

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 104 (1986)
Heft: 3

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

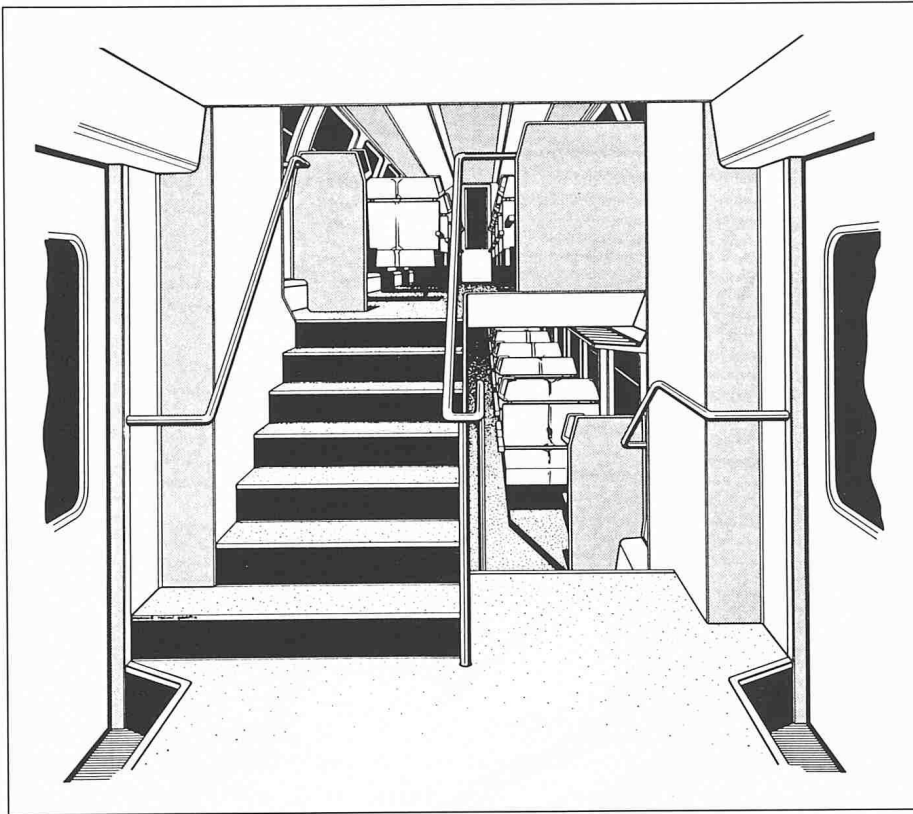
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.05.2025

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



Bessere Übersichtlichkeit im Wageninnern. Blick von der Einstiegsplattform her

geüberhang besteht, nämlich im Grundtakt auf den Linien

- Rapperswil-Uster-Zürich-Baden (Linie 1),
- Winterthur-Zürich-Meilen-Rapperswil (Linie 5); auf dieser Linie werden Doppelstockwagen auch in den Zusatzzügen verkehren,
- linkes Seeufer, Zürich-Thalwil-Wädenswil,
- Thalwil-Sihlbrugg.

Ab 1990 wird die Verfügbarkeit der neuen Fahrzeuge den sukzessiven Er-

satz älteren Wagenmaterials ermöglichen, und ab 1993 werden die Doppelstockwagen auf fast allen Linien der S-Bahn zum täglichen Bild gehören.

Kosten

Bei Gesamtkosten von 710 Mio. Fr. (Preisbasis 1984) für diese Bestellung ergeben sich im Vergleich zur Variante 35 Minderkosten von rund 90 Mio. Fr.,

bei einem Ausbau auf 100 Zugseinheiten eine entsprechende Einsparung von 142 Mio. Fr. Trotz der gegenüber den früheren Plänen etwas reduzierten Anzahl Züge umfassen die 70 Zugseinheiten ein 1 bis 3% höheres Gesamt-Sitzplatzangebot.

Ins Gewicht fallen auch Minderkosten auf der Anlagenseite, indem dank der Umrichter-Antriebstechnik der Blindstrombedarf praktisch vollständig entfällt. Auf neue Unterstationen bzw. Ausbauten kann somit verzichtet werden, woraus Minderkosten von 40 bis 45 Mio. Fr. resultieren. Andererseits muss für die dringlichsten Perronerhöhungen im Gebiet der S-Bahn mit Aufwendungen von 55 bis 70 Mio. Fr. gerechnet werden.

Vom gesamten Bestellungsbetrag entfallen etwa 33% auf die Elektroausrüstung, rund 17% auf die Lokomotivkasten und etwa 42% auf die Doppelstockwagen.

Die gemeinsamen Anstrengungen der SBB und des Kantons Zürich ebenso wie der interessierten Industrieunternehmen zur Neuüberprüfung der Fahrzeugbeschaffung hat sich also in finanzieller wie in qualitativer Hinsicht gelohnt. Der Bahnbenützer und der Steuerzahler dürfen heute überzeugt sein, dass mit den Beschaffungsbeschlüssen ein Optimum an Kosten-/Nutzen-Verhältnis gefunden ist.

Adresse des Verfassers: B. Peyer, Redaktion Schweizer Ingenieur und Architekt, Postfach 630, 8021 Zürich.

Neue Bücher

Die schmalspurige Brünigbahn

Von Claude Jeanmaire. Siebenter Teil der Reihe «Die elektrischen und Diesel-Triebfahrzeuge schweizerischer Eisenbahnen. Verlag Eisenbahn (Archiv Nr. 39), gebunden, Format 20,5 x 27,5 cm, 290 S., 400 Fotos, 200 Pläne, Fr. 79.-. ISBN 3-85649-039-6. Nicht nur allgemein gehaltene Texte, son-

dern auch die Originalberichte von einst sind hier zu einer einmaligen Sammlung geworden, die jede Eisenbahnbibliothek bereichert. Auszüge aus zeitgenössischen Berichten und Zeitungen vermitteln ein sehr genaues Bild von Bau und Betrieb während der letzten 100 Jahre. Der Text bringt die technischen wie auch die menschlichen Probleme, die die Menschen von einst bewegten, näher; direkt und unverfälscht wird die Geschichte dieser Eisenbahn vermittelt.

Das ganze Rollmaterial wird systematisch durch Zeichnungen und Pläne der Lokomotiven und Wagen vorgestellt, dies unterstützt durch Rollmateriallisten aus allen Zeitabschnitten, welche ihrerseits ein genaues Bild vom Wandel der Fahrzeuge vermitteln.

Dazu kommt eine Streckenreise mit Plänen und Bildern; kurz: das bunte Bild einer «modernen» Schmalspurbahn der Schweizerischen Bundesbahnen.