

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 89/90 (1927)
Heft: 21

Artikel: Baubudget 1928 der Schweizer. Bundesbahnen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-41812>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Baubudget 1928 der Schweizer. Bundesbahnen.

Dem vor kurzem bekanntgegebenen *Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1928* entnehmen wir die folgenden Angaben über die für den Bau neuer Linien, sowie für Neu- und Ergänzungsbauten an den im Betrieb stehenden Linien vorgesehenen wichtigsten Ausgabeposten, soweit sie zu Lasten der Baurechnung fallen. Dazu kommt noch eine Summe von 13,010 Millionen Fr. zu Lasten der Betriebsrechnung.

Bau neuer Linien:

Surbtalbahn¹⁾ 400 000 Fr.

Neu- und Ergänzungsbauten an fertigen Linien:

Elektrifikation (ohne Rollmaterial) . . . 3 839 000 "

Kreis I 6 267 100 "

Kreis II 6 609 500 "

Kreis III 6 722 900 "

Rollmaterial 11 344 000 "

Mobiliar und Gerätschaften 719 000 "

Hilfsbetriebe 912 100 "

36 813 600 Fr.

Die Gesamtbaukosten für 1928 sind um 40 Mill. Fr. oder 46% niedriger bemessen als im Voranschlag für 1927. Vom Minderbetrag fallen 25 Mill. Fr. auf die elektrischen Anlagen, 10 Mill. Fr. auf elektrische Lokomotiven und Motorwagen und 5 Mill. Fr. auf die andern Bauarbeiten. Im Vergleich zur Jahresrechnung von 1926 soll auf den Bauausgaben von 1928 eine Einsparung von 55 Mill. Fr. oder 56% erzielt werden.

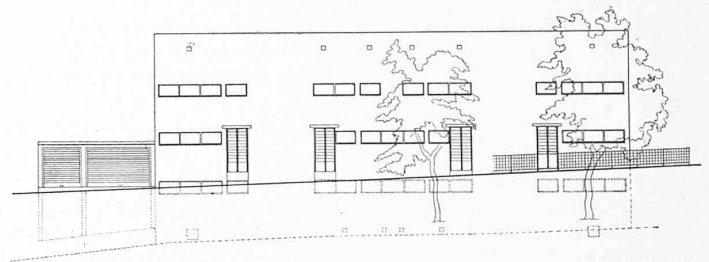
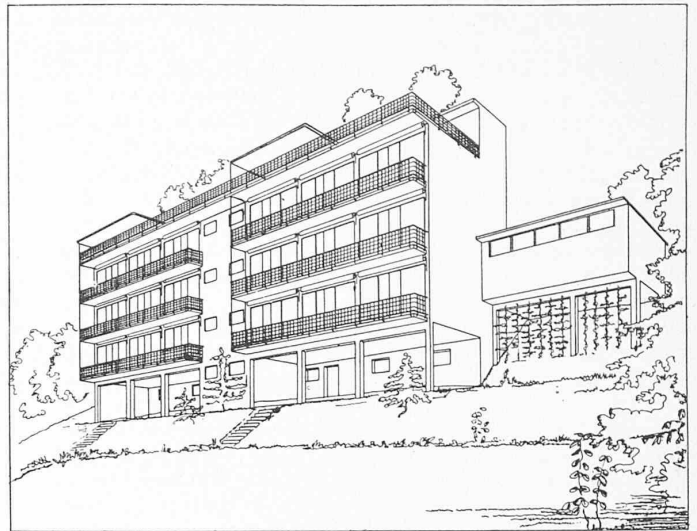
Bei der für die *Elektrifikation* (ohne Rollmaterial) vorgesehenen Ausgabensumme von 3 839 000 Fr. (gegenüber 27 385 000 Fr. im Budget für 1927) ist die fünfte Rate von 10 Mill. Fr. des von den eidgen. Räten für die Beschleunigung der Elektrifikation bewilligten Bundesbeitrages von 60 Mill. Fr. bereits in Abzug gebracht. Die Hauptausgaben verursachen mit 1 200 000 Fr. bzw. 900 000 Fr. die Erweiterung der Kraftwerke Barberine und Vernayaz, mit 3 106 000 Fr. die Schwachstromanlagen und 2 700 000 Fr. die Fahrleitungen auf den Strecken Winterthur-Romanshorn-Rorschach und Oerlikon-Schaffhausen, ferner mit 1 300 000 Fr. das Unterwerk Grüze.

Der elektrische Betrieb wird Ende 1927 auf 1487 km Bahnlänge eingeführt sein. Im Jahre 1928 werden für die neue Betriebsart noch eingerichtet die Linien Sargans-Chur, Winterthur-Rorschach, Zollikofen-Biel, Münster-Delsberg und Oerlikon-Schaffhausen. Von der Gesamtbaulänge von 2882 km werden alsdann 1663 km elektrisch betrieben werden.

