

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 53/54 (1909)
Heft: 23

Artikel: Das Baubudget der Schweiz. Bundesbahnen für 1910
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-28250>

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: 04.07.2025

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

liations. Le clocheton critiqué au premier projet est remplacé par une flèche très élevée et qui n'a guère de raison d'être; l'édifice est encombré par ses petits contreforts; il a perdu le caractère que doit comporter sa destination pour prendre celui d'une abside église.

En résumé, l'auteur a fait disparaître ce qui a pu plaire à son premier projet.

Projet de MM. Chessex et Chamorel-Garnier, à Lausanne. Le projet n'apporte pas d'amélioration sensible sur celui du premier concours, mais il est traité avec beaucoup de soin. De l'idée émise par la conception du projet, l'auteur aurait pu créer une œuvre plus originale; le côté faible du projet réside dans les proportions du monument, qui, à la place qui lui est destinée sur Montbenon, devrait avoir de beaucoup plus grandes dimensions pour produire l'impression désirée; mais, ces dimensions ne pourraient pas être obtenues avec la somme affectée à cet édifice. Plusieurs travaux sont estimés trop bas dans le devis: les décorations en bronze, notamment. A l'unanimité, le Jury regrette vivement que les ressources ne permettent pas de désigner ce projet pour l'exécution.

Projet de MM. Georges Epitoux, architecte à Lausanne, et Ernest Bieler, peintre. La valeur fondamentale du projet réside dans le fait que la décoration architecturale est simplifiée pour laisser une grande part à la décoration picturale.

Le projet ne saurait être exécuté tel quel. De nouvelles études approfondies sont nécessaires pour éviter le caractère actuel un peu quelconque, qui ne peut convenir pour un pareil monument.

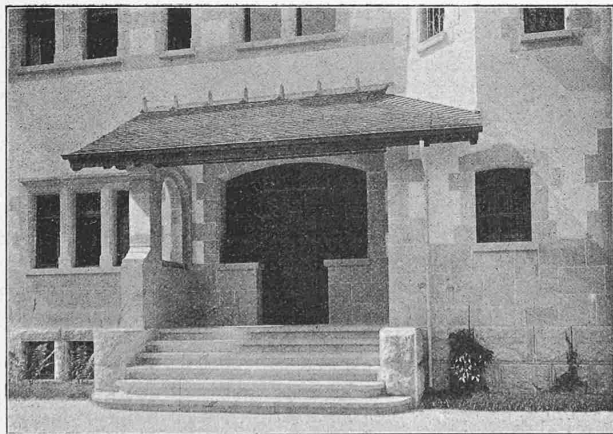


Abb. 8. Haupteingang neben dem Turm.

Le projet gagnerait aussi à être complété par le développement de la base, ce qui aurait pour but de lui enlever cet aspect cubique, peu décoratif.

Le Jury recommande également d'étudier une liaison plus intime du monument au moyen d'un entourage de jardin. Des effets d'eau combinés avec vasques latérales, par exemple, ou avec bassin, ou plus simplement encore avec une pièce d'eau ou petit lac et

quelques beaux arbres bien plantés augmenteraient certainement l'effet décoratif et pittoresque.

Les façades latérales doivent être rendues plus intéressantes; elles devraient être beaucoup plus ouvertes; le monument ne devant pas être pris pour un kiosque quelconque. La taille en grès doit être remplacée par une matière plus dure; la pierre bleue veinée d'Arvel conviendrait parfaitement; pour parfaire la différence de coût, il est désirable d'obtenir des simplifications de détail dans la décoration des façades; les bossages peuvent très bien être supprimés; on admettrait l'abandon des armoiries sur les arcs des baies, etc.

Le panneau décoratif est du peintre Bieler; la collaboration de cet artiste a pesé sur la détermination du Jury.

C'est donc en prenant acte des collaborations qui sont annoncées dans les pièces du projet et des indications du devis que le Jury désigne à la Municipalité ce projet, qui lui paraît le mieux convenir pour l'exécution tenant compte des observations précitées.

