

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 97/98 (1931)
Heft: 25

Artikel: Baubudget 1932 der Schweizer. Bundesbahnen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-44799>

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: 22.02.2026

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

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 besondern Beziehungen bezw. 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 bezüglichen 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 13805200 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.
Mobilier 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 Vorjahr nicht ohne weiteres möglich, weil eine Änderung der Rubrierung 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 Vorjahr. 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 229 300 Fr., die Herstellung des Lichtraumprofils 65 800 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., Epesses-Yverdon 1 050 000 Fr., Choindez-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-Siebnen 750 000 Fr., Flums-Mels 750 000 Fr. und Uzwil-Flawil 280 000 Fr. Unter Nebengeschäfte sind an grösseren 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 grösseren Aufwendungen sind zu erwähnen: Für das im Jahre 1931 bestellte Rollmaterial 6 805 000 Fr. an 25 Schnellzugslokomotiven, 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 4 400 km gegenüber einer solchen von 3 538 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 ungünstigeren 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 1 616 400 Flugkilometer