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* die Erweiterung bzw. den Umbau der Bahnhöfe Genf 1 900 000 Fr., Nyon 240 000 Fr., Neuenburg 280 000 Fr., Freiburg 960 000 Fr., Bern 300 000 Fr. und der Station Choindex 285 000 Fr. Im *Kreis II* an die Erweiterung bzw. den Umbau der Bahnhöfe Basel-Muttenzerfeld 2 300 000 Fr., Burgdorf 300 000 Fr., Bellinzona 400 000 Fr. und Chiasso 1 000 000 Fr., sowie der Station Meiringen 220 000 Fr. Im *Kreis III* an die Erweiterung bzw. den Umbau der Bahnhöfe Zürich 2 600 000 Fr., Chur 480 000 Fr. und Wädenswil 202 000 Fr., sowie der Stationen Zürich-Wollishofen 350 000 Fr. und Heerbrugg 470 000 Fr., an das zweite Geleise Flawil-Gossau 280 000 Fr., an den Ersatz der Holzbrücke bei Ragaz 210 000 Fr. und als Anteil an die Kosten der Schwachstromanlagen anlässlich der Elektrifikation auf der Strecke Oerlikon-Schaffhausen 393 000 Fr.

Es kann nicht verleugnet werden, dass nach der aussergewöhnlichen finanziellen Anstrengung des letzten Jahrzehnts die Einschränkung der Bauarbeiten auf das wirklich Notwendige und damit auch eine Pause in der Elektrifikation ein dringendes Bedürfnis geworden ist. Die Generaldirektion hofft, für das Jahr 1929 die Bauausgaben auf 25 bis 30 Mill. Fr. beschränken zu können. Wenn die Geldbedürfnisse auf dieses Mass herabgesetzt werden, wird es möglich sein, sie aus eigenen Mitteln zu decken, ohne den öffentlichen Geldmarkt weiter zu beanspruchen. Die von der Generaldirektion im Einführungswort zu ihrem Entwurf für den Bauvoranschlag vertretene Ansicht, es seien nach Beendigung des beschleunigten Elektrifikationsprogramms (1663 km) die bezüglichen Arbeiten

¹⁾ Bezw. für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Surbtal.



Wettbewerb für Musterhäuser an der Wasserwerkstrasse in Zürich.
1. Rang (800 Fr.) Entwurf „Ständerbau“; Verfasser Arch. Hans Hofmann, Zürich.
Ansicht aus Süden; darunter Strassenfront. — Massstab 1:400.

vorübergehend zu unterbrechen, wird vom Verwaltungsrat ebenfalls geteilt. Dem Einwand, dass die unmittelbare Fortsetzung der Elektrifikation wegen ihrer günstigen Ergebnisse angezeigt sei, ist entgegenzuhalten, dass der elektrische Betrieb auf den noch zu elektrifizierenden Linien wegen ihrer erheblich geringeren Verkehrsdichte bei weitem nicht den gleichen Wirtschaftlichkeitsgrad erreichen wird, wie auf den Linien der ersten Bauperiode. Während die elektrifizierten Linien pro Kilometer einen Durchschnittsverkehr von 4 707 369 Bruttotonnenkilometer aufweisen, beträgt die durchschnittliche Leistung auf den noch zu elektrifizierenden Linien nur 1 634 877 Bruttotonnenkilometer. Die Unterbrechung der Elektrifikation ist auch deshalb erwünscht, weil dadurch ein wirtschaftlicheres Vorgehen beim Abbau des Personals und der Dampflokomotiven ermöglicht wird. Die Generaldirektion und der Verwaltungsrat könnten in Betracht der noch nicht gefestigten Finanzlage und der bei einer allfälligen Tarifierabsetzung zu erwartenden Einnahmehausfälle ihren ablehnenden Standpunkt gegenüber der unterbrochenen Fortsetzung der Elektrifikation nur dann in Wiedererwägung ziehen, wenn anderseits ein angemessener Ausgleich und eine Erleichterung der Zinslast durch eine teilweise Wiedergutmachung der Verluste herbeigeführt würde, die den S. B. B. durch die ausserordentlichen Leistungen und Lasten während und nach den Kriegsjahren erwachsen sind (vergl. die Ausführungen auf Seite 9 lfd. Bandes betr. das bezügliche Gesuch des Verwaltungsrates vom 27. April 1927).

