

# Baubudget der Schweizer. Bundesbahnen für 1937

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **87/88 (1926)**

Heft 20

PDF erstellt am: **18.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-41001>

## **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.

Theorie der Durchbiegungen, wie sie zuerst von Melan gezeigt und späterhin durch Moiseiff weiter entwickelt worden ist, berechnet. Die Anwendung dieser Theorie — hier, wie auch bei der Manhattan-Brücke, durch Moiseiff vorgenommen — ermöglichte es, bei der Delaware River-Brücke eine Ersparnis von 850 000 Dollars gegenüber dem Betrage zu erzielen, den der Bau sonst erfordert hätte. Für die Gurte der Versteifungsträger wurde ein Spezialnickelstahl von 3860 kg/cm<sup>2</sup> Streckgrenze und 6330 kg/cm<sup>2</sup> Zerreissfestigkeit verwendet, der durchschnittlich 3,2% Nickel enthält; die vertikalen und diagonalen Trärglieder wurden aus Silicon-Stahl hergestellt, ebenso die Windverbände. Für die Versteifungsträger und die Fahrbahntafel kamen insgesamt 17 000 t Stahl zur Verwendung.

Die Kosten der Brücke belaufen sich auf 37 Millionen Dollars, in welchen Betrag jedoch erhebliche Aufwendungen für Schaffung neuer Strassen und freier Plätze im Bereich der Brückenköpfe eingeschlossen sind.

Ing. Karl Möhringer, Berlin.

## Baubudget der Schweizer. Bundesbahnen für 1927.

Dem vor kurzem bekannt gegebenen *Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1927* 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 13,577 Millionen Fr. zu Lasten der Betriebsrechnung.

### Bau neuer Linien:

Genfer Verbindungsbahn (Pont Butin) . . . . .	60 000 Fr.
Surbtalbahn . . . . .	500 000 „

### Neu- und Ergänzungsbauten an fertigen Linien:

Elektrifikation (ohne Rollmaterial) . . . . .	27 385 000 „
Kreis I . . . . .	6 157 100 „
Kreis II . . . . .	7 903 900 „
Kreis III . . . . .	9 969 600 „
Rollmaterial . . . . .	23 240 000 „
Mobiliar und Gerätschaften . . . . .	597 500 „
Hilfsbetriebe . . . . .	667 500 „

76 207 600 Fr.

Bei der für die Elektrifikation (ohne Rollmaterial) vorgesehenen Ausgabensumme von 27 385 000 Fr., die um 7 624 000 Fr. kleiner ist als die des Budget für 1926, ist die vierte 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 Hauptausgabe verursacht mit 4 000 000 Fr. das Kraftwerk Vernayaz, sowie mit 6 100 000 Fr. die Hauptübertragungsleitung Vernayaz-Rapperswil. Eine Ausgabe von 4 440 000 Fr. ist vorgesehen für die Übertragungsleitungen Vernayaz-Rapperswil, Steinen-Seebach, Seebach-Grüze, Rapperswil-Gossau, Kerzers-Freiburg, Vernayaz-Massaboden (anlässlich des Umbaus der Strecke Brig-Sitten für Einphasenstrom), Kerzers-Freiburg und Kerzers-Biel; eine solche von 5 825 000 Fr. für die Unterwerke Puidoux, Kerzers, Rapperswil, Burgdorf, Gossau, Sargans, Grüze, Freiburg und Biel; eine solche von 10 560 000 Fr. für die Fahrleitungen Rothkreuz-Rapperswil, Winterthur-St. Gallen-Rorschach, Winterthur-Romanshorn-Rorschach, Richterswil-Chur, Sargans-Buchs, Palézieux-Bern, Yverdon-Biel-Olten, Bern-Biel, Münster-Delsberg und Rapperswil-Wattwil (Rickentunnel); eine solche von 5 252 000 Fr. als Anteil an die Abänderung der Schwachstrom-Anlagen auf den genannten Strecken.

Aus den für die drei Kreise aufgeführten Bauausgaben seien die folgenden wichtigern Posten (mit über 200 000 Fr. zu Lasten der Baurechnung) erwähnt: Im *Kreis I* an die Erweiterung bzw. den Umbau der Bahnhöfe Genf 2 000 000 Fr., Brig 300 000 Fr., Neuenburg 380 000 Fr., Delsberg 350 000 Fr., Freiburg 450 000 Fr. und der Station Bouveret 240 000 Fr., an den Ersatz der Brücke über den Zihlkanal bei Brügg 300 000 Fr., als Anteil an den Kosten für Schwachstrom-Leitungen auf der Strecke Yverdon-Biel-Mett 476 000 Fr. und den Strecken Zollikofen-Biel und Münster-Delsberg 344 000 Fr. Im *Kreis II* an den neuen Rangierbahnhof Basel auf dem Muttenzerfeld 2 900 000 Fr. an die Erweiterung der Bahnhöfe Luzern 320 000 Fr. und Chiasso 900 000 Fr., an das zweite Geleise Solothurn-Lengnau 330 000 Fr., an

