen Berichten und Zeitungen vermitteln ein sehr genaues Bild von Bau und Betrieb während der letzten 100 Jahre. Der Text bringt die technischen wie auch die menschlichen Probleme, die die Menschen von einst bewegten, näher; direkt und unverfälscht wird die Geschichte dieser Eisenbahn vermittelt.

Das ganze Rollmaterial wird systematisch durch Zeichnungen und Pläne der Lokomotiven und Wagen vorgestellt, dies unterstützt durch Rollmateriallisten aus allen Zeitabschnitten, welche ihrerseits ein genaues Bild vom Wandel der Fahrzeuge vermitteln.

Dazu kommt eine Streckenreise mit Plänen und Bildern; kurz: das bunte Bild einer «modernen» Schmalspurbahn der Schweizerischen Bundesbahnen.