Die *Betriebseinnahmen* sind für 1928 auf 396 165 900 Fr. veranschlagt. Bei den mit 369 000 000 Fr. eingesetzten Transporteinnahmen wurde mit Rücksicht auf die günstige Entwicklung der Verkehrsmengen und Verkehrseinnahmen in den drei ersten Quartalen des laufenden Jahres mit einer Vermehrung von 1% oder rund 4 Mill. Fr. gegenüber dem Voranschlag des Jahres 1927 gerechnet. Die *Betriebsausgaben* werden auf 268 594 000 Fr. veranschlagt. In dieser Summe sind die Kosten zu Lasten der Spezialfonds inbegriffen. Die Betriebsausgaben sind um 2442 027 Fr. höher als die des Jahres 1926, einmal weil die Inkraftsetzung des neuen Beamtengesetzes voraussichtlich eine Mehrausgabe von 3 300 000 Fr. bringen wird, ferner weil die am 1. April 1927 vorgenommenen gesetzlichen Besoldungserhöhungen sich im Jahre 1928 voll auswirken, während das Jahr 1926 als drittes Amts-

Wettbewerb für Musterhäuser an der Wasserwerkstrasse in Zürich.

Das Ergebnis dieses auf zehn eingeladenen Architekten-Firmen beschränkt gewesenen Wettbewerbs haben wir bereits mitgeteilt („S. B. Z.“ S. 147, 10. Sept. d. J.). Es handelt sich um neuzeitliche „Musterhäuser“ für zwei Fünf- und zwei Dreizimmerwohnungen, deren Baukosten (ohne Land-erwerb) 122 000 Fr. im Ganzen nicht übersteigen dürfen; Bauherr ist die „Baugenossenschaft Rotachstrasse“. Als Bauplatz stellen die Dr. Martin Schindlerschen Erben ein schmales und steil abfallendes, zwischen der Wasserwerkstrasse (oben) und der Bahlinie Letten-Stadelhofen in Zürich 6 eingekeiltes Grundstück mit Front gegen S.-W. zur Verfügung. Die Gruppe soll auf die zweite Ausstellung „Das neue Heim“ (April bis Juni 1928) fertiggestellt und möbliert sein (vergl. bezügl. Möbel-Wettbewerb „S. B. Z.“ vom 12. d. M., S. 265); sie stellt also eine Pionierarbeit dar zur Verwirklichung neuer Ideen im Bauen und Wohnen. Mit Rücksicht auf die schöne und aussichtsreiche Lage der Baustelle erscheint hierbei das flache Dach besonders gegeben. Dass bei diesen „Musterhäusern“ auf die konstruktive Durchbildung die grösste Sorgfalt verwendet wird, ist wohl selbstverständlich. Ueber das Wettbewerb-Ergebnis entnehmen wir dem Protokoll des Preisgerichtes (die Arch. A. Altherr, als Direktor des Kunstgewerbemuseums, Karl Egender, Stadtbaumeister H. Herter und Peter Meyer; als Vertreter der Bauherrschaft Arch. J. Löhlein und als Vertreter der Schindlerschen Erben Dr. A. v. Schulthess-Rechberg) was folgt:

Im ersten Rundgang werden ausgeschieden die Projekte: „Limmat“ II, „Entlang“, „Wytrümig“.

Im zweiten Rundgang folgen: „Gäch“, „Limmat“ I, „Persil“.

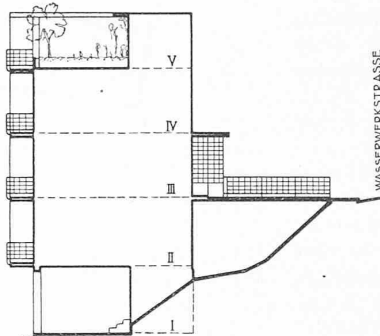
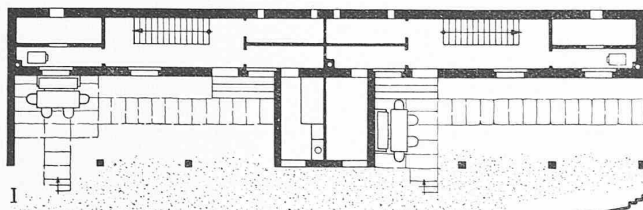
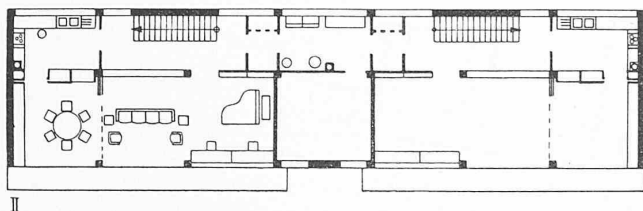
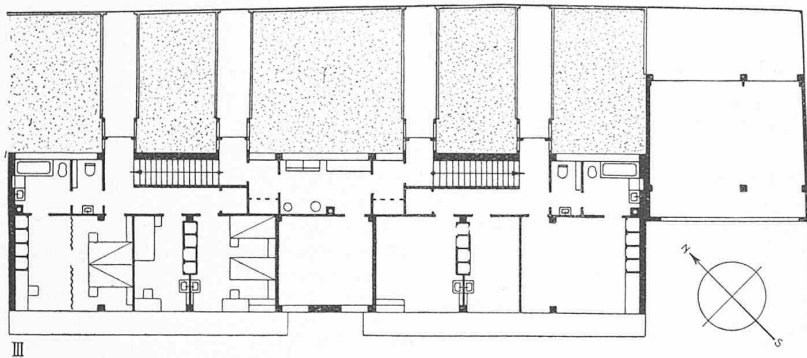
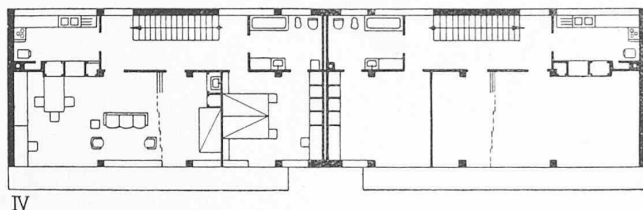
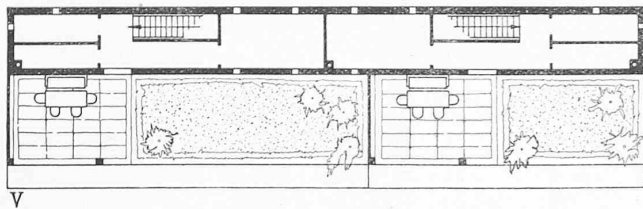
Es verbleiben in engerer Wahl die Projekte: „Ueber Wasser“, „S. B. B.“, „Ständerbau“.

