

Baubudget der Schweiz. Bundesbahnen für 1916

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **67/68 (1916)**

Heft 17

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-33001>

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.

Schwierigkeit der Bauausführung, bei der Maschinenbohrung zu Hilfe genommen wurde, geben die Abb. 6 und 7 einen Begriff. Die Hauptkubaturen der geleisteten Arbeiten sind: Aushub und Material-Transport 11 152 m³, Aushub in gewachsenem Fels 4432 m³, Humusanlegen der Böschungen 6450 m², 20 cm starkes Steinbett 5962 m², 10 cm Bekiesung 6280 m², Mörtel-Mauerwerk für Stützmauern, Viadukte, Gewölbe, Brüstungen, Durchlässe 311 m³ u. s. f. Der zu sprengende Fels beanspruchte pro m³ rund 0,65 m Bohrloch und 0,15 kg Gelatine-Telsit. Am 11. Januar vorigen Jahres begannen die eigentlichen Bauarbeiten und am 22. April 1915 war die 1200 m lange Korrektionsstrecke für alle Kriegsfahrzeuge fahrbar. Diese Arbeiten an der Pierre-Pertuis zeigen, dass auch durch Infanterie-Truppen regelrechte Kunstbauten mit vollem Erfolg ausgeführt werden können, wenn durch Zuteilung geeigneter Genie-Offiziere für eine gute Bauleitung gesorgt wird.

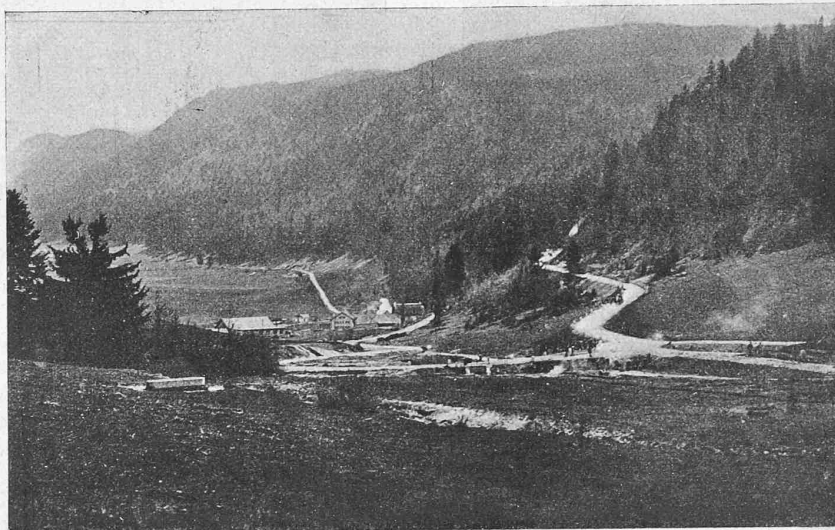


Abb. 5. Kehre der neuen Pierre-Pertuis-Strasse, von Nordwesten.

Baubudget der Schweiz. Bundesbahnen für 1916.

Uebungsgemäss entnehmen wir dem *Baubudget für das Jahr 1916* der Schweizer. Bundesbahnen die sich auf den Bau neuer Linien oder auf Neu- und Ergänzungsbauten an den im Betrieb stehenden Linien beziehenden wichtigsten Ausgabenposten¹⁾.

Bau neuer Linien:

Simplon-Tunnel II	4 500 000 Fr.
Brienerseebahn	1 300 000 „
Genfer Verbindungsbahn	170 000 „

Neu- und Ergänzungsbauten an fertigen Linien:

Hauensteinlinie	2 000 000 „
Einführung des elektrischen Betriebs	365 000 „
Kreis I	1 789 000 „
Kreis II	2 282 500 „
Kreis III	1 222 000 „
Kreis IV	423 000 „
Kreis V	853 000 „
Rollmaterial	6 937 600 „
Mobilien und Gerätschaften	329 300 „
Hilfsbetriebe	2 600 300 „

Total 24 771 700 Fr.

Zu dieser Gesamtsumme ist noch der die Betriebsrechnung belastende Anteil von 3 166 090 Fr. hinzuzuzählen, durch die sie sich bei gleichzeitigem Abzug eines unter „Verwendungen auf Nebengeschäfte“ aufgeführten aktiven Postens von 97 250 Fr. auf 27 840 540 Fr. erhöht. Bei der Vergleichung dieser Zahl mit dem Budgetbetrage für das Vorjahr²⁾ ist zu berücksichtigen, dass letzterer nachträglich um 5 250 000 Fr. auf 26 077 740 Fr. erhöht worden ist. Die Vermehrung der Bauausgaben für 1916 gegenüber jenen für 1915 beträgt daher 1 762 800 Fr., was auf die beabsichtigte Anhandnahme der Arbeiten für die Einführung der elektrischen Zugförderung zurückzuführen ist³⁾. So enthält der Posten „Hilfsbetriebe“ ausser den unter „Betrieb“ aufgeführten jährlichen Wasserzinsen 90 000 Fr. als Konzessionsgebühr für neu zu erwerbende Wasserkraft, ferner 1 300 000 Fr. bzw. 1 100 000 Fr. für den Bau

¹⁾ Aus verschiedenen Gründen hat sich diese kurze Berichterstattung verzögert, was unsere Leser entschuldigen wollen. *Redaktion.*

²⁾ Vergl. Band LXIV, Seite 233 (21. November 1914).