den Umbau der Aarebrücke bei Olten 230 000 Fr. und als Kostenanteil der Schwachstromleitungen auf den Strecken Rothkreuz-Rapperswil, Brugg-Hendschiken und Olten-Biel 630 000 Fr. Im *Kreis III* an den Umbau und die Erweiterung der Bahnhöfe Ziegelbrücke 300 000 Fr., Chur 900 000 Fr., Winterthur (neue Stellwerkanlage 300 000 Fr., Rangierbahnhof 268 000 Fr.) 568 000 Fr., Brugg (Unterführung) 570 000 Fr., Zürich (neues Postdienstgebäude 300 000 Fr., neue Lokomotivremise 1 400 000 Fr.) 1 700 000 Fr., sowie der Stationen Zürich-Wollishofen 200 000 Fr. und Heerbrugg 200 000 Fr., an den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich 800 000 Fr., an das zweite Geleise Wil-Uzwil 900 000 Fr., für Verkleidungen in verschiedenen Tunneln der Strecke Weesen-Wallenstadt 200 000 Fr., an den Ersatz der Brücke über den Linthkanal vor Ziegelbrücke 377 000 Fr. und als Anteil an den Kosten für Schwachstrom-Anlagen auf den Strecken Winterthur-Romanshorn-Rorschach, Richterswil-Chur und Rapperswil-Wattwil 597 000 Fr.

Der Ausgabeposten für Rollmaterial, in dem die Vergütung für auszurangierendes Material (50 Lokomotiven, 16 Personenwagen, 13 Gepäckwagen und 300 Güterwagen) mit 6 360 000 Fr. berücksichtigt ist, enthält u. a. einen Posten von 15 200 000 Fr. an die 72 im Jahre 1926 in Auftrag gegebenen und einen solchen von 6 300 000 Fr. an die Kosten von 48 im Jahre 1927 zu bestellenden Triebfahrzeuge. Für Neuanschaffung von Personenwagen sind 3 980 000 Fr. und von Güterwagen 405 000 Fr. vorgesehen. Für die Ausrüstung von Wagen mit elektrischer Heizung bzw. Heizleitung enthält der Voranschlag einen Posten von 1 700 000 Fr. Auf Ende 1927 werden voraussichtlich noch 685 Dampflokomotiven (ohne Brünigbahn) vorhanden sein, ferner 415 elektrische Triebfahrzeuge (399 Einphasen-Lokomotiven und -Motorwagen, 7 Drehstrom-Lokomotiven, 19 Akkumulatorenfahrzeuge und Traktoren), d. h. insgesamt 1100 Triebfahrzeuge, gegenüber 1077 Ende 1926, 1049 Ende 1925, 1117 Ende 1924, 1160 Ende 1923 und 1187 Ende 1922.

## Miscellanea.

**American Society for Testing Materials.** Ueber die jüngsten Arbeiten dieser Vereinigung, die auf der diesjährigen Jahresversammlung vorgelegt wurden, berichtet „Eng. News Record“ vom 1. Juli 1926. Prof. Talbot gibt in seinem Bericht einen Ueberblick über die Entwicklung des Eisenbeton-Versuchswesens in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. (Erst 1904 wurde das Joint Committee on Concrete and Reinforced Concrete geschaffen, dem die Lösung der einschlägigen Fragen durch Versuche oblag). Prof. Sayre vom Union College, Schenectaday, hat einen neuen, hochempfindlichen Spiegeldehnungsmesser konstruiert mit einer Empfindlichkeit von  $\frac{1}{10\,000}$  mm, Prof. Smith von der University of Pittsburgh einen Verdrehungsmesser für Torsionsversuche.

Von besonderem Interesse sind die neuen Ergebnisse über Ermüdungs- bzw. Dauerversuche mit angelassenen Kupfer-, Nickel- und Monelmetall-Probestäben. Die Dauerfestigkeitsgrenze wurde ermittelt nach der gewöhnlichen Methode mit drehendem, auf Biegung beanspruchtem Versuchstab, sowie nach einem neuen Verfahren, wobei der Spannungswechsel direkt mit Hilfe von Elektromagneten hervorgerufen wurde. Nachdem frühere Versuche mit Materialien, deren Proportionalitätsgrenze über der Dauerfestigkeitsgrenze liegt, eine gute Uebereinstimmung der beiden Prüfungsverfahren ergeben hatten, sollte dies noch für Materialien mit umgekehrtem Verhalten, d. h. Proportionalitätsgrenze unter der Dauerfestigkeitsgrenze, verfolgt werden. Die untersuchten Proben ergaben folgende Resultate:

	Dauerfestigkeit		Proportionalitäts-	
	altes Verf.	neues Verf.	grenze	Bruchgrenze
Kupfer . . . . .	710 kg/cm <sup>2</sup>	770 kg/cm <sup>2</sup>	132 kg/cm <sup>2</sup>	2190 kg/cm <sup>2</sup>
Nickel . . . . .	2670 „	2920 „	1120 „	5810 „
Monel-Metall	2810 „	2810 „	980 „	6370 „

Weiter wurde der Einfluss einer Schwächung der Oberfläche durch eine schraubenförmige, sowie eine kreisförmige Nut verfolgt und gefunden, dass ein Versuchstab der ersten Art viel grössere Dauerbeanspruchungen aushält als ein Stab der zweiten Art. Die Dauerfestigkeit ergab sich grösser bei grösserem Krümmungsradius der Nut und sank mit zunehmender Tiefe der Nut. Von wesentlichem Einfluss war auch die korrodierende Einwirkung eines Salzwasserstrahles während der Versuchsdauer. Die Dauerfestigkeit war um 21% kleiner, obschon durch den einwirkenden Wasserstrahl an der Oberfläche nur Vertiefungen von  $\frac{1}{2}$  mm entstanden.