L'auteur indique trois emplacements; le Jury, à son point de vue, recommande l'emplacement sis à l'ouest du Palais fédéral dans la prolongation de l'axe longitudinal du Palais;

l'édifice doit présenter à l'est la façade d'entrée.

Après le choix du projet pouvant convenir pour l'exécution, le Jury estime que, seul le projet de MM. Chessex et Chamorel mérite une récompense. Il attribue à ce projet, à titre de prime, la somme de 500 francs, mise à sa disposition.

En outre, les auteurs des cinq projets recevront chacun une somme de 300 francs, à titre d'honoraires.

Lausanne, le 14 octobre 1909.

Le Jury:

(Signé) A. Schnetzler. E. Ruffy. Dr C. David.
E. Jost. R. Lugeon. G. Hämmerli.

Das Baubudget der Schweiz. Bundesbahnen für 1910.¹⁾

Im Baubudget der Schweizerischen Bundesbahnen für 1910 ist ebenso wie im Vorjahr der durch die Verhältnisse gebotenen Zurückhaltung so viel als möglich Rechnung getragen worden. Es sind gegenüber 1909 für 1910 erhebliche Minderausgaben vorgesehen worden, von denen 0,3 Millionen Fr. auf den Bau neuer Linien, 1,2 Millionen auf Neu- und Ergänzungsbauten auf dem im Betrieb befindlichen Netz, 1,2 Millionen auf Rollmaterial und 0,3 Millionen auf Mobiliar und Gerätschaften entfallen, wie nachstehender Zusammenstellung zu entnehmen ist:

	Budget 1909	Budget 1910
I. Bahnanlage u. feste Einrichtungen:		
A. Bau neuer Linien	2700000 Fr.	2400000 Fr.
B. Neu- u. Ergänzungsbauten auf dem im Betrieb befindl. Netz		
a) Generaldirektion	490000 Fr.	502000 Fr.
b) Kreise I bis V	23760700 Fr.	22495900 Fr.
Zusammen	26950700 Fr.	25397900 Fr.
II. Rollmaterial	10865000 Fr.	9676500 Fr.
III. Mobiliar und Gerätschaften	749400 Fr.	408800 Fr.
IV. Verwendungen auf Nebengeschäfte	2000 Fr.	1200 Fr.
Im Ganzen	38567100 Fr.	35484400 Fr.

¹⁾ Die Notiz musste wegen Raumangels bisher zurückgestellt werden. Die Red.

Hinsichtlich des *Baues neuer Linien* enthält das Budget für 1910 ebenso wie dasjenige von 1909 einen Posten von 1 Mill. Fr. für den Simplontunnel und zwar für das Jahr 1910 für Tunnelarbeiten und Kraftanlagen; weiter sind 400 000 Fr. (im Vorjahr 1 200 000 Fr.) vorgesehen für die Rickenbahn, endlich ist für die Brienzerseebahn ein Betrag von 1 000 000 Fr. eingestellt (gegenüber 500 000 Fr. im Vorjahr).

Hinsichtlich der *Neu- und Ergänzungsbauten auf dem im Betrieb befindlichen Netz* beansprucht unser besonderes Interesse der auf den Namen der Generaldirektion gebuchte Betrag von 502000 Fr., mit dem zum ersten Mal eine grössere Ausgabe für die *Erwerbung von Wasserkräften und für Vorarbeiten zur Einführung des elektrischen Betriebes* erscheint. In Bezug auf die Erwerbung von Wasserkräften sieht das Budget vor die letzte Rate der Konzessionsgebühr für die Urnerischen Wasserkräfte und die Wasserzinse der Unerischen und Tessinischen Wasserkräfte im Gesamtbetrag von 310000 Fr., sowie eine erste Rate von 100000 Fr. für die