³⁾ Vergl. Seite 98 dieses Bandes (19. Februar 1916).

der Kraftwerke Ritom und Amsteg, während im Posten „Einführung des elektrischen Betriebs“ 300 000 Fr. für die Erstellung einer Versuchsstrecke mit Messtation und Energiebeschaffung und unter „Rollmaterial“, als I. Rate, eine gleichhohe Summe für die Anschaffung von Probelokomotiven für die Gotthardlinie figurieren. Was den Simplontunnel anbelangt, so erreichten die Ausgaben Ende 1915 rund 14 500 000 Fr., d. h. 42% des bewilligten Kredits von 34 600 000 Fr. Durch die für die Brienerseebahn veranschlagte Summe wird der sich als ungenügend erweisende Kredit vorläufig um 177 000 Fr. überschritten. Die für die Hauensteinlinie vorausgesehenen Ausgaben im Betrage von 2 000 000 Fr. stellen eine Ueberschreitung des im Januar 1912 von 24 000 000 Fr. erhöhten Kredits um weitere 1 500 000 Fr. dar. Der

grösste Teil der Mehrkosten entfällt auf den Tunnel, so unter anderem auf die Ventilationsanlage mit Schacht und auf die Blockstation im Tunnel, die im Voranschlag nicht¹⁾ vorgesehen waren. Die für die fünf Kreise aufgeführten Bauausgaben enthalten die folgenden wichtigeren Posten (über 200 000 Fr.): im Kreis I Umbau und Erweiterung der Bahnhöfe Lausanne und Brig 200 000 Fr., bzw. 430 000 Fr., zweite Geleise Visp-Brig 480 000 Fr. und St. Blaise-Neuenstadt 320 000 Fr., im Kreis II Erweiterung der Bahnhöfe Pratteln und Biel 200 000 Fr., bzw. 1 090 000 (event. 1 390 000) Fr., Stellwerk im Bahnhof Basel eventuell 200 000 Fr., zweites Geleise Aarburg-Luzern 480 000 Fr., zweite Geleise Bern-Thun eventuell 370 000 (statt nur wie vorgesehen 150 000) Fr., und Olten-Biel eventuell 230 000 (statt nur 40 000) Fr.; im Kreis III Erweiterung der Geleiseanlage des Bahnhofs Baden 250 000 Fr., Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt 400 000 (event. 900 000) Fr., zweites Geleise Thalwil-Richterswil event. 200 000 Fr., Ersatz der untern Limmatbrücke bei Wettingen und der Linthbrücke bei Schwanden zusammen event. 340 000 Fr.; im Kreis IV event. 459 000 (statt nur 59 000) Fr. für das zweite Geleise Winterthur-St. Margrethen; im Kreis V event. 400 000 (statt nur 50 000) Fr. für die Erweiterung des Bahnhofs Chiasso und 220 000 (event. 360 000) Fr. für Arbeiten am zweiten Geleise der Strecke Giubiasco-Chiasso.

An Rollmaterial ist in der angegebenen Summe, in der die Vergütung für auszurangierendes Material berücksichtigt ist, die Anschaffung von 21 Dampflokomotiven, 71 Personenwagen, 22 Gepäckwagen und 490 Güterwagen vorgesehen, dazu noch die erwähnten elektrischen Probelokomotiven.

Nekrologie.

† **H. Baur.** Mitten aus voller Berufstätigkeit ist Architekt Hans Baur-Widmer in Zürich am 31. März d. Jahres im Alter von erst 53 Jahren plötzlich abberufen worden. Wir entnehmen dem Nachruf, mit dem ein Freund in der „Zürcher Wochenchronik“ sein Bild begleitet, nachstehende Angaben.

Am 3. Nov. 1863 geboren, verbrachte der Verstorbene eine fröhliche, durch nichts getrübe Jugendzeit. Sein Vater war der weitumher bekannte und geachtete Baumeister Johannes Baur, der sich vom einfachen Maurermeister zum Chef der grossen und angesehenen Baufirma, die seinen Namen trägt, heraufgearbeitet hatte. Hans Baur besuchte die Volksschule und nachher das zürcherische Realgymnasium. Er erwählte dann als Lebensberuf das Baufach. Die erste Ausbildung empfing er an der Bauschule des kantonalen

¹⁾ Vergl. Band LVIII, Seite 238 (28. Oktober 1911) und 343 (16. Dezember 1911).