Von diesen vertritt Projekt „Ueber Wasser“ den Typus des reinen Etagenhauses, Projekt „S. B. B.“ bringt eine Verteilung des

Wohnprogramms auf getrennte Ein- bzw. Zweifamilienhäuser, Projekt „Ständerbau“ sucht eine mittlere Lösung in einem Doppelwohnhaus bei Vereinigung aller Wohnungen im gleichen Block, doch unter Verteilung auf zwei Geschosse, mit einem Eingang für jede Wohnung. Das Etagenhaus bietet den Vorteil des einfachen Wohnbetriebes, doch ist die mittlere Wohnung hinsichtlich Garten- oder Dachgartenbenützung merklich benachteiligt. Die Einzelhäuser verteilen die Wohnräume auf mehrere Geschosse; die einzelne Wohnung besitzt grössere Intimität. Herr Löhlein betont als Vertreter der Baugenossenschaft, dass Einfamilienhäuser im Fall einer spätern Liquidation fraglos leichter verwertbar sein werden, ferner, dass in der Nähe der Bahnlinie bei Eisenfachwerk starke Schallübertragung auftreten dürfte.

„Ständerbau“. Gute Situation, die viel Garten übrig lässt. Sehr raffinierte, aber zugleich klare und sparsame Treppenanlagen. Jede Wohnung hat einen Zugang. Aussergewöhnlich weiträumiger, klarer Grundriss mit knappsten Gängen und sorgfältig studierten Nebenräumen. Auch die Raumproportionen sind vorzüglich. Ein Missgriff ist die Einschaltung der Waschküchen- und Trockenräume in die Mitte der besten Geschosse.

I. Rang (800 Fr.), „Ständerbau“, Arch. Hans Hofmann in Zürich. Grundrisse und Schnitt, 1:300.



periodenjahr im Besoldungskonto um rund 4 Mill. Fr. weniger belastet war. Wenn der Betriebsvoranschlag trotz dieser vermehrten Aufwendungen und trotz der vermehrten Fahrleistungen um 4,19% gegenüber dem Voranschlag für 1927 eine Verminderung der Ausgaben aufweist, so ist dies den von der Verwaltung angeordneten Rationalisierungsmassnahmen und den durch die Elektrifikation begünstigten Einsparungen zuzuschreiben. Der dem Voranschlag für 1928 zugrunde gelegte Personalbestand ist um rund 600 Mann geringer als im Voranschlag 1927. Die Unterhaltskosten des Rollmaterials weisen einen erfreulichen Rückgang auf, was auf die Reorganisation der Werkstätten und die Reduktion der Unterhaltskosten der elektrischen Triebfahrzeuge zurückzuführen ist.

In der Gewinn- und Verlustrechnung figuriert als Hauptposten der Einnahmen der Ueberschuss der Betriebseinnahmen im Betrage von 127 571 000 Fr. Für die Verzinsung der festen Anleihen wird eine Summe von 112 635 000 Fr. erforderlich sein. Nach Berücksichtigung der übrigen Einnahmen und Ausgaben (Abschreibungen, Spezialfonds, Pensions- und Hilfskasse) schliesst im Budget für 1928 die Gewinn- und Verlustrechnung mit einem Fehlbetrag von 3 250 000 Fr. ab.