enthaltene Bauten der einzelnen Kreise seien erwähnt: Die Erweiterung der Bahnhöfe Renens, Lausanne, Bern, St. Gallen und Romanshorn, der Stationen Siders, Sitten, Martigny, Cossonay, Travers, Wattwil, Gossau, St. Fiden und Rheineck; die zweiten Geleise St. Maurice-Martigny, Basel-Delsberg, Aarburg-Luzern, Wilerfeld-Gümligen, Winterthur-Wil, und St. Gallen-St. Fiden; dann die Einführung der Juralinie in den Personenbahnhof Basel und die Unterführung der Zürcherstrasse in Winterthur; ferner sollen erhebliche Beträge aufgewendet werden für die neue Werkstätte und ein Zollniederlagshaus in Zürich. Von den zum ersten Mal im Budget erscheinenden Bauten sind als wichtigere zu nennen: Die Erweiterungen der Stationen Ziegelbrücke, Wil, Weinfelden, Emmishofen, Kreuzlingen und Lavorgo, die zweiten Geleise St. Blaise-Neuenstadt und Giubiasco-Chiasso und die Verbesserung der Hauensteinlinie durch einen Basistunnel; ein grösserer Betrag ist auch für vorsorgliche Landerwertungen in Montreux, Clarens und Renens vorgesehen.

Abbildung 1.

Gestell mit zwei Triebachsen,
Gestellmotor und Zahnräder-
antrieb.

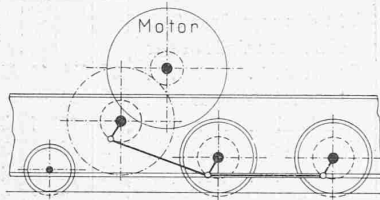


Abbildung 3.

Gestell mit drei Triebachsen,
Gestellmotor und Zahnräder-
antrieb.

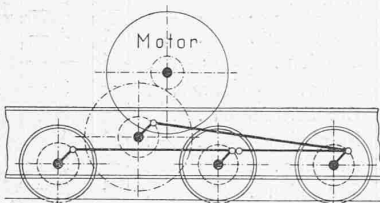


Abbildung 2.

Gestell mit zwei Triebachsen,
Gestellmotor und Pleuel-
stangenantrieb.

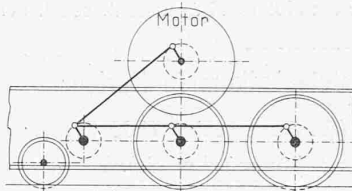
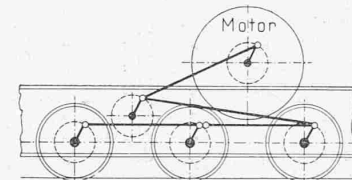


Abbildung 3.

Gestell mit drei Triebachsen,
Gestellmotor und Pleuel-
stangenantrieb.



Erwerbung der Konzession und der Vorarbeiten des *Etzelwerks*¹⁾ nebst einem Betrage von 20000 Fr. als der Hälfte der zu 40000 Fr. festgesetzten Entschädigungsgebühr, wenn der Bau des Etzelwerks nicht bis 1. Oktober 1910 begonnen hat. Ueber die Erwerbung der Konzession und des Bauprojektes für das Etzelwerk besagt das Budget:

„Die mit dem Namen *Etzelwerk* bezeichnete Kraftanlage, bei welcher das Wasser der Sihl im Eutale östlich von Einsiedeln in einem grossen See von $11,6 \text{ km}^2$ Fläche aufgestaut und von da mit 440 m Nutzgefälle in den Zürichsee geleitet werden soll, ist bestimmt, eines der wichtigsten Kraftwerke für die Elektrifizierung unseres Netzes und besonders der in dem Gebiete der Kreise III und IV gelegenen Linien zu werden. Die günstige Lage, die grosse Leistungsfähigkeit mit im Minimum 23000 PS , die gewaltige Wasserakkumulation im Betrage von 96000000 m^3 , welche die vollständige Ausnützung des Niederschlagswassers erlaubt, bilden die Hauptvorzüge des Etzelwerkes. Dazu kommt die ausgleichende Wirkung, welche auf andere Zentralen ohne Wasseraufspeicherung ausgeübt werden kann.

Auf Grund der noch nicht abgeschlossenen Verhandlungen soll die Maschinenfabrik Oerlikon für ihre Studien und für die Abtretung der Konzession eine Summe von 400000 Fr. erhalten. Alle Forderungen von dritter Seite, welche für die mit der Aufstellung des Projektes verbundenen Leistungen erhoben werden können, wie die Ansprüche des sogenannten Wetzikonner Komitees, das sich eine Summe von 140000 Fr. für den Fall des Zustandekommens des Etzel- oder des Wäggital-Projektes ausbedungen hat, hätte die Maschinenfabrik Oerlikon von sich aus zu befriedigen. Würden die Bundesbahnen das Etzelwerk nicht bauen, so müssten die für die Erwerbung des Projektes bezahlten Beträge in der Folge durch die Betriebsrechnung gedeckt werden.“

In Bezug auf die Vorarbeiten für die Einführung des elektrischen Betriebes findet sich im Budget ein Posten „Allgemeines“ mit 10000 Fr. und ein solcher „Terrainaufnahmen und Aufstellung der Projekte für die Wasserkräfte in den Kantonen Uri und Tessin“ mit 55000 Fr.

Im Baubudget der Kreise I bis V ist der Kreis V zum ersten Mal für ein volles Jahr mit dem Betrage von 1640500 Fr. enthalten. Von den in Ausführung befindlichen, oder schon in frühern Budgets

Neuerungen im Antrieb elektrischer Lokomotiven bei Verwendung von Gestellmotoren.

Von Dr. *W. Kummer*, Ingenieur.

(Fortsetzung von Seite 202 dieses Bandes.)

Neben den beschriebenen, rein symmetrischen Anordnungen für den motorischen Antrieb zweiachsiger und dreiachsiger Gestelle sind weiter auch unsymmetrische Bauarten anwendbar und teilweise auch schon in Ausführung genommen worden, um den Antrieb elektrischer Lokomotiven bei Verwendung möglichst weniger und dafür umso leistungsfähiger, im Gestelle fest gelagerter Elektromotoren zu ermöglichen. Auch bei diesen *unsymmetrischen Anordnungen* lassen sich Varianten derart auseinanderhalten, dass entweder eine Zahnradwelle oder eine sog. Blindwelle zwischen die Motorwelle und die Triebachsen eingeschaltet werden kann.

Als Grundform könnte die in Abbildung 1 dargestellte Bauart aufgefasst werden, die aus der Abbildung 1 auf Seite 202 dann hervorgeht, wenn der Motor nach links oder rechts soweit verschoben wird, dass er vollständig ausserhalb des von den Triebrädern eingenommenen Gestelltheiles zu liegen kommt. Dabei muss dann das die Kurbeln an der Zahnradwelle und an den Triebachsen verbindende Gestänge in einzelne Elemente aufgelöst werden, deren Ausbildung etwa so erfolgen kann, wie dies bei der Lokomotive der Burgdorf-Thun-Bahn¹⁾ geschehen ist, trotzdem dort eine vollkommen symmetrische Anordnung gewählt wurde. Die in obenstehender Abbildung 1 veranschaulichte Bauform ist unseres Wissens noch niemals ausgeführt worden, wohl aber die in obenstehender Abbildung 2 dargestellte, die aus jener dadurch entsteht, dass man anstelle einer Zahnrad-Uebertragung eine Pleuelstangen-Uebertragung anwendet; diese letztere von der Westinghouse C² angewendete Bauart ist nämlich von der *Pennsylvania Railroad C²* für den Tunneldienst in New-York mittelst schwerer Doppellokomotiven adoptiert und kürzlich im Betrieb ausprobiert worden.²⁾

Die Weiterbildung der Bauform nach Abbildung 1 für die Anwendung auf dreiaxige Gestelle ist aus Abbildung 3 ersichtlich, welche Anordnung von der Maschinenfabrik Oerlikon für die *Berner-*

¹⁾ Siehe Band XXXIII Seite 138 und Band XLIV Seite 159 mit Karten.

¹⁾ Siehe Band XXXV, Seite 56.

²⁾ „Eng. News“, Band 62, Seite 503.